

Untersuchungsbericht

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	21. Mai 2013
Ort:	Flugplatz Beilngries
Luftfahrzeug:	Segelflugzeug
Hersteller / Muster:	Glasflügel 303 Mosquito
Personenschaden:	Pilot tödlich verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittschaden:	Flurschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch Beauftragte der BFU
Aktenzeichen:	BFU 3X040-13

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Um 13:32 Uhr¹ startete der Mosquito auf der Piste 28 des Sonderlandeplatzes Beilngries an der Winde.

Das Anschleppen verlief nach Zeugenaussagen normal. Im Anfangssteigflug gewann das Segelflugzeug keine Höhe und setzte ca. 50 m nach dem ersten Abheben wieder auf.

Zeugen beobachteten, wie es daraufhin wieder abhob und eine steile Steigfluglage einnahm.

Aus dem steilen Steigflug kippte das Luftfahrzeug aus ca. 20 m Höhe über die linke Tragfläche ab.

Es wurde beobachtet, dass es etwa 250 m vom Startpunkt entfernt nahezu senkrecht auf dem Flugplatzgelände aufschlug.

Der Pilot wurde getötet und das Luftfahrzeug zerstört.

Angaben zu Personen

Der 35-jährige Pilot des Segelflugzeuges war seit dem 12.08.2010 im Besitz einer Lizenz zum Führen von Segelflugzeugen mit den eingetragenen Startarten Windenstart und Flugzeugschleppstart.

Seine Gesamtflugerfahrung inklusive Ausbildung betrug ca. 86 Stunden bei 244 Starts. In den zwei Jahren vor dem Unfall war er ca. 27 Stunden bei 46 Starts geflogen. Davon startete er 19 Mal an der Winde.

Sein medizinisches Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 war bis zum 29.08.2014 gültig.

Auf dem betroffenen Muster war es der erste Windenstart für den Piloten. Davor war er mit dem Luftfahrzeug im Jahr 2011 dreimal im Flugzeugschlepp geflogen.

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

Angaben zum Luftfahrzeug

Der Glasflügel 303 Mosquito ist ein Segelflugzeug in Faserverbundbauweise mit 15 m Spannweite und T-Leitwerk. Der einsitzige Mitteldecker verfügt über kombinierte Wölb-/Bremsklappen, wobei die Bremsklappen als Hinterkantendrehklappen ausgelegt sind, sowie ein Einziehfahrwerk.

Das betroffene Luftfahrzeug wurde vom Halter, einem Luftsportverein, im Jahr 1979 neu erworben und seitdem betrieben.

Die Gesamtflugzeit betrug 1 306:44 Stunden.

Die letzte Nachprüfung der Lufttüchtigkeit fand am 24.03.2013 statt. Seitdem wurden mit dem Segelflugzeug 6:27 Stunden bei sieben Starts geflogen.

Meteorologische Informationen

Die dem Unfallort nächstgelegenen Wetterstationen an den Flughäfen Nürnberg (EDDN) und Ingolstadt (ETSI) meldeten zur Unfallzeit einen Wind aus 290° mit 14 Knoten bzw. 300° mit acht Knoten.

Der Luftdruck (QNH) betrug 1 010 bzw. 1 011 hPa.

Am Flugplatz Beilngries wurde Wind aus 270°-280° mit zwei bis drei Knoten gemeldet. Die Sicht betrug mehr als 10 km.

Funkverkehr

Das Funkgerät des betroffenen Luftfahrzeuges war auf die Platzfrequenz von Beilngries INFO gerastet.

Es fand kein Funkverkehr zwischen dem Piloten und Beilngries INFO statt.

Angaben zum Flugplatz

Der Sonderlandeplatz Beilngries (EDNC) liegt ca. 1,5 km südöstlich der Stadt Beilngries im Altmühltal in einer Höhe von 369 m AMSL.

Die 600 m lange Graspiste mit der Ausrichtung 10/28 ist für Flugzeuge und Helikopter bis zu einer maximalen Startmasse (MTOM) von 5,7 t sowie für Segelflugzeuge, Motorsegler und Ultraleichtflugzeuge zugelassen.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle lag etwa 250 m vom Startpunkt der Piste 28 entfernt. Das Luftfahrzeug wurde dort etwa in Bahnmitte vorgefunden.

Etwa 20 m davor befand sich die erste Bodenspur der linken Tragfläche.

Die zweite Bodenspur fand sich etwa sechs Meter nach der ersten und stammte von der Rumpfspitze. Diese war vom Rumpf abgetrennt und befand sich noch in der ca. 40 cm tiefen Vertiefung.

Etwa vier Meter von der zweiten Bodenmarke entfernt wurde der 5,50 m lange Abdruck der rechten Tragflächenvorderkante gefunden.

Die drei Bodenmarken zeigten etwa in Richtung 210°.

Östlich davon lagen Teile der Haubenverglasung sowie Ausrüstungsgegenstände.

Etwa 20 m nach der ersten Bodenberührung war das Luftfahrzeug in seine Endlage gekommen. Die Tragflächen waren etwa in Kompassrichtung 150° ausgerichtet und standen nahezu senkrecht auf den Resten des Cockpits.

Das Cockpit war vor der Tragfläche abgetrennt und zerstört.

Der hinter der Flügelwurzel abgebrochene Leitwerksträger lag nahezu parallel hinter der rechten Tragfläche.

Das weitgehend intakte Leitwerk war noch mit dem Leitwerksträger verbunden.

Beide Tragflächen waren noch mit dem Rumpf verbunden. Die linke Tragfläche war weitgehend intakt. Die Torsionsnase der rechten Tragfläche war gestaucht und der Holm der Tragfläche war im Bereich des Querruders gebrochen. Ein etwa 80 cm langes Stück des Querruders war abgetrennt.

An der Steuerstange des Höhenruders war ein Lagersitz gebrochen. Der Schaden konnte dem Aufschlag zugeordnet werden. Die restlichen Elemente der Steuerung waren fest verbunden.

Die Untersuchung ergab keine Hinweise auf technische Mängel am Segelflugzeug.



Unfallstelle Übersicht

Foto: Polizei



Unfallstelle

Foto: BFU

Zusätzliche Informationen

Der Verein des Piloten hatte im Winter 2012/2013 umfangreiche Umstrukturierungen durchgeführt. Unter anderem wurde der bislang benutzte Flugplatz verlassen, auf dem hauptsächlich im Flugzeugschlepp gestartet wurde.

Der Verein des verunfallten Piloten führte am Flugplatz Beilngries ein Fliegerlager durch.

Beurteilung

Der Pilot war für den geplanten Flug qualifiziert und verfügte über die notwendige Lizenz. Seine Flugerfahrung war mit ca. 27 Stunden seit Erwerb der Lizenz und etwa 86 Stunden insgesamt noch sehr gering. Auf dem betroffenen Muster beschränkte sich seine Erfahrung auf drei Flugzeugschleppstarts ca. zwei Jahre zuvor.

Der Unfallflug war der erste Windenstart auf dem betroffenen Muster.

Es ist davon auszugehen, dass bei dem Windenstart, um einen steilen Anfangssteigflug zu vermeiden, so stark nachgedrückt wurde, dass das Luftfahrzeug laut Zeugenaussagen nach dem ersten Abheben noch einmal aufsetzte.

Wahrscheinlich zog der Pilot daraufhin unter dem Eindruck des ungeplanten Aufsetzens am Höhensteuer, sodass das Segelflugzeug in einen steilen Steigflug überging. In einer Höhe von etwa 20 m riss die Strömung ab und das Luftfahrzeug kippte über die linke Tragfläche ab.

Schlussfolgerungen

Der Flugunfall ist darauf zurückzuführen, dass das Segelflugzeug während des Windenstarts in einen überzogenen Flugzustand gelangte und über die Tragfläche abkippte.

Dazu beigetragen haben:

- die steile Steigfluglage
- die geringe Erfahrung des Piloten
- die sehr geringe Erfahrung auf dem Muster

Untersuchungsführer: Stefan Maser

Untersuchung vor Ort: Hans Rachi

Braunschweig, 10. November 2015

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