

# Untersuchungsbericht

3X176-0/01  
Dezember 2002

## Identifikation

Art des Ereignisses: Unfall  
Datum: 22. Juli 2001  
Ort: Buchenbach  
Luftfahrzeug: Segelflugzeug  
Hersteller / Muster: Glasflügel/CI-Libelle  
Personenschaden: Segelflugzeugführer tödlich verletzt  
Sachschaden: Luftfahrzeug zerstört  
Drittsschaden: Flurschaden  
Informationsquelle: Untersuchung durch BFU

Versuche, über Flugfunk mit dem Segelflugzeugführer in Kontakt zu kommen, blieben erfolglos.

Durch einen Hubschrauber des Such und Rettungsdienstes (SAR) wurde am 24.07.2001 um 06:42 Uhr in einem Waldgebiet, südlich der Gemeinde Buchenbach, Ortsteil Falkensteig, das vermisste Segelflugzeug gefunden.

Bei der Flugwegrekonstruktion wurde festgestellt, dass der Segelflugzeugführer an einer Hangkante östlich des Segelfluggeländes versucht hatte thermischen Aufwind zu finden und es dabei zur Kollision mit Bäumen gekommen war. An der Unfallstelle wurde der Segelflugzeugführer tödlich verletzt vorgefunden und das Segelflugzeug war durch den senkrechten Aufprall auf dem Boden zerstört worden.

## Sachverhalt

### Ereignisse und Flugverlauf

Die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) wurde am 23.07.2001 um 09:30 Uhr<sup>1</sup> von der Landespolizeidirektion Freiburg über ein vermisstes Segelflugzeug informiert.

Das Segelflugzeug war am 22.07.2001 gegen 12:38 Uhr vom Segelfluggelände Kirchzarten aus im Windenschlepp zu einem Überlandflug gestartet und nicht zum Flugplatz zurückgekehrt. Eine Landemeldung des Segelflugzeugführers lag dem Verein nach Beendigung des Flugbetriebes nicht vor und alle

### Angaben zu Personen

Der Segelflugzeugführer war im Besitz einer gültigen Erlaubnis und verfügte über eine Gesamtflugerfahrung von ca. 391 Flugstunden auf Segelflugzeugen. Auf dem Muster konnten 235 Flugstunden nachgewiesen werden und in den letzten 12 Monaten wurden von ihm 23 Flüge mit Segelflugzeugen durchgeführt.

### Angaben zum Luftfahrzeug

Das Segelflugzeug war ordnungsgemäß zum Betrieb zu gelassen und befand sich im Besitz des Segelflugzeugführers. Die Gesamtflugzeit des Luftfahrzeuges betrug 2683 Stunden und die letzte Jahresnachprüfung erfolgte am 08. März 2001. Die Beladung des Luftfahrzeuges entsprach den Vorgaben des

---

<sup>1</sup> Alle angegebenen Zeiten, soweit nicht anders bezeichnet, entsprechen UTC

Herstellers und der Schwerpunktbereich war im zulässigen Bereich.

#### Meteorologische Informationen

Zur Zeit der Flugdurchführung herrschten am Segelfluggelände Kirchzarten gute Sichtflugwetterbedingungen mit geringer Bewölkung in 5000 ft, Sichten über 10 km und ein schwacher Wind mit 6 kt aus 330°. Die Lufttemperatur betrug 28 °C.

#### Flugdatenaufzeichnung

Während des Fluges wurde ein Satellitennavigationsgerät vom Muster Volkslogger im Segelflugzeug mitgeführt. Dieses Gerät hatte den Flugweg des Segelflugzeuges aufgezeichnet. Aus den Flugwegdaten ergibt sich eine Flugzeit von ca. 2 Minuten. Es war der zweite Start für den Segelflugzeugführer an diesem Tag. Er versuchte, wie beim ersten Start, an dem Hanggelände ca. 3 km östlich des Segelfluggeländes Thermik zu finden. Nach dem Windenstart erreichte das Segelflugzeug eine Ausklinkhöhe von ca. 400 m. Es erfolgte der Abflug in Richtung Osten mit einer Fluggeschwindigkeit von ca. 105 km/h über Grund. Beim Erreichen des Hangbereiches verringerte das Segelflugzeug die Fluggeschwindigkeit auf unter 80 km/h und begann eine Linkskurve zu fliegen. Beim Kurvenflug kam es zur Hindernisberührung mit dem Baumbestand am Hang und infolgedessen stürzte das Segelflugzeug in den Wald.

#### Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Das Wrack des Segelflugzeuges wurde in fast senkrechter Lage zwischen den Bäumen an einem steilen Berghang gefunden. Der Baumbestand hatte eine Höhe von ca. 10 Metern. Eine ca. 2 m breite und 15 m lange Schneise in Richtung 310° führte zur Aufprallstelle. Die Spuren am Segelflugzeug zeigten, dass eine erste Berührung mit den Bäumen durch die Spitze des rechten Tragflügels erfolgte. Nach dem Aufprall auf dem Boden wurde der Segelflugzeugführer zwischen Armaturenbrett und Hauptholmbereich des Tragflügels eingeklemmt.

Bei Untersuchung des Segelflugzeuges wurden keine Beeinträchtigungen der Steuereinrichtungen des Segelflugzeuges festgestellt. Alle Brüche oder Beschädigungen konnten dem Aufprall im Baumbestand bzw. Boden zugeordnet werden. An Bord des Segelflugzeuges wurde ein Notsender (ELT) gefunden, der ausgeschaltet war.

Eine Funktionsüberprüfung zeigte, dass die Betriebsbereitschaft des Gerätes nach dem Einschalten gegeben war.

#### Medizinische und pathologische Angaben

Bei der Bergung des Segelflugzeugführers fielen als Verletzungen nur die offenen Brüche der Schienbeine auf. Bei der Obduktion der Leiche wurde festgestellt, dass der Segelflugzeugführer in Folge eines Schädelbruchs verstorben ist.

## Beurteilung

Bei guten Wetterbedingungen versuchte der Segelflugzeugführer mit seinem Segelflugzeug thermischen Aufwind an einem nahe gelegenen bewaldeten Berghang zu finden. Bei der Startvorbereitung zum zweiten Start an diesem Tag, sowie beim Windenstart und dem weiteren Flugverlauf wurden keine Besonderheiten festgestellt.

Der Absturz des Segelflugzeuges selbst wurde nicht beobachtet bzw. bemerkt. Aufgrund des nicht aktivierten Notsenders konnte das Wrack des Segelflugzeuges erst am 24.07.2001 gefunden werden. Technische Mängel am Luftfahrzeug wurden nicht festgestellt.

## Schlussfolgerungen

Der Flugunfall ist darauf zurückzuführen, dass der Segelflugzeugführer bei der Annäherung an ein bewaldetes Hanggelände seine Höhe und die Hindernisfreiheit falsch eingeschätzt hatte und es zur Baumberührung des Luftfahrzeuges kam.

Untersuchungsführer      Stahlkopf

Untersuchung vor Ort      Pilz