

# Untersuchungsbericht

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

## Identifikation

|                      |   |
|----------------------|---|
| Art des Ereignisses: | Unfall  |
| Datum:               | 22.04.2019  |
| Ort:                 | Schwarzheide                                      |
| Luftfahrzeug:        | Segelflugzeug                                     |
| Hersteller / Muster: | PZL-Bielsko-Biala / SZD 50-3 „Puchacz“            |
| Personenschaden:     | Pilot schwer verletzt<br>Fluggast schwer verletzt |
| Sachschaden:         | Luftfahrzeug zerstört                             |
| Drittschaden:        | Geringer Flurschaden                              |
| Aktenzeichen:        | BFU19-0391-3X                                     |

## Sachverhalt

### Ereignisse und Flugverlauf

Das Segelflugzeug vom Muster „Puchacz“ startete um 11:35 Uhr<sup>1</sup> im Flugzeugschlepp vom Sonderlandeplatz Schwarzheide zu einem Rundflug. An Bord waren der Pilot und ein Fluggast. Nach Zeugenaussagen und vorliegenden GPS-Daten wurde der Flugzeugschlepp über Senftenberg beendet und der Segelflugzeugführer versuchte, unter Ausnutzung der Thermik, Höhe zu gewinnen. Zeugen gaben an, dass es nach dem Ausklinken keinen Sichtkontakt und auch keinen Funkverkehr zum Segelflugzeug gegeben hatte. Der Startleiter verfolgte den Flugweg des Segelflugzeuges auf einem Internetportal. Er beobachtete dabei, wie die Aufzeichnungen des Flugweges nach einer Flugzeit von 40 Minuten im Bereich westlich des Flugplatzes stoppten. Da auf Anrufe über Flugfunk nicht geantwortet wurde, startete ein anderes Segelflugzeug vom Muster „DG 100“ an der Winde, um per Flugfunk Informationen zur Situation des „Puchacz“ zu erhalten. Es gelang dem Piloten der „DG 100“ Funkkontakt mit dem Piloten des „Puchacz“ herzustellen. Es wurde mitgeteilt, dass es 2 km nordwestlich vom Flugplatz entfernt zu einem Flugunfall gekommen war und sich das Segelflugzeug in einem Waldstück befindet. Das Luftfahrzeug wurde in einem 20 m hohen Kiefernwaldbestand zerstört aufgefunden. Der Pilot und der Fluggast konnten schwer verletzt aus dem Flugzeugwrack geborgen werden.



Unfallstelle

Quelle: BFU

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

## Angaben zu Personen

Der 45-jährige Pilot war im Besitz eines unbefristet gültigen Luftfahrerscheins für Segelflugzeugführer (SPL). Er besaß die Berechtigungen zum Führen von Segelflugzeugen, in den Startarten: Schleppstart hinter Luftfahrzeugen und Windenstart.

Sein flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 war bis 19.04.2020 ohne Einschränkungen gültig.

Er besaß eine Gesamtflugerfahrung von ca. 319 Stunden. Am 30.03.2019 hatte der Pilot auf dem Unfallmuster einen Überprüfungsflug mit einem Fluglehrer absolviert. Der Unfallflug war für ihn der 5. Flug in diesem Jahr.

## Angaben zum Luftfahrzeug

Bei dem betroffenen Muster handelt es sich um ein doppelsitziges Segelflugzeug in Kunststoffbauweise mit einer Spannweite von 16,67 m. Es hat ein Kreuzleitwerk und verfügt über ein festes Fahrwerk.

Hersteller: PZL-Bielsko-Biala

Baujahr: 1983

Werknummer: B-1335

Höchstmasse: 570 kg

Das Luftfahrzeug war in Deutschland zum Verkehr zugelassen und befand sich in Vereinsbesitz. Die letzte Lufttüchtigkeitsprüfung erfolgte am 14.03.2019. Das Segelflugzeug hatte bei dieser Überprüfung eine Gesamtflugzeit von 4 095:45 Stunden.

Nach den Angaben des Wägeberichtes vom 20.05.2016 lag der Leermassenschwerpunkt bei 610 mm hinter B.P.. Die Leermasse war mit 398,7 kg dokumentiert. Laut Flughandbuch sollte bei einer Leermasse von 399 kg der Schwerpunktbereich zwischen 610 mm bis 635 mm liegen.

Für den Flug wurde für das Segelflugzeug eine Abflugmasse von 562,7 kg ermittelt.

## Meteorologische Informationen

Laut Angaben der Flugleitung betrug die Sicht mehr als 10 km. Bei wolkenlosem Himmel wehte der Wind mit ca. 8 kt aus östlicher Richtung. Die Lufttemperatur am Boden betrug 18 °C.

## Funkverkehr

Zwischen der Flugleitung und den Segelflugzeugen fand Funkverkehr auf der Platzfrequenz 132,810 MHz statt. Der Funkverkehr wurde am Flugplatz nicht aufgezeichnet.

## Angaben zum Flugplatz

Der Sonderlandeplatz Schwarzheide (EDBZ) verfügt über eine 850 m lange Grasbahn in der Ausrichtung 070°/250°. Das Flugplatzgelände liegt in einer Höhe von 330 ft AMSL. Die Piste 07 war in Betrieb.

## Flugdatenaufzeichnung

Der Flug des Segelflugzeuges konnte anhand von aufgezeichneten Flugwegdaten aus einem mitgeführten GPS-Gerät ausgewertet werden. Demnach flog es nach dem Ausklinken über Senftenberg mehrere Aufwindbereiche in westlicher Richtung an und erreichte durch den Thermikflug ca. 4 km nördlich des Flugplatzes Schwarzheide eine maximale Flughöhe von ca. 1 000 m GND. Es folgten ein 5 km langer Geradeausflug in nordwestliche Richtung und anschließend ein Geradeausflug über ca. 4 km in Richtung Süden.

Um 12:10 Uhr erreichte das Segelflugzeug in einer Flughöhe von 550 m GND das östliche Stadtgebiet von Lauchhammer. Nachdem das Stadtgebiet überflogen war, flog das Segelflugzeug mit östlichem Kurs in Richtung Flugplatz Schwarzheide. Nach einem Flugweg von ca. 3 km machte das Segelflugzeug aus einer Flughöhe von ca. 200 m GND eine Linkskurve und flog mit einem Kurs von 280° weiter. Nach einem Flugweg von ca. 600 m endet die Aufzeichnung. Die letzten Aufzeichnungspunkte des Flugweges dokumentieren um 12:15 Uhr eine Flughöhe von 80 m GND und eine Sinkgeschwindigkeit von mehr als 6 m/s.

## Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich ca. 2 km nordwestlich vom Flugplatz Schwarzheide entfernt in einem Kiefernwald mit ca. 20 m hohem Baumbestand.

Am Luftfahrzeug wurden schwere Strukturschäden an den Tragflächen, dem Flugzeugumpf und der Kabinenhaube festgestellt. Hinter den Tragflächen war die

Rumpfröhre abgedreht. Bei der Untersuchung des Luftfahrzeuges wurden keine technischen Mängel festgestellt.

Untersuchungsführer:     Stahlkopf

Untersuchung vor Ort:     Gutenmorgen

Braunschweig, 25. Juni 2019

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](mailto:box@bfu-web.de)  
Internet           [www.bfu-web.de](http://www.bfu-web.de)