

# Untersuchungsbericht

3X072-0/02  
Dezember 2002

## Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	20. Mai 2002
Ort:	Hoffenheim
Luftfahrzeug:	Segelflugzeug
Hersteller / Muster:	Glasflügel / Kestrel
Personenschaden:	Segelflugzeugführerin tödlich verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittsschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU

Bei diesem Überlandflug erreichte die Segelflugzeugführerin nicht wieder den Startplatz in Sinsheim. Sie landete nach ca. 5 Stunden Flugzeit auf dem ca. 54 km entfernt gelegenen Segelfluggelände Bensheim. Um wieder nach Sinsheim zu gelangen, startete sie im Flugzeugschlepp erneut um 16:50 Uhr. Im Anflug auf Sinsheim, in der Nähe der Ortschaft Hoffenheim, erkannte die Segelflugzeugführerin, dass die Flughöhe zum Erreichen des 4 km entfernten Segelfluggeländes nicht ausreichte und wollte auf einem Ackergelände außenlanden. Bei der Außenlandung bekam ein Tragflügel Bodenberührung und das Segelflugzeug überschlug sich am Boden. Die Segelflugzeugführerin wurde dabei tödlich verletzt und das Segelflugzeug zerstört.

## Sachverhalt

### Ereignisse und Flugverlauf

Die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) wurde am 20.05.2002 um 18:30 Uhr<sup>1</sup> von der Polizeidirektion Heidelberg über den Flugunfall mit einem Segelflugzeug in der Nähe von Hoffenheim informiert. Zwei Beauftragte wurden mit der Untersuchung vor Ort beauftragt.

Vom Segelflugplatz Sinsheim aus sollte im Rahmen eines lokalen Segelflugwettbewerbes ein Streckenflug über 303,4 km geflogen werden.

### Angaben zu Personen

Die verantwortliche Segelflugzeugführerin war im Besitz einer gültigen Erlaubnis. Sie hatte eine Flugerfahrung von 153 Flugstunden auf Segelflugzeugen, davon ca. 40 Flugstunden auf dem Unfallmuster. In den letzten 90 Tagen wurden von ihr 28 Flugstunden auf Segelflugzeugen geflogen.

### Angaben zum Luftfahrzeug

Das Segelflugzeug war im Privatbesitz der Familie der Segelflugzeugführerin und ordnungsgemäß zum Betrieb zugelassen. Die letzte Jahresnachprüfung fand im Juli 2001 statt. Das Segelflugzeug hatte eine Gesamtbetriebszeit von 1950 Stunden.

### Meteorologische Informationen

Zur Unfallzeit herrschten gute Sichtflugbedingungen ohne meteorologische Besonderheiten.

---

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

#### Flugdatenaufzeichnung

Im Segelflugzeug wurde ein Satellitennavigationsgerät mitgeführt. Der Flugweg des Segelflugzeuges wurde damit aufgezeichnet und konnte ausgewertet werden.

#### Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle lag auf einem ebenen Ackergelände unmittelbar am nordwestlichen Ortsrand von Hoffenheim. Deutlich erkennbar waren die Aufschlagmarken des linken Tragflügelendes und der Rumpfspitze. Beide Spuren waren ca. 8 m voneinander entfernt und zeigten, dass es nach der Bodenberührung des Tragflügels zu einem heftigen Überschlag des Segelflugzeuges gekommen war. Bei diesem Vorgang wurde der Kabinenbereich zerstört, der Tragflügelverband aus dem Rumpf gerissen und die Rumpfröhre im Bereich der Kennzeichnung zerbrach. Der Bremsfallschirm des Segelflugzeuges war während des Landevorganges nicht aktiviert worden und wurde im nicht entfalteten Zustand ca. 8 m vom Segelflugzeug entfernt gefunden. Die Instrumente waren größtenteils so zerstört, dass ihre Funktionsweise nicht zu überprüfen war. Am Höhenmesser war das QNH von 1020 hPa eingestellt und die Höhenmesseranzeige stand auf 160 m. Die Geländehöhe am Unfallort betrug 155 m MSL. Die Segelflugzeugführerin wurde angeschnallt vorgefunden.

#### Medizinische und pathologische Angaben

Eine Obduktion wurde durchgeführt. Anzeichen für eine gesundheitliche Beeinträchtigung der Segelflugzeugführerin während des Fluges konnten nicht festgestellt werden.

## Beurteilung

Die Segelflugzeugführerin startete im Flugzeugschlepp von Bensheim und ließ sich auf eine Ausklinkhöhe von ca. 1600 m MSL schleppen, um nach Sinsheim zu gelangen. Die Flugwegauswertung des Satellitennavigationsgerätes und die Zeugenaussagen am Unfallort ergaben, dass sich das Segelflugzeug in geringer Flughöhe der Ortschaft Hoffenheim näherte und ein Überfliegen der Ortschaft nicht zu erwarten war. Kurz vor Erreichen der Bebauung wurde eine Linkskurve eingeleitet, um eine Außenlandung auf einem Ackergelände durchzuführen. Dabei bekam die linke Tragflügelspitze Bodenberührung.

Der Entschluss zur Außenlandung erfolgte sehr spät, obwohl die vorhandenen Geländebedingungen für ein rechtzeitiges Einleiten einer Außenlandung geeignet gewesen waren. Eine Landeinteilung wurde nicht durchgeführt und es ist zu vermuten, dass aus einer Umkehrkurve auf dem Ackergelände außengelandet werden sollte. Die Höhenmessereinstellung zeigte der Segelflugzeugführerin einen Wert von 160 m an. Die wahre Höhe über Grund musste von ihr unter Zuhilfenahme des gültigen QNH-Wertes (1015 hPa) geschätzt werden. Am Höhenmesser wurde eine Einstellung von 1020 hPa vorgefunden.

Bei der technischen Untersuchung des Segelflugzeuges wurden keine Mängel festgestellt. Alle vorgefundenen Brüche konnten dem Aufprall auf dem Boden zugeordnet werden.

## Schlussfolgerungen

Der Flugunfall ist darauf zurückzuführen, dass sich die Segelflugzeugführerin zu spät für eine Außenlandung entschlossen hatte und das Segelflugzeug beim Kurvenflug in geringer Flughöhe mit einem Tragflügel Bodenberührung bekam. Die Flughöhe und die Hindernisfreiheit wurden dabei von ihr falsch eingeschätzt.

Untersuchungsführer      Stahlkopf