

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

| | |
|----------------------|--|
| Art des Ereignisses: | Unfall |
| Datum: | 07. Juni 2015 |
| Ort: | Sonderlandeplatz Pinnow |
| Luftfahrzeug(e): | Segelflugzeug |
| Hersteller / Muster: | Alexander Schleicher Flugzeugbau / ASW 19 b |
| Personenschaden: | Pilot schwer verletzt |
| Sachschaden: | Luftfahrzeug schwer beschädigt |
| Drittschaden: | Keiner |
| Informationsquelle: | Untersuchung durch Beauftragte der BFU |
| Aktenzeichen: | BFU 15-0667-3X |

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Um 13:33 Uhr¹ startete die ASW 19 auf der Piste 01 des Sonderlandeplatzes Pinnow an der Winde. Während des Anrollens berührte nach Zeugenaussagen die rechte Tragfläche den Boden. Sie blieb im ca. 40 cm hohen Bewuchs hängen und der Rumpf des Segelflugzeuges hob ab. Das Luftfahrzeug drehte sich um die Längsachse und prallte in Rückenlage auf den Boden.

Das Segelflugzeug wurde schwer beschädigt und der Pilot wurde schwer verletzt.

Angaben zu Personen

Der 62-jährige Pilot war zum Unfallzeitpunkt im Besitz eines LAPL (S). Er besaß seit dem 31.05.1995 eine Segelfluglizenz. Seine Gesamtflugerfahrung betrug 250:38 Stunden bei 957 Starts.

Sein fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis Klasse LAPL war bis zum 24.06.2016 gültig.

Der Unfallflug war der zweite auf dem Muster ASW 19. Er sollte auf das Segelflugzeugmuster eingewiesen werden und hatte zuvor einen Flug von zwölf Minuten Dauer absolviert.

In den letzten 90 Tagen vor dem Unfall flog er 4:55 Stunden.

Angaben zum Luftfahrzeug

Die ASW 19 b ist ein Segelflugzeug in Faserverbundbauweise mit T-Leitwerk. Die Mitteldeckerkonstruktion mit 15 m Spannweite verfügt über ein Einziehfahrwerk.

Das betroffene Luftfahrzeug, Baujahr 1975 hatte eine Gesamtbetriebszeit von 1 332:44 Stunden bei 1 133 Starts.

Die letzte Prüfung der Lufttüchtigkeit fand am 16.08.2014 statt. Seitdem wurden mit dem Segelflugzeug 6:51 Stunden bei sieben Starts geflogen.

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

Meteorologische Informationen

Die Wetterstation am ca. 26 km entfernten Flughafen Schwerin-Parchim zeichnete zur Unfallzeit Wind aus westlicher Richtung mit sechs Knoten und eine Temperatur von 20 °C auf. Die Sichtweite betrug mehr als 10 km und der Luftdruck (QNH) 1 028 hPa.

Funkverkehr

Nach Zeugenaussagen meldete der Pilot Startbereitschaft auf der Frequenz 122.50 MHz.

Angaben zum Flugplatz

Der Sonderlandeplatz Pinnow (EDPB) liegt in einer Höhe von 144 Fuß (53 m) etwa einen Kilometer nördlich der Gemeinde Pinnow.

Er verfügt über zwei Graspisten mit den Start/Landerichtungen 01/19 und 11/29.

Die Piste 01/19 hat die Abmessungen 800 X 40 m.

Die Piste 11/29 hat die Abmessungen 500 X 40 m.

Die Zulassung umfasst motorgetriebene Luftfahrzeuge bis 5,7 t MTOM, Segelflugzeuge, Ultraleichtflugzeuge, Hubschrauber, Luftschiffe, Ballone, Gleitschirme, Sprungfallschirme und Modellflug.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich östlich der Piste 01 des Sonderlandeplatzes Pinnow. Das Segelflugzeug wurde 139 m vom Startpunkt entfernt in Rückenlage vorgefunden. Das Luftfahrzeug war etwa 30° zur Startrichtung gedreht und lag etwa 20 m östlich der Windenschleppstrecke. Es war durch Rettungskräfte während der Bergung des Piloten etwa drei Meter aus seiner ursprünglichen Position nach hinten versetzt worden.

Etwa drei Meter hinter dem Leitwerk befand sich eine Erdaufschüttung, die nach Form und Lage dem Aufschlag der Rumpfspitze zugeordnet werden konnte. In diesem Bereich befanden sich der größte Teil der Haubenbruchstücke. Ein einzelnes Teil der Cockpithaube wurde 11 m vor dem Luftfahrzeug gefunden.

Ein etwa 35 cm langes Teilstück der Rumpfspitze war abgebrochen und wies zum Leitwerk. Der Rumpf war im Cockpitbereich mehrfach gebrochen. Der Instrumentenpilot lag neben dem Cockpit.

Die rechte Tragfläche war äußerlich unbeschädigt.

Die linke Tragfläche war in Höhe des Querruders gebrochen und die Endleiste war an dieser Stelle auf einer Länge von ca. 70 cm aufgeplatzt.

Der Leitwerksträger wies auf seiner Unterseite einen etwa 1,80 m langen Riss auf.

Höhen- und Seitenleitwerk befanden sich an ihrer normalen Position am Leitwerksträger und waren äußerlich unbeschädigt.

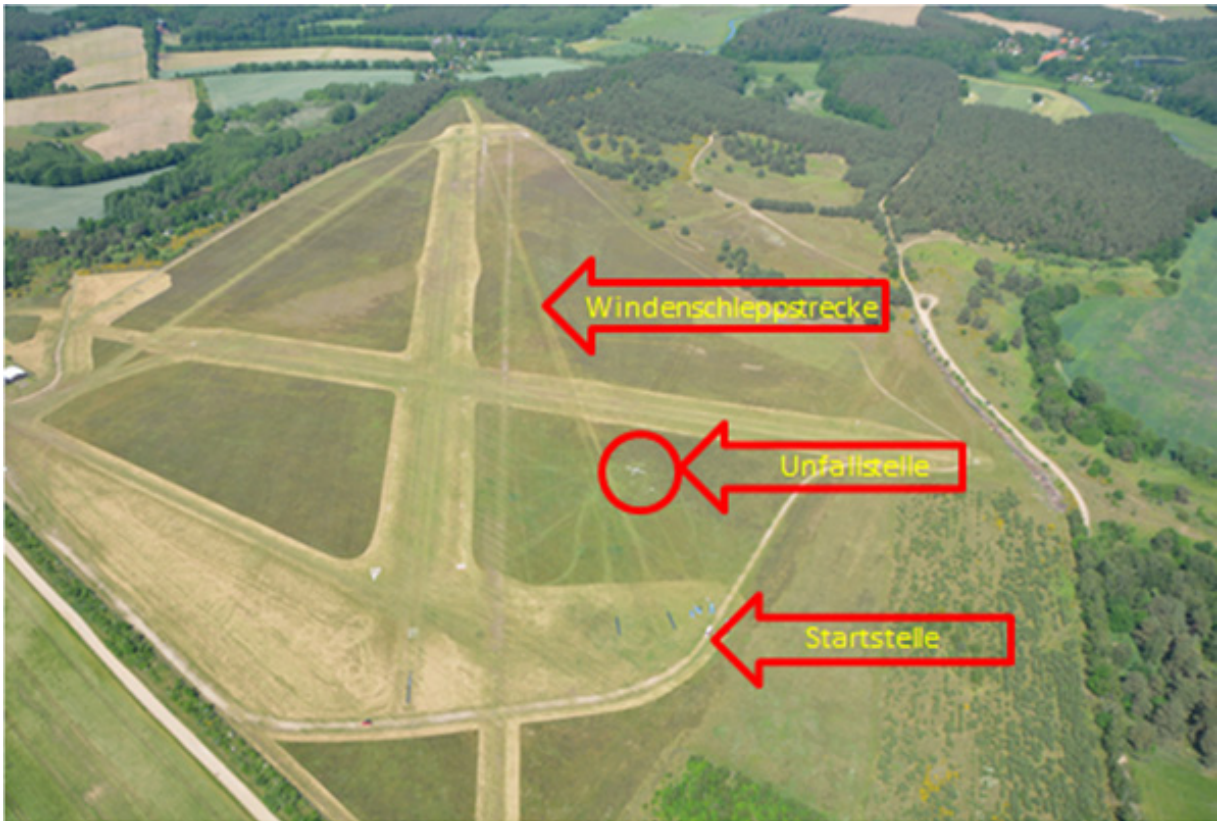
Das Fahrwerk war ausgefahren und die Bremsklappen waren eingefahren. Die Trimmung wurde in neutraler Stellung vorgefunden.

Die Ruder waren mit den Bedienelementen verbunden und gesichert. Es wurden keine Hinweise auf eine eingeschränkte Steuerbarkeit des Segelflugzeuges gefunden.

Zusätzliche Informationen

Für die Startart Windenstart wird die Winde in einem Bereich in der Verlängerung der Piste 01 platziert und das Schleppseil wird im Bewuchs abseits der Piste ausgelegt. Die Startrichtung ist dadurch um etwa 10° nach Westen gedreht und weist etwa nach Norden.

Die Startstelle am Flugplatz Pinnow war im Startbereich bis ca. 40 m vom Startpunkt aus kurz gemäht. Danach hatte der Bewuchs eine Höhe von etwa 40 cm.



Sonderlandeplatz Pinnow, Blick nach Norden

Foto: Polizei

Untersuchungsführer: Stefan Maser

Untersuchung vor Ort: Michael Schell

Braunschweig den 15. Dezember 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 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