

# Untersuchungsbericht

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

## Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	18. Juli 2015
Ort:	Flugplatz Flensburg-Schäferhaus
Luftfahrzeug:	Segelflugzeug
Hersteller / Muster:	Glasflügel / Club Libelle H 205
Personenschaden:	Pilot schwer verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug schwer beschädigt
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch Beauftragte der BFU
Aktenzeichen:	BFU 15-0892-3X

## Sachverhalt

### Ereignisse und Flugverlauf

Um 12:23 Uhr<sup>1</sup> startete das Segelflugzeug auf der Piste 29 des Verkehrslandeplatzes Flensburg-Schäferhaus an der Winde. Zeugen beobachteten, dass sich das Schleppseil in einer Höhe von etwa 15-30 m GND vom Luftfahrzeug löste.

Das Segelflugzeug wurde laut Zeugenaussagen nach rechts versetzt, bevor es über die linke Tragfläche abkippte.

Es schlug auf dem Boden auf und wurde dabei schwer beschädigt. Der Pilot wurde schwer verletzt.

Die Winde war zum Unfallzeitpunkt mit einem auszubildenden und einem auszubildenden Windenfahrer besetzt. Beide berichteten, dass die Startwinde plötzlich stoppte.

### Angaben zu Personen

Der 74-jährige Pilot war seit dem 15. Oktober 2014 im Besitz einer Lizenz für Segelflugzeugführer der Europäischen Union (LAPL (S)) mit den eingetragenen Startarten Windenstart, Schleppstart hinter Luftfahrzeugen und Eigenstart sowie der Berechtigung zum Führen von Reisemotorseglern (TMG).

Sein fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis Klasse LAPL war bis zum 07.03.2016 gültig.

Seine Gesamtflugerfahrung betrug 498:29 Stunden. Er hatte in den letzten 90 Tagen 25 Starts an der Winde absolviert, davon zwölf mit dem betroffenen Muster.

### Angaben zum Luftfahrzeug

Die Glasflügel Libelle H 205 ist ein einsitziges Segelflugzeug in Faserverbundbauweise. Die Schulterdeckerkonstruktion mit 15 m Spannweite verfügt über ein T-Leitwerk und ein nicht einziehbares Fahrwerk. Die Tragfläche ist mit Hinterkantendrehklappen ausgestattet.

Das betroffene Luftfahrzeug, Baujahr 1975 war in Deutschland zum Verkehr zugelassen und wurde in privater Halterschaft betrieben.

---

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

Die Gesamtbetriebszeit betrug 2 467:17 Stunden bei 2 325 Starts.

Die letzte Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit (ARC) wurde am 28.03.2015 ausgestellt. Seitdem wurden mit dem Segelflugzeug ca. 16 Stunden bei 36 Starts geflogen.

## Meteorologische Informationen

Zeugen berichteten, dass zur Unfallzeit am Verkehrslandeplatz Flensburg-Schäferhaus Sichtflugbedingungen herrschten. Windrichtung und -stärke schätzten sie auf Süd bis Südwest mit etwa 15 kt.

Die Wetterstation am etwa neun Kilometer nordöstlich gelegenen Flugplatz Glücksburg zeichnete zur Unfallzeit Wind aus 260° mit 23 bis 28 kt bei einer Sicht von mehr als 10 km und einem Luftdruck (QNH) von 1 013 hPa auf.

## Angaben zum Flugplatz

Der Verkehrslandeplatz Flensburg-Schäferhaus (EDXF) liegt in 130 ft (40 m) Höhe AMSL etwa drei Kilometer südwestlich der Stadt Flensburg in Schleswig-Holstein.

Er verfügt über eine 700 m lange Graspiste mit den Start/Landerichtungen 04/22 und eine 1 200 m lange Graspiste mit den Start/Landerichtungen 11/29. Südlich der Graspiste 11/29 liegt parallel eine 1 200 m lange befestigte Bitumenpiste. Südlich davon befindet sich eine parallel verlaufende, 1 000 m lange Windschleppstrecke.

Der Flugplatz ist für Flugzeuge bis zu einem maximalen Abfluggewicht (MTOM) von 30 000 kg, Drehflügler, Motorsegler, Segelflugzeuge, Ultraleichtflugzeuge und Fallschirmspringer zugelassen.

## Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich ca. 120 m von der Startstelle entfernt zwischen der Windschleppstrecke und der Asphaltbahn des Verkehrslandeplatzes Flensburg-Schäferhaus. Das Segelflugzeug wurde dort etwa 45 m nordöstlich der Windschleppstrecke schwer beschädigt vorgefunden. Das Ende des verwendeten Windenseiles lag zwischen Startstelle und Luftfahrzeug in ca. 48 m Entfernung vom Segelflugzeug. Schleppseil und vorgeschriebene Seilausstattung waren intakt und vollständig. Es wurde eine blaue Sollbruchstelle (Bruchlast= 600 daN +/- 60 daN) verwendet.

Die Flugzeuglängsachse war in Richtung 235° ausgerichtet. Der Rumpf war im Cockpitbereich mehrfach gebrochen und delaminiert.



Cockpit rechte Seite

Foto: BFU

Die Tragflächen waren äußerlich unbeschädigt, die Bremsklappen waren eingefahren und nicht verriegelt.

Die Dämpfungsfläche des Höhenleitwerkes wies an ihrer Vorderkante einen ca. 20 cm langen Riss auf.



Beschädigung am Höhenleitwerk

Foto: BFU

Das Segelflugzeug war darüber hinaus äußerlich unbeschädigt. Die Verbindungen der Ruder und Steuerelemente waren intakt. Es wurden keine Hinweise auf eine eingeschränkte Steuerbarkeit des Luftfahrzeuges gefunden.

## Feststellungen an der Winde

Die verwendete Startwinde war ein Eigenbau und wurde am 23. März 2015 zuletzt überprüft. Die Winde verfügt über eine automatische Schutzfunktion, die bei einer zu hohen Kühlwassertemperatur oder einem zu geringen Öldruck den Motor automatisch stoppt. Um den Motor starten zu können, wird die Automatik manuell mit einem Schalter überbrückt. Der Kraftstofftank war zu etwa drei Viertel gefüllt und der Ölstand war annähernd am maximalen Füllstand. Bei einem Startversuch im Beisein der Polizei funktionierte der Motor. Die noch ausliegenden Seile wurden unter Vollast eingezogen. Es wurden keine Funktionseinschränkungen der Winde festgestellt.

Untersuchungsführer: Stefan Maser

Untersuchung vor Ort: Michael Schell

Braunschweig den 14. Oktober 2015

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)