

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	28. September 2013
Ort:	Flugplatz Eschwege-Stauffenbühl
Luftfahrzeug:	Segelflugzeug
Hersteller / Muster:	Jubi GmbH Flugzeugbau / ASK 13
Personenschaden:	zwei Personen schwer verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug schwer beschädigt
Drittschaden:	leichter Flurschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch Beauftragte der BFU
Aktenzeichen:	BFU 3X125-13

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Gegen 14:05 Uhr¹ startete eine ASK 13 auf der Piste 02 des Segelfluggeländes „Stauffenbühl“ in Eschwege an der Winde zu einem Rundflug. An Bord befanden sich der Pilot und ein Fluggast. Als das Segelflugzeug nach etwa zehn Minuten zurückkehrte, startete von der Piste 02 ein weiteres Segelflugzeug an der Winde. Der Pilot

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

der ASK 13 setzte den Landeanflug auf die entgegengesetzte Piste 20 fort. Zeugen berichteten, dass die ASK 13 im Endanflug in einer Höhe von etwa 50 Metern mit der rechten Tragfläche am Windenseil hängen blieb. Das startende Luftfahrzeug hatte kurz zuvor bereits ausgeklinkt.

Die ASK 13 stürzte ca. 170 m von der Winde entfernt zu Boden und rutschte in ein Gebüsch am westlichen Flugplatzrand. Das Segelflugzeug wurde schwer beschädigt und beide Insassen wurden schwer verletzt.

Angaben zu Personen

Der 85-jährige Pilot war seit 1959 im Besitz einer Lizenz für Segelflugzeugführer (GPL) mit den eingetragenen Startarten Windenstart, Schleppstart hinter Luftfahrzeugen und der Berechtigung zum Führen von Touring Motorseglern (TMG). Außerdem war eine Lehrberechtigung eingetragen.

Seine Gesamtflugerfahrung betrug etwa 3 400 Stunden bei 8 736 Starts.

In den letzten 90 Tagen war er 12:13 Stunden bei 36 Starts mit dem betroffenen Luftfahrzeug geflogen.

Sein fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 war bis zum 17.10.2013 gültig.

Angaben zum Luftfahrzeug

Die ASK 13 ist ein zweisitziger, freitragender Mitteldecker in Gemischtbauweise. Der zweiteilige, einholmige Holzflügel mit Torsionsnase verfügt über eine Spannweite von 16 Metern und Störklappen. Der bespannte Stahlrohrumpf mit gefedertem Zentral- und Bugrad ist mit einem gedämpften Kreuzleitwerk in bespannter Holzbauweise ausgerüstet.

An dem betroffenen Luftfahrzeug, Baujahr 1991 wurde zuletzt am 25.03.2013 die Lufttüchtigkeit festgestellt. Seitdem wurden mit dem Segelflugzeug 113 Stunden geflogen.

Die Gesamtbetriebszeit des Segelflugzeuges betrug 3 046 Stunden.

Meteorologische Informationen

Die dem Unfallort nächstgelegene Wetterstation am Flughafen Kassel-Calden meldete am 28.09.2013 um 18:50 UTC Wind aus 080° mit sechs Knoten und einen Luftdruck (QNH) von 1 014 hPa.

Am Flugplatz Eschwege herrschte zur Unfallzeit laut Zeugenaussagen Wind aus etwa 070° mit ca. 10 km/h. Bei blauem Himmel betrug die Sicht mehr als 50 km.

Funkverkehr

Der Pilot meldete sich nach Zeugenaussagen zur Landung bei „Stauffenbühl Start“ auf der Platzfrequenz 123,50 MHz. Der Funkverkehr wurde nicht aufgezeichnet.

Angaben zum Flugplatz

Der Flugplatz Eschwege-Stauffenbühl liegt in 260 m Höhe ca. zwei Kilometer südlich von Eschwege in Nordhessen. Die 900 Meter lange Graspiste mit der Ausrichtung 020°/200° ist für Segelflugzeuge, Motorsegler, Ultraleichtflugzeuge und Schleppflugzeuge bis zu einer maximalen Abflugmasse von zwei Tonnen zugelassen und steigt im südlichen Teil an. Deshalb wird normalerweise, wenn es die Windverhältnisse erlauben, bergab in nördlicher Richtung gestartet und in umgekehrter Richtung bergauf wieder gelandet. Zum Unfallzeitpunkt wurde am Segelfluggelände Eschwege-Stauffenbühl ohne Flugleiter geflogen. Die Genehmigung zum Fliegen ohne Flugleiter wurde am 31.10.2006 erteilt und war bis zum 31.12.2010 gültig. Hierin stand unter dem Punkt

Bedingungen und Auflagen

[...]

2. Die Befreiung gilt nicht für, Schulflugbetrieb, Segelflugwindenstarts sowie im Rahmen der gewerbsmäßigen Verwendung von Luftfahrzeugen (Luftfahrtunternehmen).

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle lag am westlichen Rand des Segelfluggeländes Eschwege-Stauffenbühl. Etwa 140 m von der Schwelle der Piste 20 entfernt hatte das Segelflugzeug seine Endlage erreicht.

Die Spuren der ersten Bodenberührung befanden sich etwa 12 Meter östlich davon. Von dort aus war das Segelflugzeug in ein Gebüsch am westlichen Rand des Fluggeländes hineingerutscht. Die rechte Tragfläche ragte im Winkel von ca. 45° in den unbewachsenen Teil des Flugplatzrandes hinein. Sie war etwa in der Mitte des Querruders von dem Windenseil bis zum Holm durchschnitten worden und an der Stelle abgebrochen. Das Windenseil befand sich noch an der Bruchstelle.

Die Bremsklappen befanden sich in einer halb ausgefahrenen Stellung.

Die linke Tragfläche war etwa 1,5 Meter von der Wurzel entfernt abgebrochen und um ca. 90° verdreht. Der abgebrochene Teil der Tragfläche ragte in einen abschüssigen, mit Büschen bewachsenen Hang am westlichen Rand des Fluggeländes.

Der Rumpf war im Cockpitbereich bis zum Beginn des hinteren Sitzes zerstört. Die Trümmerteile des Cockpits waren zur Bergung der Insassen zur Seite geräumt worden.

Der Leitwerksträger ragte in das Gebüsch und hatte sich ebenso wie das Leitwerk im Buschwerk verfangen. Leitwerk und Leitwerksträger waren beschädigt.



Unfallstelle

Foto: BFU

Die Elemente der Steuerung des Luftfahrzeuges waren kraftschlüssig miteinander verbunden. Es wurden keine Hinweise auf eine eingeschränkte Steuerbarkeit des Segelflugzeuges gefunden.

Untersuchungsführer: Stefan Maser

Untersuchung vor Ort: Wolfgang Berger

Braunschweig, 26. Februar 2014

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