

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	22. Mai 2011
Ort:	Sonderlandeplatz Nabern/ Teck
Luftfahrzeug:	Segelflugzeug mit Hilfsantrieb
Hersteller / Muster:	Schempp-Hirth Flugzeugbau / Discus-2CT
Personenschaden:	Luftfahrzeugführer schwer verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU
Aktenzeichen:	BFU 3X059-11

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Der Luftfahrzeugführer startete um 11:33 Uhr¹ auf dem Segelfluggelände Hahnweide im F-Schlepp zu einem Lokalflug. Nach einer Flugzeit von ca. 20 Minuten steuerte das Segelflugzeug mit ausgefahrenem Hilfsmotor die Piste 34 des benachbarten Sonderlandeplatzes Nabern/ Teck an.

Nach Augenzeugenberichten drehte das Luftfahrzeug in einer Höhe von 20-30 m und einer Querlage von ca. 45 Grad mit einer Linkskurve in den Endanflug. Hierbei wurde beobachtet, dass das Flugzeug über den linken Flügel abkippte und mit einer Längsneigung von ca. 60 Grad auf einer Ackerfläche neben dem Sonderlandeplatz aufschlug. Der Hilfsmotor war ausgefahren aber nicht in Betrieb.

Der Pilot wurde beim Aufprall schwer verletzt und das Luftfahrzeug schwer beschädigt.

Angaben zu Personen

Der 42-jährige Luftfahrzeugführer war seit 2006 im Besitz eines Luftfahrerscheins für Segelflugzeugführer. Sein flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 war bis zum 17.04.2013 gültig, verbunden mit der Auflage zum Tragen einer Brille inklusive des Mitführens einer Ersatzbrille.

Die Gesamtflugerfahrung auf Segelflugzeugen betrug 242 Stunden, davon 26 Stunden in den letzten 90 Tagen. Die Flugerfahrung auf dem Muster wurde mit 95 Stunden und 30 Landungen angegeben.

Angaben zum Luftfahrzeug

Das Luftfahrzeug war ein einsitziges Segelflugzeug mit Hilfstriebwerk vom Typ Discus-2CT. Das Flugzeug wurde 2006 mit der Werknummer 33 des Herstellers Schenck-Hirth gebaut. Es verfügte über ein Triebwerk Solo 2350 T mit einem Propeller des Typs Oehler OE-FL 5.83/83 a2. v92.

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

Das Luftfahrzeug war in Deutschland zum Verkehr zugelassen und wurde von einer Haltergemeinschaft betrieben.

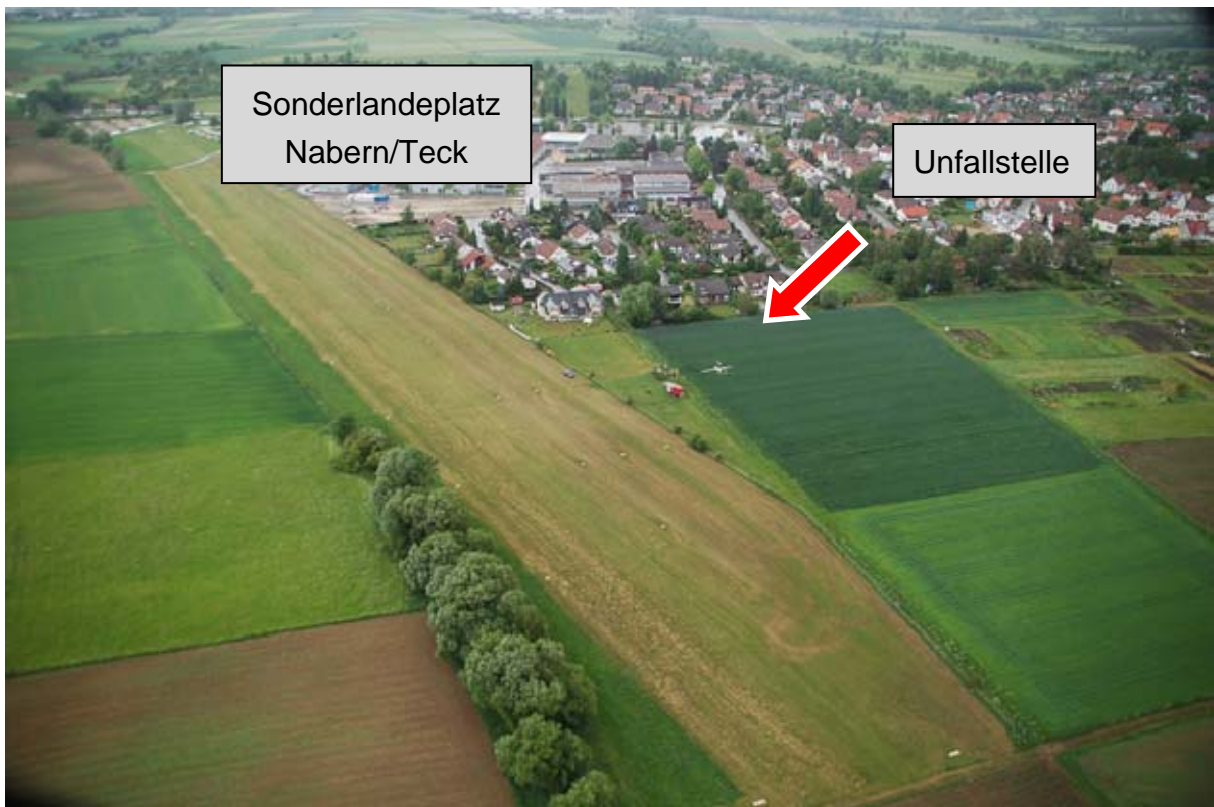
Die Gesamtbetriebszeit betrug 614:53 Stunden. Die letzte Prüfung der Lufttüchtigkeit erfolgte am 04.11.2010.

Meteorologische Informationen

Der Raum Nabern/Teck lag im Bereich feuchtlabiler, warmer Luftmassen mit geringen Luftdruckgegensätzen. Der Deutsche Wetterdienst machte in seiner Vorhersage folgende Windangaben:

„S/SW mit 5-10 KT, in Gewitternähe 10-20 KT, Böen 25-40 KT möglich. Nachmittags von Nordwesten her auf W/NW drehend um 10 KT, örtlich noch Böen bis 25 KT.“

Nach Aussagen eines Zeugen soll zum Unfallzeitpunkt westlich von Nabern/Teck ein lokaler, gewittriger Schauer gestanden haben.



Übersicht Unfallstelle

Foto: BFU



Unfallstelle

Foto: BFU

Navigationshilfen

Die Flugdaten des GPS wurden ausgelesen, der Flugweg konnte rekonstruiert werden. Das Luftfahrzeug flog den Landeplatz Nabern/Teck von Westen mit einem Steuerkurs von ca. 090 Grad an. Zuvor hatte es den benachbarten Segelflugplatz Dettingen in einer Höhe von ca. 60 m über Grund überflogen.

Funkverkehr

Im Funkgerät des Luftfahrzeuges war die Frequenz des Abflugortes eingestellt. Eine Funkverbindung mit dem Sonderlandeplatz bestand nicht.

Angaben zum Flugplatz

Der Sonderlandeplatz Nabern/ Teck (EDTN) befindet sich ca. zwei nautische Meilen (NM) südöstlich der Stadt Kirchheim/Teck und unmittelbar südwestlich des gleichnamigen Ortes. Der Sonderlandeplatz verfügt über eine 570 m lange Grasbahn in der Ausrichtung 14/32. Der Flugplatzbezugspunkt liegt in einer Höhe von 1 215 ft AMSL.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich in einem Getreidefeld, ca. 60 m vom nördlichen Rand der Piste 32 entfernt.

Der Abstand zwischen der ersten Aufschlagspur und der Endlage des Luftfahrzeuges betrug ca. 14 Meter. Dazwischen war eine in Richtung 320 Grad verlaufende Rutschspur im etwa ein Meter hohen Getreide.

Das Luftfahrzeug wurde mit zweifach gebrochenem Rumpf vorgefunden. Die Bruchstellen befanden sich hinter dem Cockpit und vor dem Leitwerk.

Die Tragflächen befanden sich am Rumpf und waren gestaucht. Der linke Ansteckflügel war abgerissen und lag ca. 18 Meter nördlich der ersten Aufschlagspur.

Das Hilfstriebwerk war ausgefahren. Die Zündung wurde mit der Schalterstellung „Ein“ und der Kraftstoffhahn mit der Schalterstellung „Zu“ vorgefunden.

Brand

Es entstand kein Brand.

Untersuchungsführer: Klaus-Uwe Fuchs

Mitwirkung: Philipp Lampert (Auslesen GPS)

Untersuchung vor Ort: Walter Nerdinger

Braunschweig, den 6. Oktober 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 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