

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	26. Juli 2011
Ort:	Flugplatz Holzdorf
Luftfahrzeuge:	1. Motorflugzeug 2. Segelflugzeug
Hersteller / Muster:	1. Panstwowe Zaklady Lotnicze / PLZ-104 „Wilga 35“ 2. Alexander Schleicher Segelflugzeugbau GmbH Poppenhausen / ASW 15
Personenschaden:	keiner
Sachschaden:	Motorflugzeug schwer beschädigt Segelflugzeug unbeschädigt
Drittschaden:	leichter Flurschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU
Aktenzeichen:	BFU 3X110-11

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Ein Schleppzug, bestehend aus einer PLZ-104 „Wilga 35“ und einer ASW 15, startete um 13:12 Uhr¹ auf der Graspiste 09 am Flugplatz Holzdorf. Der Start erfolgte im Rahmen eines militärischen Segelflugwettbewerbes.

In der Anfangsphase des Schleppvorganges ereignete sich ein Unfall, der sich durch Auswertung eines Amateurvideos wie folgt darstellt:

Sechs Sekunden nachdem sich der Schleppzug in Bewegung gesetzt hatte, brach das Segelflugzeug um etwa 20 Grad nach rechts aus.

Nach weiteren sechs Sekunden hob das Segelflugzeug ab, die Längsachse blieb dabei weiterhin nach rechts ausgerichtet. Das Motorflugzeug brach ungefähr zeitgleich mit dem Abheben des Segelflugzeuges nach links aus, der Winkel vergrößerte sich kontinuierlich bis auf 90 Grad.

Das Segelflugzeug behielt beim Ausbrechen des Motorflugzeuges zunächst seine Richtung bei. Etwa drei Sekunden nach dem Abheben ging die ASW 15 in einen windenstartartigen Steigflug über und folgte dabei der Wilga nach links.

Zeitgleich brach der Schlepp-Pilot nach eigenen Angaben den Start ab und die Wilga überschlug sich. Das Schleppflugzeug wurde schwer beschädigt, der Pilot blieb unverletzt.

Der Pilot des Segelflugzeuges gab an, nach dem Ausbrechen der Wilga das Seil ausgeklinkt zu haben. Nach dem Schleppvorgang befand sich das Segelflugzeug in einer Höhe von ca. 30 m und flog eine 270-Grad-Kurve nach rechts. Es landete unbeschädigt in der Gegenrichtung und kam ca. 100 m von der verunfallten Wilga entfernt zum Stillstand. Der Pilot verließ die ASW 15 unverletzt.

Angaben zu Personen

Der 62-jährige Luftfahrzeugführer der Wilga war seit 1990 im Besitz eines Luftfahrerscheins für Berufspiloten CPL (A). In die bis zum 13.06.2015 gültige JAR-FCL-Lizenz waren die Berechtigungen PIC (verantwortlicher Pilot) und CRI (Lehrer für Klassen-

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

berechtigungen) jeweils für die Muster BE90/99/100/200 sowie für die Klassen MEP land (mehrmotorige Flugzeuge mit Kolbenantrieb), SEP land (einmotorige Flugzeuge mit Kolbenantrieb) und TMG (Reisemotorsegler) eingetragen.

Ferner verfügte er über eine Instrumentenflugberechtigung (IR) sowie eine Lehrberechtigung FI PPL (A). Alle Klassen- und Musterberechtigungen waren gültig. Das flugmedizinische Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 war bis zum 09.12.2011 datiert, verbunden mit der Auflage eine Brille zu tragen und eine Ersatzbrille mit sich zu führen.

Die Gesamtflugerfahrung betrug 8 250 Stunden, davon entfielen 350 Stunden auf die PLZ-104 „Wilga 35“. In den letzten 90 Tagen hatte er 74 Landungen auf dem Unfallmuster durchgeführt.

Der 49-jährige Pilot des Segelflugzeuges war im Besitz einer unbefristet gültigen Lizenz für Segelflugzeugführer. In die 2008 ausgestellte Lizenz waren die Startarten Winden- und Luftfahrzeugschlepp eingetragen.

Das flugmedizinische Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 war bis zum 04.08.2012 gültig, verbunden mit der Auflage eine Brille zu tragen und eine Ersatzbrille mit sich zu führen.

Die Gesamtflugerfahrung betrug insgesamt 316 Starts und 71 Stunden, davon entfielen zwei Stunden auf die ASW 15. In den letzten 90 Tagen hatte er 16 Starts auf der ASW 15 und elf Starts im Schlepp hinter Luftfahrzeugen durchgeführt.

Angaben zu den Luftfahrzeugen

Bei der PZL-104 „Wilga 35“ handelt es sich um einen einmotorigen Schulterdecker in Metallbauweise mit vier Sitzplätzen. Das Flugzeug ist mit einem starren Dreibeinwerk mit Spornrad ausgestattet und dient vorwiegend zum Schleppen von Segelflugzeugen. Es verfügt über Kurzstart- und Kurzlandeeigenschaften.

Das Flugzeug wurde 1978 mit der Werknummer 118 408 des polnischen Herstellers Panstwowe Zaklady Lotnicze Warszawa-Okecie gebaut.

Die Gesamtbetriebszeit betrug 1 639 Stunden. Die letzte Prüfung der Lufttüchtigkeit erfolgte am 05.08.2010.

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

Die ASW 15 ist ein einsitziges Segelflugzeug aus glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK) und ist mit einer Schwerpunktkupplung ausgestattet.

Das Segelflugzeug wurde 1971 mit der Werknummer 15 144 bei der Alexander Schleicher Segelflugzeugbau GmbH Poppenhausen gebaut.

Das Luftfahrzeug war in Deutschland zum Verkehr zugelassen und seit Januar 2011 im Besitz des Piloten. Die letzte Jahresnachprüfung wurde am 03.04.2010 durchgeführt.

Meteorologische Informationen

Nach den Angaben des Wetterbriefings des Veranstalters betrug die Bodensicht über 10 Kilometer, der Wind kam aus 060 Grad mit bis zu 5 Knoten und war umlaufend. Die Lufttemperatur betrug 20 Grad und der Luftdruck (QNH) 1 014 hPa.

Funkverkehr

Es bestand eine Funkverbindung mit der Flugleitung bzw. der Startstelle. Der Funkverkehr wurde nicht aufgezeichnet.

Angaben zum Flugplatz

Der Militärflugplatz Holzdorf (ETSH) befindet sich ca. 70 km südlich von Berlin und ca. 60 km nordöstlich von Leipzig. Er verfügt über eine 3 020 m lange und 40 m breite Asphaltbahn sowie über eine 1 800 m lange und 30 m breite Grasbahn. Beide Pisten haben die Ausrichtungen 090/270 Grad. Der Flugplatz befindet sich in einer Höhenlage von 81 m AMSL.

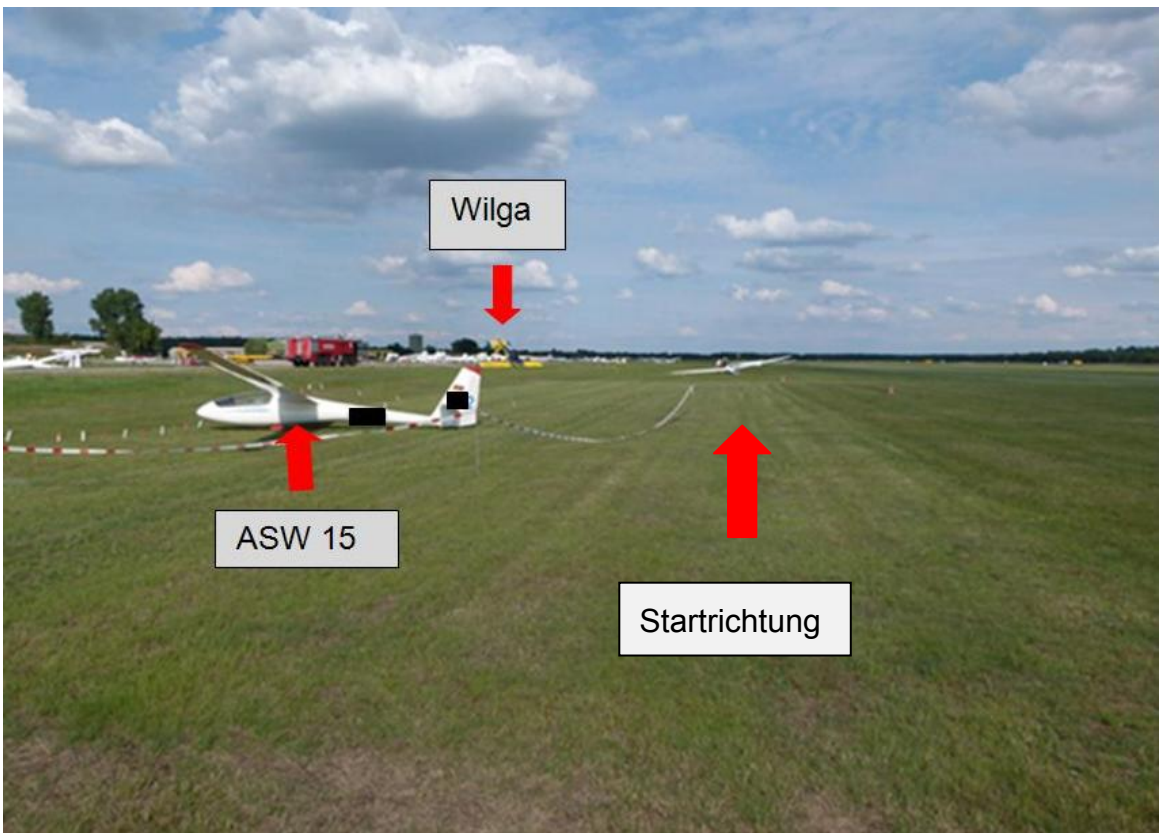
Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich auf dem Flugplatz Holzdorf im nördlichen Bereich der Graspiste 09 unmittelbar neben einem befestigten Rollweg. Die Grasnarbe im Bereich der Unfallstelle war in Teilbereichen aufgerissen und eingekerbt.



Unfallstelle

Foto: BFU



Übersicht Unfallstelle

Foto: BFU

Das Luftfahrzeug lag auf dem Rücken. Beide Tragflächen waren mehrfach eingedellt und zum Teil verbogen. Das rechte Hauptfahrwerk war gebrochen.

Der Propeller war an der Wurzel abgetrennt und die Cowling im oberen Bereich eingedrückt. Die linke Kabinentür war verbogen. Es befanden sich ca. 58 kg Kraftstoff an Bord.

Die Untersuchung ergab keine Hinweise auf technische Mängel an den beiden Luftfahrzeugen.

Brand

Es entstand kein Brand.

Untersuchungsführer: Klaus-Uwe Fuchs

Untersuchung vor Ort: Reinhard Bölkow

Braunschweig, den 6. Oktober 2011

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