

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	13. Mai 2012
Ort:	nahe Metzingen
Luftfahrzeug:	Segelflugzeug
Hersteller / Muster:	Schempp / Discus CS
Personenschaden:	eine Person schwer verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug schwer beschädigt
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch Beauftragte der BFU
Aktenzeichen:	BFU 3X033-12

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Der Segelflugzeugführer startete um 15:22 Uhr¹ im Windenschlepp mit dem Segelflugzeug Discus CS auf dem Segelfluggelände Rossfeld zu einem lokalen Thermikflug. Nach ca. 1:37 Stunden kehrte er aus nördlicher Richtung kommend zum Flugplatz zurück. An der Position meldete er über Flugfunk „Lima Romeo, zur Landung, Fahrwerk ausgefahren und verriegelt“.

Von Zeugen wurde beobachtet, wie das Segelflugzeug in den Endanflug eindrehte und die Piste 05 anflog. Sie beschrieben den Flugweg des Segelflugzeuges mit einem etwas zu hohen Anstellwinkel. Als es dann den quer zur Anflugrichtung verlaufenden Weg zum Clubheim überflog, wurde beobachtet, wie das Segelflugzeug aus ca. 4-5 m durchsackte. Es prallte hart auf dem Boden auf, so dass beide Tragflächenenden den Boden berührten. Anschließend wurde ein erneutes Abheben auf ca. 2 m Höhe beobachtet. Danach schlug das Segelflugzeug nochmals hart auf dem Boden auf und drehte sich um die Hochachse, bevor es in seine Endlage kam. Bei der Drehung des Luftfahrzeuges brach die Rumpfröhre. Der Pilot wurde schwer verletzt geborgen.

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



Unfallstelle

Foto: BFU

Angaben zu Personen

Der 68-jährige Pilot war seit 1964 im Besitz eines unbefristet gültigen Luftfahrerscheins für Segelflugzeugführer. Er besaß die Berechtigungen zum Führen von Segelflugzeugen, Segelflugzeugen mit Hilfsantrieb und Reisemotorseglern in den Startarten: Schleppstart hinter Luftfahrzeugen, Windenstart und Selbststart. Sein flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 war bis 17. Dezember 2012 gültig.

Der Flugzeugführer hatte auf Segelflugzeugen und Reisemotorseglern ca. 2 148 Flüge absolviert. Die Flugzeiten zur Berechnung der Gesamtflugerfahrung des Piloten lagen nur lückenhaft vor. Seit Mai 2011 hatte der Pilot sechs Flüge mit ca. 7:53 Stunden auf dem betroffenen Muster geflogen.

Angaben zum Luftfahrzeug

Bei dem Segelflugzeug Discus CS handelt es sich um ein einsitziges Segelflugzeug in Kunststoffbauweise mit 15 m Spannweite und Einziehfahrwerk.

Hersteller: Orlican
Baujahr: 1991
Werksnummer: 022 CS
Kennzeichen: D-4508
Höchstgewicht: 525 kg
Gesamtflugzeit: ca. 1 399 Stunden.

Das Luftfahrzeug war in Deutschland zum Verkehr zugelassen und befand sich in Vereinsbesitz. Die letzte Lufttüchtigkeitsprüfung erfolgte am 26.03.2012.

Meteorologische Informationen

Laut Angaben der Flugleitung betrug die Sicht mehr als 10 km, die Wolkenbasis war bei geringem Bedeckungsgrad höher als 5 000 ft und es fiel kein Niederschlag. Der Wind wehte aus 50° mit ca. acht Knoten, die Temperatur betrug 9 °C und der Luftdruck (QNH) lag bei 1 026 hPa.

Angaben zum Flugplatz

Das Segelfluggelände Rossfeld verfügt über eine 635 m lange und 30 m breite Startbahn in der Ausrichtung 070°/250° sowie über eine Landefläche für Segelflugzeuge in der Ausrichtung 050°/230°. Das Flugplatzgelände liegt in einer Höhe von 2 625 ft AMSL. Die Landung des Segelflugzeuges sollte auf der Landefläche für Segelflugzeuge in Richtung 05 erfolgen.

Flugdatenaufzeichnung

Der Flugweg des Segelflugzeuges konnte anhand der aufgezeichneten Flugdaten des Kollisionswarnsystems FLARM ausgewertet werden.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Der erste Aufsetzpunkt des Segelflugzeuges am Boden befand sich ca. 210 m vor dem Beginn der Piste 05, fast in der verlängerten Bahnmitte. Ca. 52 m weiter kam das Segelflugzeug in seine Endlage.



Erste Bodenberührung und Endlage des Segelflugzeuges

Bild: BFU

Das Fahrwerk war ausgefahren und die Bremsklappen waren entriegelt. Am Luftfahrzeug wurden schwere Strukturschäden an den Tragflächen, dem Fahrwerk und der Kabinenhaube festgestellt. In Höhe des Flugzeugkennzeichens war die Rumpfröhre abgedreht. Bei der Untersuchung des Luftfahrzeuges wurden keine technischen Mängel festgestellt.

Untersuchungsführer: Stahlkopf

Braunschweig, 1. Juli 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