

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	14. August 2011
Ort:	Flugplatz Schönebeck-Zackmünde
Luftfahrzeuge:	1. Flugzeug 2. Segelflugzeug
Hersteller / Muster:	1. Panstwowe Zaklady Lotnicze/ PLZ-104 2 „Wilga 35“ 2. PZL-Bielsko/ SZD-50-3 „Puchacz“
Personenschaden:	1. Luftfahrzeugführer schwer verletzt 2. Pilot und Fluggast nicht verletzt
Sachschaden:	1. Flugzeug zerstört 2. Segelflugzeug unbeschädigt
Drittschaden:	leichter Flurschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU
Aktenzeichen:	BFU 3X129-11

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Ein Schleppzug, bestehend aus einer PLZ-104 „Wilga 35“ und einer SZD-50-3 „Puchacz“, startete um 10:48 Uhr¹ auf der Graspiste 25 am Flugplatz Schönebeck-Zackmünde. Das Schleppflugzeug war mit dem Piloten, das Segelflugzeug mit zwei Personen, Pilot und Fluggast, besetzt.

Nach Augenzeugenberichten verlief die Beschleunigungsphase des Schleppzuges normal. Nachdem die „Wilga 35“ abgehoben hatte, wurde beobachtet, dass sie sich zunehmend nach rechts neigte.

Der Segelflugzeugführer kuppelte daraufhin das Schleppseil aus und setzte die SZD-50-3 „Puchacz“ 108 m vor dem Ende der Piste 25 auf. Das Bahnende wurde bei der Landung um ca. 50 m überrollt. Das Segelflugzeug kam unbeschädigt auf einem Feld hinter dem Flugplatz zum Stillstand. Die Besatzung blieb unverletzt.

Die Querneigung der „Wilga 35“ nach rechts nahm nach dem Auskuppeln des Segelflugzeugs weiter zu. Das Luftfahrzeug ging dabei in einen Bahnneigungsflug über. Nachfolgend schlug es hart auf und gelangte 63 m hinter der ersten Bodenberührung in Endlage. Der Luftfahrzeugführer wurde schwer verletzt, konnte sich aber selbst aus dem zerstörten Luftfahrzeug befreien.

Angaben zu Personen

Der 68-jährige Luftfahrzeugführer der „Wilga 35“ war früher Berufsflugzeugführer für Agrarflug und seit 1970 im Besitz eines Luftfahrerscheins. Seine Lizenz für Privatflugzeugführer, ausgestellt nach den Regelungen der ICAO war bis zum 07.09.2014 gültig und enthielt jeweils bis zum 12.07.2013 gültige Klassenberechtigungen für einmotorige Flugzeuge mit Kolbentriebwerk (SEP land) und Reisemotorsegler (TMG). Ferner waren eine Schleppberechtigung ohne Fangschlepp sowie eine Streu- und Sprühberechtigung eingetragen.

Das flugmedizinische Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 war bis zum 02.09.2011 datiert, verbunden mit der Auflage eine Brille zu tragen und eine Ersatzbrille mitzuführen.

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

Die Gesamtflugerfahrung betrug 8 829 Stunden und 5 846 Landungen, davon entfielen 655 Stunden auf die PLZ-104 „Wilga 35“. In den letzten 90 Tagen hatte er 141 Landungen auf dem betroffenen Muster durchgeführt.

Der 62-jährige Pilot des Segelflugzeuges war im Besitz einer unbefristet gültigen Lizenz für Segelflugzeugführer. In die 2007 ausgestellte Lizenz waren die Startarten für Winde und Luftfahrzeugschlepp eingetragen.

Das flugmedizinische Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 war bis zum 07.05.2012 gültig, verbunden mit der Auflage eine Brille zu tragen und eine Ersatzbrille mitzuführen.

Die Gesamtflugerfahrung betrug insgesamt 96 Stunden bei 351 Starts. In den letzten 90 Tagen hatte er sieben Starts durchgeführt davon fünf Starts im Schlepp hinter Luftfahrzeugen.

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 1976 mit der Werknummer 86 233 des polnischen Herstellers Panstwowe Zaklady Lotnicze „Warszawa-Okecie“ gebaut.

Die Gesamtbetriebszeit betrug 2 605 Stunden. Die letzte Prüfung der Lufttüchtigkeit erfolgte am 14.04.2011. Das Luftfahrzeug war in Deutschland zum Verkehr zugelassen und wurde von einem Luftsportverein betrieben.

Der SZD-50-3 „Puchacz“ ist ein doppelsitziges Segelflugzeug aus glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK). Das Segelflugzeug wurde 1985 mit der Werknummer B-1470 beim Hersteller PZL-Bielsko in Polen gebaut. Das Luftfahrzeug war in Deutschland zum Verkehr zugelassen und wurde von einem Luftsportverein betrieben.

Meteorologische Informationen

Nach den Angaben der Produkte „GAFOR“ und „Segelflugwetterbericht“ des Deutschen Wetterdienstes (DWD), betrug die Bodensicht über 10 Kilometer, der Wind kam aus 220 Grad mit 4-6 Knoten. Die Lufttemperatur betrug 21 Grad und der Luftdruck (QNH) 1 006 hPa, gemessen am nahe gelegenen Flugplatz Magdeburg.

Funkverkehr

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

Angaben zum Flugplatz

Der Flugplatz Schönebeck-Zackmünde (EDOZ) befindet sich ca. 10 km südöstlich von Magdeburg. Er verfügt über eine 800 m lange und 40 m breite Grasbahn mit der Ausrichtung 070/250 Grad. Der Flugplatz befindet sich in einer Höhenlage von 167 ft AMSL.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle mit der Endlage des Wracks befand sich in etwa 50 m hinter der Halbbahnmarkierung und 110 m rechts seitlich der Graspiste 25 des Flugplatzes Schönebeck-Zackmünde. Von der Endlage des Wracks 63 m entfernt in Richtung Piste wurde eine Beschädigung der Grasnarbe festgestellt.

In einer Entfernung von ca. 40 m begann eine 1,70 m lange und 0,20 m tiefe Spur im Erdreich. 19,5 m von der „Wilga 35“ entfernt befand sich ein Trümmerfeld u. a. mit Front- und Seitenscheiben, einem Feuerlöscher, diversen Blechteilen und Dokumenten.

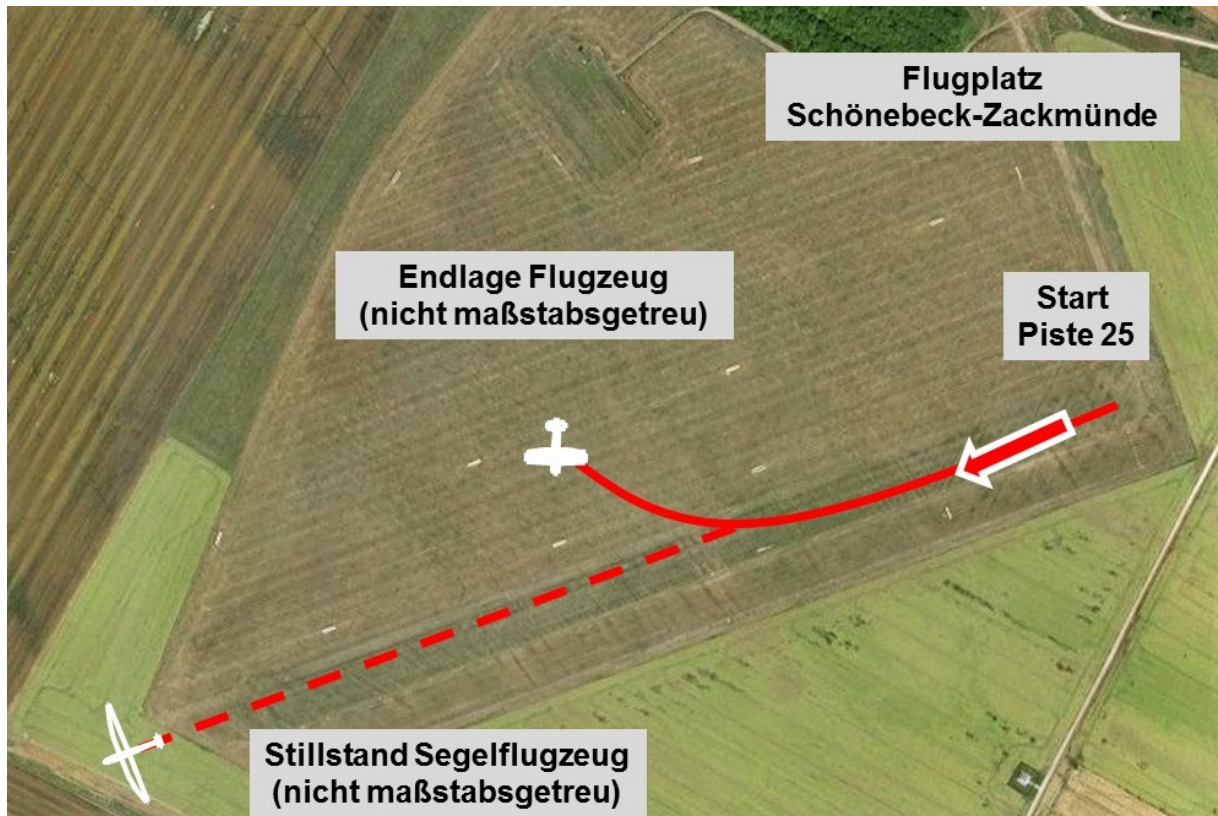
Die rechte Tragfläche war in Höhe der Tankdrainage um ca. 30 Grad nach oben angewinkelt. Die linke Tragfläche war um 40 Grad an der Rumpfaufhängung verbogen. Das Höhenruder befand sich unter dem Rumpf.

Der Rumpf der „Wilga 35“ war in Höhe der Anbringung der Fahrwerksbeine, unmittelbar unter den beiden vorderen Sitzen abgetrennt. Triebwerk, Luftschraube, Brandschott, Seitenruderpedale, Steuerknüppel, Armaturenbrett und sämtliche Hebel zur Triebwerksbedienung befanden sich abgeknickt unter der rechten Tragfläche.

Eine unbeschädigte Querruderarretierung befand sich ebenfalls unter der rechten Tragfläche.

Zusätzliche Informationen

Bei einer Kontrolle des Abstellplatzes der „Wilga 35“ wurde eine von zwei Querruder Arretierungen aufgefunden.



Übersicht Unfallstelle



Unfallstelle

Fotos (2): BFU/ Google Earth™

Brand

Es entstand kein Brand.

Untersuchungsführer: Klaus-Uwe Fuchs

Untersuchung vor Ort: Reinhard Gutenmorgen

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 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