

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	30. Oktober 2010
Ort:	Zahna
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Moravan a. s. / Z-42M
Personenschaden:	zwei Personen tödlich verletzt eine Person schwer verletzt eine Person leicht verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittschaden:	Brandschäden
Informationsquelle:	Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU
Aktenzeichen:	BFU 3X148-10

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Der Pilot befand sich in Begleitung eines Fluggastes auf einem privaten Reiseflug vom Sonderlandeplatz Bronkow (EDBQ) zum Außenstart- und Landegelände Rackith.

Am Vortag hatte er ein Treffen mit Mitgliedern eines Flugsportvereins auf dem Flugplatz Rackith verabredet.

Einige Stunden vor dem Abflug hatte der Pilot telefonischen Kontakt zu einer Person in der ca. 14 km nördlich der Flugroute gelegenen Stadt Zahna aufgenommen. Nach deren Aussage äußerte der Pilot am Telefon „*da kann ich ja mal einen Kreis über Zahna ziehen*“. Er übermittelte nach Aussage dieser Person den bevorstehenden Start auch per SMS.

Das Flugzeug startete um 14:20 Uhr¹ und erreichte ca. 25 Minuten später die Ortslage von Zahna.

Von Zeugen wurde beobachtet, wie das Flugzeug in geringer Höhe und links kreisend über der Stadt flog. Die Querneigung wurde mit 30° bis 60° angegeben. Beim zweiten Kreis habe sich die linke Tragfläche plötzlich nach unten bewegt, das Flugzeug sei in einen steilen Bahnneigungsflug übergegangen, auf den Boden geprallt und in Brand geraten.

Der Flugzeugführer und der Fluggast erlitten tödliche Verletzungen.

Aus dem brennenden Flugzeugwrack floss Kraftstoff in die Kanalisation der angrenzenden Straße. Dabei kam es zur Explosion in der unterirdischen Kanalisation, wobei zwei Kanaldeckel in die Luft geschleudert wurden. Eine auf einem der Kanaldeckel stehende Person wurde durch die Wucht der Explosion ebenfalls in die Luft geschleudert und schwer verletzt. Eine weitere Person wurde von dem Kanaldeckel getroffen und erlitt leichte Verletzungen.

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



Unfallstelle im Stadtzentrum

Foto: Polizei

Angaben zu Personen

Der 42-jährige Flugzeugführer war im Besitz eines Luftfahrerscheins für Privatflugzeugführer (PPL(A)) nach den Richtlinien der ICAO, erstmalig ausgestellt am 25. Juni 1999, gültig bis 1. September 2014. In seiner Lizenz war die Berechtigung zum Führen einmotoriger Landflugzeuge als verantwortlicher Pilot (SE piston (land) PIC) mit einer Gültigkeit bis zum 2. September 2010 eingetragen. Außerdem war er berechtigt, Schleppflüge ohne Fangschlepp mit Flugzeugen (SB-A) durchzuführen.

Der Pilot besaß auch den Luftfahrerschein für Segelflugzeugführer (GPL).

Sein flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 war ohne Auflagen bis zum 1. September 2012 gültig.

Die Gesamtflugerfahrung auf Flugzeugen betrug 291 Stunden.

Die Flugerfahrung auf dem betroffenen Muster betrug in den letzten zwölf Monaten 17 Stunden. In den letzten 90 Tagen hatte er 37 Starts und Landungen durchgeführt.

Der Fluggast war ebenfalls im Besitz eines Luftfahrerscheines, besaß aber keine Berechtigung für einmotorige Landflugzeuge.

Angaben zum Luftfahrzeug

Das Flugzeug war ein in Metallbauweise hergestellter zweisitziger Tiefdecker mit festem Fahrwerk und Constant-Speed-Propeller.

Hersteller: Moravan a. s.

Muster: Z-42M

Werknummer: 0067

Baujahr: 1976

MTOM: 970 kg

Triebwerk: M-137 AZ

Propeller: V-503A

Das Flugzeug war in Deutschland zum Verkehr zugelassen und wurde von einem Verein betrieben.

Es war lufttüchtig laut Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit vom 10. April 2010. Die Betriebszeit betrug 2 107 Stunden.

Meteorologische Informationen

Zur Unfallzeit herrschten Sichtflugwetterbedingungen (VMC). Laut Routinewettermeldung (METAR) des ca. 30 km entfernten Flugplatzes Holzdorf (ETSH) Ausgabezeit 14:20 Uhr, wehte der Wind aus 160° mit neun Knoten, die Sicht war größer als zehn Kilometer und die Basis der geringen Bewölkung lag in 16 000 ft Höhe.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Das Flugzeug war in der Innenstadt von Zahna auf einer ca. 16 x 16 m großen gepflasterten Hoffläche eines Handwerksbetriebes mit angrenzender Wohnbebauung und Straße aufgeprallt und in Brand geraten. Der Aufprall erfolgte mit einer Längsneigung zwischen 45° und 60° und ohne Querneigung.



Flugzeugwrack

Foto: BFU

Auf der Pflasterung befanden sich keine Rutschspuren vom Wrack. Die Pflastersteine unter dem Bug bzw. dem Triebwerk waren ein bis zwei Zentimeter tief eingedrückt.

Der Motor- und Kabinenbereich, die rechte Tragfläche und die innere linke Tragfläche waren verbrannt. Die Bodengruppe des Flugzeugrumpfes war zwischen Triebwerk und Sitzgruppe gebrochen. Die linke Tragfläche war im Bereich der Vorderkante eingedrückt und der vom Brand verschonte Außenflügel war deformiert.

Der Landeklappenantrieb der linken Tragfläche zeigte die Stellung „Eingefahren“ an. Die Gestänge der Höhen- und Quersteuerung und die Seilzüge der Seitensteuerung waren zum Teil beschädigt und verbrannt.

Der Propeller war abgerissen und lag 17,70 m vor dem Flugzeugwrack.

Bei der mikroskopischen Untersuchung des zweifach skalierten Zifferblatts des Fahrtmessers wurde festgestellt, dass der Zeiger beim Aufprall eine Schlagmarke bei 140 km/h (äußere Skala) hinterlassen hatte.

Brand

Das Flugzeug war beim Aufprall in Brand geraten. Der Brand wurde durch die ortsansässige Feuerwehr gelöscht.

Medizinische und pathologische Angaben

Laut den Sektionsprotokollen verstarben die beiden Insassen an einem Polytrauma.

Untersuchungsführer: Jens Eisenreich

Braunschweig, 9. August 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 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
Internet www.bfu-web.de