

# Untersuchungsbericht

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

## Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	29. April 2012
Ort:	Fulda-Johannisau
Luftfahrzeug:	Motorsegler
Hersteller / Muster:	Scheibe / SF-25C
Personenschaden:	eine Person schwer verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug schwer beschädigt
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch Beauftragte der BFU
Aktenzeichen:	BFU 3X027-12

## Sachverhalt

### Ereignisse und Flugverlauf

Der Pilot schleppte im Rahmen des Vereinsflugbetriebes mit einem Motorsegler Segelflugzeuge. Nach einem Schleppflug kehrte der Motorsegler zum Flugplatz Fulda-Johannisau zurück und flog den Platz in Landerichtung 23 an. Der Pilot meldete bei Erreichen des Platzes in ca. 30 m Höhe den Abwurf des Schleppseiles und es wurde beobachtet, wie sich das Schleppseil vom Motorsegler löste und in einen Begrenzungszaun fiel. Der Motorsegler flog weiter in Richtung Schwelle 23.

Zeugen beobachteten, wie das Luftfahrzeug nach dem Abwurf des Seiles in einen steileren Bahnneigungsflug geriet und ohne erkennbare Abfangreaktion auf den Boden prallte.

Die Fluggeschwindigkeit und die Motorengeräusche des anfliegenden Motorseglers wurden ohne Besonderheiten beschrieben.

Der Pilot konnte schwer verletzt aus dem schwer beschädigten Motorsegler geborgen werden.



Unfallort

Foto: BFU

Der Pilot hat nach eigenen Angaben keine Erinnerung an den Unfallhergang.

## Angaben zu Personen

Der 62-jährige Pilot war seit 1990 im Besitz eines Luftfahrerscheines für Privatpiloten mit der Berechtigung zum Fliegen von Segelflugzeugen, von Segelflugzeugen mit Klapptriebwerk und Motorseglern (TMG). Außerdem war der Pilot im Besitz einer Schleppberechtigung. Sein flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis Klasse 2, ausgestellt am 06.06.2011, war bis 14.06.2012 gültig.

Die Gesamtflugerfahrung betrug nach Erwerb des Luftfahrerscheines ca. 600 Stunden.

Die Flugerfahrung auf dem betroffenen Muster betrug ca. 129 Stunden bei ca. 462 Starts und Landungen. Auf die letzten 90 Tage entfielen davon 35 Starts und Landungen.

## Angaben zum Luftfahrzeug

Bei dem Motorsegler handelte es sich um einen freitragenden Tiefdecker in Gemischtbauweise als Spornradkonstruktion mit festem Fahrwerk.

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

Hersteller:	Scheibe
Muster:	SF-25C
Werknummer:	44709
Baujahr:	2005
Leermasse:	460 kg
Maximale Abflugmasse:	650 kg
Triebwerk:	Rotax 912 S2
Propeller:	MT 175 R 130-2A

Die Gesamtbetriebszeit betrug zum Unfallzeitpunkt 1 945 Stunden. Die letzte Jahresnachprüfung fand am 17. März 2012 statt. An Bord wurden bei dem Flug ca. 30 l MOGAS mitgeführt.

## Meteorologische Informationen

Zum Unfallzeitpunkt herrschten laut Zeugenaussagen Sichtflugwetterbedingungen (VMC).

Nach den Angaben der Flugleitung kam der Wind aus 260° mit fünf Knoten und die Sicht betrug mehr als 10 000 m. Die Bewölkung war aufgelockert (SCT) und die Untergrenze lag in 4 000 Fuß. Die Lufttemperatur am Boden betrug ca. 18 °Celsius.

## Funkverkehr

Zwischen der Startstelle und dem Motorsegler wurde Sprechfunkverkehr in deutscher Sprache durchgeführt. Der Funkverkehr wurde nicht aufgezeichnet.

## Angaben zum Flugplatz

Das Segelfluggelände Fulda-Johannisau verfügt über eine 870 m lange grasbewachsene Piste in der Ausrichtung 05/23. Das Gelände liegt in einer Höhe von 820 ft AMSL.

Zum Unfallzeitpunkt war die Startbahn 23 in Betrieb.

## Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle lag wenige Meter vor der Schwelle 23. Der Abstand zwischen erster Bodenberührung und Endlage des Motorseglers betrug 16 m. Mit einer Längsneigung von 20°-30° prallte der Motorsegler auf den Boden.

Der vordere Bereich des Luftfahrzeuges war schwer beschädigt. Die Aufhängung des Triebwerkes war verbogen und der Ölkühler abgerissen. Die Luftschaube, der Spinner und die Motorverkleidung wurden zerstört. Beide Fahrwerksbeine waren weggebrochen und an der Struktur des Motorseglers wurden an verschiedenen Stellen Beschädigungen festgestellt.

Die Verbindung aller Steuereinrichtungen konnte überprüft werden. Mängel am Luftfahrzeug, am Triebwerk oder an der Steuerung wurden nicht festgestellt.

Untersuchungsführer: Frank Stahlkopf

Braunschweig, 21. 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 Zivillufffahrt 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)