

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	24. April 2018
Ort:	Mittelfischach
Luftfahrzeug:	Ultraleichtflugzeug
Hersteller/Muster:	Air Lony / Skylane
Personenschaden:	Pilot tödlich verletzt
Sachschaden:	Ultraleichtflugzeug zerstört
Drittschaden:	Flurschaden
Aktenzeichen:	BFU18-0461-3X

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Der Pilot bat einen Fluglehrer, mit ihm nach einer längeren Winterpause Übungsflüge durchzuführen. Da der Wind am Nachmittag noch böig war, wurden die Flüge auf den frühen Abend verlegt.

Um 19:14 Uhr¹ erfolgte der erste Start mit dem Ultraleichtflugzeug (UL) bei nahezu Windstille. Es wurden 7 Platzrunden doppelsitzig geflogen. Laut Angaben des Fluglehrers wurde dabei besonderes Augenmerk auf das Einhalten der Platzrunde und das Training von Start und Landung gelegt. Es wurden Anflüge auf den Pisten 15 und 33 trainiert.

Nach der Abschlusslandung um 19:36 Uhr startete der Pilot um 19:45 Uhr auf der Piste 15 im Alleinflug. Nach Angaben des Fluglehrers sei der Startlauf des UL normal verlaufen. Die Landeklappen waren in der ersten Stufe gesetzt. Nach einer Rollstrecke von ca. 150 m sei das UL abgehoben und in einen flachen Steigflug übergegangen. Danach sei das UL unter Volllast in einen nahezu 70°-Steigwinkel weiter gestiegen. Der Fluglehrer gab an, über Funk mehrfach die Anweisung „nachdrücken“ gesagt zu haben. Es sei keine erkennbare Reaktion des Piloten erfolgt. Das UL kippte aus ca. 60 m Höhe nach vorn ab und rollte dabei nach links. Daraufhin habe er die Anweisung „rechts Seitenruder“ gegeben. Das UL sei dann rechts drehend mit leichter Rückenlage auf den Boden geprallt. Nach dem Aufprall geriet das UL in Brand.

Der Pilot wurde tödlich verletzt und das UL zerstört.

Angaben zu Personen

Der 66-jährige Pilot war seit dem 17.07.1995 im Besitz eines Luftfahrerscheins für Luftsportgeräteführer. Die Lizenz wurde am 27.07.2018 erneuert und davor am 30.05.2018 letztmalig verlängert. Das medizinische Tauglichkeitszeugnis Klasse LAPL war bis zum 20.10.2019 gültig.

Seine Gesamtflugerfahrung betrug nach Zeugenangaben mehr als 283 Stunden.

Zeugen gaben gegenüber der BFU an, dass der Pilot im Zeitraum der Jahre 2015 bis 2016 ca. 6 Stunden geflogen sei. Nach der Befähigungsüberprüfung im Jahr 2017 war er 6:51 Stunden geflogen.

Der Fluglehrer gab an, dass der später verunfallte Pilot die Platzrunden zuvor ohne Beanstandungen geflogen war. Es seien ihm keine körperlichen Beeinträchtigungen oder Nervosität aufgefallen.

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

Angaben zum Luftfahrzeug

Das Luftfahrzeug war ein doppelsitziges, aerodynamisch gesteuertes Ultraleichtflugzeug in Gemischtbauweise mit festem Bugradfahrwerk. Der Schulterdecker verfügte über eine geschlossene Kabine und nebeneinander angeordnete Sitze.

Hersteller: Air Lony, CZ

Muster: Skylane

Werknummer: 65-2013

Baujahr: 2013

Max. zul. Abflugmasse (MTOM): 472,5 kg

Eintragsstaat: Deutschland

Gesamtflugzeit: 193 Stunden

Triebwerk

Hersteller: BRP-Powertrain GmbH & Co. KG

Muster: Rotax 912 UL

Seriennummer: 6770873

Rettungssystem

Hersteller: GALAXY HOLDING s.r.o.

Muster: GRS 6-473 SD

Seriennummer: 5569-13-2305-6426

Zum Zeitpunkt der letzten Jahresnachprüfung am 02.06.2017 wies das UL eine Betriebszeit von 171 Stunden auf. Danach wurde, nach Halterangaben, das UL 22,5 h geflogen.

Laut Gewichts- und Ausrüstungsverzeichnis vom 02.06.2017 betrug das Leergewicht 227,9 kg. Die maximal zulässige Zuladung betrug somit 194,6 kg.

Der Fluglehrer gab an, dass die Trimmung vor dem Soloflug auf „leicht kopflastig“ gestanden hatte.

Meteorologische Informationen

Laut Routinewettermeldung (METAR) des 11 km nordöstlich gelegenen Verkehrslandeplatzes Schwäbisch Hall, Ausgabezeit 19:50 Uhr, herrschten folgende Wetterbedingungen:

Wind:	290°, 4 kt
Bewölkung und Sicht:	CAVOK-Bedingungen (Sicht 10 km oder mehr, keine Wolken unter 5 000 ft über Grund bzw. unterhalb der höchsten Sektormindesthöhe, keine Cumulonimbus und keine signifikante Wettererscheinungen am Flugplatz oder der näheren Umgebung)
Temperatur:	17 °C
Taupunkt:	9 °C
Luftdruck:	1 016 hPa

Der Fluglehrer gab an, dass es zum Unfallzeitpunkt windstill gewesen sei. Die Sicht betrug mehr als 10 km und die Bewölkung lag bei einem Bedeckungsgrad von 6/8 oberhalb 5 000 ft. Die tiefstehende Sonne habe zu keiner Blendwirkung beim Start des UL geführt.

Funkverkehr

Es bestand Sprechfunkkontakt zwischen dem Piloten und dem Fluglehrer. Die Gespräche wurden nicht aufgezeichnet.

Angaben zum Flugplatz

Der Sonderlandeplatz Mittelfischach liegt 12 km südöstlich von Schwäbisch Hall auf einer Höhe von 385 m AMSL. Der Sonderlandeplatz ist zugelassen für Ultraleichtflugzeuge, Hängegleiter, Gleitsegel- und Segelflugzeuge.

Der Sonderlandeplatz verfügt über 2 Graspisten: Die Start- und Landebahn Nord mit der Piste 15/33 mit einer Bahnlänge von 600 m und die Start- und Landebahn Süd mit der Piste 16/34 mit einer Bahnlänge von 390 m, die als Ausweichlandebahn zur Verfügung stand.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich ca. 450 m hinter der Schwelle der Piste 33 auf einer Wiese 15 m östlich neben der Start- und Landebahn Süd.

Das Wrack lag in Rückenlage. Spuren der ersten Bodenberührung befanden sich ca. 4 m westlich des Wracks. An der Aufprallstelle befand sich der Abdruck einer Tragflächenkante in West-Ost-Richtung verlaufend. Eines der Propellerblätter befand sich an der Einschlagstelle und je ein weiteres Blatt ca. 2 m westlich und sowie ca. 6 m östlich davon.



Übersichtsaufnahme des Wracks

Quelle: Polizei

Der Raketenmotor des Rettungssystems wurde durch Mitarbeiter des Landeskriminalamtes entschärft. Der Fallschirm des Rettungssystems befand sich in seinem Packcontainer.

Brand

Nach dem Aufprall des UL auf den Boden entstand ein Brand. Die erste Brandbekämpfung erfolgte durch den Fluglehrer mit Feuerlöschern aus dem Rettungsfahrzeug des Flugplatzes. Die endgültigen Löschmaßnahmen wurden durch die Feuerwehr ausgeführt.

Untersuchungsführer: Knoll
Untersuchung vor Ort: Drescher
Braunschweig, 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 Zivilluftfahrt 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