

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

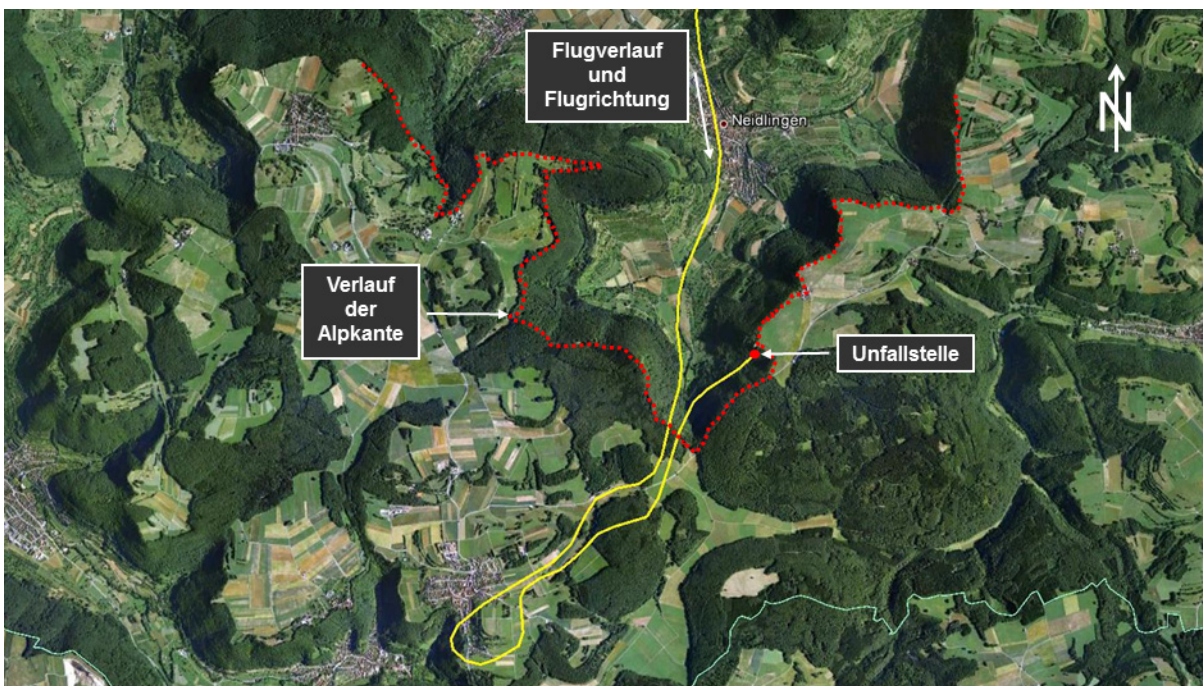
Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	13. Juni 2010
Ort:	Neidlingen / Reußenstein
Luftfahrzeug:	Reisemotorsegler
Hersteller / Muster:	HOAC Austria / HK 36 R Super Dimona
Personenschaden:	zwei Personen tödlich verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittschaden:	Flurschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch Beauftragte der BFU
Aktenzeichen:	BFU 3X074-10

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Der Motorsegler befand sich auf einem privaten Flug nach Sichtflugregeln (VFR) vom Verkehrslandeplatz Uetersen (EDHE) zum Segelfluggelände Riedlingen. An Bord befanden sich der Pilot und ein Fluggast. Auf dem Verkehrslandeplatz Schwäbisch Hall (EDTY) erfolgte eine Zwischenlandung zum Betanken des Luftfahrzeuges. Der Start in Schwäbisch Hall erfolgte um 13:39 Uhr¹.

Einige Minuten vor 14:00 Uhr sahen Zeugen aus Neidlingen, wie das Luftfahrzeug nach Süden in das Neidlinger Tal flog und gegenüber der späteren Unfallstelle in Höhe der Alpkante in Wolken eintauchte.



Flugverlauf laut GPS-Aufzeichnung

Quelle: Google Earth Kartenservice™ / Bearbeitung BFU

Andere Zeugen, die sich östlich der Ortschaft Schopfloch aufhielten, bemerkten den Motorsegler von Norden kommend und wie er in der südlich der Ortschaft aufliegenden Bewölkung verschwand und nach ca. einer Minute mit Nordkurs wieder heraus-

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

kam, um kurz darauf erneut in die an der Albkante des Neidlinger Tals aufliegende Bewölkung einzufliegen.

Weitere Zeugen, Mitglieder der Bergwacht bei einer Notfallübung im felsigen Steilhang, nahmen gegen 14:00 Uhr im Bereich der Burgruine Reußenstein einen Schatten oberhalb ihres Standortes in Höhe der Baumwipfel wahr und hörten einen lauten Knall. Der Motorsegler war mit Bäumen des Steilhangs kollidiert.

Die beiden Insassen wurden dabei tödlich verletzt, der Reisemotorsegler zerstört.

Angaben zu Personen

Der 81-jährige Pilot war seit 1970 im Besitz eines Luftfahrerscheins für Privatflugzeugführer, ausgestellt nach den Richtlinien der ICAO. Er besaß die Berechtigungen als verantwortlicher Pilot auf einmotorigen Landflugzeugen und Reisemotorseglern, gültig bis 25. Oktober 2010, und die Schleppberechtigung ohne Fangschlepp auf Flugzeugen.

Außerdem war er seit 1962 im Besitz eines Luftfahrerscheins für Segelflugzeugführer.

Sein flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 war bis zum 26. Oktober 2010 gültig, verbunden mit der Auflage zum Tragen einer Brille inklusive des Mitführens einer Ersatzbrille.

Die Gesamtflugerfahrung auf motorgetriebenen Luftfahrzeugen wurde bis 2004 mit 1 114 Stunden angegeben. Für den Zeitraum 2005 bis 2010 lagen keine Informationen vor.

Die Flugerfahrung auf dem Muster betrug laut Bordbuch des Luftfahrzeuges 2009 2:57 Stunden bei 13 Starts und Landungen und 2010 6:38 Stunden bei acht Starts und Landungen.

Angaben zum Luftfahrzeug

Bei dem zweisitzigen Motorsegler handelte es sich um einen Tiefdecker in Faserverbundbauweise mit T-Leitwerk und Spornfahrwerk des Herstellers HOAC-Austria Flugzeugwerke.

Das Luftfahrzeug war in Deutschland zum Verkehr zugelassen und wurde von einem Verein betrieben.

Die Betriebszeit betrug 2 769 Stunden. Die letzte Prüfung der Lufttüchtigkeit erfolgte am 25. Mai 2010.

Meteorologische Informationen

Laut der amtlichen Auskunft des Deutschen Wetterdienstes (DWD) hatte der Pilot keine Informationen bei einer Luftfahrtberatungszentrale eingeholt. Inwiefern andere Wetterinformationen vorlagen, konnte nicht ermittelt werden.

Laut Aussagen der Mitglieder der Bergwacht betrug am Unfallort die Sichtweite ins Tal ca. 20 m. Weitere Zeugen schilderten, dass die Bewölkung in den oberen Hangbereichen südlich von Neidlingen und im ansteigenden Gelände südlich von Schopfloch auflag.

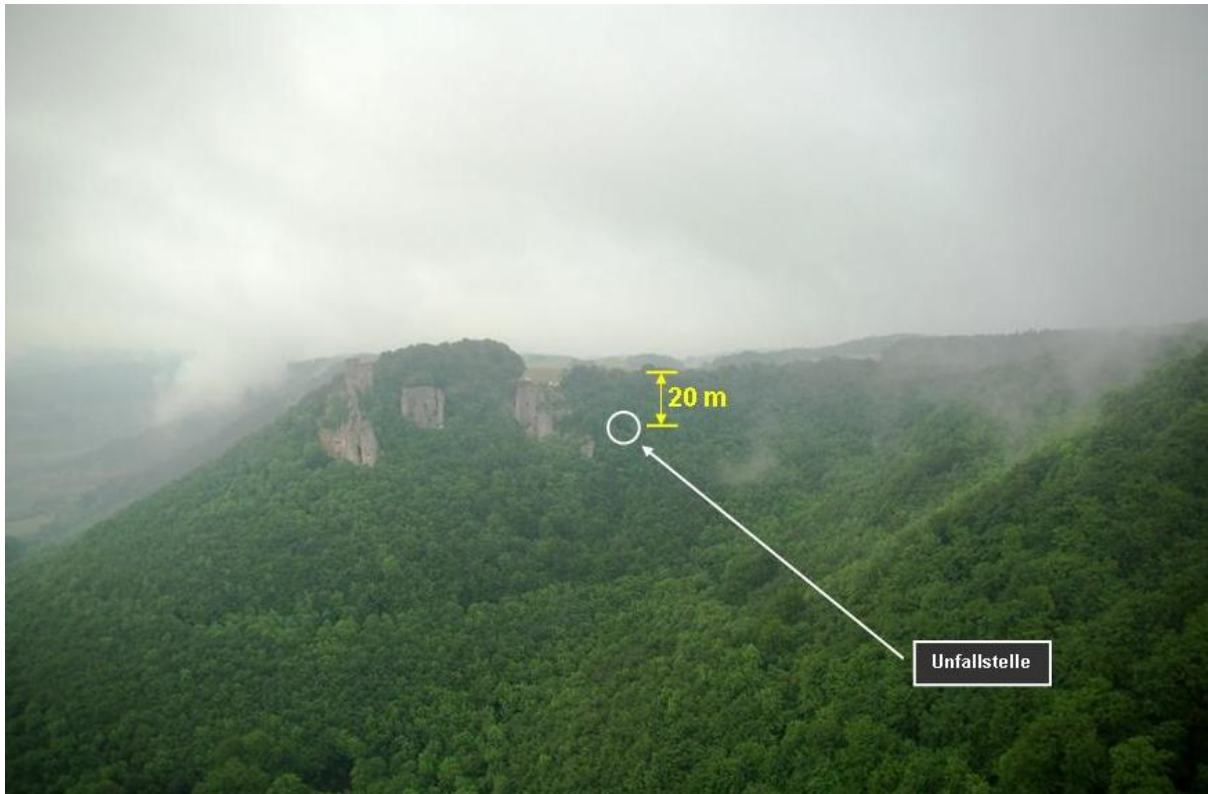
Laut DWD herrschte zur Unfallzeit nördlich der Albkante Hochdruckeinfluss mit Sichtflugbedingungen vor. Das GAFOR-Gebiet 62 „Schwäbische Alb“ war mit MIKE 2 eingestuft, das heißt Wolkenuntergrenzen zwischen 500 und 1 000 Fuß bei Sichtweiten über 8 km. Im Bereich Neidlingen kann von XRAY-Bedingungen (horizontale Sichtweite am Boden weniger als 1,5 km und/oder Wolkenuntergrenze 5/8 oder mehr unter 500 Fuß über der jeweiligen Bezugshöhe) und leichtem Niederschlag ausgegangen werden. Nach der Analyse des Radiosondenaufstieges von Stuttgart war ein Überfliegen infolge mehrschichtiger, bis Flugfläche 180 reichender Bewölkung nicht gegeben. In den untersten Schichten herrschte eine schwache nördliche bis nordöstliche Strömung vor, so dass es zu Staubewölkung an der Albkante kam.

Flugdatenaufzeichnung

Das Luftfahrzeug war mit einem GPS Garmin 150XL ausgerüstet. Außerdem führte der Pilot ein GPS Garmin 90 mit, dessen Daten - Flugweg ohne Höhenangaben - ausgelesen wurden.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich ca. 20 m unterhalb des Plateauniveaus in einem Steilhang mit dichtem Laubwaldbestand.



Unfallstelle im Steilhang

Foto: Polizei / Bearbeitung BFU

Die Kollision mit den Bäumen erfolgte mit nordöstlichem Kurs und ca. 15° Querneigung nach rechts. Dabei wurden Tragflügel- und Leitwerksteile abgerissen.

Beim Aufprall auf den Boden wurde der Rumpf zerstört.



Unfallstelle

Foto: Polizei

Brand

Es entstand kein Brand.

Untersuchungsführer: Jens Eisenreich

Braunschweig, 14. Juni 2012

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 Zivilluftfahrt 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