

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	4. Juni 2015
Ort:	Flugplatz Ottengrüner Heide
Luftfahrzeug:	Segelflugzeug
Hersteller / Muster:	VTC / Cirrus-VTC
Personenschaden:	eine Person schwer verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug schwer beschädigt
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch Beauftragte der BFU
Aktenzeichen:	BFU 15-0647-3X

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Im Rahmen eines einwöchigen Fliegerlagers am Sonderlandeplatz Ottengrüner Heide startete der Segelflugzeugführer mit seinem eigenen Segelflugzeug um

18:11 Uhr¹ im Flugzeugschlepp auf der Startbahn 10 des Sonderlandeplatzes zu einem lokalen Rundflug. Am selben Tag hatte der Segelflugpilot bereits einen Start mit Fluglehrer auf einem anderen Muster durchgeführt.

Der erste Startversuch wurde vom Segelflugzeugführer abgebrochen, weil von ihm nach eigener Aussage versehentlich die Ausklinkvorrichtung betätigt wurde.

Nach Zeugenaussagen verlief der zweite Startversuch beim Anrollen am Boden normal. Nach dem Abheben wurde beobachtet, wie das an der Schwerpunktkuppelung geschleppte Segelflugzeug nach rechts ausbrach und anschließend wieder in Richtung Bahnmitte zurückkehrte. Auf der Asphaltbahn kam es zum Bodenkontakt mit dem Fahrwerk und danach wurde beobachtet, wie das Schleppflugzeug überstiegen wurde und das Segelflugzeug sich um die Längsachse nach rechts drehte. In Rückenlage fliegend berührte das rechte Flächenende zuerst den Boden und anschließend prallte das Segelflugzeug flach auf den Rasenstreifen neben der Asphaltbahn.

Das Luftfahrzeug wurde schwer beschädigt und der Pilot wurde schwer verletzt geborgen.



Unfallstelle

Foto: BFU

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

Angaben zu Personen

Der 68-jährige Pilot war im Besitz eines unbefristet gültigen Luftfahrerscheins für Segelflugzeugführer LAPL (S). Er besaß die Berechtigung zum Flugzeugschlepp. Sein flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 war bis 28. Mai 2015 gültig. Die Gültigkeit seiner flugmedizinischen Tauglichkeit für den LAPL war im Medical bis 28. Mai 2016 eingetragen. Die letzte flugmedizinische Untersuchung fand am 20. Mai 2014 statt.

Der Flugzeugführer hatte auf Segelflugzeugen eine Flugerfahrung von ca. 250 Flugstunden. Auf dem betroffenen Muster flog er bisher 16:25 Stunden mit elf Starts. In den letzten zwölf Monaten hatte er zwölf und in den letzten 90 Tagen fünf Flugzeugschleppstarts absolviert. Die Flugzeiten zur Berechnung der Gesamtflugerfahrung des Piloten lagen nur lückenhaft vor. Bei allen 25 Flügen in den letzten 24 Monaten flog der Segelflugzeugführer auf doppelsitzigen Segelflugzeugen. Den letzten Flug auf seinem Segelflugzeug hatte er am 21. Juni 2011 durchgeführt.

Angaben zum Luftfahrzeug

Bei dem Segelflugzeug Cirrus- VTC handelt es sich um ein einsitziges Segelflugzeug in Kunststoffbauweise mit 17,74 m Spannweite und Einziehfahrwerk.

Hersteller:	Vazduhoplovno Tehniki Centar (VTC)
Baujahr:	1974
Werknummer:	150 Y
Höchstgewicht:	460 kg
Gesamtflugzeit:	ca. 3 424 Stunden

Das Luftfahrzeug war in Deutschland zum Verkehr zugelassen und befand sich in Privatbesitz. Die letzte Lufttüchtigkeitsprüfung erfolgte am 09.04.2015.

Meteorologische Informationen

Laut Angaben der Flugleitung betrug 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 045° mit ca. fünf Knoten, die Temperatur betrug 25 °C und der Luftdruck (QNH) lag bei 1 026 hPa.

Angaben zum Flugplatz

Der Sonderlandeplatz Ottengrüner Heide verfügt über eine 650 m lange und 13 m breite Startbahn in der Ausrichtung 100°/280°. Das Flugplatzgelände liegt in einer Höhe von 1 880 ft AMSL.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Das Segelflugzeug kam ca. 25 m südlich neben der Asphaltbahn hinter der Halbbahnmarkierung in Rückenlage zum Liegen. Die Kabinenverglasung wurde zerstört und hinter den Tragflächen war der Rumpf zerbrochen. Das Schleppseil war gerissen und das Ringpaar mit einem ca. 40 m Seilstück lagen 30 m vor dem Segelflugzeug.



Endlage des Segelflugzeuges

Foto: BFU

Das Fahrwerk war ausgefahren und die Bremsklappen waren entriegelt. Am Luftfahrzeug wurden schwere Strukturschäden an den Tragflächen festgestellt. Bei der Untersuchung des Luftfahrzeuges gab es keine Hinweise auf technische Mängel.

Untersuchungsführer: Stahlkopf
Untersuchung vor Ort: Sobolewski

Braunschweig, 10. Oktober 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 Zivilluffahrt 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