

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	15. Oktober 2011
Ort:	Flugplatz St. Michaelisdonn
Luftfahrzeug:	Segelflugzeug
Hersteller / Muster:	Schempp-Hirth Flugzeugbau / Mini-Nimbus HS 7
Personenschaden:	Luftfahrzeugführer tödlich verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittschaden:	Flurschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch Beauftragte der BFU
Aktenzeichen:	BFU 3X169-11

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Der Luftfahrzeugführer startete um 13:10 Uhr¹ auf dem Flugplatz St. Michaelisdonn auf der Startbahn 07 im Flugzeugschleppstart zu einem Lokalflug.

Nach einer Flugzeit von 30 Minuten beobachteten Zeugen, wie sich das Segelflugzeug aus südöstlicher Richtung in einem Winkel von 45 Grad bezogen auf die Ausrichtung der Piste näherte. Hierbei soll es „schnell“ geflogen sein und zwei Mal auffallend „mit den Flächen gewackelt“ haben. Bei Erreichen des Flugplatzes sei die Geschwindigkeit des Segelflugzeuges wieder normal gewesen und das Eindrehen in den Gegenanflug habe ohne ein sichtbares Hochziehen stattgefunden. Nach dem Einleiten der Kurve wurde beobachtet, dass diese immer steiler wurde, bis das Flugzeug senkrecht auf einen Golfplatz stürzte.

Der Pilot wurde beim Aufprall tödlich verletzt und das Luftfahrzeug zerstört.

Angaben zu Personen

Der 38-jährige Luftfahrzeugführer war seit 1999 im Besitz eines unbefristet gültigen Luftfahrerscheins für Segelflugzeugführer. In die Lizenz waren die Startarten Windschlepp und Luftfahrzeugschlepp eingetragen.

Sein flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 war bis zum 04.09.2013 gültig, verbunden mit der Auflage zum Tragen einer Brille inklusive des Mitführens einer Ersatzbrille.

In den letzten 24 Monaten hatte er insgesamt 75 Segelflugstarts durchgeführt, davon 65 Starts an der Winde und zehn Starts im Flugzeugschlepp. Auf den Mini-Nimbus entfielen in diesem Zeitraum 53 Starts.

In den letzten 90 Tagen hatte er keine Flüge absolviert. Die Gesamtflugerfahrung betrug rund 500 Stunden und mit 911 Landungen.

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

Angaben zum Luftfahrzeug

Das einsitzige Segelflugzeug, Muster Mini-Nimbus HS 7, wurde 1977 mit der Werknummer 06 des Herstellers Schempp-Hirth gebaut.

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

Die Gesamtbetriebszeit betrug 2 880 Stunden. Die letzte Prüfung der Lufttüchtigkeit erfolgte am 19.03.2011.

Meteorologische Informationen

Auf dem Flugplatz St. Michaelisdonn herrschten zur Unfallzeit Sichtflugbedingungen mit wolkenlosem Himmel, einer Lufttemperatur von 11 Grad Celsius und Sichtweiten von 20 bis 30 km. Die Windstärke wurde mit 10 bis 15 km/h aus südöstlicher Richtung angegeben.

Funkverkehr

Es bestand eine Funkverbindung mit der Flugleitung bzw. der Startstelle. Der Funkverkehr wurde nicht aufgezeichnet.

Angaben zum Flugplatz

St. Michaelisdonn (EDXM) liegt ca. 50 km nordwestlich von Hamburg und etwa einen Kilometer südöstlich der Gemeinde St. Michaelisdonn. Der Flugplatz befindet sich in einer Höhenlage von 124 ft AMSL und verfügt über eine 700 m x 18 m lange Asphaltbahn mit der Ausrichtung 080/260 Grad.

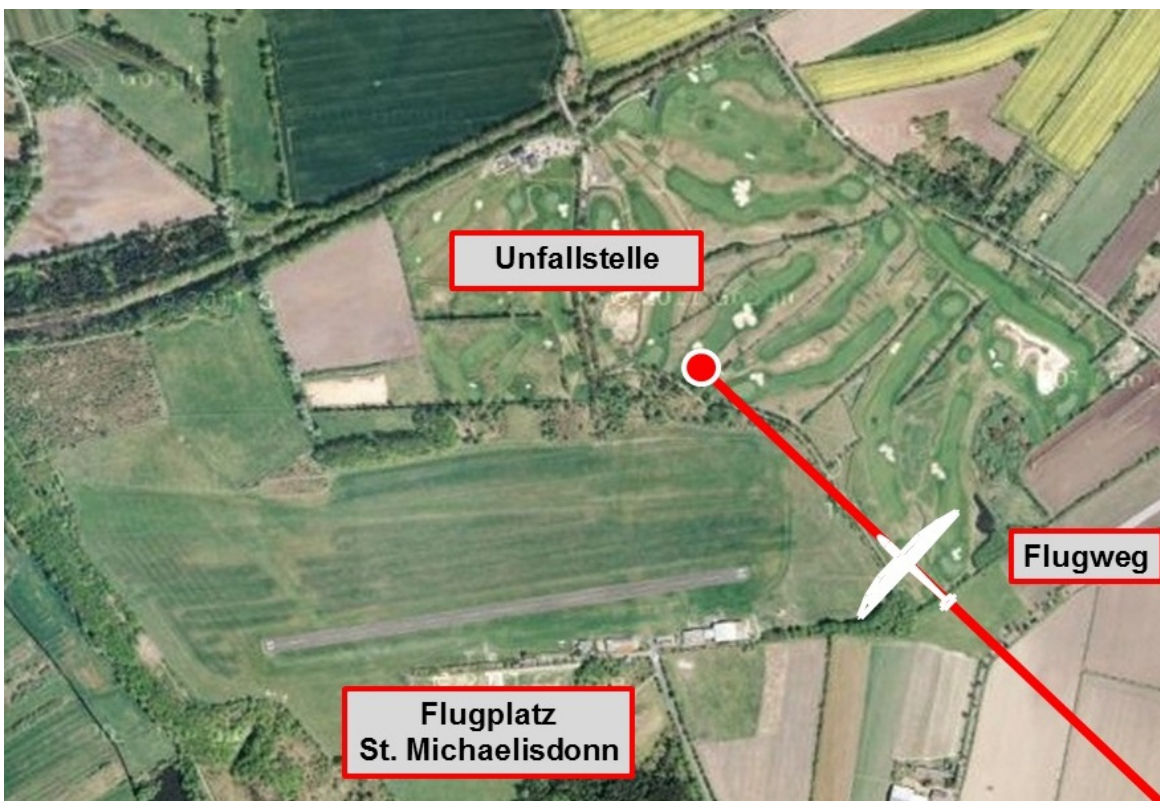
Flugdatenaufzeichnung

Der BFU stand ein GPS-Gerät (Flarm) zum Auslesen zur Verfügung.



Übersicht Unfallstelle

Foto: Polizei



Ungefährer Flugweg

Quelle: BFU/ Google Earth™

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich auf einem Golfplatz, der unmittelbar nördlich an den Flugplatz St. Michaelisdonn angrenzt.

Die Trümmer mit der Endlage des Wracks waren auf einer Fläche von 25 m x 25 m verstreut.

Das Cockpit war bis zum Flächenansatz zerstört. Die mehrfach beschädigte Rumpfröhre war hinter den Flächen abgebrochen und lag ca. 12 m östlich von den Tragflächen entfernt.

Beide Tragflächen waren miteinander verbunden und hatten über ihre gesamte Länge mit der Flügelnase Bodenkontakt und waren an mehreren Stellen aufgeplatzt. Die Ruder und Klappen waren teilweise abgerissen.

Das Höhenruder war in zwei Teile zerbrochen und lag im Bereich der Tragflächen.

Medizinische und pathologische Angaben

Der Leichnam des Luftfahrzeugführers wurde im Universitätsklinikum Hamburg-Eppendorf obduziert. Bei der Obduktion wurden „typische Befunde eines frischen Herzinfarktes“ festgestellt. Der ärztliche Gutachter geht davon aus, dass „ein kleinerherdiger frischer Herzinfarkt zu einer plötzlichen Herzrhythmusstörung geführt haben kann, die mit unmittelbarer Bewusstlosigkeit einherging“.

Untersuchungsführer: Klaus-Uwe Fuchs

Untersuchung vor Ort: Kai-Olaf von Wolff

Braunschweig, 19. April 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 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
Internet www.bfu-web.de