

Untersuchungsbericht

Der Untersuchungsbericht wurde gemäß § 18 FIUUG summarisch abgeschlossen, d.h. ausschließlich mit Darstellung der Fakten.

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	8. Mai 2016
Ort:	Windisch Bockenfeld
Luftfahrzeug:	Segelflugzeug
Hersteller / Muster:	Grob / G 103 „TWIN II“
Personenschaden:	eine Person schwer verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug schwer beschädigt
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch Beauftragte der BFU
Aktenzeichen:	BFU 16-0528-3X

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Das Segelflugzeug startete um 11:24 Uhr¹ im Windenschlepp, mit einem Fluglehrer und einem Flugschüler an Bord, zu einem Ausbildungsflug auf der Piste 08 des Segelfluggeländes Leuzendorf. Es war für die Besatzung mit dem gleichen Segelflug-

¹ Alle angegebenen Zeiten, soweit nicht anders bezeichnet, entsprechen Ortszeit

zeug der zweite Start an diesem Tag. Das Segelflugzeug erreichte eine Ausklinkhöhe von ca. 390 m über Grund und der weitere Flug wurde in der westlichen Umgebung des Flugplatzes fortgesetzt.

Nach einer Stunde Flugzeit näherte sich das Segelflugzeug dem Flugplatz von Südwesten, um zu landen. Zeugen beobachteten, wie es zur Landeinteilung direkt in den rechten Queranflug für die Piste 08 anflug. Um den Anflug abzukürzen flog es anschließend schräg in Richtung Nordosten.

Nach dem Eindrehen in den Endanflug erkannte der Fluglehrer nach eigenen Angaben, dass die Anflughöhe zum Erreichen der Landebahn nicht ausreichte, weil im Anflug ein kleiner Wald zu überfliegen war und der starke Ostwind den Anflug erschwerte.



Unfallstelle

Foto: Polizei

Er entschloss sich nach eigener Aussage in ca. 70 m Höhe und ca. 200 m vor Erreichen des Waldes, eine Außenlandung durchzuführen. Dazu flog er eine Rechtskurve in Richtung Süden. In Verlängerung seines Landeanfluges zur Außenlandung befand sich eine quer zur Anflugrichtung verlaufende Stromleitung. Bei der Landung in einem Getreidefeld mit ca. 60-70 cm hohem Bewuchs kam es zum harten Aufsetzen

des Segelflugzeuges und es wurde am Boden abrupt um ca.180° um die Hochachse gedreht.

Das Luftfahrzeug wurde schwer beschädigt und der Flugschüler wurde schwer verletzt.

Angaben zu Personen

Der 50-jährige Fluglehrer war seit 1982 im Besitz eines unbefristet gültigen Luftfahrerscheins für Segelflugzeugführer. Er besaß die Berechtigungen zum Führen von Segelflugzeugen und Reisemotorseglern. Die Lehrberechtigung hatte eine Gültigkeit bis 31. Dezember 2018. Sein flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 war bis 18. Oktober 2016 gültig.

Der Flugzeugführer hatte ca. 1 770 Flugstunden auf Segelflugzeugen geflogen. Auf dem betroffenen Muster hatte er eine Flugerfahrung von ca. 281 Flugstunden. In den letzten 90 Tagen hatte er 4:35 Stunden auf Segelflugzeugen geflogen.

Angaben zum Luftfahrzeug

Bei dem Segelflugzeug G 103 „TWIN II“ handelt es sich um ein doppelsitziges Segelflugzeug in Kunststoffbauweise mit 17,5 m Spannweite und festem Fahrwerk.

Hersteller:	Grob
Baujahr:	1981
Werknummer:	3595
Höchstgewicht:	580 kg
Gesamtflugzeit:	ca. 5 577 Std.

Das Luftfahrzeug war in Deutschland zum Verkehr zugelassen und befand sich in Vereinsbesitz. Die letzte Lufttüchtigkeitsprüfung erfolgte am 07.02.2016.

Meteorologische Informationen

Laut Angaben der Flugleitung betrug die Sicht mehr als 10 km, die Wolkenbasis lag bei sehr geringem Bedeckungsgrad höher als 5 000 ft.

Der Wind wehte sehr böig aus 090° mit bis zu 20 Knoten. Die Temperatur betrug am Boden 24 °C und der Luftdruck (QNH) lag bei 1 026 hPa.

Angaben zum Flugplatz

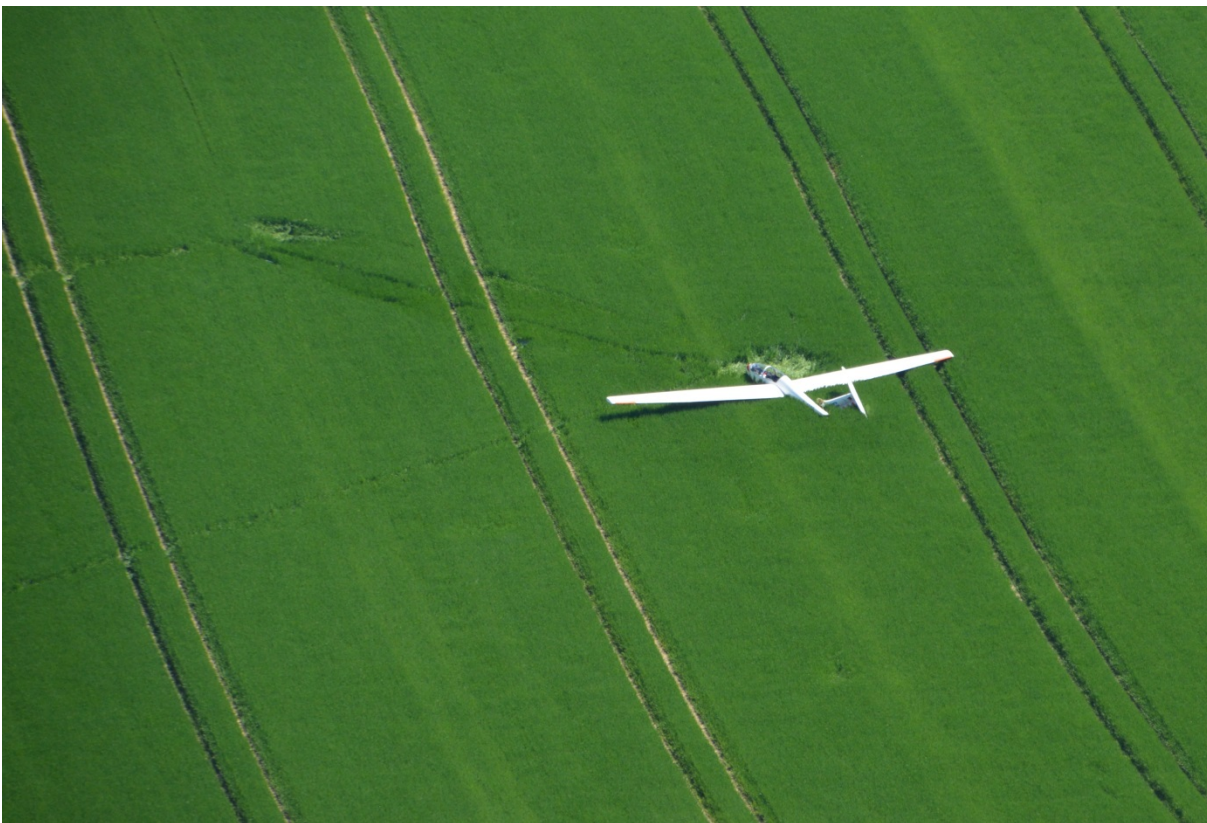
Das Segelfluggelände Leuzendorf verfügt über eine 1 000 m lange und 50 m breite Grasbahn in der Ausrichtung 080°/260°. Das Flugplatzgelände liegt in einer Höhe von 1 512 ft AMSL. Die Landung des Segelflugzeuges sollte auf der Piste 08 erfolgen.

Flugdatenaufzeichnung

Der Flug des Segelflugzeuges konnte anhand von aufgezeichneten Flugwegdaten ausgewertet werden.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Der erste Aufsetzpunkt des Segelflugzeuges am Boden befand sich ca. 600 m vor dem Beginn der Piste 08.



Erste Bodenberührung und Endlage des Segelflugzeuges

Bild: Polizei

Am Luftfahrzeug wurden schwere Strukturschäden an den Tragflächen, dem Fahrwerk und der Kabinenhaube festgestellt. Ca. 40 cm hinter dem Flugzeug-Kennzeichen war die Rumpfröhre abgedreht. Bei der Untersuchung des Luftfahrzeuges wurden keine technischen Mängel festgestellt.

Untersuchungsführer: Stahlkopf

Untersuchung vor Ort: Mäußl

Braunschweig, 14. September 2016

Die Untersuchung wurde in Übereinstimmung mit der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und dem Gesetz über die Untersuchung von Unfällen und Störungen beim Betrieb ziviler Luftfahrzeuge (Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz - FIUUG) vom 26. August 1998 durchgeführt.

Danach ist das alleinige Ziel der Untersuchung die Verhütung künftiger Unfälle und Störungen. Die Untersuchung dient nicht der Feststellung des Verschuldens, der Haftung oder von Ansprüchen.

Herausgeber

Bundesstelle für
Flugunfalluntersuchung

Hermann-Blenk-Str. 16
38108 Braunschweig

Telefon 0 531 35 48 - 0
Telefax 0 531 35 48 - 246

Mail box@bfu-web.de
Internet www.bfu-web.de