

Untersuchungsbericht

3X146-0/07
September 2008

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	26. August 2007
Ort:	Flugplatz Iserlohn-Sümmern
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Robin / DR 400/180R, Remorquer
Personenschaden:	Pilot tödlich verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug ist zerstört
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Als der Pilot mit der Remorquer des ortsansässigen Vereins um 10:45 Uhr¹ zu einem Trainingsflug startete, waren die Vorbereitungen für den vorgesehenen Windenschleppbetrieb bereits abgeschlossen.

Um 10:46 Uhr erfolgte der erste Windenstart mit einer ASK 13 im Ausbildungsbetrieb. Das Motorflugzeug landete um 10:49 Uhr und hob gleich wieder ab. Nach der Landung der ASK 13 um 10:50 Uhr startete eine Ka 8 um 10:52 Uhr. Zur gleichen Zeit landete die Remorquer mit stillgelegtem Triebwerk. Der Pilot wurde auf den Windenstart hingewiesen und gebeten, den Anflug zu verzögern. Den Erhalt dieser Meldung bestätigte er mit „... die kann noch vor mir raus.“ Der

Windenstart und die Landung des Motorflugzeuges erfolgten nahezu zur gleichen Zeit. Das Triebwerk der Remorquer wurde nach dem Aufsetzen wieder angelassen und das Luftfahrzeug hob erneut ab. Die Annäherung des Flugzeuges an das fallende Windenseil wurde vom Boden aus beobachtet. Die dem Motorflugzeug von der Flugleitung und dem Fluglehrer am Windenstart zur Gefahrenabwehr übermittelte Warnung, nach links abzudrehen, wurde offensichtlich nicht aufgenommen.

Das im Anfangssteigflug befindliche Motorflugzeug berührte mit der linken Tragfläche das am Seilschirm fallende Windenseil, welches infolge der herrschenden Windrichtung von rechts vorn beim Einziehen diagonal über die Bahn trieb. Das Luftfahrzeug wurde stark verzögert und stürzte am Ende des Platzes in einer Linksdrehung in den angrenzenden Nadelwald.



Das Flugzeug wurde zerstört. Der Pilot verstarb an der Unfallstelle.

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

Angaben zu Personen

Der 79-jährige Flugzeugführer war seit 1971 Inhaber einer Erlaubnis für Privatpiloten. In der nach den Richtlinien JAR-FCL deutsch ausgestellten Lizenz, gültig bis 20.03.2010, waren die Berechtigungen SE, TMG, FI PPL(A) FI TMG, FI GLD, NFQ und SB(A) eingetragen. Die eingetragenen Klassenberechtigungen waren bis zum 17.05.2009 gültig. Der Pilot hatte in dem Tauglichkeitszeugnis Klasse 2, ausgestellt am 17.05.2007, die Auflage eine korrigierende Sehhilfe zu tragen (VDL) und eine ebensolche Ersatzbrille mitzuführen. Der Pilot verfügte über eine Gesamtflugerfahrung von ca. 4 100 Stunden, davon ca. 300 Stunden auf dem Muster.

Angaben zum Luftfahrzeug

Das Flugzeug Robin DR 400/180R, Remorquer ist ein 4-sitziger Tiefdecker in Holzbauweise mit festem Bugradfahrwerk.

Luftfahrzeug-Hersteller:	Avions Pierre Robin
Luftfahrzeug-Muster:	DR400/180R, Remorquer
Werk-Nr.:	1991
Baujahr:	1990
Höchstzul. Startmasse:	1 000 kg
Gesamtflugzeit Zelle:	2 400 Stunden
Gesamtflugzeit seit letzter Nachprüfung:	77 Stunden
Triebwerksmuster:	Lycoming O-360-A3A

Die letzte Jahresnachprüfung wurde am 30.06.2007 durchgeführt.

Meteorologische Informationen

Gemäß Angaben des Deutschen Wetterdienstes lagen den umliegenden Flugplätzen folgende Wettermeldungen (METAR, SYNOP Lüdenscheid) vor.

Gegen 08:50 UTC/09:00 UTC wurde an den Wettermeldestellen feuchter Dunst (10 bzw. BR) mit Bodensichtweiten zwischen 3 und 7 km beobachtet.

Wettermeldungen der Wettermeldestelle Lüdenscheid (10418) vom 26.08.2007:

Horizontale Sichtweite am Boden 4,5 km; feuchter Dunst, 2 Cu 700 ft AGL 6 Sc 1.000 ft AGL

METAR-Meldungen:

Kahler Asten 260900Z 26014G19KT 7000
SCT003CU15/12 Q////=

Werl 260900Z AUTO 22010G16KT 2800 21/17
Q1026=

Nach Angaben der Luftaufsicht lagen die Sichtweiten bei 8 km.

Funkverkehr

Der zwischen dem Flugzeugführer und der Flugleitung des Segelflugplatzes durchgeführte Funksprechverkehr war nach Aussagen der Flugleitung klar und verständlich.

Angaben zum Flugplatz

Der Sonderlandeplatz Iserlohn-Sümmern hat eine Start- und Landebahn mit unbefestigtem Untergrund aus Gras. Die Bahnen mit einer Länge von 760 m und einer Bahnbreite von 30 m haben die Ausrichtung 23/05. Der Flugplatz befindet sich in einer Höhe von 154 Metern über NN.

Flugdatenaufzeichnung

Das Luftfahrzeug war nicht mit einem Flugdatenschreiber oder einem Cockpit Voice Recorder ausgestattet. Keiner der beiden Recorder war durch entsprechende luftrechtliche Regelung gefordert.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Das Flugzeug lag ca. 25 m südwestlich des Landebahnendes in einem Nadelwaldstück. Das Windenseil (Dyneemafaser) hatte den Torsionskasten der linken Tragfläche berührt und diesen bis auf Höhe des Hauptholms durchtrennt. Durch den Seilzug wurde der Tiefdecker um die Hochachse nach links gedreht und verzögert.

Das Flugzeug schlug mit hoher Längsneigung auf den Waldboden auf und wurde zerstört.

Das Windenseil war durch den Windenfahrer gekappt worden. Die gekappte Seillänge betrug ca. 185 m. Der Seilschirm hatte sich in den Bäumen verfangen, das Seilende befand sich wenige Meter hinter der Seilwinde.

Bei der Untersuchung am Wrack wurden keine technischen Mängel festgestellt.

Brand

An der Unfallstelle entstand kein Brand.

Überlebensaspekte

Polizei und Berufsfeuerwehr wurden um 10:52 Uhr verständigt und trafen um 10:56 Uhr am Unfallort ein. Der Pilot wurde eingeklemmt, mit dem Kopf nach vorn gebeugt, vorgefunden; er hatte Bauch- und Schultergurte angelegt. Aufgrund der während des Aufpralls zugezogenen Verletzungen verstarb der Flugzeugführer noch an der Unfallstelle.

Organisationen und deren Verfahren

Auf dem Sonderplatz dürfen nur vereinseigene oder von den platzansässigen Vereinen gecharterte Motorflugzeuge benutzt werden. In der Flugbetriebsordnung für den Sonderplatz Iserlohn-Sümmern findet sich die Auflage, dass bei Motorflugbetrieb der Windenschleppbetrieb nicht aufgebaut sein darf. Laut Anweisung für die Startleiter Segelflug ist ein Gemischtflugbetrieb nicht zulässig.

Zusätzliche Informationen

Die zuvor erfolgte Landung der Robin DR400/180R mit stillgelegtem Triebwerk erfolgte laut Zeugenaussagen knapp über dem Flugplatzzaun. Für den erneuten Start sprang der Motor erst beim zweiten Anlassversuch während des Rollens wieder an.

Beurteilung

Das Luftfahrzeug war ordnungsgemäß zum Luftverkehr zugelassen. Die letzte Jahresnachprüfung wurde am 30.06.2007 in einem luftfahrtechnischen Betrieb durchgeführt.

Ein gleichzeitiger Betrieb von Motorflug- und Windenschleppbetrieb war laut der Betriebs- und Flugplatzordnung nicht zulässig.

Der Pilot hatte die erforderlichen Lizenzen zum Führen des Flugzeuges. Er hatte ausreichend Erfahrung auf dem Flugzeugmuster. Das Verfahren am Flugplatz war ihm bekannt.

Der Windenstart der Ka 8 erfolgte während des Endanfluges der Remorquer. Durch den Seitenwind von rechts wurde das Windenseil des Segelflugzeuges nach dem Ausklinken in die Bahn des Motorflugzeuges abgetrieben.

Der seitliche Abstand von Windenstartstelle und Landepiste war zu gering, um den gleichzeitigen sicheren Betrieb von einem startenden Segelflugzeug und einem landenden Motorflugzeug zu gewährleisten.

Schlussfolgerungen

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass Windenbetrieb und Motorflug zur gleichen Zeit stattfanden.

Die Kommunikation unter den Beteiligten am Flugplatz war unzureichend. Obwohl die Remorquer sich im Landeanflug befand, wurde an der Winde gestartet.

Begünstigt durch den herrschenden Seitenwind von rechts berührte die im Steigflug befindliche Remorquer das herabfallende Windenseil. Durch die darauf eingetretene starke Verzögerung kam es zum Absturz des Motorflugzeuges.

Untersuchungsführer	Knoll
Mitwirkung	Nemitz Brandes Kühne