

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	13. Oktober 2011
Ort:	nahe Flugplatz Oschatz
Luftfahrzeug:	Segelflugzeug
Hersteller / Muster:	Zaklady / SZD-9 „Bocian“
Personenschaden:	ein Luftfahrzeugführer schwer und ein Luftfahrzeugführer leicht verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittschaden:	Flurschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU
Aktenzeichen:	BFU 3X168-11

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Das Segelflugzeug startete um 14:35 Uhr¹ im Flugzeugschlepp auf dem Verkehrslandeplatz Oschatz (EDOQ) mit zwei Personen an Bord zu einem Prüfungsflug für den Erwerb der Lehrberechtigung (Segelfluglehrer). Nach dem Ausklinken des Schleppseils in 500 m Höhe flog der Fluglehreranwärter nach eigenen Angaben drei Vollkreise mit einer Schräglage von bis zu 60 Grad. Danach übernahm der Flugprüfer die Steuerung des Segelflugzeuges und flog drei Vollkreise mit bewusst eingebauten Fehlern, die der Fluglehreranwärter erkennen und kommentieren sollte.

Nach Beendigung der Übungen stellten beide Luftfahrzeugführer übereinstimmend fest, dass die verbliebene Flughöhe zwar niedriger war als normal, aber für eine Landung auf dem Flugplatz noch ausreichen würde. Der Fluglehreranwärter kündigte daraufhin einen „Anflug aus ungewohnter Position“ über Funk an.

Kurz danach erkannten beide Luftfahrzeugführer nach eigenen Angaben, dass sie sich in einer Abwindzone befanden und ein vor dem Flugplatz befindliches Waldstück nicht mehr überflogen werden konnte.

Daraufhin hätten sie den Kurs um ca. 70 Grad nach links geändert um auf einer vor ihnen befindlichen Ackerfläche eine Außenlandung durchzuführen.

Im Endanflug kollidierte das Segelflugzeug mit einer Hybridpappel. Das Luftfahrzeug wurde dabei abgebremst, drehte sich um 180 Grad um die Hochachse, prallte mit der Rumpfspitze auf den Boden und gelangte auf dem Rücken liegend in seine Endlage. Der auf dem vorderen Sitz befindliche Flugprüfer wurde schwer, der hinten sitzende Fluglehreranwärter leicht verletzt. Das Segelflugzeug wurde zerstört.

Angaben zu Personen

Der 57-jährige verantwortliche Luftfahrzeugführer (Flugprüfer) war seit 1973 im Besitz eines Luftfahrerscheins für Segelflugzeugführer. In die unbefristet gültige Lizenz waren die Startarten Windenschlepp, Luftfahrzeugschlepp, Selbststart und Reisemotorsegler (TMG) eingetragen.

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

Ferner enthielt sie die Schleppberechtigung für Motorsegler ohne Fangschlepp SB (M) sowie eine Berechtigung zur Durchführung kontrollierter Sichtflüge (CVFR).

Eine eingetragene Lehrberechtigung war bis 17.10.2013 gültig.

Weiterhin war er seit dem 23.02.1995 Inhaber einer Erlaubnis für Privatflugzeugführer. In dem nach den Regelungen JAR-FCL (deutsch) ausgestellten PPL (A) waren die Klassenberechtigungen für einmotorige Landflugzeuge (SE piston land) und Reisemotorsegler (TMG) mit Schleppberechtigung ohne Fangschlepp eingetragen.

Die Erlaubnis war bis zum 20.11.2014, die beiden Klassenberechtigungen jeweils bis zum 20.11.2012 gültig. Eine eingetragene Lehrberechtigung FI PPL (A) war bis zum 17.10.2013 datiert.

Darüber hinaus war er seit dem 08.10.2010 im Besitz eines unbefristet gültigen Luftfahrerscheins für Luftsportgeräteführer zum Führen von Gleitflugzeugen mit Lehrberechtigung. Die Lehrberechtigung war bis zum 17.10.2013 gültig.

Sein flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 war bis zum 20.11.2011 gültig, verbunden mit der Auflage eine Brille zu tragen und eine Ersatzbrille mitzuführen.

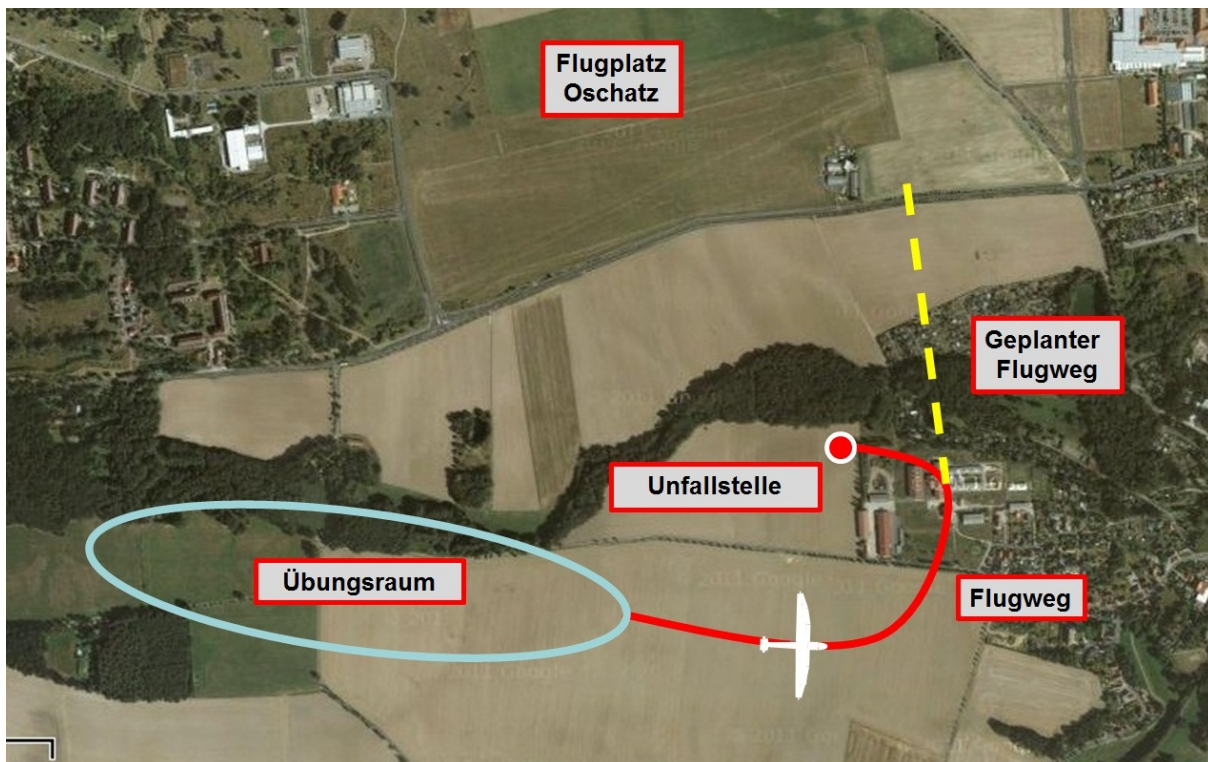
Die Gesamtflugerfahrung betrug 2 732 Stunden. In den letzten 90 Tagen hatte er 19 Starts auf dem Bocian, 21 Segelflugstarts im Flugzeugschlepp, 30 Segelflugstarts an der Winde und einen Start mit einem Reisemotorsegler absolviert.

Der 29-jährige Fluglehreranwärter war seit dem 14.11.2001 Inhaber eines unbefristet gültigen Luftfahrerscheins für Segelflugzeugführer. In die Lizenz waren die Startarten Windenschlepp und Luftfahrzeugschlepp eingetragen.

Ferner verfügte er über einen Luftfahrerschein für Luftsportgeräteführer, ausgestellt am 08.07.2008. Die Lizenz war bis zum 08.07.2013 gültig und berechtigte zum Führen von aerodynamisch gesteuerten Ultraleichtflugzeugen (UL), einschließlich Passagierflugberechtigung.

Sein flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 war bis zum 29.01.2016 gültig, verbunden mit der Auflage eine Brille zu tragen und eine Ersatzbrille mitzuführen.

Die Gesamtflugerfahrung betrug 178 Stunden, davon 164 Stunden auf Segelflugzeugen. Auf dem Muster SZD-9 „Bocian“ hatte er 22 Stunden mit 145 Landungen geflogen, davon neun Landungen in den letzten 90 Tagen.



ungefähre Flugweg nach GPS- Daten

Quelle: BFU/ Google Earth™

Angaben zum Luftfahrzeug

Das doppelsitzige Segelflugzeug SZD-9 „Bocian“ wurde 1969 mit der Werknummer P-478 in Polen gebaut.

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

Die Gesamtbetriebszeit betrug 2 762 Stunden. Die letzte Prüfung der Lufttüchtigkeit erfolgte am 23.03.2011.

Meteorologische Informationen

Am Flugplatz Oschatz herrschte laut Angaben des Deutschen Wetterdienstes (DWD) niederschlagfreies Wetter mit Sichten über 10 km. Die Windrichtung wurde mit 300 Grad und einer Stärke von 5-10 Knoten angegeben.

Funkverkehr

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

Angaben zum Flugplatz

Der Flugplatz Oschatz (EDOQ) liegt unmittelbar westlich der Stadt Oschatz. Er befindet sich in einer Höhenlage von 502 ft AMSL und verfügt über eine 830 m x 40 m lange Grasbahn mit der Ausrichtung 080/260 Grad.



Unfallstelle

Foto: BFU

Flugdatenaufzeichnung

Der BFU stand ein GPS-Gerät zum Auslesen der Flugdaten zur Verfügung.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich ca. 800 m südlich des Verkehrslandeplatzes Oschatz auf einer landwirtschaftlich genutzten Fläche. Das Luftfahrzeug wurde in Rückenlage vorgefunden.

Der vordere Rumpfbereich mit der Steuerungsanlage und beiden Sitzen war zertrümmert, die linke Tragfläche zerstört. Seitenflosse und Seitenruder waren schwer beschädigt.

Ein Teilsegment der linken Tragfläche befand sich in einer Hecke seitlich des Ackers, direkt unterhalb einer Baumreihe.

Der Schwerpunkt befand sich im zulässigen Bereich, die Untersuchung ergab keine Hinweise auf technische Mängel am Flugzeug.

Untersuchungsführer: Klaus-Uwe Fuchs

Untersuchung vor Ort: Reinhard Bölkow

Braunschweig, 9. 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