

# Untersuchungsbericht

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

## Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	29. Juli 2012
Ort:	Segelflugplatz Kirn
Luftfahrzeug:	Segelflugzeug
Hersteller / Muster:	Schleicher / ASW 19
Personenschaden:	keiner
Sachschaden:	Luftfahrzeug schwer beschädigt
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch Beauftragte der BFU
Aktenzeichen:	BFU 3X100-12

## Sachverhalt

### Ereignisse und Flugverlauf

Der Segelflugzeugführer startete um 12:45 Uhr<sup>1</sup> im Windenschlepp mit dem Segelflugzeug ASW 19 auf dem Segelfluggelände Kirn. Zeugen beobachteten einen normalen Windenstart. Als das Segelflugzeug die Ausklinkhöhe erreicht hatte, beendete der Windenfahrer den Schleppvorgang und erwartete das Ausklinken des Schleppseiles. Der Pilot, Zeugen am Start und der Windenfahrer bemerkten, dass sich das Schleppseil nicht aus der Schleppkupplung löste. Der Windenfahrer betätigte daraufhin die Kappvorrichtung, die jedoch versagte. Der Pilot schilderte über Flugfunk dem Flugleiter seine Situation und forderte das Kappen des Schleppseils. Ihm musste geantwortet werden, dass ein Kappen des Seiles nicht möglich sei. Nach seinen Aussagen versuchte der Pilot nun, mit dem Segelflugzeug in der Nähe der Schleppwinde zu bleiben, um ein Straffen des angehängten Seiles zu verhindern. Bei der Annäherung an den Boden verfang sich das Schleppseil in einer Buschgruppe und das Segelflugzeug wurde aus ca. 5 m Höhe zu Boden gerissen. Beim Aufprall brach die Rumpfröhre des Segelflugzeuges. Der Pilot blieb unverletzt.



Unfallstelle

Foto: BFU

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

## Angaben zu Personen

Der 36-jährige Pilot war seit März 1994 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 8. Mai 2013 gültig.

Der Flugzeugführer hatte auf Segelflugzeugen und Reisemotorseglern ca. 800 Flugstunden absolviert. Auf dem Muster ASW 19 hatte er eine Flugerfahrung von ca. 300 Stunden. In den letzten 90 Tagen vor dem Unfall wurden zehn Starts auf dem Muster durchgeführt.

## Angaben zum Luftfahrzeug

Bei dem Segelflugzeug ASW 19 handelt es sich um ein einsitziges Segelflugzeug in Kunststoffbauweise mit 15 m Spannweite und Einziehfahrwerk.

Hersteller:	Schleicher
Baujahr:	1978
Werknummer:	19169
Höchstgewicht:	373 kg
Gesamtflugzeit:	ca. 2 020 Stunden.

Das Luftfahrzeug war in Deutschland zum Verkehr zugelassen und befand sich im Vereinsbesitz. Die letzte Jahresnachprüfung erfolgte am 10.03.2012.

## Meteorologische Informationen

Laut Angaben der Flugleitung betrug die Sicht am Flugplatz mehr als 10 km, die Wolkenbasis war bei einem Bedeckungsgrad von 3/8 bei ca. 4 500 ft und es fiel kein Niederschlag. Der Wind wehte aus 300° mit ca. sechs Knoten, die Temperatur betrug 22 °C.

## Angaben zum Flugplatz

Das Segelfluggelände Kirn verfügt über eine 400 m lange Grasbahn in der Ausrichtung 140°/320°. Das Flugplatzgelände liegt in einer Höhe von 1 400 ft AMSL. Zur Unfallzeit war die Piste 14 in Betrieb.

## Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Nachdem das Schleppseil sich nicht aus der Kupplung gelöst hatte, kam das Segelflugzeug gefesselt am Ende der Piste 14 in unmittelbarer Nähe der Schleppwinde auf den Boden. Bei der harten Landung brach die Rumpfröhre vor dem Leitwerksträger und beim Rollen über den Boden löste sich das Schleppseil aus der Kupplung.

## Versuche und Forschungsergebnisse

Bei der Rekonstruktion der Einkuppelsituation war es möglich, das Doppelringpaar in einem Spalt neben der Schleppkupplungsöffnung zu verhaken. Bei einer Kuppelprobe bzw. einer sachkundigen optischen Überprüfung der Position des Ringpaares wäre die Fehlverbindung feststellbar gewesen.

Die Überprüfung der Schleppwinde ergab, dass die letzte periodische Nachprüfung der Startwinde RP-8135 am 25. März 2012 erfolgt war. Im Ergebnis der Überprüfung wurden Mängel an der Seilkapplanlage festgestellt.

Untersuchungsführer:                   Stahlkopf

Untersuchung vor Ort:                 Apel

Braunschweig, 29. September 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](mailto:box@bfu-web.de)  
Internet [www.bfu-web.de](http://www.bfu-web.de)