

# Untersuchungsbericht

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

## Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	10. September 2017
Ort:	Hockenheim
Luftfahrzeug:	Segelflugzeug
Hersteller / Muster:	Rolladen-Schneider / LS 8-a
Personenschaden:	eine Person tödlich verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittschaden:	keiner
Aktenzeichen:	BFU17-1240-3X

## Sachverhalt

### Ereignisse und Flugverlauf

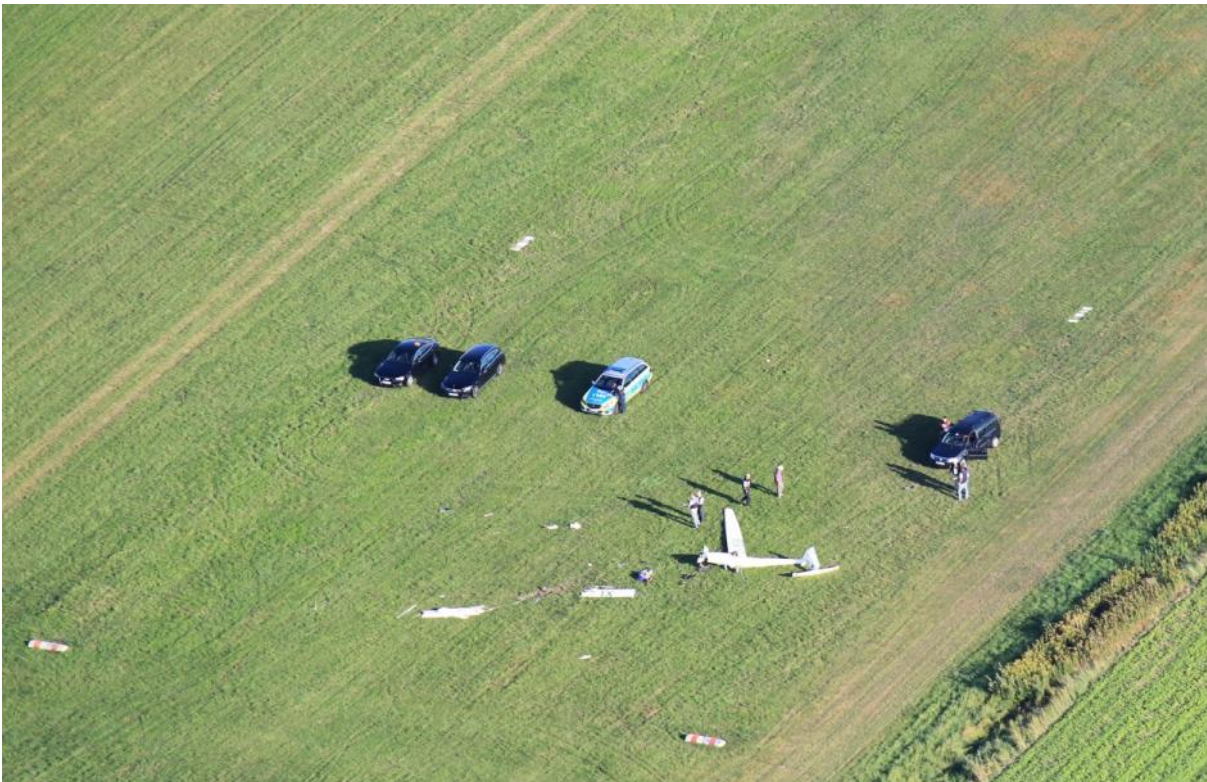
Um 17:08 Uhr<sup>1</sup> startete der Pilot mit dem Segelflugzeug vom Muster LS 8-a im Windschlepp auf dem Sonderlandeplatz Hockenheim in Richtung 140° zu einem Rundflug.

---

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

Es war sein erster Start auf dem Muster. Nach Zeugenaussagen hatte er keine Mustereinweisung erhalten sondern lediglich das Flughandbuch des Segelflugzeuges eingesehen. Zeugen berichteten von der Startvorbereitung, dass der Pilot offensichtlich Probleme bei der Zuordnung von Bedienteilen im Cockpit hatte und die Sitzposition nicht optimal war.

Zu Beginn des Windenstarts ist von Zeugen beobachtet worden, wie das Segelflugzeug normal angeschleppt wurde und anschließend ohne erkennbare Besonderheiten abhob. Sie gaben an, dass das Segelflugzeug jedoch schon in einer geringen Flughöhe in einen sehr steilen Schleppflug überging und dabei nach rechts abkippte. Von der Startstelle ca. 200 m entfernt folgte ein fast senkrechter Aufprall des Segelflugzeuges auf der Graspiste des Flugplatzes. Das Luftfahrzeug wurde dabei zerstört und der Pilot verstarb an der Unfallstelle.



Unfallstelle

Quelle: Polizei

## Angaben zu Personen

Der 60-jährige Pilot war seit Juli 2016 im Besitz eines unbefristet gültigen Luftfahrerscheins für Segelflugzeugführer. Er besaß die Berechtigungen zum Führen von Segelflugzeugen in den Startarten Schleppstart hinter Luftfahrzeugen und Windenstart.

Sein flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 war bis zum 26. Januar 2018 gültig. Seine Flugerfahrung auf Segelflugzeugen betrug 21 Stunden mit 45 Windenstarts. Auf dem betroffenen Muster flog er das erste Mal. In den letzten 90 Tagen flog er 2:53 Stunden auf Segelflugzeugen und 7:30 Stunden auf Motorseglern. Am Unfalltag hatte der Pilot bereits zwei Windenstarts mit einem anderen einsitzigen Segelflugzeug vom Muster „Astir CS“ durchgeführt.

## Angaben zum Luftfahrzeug

Bei dem Segelflugzeug LS 8-a handelt es sich um einen einsitzigen Mitteldecker in Kunststoffbauweise. Es kann mit 15 m und 18 m Spannweite geflogen werden und besitzt ein einziehbares Fahrwerk. Der Windenstart erfolgte mit 15 m Spannweite.

Hersteller: Rolladen-Schneider

Baujahr: 1995

Werknummer: 8009

Höchstgewicht: 525 kg

Das Luftfahrzeug war in Deutschland zum Verkehr zugelassen und befand sich in Vereinsbesitz. Die Gesamtbetriebszeit betrug 2 035 Stunden. Seit der Lufttüchtigkeitsprüfung am 24. Juni 2017 war das Segelflugzeug 11 Stunden geflogen worden. Beladung und Schwerpunkt lagen im vorgegebenen Bereich.

## 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 und es fiel kein Niederschlag. Der Wind wehte aus 220° mit 5 Knoten, die Temperatur betrug 20 °C und der Luftdruck (QNH) lag bei 1 006 hPa.

## Angaben zum Flugplatz

Der Sonderlandeplatz Hockenheim (EDFX) verfügt über eine 840 m lange Grasbahn in der Ausrichtung 140°/320°. Der Flugplatz liegt in einer Höhe von 315 ft AMSL. Die Bewuchshöhe der Grasfläche im Startbereich des Segelfluggeländes betrug ca. 3 cm. Zum Unfallzeitpunkt war die Startbahn 14 in Betrieb.

## Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Das Segelflugzeug prallte ca. 200 m von der Startstelle entfernt auf den Boden. Die ersten Berührungen erfolgten dabei mit der rechten Tragfläche und dem Cockpit. Auf der Oberseite liegend kam das Segelflugzeug in seine Endlage. Der Pilot wurde aus dem Cockpit geschleudert und lag ca. 2 m neben dem Wrack. Der rechte Tragflügel wurde beim Aufprall vom Rumpf abgetrennt und zerstört. Der vordere Cockpitbereich war zertrümmert. Der Trimmhebel wurde in der Position „schwanzlastig“ vorgefunden. Die Rumpfröhre war ca. 1,5 m vor dem Leitwerk und im Bereich der Flügelhinterkante durchgebrochen. Das abgetrennte Leitwerk war nahezu unbeschädigt. Das Fahrwerk war ausgefahren und das Windenseil war vom Segelflugzeug getrennt.



Unfallstelle

Foto: BFU

Alle Bauteile des Segelflugzeuges waren innerhalb einer Fläche von 30 m x 15m verteilt. Die Ruderanschlüsse und Steuereinrichtungen wurden überprüft. Bei der Untersuchung ergaben sich keine Hinweise auf technische Mängel am Luftfahrzeug.

Untersuchungsführer:           Stahlkopf

Untersuchung vor Ort:         Rulffs

Braunschweig 28. Januar 2018

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