

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	16. März 2016
Ort:	Segelflugplatz Ummern
Luftfahrzeug:	Segelflugzeug mit Klapptriebwerk
Hersteller / Muster:	Schempp / Standard Cirrus TOP
Personenschaden:	Pilot schwer verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittschaden:	Keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch Beauftragte der BFU
Aktenzeichen:	BFU 16-0262-3X

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Nachdem der Pilot sein Segelflugzeug allein aufgerüstet und zum Start vorbereitet hatte, startete er um 11:19 Uhr¹ vom Segelflugplatz Ummern. Er wollte bei seinem ersten Start in diesem Jahr in Flugplatznähe alle Systeme des Luftfahrzeugs vor der anstehenden jährlichen Prüfung der Lufttüchtigkeit ausprobieren. Der Start erfolgte im Eigenstart in Richtung 310°. Nachdem eine Flughöhe von ca. 300 m erreicht worden war, wurde der Flug mit eingeklapptem Triebwerk fortgesetzt. Durch Ausnutzung der Thermik wurde eine Flughöhe von ca. 1 000 m erreicht. Danach folgten unterschiedliche Flugwege südwestlich des Flugplatzes mit Kurven in der Thermik. Nach ca. 40 Minuten kehrte er zum Flugplatz zurück und versuchte in Landerichtung 130° die Bahn zu erreichen. 800 m vor dem Flugplatzgelände prallte das Luftfahrzeug auf ein Ackergelände und überschlug sich dabei. Das Luftfahrzeug wurde zerstört und der Pilot konnte schwer verletzt geborgen werden.



Unfallstelle

Bild: Polizei

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

Angaben zu Personen

Der 83-jährige Pilot war seit Mai 1972 im Besitz eines unbefristet gültigen Luftfahrerscheins für Segelflugzeugführer LAPL (S). Er besaß die Berechtigungen zum Führen von Segelflugzeugen, Segelflugzeugen mit Hilfsantrieb und Motorseglern in den Startarten: Schleppstart hinter Luftfahrzeugen, Windenstart und Selbststart.

Sein flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis LAPL (S) war bis 19.03.2018 gültig. Er hatte eine Gesamtflugerfahrung von ca. 3 621 Stunden. Auf dem betroffenen Muster hatte er eine Flugerfahrung von mehr als 1 000 Stunden. Der Pilot führte am 18. September 2015 den letzten Flug auf dem betroffenen Muster durch.

Angaben zum Luftfahrzeug

Bei dem Muster handelt es sich um ein einsitziges Segelflugzeug mit Klapptriebwerk in Kunststoffbauweise.

Hersteller:	Schempp-Hirth
Baujahr:	1974
Werknummer:	477
Höchstgewicht:	375 kg
Gesamtflugzeit:	ca. 3 395 Std.
Triebwerk:	TOP SC430 F+E, Werk Nr. 5004

Das Luftfahrzeug war in Deutschland zum Verkehr zugelassen und im Privatbesitz des Piloten. Die letzte Lufttüchtigkeitsprüfung erfolgte am 26.03.2015. Danach wurden 174 Stunden geflogen.

Meteorologische Informationen

Zur Unfallzeit herrschten Sichtflugbedingungen mit geringer Bewölkung. Der Wind kam aus 90° mit ca. 5-8 kt. Die Lufttemperatur am Boden betrug ca. 8 °C und das QNH lag bei 1 013 hPa. Es lagen keine meteorologischen Besonderheiten vor.

Navigationshilfen

Im Luftfahrzeug wurden satellitengestützte Navigationsgeräte mitgeführt. Aus einem Gerät konnte der Flugweg ausgelesen werden.

Angaben zum Flugplatz

Das Segelfluggelände Ummern verfügt über eine ca. 800 m lange Grasbahn in der Ausrichtung 130°/310°. Der Pilot flog den Flugplatz in Landerichtung 13 an.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich ca. 800 m vom Flugplatz entfernt auf einem Ackergelände. Die erste Bodenberührung hatten dabei der Rumpfbug und die rechte Tragfläche. In Rückenlage gelangte das Luftfahrzeug in seine Endlage. Der Rumpfbug war auf Höhe des vorderen Haubenrahmens abgeknickt. Das Höhenleitwerk war am Leitwerksbeschlag abgebrochen. Das Fahrwerk war ausgefahren und die Bremsklappen hingen ausgefahren aus beiden Tragflächen. Die kraftschlüssige Verbindung aller Rudereinrichtungen wurde überprüft. Die Stellung der Montagebefestigung des Schiebeschlittens für das Triebwerk wurde in der Stellung „Betriebsbereit“ vorgefunden. Der Hauptschalter am Instrumentenbrett befand sich in der Position „Ein“. Das Kraftstoffsystem war betriebsbereit und die beiden kleinen Tanks waren mit Kraftstoff gefüllt. Alle drei Blätter des Faltpropellers wiesen mehrfache Brüche auf.

Die Untersuchung am Luftfahrzeug ergab keine Hinweise auf technische Mängel.

Brand

An der Unfallstelle entstand kein Brand.

Untersuchungsführer: Stahlkopf

Untersuchung vor Ort: Kühne

Braunschweig, den 31. Mai 2016

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