

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	8. April 2017
Ort:	Vilsbiburg
Luftfahrzeug:	Ultraleichtflugzeug
Hersteller / Muster:	W.D. Flugzeug Leichtbau GmbH / D4BK Fascination
Personenschaden:	ohne Verletzte
Sachschaden:	Luftfahrzeug schwer beschädigt
Drittschaden:	keiner
Aktenzeichen:	BFU17-0347-3X

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Nach Angaben des Piloten wurde vor dem geplanten Flug von dem Flugplatz Dingolfing nach Kempten ein umfangreicher Außencheck durchgeführt. Das Ultraleichtflug-

zeug (UL) startete um 12:14 Uhr¹ mit dem Piloten und einem Passagier an Bord. Seine Reisefluggeschwindigkeit gab er mit einer angezeigten Geschwindigkeit von 200 bis 220 km/h an. Im Bereich des Flugplatzes Vilsbiburg vernahm er einen dumpfen Knall im UL. Das UL war nach seiner Schilderung nur eingeschränkt steuerbar und in allen Rudern „weich“. Der Pilot entschloss sich dann zum Auslösen des Rettungssystems. Der Auslösegriff ließ sich ca. 10 cm ziehen aber das Rettungssystem löste nicht aus. Daraufhin entschloss er sich zu einer Notlandung auf den Flugplatz Vilsbiburg. Das UL setzte um 12:28 Uhr mehrmals hart auf der Graspiste auf. Nach dem Abstellen des ULs stellte er einen Riss in der Rumpfröhre fest.

Angaben zu Personen

Der 38-jährige Ultraleichtflugzeugführer war im Besitz eines unbefristet gültigen Luftfahrerscheins für Luftsportgeräteführer, erstmalig ausgestellt am 02.06.2016 vom Luftsportgeräte-Büro des Deutschen Aero Club e. V. (DAeC) mit der Berechtigung für Passagierflüge. Weiter besaß er ein gültiges Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 nach den Regelungen Teil-FCL, gültig bis zum 03.02.2021.

Er verfügte über eine Gesamtflugerfahrung von 112 Stunden, davon 23 Stunden auf dem Unfallmuster.

Angaben zum Luftfahrzeug

Die D4BK Fascination ist ein zweisitziges, aerodynamisch gesteuertes UL in Faser-verbundbauweise.

Hersteller:	W.D. Flugzeug Leichtbau GmbH
Muster:	D4BK Fascination
Werknummer:	091
Baujahr:	2001
Maximale Abflugmasse:	472,5 kg
Triebwerk:	Rotax 912 ULS
Werknummer:	4.427.126
Rettungssystem:	Magnum Highspeed SP

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

Werknummer: Junkers 2522
Gesamtflugzeit: ca. 730 Stunden

Das UL war in Deutschland zum Verkehr zugelassen und befand sich im Besitz des Piloten.

Die letzte Jahresnachprüfung mit einer Wägung fand am 01.10.2016 statt. Laut Wägebericht betrug die Leermasse 357,6 kg, die Zuladung war mit 114,9 kg angegeben. Die Betriebszeit wurde mit 694:19 Stunden und 847 Landungen erfasst.

Das UL hatte Kennzeichenwechsel in den Jahren 2009 und 2015 sowie 4 Halterwechsel im Verlauf der Gesamtbetriebszeit.

Nach Angaben des Wartungsbetriebs des Triebwerkherstellers wurde das Getriebe des Triebwerks im Februar 2013 bei einer Betriebszeit von 630 Stunden mit einer Rutschkupplung modifiziert.

Meteorologische Informationen

Nach Angaben des Piloten herrschten Sichtflugwetterbedingungen. Der Himmel war bedeckt und es herrschten gute Flugsichten.

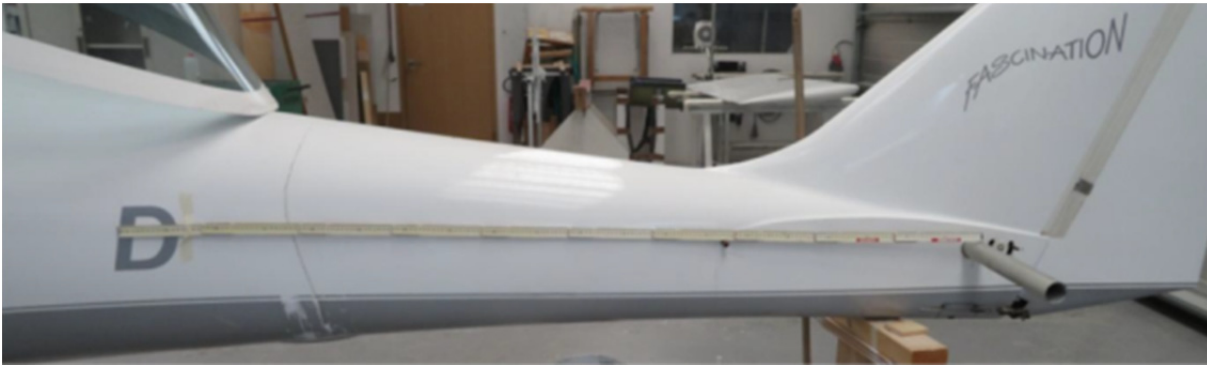
Angaben zum Flugplatz

Der Sonderlandeplatz Vilsbiburg (EDMP) verfügt über eine 450 m lange und 20 m breite Graspiste. Das Flugplatzgelände liegt in einer Höhe von 442 m AMSL.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Der Flugunfall ereignete sich im Reiseflug in der Nähe des Flugplatzes Vilsbiburg.

Nach der Landung wurde das UL zur weiteren Schadensbegutachtung durch die BFU sichergestellt.



Riss der Rumpfröhre

Quelle: Gutachter

Äußerlich erkennbar befand sich ein umlaufender Riss der Rumpfröhre etwa 1 650 mm vor der Höhenleitwerktaufnahme. Die Rumpfröhre wurde durch die Führungsrohre der Steuerseile und die Verstärkung der Führungsschiene für die Kabinenhaube auf dem Rumpfrücken zusammengehalten. Das Rumpfgewebe war umlaufend in gerader Linie gerissen. Im Inneren der Rumpfröhre waren Weißbrüche in symmetrischer Anordnung im oberen und unteren Bereich der Bruchebene sichtbar.



Innenansicht Rumpfröhre mit Weißbrüchen

Foto: Musterbetreuer

Eine Untersuchung des Rumpfgewebes zeigte, dass der Lagenaufbau des Glasfasergewebes den Vorgaben der Konstruktionspläne entsprach.

Bei der Untersuchung des Rettungssystems durch den Musterbetreuer wurde eine Quetschung der Auslösevorrichtung festgestellt.



Quetschung am Auslösekabel des Rettungssystems

Quelle: Musterbetreuer

Zusätzliche Informationen

Am 9. Mai 2017 hat der Musterbetreuer eine Technische Mitteilung Nr. 2017-001, Sichtprüfung Laminat der Rumpfröhre D4 Fascination BK, herausgegeben. Als Maßnahmen wurden eine Sichtprüfung der Außen- sowie Innenhaut und eine Überprüfung der Oberflächenbeschaffenheit des Faserverbundes der Rumpfröhre festgelegt. Ebenso sollte die Innenhaut des Laminates auf Weißbrüche überprüft werden.

Untersuchungsführer: Knoll

Mitwirkung: Nehmsch

Braunschweig, den 03.07.2017

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