

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	28. Juni 2011
Ort:	Segelfluggelände Hamburg - Boberg
Luftfahrzeug:	Segelflugzeug
Hersteller / Muster:	Amateurbau / K 8B
Personenschaden:	Pilot schwer verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug schwer beschädigt
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU
Aktenzeichen:	BFU 3X095-11

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Mit dem Segelflugzeug sollte gegen 17:10 Uhr¹ auf der Startbahn 12 des Segelfluggeländes Hamburg - Boberg an der Winde gestartet werden. Beim Anrollen hatte die rechte Tragfläche Bodenberührung und das Segelflugzeug brach nach rechts aus. Daraufhin wurde vom Startleiter das Kommando zum Startabbruch: „Halt, Stopp“ ge-

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

geben. Der Windenfahrer bremste das Seil nach eigener Aussage ab. Die K 8 hob ab und von der Startstelle wurde die Anweisung zum Weiterschleppen gegeben. Der Windenfahrer gab an, auch dieser Anweisung gefolgt zu sein. Das Schleppseil löste sich aus der Schleppkupplung. Das Segelflugzeug kippte über die rechte Tragfläche ab und kam nach Zeugenaussagen aus einer Höhe von 10 - 15 Metern neben der Startbahn auf. Dabei hatte zuerst die rechte Tragfläche und danach der Cockpitbereich Bodenberührung. Der Pilot wurde schwer verletzt und das Luftfahrzeug schwer beschädigt.

Der Pilot erklärte, dass er Seiten- und Querruder in der Startphase nach links bewegt habe, um dem Ausbrechen nach rechts entgegenzuwirken. Weiterhin sagte er aus, dass durch das Nachlassen des Seilzuges das Segelflugzeug nach dem Abheben so langsam gewesen sei, dass das Gegensteuern keine Wirkung zeigte.

Am Unfalltag war dies sein dritter Flug und der zweite auf der K 8. Der erste Flug mit der K 8 über eine Dauer von 50 Minuten verlief nach seinen Angaben problemlos.

Angaben zu Personen

Der 68-jährige Pilot war seit dem 25. Mai 2001 im Besitz einer Segelflugglizenz. Seine Gesamtflugerfahrung lag bei 1 659 Starts. Im Jahr 2011 flog er 15 Stunden bei 53 Starts.

Angaben zum Luftfahrzeug

Die K 8B ist ein einsitziger Schulterdecker in Gemischtbauweise mit bespanntem Gitterrohrumpf und bespanntem Holzflügel. Das Segelflugzeug mit 15 m Spannweite und Kreuzleitwerk wurde als Amateurbau hergestellt und war in Deutschland seit dem 3. August 1970 zum Verkehr zugelassen. Die Gesamtbetriebszeit betrug 4 028:11 Stunden bei 8 188 Starts. Die letzte Jahresnachprüfung fand am 25.09.2010 statt. Seitdem wurden mit der K 8 bei 141 Starts 48:11 Stunden geflogen. Das Luftfahrzeug befand sich in Halterschaft eines Luftsportvereins.

Meteorologische Informationen

Am Unfalltag herrschten in Hamburg Sichtflugbedingungen mit Sichten von mehr als 10 km. Die Wetterstationen der Flughäfen Hamburg - Fuhlsbüttel (EDDH) und Hamburg - Finkenwerder (EDHI) meldeten zur Unfallzeit Wind aus 120° mit acht bzw.

zwölf Knoten bei guten Sichtflugbedingungen (CAVOK) und einem Luftdruck (QNH) von 1 016 hPa.

Angaben zum Flugplatz

Das Segelfluggelände Hamburg - Boberg liegt im südöstlichen Teil der Kontrollzone Hamburg-Fuhlsbüttel. Die 1 200 m lange Grasbahn hat die Ausrichtung 12/30.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle lag wenige Meter südlich der Startbahn 12 des Segelfluggeländes Hamburg – Boberg. Das Segelflugzeug kam etwa 170° zur Startrichtung gedreht in seine Endlage. Die rechte Tragfläche war im Bereich des Klappenkastens abgebrochen. Die Bremsklappen waren ausgefahren. Der Rumpf war im Cockpitbereich deformiert und etwa ab der Rückenlehne nach links gebogen. Im Bereich des Flügel-Rumpf-Übergangs nahe der Endleiste war er nach links gestaucht. Die Untersuchung ergab keine Hinweise auf eine eingeschränkte Steuerbarkeit des Luftfahrzeugs.



Beschädigte K 8, Flugplatz im Hintergrund

Foto: BFU

Untersuchungsführer: Stefan Maser
Mitwirkung: Frank Stahlkopf
Untersuchung vor Ort: Ludwik de Jelski
Braunschweig: 26. Januar 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 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