

Untersuchungsbericht

3X444-0/97
November 1999

Sachverhalt

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	05. Oktober 1997
Ort:	nahe Eßlingen
Luftfahrzeug:	Segelflugzeug
Hersteller / Muster:	Grob G-103 A
Personenschaden:	Luftfahrzeugführer tödlich verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittschaden:	Forstschaden

Flugverlauf

Während eines Ausbildungsfluges im Alleinflug geriet das Segelflugzeug im Endanflug in eine unkontrollierte Fluglage. Bei dem Aufprall in einem Waldgebiet erlitt der Luftfahrzeugführer tödliche Verletzungen. Das Segelflugzeug wurde zerstört.

Untersuchung

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

Die Startrichtung war 310°. Es war geplant, dass der Flugschüler entgegen der Startrichtung landen sollte, da er am Unfalltag bei den vorangegangenen vier Flügen am Doppelsteuer nach Einschätzung der Fluglehrer Schwierigkeiten mit der Landeinteilung in Richtung 310° hatte. Seinen fünften Start hatte der Flugschüler im Alleinflug nach diesem Verfahren ohne Probleme absolviert.

Gegen 14:52 Uhr startete der Flugschüler erneut zu einem Alleinflug. Es wurde beobachtet, dass er nach

einem problemlosen Windenstart (Ausklinkhöhe 250-300 m) eine Linksplatzrunde flog. Im Bereich des Gegenanfluges wurden mehrere Vollkreise des Segelflugzeuges beobachtet.

Nachdem er einen größeren Kreis über dem Flugplatz geflogen hatte, steuerte der Luftfahrzeugführer die Position der Rechtsplatzrunde zur Landung in Richtung 130° an. Er meldete das Erreichen der Position über Funk. Danach kurvte das Segelflugzeug in den Quer- und den Endanflug 13.

Nach den vorliegenden Zeugenaussagen wurden im Endanflug die Bremsklappen nicht ausgefahren. Weiter wurde beobachtet, dass das Segelflugzeug plötzlich die Nase hochnahm und leicht nach rechts kurvte. Der am Boden stehende Fluglehrer gab nach eigenen Angaben daraufhin über Funk Anweisung zu drücken. Durch den Flugschüler erfolgte keinerlei Reaktion. Das Segelflugzeug kippte bei gleichzeitiger rechter Querneigung nach vorn ab, verschwand kurzzeitig hinter Bäumen und wurde dann beobachtet, als es in einer Höhe von etwa 20 m über Grund erneut in den überzogenen Flugzustand geriet, nach vorn abkippte und in einem Waldgebiet auf den Boden aufprallte.

Die Untersuchung des Luftfahrzeuges ergab, dass der linke Tragflügel durch Baumberührung abgetrennt worden war. Das Segelflugzeug war zunächst in Rückenlage auf den Boden aufgeprallt und dann in Normallage zum Stillstand gekommen. Sämtliche Brüche und Verformungen, insbesondere an der Steuerung des Luftfahrzeuges, waren aufprallbedingt entstanden.

Der Flugschüler hatte zum Unfallzeitpunkt eine Gesamtflugerfahrung von etwa 31 Stunden, davon ca. 12 Stunden auf dem Muster G-103. Etwa 8 Flugstunden hatte er im Alleinflug durchgeführt, davon ca. 6 Stunden auf ASK-21, 1 Stunde auf Club-Astir und weniger als eine halbe Stunde auf G-103. Der erste

Alleinflug in dem örtlichen Verein wurde am 03.10.97 durchgeführt. Die letzte Fliegertauglichkeitsuntersuchung war am 06.05.1997.

Die Gesamtbetriebszeit des Luftfahrzeuges betrug zum Unfallzeitpunkt 1 717 Stunden.

Die Obduktion ergab keine Anhaltspunkte für eine gesundheitliche Beeinträchtigung des Luftfahrzeugführers. Seitens der Obduzenten wurde jedoch empfohlen, feingewebliche Untersuchungen durchführen zu lassen, um eine gesundheitliche Beeinträchtigung des Segelflugzeugführers ausschließen zu können. Durch die BFU wurde eine solche Untersuchung am 03.12.1997 in Auftrag gegeben.

Beurteilung

Das Segelflugzeug war ordnungsgemäß zum Verkehr zugelassen und nachgeprüft.

Bei der Untersuchung des Luftfahrzeuges wurden keine technischen Mängel festgestellt.

Fluggewicht und Schwerpunktage befanden sich innerhalb der zulässigen Grenzen.

Zum Unfallzeitpunkt herrschten gute Sichtwetterbedingungen. Der Wind kam aus 030° mit 1-2 Knoten Geschwindigkeit.

Die Ergebnisse der beim Institut für gerichtliche Medizin der Universität Tübingen in Auftrag gegebenen histologischen sowie toxikologischen Untersuchung liegen der BFU nicht vor. Aus diesem Grund konnte nicht mit letzter Sicherheit eine gesundheitliche Beeinträchtigung des Luftfahrzeugführers ausgeschlossen werden.

Schlussfolgerungen

Der Flugunfall ist darauf zurückzuführen, dass die Überziehggeschwindigkeit des Segelflugzeuges unterschritten wurde. Eine eventuelle gesundheitliche Beeinträchtigung des Luftfahrzeugführers ist nicht auszuschließen.

Untersuchungsführer Friedemann

Untersuchung vor Ort Riedel