

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	24. Mai 2010
Ort:	Koblenz-Winningen
Luftfahrzeug:	Segelflugzeug
Hersteller / Muster:	Alexander Schleicher Flugzeugbau / ASW 19
Personenschaden:	Pilotin schwer verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen:	BFU 3X059-10

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Am Unfalltag startete die Segelflugzeugführerin um 16:09 Uhr¹ im Windenstart zu einem Lokalfly. Für die Pilotin war es der vierte Start an diesem Tag.

Zeugen sahen, wie das Segelflugzeug nach einer kurzen Rollstrecke eine steile Steigfluglage einnahm und in 10-20 m Höhe über Grund über die linke Tragfläche abkippte. Anschließend berührte die Tragfläche den Boden und die Rumpfspitze prallte auf die Asphaltbahn. Das Segelflugzeug rutschte danach noch 25 m weiter über die Asphaltbahn in den Sicherheitsstreifen.

Das Segelflugzeug wurde zerstört und die Pilotin schwer verletzt.

Angaben zu Personen

Die 52-jährige Segelflugzeugführerin war seit 1984 im Besitz eines Luftfahrerscheins für Segelflugzeugführer nach den Richtlinien der ICAO. Als Berechtigungen waren TMG, Windenstart und Flugzeugschleppstart eingetragen. Das Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 mit der Auflage VDL (Tragen einer Sehhilfe) war bis zum 21.06.2010 gültig. Ihre Gesamtflugerfahrung auf Segelflugzeugen und Motorseglern betrug 484 Stunden. Auf dem Muster ASW 19 hatte sie eine Flugzeit von 18 Stunden.

Angaben zum Luftfahrzeug

Die ASW 19 ist ein einsitziges Segelflugzeug aus glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK).

Hersteller: Alexander Schleicher Flugzeugbau

Muster: ASW 19

Werknummer: 19080

Baujahr: 1977

Gesamtflugzeit: 2 007 Stunden

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

Gewicht und Schwerpunkt befanden sich im zulässigen Bereich.

Die letzte Jahresnachprüfung wurde am 20.03.2010 durchgeführt. Seit der letzten Jahresnachprüfung wurden ca. 7 Stunden geflogen.

Das Segelflugzeug befand sich in Privatbesitz und war in Deutschland zum Verkehr zugelassen.

Der Halter berichtete, dass er am Morgen des Unfalltages im Bereich des Funkgerätes gearbeitet habe. Die Trimmung der ASW 19 habe die Tendenz sich aus der Kullisse zu lösen und in Richtung schwanzlastig zu schnappen.

Meteorologische Informationen

Nach Aussage der Zeugen gab es Bewölkung von 6/8 in 5 000 ft. Der böige Wind kam aus nördlichen Richtungen (330°) mit 6-10 kt. Die Sichtweite war größer 10 km und die Außentemperatur betrug 23° Celsius. Zur Startzeit kam der Wind 90° von rechts und wurde durch eine Buschreihe verwirbelt.

Angaben zum Flugplatz

Der Flugplatz Koblenz-Winningen liegt 640 ft über Normalnull (NN) und verfügt über eine 1 000 m lange Grasbahn für Segelflugstarts und eine Asphaltbahn mit der Ausrichtung 06/24.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich 141 m von der Startstelle entfernt im Sicherheitsstreifen südlich der Asphaltpiste 24.

Die erste Bodenberührung mit der linken Tragflächenspitze war 110 m hinter der Startstelle am nördlichen Rand der Asphaltpiste 24. Dabei fand eine Richtungsänderung nach links statt. Die Rumpfspitze prallte 141 m von der Startstelle entfernt auf den südlichen Rand der Asphaltpiste. Anschließend rutschte das Segelflugzeug weiter drehend nach links 25 m über den Sicherheitsstreifen hinaus und kam mit der Rumpfspitze in Richtung 330° zum Stehen.

Der Rumpf war im Cockpitbereich und die Rumpfröhre im Bereich des Kennzeichens gebrochen. Die Höhenleitwerksverschraubung war aus dem GFK des Höhenleitwerks herausgebrochen.

Die rechte Tragfläche war 4 500 mm vom Rumpf aus hinter dem Holm in der Ober- und Unterschale eingerissen. Der Querrudersteg war gerissen.

Die linke Tragflächenspitze war in Höhe des Querruders abgebrochen und lag 5 m nördlich der Rumpfspitze. Die Tragfläche war mehrfach gebrochen.

Bei der Untersuchung des Wracks wurden keine technischen Mängel festgestellt.

Zusätzliche Informationen

Auf einem Foto der Luftaufnahme kurz nach dem Unfall ist das ca. 8 cm aus der Halterung gerutschtes Funkgerät ohne geschlossenen Sicherungsriegel zu erkennen.



Ungesichertes Funkgerät

Foto: Luftaufnahme

Untersuchungsführer: Knoll

Untersuchung vor Ort: Leister

Die Untersuchung wurde in Übereinstimmung mit 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