

# Untersuchungsbericht

3X027-0/04  
Mai 2005

## Identifikation

Art des Ereignisses: Unfall  
Datum: 25. April 2004  
Ort: Oberdigisheim  
Luftfahrzeug: Segelflugzeug  
Hersteller / Muster: R-Schneider / LS 4  
Personenschaden: Segelflugzeugführerin tödlich  
verletzt  
Sachschaden: Luftfahrzeug zerstört  
Drittsschaden: keiner  
Informationsquelle: Untersuchung durch BFU

## Angaben zu Personen

Die Segelflugzeugführerin war seit dem 14.06.2000 im Besitz eines Luftfahrerscheins für Segelflugzeuge und besaß eine Flugerfahrung von ca. 216 Stunden. Auf dem Unfallmuster hatte sie ca. 92 Stunden geflogen. In den letzten 90 Tagen erfolgten 6 Starts mit einer Flugzeit von 3:36 Stunden.

## Angaben zum Luftfahrzeug

Das Muster LS 4 ist ein einsitziger, freitragender Mitteldecker in GFK-Bauweise mit Einziehfahrwerk. Das Segelflugzeug war in Privatbesitz der Familie der Segelflugzeugführerin und ordnungsgemäß zum Betrieb zugelassen. Es hatte eine Gesamtbetriebszeit von 2145 Stunden. Die letzte Jahresnachprüfung fand im März 2004 statt.

## Sachverhalt

### Ereignisse und Flugverlauf

Das Segelflugzeug startete am Unfalltag gegen 11:00<sup>1</sup> Uhr vom Segelflugplatz Kirchheim/Teck-Hahnweide im Flugzeugschlepp zu einem Überlandflug. Nach fast einer Stunde Flugzeit, ca. 60 km südwestlich vom Startplatz entfernt in der Nähe der Ortschaft Oberdigisheim, wollte die Segelflugzeugführerin eine Außenlandung durchführen. Es wurde von Zeugen beobachtet, wie das Segelflugzeug beim Anflug auf ein ausgewähltes Landefeld aus geringer Höhe abkippte. Das Segelflugzeug war ins Trudeln geraten und prallte fast senkrecht auf den Boden. Die Segelflugzeugführerin wurde dabei tödlich verletzt und das Segelflugzeug zerstört.

### Meteorologische Informationen

Zur Unfallzeit herrschten gute Sichtflugbedingungen mit 3/8 Bewölkung in 2700 ft und 6/8 in 3900 ft. Der Wind kam aus Richtungen um 40° - 80° mit ca. 7 kt. Es lagen keine meteorologischen Besonderheiten vor.

### Flugdatenaufzeichnung

Während des Überlandfluges wurde ein Logger vom Muster LX 20 mitgeführt, der den Flugweg aufzeichnete. Beim Aufprall auf den Boden wurde das Gerät stark beschädigt. Eine Rekonstruktion der Flugwegdaten war deshalb nicht möglich.

### Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle lag am östlichen Ortsrand von Oberdigisheim an einem nach Westen abfallenden Hanggelände in einem ca. 40 m breiten Streifen, der mit Busch- und Strauchwerk sowie mit kleineren Bäumen bewachsen war. Beim steilen Aufprall auf den Boden wurde der Cockpitbereich des Segelflugzeuges

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

zertrümmert, Tragflächen und Rumpf blieben jedoch miteinander verbunden. Ca. einen Meter vor dem Leitwerk war die Rumpfröhre durch den Aufprall abgedreht worden. Das Fahrwerk wurde ausgefahren und verriegelt vorgefunden. Bei der Untersuchung des Wracks konnten die Verbindungen aller Steuerteile nachvollzogen werden und die Kontrolle der Steuerorgane ergab, dass die vorgefundenen Brüche auf den Aufprall zurückzuführen waren.

Medizinische und pathologische Angaben

Es wurde eine Obduktion durchgeführt. Anzeichen für gesundheitliche Beeinträchtigungen oder Störungen der Handlungsfähigkeit der Segelflugzeugführerin während des Fluges konnten dabei nicht festgestellt werden.

## Beurteilung

Die Segelflugzeugführerin startete zum Überlandflug, nachdem sie in den letzten 30 Tagen mehrere Starts durchgeführt hatte. Ihre Gesamtflugerfahrung auf Segelflugzeugen, die Erfahrung auf dem Muster und die Inübunghaltung waren ausreichend.

Technische Mängel am Luftfahrzeug konnten nicht festgestellt werden.

Zeugen gaben an, dass das Segelflugzeug in der letzten Flugphase aus einer Flughöhe von ca. 50 m über Grund in einer Kurvenflugbewegung abkippte und ins Trudeln fiel. Der Flugweg zum Außenlandefeld führte dabei hinter einem nach Westen abfallenden Hanggelände entlang. Bei der Windrichtung aus 40° - 80° flog das Segelflugzeug somit im ausgeprägten Lee des orographischen Hindernisses. Unter diesen Bedingungen war hier mit Windscherungen und erhöhtem Sinken zu rechnen. Beim Anflug zum Außenlandegelände wurde die Leewirkung während des Flugweges falsch eingeschätzt. Das Segelflugzeug wurde in dieser Phase mit zu geringer Geschwindigkeit geflogen und beim Kurvenflug die Überziegeschwindigkeit unterschritten. Als Folge des Strömungsabrisses geriet das Segelflugzeug aus geringer Höhe ins Trudeln und prallte mit starker Längsneigung auf dem Boden auf.

## Schlussfolgerungen

Der Flugunfall ist darauf zurückzuführen, dass während der Landevorbereitung zum Anflug auf das Außenlandegelände das Segelflugzeug mit zu geringer Fluggeschwindigkeit geflogen wurde und das Segelflugzeug ins Trudeln geriet. Aufgrund der zu geringen Flughöhe war ein erfolgreiches Ausleiten des überzogenen Flugzustandes nicht mehr möglich.

Untersuchungsführer	Stahlkopf
Mitwirkung	Pilz