Bundesstelle für
Flugunfalluntersuchung

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	13. August 2015
Ort:	Flugplatz Klix
Luftfahrzeuge:	1. Flugzeug 2. Segelflugzeug mit Klapptriebwerk
Hersteller / Muster:	1. Robin / DR 400/180 R 2. Schleicher / ASH 26 E
Personenschaden:	1. Pilot schwer verletzt 2. Pilot unverletzt
Sachschaden:	1. Luftfahrzeug zerstört 2. Luftfahrzeug unbeschädigt
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch Beauftragte der BFU
Aktenzeichen:	BFU 15-1098-3X

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Der Segelflugzeugführer startete mit seinem Segelflugzeug ASH 26 E um 15:46 Uhr[1] im Flugzeugschlepp hinter einer DR 400 zu einem Segelflug in die Umgebung des Flugplatzes Klix. Beide Piloten waren mit ihrem Luftsportverein bei einem Fliegerlager auf dem Flugplatz zu Gast.

Zeugen beobachteten den Start des Schleppzuges und sahen, wie das Segelflugzeug nach dem Abheben beider Luftfahrzeuge das Schleppflugzeug deutlich überstieg. In einer Flughöhe von ca. 30 m vergrößerte sich der Bahnneigungsflug der DR 400 zunehmend und das Luftfahrzeug kippte nach links ab. Anschließend prallte es auf ein Ackergelände neben dem Flugplatz und wurde dabei zerstört. Das Segelflugzeug flog eine 180 °- Kehrtkurve und landete auf dem Flugplatzgelände.

Der Pilot des Schleppflugzeuges wurde schwer verletzt in ein Krankenhaus gebracht.

Unfallstelle Foto: BFU

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

Angaben zu Personen

Schleppflugzeugführer

Der 44-jährige Pilot des Schleppflugzeuges ist seit 2009 im Besitz eines Luftfahrerscheins für Privatpiloten nach den Richtlinien der ICAO. In seiner Lizenz waren die Berechtigungen zum Fliegen einmotoriger Flugzeuge (SEP Land) und die Schleppberechtigung von Segelflugzeugen (ST A) eingetragen. Das Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 war bis zum 19.07.2016 mit der Auflage eine Sehhilfe zu tragen (VDL) gültig.

Seine Gesamtflugerfahrung betrug 187 Flugstunden. Auf dem betroffenen Muster hatte er eine Flugerfahrung von 90 Stunden mit ca. 250 Starts. In den letzten 90 Tagen absolvierte er 75 Flüge auf dem Muster.

Segelflugzeugführer

Der 72-jährige Pilot des Segelflugzeuges ist seit 1996 im Besitz eines Luftfahrerscheins für Segelflugzeugführer nach den Richtlinien der ICAO. In seiner Lizenz waren die Berechtigungen zum Flugzeugschlepp, Windenstart und Eigenstart eingetragen. Weiterhin war er im Besitz der Berechtigung zum Fliegen auf Motorseglern (TMG). Seine Gesamtflugerfahrung auf Segelflugzeugen betrug ca. 1 338 Stunden. Im Fliegerlager hatte er bereits zwei Starts auf dem Muster mit einer Flugzeit von ca. sieben Stunden durchgeführt. Der Pilot absolvierte im Fliegerlager drei Flüge im Flugzeugschlepp, davon war ein Überprüfungsflug auf einem doppelsitzigen Segelflugzeug in den persönlichen Flugbuchaufzeichnungen eingetragen. In den letzten 90 Tagen flog er auf Segelflugzeugen ca. 39 Stunden.

Angaben zum Luftfahrzeug

Schleppflugzeug

Bei dem betroffenen Muster handelt es sich um ein viersitziges, einmotoriges Flugzeug in Holzbauweise mit der Bezeichnung DR 400 /180 R.

Hersteller:	Robin
Baujahr:	1980
Werknummer:	1513
Gesamtflugzeit:	ca. 4 803 Stunden
Triebwerk:	O-360-A3A

Die ermittelte Abflugmasse des Luftfahrzeuges betrug 748 kg. Das Luftfahrzeug war in Deutschland zum Verkehr zugelassen und im Besitz eines Luftsportvereins. Die letzte Lufttüchtigkeitsprüfung erfolgte am 12.02.2015.

Segelflugzeug

Die ASH 26 E ist ein einsitziges Segelflugzeug in Faser-Verbund-Kunststoff-Bauweise (FVK) mit 18 Metern Spannweite. Es hat ein Klapptriebwerk zum Eigenstart, Wölbklappen und ein einziehbares Fahrwerk. Die ASH 26 E hat eine Kennung als Motorsegler.

Hersteller: Schleicher

Werknummer: 26089

Baujahr: 2012

Gesamtflugzeit: 255 Stunden

Das Luftfahrzeug war in Deutschland zum Verkehr zugelassen und befand sich im Besitz einer Eigentümergemeinschaft. Die letzte Jahresnachprüfung wurde am 27.09.2014 durchgeführt.

Meteorologische Informationen

Zur Unfallzeit herrschten nach Zeugenangaben Sichtflugbedingungen mit geringer Bewölkung und Windgeschwindigkeiten zwischen 10-15 km/h aus Richtung 355°. Die Temperaturen am Boden wurden mit ca. 34 °C angegeben und der Luftdruck (QNH) betrug 1 021 hPa. Es lagen keine meteorologischen Besonderheiten vor.

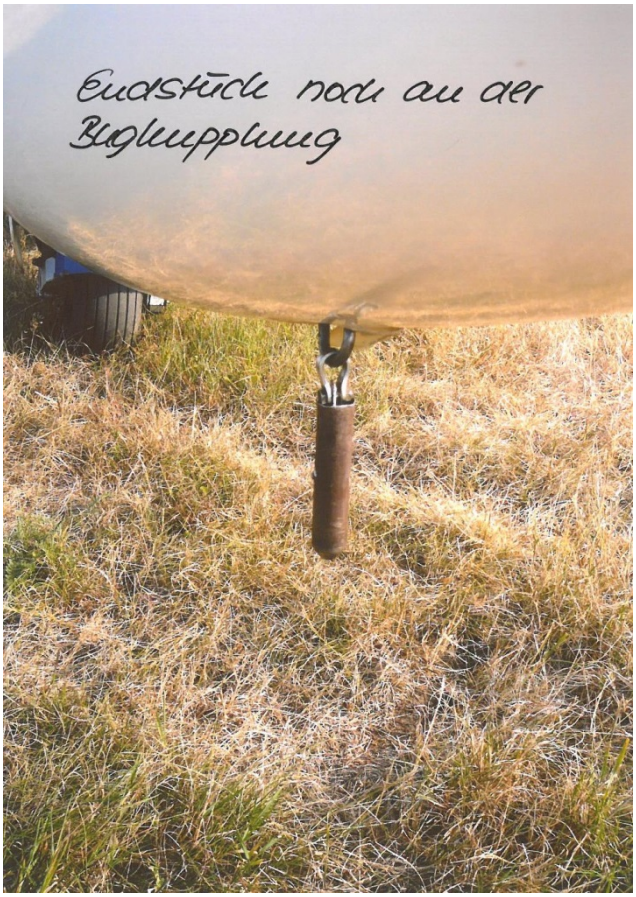
Angaben zum Flugplatz

Der Sonderlandeplatz Klix (EDCP) verfügt über eine ca. 950 m lange Grasbahn in der Ausrichtung 100°/280°. Zur Unfallzeit war die Start- und Landebahn 10 in Betrieb. Die Flugplatzhöhe beträgt 486 ft über AMSL.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich südwestlich der Grasbahn 10, ca. 140 m hinter dem Bahnende auf einer Ackerfläche. Das Luftfahrzeug kam auf seiner Unterseite liegend in die Endlage. Der Flugzeugrumpf war im Frontbereich gestaucht und zertrümmert. Der Cockpitbereich war zerstört und das Triebwerk vom Rumpf abgetrennt. Bug- und

Hauptfahrwerk waren vom Luftfahrzeug abgerissen. Beide Tragflächen wiesen schwere Beschädigungen auf. Das Schleppseil war ca. 14 cm hinter der Schleppkupplung des Segelflugzeuges zerrissen. Das Ende des Seiles befand sich noch in der Einklinkvorrichtung der ASH 26 E. Der Zustand der Kupplungseinrichtung am Schleppflugzeug zeigt, dass der Pilot während des Schleppvorganges das Seil kappen wollte.



Restseil an der ASH 26 E Foto: BFU

Die Untersuchung am Luftfahrzeug ergab keine Hinweise auf eine technische Störung.

Brand

An der Unfallstelle entstand kein Brand.

Untersuchungsführer: Stahlkopf

Untersuchung vor Ort: Russ

Braunschweig, 27. November 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 - FlUUG) 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