

Identifikation

Art des Ereignisses: Unfall
Datum: 02. August 2003
Ort: Essen-Werden
Luftfahrzeug: Flugzeug
Hersteller / Muster: PZL-Mielec / An-2
Personenschaden: ohne Verletzte
Sachschaden: Flugzeug schwer beschädigt
Drittschaden: Flur- und Forstschaden
Informationsquelle: Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen: 3X171-0/03

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Das Flugzeug war um 11:58 Uhr¹ in Essen/Mülheim (EDLE) zu einem Rundflug unter Sichtwetterbedingungen (VMC) gestartet. An Bord befanden sich ein Flugzeugführer, ein Flugbegleiter und 9 Passagiere. Der Flug führte vom Startort in Richtung Duisburg, dann nach Düsseldorf und weiter in Richtung Essen. Gegen 12:30 Uhr, das Flugzeug flog in einer Höhe von ca. 1500 ft, kam es zu einer Triebwerkstörung. Der Flugzeugführer entschloss sich, eine Sicherheitslandung durchzuführen. Im Landeanflug setzte das Triebwerk komplett aus. Die Notlandung erfolgte auf dem Rasen einer Hockeyanlage. Beim Ausrollen kollidierte das Flugzeug mit Hindernissen und wurde schwer beschädigt. Die Insassen blieben unverletzt.

Angaben zu Personen

Der 39-jährige Flugzeugführer war im Besitz einer gültigen deutschen Erlaubnis für Verkehrsflugzeugführer (ATPL) mit dem Beiblatt A1 und einer Musterberechtigung für die An-2. Er verfügte über eine Gesamtflugerfahrung von 5836 Stunden, davon ca. 3900 Stunden auf der An-2.

Angaben zum Luftfahrzeug

Bei dem Flugzeug handelte es sich um einen Doppeldecker mit Spornrad, der im Jahre 1957 in Polen gebaut wurde. Motorisiert war die An-2 mit einem Kolbenmotor polnischer Bauart Asch-62IR und einem Propeller AW-2. Die maximale Abflugmasse lag

bei 5250 kg. Das Flugzeug war zum Transport von Personen (TP3) und zum Absetzen von Personen und Sachen zugelassen und hatte bis zum Zeitpunkt des Flugunfalls 9440 Stunden geflogen.

Die letzte 100-Stunden-Kontrolle und Jahresnachprüfung wurden am 04. April 2003 durchgeführt.

Meteorologische Informationen

Der Flug wurde unter Sichtwetterbedingungen durchgeführt. Die Sicht am Boden betrug mehr als 10 km. Es war fast windstill und die Lufttemperatur lag bei +28 °C.

Funkverkehr

Der Flugzeugführer stand während des Rundfluges in Verbindung mit dem Verkehrslandeplatz Essen/Mülheim.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Notlandung wurde im Stadtteil Werden nördlich des Baldeneysees auf dem Rasen einer Hockeyanlage durchgeführt.

Als die Triebwerkstörung einsetzte, befand sich das Flugzeug im Anflug auf Essen/Mülheim über dem Stadtteil Werden. Als einzige Notlandefläche bot sich für den Flugzeugführer ein Komplex aus Sportplatz und Hockeyanlage an. Nach Einkurven in diese Richtung setzte das Triebwerk aus. Im Landeanflug streifte das Flugzeug Baumkronen und flog zwischen den Flutlichtmasten des Sportplatzes hindurch. Eine Strecke von ca. 200 m stand für die Landung zur Verfügung. Das Aufsetzen des Flugzeuges konnte bei der Untersuchung nicht mehr bestimmt werden. Ca. 93 m sind als Bremsspuren dokumentiert. Das Flugzeug kollidierte mit Bäumen und dichten Sträuchern, die das Gelände auf allen Seiten einfassen und kam zum Stillstand.

Die Landeklappen des Flugzeuges befanden sich in ausgefahrener Stellung.

Am Flugzeug wurden das starre Fahrwerk, der untere Tragflügel, Teile der vorderen Passagierkabine und die Luftschaube stark beschädigt. Leicht beschädigt wurden der obere Tragflügel und die unteren Landeklappen.

Die von einem Beauftragten der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung vor Ort durchgeführte Untersuchung ergab, dass noch eine Menge von weniger als 0,5 Liter Kraftstoff im System war.

Das Ablesen der Kraftstoffvorratsmenge im Cockpit ergab bei drei vorhandenen Optionen („Beide Seiten“, „Rechte Seite“ und „Linke Seite“) folgende Mengen: Beide Seiten ca. 230 Liter, rechte Seite ca. 130 Liter und linke Seite ca. 100 Liter.

Es wurde ebenfalls festgestellt, dass zwei oberhalb

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

der Vorratsmessung angebrachte Kontrolllampen, die das Erreichen der Kraftstoffreserve signalisieren, „Rot“ leuchteten.

Der Flugzeugführer gab in seinem Bericht an, dass einige Minuten vor dem Ausfall des Triebwerkes die linke Kontrolllampe kurz aufgeleuchtet hatte.

Am 15. August 2003 erfolgte durch den Beauftragten der BFU eine vollständige Kontrolle aller sechs im oberen Tragflügelverbund installierten Kraftstoffbehältergruppen und der zugehörigen Geber, Verschlüsse und Ablassventile auf ihre Funktionen. Es konnten keine Abnormitäten festgestellt werden.