

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	26. Juli 2014
Ort:	Segelfluggelände Sultmer Berg, Northeim
Luftfahrzeug:	Segelflugzeug
Hersteller / Muster:	Rolladen Schneider, LS4a
Personenschaden:	Pilot tödlich verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittschaden:	Flurschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU
Aktenzeichen:	BFU CX010-14

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Gegen 16:00 Uhr¹ startete die LS 4 auf der Piste 18 des Segelfluggeländes Sultmer Berg an der Winde. Nach Zeugenaussagen nahm das Luftfahrzeug sofort nach dem Abheben eine steile Steigfluglage ein und begann um seine Hochachse zu pendeln. Es erreichte eine Höhe von etwa 50 bis 70 Metern, bevor es über die linke Tragfläche abkippte.

Das Segelflugzeug schlug östlich der Landebahn auf und wurde zerstört.

Der Pilot wurde tödlich verletzt.

Angaben zu Personen

Der 64-jährige Pilot war seit dem 8. September 2010 im Besitz einer Lizenz für Segelflugzeugführer, ausgestellt vom Niederländischen Luftfahrtverband. Sein flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 war bis zum 28. Februar 2015 gültig. Seine Gesamtflugerfahrung betrug 258 Stunden bei 509 Starts.

Angaben zum Luftfahrzeug

Die LS 4 ist ein einsitziges Segelflugzeug in Faserverbundbauweise mit T-Leitwerk und Einziehfahrwerk. Die Mitteldeckerkonstruktion mit 15 m Spannweite verfügt über doppelstöckige Bremsklappen auf der Tragflächenoberseite.

Das Luftfahrzeug war seit dem 29. 07. 2010 in den Niederlanden zum Verkehr zugelassen. Halter war ein Luftsportverein.

Das Luftfahrzeug mit der Werknummer 4 825, Baujahr 1991 hatte gemäß aktuellem Bordbuch zum Unfallzeitpunkt eine Betriebszeit von 1 501 Stunden bei 1 596 Starts.

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

Die Tragflächen mit der Werknummer 4 801, Baujahr 1990 waren seit dem 25.08.2010 montiert. Am 01.11.2010 wurde den Tragflächen im Bordbuch eine Betriebszeit von 2 681 Stunden bei 4 548 Starts bescheinigt.

Seitdem wurden mit dem Segelflugzeug bei 852 Starts ca. 735 Stunden geflogen.

Am 08.02.2014 wurde an dem Luftfahrzeug gemäß Angaben des Wartungsbetriebes eine 3 000-Stunden Kontrolle durchgeführt.

Der Nachweis über die Prüfung der Lufttüchtigkeit (ARC) wurde zuletzt am 18. Oktober 2013 ausgestellt. Als Ablaufdatum war der 08. Januar 2015 eingetragen.

Meteorologische Informationen

Die Wetterstation am ca. 55 km entfernten Flughafen Kassel/Calden zeichnete zur Unfallzeit variablen Wind mit zwei bis fünf Knoten bei Sicht über 10 km auf. Der Luftdruck (QNH) betrug 1 013 hPa bei einer Temperatur von 24° C.

Angaben zum Flugplatz

Das Segelfluggelände Sultmer Berg liegt in 220 m Höhe etwa 1,5 Kilometer nördlich der Stadt Northeim. Die 1 000 m lange und etwa 40 m breite Graspiste mit der Ausrichtung 18/36 war für Segelflugzeuge und Motorsegler zugelassen.

Flugdatenaufzeichnung

Der BFU stand ein Kollisionswarngerät „FLARM“ zur Auswertung zur Verfügung.

Die Daten wurden nicht ausgelesen, da aufgrund der Flugdauer keine relevanten Erkenntnisse zu erwarten waren.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle lag etwa 40 m östlich der Bahnmittellinie der Piste 18/36 im Randbereich des Segelfluggeländes Sultmer Berg. Das Segelflugzeug war dort ca. 340 m vom Startpunkt der Piste 36 entfernt quer zur Startrichtung liegen geblieben.

Die Tragflächen befanden sich noch am Rumpf, der mit dem Cockpit in Richtung Piste zeigte.

Das Cockpit war am Beginn der Tragflächen abgebrochen und auf der rechten Seite etwa bis zur Mitte der Sitzschale zerstört. Die linke Seite war bis zum Beginn der Sitzschale zerstört.

Die Trimmung wurde in der Stellung „hecklastig“ vorgefunden und das Fahrwerk war ausgefahren.

Der Rahmen der Kabinenhaube befand sich im Bereich der Rumpfspitze und die Trümmer der Verglasung waren um den Cockpitbereich verstreut.

Der Leitwerksträger war etwa in der Mitte durchgebrochen und das Leitwerk war nach vorne über die rechte Tragfläche gekippt.

Die rechte Tragfläche war etwa zwei Meter vom Randbogen entfernt abgebrochen. Das abgebrochene Teilstück steckte mit dem Randbogen im Erdreich und war gegenüber dem restlichen Teil der Tragfläche verdreht. Es wurde von den Wassersäcken und Rudergestängen gehalten. Das rechte Querruder war ebenfalls an der Stelle abgebrochen. Der abgetrennte Teil des Querruders lag hinter der Tragfläche. Die Bremsklappe der rechten Tragfläche stand in Stellung ausgefahren.

Die linke Tragfläche war äußerlich weitgehend unbeschädigt und wies an der Nasenleiste Spuren der Bodenberührung auf. Der Bereich der Tragflächenwurzel war delaminiert.

Die Steuerstange des Höhenruders war zusammen mit dem Leitwerksträger durchgebrochen. Die restlichen Verbindungen der Ruderflächen und Steuerelemente waren intakt.

Es wurden keine Hinweise auf Mängel in der Steuerung des Segelflugzeuges gefunden.



Unfallstelle

Foto: BFU

Untersuchungsführer: Stefan Maser

Untersuchung vor Ort: Rene Sobolewski, Stefan Maser

Braunschweig den 15. Juni 2017

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 Zivillufffahrt und dem Gesetz über die Untersuchung von Unfällen und Störungen beim Betrieb ziviler Luftfahrzeuge (Flugunfalluntersuchungs-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