

# Untersuchungsbericht

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

## Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	08. August 2017
Ort:	Augsburg
Luftfahrzeug:	Segelflugzeug
Hersteller / Muster:	Grob-Werke Burkhart Grob e. K. Unternehmensbereich Luft- und Raumfahrt / Grob 103 A „TWIN II ACRO“
Personenschaden:	eine Person schwer verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug schwer beschädigt
Drittschaden:	keiner
Aktenzeichen:	BFU17-1049-3X

## Sachverhalt

### Ereignisse und Flugverlauf

Die Flugschülerin startete zum dritten Windenstart an diesem Tag allein auf einem doppelsitzigen Segelflugzeug unter Aufsicht eines Fluglehrers am Verkehrslandeplatz Augsburg vom nördlichen Segelfluggelände in Bahnrichtung 25. Der Start erfolgte um 11:05 Uhr<sup>1</sup> und in einer Schlepphöhe von ca. 100 – 150 m kam es zur Star-

---

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

tunterbrechung, weil das Schleppseil gerissen war. Zeugen beobachteten, wie die Normalfluglage des Segelflugzeuges eingenommen wurde und die Bremsklappen ausgefahren wurden. Nach Aussagen der Flugschülerin erkannte sie in Bodennähe, dass die zur Verfügung stehende Landefläche für eine sichere Landung auf dem Flugplatzgelände, welches in westlicher Richtung durch einen Bachlauf mit Büschen und eine Straße begrenzt wird, nicht ausreichte. Sie entschloss sich deshalb eine links neben der Startrichtung befindliche Wiese anzusteuern.

Der Fluglehrer erkannte nach dem Seilriß, dass die Flugschülerin außerhalb landen muss. Er griff jedoch aufgrund der bodennahen Flugsituation nach eigener Aussage nicht per Funk in die Handlungen ein.

Die Flugschülerin fuhr beim Anflug zur Außenlandefläche die Bremsklappen wieder ein. Das Segelflugzeug kollidierte in geringer Flughöhe mit der linken Tragfläche mit Buschwerk und prallte anschließend mit einer deutlichen Drehung um die Hochachse nach links auf den Boden. Das Luftfahrzeug wurde dabei schwer beschädigt und die Flugschülerin erlitt Wirbelverletzungen.



Flugplatzübersicht mit Startstelle, Windenposition und Unfallstelle

Quelle: Google Earth/Bearbeitung: BFU

## Angaben zu Personen

Die 16-jährige Flugschülerin war seit Oktober 2015 in der Segelflugausbildung und hatte nach ihren persönlichen Flugbuchaufzeichnungen eine Flugerfahrung von 113 Starts. Den ersten Alleinflug hatte sie eine Woche vor dem Unfallflug durchgeführt. Danach flog sie weitere 10 Flüge allein, zwei davon am Unfalltag. Am Tag davor wurde von ihr eine Seilrißübung mit Fluglehrer auf einem doppelsitzigen Schulflugzeug absolviert. Ihr flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 war ohne Einschränkungen bis zum 24. August 2021 gültig.

## Angaben zum Luftfahrzeug

Laut Flughandbuch handelt es sich bei dem Muster um ein doppelsitziges Segelflugzeug in Glasfaser-Verbundbauweise. Die Mitteldecker-Konstruktion mit T-Leitwerk hat eine Spannweite von 17,5 m. Das Hauptfahrwerk ist nicht einziehbar. Ein Spornrad und ein Bugrad sind jeweils fest am Rumpf montiert. Das Segelflugzeug ist für den Kunstflug zugelassen.

Hersteller:	Grob-Werke Burkhart Grob e. K. Unternehmensbereich Luft- und Raumfahrt
Muster:	Grob G 103 A "TWIN II ACRO"
Werknummer:	3772-K58
Baujahr:	1983
Betriebszeit:	2 841 Stunden

Die letzte Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit wurde im April 2017 ausgestellt.

Laut Massen-Übersicht betragen die Leermasse 405 kg und die maximal zulässige Abflugmasse 580 kg. Im Segelflugzeug waren 2 x 7,5 kg Trimmgewichte montiert.

Das Segelflugzeug war in Deutschland zum Verkehr zugelassen und wurde von einem Verein betrieben.

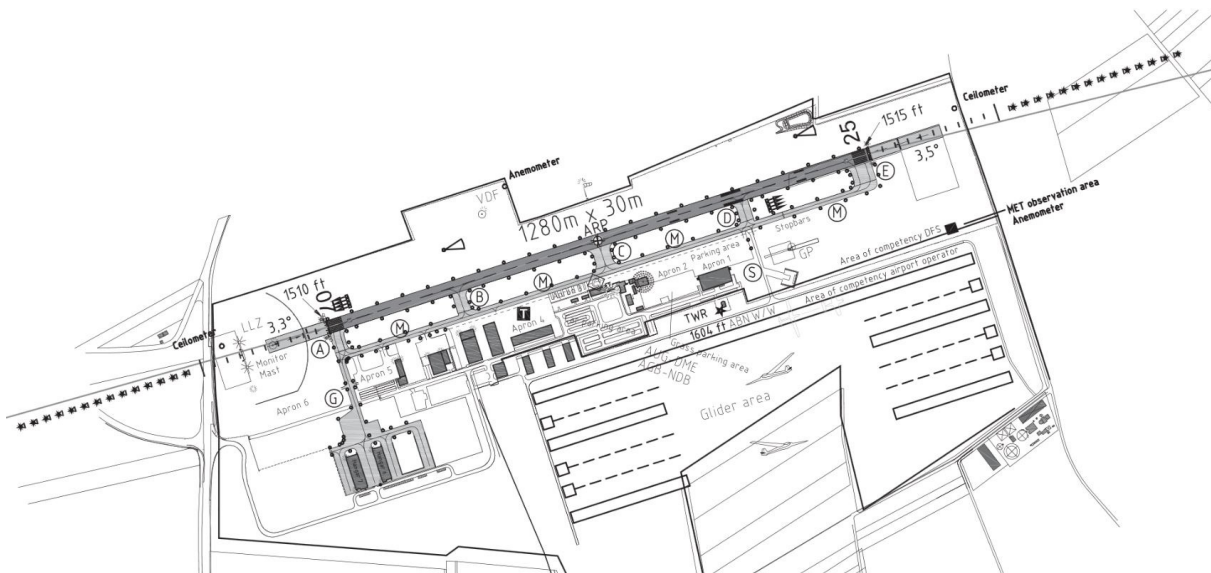
## Meteorologische Informationen

Laut Angaben von Zeugen betrug zur Unfallzeit die Sicht mehr als 10 km, die Wolkenbasis war bei geringem Bedeckungsgrad höher als 5 000 ft. Es fiel kein Niederschlag.

Der Wind wehte aus 300° mit 5 bis 8 Knoten, die Temperatur betrug 28 °C und der Luftdruck (QNH) lag bei 1 021 hPa.

## Angaben zum Flugplatz

Das Segelfluggelände am Verkehrslandeplatz Augsburg (EDMA) befindet sich südlich des Flughafenbetriebes, auf einem Gelände außerhalb des umzäunten Sicherheitsbereiches. Das Gelände verfügt über eine 900 m lange Grasbahn bzw. Windschleppstrecke für Segelflugzeuge in der Ausrichtung 070°/250° und wird an der Westseite durch einen Bachlauf mit Büschen begrenzt. Zum Unfallzeitpunkt war die Startbahn 25 in Betrieb. Der Flugplatz liegt in einer Höhe von 1 515 ft AMSL.



Flugplatzübersicht des Verkehrslandeplatzes Augsburg

Quelle: AIP

## Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich außerhalb des Flugplatzgeländes auf einem Wiesengelände, ca. 1 200 m westlich von der Startstelle entfernt hinter einem Bachlauf mit Büschen. Das Segelflugzeug kam mit rechts abgelegter Tragfläche und der Flugzeuglängsachse nach Osten gerichtet in seine Endlage. Das komplette Leitwerk war von der Rumpfröhre unmittelbar vorm Seitenleitwerk abgedreht worden. An der Vorderseite der linken Tragfläche, ca. einen Meter von der Flächenwurzel entfernt, war die Beplankung mehrfach aufgeplatzt und in den Rissen befanden sich Zweige, die der Kollision mit dem Buschwerk zugeordnet werden konnte.



Beschädigung der linken Tragfläche durch Hindernisberührung

Quelle: BFU

An der Rumpfunterseite wurden mehrere Beschädigungen festgestellt. Die vordere Cockpitverglasung war zerstört worden.

Alle Ruderanschlüsse wurden überprüft. Es ergaben sich bei der Untersuchung keine Hinweise auf technische Mängel am Luftfahrzeug.

## Zusätzliche Information

Für den Windenstart wurde eine Doppeltrommel-Schleppwinde vom Baumuster O2-H 320-140 mit einem Motor Mercedes OM403 eingesetzt, dessen Leistung 235 kW betrug. Die letzte Nachprüfung der Winde erfolgte am 23.04.2017. Der 30 jährige Windenfahrer war seit 2003 im Besitz einer Windenfahrererlaubnis.

Untersuchungsführer:                   Stahlkopf

Untersuchung vor Ort:                 Felsch

Braunschweig, 15. Mai 2019

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 Zivillufffahrt 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](mailto:box@bfu-web.de)  
Internet [www.bfu-web.de](http://www.bfu-web.de)