

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	12. Juni 2016
Ort:	Nähe Flugplatz Ummern
Luftfahrzeuge:	1. Motorsegler 2. Segelflugzeug
Hersteller / Muster:	1. Diamond Aircraft / HK 36 TC 2. Schleicher / ASK 21
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 16-0775-3X

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Der Pilot des Schleppflugzeuges und der Pilot des Segelflugzeuges verabredeten sich zu einem Flugbetrieb, um im Flugzeugschlepp ca. 5-6 Starts durchzuführen. Der Segelflugschlepp wollte seine Berechtigung in der Startart auffrischen. Er erhielt dazu einen mündlichen Flugauftrag von einem Fluglehrer, der am Flugbetrieb teilnahm. Der Pilot des Schleppflugzeuges hatte am Vortag von einem Fluglehrer einen schriftlichen Flugauftrag für die Durchführung der geplanten Flugzeugschlepps erhalten, damit seine Schleppberechtigung wieder gültig ist. Der Lehrer, der diesen Auftrag ausstellte, nahm nicht am Flugbetrieb teil.

Nachdem die Startvorbereitungen abgeschlossen waren erfolgte der erste Flugzeugschlepp um 10:17 Uhr¹. Von Zeugen wurde beobachtet, wie der Schleppzug nördlich des Flugplatzes ohne Besonderheiten die Ausklinkhöhe von ca. 300 m erreichte und beide Luftfahrzeuge nach 5-7 Minuten wieder auf dem Flugplatz landeten. Sie wurden auf der Startbahn 31 für einen weiteren Start vorbereitet. Um 10:27 Uhr erfolgte der zweite Flugzeugschlepp.

Der Pilot der HK 36 TC beschrieb einen normalen Startlauf des Schleppverbandes bis ca. 70 m vor Erreichen einer Baumreihe an einem Feldweg. Dort bemerkte er eine deutliche Reduzierung der Fluggeschwindigkeit, verbunden mit der Wahrnehmung, dass das Luftfahrzeug in einem Bahnneigungsflug von ca. 30° gelangte. Er klinkte das Schleppseil aus und gab an, dass aus seiner Fluglage eine Kollision mit den vor ihm befindlichen Bäumen unvermeidbar war. Der Motorsegler kollidierte nachfolgend mit Bäumen und kam auf einem Feldweg in seine Endlage. Der Motorsegler wurde dabei zerstört und der Pilot schwer verletzt.

Der Pilot des Segelflugzeuges gab an, dass er das Schleppflugzeug nach dem Abheben des Schleppverbandes im Steigflug aus den Augen verloren hatte und geradeaus weiter geflogen sei. Beim Überfliegen der Baumreihe bemerkte er, dass das Segelflugzeug nicht mehr vom Schleppflugzeug gezogen wurde und klinkte ebenfalls das Schleppseil aus. Das Segelflugzeug machte daraufhin eine Außenlandung in einem Maisfeld. Es blieb dabei unbeschädigt und der Pilot unverletzt.

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

Angaben zu Personen

Schleppflugzeugführer

Der 52-jährige Pilot des Schleppflugzeuges war seit 1994 im Besitz eines Luftfahrerscheins für Privatpiloten. Er besaß die Lizenzen LAPL (A) und LAPL (S). In seiner Lizenz LAPL (A) waren die Berechtigungen zum Fliegen einmotoriger Flugzeuge SEP (Land) und TMG eingetragen. Weiterhin enthielt sie die Schleppberechtigung von Segelflugzeugen ST (A). Das Tauglichkeitszeugnis LAPL war bis zum 05.03.2017 gültig.

Seine Flugerfahrung auf Motorflug /TMG betrug nach eigenen Angaben 220 Flugstunden mit 469 Landungen. Auf Segelflugzeugen hatte er eine Flugerfahrung von 4 343 Flugstunden. Auf dem betroffenen Muster hatte er eine Flugerfahrung von 128 Flugstunden mit ca. 233 Landungen. In den letzten 90 Tagen absolvierte er 5 Flüge mit einer Flugzeit von 2:37 Flugstunden auf dem Muster.

Segelflugzeugführer

Der 68-jährige Pilot des Segelflugzeuges ist seit 1995 im Besitz eines Luftfahrerscheins für Segelflugzeugführer. 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. 540 Stunden. Auf dem Muster hatte er eine Flugerfahrung von ca. 40 Stunden mit 178 Landungen. In den letzten 90 Tagen wurden 5 Starts von ihm durchgeführt, davon zwei im Flugzeugschlepp. Die letzte Überprüfung mit Lehrer auf dem Muster erfolgte am 2. April 2016.

Angaben zum Luftfahrzeug

Schleppflugzeug

Bei dem betroffenen Muster handelt es sich um einen zweisitzigen Motorsegler in GFK-Bauweise mit 16,33 m Spannweite. Er besitzt zwei Hauptfahrwerksräder an einem festen Federbügel und ein geschlepptes Bugrad. Der Motorsegler ist ein Tiefdecker mit T-Leitwerk.

Hersteller:	Diamond Aircraft Industries GmbH
Baujahr:	1996
Werknummer:	36505
Gesamtflugzeit:	ca. 2 835 Stunden
Triebwerk:	Rotax 912 s 3

Die ermittelte Abflugmasse des Luftfahrzeuges betrug 486 kg. Das Luftfahrzeug war in Deutschland zum Verkehr zugelassen und im Besitz eines Luftsportvereins. Die letzte Lufttüchtigkeitsprüfung erfolgte am 26.03.2016.

Segelflugzeug

Die ASK 21 ist ein in GFK-Sandwich-Bauweise hergestelltes, doppelsitziges Segelflugzeug mit 17 m Spannweite. Es hat ein gefedertes, festes Fahrwerk und besitzt ein T-Leitwerk.

Hersteller: Schleicher

Werknummer: 21506

Baujahr: 1991

Gesamtflugzeit: 2 230 Stunden

Das Luftfahrzeug war in Deutschland zum Verkehr zugelassen und befand sich im Besitz eines Luftsportvereins. Die letzte Jahresnachprüfung wurde am 02.09.2015 durchgeführt.

Meteorologische Informationen

Zur Unfallzeit herrschten nach Zeugenangaben Sichtflugbedingungen mit geringer Bewölkung und Windgeschwindigkeiten zwischen 3-5 kt aus Richtung 030°. Die Temperaturen am Boden wurden mit ca. 18 °C angegeben und der Luftdruck (QNH) betrug 1 021 hPa.

Angaben zum Flugplatz

Das Segelfluggelände Ummern verfügt über eine ca. 650 m lange Grasbahn in der Ausrichtung 130°/310°. Zur Unfallzeit war die Start- und Landebahn 31 in Betrieb. Die Flugplatzhöhe beträgt 214 ft über AMSL.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich nordwestlich der Grasbahn 31 ca. 400 m hinter dem Bahnende auf einem Feldweg. Nachdem das Luftfahrzeug mit Bäumen kollidierte kam es auf seiner Unterseite liegend in die Endlage.



Unfallstelle

Foto: BFU

Der Flugzeugrumpf war im Frontbereich gestaucht und zertrümmert. Beide Tragflächen wiesen schwere Beschädigungen auf und das Höhenleitwerk wurde abgerissen. Die Untersuchung am Luftfahrzeug ergab keine Hinweise auf eine technische Störung.

Bei der Dokumentation der Bedienelemente des Cockpits wurde festgestellt, dass sich der Zündschalter in der Position „L“ befand.



Dokumentation Cockpit

Foto: BFU

Das Segelflugzeug landete unbeschädigt ca. einen Kilometer vom Flugplatz entfernt in einem Maisfeld.

Untersuchungsführer: Stahlkopf

Untersuchung vor Ort: Schütte

Braunschweig, den 10. Dezember 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 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