

Untersuchungsbericht

3X169-0/07
März 2008

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

Identifikation

Art des Ereignisses: Unfall
Datum: 23. September 2007
Ort: Oberpfaffenhofen
Luftfahrzeug: Segelflugzeug
Hersteller / Muster: Glaser / DG 600
Personenschaden: ohne Verletzte
Sachschaden: Luftfahrzeug schwer beschädigt
Drittschaden: keiner
Informationsquelle: Untersuchung durch BFU

Nähe des Flugplatzes auf eine Containergarage und wurde dabei schwer beschädigt.



Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Am Flugplatz Oberpfaffenhofen wurde das Segelflugzeug für den Flugbetrieb aufgerüstet und nach Aussagen des Piloten danach eine Ruderkontrolle durchgeführt. Um 12:05 Uhr¹ startete das Segelflugzeug im Windenstart. Nach dem Ausklinken des Schleppseiles beobachteten Zeugen pumpartige Flugbewegungen des Segelflugzeuges. Der Pilot warf die Kabinenhaube ab und verließ das Flugzeug im Notabsprung. Unverletzt gelangte er am Rettungsfallschirm zu Boden. Das Segelflugzeug stürzte in der

Angaben zu Personen

Der 40-jährige Segelflugzeugführer war seit 1993 im Besitz einer Segelfluglizenz. Er verfügte über eine Gesamtflugerfahrung von ca. 700 Flugstunden, davon eine Stunde auf dem Muster. In den letzten 90 Tagen wurden von ihm vier Windenstarts durchgeführt.

Angaben zum Luftfahrzeug

Das Segelflugzeug DG 600 war zum Betrieb zugelassen. Die letzte Jahresnachprüfung fand am 07.10.06 statt. Es hatte eine Gesamtflugzeit von ca. 2268 Stunden, davon ca. 30 Stunden seit der letzten Jahresnachprüfung.

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

Meteorologische Informationen

Zur Unfallzeit herrschten Sichtwetterbedingungen mit geringer Bewölkung. Der Wind kam aus 200° mit 2-4 kt. Es lagen keine meteorologischen Besonderheiten vor.

Angaben zum Flugplatz

Der Flugplatz Oberpfaffenhofen verfügt über eine 2286 m lange Asphaltbahn in der Ausrichtung 04/22. Der Windenstart erfolgte im Grasbereich nördlich der Piste, parallel zur Bahn in Richtung 220°.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich in Höhe des Standortes der Schleppwinde, ca. 350 m nordwestlich der Bahn. Beim Aufprall auf dem Containerdach wurde der Rumpf im Bereich zwischen Kennzeichen und Tragflächenverbund abgeknickt. Die Tragflächen wurden teilweise schwer beschädigt. Die Kraftschlüssigkeit aller Ruderverbindungen konnte bei der technischen Untersuchung des Luftfahrzeuges festgestellt werden. Schwerpunkt und Beladung entsprachen den Handbuchvorgaben.

Bei der Demontage des Höhenruders war der automatische Ruderanschluss ordnungsgemäß in seinen Teilen verbunden und positioniert. Aufgrund der Aussage des Piloten, dass sich nach seinem normalen Windenstart das Segelflugzeug nur „wachsweich“ steuern ließ, wurde versucht, einen vermeintlichen Fehlschluss zu rekonstruieren. Nach mehreren Versuchen gelang es, die Anlenkung in der Führungskulisse so zu positionieren, dass nur eine eingeschränkte Steuerführung des Höhenruders möglich war und dabei das Höhenleitwerk montiert werden konnte. Diese fehlerhafte Positionierung verbunden mit der eingeschränkten Bedienführung des Höhenruders war jedoch im Rahmen der Ruderprobe eindeutig erkennbar.

Untersuchungsführer	Stahlkopf
Mitwirkung	Wolf