

# Untersuchungsbericht

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

## Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	29.05.2011
Ort:	Iserlohn-Rheinermark
Luftfahrzeug:	Segelflugzeug
Hersteller / Muster:	Schleicher / ASK 21
Personenschaden:	Luftfahrzeugführer schwer verletzt Mitfliegerin leicht verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug schwer beschädigt
Drittschaden:	geringer Flurschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU
Aktenzeichen:	BFU 3X065-11

## Sachverhalt

### Ereignisse und Flugverlauf

Das Segelflugzeug startete um 15:00 Uhr<sup>1</sup> auf dem Segelfluggelände Iserlohn-Rheinermark mit zwei Personen an Bord im Windenstart zu einem „Schnupperflug“. Laut Zeugenaussagen gewann es nach dem Abheben nur mäßig an Höhe und erreichte im Bereich der Bahnmitte eine Höhe von ca. 40 m.

Das Schleppseil löste sich aus der Einklinkvorrichtung und nach einem kurzen Geradeausflug kurvte das Segelflugzeug ca. 90° nach links und entfernte sich in geringer Höhe vom Flugplatz.

Der Pilot wich nach eigener Aussage einigen Baum- und Buschreihen aus und drückte das Segelflugzeug schließlich bei Annäherung an ein Gebäude zu Boden. Dabei habe er bewusst die linke Tragfläche zuerst zum Boden gesteuert, um einen Ringelpiez einzuleiten.

Dabei wurde das Luftfahrzeug schwer beschädigt.

Der Pilot brach sich einen Lendenwirbel, die Mitfliegerin wurde leicht verletzt.

### Angaben zu Personen

Der 68-jährige Pilot war seit dem 02.12.1974 im Besitz einer Lizenz zum Führen von Flugzeugen (PPL (A)) und Segelflugzeugen (PPL (C)). Außer einer bis zum 24.10.2012 gültigen Lehrberechtigung für Segelflugzeuge besaß er die Berechtigungen für Motorsegler und Motorflugzeuge, zur Durchführung von kontrollierten Sichtflügen, für Flüge nach Instrumentenflugregeln und eine Nachtflugberechtigung sowie einen Luftsportgeräteführerschein.

Seine Gesamtflugerfahrung betrug ca. 8 850 Stunden, davon 2 221 Stunden im Segelflug. Sein fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 war bis zum 23.09.2011 gültig.

In den letzten 90 Tagen war er sechsmal mit dem betroffenen Muster geflogen, davon fünfmal im Windenstart.

---

<sup>1</sup> Alle angegebenen Zeiten, soweit nicht anders bezeichnet, entsprechen Ortszeit

Auf dem vorderen Sitz saß eine 17-Jährige, die einen „Schnupperflug“ machte. Außer dem Unfallflug hatte sie keine Flugerfahrung.

## Angaben zum Luftfahrzeug

Die ASK 21 ist ein doppelsitziges Segelflugzeug in Faserverbundbauweise. Der freitragende Mitteldecker mit hintereinander angeordneten Sitzen verfügt über ein T-Leitwerk und wird für Ausbildungs- und Übungsflüge sowie Kunstflug eingesetzt. Das Flugzeug wurde 1982 von der Firma Schleicher gebaut. Die Gesamtbetriebszeit betrug 3 007:51 Stunden bei 8 371 Starts. Die letzte Jahresnachprüfung wurde am 21. 04.2011 durchgeführt. Das Segelflugzeug war in Vereinsbesitz und in Deutschland zum Verkehr zugelassen.

## Meteorologische Informationen

Am Unfalltag herrschte in Iserlohn sonniges Wetter bei kräftigem Wind mit 16 kt aus 230° und leichter Bewölkung. Die Sichtweite lag bei mehr als 10 km, der Luftdruck (QNH) betrug 1 015 hPa.

## Funkverkehr

Das Funkgerät des Unfallflugzeugs war auf die Platzfrequenz von Iserlohn-Rheinermark eingestellt. Funksprechverkehr fand nicht statt.

## Angaben zum Flugplatz

Der Flugplatz Iserlohn-Rheinermark liegt in 626 ft Höhe ca. 10 km südlich des Flughafens Dortmund am Nordrand des Sauerlands. Die Graspiste mit der Ausrichtung 07/25 ist 800 m lang und ist in Richtung 25 leicht abschüssig.

## Flugdatenaufzeichnung

Der an Bord mitgeführte IGC-Logger des Kollisionswarngerätes lag der BFU zur Auswertung vor.

Der ausgelesene Flugweg ist in Anlage 1 dargestellt.

## Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die ASK 21 kam ca. 312 m südlich des Flugplatzbezugspunkts in einem Getreidefeld zum Stehen. Das Gebäude, das den Piloten zur Ausweichlandung veranlasst hatte, stand ca. 36 m in Verlängerung des aufgezeichneten Flugwegs.

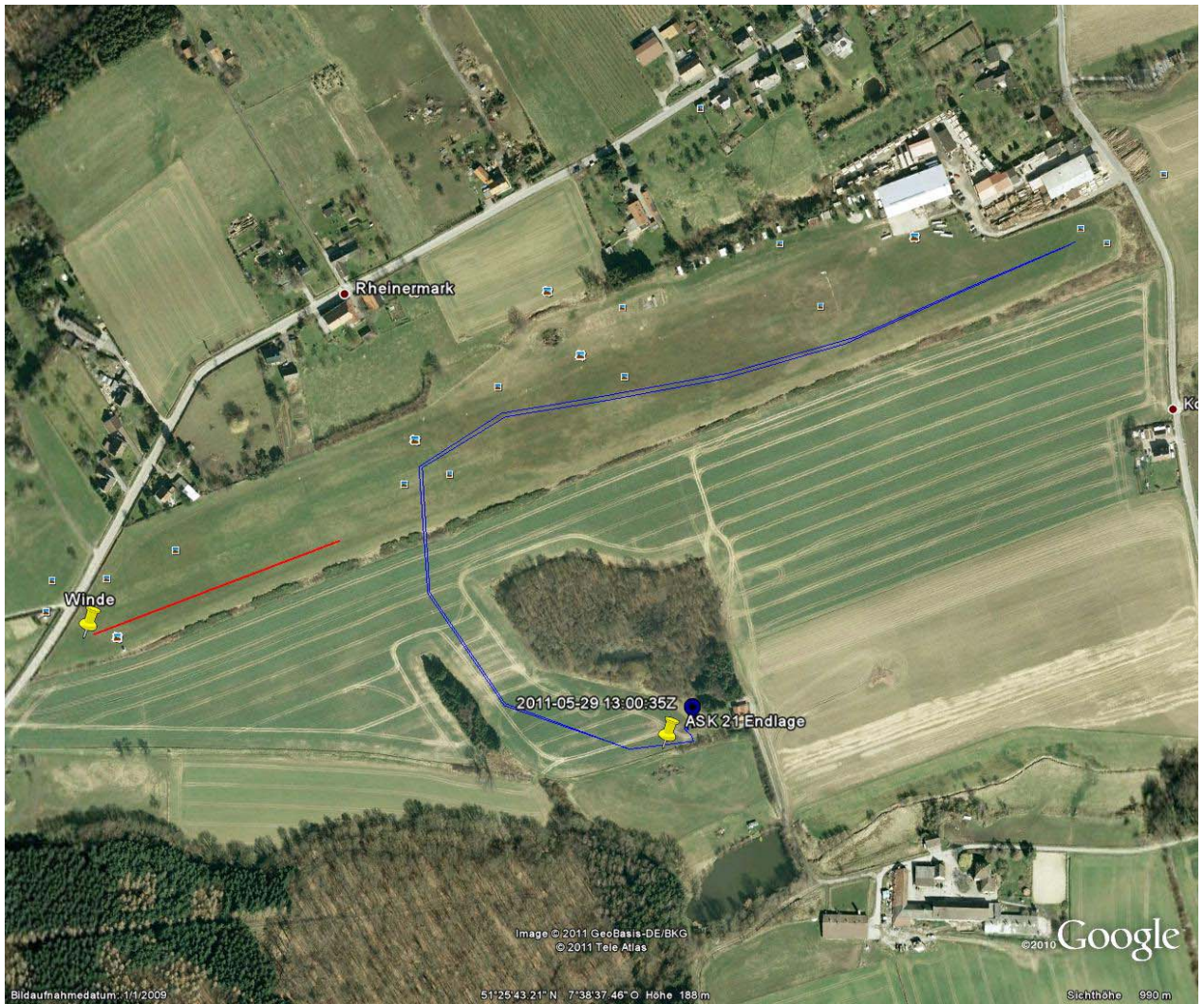
Die erste Aufschlagmarke befand sich ca. 30 m vor der Endlage des Segelflugzeuges. Die Rumpfunterseite war im Cockpitbereich beschädigt. Der Leitwerkträger war etwa 1,70 m vor der Vorderkante des Seitenleitwerks gebrochen und nach rechts geneigt. Beide Tragflächen zeigten im Bereich des Randbogens Brüche der Faserstruktur. Die Unterseite der linken Tragfläche war im Bereich des Querruders an mehreren Stellen delaminiert. Der Hebel für die Betätigung der Landeklappen war entriegelt, die Klappen waren eingefahren. Bei der Untersuchung wurden keine technischen Mängel am Luftfahrzeug festgestellt.

Untersuchungsführer:       Stefan Maser  
Mitwirkung:               Frank Stahlkopf  
Untersuchung vor Ort:     Thomas Brandes, Roland Schneider  
Braunschweig:             26. Januar 2012

## Anlagen

Anlage 1: Flugweg und Endlage ASK 21

# Anlage 1



Flugweg und Endlage ASK 21

Quelle: Google Earth, Bearbeitung BFU

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 Zivilluffahrt 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](mailto:box@bfu-web.de)  
Internet [www.bfu-web.de](http://www.bfu-web.de)