

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	30.04.2017
Ort:	Detmold
Luftfahrzeug:	Segelflugzeug
Hersteller / Muster:	Schleicher / K 7
Personenschaden:	keiner
Sachschaden:	Segelflugzeug zerstört
Drittschaden:	Flurschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch Beauftragten der BFU
Aktenzeichen:	BFU17-0437-3X

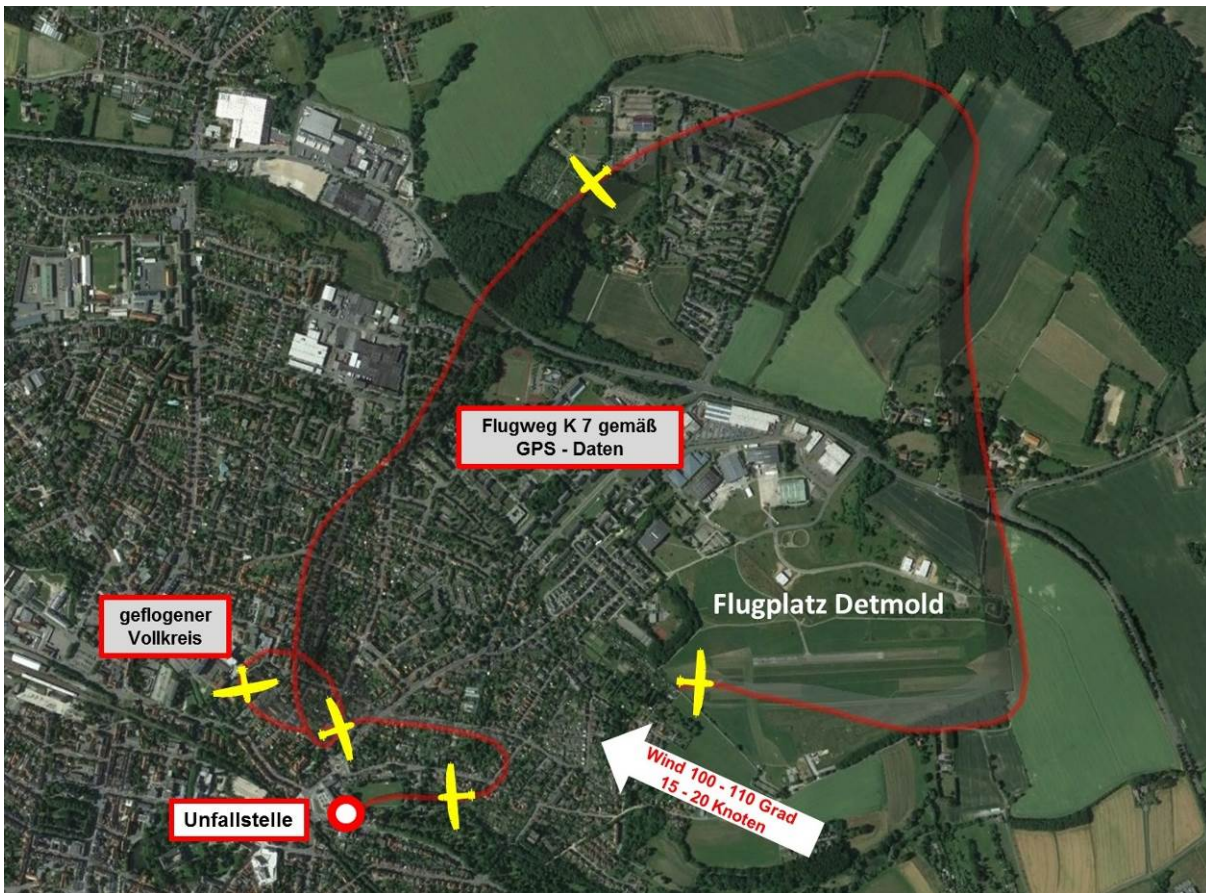
Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Der Segelflugzeugführer startete um 17:14 Uhr¹ zusammen mit einem Fluggast auf der K 7 zu einem Rundflug am Flugplatz Detmold (EDLJ).

Der Start erfolgte an der Winde und die Ausklinkhöhe betrug ca. 460 Meter über Grund.

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



Flugweg und Unfallstelle

Quelle: BFU/Google Earth Kartenservice™

Der Pilot hatte zuvor bereits 6 Windenstarts durchgeführt, davon 4 Flüge mit der K 7 und 2 Flüge mit einer ASK 21.

Der rekonstruierte Flugweg auf Grundlage der GPS-Daten belegt, dass die K 7 zunächst 1 300 Meter nach Norden und anschließend nach Südwesten in Richtung des östlichen Stadtgebietes von Detmold geflogen war.

Als sich das Segelflugzeug ungefähr auf der Position befand, in der der Endanflug hätte eingeleitet werden können, flog der Pilot einen Vollkreis nach links. Beim Einleiten des Kreises betrug die Flughöhe ca. 180 Meter über dem Niveau des Flugplatzes. Nach Vollendung des Kreises hatte die K 7 etwa 100 Meter an Höhe verloren. Der Abstand zum Landefeld betrug etwa 1 200 Meter.

Der Segelflugzeugführer gab an, dass er sich aufgrund der reduzierten Flughöhe, des Gegenwindes und der bis zum Flugplatz vorhandenen Bebauung entschieden hatte, eine Außenlandung auf einer sportplatzgroßen Grünfläche im Stadtgebiet durchzuführen.

Augenscheinlich habe es sich um die einzige, verfügbare, zur Landung geeignete Freifläche im östlichen Stadtgebiet von Detmold gehandelt, die zudem frei von Personen gewesen sei.

Er habe mit einer verkürzten Rechtsplatzrunde die Freifläche angeflogen und, von Osten kommend, mit Rückenwind zur Landung angesetzt. Nach dem Überfliegen von ca. 25 Meter hohen Bäumen östlich der Freifläche sei es ihm aber nicht gelungen, die K 7 mit der entsprechenden Landegeschwindigkeit rechtzeitig an den Boden zu bringen. Der Landeanflug sei im Seitengleitflug erfolgt, um die Höhe abzubauen.

Der Pilot gab weiterhin an, die K 7 am Ende der Freifläche bewusst zwischen zwei Bäume gesteuert zu haben, um die überschüssige Energie abzubauen.

Beim Kontakt des Segelflugzeuges mit den Bäumen wurden die Tragflächen abgeschert und das Segelflugzeug nach einer Flugzeit von ca. 5 Minuten schlagartig bis zum Stillstand abgebremst.

Die K 7 wurde zerstört, die beiden Insassen blieben unverletzt.

Angaben zu Personen

Der 30-jährige Segelflugzeugführer war seit dem 11.09.2014 Inhaber einer unbefristet gültigen Lizenz für Segelflugzeugführer, ausgestellt nach den Regelungen der Europäischen Union.

In die Lizenz waren die Startarten Windschlepp und Luftfahrzeugschlepp sowie eine am 28.03.2017 erteilte und bis zum 31.03.2020 gültige Lehrberechtigung mit eingeschränkten Rechten (Fluglehreranwärter) eingetragen.

Das flugmedizinische Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 war bis zum 14.10.2017 gültig.

Er verfügte über eine Flugerfahrung von 487 Starts mit 163 Flugstunden. In den letzten 90 Tagen hatte er 60 Starts und 11 Flugstunden absolviert, davon 8 Starts und 2 Stunden mit der K 7.

Angaben zum Luftfahrzeug

Die K 7 war ein doppelsitziges Segelflugzeug in Gemischtbauweise und wurde im Jahr 1959 mit der Werknummer 548 von der Firma Alexander Schleicher in Poppenhausen/Rhön hergestellt.

Der freitragende, für die Anfängerausbildung konzipierte Schulterdecker besaß einen bespannten Stahlrohrumpf und verfügte über eine Spannweite von 16 Metern.

Die K 7 war in Deutschland zum Verkehr zugelassen und befand sich in privater Haltederschaft.

Die letzte Prüfung der Lufttüchtigkeit erfolgte am 25.07.2016.

Die Gesamtbetriebszeit betrug 969 Stunden und 7 096 Starts seit ihrer Herstellung.

Meteorologische Informationen

Der Bodenwind kam aus 100 bis 110 Grad mit 15 bis 20 Knoten. Die Sichten lagen über acht Kilometer und die Lufttemperatur betrug 14 bis 15 Grad.

Die Routinewettermeldungen (METARs) an den umliegenden Stationen der Flughäfen Paderborn Lippstadt Düsseldorf (EDLP), Hannover (EDDV) und Kassel-Calden (EDVK) lauteten:

METAR EDLP 301720Z 11015KT CAVOK 15/M00 Q1008=

METAR EDDV 301720Z 12021G31KT CAVOK 14/M03 Q1012 NOSIG=

METAR EDVK 301720Z 10017KT CAVOK 14/00 Q1009=

Funkverkehr

Es bestand Funkverbindung mit der Flug- bzw. Startleitung von Detmold. Der Funkverkehr wurde nicht aufgezeichnet.

Flugdatenaufzeichnung

Das Luftfahrzeug war weder mit einem Flugdatenschreiber (FDR) noch mit einem Cockpit Voice Recorder (CVR) ausgestattet. Beide Aufzeichnungsgeräte waren nach den gültigen luftrechtlichen Regelungen nicht gefordert.

Zur Rekonstruktion des Flugweges standen der BFU GPS-Daten eines Kollisionswarngerätes zur Verfügung.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich rund 1 000 Meter südwestlich der Flugplatzgrenze von Detmold. Sie lag im Innenstadtbereich der Stadt Detmold innerhalb einer öffentlichen Grünfläche und nahm eine Grundfläche von ca. 15 x 10 Meter ein.

Der optisch unversehrte Rumpf stand auf einem 2 Meter breiten, öffentlichen Weg mit Nord-Süd-Ausrichtung. Der Bug der K 7 zeigte in Richtung 240 Grad. Die Rumpfspitze war an eine ca. 1,5 Meter hohe Mauer angelehnt.

Abgetrennte Flächen- und Leitwerksegmente waren über die Unfallstelle verstreut.

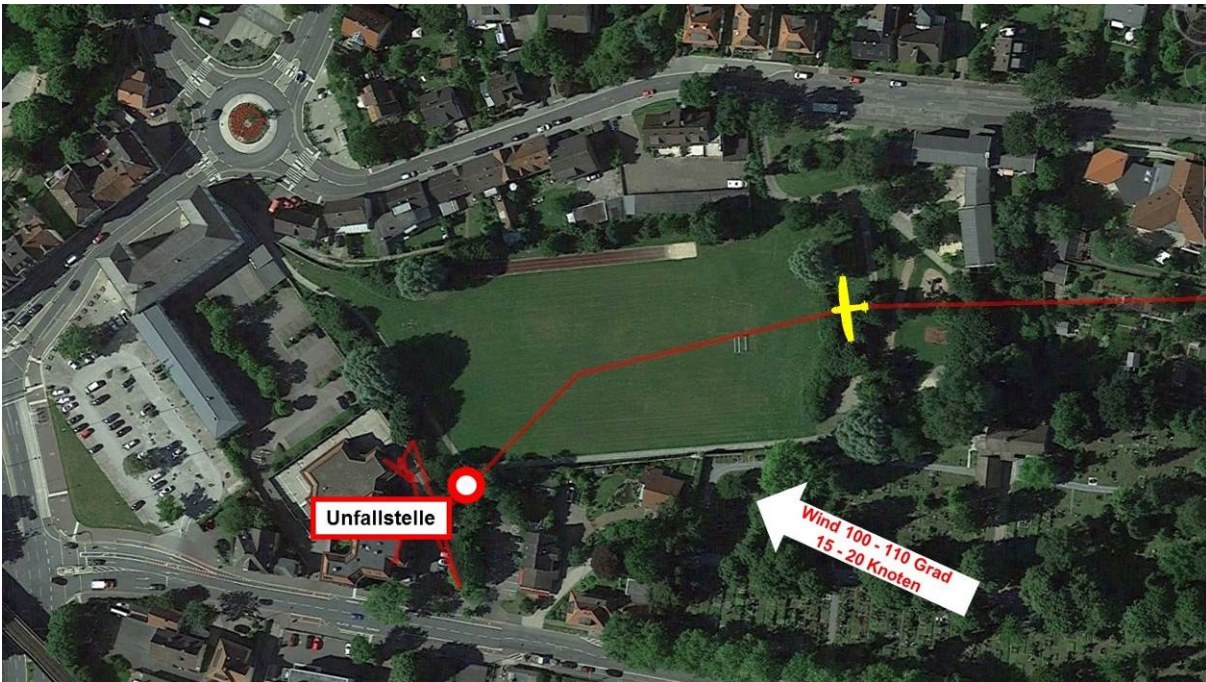
Die beiden Tragflächen waren jeweils rund 2 Meter beidseitig des Rumpfes abgetrennt. Die Leitwerke, mit Ausnahme des linken Höhenrudersegmentes, waren abgeschert.

Nördlich des Wracks standen zwei mittelgroße Bäume in einem Abstand von 10 Metern beidseitig des Weges, die jeweils an ihrer nördlichen Seite Beschädigungen aufwiesen.



Blick von Nordwesten auf die Unfallstelle

Quelle: BFU



Flugweg und Unfallstelle

Quelle: BFU/ Google Earth Kartenservice™

Der westlich stockende Baum hatte Einkerbungen in einer Höhe von ca. 3 Metern über dem Boden und der östliche Baum Kontaktsuren in einer Höhe von etwa einem Meter.

Nördlich der Endlage der K 7 befand sich eine viereckige, sportplatzartige Rasenfläche mit einer Diagonalen Länge von etwa 140 Metern.

Die Rasenfläche war von allen Seiten durch Gebäude und bis zu 25 Meter hohe Bäume umrahmt.

Auf der Rasenfläche fanden sich keine Rutsch-, Schleif- oder sonstige Spuren, die einem Segelflugzeug nach dessen Aufsetzen hätten zugeordnet werden können.

Zusätzliche Informationen

Die Segelflugsport-Betriebs-Ordnung (SBO) des Deutschen Aeroclubs (DAeC), Ausgabe Januar 2017, trifft unter Punkt 4.1.1 zum Fliegen in der Platzrunde folgende Aussage:

“Landeanflug und Landung sind nach den örtlichen Gegebenheiten durchzuführen. Der Landeanflug sollte stets von einer festgelegten Position quer ab vom Landezeichen begonnen werden. Nach Überfliegen der Position sollten keine Kreise oder Umkehrkurven geflogen werden.“

Untersuchungsführer: Klaus-Uwe Fuchs

Untersuchung vor Ort: Roland Karnbach

Braunschweig, den 20.06.2017

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