

# Untersuchungsbericht

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

## Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	26. Juni 2011
Ort:	Segelfluggelände Hütten-Hotzenwald
Luftfahrzeug:	Segelflugzeug mit Hilfsantrieb
Hersteller / Muster:	Schempp-Hirth Flugzeugbau / Ventus cT
Personenschaden:	Luftfahrzeugführer tödlich verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch Beauftragte der BFU
Aktenzeichen:	BFU 3X093-11

## Sachverhalt

### Ereignisse und Flugverlauf

Der Luftfahrzeugführer startete um 13:15 Uhr<sup>1</sup> auf dem Segelfluggelände Hütten-Hotzenwald auf der Startbahn 29 im Windenstart zu einem Lokalflug.

Zuvor hatte er bereits zwei Windenstarts mit dem gleichen Luftfahrzeug in Startrichtung 11 durchgeführt.

Ein Amateurvideo und Augenzeugenberichte belegen einen normalen Startverlauf bis zum Lösen des Windenseils. Nach Beendigung des Windenschleppstarts behielt das Luftfahrzeug seinen Steigflug für vier Sekunden bei. Unmittelbar danach kippte es nach vorne und ging nach weiteren vier Sekunden über die rechte Tragfläche in eine spiralförmige Drehung über. Nach etwa eineinhalb Umdrehungen bzw. sechs Sekunden schlug das Segelflugzeug auf dem Boden auf. Der Pilot wurde beim Aufprall tödlich verletzt und das Luftfahrzeug zerstört.

### Angaben zu Personen

Der 54-jährige Luftfahrzeugführer war seit 1990 im Besitz eines Luftfahrerscheins für Segelflugzeugführer. In die Lizenz waren die Startarten Windenschlepp, Luftfahrzeugschlepp, Selbststart und Reisemotorsegler eingetragen.

Sein flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 war bis zum 11.05.2012 gültig, verbunden mit der Auflage zum Tragen einer Brille inklusive des Mitführens einer Ersatzbrille.

Die Gesamtflugerfahrung betrug 518 Stunden, davon entfielen 259 Stunden auf Segelflugzeuge, 106 Stunden auf Reisemotorsegler und 153 Stunden auf Motorflugzeuge. Im Windenstart hatte er 244 Flüge durchgeführt, drei davon in den letzten 90 Tagen. Die Flugerfahrung auf dem Ventus cT betrug acht Stunden mit 13 Flügen, zwei davon in den letzten 90 Tagen.

---

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

## Angaben zum Luftfahrzeug

Das Luftfahrzeug war ein einsitziges Segelflugzeug mit Hilfstriebwerk vom Muster Ventus cT. Das Flugzeug wurde 2005 mit der Werknummer 80 des Herstellers Schemp-Hirth gebaut. Es verfügte über ein Triebwerk Solo 2350 mit einem Propeller Oehler OE-FL 5.83/83.

Das Luftfahrzeug war in Deutschland zum Verkehr zugelassen und wurde von einem Luftsportverein betrieben.

Die Gesamtbetriebszeit betrug 2 097:51 Stunden. Die letzte Prüfung der Lufttüchtigkeit erfolgte am 08.01.2011.

## Meteorologische Informationen

Ein Amateurvideo belegt einen wolkenlosen Himmel und Sichtflugwetterbedingungen.

Am Segelfluggelände Hütten-Hotzenwald befand sich eine Wetterstation, die für den Unfallzeitpunkt folgende Daten aufzeichnete:

- Lufttemperatur: 23 Grad
- Luftfeuchtigkeit: 60 Prozent
- Windrichtung: 230 Grad
- Windstärke: 13 km/h

## Flugdatenaufzeichnung

Der BFU stand ein GPS-Gerät zum Auslesen der Flugdaten zur Verfügung.

## Funkverkehr

Es bestand eine Funkverbindung mit der Flugleitung bzw. der Startstelle. Nach Angaben von Zeugen wurde während des Windschleppstarts nicht gesprochen. Der Funkverkehr wurde nicht aufgezeichnet.



Übersicht Unfallstelle



Unfallstelle

Fotos (2): BFU

## Angaben zum Flugplatz

Das Segelfluggelände Hütten-Hotzenwald befindet sich ca. 20 km östlich von Basel in einer Höhe von 860 m AMSL. Es verfügt über eine Graspiste mit der Ausrichtung 110/290 Grad.

## Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich unmittelbar am nordwestlichen Platzrand auf einem Wirtschaftsweg mit einem wassergebundenen Belag. Die Endlage des Wracks war ca. 100 m von der Schleppwinde entfernt.

Der Kabinenbereich war zertrümmert, Rumpf und Tragflächen waren mehrfach gebrochen. Das Hilfstriebwerk war eingefahren, es befanden sich ca. 11 Liter Kraftstoff an Bord. Wasserballast wurde nicht mitgeführt

## Zusätzliche Informationen

Der Leichnam des Luftfahrzeugführers wurde obduziert. Es wurde eine „hochgradige Herzkranzschlagaderverkalkung“ festgestellt, die „wiederholte Zustände einer Sauerstoffmangelversorgung des Herzens“ anzeigt. Die Obduktion ergab weiterhin, dass sich der Luftfahrzeugführer beim Aufprall tödliche Verletzungen zugezogen hatte.

## Brand

An der Unfallstelle entstand kein Brand.

Untersuchungsführer: Klaus-Uwe Fuchs  
Mitwirkung: Philipp Lampert (Auslesen GPS)  
Untersuchung vor Ort: Gerhard Pilz

Braunschweig, 2. Februar 2012

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)