

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

| | |
|----------------------|--|
| Art des Ereignisses: | Unfall |
| Datum: | 07. Juli 2010 |
| Ort: | Görlitz |
| Luftfahrzeug: | Segelflugzeug |
| Hersteller / Muster: | Schempp-Hirth Flugzeugbau / Duo Discus |
| Personenschaden: | keiner |
| Sachschaden: | Luftfahrzeug schwer beschädigt |
| Drittschaden: | keiner |
| Informationsquelle: | Untersuchung durch BFU |
| Aktenzeichen: | BFU 3X091-10 |

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Der Segelflugzeugführer startete um 14:17 Uhr¹ in Begleitung eines Fluggastes im Windenstart auf der Startbahn 24 des Verkehrslandeplatzes Görlitz (EDBX) zu einem Thermiksegelflug.

Laut Aussage des Piloten versagte nach einer Flugzeit von ca. 20 Minuten bei einem Kreiswechsel die Seitenrudersteuerung. Die Seitenruderpedale waren in die vordere Position gerutscht. Nach dem Lösen der Verriegelung konnte er die Pedale zwar wieder nach hinten ziehen, aber nicht mehr arretieren. Die Pedale verblieben in der vorderen Position, die er mit den Füßen nicht mehr erreichen konnte.

Der Pilot flog im Geradeausflug ein Außenlandefeld nördlich des Flugplatzes an. Bei der Landung um 14:48 Uhr im ca. 1,5 m hohen Getreide wurde das Segelflugzeug schwer beschädigt.

Angaben zu Personen

Der 50-jährige Pilot war seit 13 Tagen Inhaber eines unbefristet gültigen Luftfahrerscheins für Segelflugzeugführer. Er besaß neben der Berechtigung als verantwortlicher Luftfahrzeugführer auf Segelflugzeugen die Berechtigung für den Windenstart (ST/WST).

Er war im Besitz eines flugmedizinischen Tauglichkeitszeugnisses Klasse 2, gültig bis 28. September 2011.

Seit dem Lizenzerwerb hatte der Pilot eine Gesamtflugerfahrung von 15 Stunden bei 15 Starts und Landungen erworben. Die Flugerfahrung auf dem Muster betrug 3:04 Stunden und drei Starts und Landungen.

Angaben zum Luftfahrzeug

Der Duo Discus ist ein doppelsitziges Segelflugzeug in Glasfaser/Kohlefaser (GFK/CFK)-Bauweise mit gedämpftem T-Höhenleitwerk, zweiteiligem Flügel mit Ansteckflügel und Einziehfahrwerk.

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

Das Luftfahrzeug war in Deutschland zum Verkehr zugelassen und wurde von einem Verein betrieben.

Die Betriebszeit betrug 2 124 Stunden. Die letzte Prüfung der Lufttüchtigkeit wurde am 21. März 2010 durchgeführt.

Meteorologische Informationen

Nach den Angaben der Flugleitung herrschten zum Unfallzeitpunkt Sichtflugwetterbedingungen (VMC). Die Sicht betrug mehr als 10 km und der Wind wehte aus 270° mit sechs Knoten. Der Bedeckungsgrad der Bewölkung betrug 4/8 bei einer Wolkenhöhe von 5 000 Fuß. Die Temperatur lag bei 24 °C.

Funkverkehr

Der Luftfahrzeugführer teilte dem Flugleiter des Flugplatzes Görlitz über Funk sein Problem und die Absicht einer Außenlandung mit. Nach der Außenlandung erfolgte eine weitere Meldung über den Ausgang der Landung. Der Funkverkehr wurde nicht aufgezeichnet.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich nördlich des Flugplatzes in einer Entfernung von ca. 1 000 m in einem Getreidefeld. An beiden Tragflächen war die Beplankung partiell eingerissen und die Beschlüge der Außenflügel waren gestaucht.

Die Seitenrudderpedalverstellung im vorderen Cockpit wurde von einem luftfahrttechnischen Betrieb untersucht. Bei der Untersuchung war eine sichere Verriegelung in allen Stellungen möglich.

Zusätzliche Informationen

Laut Flughandbuch ist die Verstellung der Pedale am Boden und im Flug möglich.

Für den vorderen Sitz gilt folgendes Verfahren: Bei der Verstellung nach vorne wird die Verriegelung durch Ziehen am T-Griff erreicht. Anschließend werden die Pedale mit den Fersen in die gewünschte Position geschoben, bis sie wieder eingerastet sind. Bei der Verstellung nach hinten wird das Seil mit dem T-Griff gezogen, bis die Pedale die gewünschte Stellung erreicht haben. Durch anschließendes kurzes Vor-

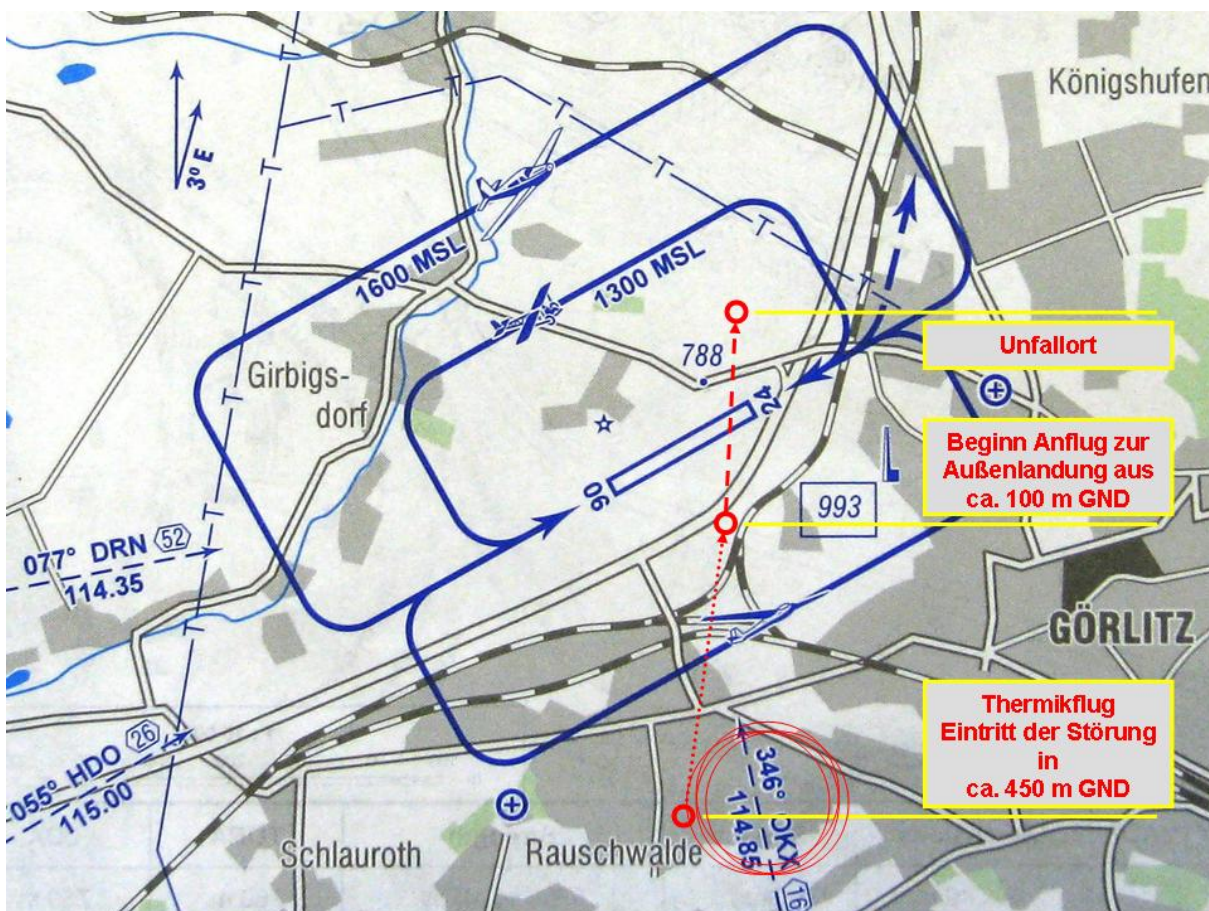
drücken der Pedale mit der Ferse (nicht mit der Fußspitze) rastet die Verriegelung mit deutlichem Klicken ein.

Untersuchungsführer: Jens Eisenreich

Untersuchung vor Ort: Reinhard Bölkow

Untersuchung Seitensteuerung: Reinhold Ruß

Anlagen



Skizze zum Flugverlauf

Quelle: Luftfahrthandbuch Deutschland / BFU



Unfallstelle

Foto: BFU



Seitenrudderpedale am vorderen Sitz

Foto: BFU

Die Untersuchung wurde in Übereinstimmung mit 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