

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	18. Mai 2015
Ort:	Mönchsheide
Luftfahrzeug(e):	Segelflugzeug mit Klapptriebwerk
Hersteller / Muster:	Glaser-Dirks / DG-400
Personenschaden:	Eine Person schwer verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittschaden:	Geringer Flurschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch Beauftragte der BFU
Aktenzeichen:	BFU 15-0538-3X

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Der Pilot startete um 13:24 Uhr¹ erstmalig auf dem Muster im Eigenstart auf dem Segelfluggelände Mönchsheide in Richtung 280°. Zuvor hatte er gemeinsam mit einem Fliegerkollegen das Luftfahrzeug mit 20 Liter Kraftstoff betankt. Der Eigenstart verlief nach Zeugenaussagen ohne Besonderheiten und es wurde beobachtet, wie das Triebwerk etwa in der Mitte des Gegenanfluges abgeschaltet wurde. Es ist jedoch nicht vom Piloten eingefahren worden. In der Rekonstruktion des Flugweges über die Datenaufzeichnungen eines Flarm-Gerätes war dokumentiert worden, dass das Luftfahrzeug im Platzrundenbereich bis auf eine Flughöhe von ca. 450 m GND stieg. Anschließend wurde in Richtung 130° geradeaus weiter geflogen und Höhe abgebaut. Nach einer 90° Richtungsänderung nordwestlich von Bad Breisig flog es weiter in Richtung 220°. In Verlängerung der Startbahngrundlinie wurde erneut eine Rechtskurve geflogen und in Nordwestliche Richtung weitergeflogen. Von Zeugen wurde beobachtet, dass das Luftfahrzeug mit scheinbar zu langsamer Geschwindigkeit geflogen wurde. Aus einer Flughöhe von ca. 150 m kippte das Luftfahrzeug nach rechts ab und ging in einen steilen Bahnneigungsflug über. Es wurde beobachtet, wie es fast senkrecht in einem Waldgebiet unweit des Flugplatzes verschwand.



Unfallstelle

Foto: BFU

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

Das Luftfahrzeug wurde durch die Hinderniskollision zerstört und der Pilot wurde schwer verletzt.

Angaben zu Personen

Der 66-jährige Pilot war im Besitz eines unbefristet gültigen Luftfahrerscheins für Segelflugzeugführer. In seiner europäischen Lizenz (LAPL) waren die Berechtigungen „Winch“ und „Aero Tow“ eingetragen.

Sein flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 war bis 11.08.2015 gültig. Die Einschränkung VML (Brille ist mitzuführen) war darin eingetragen. Er besaß eine Gesamtflugerfahrung von ca. 180 Stunden. Auf dem betroffenen Muster hatte er bisher 46 Minuten geflogen und dabei zwei Flugzeugschleppstarts durchgeführt. Ein Start war am Vortag erfolgt und ein Start wurde im September 2014 durchgeführt. In der Startart Selbststart hatte er bisher 11 Starts auf anderen doppelsitzigen Mustern durchgeführt. In den letzten 90 Tagen hatte er auf Segelflugzeugen drei Flüge mit einer Flugzeit von ca. 1,5 Stunden absolviert.

Angaben zum Luftfahrzeug

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

Hersteller:	Glaser-Dirks
Baujahr:	1988
Werknummer:	4-229
Höchstgewicht:	480 kg
Gesamtflugzeit:	ca. 856 Std.
Triebwerk:	Rotax 505

Das Luftfahrzeug war in Deutschland zum Verkehr zugelassen und in Privatbesitz des Piloten. Die letzte Lufttüchtigkeitsprüfung erfolgte am 10.09.2014 und danach wurde zwei Starts mit einer Flugzeit von 46 Minuten durchgeführt.

Meteorologische Informationen

Zur Unfallzeit herrschten Sichtflugbedingungen mit 3/8 Bewölkung in 1700 ft. Der Wind kam aus Südwest mit 8-11 kt. Es lagen keine meteorologischen Besonderheiten vor.

Funkverkehr

Es bestand Funkverbindung zwischen dem Piloten und dem Flugleiter am Flugplatz. Es gab dabei keine Meldung über Besonderheiten oder Probleme während der Flugdurchführung.

Angaben zum Flugplatz

Das Segelfluggelände Mönchsheide verfügt über eine ca. 700 m lange Grasbahn in der Ausrichtung 10/28. Zur Unfallzeit war die Start- und Landerichtung 28 in Betrieb. Die Flugplatzhöhe beträgt 672 ft AMSL

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich in einem Waldgebiet östlich des Flugplatzes. Aus einem sehr steilen Bahnneigungsflug stürzte das Luftfahrzeug fast senkrecht in den Baumbestand. Die linke Tragfläche zerbrach bei der Hindernisberührung und blieb im Baumkronenbereich über der Unfallstelle hängen. Das Luftfahrzeug gelangte am Boden auf der Oberseite in seine Endlage. Das Leitwerk war abgedreht worden. Das Triebwerk war ausgefahren und das Fahrwerk wurde eingefahren aufgefunden. Bei der Kontrolle der Systeme wurde der Hauptschalter in der Stellung „ON“ und der Zündschalter in der Stellung „OFF“ vorgefunden.



Instrumentierung an der Unfallstelle

Foto: BFU

Der Brandhahn war geöffnet und wurde bei der Sicherung des Luftfahrzeuges geschlossen. Überprüfungen am Triebwerk ergaben keine technischen Probleme.

Bei der Untersuchung des Luftfahrzeuges konnten keine technischen Mängel festgestellt werden. Die vorgefundenen Brüche konnten dem Unfallhergang bei der Hinderisberührung im Baumbestand bzw. dem Aufprall auf dem Boden zugeordnet werden.

Untersuchungsführer: Stahlkopf

Untersuchung vor Ort: Klaas

Braunschweig den 14.12.2015

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