

Untersuchungsbericht

3X059-0/09
November 2010

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	27. Mai 2009
Ort:	Spaichingen
Luftfahrzeug:	Segelflugzeug mit Klapptriebwerk
Hersteller / Muster:	Schempp / Discus bT
Personenschaden:	eine Person schwer verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittsschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Am Unfalltag startete um 10:52 Uhr vom Segelfluggelände Klippeneck¹ der Discus bT auf der Piste 23 im Windenstart. Kurz nach dem Ausklinken wollte der Luftfahrzeugführer das Triebwerk testen und fuhr es zu diesem Zweck aus. Zeugen gaben an, dass der Anlassvorgang nicht zum Motorlauf führte und eine Rückkehr zum Flugplatz aufgrund zu geringer Flughöhe nicht mehr möglich gewesen wäre.

Der Pilot flog in südwestliche Richtung und versuchte bei kontinuierlichem Höhenverlust das Triebwerk zu starten. Nach einer Flugzeit von ca. drei Minuten kurvte das Segelflugzeug aus einer Flughöhe von ca. 170 m GND nach links. Das Triebwerk war dabei weiterhin ausgefahren und der Pilot unternahm weitere Startversuche. Aus dem Kurvenflug heraus versuchte

er mit erhöhter Sinkrate ein Außenlandefeld zu erreichen. Die Anflughöhe reichte dafür jedoch nicht aus und es kam vor Erreichen des Feldes zur Hindernisberührung mit Bäumen und zum Überschlag des Luftfahrzeuges.

Das Segelflugzeug wurde dabei zerstört und der Pilot schwer verletzt.



Unfallstelle

Luftaufnahme: Polizei

Angaben zu Personen

Der 50-jährige Luftfahrzeugführer war seit 1986 im Besitz eines Luftfahrerscheins. Er besaß eine Flugerfahrung von ca. 1 145 Stunden. In den letzten 90 Tagen führte er zehn Flüge mit einer Flugzeit von 15 Stunden durch. Auf dem Unfallmuster hatte er eine Flugerfahrung von 138 Stunden mit 62 Landungen.

Angaben zum Luftfahrzeug

Das Muster Discus bT ist ein einsitziger, freitragender Mitteldecker in Kunststoffbauweise. Das Luftfahrzeug wurde 1991 erstmalig zum Verkehr zugelassen und war in Vereinsbesitz. Es hatte eine Gesamtbetriebszeit von 2 161 Stunden. Die letzte Jahresnachprüfung wurde am 15.03.2009 durchgeführt.

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

Meteorologische Informationen

Zur Unfallzeit herrschten Sichtflugbedingungen mit aufgelockerter Bewölkung. Der Wind kam aus ca. 290°-320° mit 10-12 kt.

Angaben zum Flugplatz

Der Segelflugplatz Klippeneck verfügt über eine ca. 1 200 m lange Graspiste. Für den Windenbetrieb zur Unfallzeit war die Start- und Landerichtung 23 aktiv.

Flugdatenaufzeichnung

Der Flugweg des Segelflugzeuges konnte anhand der Daten aus einem mitgeführten Satellitennavigationsgerät rekonstruiert werden.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich ca. 2,8 km südwestlich des Klippenecks neben der Bundesstraße 14, die die Ortschaft Aldingen mit Spaichingen verbindet, auf einem Feld mit kurzem Pflanzenwuchs.



Unfallstelle

Foto: BFU

Der Anflug zum Feld erfolgte aus westlicher Richtung über ein Motocrossgelände. Zwischen Unfallstelle und Motocrossgelände befand sich ein Wirtschaftsweg mit einer ca. 3 m hoch bewachsenen Böschung.

Auf dem geteerten Wirtschaftsweg wurden Schleifspuren der linken Tragflügelspitze festgestellt. Eine weitere 2 m lange Schleifspur befand sich auf dem Boden der Böschung.

Bei der Berührung mit der Böschung und dem Bewuchs darauf wurde die linke Tragfläche vom Luftfahrzeug abgetrennt. Das Luftfahrzeug überschlug sich und prallte auf das Ackergelände. Es kam auf der linken Rumpfseite, gestützt vom ausgefahrenen Klapptriebwerk und Leitwerk in seine Endlage.

Bei der Untersuchung der Funktionsfähigkeit des Triebwerkes wurden keine Mängel festgestellt. Kraftstoff war ausreichend vorhanden und der Ladezustand der Starterbatterie war in Ordnung.

Bei der Untersuchung des Luftfahrzeuges wurden keine technischen Mängel festgestellt.

Beurteilung

Der Luftfahrzeugführer war im Besitz einer gültigen Lizenz und verfügte über ausreichend Flugerfahrung auf dem Muster.

Das Segelflugzeug war ordnungsgemäß zum Betrieb zugelassen und technische Mängel am Luftfahrzeug wurden nicht festgestellt.

Die Sichtflugwetterbedingungen waren gut, meteorologische Besonderheiten lagen nicht vor.

Die Koordinierung der kontinuierlichen Startversuche des Klapptriebwerkes mit der gleichzeitigen Vorbereitung auf eine Außenlandung gelang dem Piloten nicht.

Beim Anflug des Außenlandegeländes wurde die Sinkgeschwindigkeit des Luftfahrzeuges bei ausgeklapptem Triebwerk falsch eingeschätzt sodass es zur vorzeitigen Hindernisberührung kam.

Schlussfolgerungen

Der Flugunfall ist darauf zurückzuführen, dass der Pilot die Außenlandesituation falsch einschätzte und es beim Anflug des ausgewählten Landegeländes zur Hindernisberührung kam.

Untersuchungsführer	Stahlkopf
Untersuchung vor Ort	Jost
Mitwirkung	Lampert