

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	20. April 2010
Ort:	Königsdorf
Luftfahrzeug:	Segelflugzeug
Hersteller / Muster:	Alexander Schleicher / ASK 13
Personenschaden:	eine Person schwer verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug leicht beschädigt
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch Beauftragte der BFU
Aktenzeichen:	BFU 3X037-10

Sachverhalt

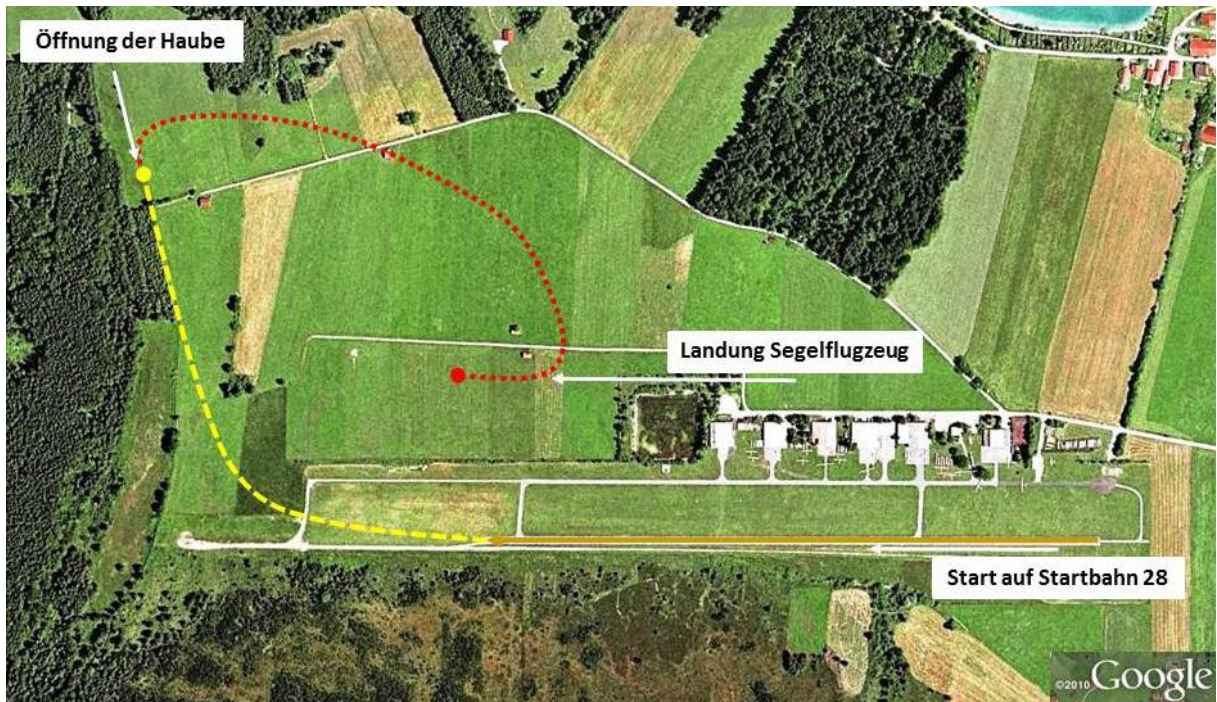
Ereignisse und Flugverlauf

Der Fluglehrer und Flugschüler hatten den Ausbildungsflug gemeinsam vorbereitet. Laut Aussagen der Beiden wurde der Cockpitcheck an Hand einer Checkliste durchgeführt, die einzelnen Checkpunkte wurden laut gelesen und abgearbeitet. Der Segelflugschüler startete um 14:02 Uhr¹ mit seinem Fluglehrer im Flugzeugschleppstart auf der Asphaltbahn 28 des Segelfluggeländes Königsdorf. Es handelte sich um den ersten Flug an diesem Tag.

Laut Aussagen der Insassen öffnete sich im Querabflug, in einer Höhe von ca. 100 m über Grund, von einem lauten Knall begleitet, die Kabinenhaube. Der Fluglehrer übernahm die Steuerung, klinkte das Schleppseil aus und steuerte das Segelflugzeug mit einer Rechtskurve in Richtung Flugplatz. Gleichzeitig versuchte er gemeinsam mit dem Flugschüler die Kabinenhaube wieder zu schließen. Dieser Versuch blieb erfolglos. Nach einer weiteren Rechtskurve in geringer Höhe erfolgte die Landung auf einer Wiese nördlich des Flugplatzes. Dabei setzte das Segelflugzeug schiebend auf und nickte nach vorn, so dass die Kufe auf den Boden prallte. Nach einer Strecke von ca. zehn Metern und einer Drehung um die Hochachse von ca. 90° nach rechts kam das Segelflugzeug zum Stillstand.

Der vorn sitzende Flugschüler erlitt bei der Landung Verletzungen an der Brustwirbelsäule.

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



Flugverlauf

Quelle: Google Earth™-Kartenservice / Bildbearbeitung: BFU

Angaben zu Personen

Der 80-jährige Fluglehrer war seit 1955 im Besitz eines Luftfahrerscheines für Segelflugzeugführer mit den Berechtigungen als verantwortlicher Pilot für Segelflugzeuge und den Startarten Luftfahrzeugschleppstart, Selbststart und Windschleppstart. Außerdem war er im Besitz der Klassenberechtigung für Reisemotorsegler mit Schleppberechtigung ohne Fangschlepp und der Lehrberechtigung.

Der Fluglehrer war im Besitz eines flugmedizinischen Tauglichkeitszeugnisses Klasse 2, gültig bis zum 27.09.2010.

Nach eigenen Angaben betrug die Flugerfahrung mehr als 2 000 Stunden. Davon entfielen auf das betroffene Muster ca. 50 Stunden und ca. 120 Starts und Landungen.

Der 63-jährige Flugschüler befand sich in der Ausbildung zum Segelflugzeugführer und hatte eine Flugerfahrung von ca. 2,5 Stunden bei ca. 20 Starts und Landungen auf dem betroffenen Muster.

Er war bereits in den 1970er Jahren im Besitz einer Segelflugglizenz gewesen. Außerdem war er Inhaber einer Lizenz für Privatpiloten mit der Berechtigung als verantwortlicher Pilot für einmotorige Landflugzeuge.

Die Gesamtflugerfahrung betrug nach eigenen Angaben ca. 700 Stunden.

Angaben zum Luftfahrzeug

Das zweiseitige Segelflugzeug war als Mitteldecker in Gemischtbauweise ausgeführt. Das Luftfahrzeug war in Deutschland zum Verkehr zugelassen und wurde von einem Verein betrieben.

Die Gesamtbetriebszeit betrug zum Unfallzeitpunkt 4 900 Stunden.

Seit der letzten Jahresnachprüfung betrug die Betriebszeit sieben Stunden.

Meteorologische Informationen

Zum Unfallzeitpunkt herrschten Sichtflugwetterbedingungen (VMC). Die Sicht war größer als 10 km, der Wind wehte aus 250° mit ca. 8 kt, der Bedeckungsgrad der Bewölkung betrug 4/8 in ca. 6 000 ft.

Angaben zum Flugplatz

Das Segelfluggelände liegt ca. 1,8 km nordwestlich von Königsdorf in einer Höhe von 1 968 ft AMSL. Es verfügt über eine Asphaltbahn mit 575 m Länge und 10 m Breite in der Ausrichtung 10/28.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich ca. 190 m nördlich der Start- und Landebahn 28 auf einer Wiese.

Am Segelflugzeug war die Kufenverkleidung eingerissen.

Der Verschlussmechanismus der beiden Haubenverriegelungen wurde hinsichtlich seiner Funktion und der Schließ- und Öffnungskräfte untersucht.

Bereits beim Auflegen der Haube auf den Rumpffrahmen wurde festgestellt, dass die Verschlussbolzen ca. ein bis zwei Millimeter in die jeweilige Verschlussöse rutschten.

Ein Anheben der Haube war nicht mehr möglich, eine ordnungsgemäße Verriegelung war jedoch nicht gegeben.

Beim Verschießen der Haube – Verschieben der Verschlussbolzen – musste eine Kraft von ca. 78 N aufgewendet werden. Die erforderliche Kraft zum Öffnen der Verriegelung betrug ca. 123 N.

Der komplette Schließ- und Verriegelungsmechanismus erfolgte ohne Verspannungen zwischen Haube und Rumpfkontur. Bei ordnungsgemäßer Verriegelung der Haube war eine Fehlöffnung bzw. unbeabsichtigte Öffnung nicht möglich.

Untersuchungsführer: Jens Eisenreich

Untersuchung vor Ort: Hans Joachim Haag

Braunschweig, den 13. Juli 2011

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 Zivillufffahrt 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