

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	12. April 2015
Ort:	Oschatz
Luftfahrzeug:	Segelflugzeug
Hersteller / Muster:	Scheibe / L-Spatz 55
Personenschaden:	eine Person tödlich verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch Beauftragte der BFU
Aktenzeichen:	BFU 15-0357-3X

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Das Segelflugzeug wurde gegen Mittag vom Eigentümer und dem Piloten zum Flugbetrieb auf dem Sonderlandeplatz Oschatz (EDOQ) vorbereitet. Um 13:38 Uhr¹ und 14:02 Uhr wurden anschließend vom Eigentümer des Segelflugzeuges zwei Windenstarts durchgeführt.

Um 14:21 Uhr startete dann der andere Pilot im Windschlepp mit dem L-Spatz 55 auf dem Segelfluggelände in Richtung 245°. Nach einer kurzen Startrollstrecke wurde beobachtet, wie sich die rechte Tragfläche neigte und Bodenberührung bekam. Es folgte ein leichtes Ausbrechen nach rechts und gleichzeitig ein Aufbäumen des Luftfahrzeuges. Es hob dabei ab und gelangte in eine Flughöhe von ca. 10 m. Zeugen beschrieben, dass es dabei zu einer starken Schräglagenvergrößerung bis in die Messerfluglage kam. Weiter wurde beobachtet, wie ca. 38 m neben der Startgrundlinie und ca. 42 m von der Startstelle entfernt der rechte Randbogen erneut den Boden berührte und mit einer starken Rechtsdrehung der Rumpfbug auf den Boden prallte.

Das Luftfahrzeug wurde zerstört und der Pilot erlag im Krankenhaus seinen schweren Verletzungen.

Angaben zu Personen

Der 66-jährige Pilot war seit 1964 im Besitz eines unbefristet gültigen Luftfahrerscheins für Segelflugzeugführer. Er besaß die Berechtigungen zum Führen von Segelflugzeugen in den Startarten Schleppstart hinter Luftfahrzeugen und Windenstart. Sein flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 war bis 3. Dezember 2015 gültig.

Die Flugerfahrung auf Segelflugzeugen betrug 954 Stunden. Auf dem betroffenen Muster flog der Pilot bei zwei Starts zwölf Minuten. In den letzten 90 Tagen absolvierte er sechs Starts mit einer Flugzeit von 40 Minuten auf Segelflugzeugen. Am 11. April 2015 wurde ein Überprüfungsstart mit Fluglehrer auf einem doppelsitzigen Segelflugzeug durchgeführt.

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

Angaben zum Luftfahrzeug

Der L-Spatz 55 ist ein einsitziger, freitragender Schulterdecker in Gemischtbauweise mit einholmigem Holzflügel und Stahlrohrumpf. Das Segelflugzeug mit Kufe und Sporn besitzt ein Kreuzleitwerk.

In Startposition befindet sich das Flächenende jeweils ca. 1,2 m über dem Boden. Die maximale Abflugmasse beträgt 265 kg. Das Segelflugzeug startete mit einer Abflugmasse von 260 kg. Der ermittelte Schwerpunkt lag im zulässigen Bereich.

Das Luftfahrzeug, Baujahr 1958 war in Deutschland zum Verkehr zugelassen und befand sich in Privatbesitz.

Die Gesamtbetriebszeit betrug 2 185 Stunden. Seit der Lufttüchtigkeitsprüfung am 24. März 2015 betrug die Betriebszeit 17 Minuten.

Meteorologische Informationen

Laut Angaben von Zeugen betrug zur Unfallzeit die Sicht mehr als 10 km, die Wolkenbasis war bei geringem Bedeckungsgrad höher als 5 000 ft und es fiel kein Niederschlag. Der Wind wehte aus 230° mit vier Knoten, die Temperatur betrug 15 °C und der Luftdruck (QNH) lag bei 1 021 hPa.

Angaben zum Flugplatz

Der Sonderlandeplatz Oschatz verfügt über eine 900 m lange Grasbahn bzw. Windschleppstrecke für Segelflugzeuge in der Ausrichtung 065°/245°. Nördlich davon befindet sich eine 830 m lange und 40 m breite Grasbahn für den Motorflug. Der Flugplatz liegt in einer Höhe von 502 ft AMSL. Die Bewuchshöhe der Grasfläche im Startbereich des Segelfluggeländes betrug ca. 3 cm. Zum Unfallzeitpunkt war die Startbahn 26 in Betrieb und im Segelfluggelände wurde in Richtung 245° gestartet.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Nachdem das Segelflugzeug mit dem rechten Tragflächenende Bodenberührung hatte, bäumte es sich auf und prallte ca. 42 m von der Startstelle entfernt auf den Boden. Auf dem Rücken liegend gelangte das Segelflugzeug in der Motorflugbahn in seine Endlage. Das Ringpaar des Schleppseiles war ausgeklinkt und lag ca. 6 m vom Wrack entfernt. Ersthelfer und Bergungskräfte hatten das Wrack um 180° gedreht und aufgerichtet, um den schwer verletzten Piloten zu bergen.



Unfallstelle

Foto: BFU

Alle Bauteile des Segelflugzeuges waren innerhalb einer Fläche von 20 m x 6 m verteilt. Die rechte Tragfläche war in der Mitte zerbrochen, der Kabinenbereich zertrümmert und der Rumpf hinter den Tragflächen abgedreht. Alle Ruderanschlüsse wurden überprüft. Es ergaben sich bei der Untersuchung keine Hinweise auf technische Mängel am Luftfahrzeug.

Medizinische und pathologische Angaben

Bei der Obduktion des tödlich verunfallten Piloten ergaben sich keine Hinweise auf eine eingeschränkte Handlungsfähigkeit beim Windenstart.

Untersuchungsführer: Stahlkopf

Untersuchung vor Ort: Gutenmorgen

Braunschweig, 29. Juli 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