

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	12. August 2012
Ort:	Kirchzarten
Luftfahrzeug:	Segelflugzeug
Hersteller / Muster:	Alexander Schleicher Segelflugzeugbau / ASK 23 B
Personenschaden:	Luftfahrzeugführer leicht verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug schwer beschädigt
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch Beauftragte der BFU
Aktenzeichen:	BFU 3X112-12

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Laut Aussage der an der Ausbildung beteiligten Fluglehrer war nach zwei erfolgreichen Schulungsflügen mit Fluglehrer auf dem doppelsitzigen Segelflugzeug ASK 21 noch am gleichen Tag der erste Flug des Flugschülers auf dem neuen Muster ASK 23 B geplant.

Der Windschleppstart erfolgte um 15:53 Uhr¹ auf der Startbahn 36 des Segelfluggeländes Kirchzarten.

Laut Aussage des beobachtenden Fluglehrers verlief der Start unauffällig. In einer Höhe von ca. 120 – 150 m über Grund riss das Schleppseil. Nachdem der Flugschüler das Segelflugzeug in Horizontalfluglage gesteuert und eine 180°-Umkehrkurve eingeleitet hatte, informierte der Fluglehrer per Sprechfunk, dass für die Landung in Richtung 18 sowohl die Seilauslegebahn als auch die Landebahn frei seien.



Landung auf der Seilauslegebahn, Richtung 18, Endlage des Segelflugzeuges

Foto: Polizei

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

Der Flugschüler sagte aus, dass er sich für die Landung auf der Seilauslegebahn entschlossen hatte. In ca. vier bis fünf Meter Höhe habe er die Landeklappen ausgefahren und sei von der großen Wirksamkeit überrascht worden, das Segelflugzeug sei „nach unten weggesackt“. Daraufhin habe er die Landeklappen wieder eingefahren. Das Segelflugzeug setzte mehrmals hart auf und drehte sich beim letzten Aufsetzen abrupt um die Hochachse ca. 90° nach links, bevor es zum Stillstand kam.

Der Flugschüler wurde leicht verletzt, das Segelflugzeug schwer beschädigt.

Angaben zu Personen

Der 49-jährige Flugschüler befand sich seit August 2010 in der Segelflugausbildung, zum Zeitpunkt des Unfalls im Ausbildungsabschnitt 2 (Erlangen fliegerischer Fertigkeiten, Übungsflüge im Alleinflug, Einweisung auf weitere Segelflugzeugmuster). Im Oktober 2011 war bereits die Einweisung auf das einsitzige Segelflugzeug Ka 8 erfolgt. Laut Umschulungsnachweis erfolgte die theoretische Einweisung für die ASK 23 B am 11. August 2012.

Sein flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis Klasse 2, erstmalig ausgestellt am 13. Oktober 2010, war bis 13. Oktober 2012 gültig. Er hatte die Auflage eine Brille zu tragen und eine Ersatzbrille mitzuführen (VNL).

Laut persönlichem Flugbuch hatte er eine Gesamtflugerfahrung von 45 Stunden und 156 Windenschleppstarts und Landungen.

Angaben zum Luftfahrzeug

Die ASK 23 ist ein im Jahre 1985 in GfK-Bauweise gebautes Segelflugzeug in Mitteldeckerausführung mit 15 m Spannweite. Der Flügel verfügt über nach oben ausfahrende Bremsklappen. Der GfK-Sandwichrumpf ist in Tubuskernbauweise mit einem geräumigen Sicherheitscockpit hergestellt. Das gedämpfte Höhenruder ist in T-Leitwerksanordnung gebaut. Das Fahrwerk besteht aus einem festen Bug- und Hauptrad und einem festem Spornrad.

Die Gesamtbetriebszeit betrug zum Unfallzeitpunkt 1 807 Stunden.

Das Segelflugzeug war in Deutschland zum Verkehr zugelassen und wurde von einem Verein betrieben.

Meteorologische Informationen

Zum Unfallzeitpunkt herrschten Sichtflugwetterbedingungen (VMC). Die Sicht war größer als 10 km, der Wind wehte aus 330° mit ca. 5 kt und die Temperatur betrug 23 °C.

Funkverkehr

Das Segelflugzeug war mit einem VHF-Sprechfunkgerät ausgerüstet. Es bestand auf der Frequenz 122,47 MHz Sprechfunkkontakt zwischen der Startstelle und dem Segelflugzeug. Die Gespräche wurden nicht aufgezeichnet.

Angaben zum Flugplatz

Das Segelfluggelände liegt ca. 1,8 km südlich von Kirchzarten in einer Höhe von 1 360 ft AMSL. Es verfügt über eine Seilauslegebahn von ca. 1 000 m Länge und zwei Landebahnen mit 250 m Länge und 30 m Breite in der Ausrichtung 18/36.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich ca. 75 m von der Startstelle 36 entfernt und wenige Meter östlich der Seilauslegebahn.

Am Segelflugzeug war die Rumpfröhre unmittelbar am Leitwerk gebrochen. Im Bereich der Kabine war die Rumpfschale an der Unterseite gebrochen. Die Verglasung der Kabinenhaube war linksseitig eingerissen. Der Haubenrahmen war verzogen und das Gewebe des Haubenrahmens war im Bereich des rechten Führungsbolzens der Haubenverriegelung gerissen.



Beschädigtes Segelflugzeug

Foto: BFU

Untersuchungsführer: Jens Eisenreich

Untersuchung vor Ort: Klaus Mehring

Braunschweig, 7. November 2012

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 Zivilluffahrt 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