

Untersuchungsbericht

3X040-0/08
Juli 2008

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	12. Mai 2008
Ort:	nahe Flugplatz Fürstzell
Luftfahrzeug:	Segelflugzeug
Hersteller / Muster:	Waggon und Maschinenbau AG/ Phoebus A1
Personenschaden:	Pilot tödlich verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU

Endteil der Piste 16 in ca. 100 m Höhe sehr langsam fliegend gesehen. Um 14:22 Uhr flog das Segelflugzeug ca. 500 m vor der Schwelle der Piste 16 eine Rechtskurve, aus der es nach einer Richtungsänderung um 180° abkippte und ca. 250 m vor der Piste 16 auf den Boden prallte.

Der Pilot wurde durch den Aufprall tödlich verletzt und das Segelflugzeug zerstört.

Angaben zu Personen

Der 67-jährige Pilot war seit 2005 im Besitz eines Luftfahrerscheins für Segelflugzeugführer nach den Richtlinien der ICAO. Als Berechtigungen waren TMG, Windenstart und Flugzeugschleppstart eingetragen. Das Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 war bis zum 16.07.2008 gültig. Seine Gesamtflugerfahrung auf Segelflugzeugen, Motorseglern und Ultraleichtflugzeugen betrug ca. 166 Stunden. Auf dem Muster hatte er zwei Starts mit einer Flugzeit von 1:34 Stunden durchgeführt. Nach dem Erhalt der Segelfluglizenz war es sein dritter Segelflugstart.

Angaben zum Luftfahrzeug

Der Phoebus A1 war das erste serienmäßig gebaute Segelflugzeug aus Faserverbundwerkstoffen. Er wurde mit der Werknummer 788 im Jahr 1967 zum Verkehr zugelassen. Seine Spannweite betrug 15 m und er hatte ein festes Fahrwerk. Die Gesamtflugzeit betrug 2 148 Stunden. Seit der letzten Jahresnachprüfung am 28. April 2008 wurde das Segelflugzeug 7:12 Stunden geflogen.

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Der Segelflugzeugführer startete mit dem Segelflugzeug Phoebus A1 um 13:52 Uhr¹ im Flugzeugschlepp vom Flugplatz Fürstzell. Ausgeklinkt wurde in ca. 1 000 m über dem Flugplatz. Nach einer halben Stunde Flugzeit meldete sich der Segelflugzeugführer zur Landung über Funk. Zur gleichen Zeit rollte eine Dimona auf der Piste 16 zum Startpunkt. Mitte der Bahn blieb die Dimona stehen, um einen Passagier zusteigen zu lassen. Der Pilot des Phoebus fragte, wie lange die Dimona noch brauche. Die Dimona rollte daraufhin weiter zum Startpunkt der Piste 16. Der Phoebus wurde inzwischen nach Zeugenaussagen im

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

Meteorologische Informationen

Nach Aussage der Zeugen war das Wetter zur Unfallzeit wolkenlos. Der böige Wind kam aus östlichen Richtungen (60° bis 100°) mit 10-20 kt. Die Sicht war größer 10 km und die Außentemperatur betrug 24 Grad Celsius.

Funkverkehr

Es bestand Sprechfunkverbindung mit dem Segelflugzeug und dem Flugplatz. Der Sprechfunk war nach Aussage der Flugleitung klar und verständlich.

Angaben zum Flugplatz

Der Sonderlandeplatz Fürstenzell (EDMF) liegt 410 m über Normalnull (NN). Er verfügt über eine 485 m lange und 12 m breite Asphaltbahn in der Ausrichtung 16/34.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle lag ca. 250 m vor der Schwelle der Piste 16 rechts von der Anfluglinie. Das Segelflugzeug war in einem 45°-Winkel in einer trudelartigen Bewegung auf einem Feld aufgeschlagen. Rumpf und Tragflächen waren mehrfach gebrochen.

Die Untersuchung am Wrack ergab keinen Hinweis auf eine technische Störung am Luftfahrzeug.

Untersuchungsführer	Knoll
Mitwirkung	Lehner