

Untersuchungsbericht

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	17. Juni 2011
Ort:	Laucha
Luftfahrzeug:	Segelflugzeug
Hersteller / Muster:	Schleicher/Ka 6
Personenschaden:	Pilot tödlich verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittschaden:	Flurschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU
Aktenzeichen:	BFU 3X087-11

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Um 13:27 Uhr¹ startete die Ka 6 im Windenstart zu einem Schulflug vom Flugplatz Laucha. Nachdem der Pilot zunächst im Westen des Platzes nach Thermik gesucht hatte, verlagerte er in ca. 150 – 200 m Höhe seine Aufwindsuche in den Süden des Platzes und kreiste rechtsherum ein.

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

Zeugen beobachteten, wie das Flugzeug nach einigen Kreisen ohne Höhengewinn in eine spiralförmige Rechtsdrehung geriet. Nach zwei bis zweieinhalb Umdrehungen prallte das Segelflugzeug aus einer trudelartigen Bewegung nahezu senkrecht in ein südlich des Platzes gelegenes Rapsfeld.

Der Segelflugzeugführer erlitt tödliche Verletzungen. Das Luftfahrzeug wurde zerstört.

Angaben zu Personen

Der 46-jährige Pilot befand sich seit dem 01.11.2008 in der Ausbildung zum Segelflugzeugführer in einem Luftsportverein und in einer Flugschule. Die praktische Ausbildung begann am 06.04.2009.

Seitdem hatte er 178 Flüge mit einer Gesamtflugzeit von 32:18 Stunden auf acht verschiedenen Segelflugzeugmustern absolviert. Die letzten drei Flüge vor dem Unfallflug wurden auf den Mustern ASK 13, LS 4 und K 8 durchgeführt. Zwei Flüge davon im Luftsportverein.

Die Beherrschung der Flugübung 1.7 des Ausbildungsnachweises: „Abkippen im Geradeaus- und Kurvenflug/Trudeln/Steilspirale/Ausleiten“ war am 30.05.2009 vom ausbildenden Verein bestätigt worden.

In den letzten 90 Tagen war er bei 27 Starts 6:48 Stunden geflogen. Bis auf zwei Starts wurden alle Flüge im Jahr 2011 am Flugplatz Laucha durchgeführt. Der Unfallflug war der erste Flug auf dem Muster Ka 6 im Jahr 2011. Zuvor hatte er das Segelflugzeugmuster Ka 6 dreimal geflogen. Die Ka 6 war seit 15. September 2010 als weiteres Muster im Ausbildungsnachweis eingetragen.

Der Pilot war im Besitz eines fliegerärztlichen Tauglichkeitszeugnisses Klasse 2, gültig bis 17.12.2012.

Den theoretischen Teil der Prüfung zum Segelflugzeugführer hatte er am 19.10.2010 bei der Landesluftfahrtbehörde Sachsen-Anhalt abgelegt.

Angaben zum Luftfahrzeug

Die Ka 6 ist ein einsitziger Schulterdecker in Holzbauweise mit Kreuzleitwerk. Das verunfallte Flugzeug wurde im Jahr 1957 als Vorserienflugzeug bei der Firma Schleicher hergestellt. Es verfügte über eine Tragfläche mit 14,40 m Spannweite. Seit der Herstellung hatte es eine Gesamtflugzeit von 2 243:14 Stunden bei 4 449 Starts.

Die letzte Jahresnachprüfung fand am 07.05.2011 bei einer Gesamtbetriebszeit von 2 234 Stunden statt.

Das Segelflugzeug war in Deutschland zum Verkehr zugelassen und befand sich in Privatbesitz.

Meteorologische Informationen

Am Unfalltag herrschte im Bereich Laucha laut Segelflugwetterbericht Leipzig des Deutschen Wetterdienstes (DWD) Rückseitenwetter mit Zwischenhocheinfluss. Sichten von 20-30 km waren vorhergesagt. Bei 1-2/8 Cumulusbewölkung meldeten die Wetterstationen des DWD an den Flughäfen Leipzig und Erfurt den Wind mit 9-15 Knoten aus 250° bzw. 240°.

Angaben zum Flugplatz

Der Sonderlandeplatz Laucha liegt ca. 1,2 km nördlich der Stadt Laucha auf einem Hochplateau über dem Fluss Unstrut. Die Platzhöhe beträgt 738 ft. AMSL. Die 720 m lange Graspiste hat die Ausrichtung 27/09.

Parallel dazu verlaufen nördlich zwei Windenschleppstrecken für den Segelflug und eine Schleppstrecke für den Flugzeug-Schlepp sowie eine Windenschleppstrecke für Gleitsegel. Im Nordteil des Platzes befindet sich der Flugraum für Modellflieger.

Zwei weitere als „Diagonale“ bezeichnete Windenschleppstrecken und eine Flugzeugschleppstrecke mit der Ausrichtung 320/140 sind vorhanden. Eine weitere Windenschleppstrecke wird bei starkem Nordostwind in Richtung 030° genutzt.

Am Unfalltag war die Piste 27 in Betrieb.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich südlich des Flugplatzes Laucha in einem Rapsfeld. Sie lag in Richtung 170° etwa 1 000 m von der Bahnschwelle der Piste 27 entfernt.

Die Feststellungen an der Unfallstelle zeigten, dass die erste Bodenberührung mit der Rumpfspitze erfolgte, danach die rechte Tragfläche und schließlich die linke Fläche Bodenberührung hatten. Die Rutschstrecke betrug 2,5 m.

Der Rumpf wurde dabei im Cockpitbereich zerstört, ebenso die rechte Tragfläche. Das restliche Luftfahrzeug war schwer beschädigt.

Die Steuerung und ihre Bedienelemente waren durchgängig verbunden.

Das Funkgerät war bei der Bergung aus dem Cockpit entfernt worden und wurde mit der Frequenzeinstellung 120,475 MHz vorgefunden.



Absturzstelle und Wrack

Foto: BFU

Medizinische und pathologische Angaben

Die Leiche des Piloten wurde am Universitätsinstitut für Rechtsmedizin des Universitätsklinikums Halle (Saale) obduziert. Als Todesursache wurde ein Polytrauma festgestellt. Die Sektion ergab keine Hinweise auf akute oder chronische Krankheitszustände oder auf eine Beeinflussung durch Pharmaka oder Alkohol.

Überlebensaspekte

Die beim Absturz erlittenen Verletzungen waren für den Piloten nicht überlebbar.

Beurteilung

Der Pilot war Flugschüler im dritten Ausbildungsabschnitt. Den theoretischen Teil der Prüfung zum Segelflugzeugführer hatte er am 19.10.2010 abgelegt. Sein Ausbildungs- und Kenntnisstand war damit ausreichend für den geplanten Flug.

Der Übungsstand von 27 Flügen im Jahr 2011 auf verschiedenen Segelflugzeugmustern war ebenfalls ausreichend.

Während seiner Ausbildung flog der Flugschüler auf insgesamt acht unterschiedlichen Segelflugzeugmustern. Die letzten vier Flüge fanden jeweils mit verschiedenen Segelflugzeugmustern an zwei Flugplätzen statt. Ob er sich mit seinem Ausbildungsstand so schnell auf die unterschiedlichen Flugeigenschaften der zuletzt geflogenen Luftfahrzeugmuster einstellen konnte, scheint fraglich.

Die Ka 6 hatte der Flugschüler vorher insgesamt dreimal geflogen. Zuletzt am 15.09.2010. Am Vormittag des Unfalltages hatte er einen Flug von 41 Minuten Dauer auf einer K 8 absolviert. Die K 8 wurde von ihm 2011 hauptsächlich geflogen. Dieses Segelflugzeugmuster ist in seinen Flugeigenschaften gutmütiger als die Ka 6 einzustufen. Die Wege der Steuerung für gleiche Ruderausschläge sind im Vergleich zur Ka 6 länger.

Ob seit der Einweisung des Flugschülers in besondere Flugzustände im ersten Ausbildungsabschnitt der Langsamflug bzw. das Überziehen mit Lehrer geübt wurde, ließ sich anhand der Ausbildungsunterlagen nicht nachweisen.

Die Ka 6 geriet nach Zeugenaussagen in einer Höhe von ca. 150 – 200 Metern in den überzogenen Flugzustand. In dieser Höhe hätte eine frühzeitige Gegenreaktion den Unfall verhindern können. Eine Ausleitbewegung haben Zeugen nicht beobachtet.

Die Obduktion ergab keine Anhaltspunkte für eine gesundheitliche Beeinträchtigung des Piloten.

Schlussfolgerungen

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass

- die Mindestgeschwindigkeit des Segelflugzeuges im Kreisflug unterschritten wurde und das Luftfahrzeug in einen überzogenen Flugzustand geriet.
- die Trudelbewegung des Luftfahrzeuges nicht ausgeleitet wurde.

Dazu beigetragen haben:

- die geringe Flugerfahrung auf dem Muster
- der häufige Wechsel zwischen verschiedenen Mustern während der Ausbildung

Untersuchungsführer: Stefan Maser

Braunschweig, 11. 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