

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	11. April 2013
Ort:	Flugplatz Aßlarer Hütte
Luftfahrzeug:	Motorsegler
Hersteller / Muster:	Diamond Aircraft Company / HK 36 TTS
Personenschaden:	Pilot schwer verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug schwer beschädigt
Drittschaden:	Flugzeughalle beschädigt
Informationsquelle:	Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU
Aktenzeichen:	BFU 3X016-13

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Die HK 36 TTS Super Dimona startete um 15:00 Uhr¹ auf der Piste 36 des Segelfluggeländes Aßlarer Hütte zu einem lokalen Rundflug. Die Dimona war das einzige Luftfahrzeug, das von dem Segelfluggelände aus startete. Ein Flugleiter war nicht anwesend. Als der Motorsegler gegen 15:45 Uhr von dem Flug zurückkehrte, flog er die südliche Piste 27 an. In einer Höhe von ca. 40 m durchflog der Pilot nach eigener Aussage Turbulenzen. Daraufhin wurde der Motorsegler nach links versetzt und die linke Tragfläche senkte sich. Der Motorsegler berührte mit dem linken Flächenende eine gepflasterte Fläche etwa fünf Meter nördlich des Turms.

Der Pilot gab an, Gas gegeben zu haben. Das Luftfahrzeug bäumte sich auf und brach nach links aus. Die Bewegung nach links setzte sich fort, bis das Luftfahrzeug über den linken Tragflügel abkippte. Der rechte Tragflügel prallte auf das Hallendach und der Rumpf fiel neben der Wand des Gebäudes zu Boden.

Der Leitwerksträger brach ab und der Rumpf des Motorseglers blieb senkrecht an der Hallenwand stehen.

Der schwer verletzte Pilot konnte sich aus eigener Kraft aus dem Wrack befreien.

Angaben zu Personen

Der 74-jährige Pilot war seit dem 02.11.1966 im Besitz einer Lizenz für Segelflugzeugführer mit den eingetragenen Startarten Schleppstart hinter Luftfahrzeugen (F-Schlepp), Windenstart und Selbststart. Die Berechtigung zum Führen von Touringmotorseglern (TMG) war mit der Berechtigung zum Schleppen mit Motorseglern in der Lizenz eingetragen. Den letzten Übungsflug mit Fluglehrer hatte er am 11.09.2012 absolviert. Sein Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 war bis zum 19.09.2013 gültig.

Seine Gesamtflugerfahrung betrug ca. 5 090 Stunden bei 6 486 Starts.

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

Angaben zum Luftfahrzeug

Die HK 36 Super Dimona TTS ist ein zweisitziger Reisemotorsegler in Faserverbundbauweise mit T-Leitwerk. Die als Tiefdecker ausgelegte Konstruktion mit 16,33 m Spannweite inklusive Winglets wird von einem Vierzylinder Boxermotor vom Typ Rotax 914 F3 und einem hydraulischen Verstellpropeller MTV-21-A-C-F angetrieben. Als Fahrwerksvarianten stehen ein Dreibeinfahrwerk und - wie bei dem betroffenen Luftfahrzeug - ein Spornradfahrwerk zur Auswahl.

Das Luftfahrzeug, Baujahr 1998 war mit einer Schleppkupplung ausgerüstet.

Die Gesamtbetriebszeit betrug ca. 3 780 Stunden bei 7 646 Starts.

Die letzte Überprüfung der Lufttüchtigkeit fand am 16.06.2012 statt.

Meteorologische Informationen

Die Wetterstationen an den umliegenden Flughäfen Siegerland (EDGS), Köln-Bonn (EDDK) und Frankfurt/Main (EDDF) meldeten um die Unfallzeit folgenden Wind:

EDGS: 13:20 UTC:270°/11kt	13:50 UTC:260°/11kt
EDDK: 13:20 UTC:250°/14kt	13:50 UTC:240°/13kt
EDDF: 13:20 UTC:210°/16kt	13:50 UTC:210°/18kt

Funkverkehr

Auf der Platzfrequenz 129,975 MHz fand kein Funkverkehr zwischen Aßlar INFO und dem Piloten des Motorseglers statt.

Angaben zum Flugplatz

Das Segelfluggelände Aßlarer Hütte liegt in 232 m Höhe auf einer Anhöhe, etwa 600 Meter nordwestlich der Stadt Aßlar.

Die 620m lange Graspiste mit der Ausrichtung 36/18 ist für Segelflugzeuge zugelassen.

Außer der Hauptpiste ist eine Querbahn im Norden des Platzes mit der Ausrichtung 09/27 und 300 m Länge und eine weitere im südlichen Teil mit der Ausrichtung 08/26 und 320 m Länge genehmigt.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich an der Westwand der Flugzeughalle auf dem Segelfluggelände Aßlarer Hütte. Der Rumpf des Motorseglers stand dort nahezu senkrecht an der Hallenwand. Der Motorraum war etwa ab dem Brandschott nach oben abgeknickt. Der Leitwerksträger mit dem Leitwerk war abgebrochen und lag auf dem beschädigten Hallendach.

Die rechte Tragfläche war vom Rumpf getrennt worden und lag schräg vor der linken Tragfläche, die sich noch nahezu unbeschädigt am Luftfahrzeug befand. Der Torsionskasten der rechten Tragfläche war nahezu über die gesamte Länge gestaucht. Teile des Propellers fanden sich zwischen der ersten Bodenmarke und der Endlage verteilt.

Alle Teile der Steuerung waren fest miteinander verbunden. Es wurden keine Hinweise auf eine eingeschränkte Steuerbarkeit des Motorseglers festgestellt.



Unfallstelle

Foto: BFU

Untersuchungsführer: Stefan Maser

Untersuchung vor Ort: Ralf Weigand

Braunschweig, 28. November 2013

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