

Untersuchungsbericht

3X044-0/01
Januar 2002

Sachverhalt

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	01. Mai 2001
Ort:	Unterwössen
Luftfahrzeug:	Segelflugzeug
Hersteller / Muster:	Jubi Sportflugzeugbau / ASK 13
Personenschaden:	Luftfahrzeugführer und Fluggast tödlich verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittsschaden:	Flurschaden

Flugverlauf

Das Segelflugzeug startete an der Winde zu einem Thermikflug. An Bord befand sich auf dem vorderen Sitz ein Fluggast und auf dem hinteren Sitz der Luftfahrzeugführer. Das Luftfahrzeug kippte in einer Höhe von ca. 150 m über Grund nach rechts ab und prallte auf den Boden auf. Der Fluggast erlitt durch den Aufprall tödliche Verletzungen. Der Luftfahrzeugführer verstarb zwei Stunden nach dem Unfall im Krankenhaus.

Untersuchung

Der Flugunfall wurde vor Ort durch einen Beauftragten der BFU untersucht.

Der später tödlich verunglückte Fluggast hatte sich am Unfalltag gegen 09:30 Uhr beim Startleiter nach der Möglichkeit eines Rundfluges erkundigt. Aufgrund der ungünstigen Windverhältnisse wurde der Start auf den Nachmittag verschoben. Um 13:00 Uhr fragte er erneut

bei dem Startleiter nach und erzählte nach dessen Angaben, dass er vor mehreren Jahrzehnten in Österreich geflogen sei. Er wurde einem Fluglehrer zugeteilt. Die Startvorbereitungen wurden von niemandem verfolgt.

Es wurde beobachtet, dass das Segelflugzeug etwa fünf Minuten nach dem Start im Bereich des Gegenanfluges flog. Zunächst flog es einen Vollkreis nach links und kurvte danach mit sehr geringer Geschwindigkeit (geschätzt 60-70 km/h) sowie geringer Querneigung in einem lang gezogenen Rechtskreis in Richtung der Piste 24. Dann kurvte das Luftfahrzeug erneut nach rechts in nordöstliche Richtung. Nach den Angaben von Zeugen befand sich das weiter mit sehr geringer Fluggeschwindigkeit fliegende Segelflugzeug dabei in einer Höhe, aus der der Flugplatz nicht mehr erreichbar war. Nach einem halben Kreis, als das Luftfahrzeug einen nordöstlichen Kurs flog, nahm es plötzlich eine nahezu senkrechte Längsneigung ein und verschwand nach einer Vierteldrehung aus dem Blickfeld.

Der Aufprall erfolgte auf einer etwa 25 % geneigten, mit Gras bewachsenen Straßenböschung. Das Segelflugzeug hatte dabei eine Längsneigung von etwa 80°.

Die Untersuchung der Steuerung des Luftfahrzeuges ergab keine Hinweise auf technische Mängel.

Der Luftfahrzeugführer war im Besitz eines gültigen Luftfahrerscheines für Segelflugzeugführer sowie einer Lehrberechtigung. In seinem Luftfahrerschein befand sich ein Zusatzeintrag laut dem er eine Sehhilfe zu tragen und eine Ersatzbrille mitzuführen hatte. Er hatte eine Gesamtflugerfahrung von 825 Stunden, davon 328 Stunden auf Segelflugzeugen.

Im Rahmen der polizeilichen Ermittlungen wurde festgestellt, dass der Segelflugzeugführer zum Unfallzeitpunkt keine Sehhilfe getragen hatte.

Das Segelflugzeug war ordnungsgemäß zum Verkehr zugelassen. Die letzte Jahresnachprüfung war am 12.04.2001 durchgeführt worden. Die Gesamtbetriebszeit lag bei 3 099 Stunden.

Bei der letzten Wägung des Luftfahrzeuges am 18.03.99 in einem Luftfahrttechnischen Betrieb (LTB) wurde festgestellt, dass der Leergewichtschwerpunkt außerhalb des zulässigen Bereiches lag. Daraufhin war die Mindestzuladung für den vorderen Sitz von 65 kg auf 80 kg erhöht worden.

Die Berechnung der Flugmasse des Segelflugzeuges ergab, dass diese zum Unfallzeitpunkt 510 kg betrug, und damit 30 kg über der höchstzulässigen Abflugmasse lag. Das Gewicht des auf dem vorderen Sitz sitzenden Fluggastes einschließlich Fallschirm betrug 78 kg.

Zum Unfallzeitpunkt herrschte Föhnwetterlage. Der Wind kam aus 240° mit 8-10 Knoten. Bedingt durch die Wetterlage traten nach Zeugenangaben, insbesondere im Bereich der Unfallstelle, teilweise starke Turbulenzen auf.

Die Obduktion ergab keine Hinweise auf eine eventuelle gesundheitliche Beeinträchtigung des Luftfahrzeugführers. Das Ergebnis der Blutalkoholbestimmung war negativ.

Eine Auswertung der fliegerärztlichen Unterlagen ergab, dass der Luftfahrzeugführer zum Zeitpunkt der Tauglichkeitsuntersuchung altersbedingt weitsichtig war.

Beurteilung

Die Zeugenangaben zum Flugverlauf deuteten darauf hin, dass der Luftfahrzeugführer versuchte Thermikanschluss zu finden. Zu diesem Zeitpunkt befand sich das Segelflugzeug in geringer Höhe über Grund.

Es wurde festgestellt, dass das Segelflugzeug zum Unfallzeitpunkt überladen war. Dies führte zu einem Anstieg der Überziehgeschwindigkeit des Luftfahrzeuges.

Die Mindestzuladung auf dem vorderen Sitz wurde um zwei Kilogramm unterschritten. Der Fluggewichtschwerpunkt lag jedoch innerhalb der zulässigen Grenzen.

Es ist nicht auszuschließen, dass die herrschenden Turbulenzen zum Abkippen des Luftfahrzeuges beitrugen.

Der Luftfahrzeugführer benötigte nach den fliegerärztlichen Unterlagen zum Lesen der Karte oder Ablesen der Instrumente eine Brille. Die Einschätzung der Fluglage bzw. Fluggeschwindigkeit nach dem Horizontbild sollte ihm jedoch auch ohne Brille uneingeschränkt möglich gewesen sein.

Schlussfolgerungen

Der Flugunfall ist darauf zurückzuführen, dass der Luftfahrzeugführer

sich nicht rechtzeitig zum Abbruch der Thermiksuche entschloss,

die Überziehgeschwindigkeit des Segelflugzeuges nicht beachtete.

Untersuchungsführer Friedemann

Untersuchung vor Ort Rachi