

# Untersuchungsbericht

Die Untersuchung wurde mit der Darstellung der Fakten, d.h. ohne Analyse und Schlussfolgerung, abgeschlossen.

## Identifikation

Art des Ereignisses: Unfall  
Datum: 11.06.2022  
Ort: nahe Sulz am Neckar

Luftfahrzeug: Ultraleichtflugzeug  
Hersteller: ProFe  
Muster: Banjo MH

Personenschaden: Pilot tödlich verletzt  
Sachschaden: Luftsportgerät zerstört  
Drittschaden: Flurschaden

Aktenzeichen: BFU22-0483-3X

## Kurzdarstellung

Während eines privaten Fluges stürzte das Ultraleichtflugzeug aus ungeklärter Ursache ab, dabei wurde der Pilot getötet.

## Sachverhalt

### Ereignisse und Flugverlauf

Das mit einem Piloten besetzte Ultraleichtflugzeug (UL) startete um 15:29 Uhr<sup>1</sup> vom Ultraleichtfluggelände Sulz am Neckar zu einem lokalen Rundflug. Das Luftfahrzeug kehrte nicht zur Landung zurück. Weder Zeugenbeobachtungen noch Flugwegdaten lagen über den Flugverlauf oder den Unfallhergang vor.

Am frühen Abend alarmierte die Ehefrau des Piloten die Rettungskräfte. Gegen 19:30 Uhr wurde das abgestürzte UL in einem Rapsfeld gefunden. Beim Eintreffen der Rettungskräfte konnte nur noch der Tod des Piloten festgestellt werden.

### Angaben zu Personen

Der 56 Jahre alte Luftfahrzeugführer war im Besitz eines Luftfahrerscheins für Luftsportgeräte mit der Passagierflugberechtigung für aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge. Der Luftfahrerschein wurde am 27.10.2006 durch den Deutschen Aero Club ausgestellt und war unbefristet gültig.

Das flugmedizinische Tauglichkeitszeugnis Klasse LAPL war bis zum 08.01.2023 gültig. Es beinhaltete die Einschränkung VNL<sup>2</sup>.

Nach den Aufzeichnungen in seinem persönlichen Flugbuch und dem Bordbuch, betrug die Gesamtflugerfahrung 672:07 Stunden mit 1 197 Landungen. Seine Erfahrung auf dem Muster Banjo MH betrug 25:24 Stunden mit 15 Landungen.

### Angaben zum Luftfahrzeug

Bei dem Luftfahrzeugmuster Banjo MH des Herstellers ProFe, handelt es sich um ein aerodynamisch gesteuertes Ultraleichtflugzeug, in der Bauart eines Segelflugzeuges mit klappbarem Triebwerk. Es ist ein abgestrebter Schulterdecker, der in Gemischtbauweise hergestellt wird. Der Ultraleichtmotorsegler verfügt über eine Gleitzahl von 27 bei einer Geschwindigkeit von 76 km/h.

Das UL mit der Werk-Nummer 013-2007 wurde im Jahr 2007 hergestellt. Angetrieben wurde es von einem Hirthmotor vom Typ F33 B, Motornummer 900674, an dem eine

---

<sup>1</sup> Alle angegebenen Zeiten, soweit nicht anders bezeichnet, entsprechen Ortszeit

<sup>2</sup> Korrektur für eine eingeschränkte Sehschärfe in der Nähe

Zweiblatt-Luftschraube Woodcomp Junkers CFK verbaut war. Ausgerüstet war das UL mit einem Rettungsgerät Junkers Magnum 300 Speed Softpack. Die Starthöchstmasse betrug 260 kg und die maximale Zuladung 88 kg. Das UL hatte eine Spannweite von 13,30 m und eine Länge von 6,30 m. Die letzte Nachprüfung erfolgte am 28.05.2021.

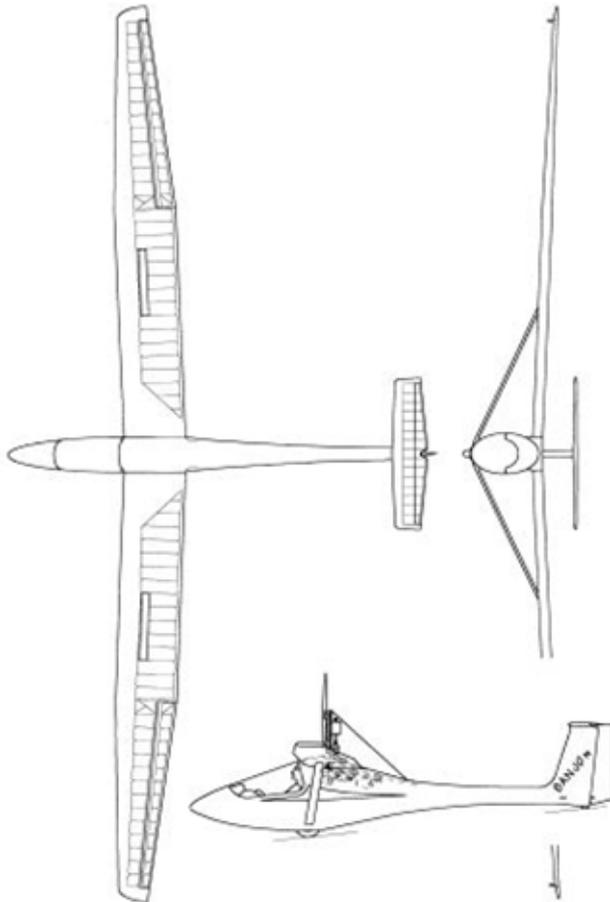


Abb. 1: Dreiseitenansicht des UL

Quelle: Hersteller

Das UL war in Deutschland zum Verkehr zugelassen. Es war auf dem Ultraleichtfluggelände Sulz am Neckar stationiert und wurde von einer Haltergemeinschaft betrieben. Das UL wurde vor bzw. nach dem Flugbetrieb auf- bzw. abgerüstet und in einem Anhänger gelagert. Die Betankung erfolgte mit Kanistern mit selbst angemischtem Zweitakttreibstoff.

Der Pilot hatte das UL bereits am Nachmittag des 10.06.2022 aufgerüstet und einen gut zweieinhalbstündigen Flug durchgeführt. Anschließend hatte er das aufgerüstete UL am Platzrand abgestellt.

Im Bordbuch hatte der Pilot bei der Mehrzahl seiner Flüge die Motorlaufzeit vermerkt. Sie betrug zwischen 8 und 20 Minuten und bei seinem ersten Flug nach Erwerb des Flugzeugs 40 Minuten. Bei den Flügen betrug die Flugzeit zwischen 35 Minuten und 2 Stunden 35 Minuten. Die Gesamtbetriebszeit betrug 347:07 Stunden mit 156 Landungen.

## Meteorologische Informationen

Die automatisch erstellte METAR-Meldung des etwa 31 NM nordöstlich gelegenen internationalen Verkehrsflughafens Stuttgart, herausgegeben um 17:20 Uhr, lautete wie folgt:

Wind:	variabel mit 11 kt
Wolken/Sicht:	CAVOK
Temperatur:	26 °C
Taupunkt:	11 °C
QNH:	1 022 hPa
Trend:	NOSIG (keine wesentlichen Änderungen)

## Angaben zum Flugplatz

Das Ultraleichtfluggelände Sulz am Neckar liegt südlich der Stadt Sulz, in einer Höhe von 1 772 ft AMSL. Es verfügte über eine 310 m lange Graspiste mit der Ausrichtung 040°/220°.

## Flugdatenaufzeichnung

Die Anfrage beim zuständigen Flugsicherungsunternehmen und bei der Bundeswehr nach möglichen Radarerfassungen von Luftfahrzeugen im Luftraum um den Flugplatz und der Unfallstelle im Zeitraum des Fluges blieb ohne Ergebnis.

## Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich etwa 2 km westsüdwestlich vom Ultraleichtfluggelände entfernt in einem Rapsfeld.

Das Luftfahrzeug lag auf dem Rücken. Die Bugspitze und der vordere Cockpitbereich waren zerstört. An der Bugspitze befanden sich Antragungen von Bewuchs und Erde. Der Leitwerksträger war nach rechts vorne abgeknickt. Die rechte Höhenruderflosse war in die rechte Tragflügelstrebe eingeschlagen. Die rechte äußere Tragfläche war etwa im Bereich des beginnenden Querruders abgedreht. Die linke Tragfläche wies Beschädigungen an der Nasenleiste auf.

Die Verbindungen zwischen den Bedienelementen der Steuerung im Cockpit und den Steuerflächen waren, bis auf aufprallbedingte Beschädigungen, vorhanden.

Das Rettungsgerät war ausgelöst. Die Halterung, an der der Auslösegriff mit einem roten Klettband fixiert war, war stark verbogen. Dadurch war der Auslösegriff etwa 15 cm aus seiner Aufnahme herausgezogen. Der Rettungsschirm lag mit Packsack und den Tragleinen in Verlängerung der Ausschussöffnung, die sich rechts am Rumpf befand, etwa 90° zum Rumpf vor der rechten Tragfläche.

Der Motor war ausgefahren. Der Propeller stand quer zum Motorträger. Am Propeller befanden sich Anhaftungen des Bodenbewuchs, ansonsten war er unbeschädigt. Der Motor ließ sich mit dem Seilstarter durchziehen. Der Motorschalter befand sich in der Stellung „ausfahren“ und der Schalter für die Zündung stand auf „Ein“. Der Kraftstofftank war unbeschädigt und enthielt Kraftstoff. Im Vergaser befand sich ebenfalls Kraftstoff. Die Zündkerze hatte eine kaffeebraune Färbung und war in einem guten Zustand.

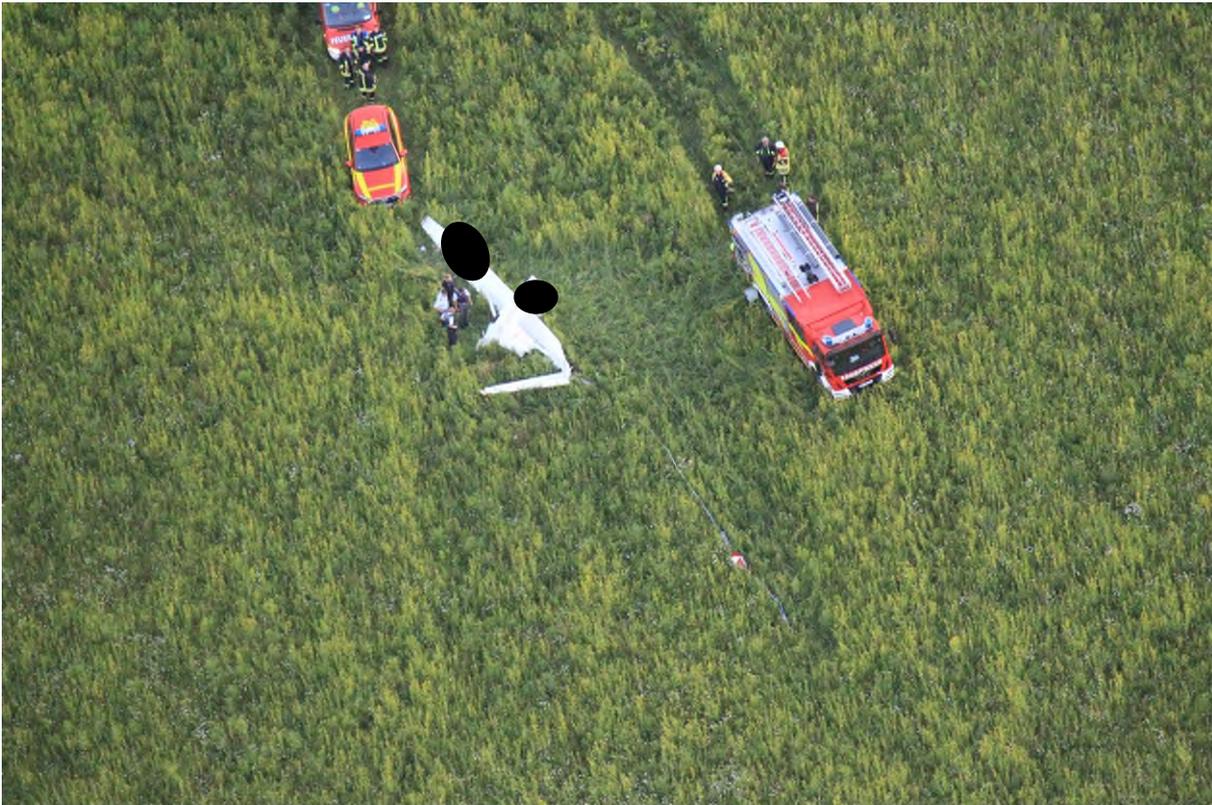


Abb. 2: Unfallstelle

Quelle: Polizei

## Medizinische und pathologische Angaben

Nach den Befunden der rechtsmedizinischen Leichenöffnung ergab sich als Todesursache ein rechtsführendes Polytrauma. Ein inneres Leiden, welches möglicherweise eine Beeinträchtigung der Handlungsfähigkeit hervorrufen könnte, ließ sich im Rahmen der Obduktion nicht abgrenzen.

Untersuchungsführer: Nehmsch

Untersuchung vor Ort: Orf

Braunschweig 30.11.2022

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](mailto:box@bfu-web.de)  
Internet [www.bfu-web.de](http://www.bfu-web.de)