

Untersuchungsbericht

Der Untersuchungsbericht wurde gemäß § 18 FIUUG summarisch abgeschlossen, d.h. ausschließlich mit Darstellung der Fakten.

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	5. März 2018
Ort:	Karlstadt-Saupurzel
Luftfahrzeug:	Ultraleichtflugzeug
Hersteller / Muster:	Flight Design / CT 2K
Personenschaden:	Pilot tödlich verletzt
Sachschaden:	Ultraleichtflugzeug zerstört
Drittschaden:	Flurschaden
Aktenzeichen:	BFU18-0219-3X

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Nach Zeugenangaben flog der später verunfallte Pilot gemeinsam mit seinem ehemaligen Fluglehrer in einem Ultraleichtflugzeug (UL), einer Ikarus C42, vom Flugplatz Halle/Oppin zum Segelfluggelände Karlstadt-Saupurzel, um dort ein UL CT 2K des

Herstellers Flight Design zu kaufen. Gegen 13:00 Uhr¹ erfolgte die Landung auf dem Segelfluggelände.

Nach Aussage des Verkäufers der CT 2K habe er mit dem Käufer die Kaufvertragsangelegenheiten besprochen und ihm zudem eine theoretische Einweisung auf das Muster gegeben. Der Verkäufer flog mit dem Käufer eine Platzrunde von ca. 15 Minuten Dauer, dabei hatte der Verkäufer das UL gesteuert und der Käufer saß auf dem rechten Sitz. Der Verkäufer gab gegenüber der BFU an, dass er nach der Landung, vor dem Abstellen des Motors, die Trimmung auf „Neutral“ eingestellt habe.

Nach Abwicklung des Kaufes beabsichtigte der Käufer die CT 2K solo nach Wernigerode zu überführen. Der Verkäufer und der Fluglehrer sagten aus, dass sie dem Piloten davon abrieten, da er keine Erfahrung auf dem UL hatte und vor dem Start erst eine praktische Einweisung auf die CT 2K erfolgen sollte. Auch der Vorschlag, der Fluglehrer würde die CT 2K überführen und der Käufer würde mit der ihm vertrauten Ikarus C42 zurückfliegen, wurde vom Piloten abgelehnt.

Auf dem Überwachungsvideo des Hallenvorfeldes ist zu sehen, wie der Käufer mit 2 Taschen zum UL ging, diese im Gepäckfach verstaute und einstieg. Das UL rollte um 14:28 Uhr zum Start auf die Piste 09 des Segelfluggeländes Karlstadt-Saupurzel.

Der mit Abstand folgende Fluglehrer in der C42 sagte gegenüber der BFU aus, dass der Start bzw. das Abheben der CT 2K für ihn „Normal“ ausgesehen hätte. Den weiteren Steigflug des UL habe er nicht mehr verfolgt.

Der Verkäufer sagte aus, dass die CT 2K mit einem sehr steilen Steigwinkel von bis zu 45° auf ca. 100 m Höhe stieg, dann mit einer 180°-Drehung abkippte und auf den Boden prallte.

Das UL geriet nach dem Aufschlag auf den Boden in Brand.

Angaben zu Personen

Der 51-jährige Pilot war seit dem 27.02.2018 im Besitz eines Luftfahrerscheins für Luftsportgeräteführer. Sein medizinisches Tauglichkeitszeugnis Klasse LAPL war bis zum 16.03.2019 gültig.

Die Ausbildung für aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge hatte der Pilot innerhalb eines Jahres auf dem Muster Ikarus C42 absolviert.

¹ Alle angegebenen Zeiten, soweit nicht anders bezeichnet, entsprechen Ortszeit

Seine Gesamtflugerfahrung betrug 45 Stunden. Während der Ausbildung und danach flog er ausschließlich eine C42. Die CT 2K war das erste neue Muster, das er geflogen hat.

Angaben zum Luftfahrzeug

Das Ultraleichtflugzeug Flight Design CT 2K ist ein dreiachsgesteuerter, abgestreifter Hochdecker in Composite-Bauweise.

Hersteller : Flight Design GmbH
Muster : CT 2K
Werknummer : 00-11-02-23
Baujahr : 2001
MTOM : 450 kg
Betriebsstunden: 943 Stunden
Triebwerk : Rotax 912 ULS
Rettungsgerät: Magnum HS SP

Das Ultraleichtflugzeug war in Deutschland zum Verkehr zugelassen.

Die letzte Jahresnachprüfung fand am 13.05.2017 statt, danach wurde das UL 54 Stunden geflogen.

Das Leergewicht betrug 316 kg laut Gewichts- und Ausrüstungsverzeichnis vom 09.01.2014. Die maximale Zuladung betrug 140,8 kg. Nach Angaben von Zeugen wog der Pilot ca. 75 kg, hinzu kamen Gepäck unbekanntes Gewichts und ca. 70 l Kraftstoff.

Meteorologische Informationen

Nach Zeugenangaben herrschten am Segelfluggelände Karlstadt-Saupurzel Sichtflugwetterbedingungen. Der Wind kam aus Richtung Ost mit 5 kn und die Sichtweite betrug ca. 8 km.

Funkverkehr

Am Segelfluggelände wurde ohne Flugleiter geflogen. Der Sprechfunkverkehr wurde nicht aufgezeichnet.

Angaben zum Flugplatz

Das Segelfluggelände Karlstadt-Saupurzel liegt östlich der Stadt Karlstadt. Es verfügt über zwei grasbewachsene Start- und Landebahnen mit den Pistenbezeichnungen 09/27 und 03/21 und den Abmessungen 540 m × 30 m und 400 m × 30 m sowie eine Windschleppstrecke auf der Piste 19 mit einer Länge von 900 m. Das Segelfluggelände liegt auf einer Höhe von 244 m NHN (820 ft AMSL).

Es ist für die Betriebsarten Windenstart, Flugzeugschlepp, Motorsegler und Ultraleichtflug zugelassen.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle lag 75 m nördlich der Piste 09 und ca. 40 m vor dem Pistenende auf einem Acker.



Unfallstelle der CT 2K, Blickrichtung Hallen des Segelfluggeländes Karlstadt-Saupurzel

Quelle: BFU

Die Bodenberührung der CT 2K fand nahezu senkrecht mit dem Rumpfbug statt. Die Endlage des Wracks zeigte in Richtung 80°. Vor dem 10 cm tiefen Bodenabdruck der Tragflächen lagen das abgerissene Bugrad und Teile der Rumpffinne. Mehrere Bruchstücke aus der Rumpfsktion sowie Teile des rechten Querruders waren auf

einer Strecke von 10 m in östlicher Richtung verteilt. Am Ende der Trümmerstrecke lag das ausgebrannte Wrack in Rückenlage. Die beiden Propellerblätter waren an der Propellernabe abgerissen.

Medizinische und pathologische Angaben

Die Leiche des Piloten wurde am Institut für Rechtsmedizin der Universität Würzburg obduziert. Als Todesursache wurde ein schweres Polytrauma infolge eines Sturzes aus großer Höhe festgestellt.

Brand

Nach dem Aufprall auf den Boden entstand ein Brand.

Überlebensaspekte

Das UL war mit einem Rettungssystem Magnum HS SP ausgestattet. Das Rettungssystem war nicht ausgelöst.

Zusätzliche Informationen

Die Lizenz für Luftsportgeräteführer berechtigt einen Piloten alle Muster aerodynamisch gesteuerter UL zu fliegen. Dabei spielt es keine Rolle, auf welchem Muster die Ausbildung erfolgt ist. Eine Einweisung auf ein neues Muster ist nicht vorgeschrieben. Es liegt in der Eigenverantwortung des Piloten sich ausreichend mit einem Muster vertraut zu machen. Im Bereich der einmotorigen Luftfahrzeuge nach EU-Zulassung wird bei dem Umstieg auf komplexe Muster oder andere Bauweisen (Spornrad, Verstellpropeller usw.) eine Unterschiedsschulung oder ein Vertrautmachen gefordert.

Untersuchungsführer: Knoll

Untersuchung vor Ort: Sammet, Walkenhorst

Braunschweig, den 25.06.2019

Die Untersuchung wurde in Übereinstimmung mit der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivillufffahrt und dem Gesetz über die Untersuchung von Unfällen und Störungen beim Betrieb ziviler Luftfahrzeuge (Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz - FIUUG) vom 26. August 1998 durchgeführt.

Danach ist das alleinige Ziel der Untersuchung die Verhütung künftiger Unfälle und Störungen. Die Untersuchung dient nicht der Feststellung des Verschuldens, der Haftung oder von Ansprüchen.

Herausgeber

Bundesstelle für
Flugunfalluntersuchung

Hermann-Blenk-Str. 16
38108 Braunschweig

Telefon 0 531 35 48 - 0
Telefax 0 531 35 48 - 246

Mail box@bfu-web.de
Internet www.bfu-web.de