

Bulletin

Juli 2001

Unfälle und schwere Störungen beim Betrieb ziviler Luftfahrzeuge

(ausgenommen Luftsportgeräte)

Vorwort

Allgemeine Hinweise

Das Bulletin der Flugunfälle und schweren Störungen hat zum Ziel, den interessierten Personenkreis über Ereignisse zu informieren, die der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) gemäß § 5 LuftVO im Berichtszeitraum gemeldet worden sind.

Untersuchungen werden in Übereinstimmung mit 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.

Aufbau des Dokumentes

Das Bulletin ist in drei Abschnitte unterteilt.

Teil 1 enthält die Übersicht aller der BFU im Berichtszeitraum angezeigten Unfälle und schweren Störungen. In Ausnahmefällen, in denen aus einer Untersuchung bedeutende Erkenntnisse für die Sicherheit in der Luftfahrt erwartet werden, können auch andere Störungen (§ 3 (4)b FIUUG) aufgeführt sein. Die Liste ist nach der Luftfahrzeugart und bei Flugzeugen zusätzlich nach der Gewichtsklasse gegliedert.

Im Teil 2 finden sich Berichte zu Flugunfällen und schweren Störungen, die den Erkenntnisstand der Untersuchung zur Zeit der Herausgabe des Bulletins wiedergeben.

Im Teil 3 sind die letzten zehn veröffentlichten Untersuchungsberichte aufgelistet. Die Untersuchungsberichte sind über die BFU zu beziehen oder unter der folgenden Adresse im Internet abzurufen:

www.bfu-web.de/berichte

Begriffsbestimmungen

Unfall

Ein Ereignis beim Betrieb eines Luftfahrzeugs vom Beginn des Anbordgehens von Personen mit Flugabsicht bis zu dem Zeitpunkt, zu dem diese Personen das Luftfahrzeug wieder verlassen haben, wenn hierbei:

1. eine Person tödlich oder schwer verletzt worden ist
 - an Bord eines Luftfahrzeugs oder
 - durch unmittelbare Berührung mit dem Luftfahrzeug oder einem seiner Teile, auch wenn sich dieser Teil vom Luftfahrzeug gelöst hat, oder
 - durch unmittelbare Einwirkung des Turbinen- oder Propellerstrahls eines Luftfahrzeugs,

es sei denn, dass der Geschädigte sich diese Verletzungen selbst zugefügt hat oder diese ihm von einer anderen Person zugefügt worden sind oder eine andere von dem Unfall unabhängige Ursache haben, oder dass es sich um Verletzungen von unbefugt mitfliegenden Personen handelt, die sich außerhalb der den Fluggästen und Besatzungsmitgliedern normalerweise zugänglichen Räume verborgen hatten, oder

2. das Luftfahrzeug oder die Luftfahrzeugzelle einen Schaden erlitten hat und
 - dadurch der Festigkeitsverband der Luftfahrzeugzelle, die Flugleistungen oder die Flugeigenschaften beeinträchtigt sind und
 - die Behebung dieses Schadens in aller Regel eine große Reparatur oder einen Austausch des beschädigten Luftfahrzeugbauteils erfordern würde;

es sei denn, dass nach einem Triebwerkschaden oder Triebwerkausfall die Beschädigung des Luftfahrzeugs begrenzt ist auf das betroffene Triebwerk, seine Verkleidung oder sein Zubehör, oder dass der Schaden an einem Luftfahrzeug begrenzt ist auf Schäden an Propellern, Flügelspitzen, Funkantennen, Bereifung, Bremsen, Beplankung oder auf kleinere Einbeulungen oder Löcher in der Außenhaut, oder

3. das Luftfahrzeug vermisst wird oder nicht zugänglich ist.

Schwere Störung

Ein Ereignis beim Betrieb eines Luftfahrzeugs, dessen Umstände darauf hindeuten, dass sich beinahe ein Unfall ereignet hätte.

Tödliche Verletzung

Eine Verletzung, die eine Person bei einem Unfall erlitten hat und die unmittelbar bei dem Unfall oder innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall ihren Tod zur Folge hat.

Schwere Verletzung

Eine Verletzung, die eine Person bei einem Unfall erlitten hat und die

1. einen Krankenhausaufenthalt von mehr als 48 Stunden innerhalb von 7 Tagen nach der Verletzung erfordert oder
2. Knochenbrüche zur Folge hat (mit Ausnahme einfacher Brüche von Fingern, Zehen oder der Nase) oder
3. Risswunden mit schweren Blutungen oder Verletzungen von Nerven, Muskeln- oder Sehnensträngen zur Folge hat oder
4. Schäden an inneren Organen verursacht hat oder
5. Verbrennungen zweiten oder dritten Grades oder von mehr als fünf Prozent der Körperoberfläche zur Folge hat oder
6. Folge einer nachgewiesenen Aussetzung gegenüber infektiösen Stoffen oder schädlicher Strahlung ist.

Teil 1

Übersicht der Ereignisse im

Zeitraum: 01.07.2001 - 31.07.2001

Flugzeug über 20 000 kg

08.07.2001 1304 Uhr (MESZ) Ort: Frankfurt/Main (Darmstadt (HE)) LFZ.: Airbus Ind. A300-605 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug leicht beschädigt Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU	Störung eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: Luftfahrtunternehmen Linienverkehr - Personenbeförd. - internat. Der auf der Position B02 stehende Airbus A300 wurde beim Pushback einer Boeing 777 aus der Position C04 berührt. Aktenzeichen: PX001-1/01
08.07.2001 1304 Uhr (MESZ) Ort: Frankfurt/Main (Darmstadt (HE)) LFZ.: Boeing B777-222 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug leicht beschädigt Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU	Störung eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: Luftfahrtunternehmen Linienverkehr - Personenbeförd. - internat. Während des Pushbacks aus der Position C04 kollidierte die Boeing 777 mit dem auf der Position B02 stehenden Airbus A300. Aktenzeichen: PX001-2/01
11.07.2001 1342 Uhr (MESZ) Ort: Frankfurt/Main (Darmstadt (HE)) LFZ.: Airbus Ind. A340-313 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug leicht beschädigt Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU	Schwere Störung eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: Luftfahrtunternehmen Linienverkehr - Personenbeförd. - internat. Beim Start berührte das Heck des Flugzeuges den Boden. Aktenzeichen: 5X011-0/01
24.07.2001 1900 Uhr (MESZ) Ort: Münster-Osnabrück (Münster (NRW)) LFZ.: Airbus Ind. A300-600 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 1 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 1 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug leicht beschädigt Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU	Schwere Störung eines ausländischen Lfz. im Inland mit leicht Verletzten Betriebsart: Luftfahrtunternehmen gewerblicher Gelegenheitsverkehr Der Start wurde nach dem selbstständigen Abheben des Bugrades abgebrochen. Durch starkes Bremsen überhitzten zwei Reifen des rechten hinteren Hauptfahrwerkes und bliesen ab. Der Schwerpunkt des Flugzeuges lag durch falsche Beladung außerhalb des zulässigen Bereichs. Aktenzeichen: EX002-0/01
26.07.2001 1719 Uhr (MESZ) Ort: Nürnberg (Mittelfranken (BY)) LFZ.: Boeing B737-300 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug nicht beschädigt Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU	Schwere Störung eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: Luftfahrtunternehmen gewerblicher Gelegenheitsverkehr Im Anflug auf Nürnberg kam es in FL 74 zu einer gefährlichen Begegnung mit einem Segelflugzeug (Motorsegler) im Luftraum E. Das Segelflugzeug wurde von der Besatzung in der 1-2-Uhr-Position, Abstand 200 - 300 m entdeckt. Durch die Besatzung wurde ein Ausweichmanöver eingeleitet. Aktenzeichen: 5X012-1/01

Weitere Information auf Seite 14

Weitere Information auf Seite 15

Weitere Information auf Seite 16

Flugzeug über 2 000 kg - 5 700 kg

01.07.2001 1410 Uhr (MESZ)	Unfall eines deutschen Lfz. im Ausland mit schwer Verletzten
Ort: Ravenna (Italien)	Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug
LFZ.: Pilatus PC6B2	Im Anfangssteigflug geriet das Flugzeug in einen überzogenen Flugzustand und prallte auf den Boden auf.
Anzahl der verletzten Personen:	
Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht	
Fluggäste: 0 tödl., 1 schwer, 0 leicht	
Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht	
Flugzeug zerstört	
Untersuchung durch ausländische Behörde	Aktenzeichen: 4X016-0/01

Flugzeug bis 2 000 kg

01.07.2001 0420 Uhr (MESZ)	Unfall eines deutschen Lfz. im Ausland mit tödlich Verletzten
Ort: Zell am See (Österreich)	Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug
LFZ.: Reims Avion FR172G	Während eines Fluges von Ried-Kirchheim (Österreich) nach Vrsar (Kroatien) prallte das Flugzeug in 2523 m MSL gegen das Sonnenblick-Massiv. Der allein an Bord befindliche Luftfahrzeugführer wurde tot aufgefunden. Näheres ist noch nicht bekannt.
Anzahl der verletzten Personen:	
Besatzung: 1 tödl., 0 schwer, 0 leicht	
Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht	
Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht	
Flugzeug zerstört	
Untersuchung durch ausländische Behörde	Aktenzeichen: 4X015-0/01

04.07.2001 1800 Uhr (MESZ)	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte
Ort: Hahn (Koblenz (RHPF))	Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug
LFZ.: Dornier 27A4	Das Flugzeug brach beim Ausrollen nach der Landung nach links aus. Kurz vor Überrollen der linken Landebahnbegrenzung berührten die rechte Tragfläche und das Höhenruder den Boden.
Anzahl der verletzten Personen:	
Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht	
Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht	
Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht	
Flugzeug schwer beschädigt	
Keine Untersuchung durch BFU	Aktenzeichen: 3X146-0/01

06.07.2001 1435 Uhr (MESZ)	Unfall eines deutschen Lfz. im Ausland ohne Verletzte
Ort: La Mole (Frankreich)	Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug
LFZ.: Cessna P210N	Bei der Landung wurde das Flugzeug hart aufgesetzt, sprang und kam von der Piste ab. Dabei brach das Fahrwerk und der Propeller wurde beschädigt.
Anzahl der verletzten Personen:	
Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht	
Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht	
Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht	
Flugzeug schwer beschädigt	
Untersuchung durch ausländische Behörde	Aktenzeichen: 4X019-0/01

07.07.2001 0825 Uhr (MESZ)	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit tödlich Verletzten
Ort: Hoherodskopf (Gießen (HE))	Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug
LFZ.: Piper 28181	Das mit zwei Personen besetzte Flugzeug kollidierte bei kritischen Sichtwetterbedingungen mit dem Sendeturm auf dem Hoherodskopf. Es schlug in die Betriebsplattform des Turmes ein und brannte dort aus.
Anzahl der verletzten Personen:	
Besatzung: 1 tödl., 0 schwer, 0 leicht	
Fluggäste: 1 tödl., 0 schwer, 0 leicht	
Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht	
Flugzeug zerstört	
Untersuchung durch Beauftragte der BFU	Aktenzeichen: 3X150-0/01
	Weitere Information auf Seite 17

08.07.2001 1300 Uhr (MESZ)	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte
Ort: Sennestadt (Detmold (NRW))	Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug
LFZ.: Reims Avion F150L	Bei einer Notlandung auf einem Acker überschlug sich das Flugzeug.
Anzahl der verletzten Personen:	
Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht	
Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht	
Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht	
Flugzeug schwer beschädigt	
Keine Untersuchung durch BFU	Aktenzeichen: 3X152-0/01

Flugzeug bis 2 000 kg (Fortsetzung)

10.07.2001 1135 Uhr (MESZ) Ort: Braunschweig (Braunschweig (NI)) LFZ.: Robin DR400RP Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: Ausbildungs-/Überprüfungsflüge - Übungs-/Einweisungsflüge Beim Ausrollen nach der Landung geriet das Bugfahrwerk in eine weiche Stelle des Segelfluggeländes und brach ab. Aktenzeichen: 3X154-0/01
14.07.2001 1500 Uhr (MESZ) Ort: Schönberg (Oberbayern (BY)) LFZ.: Reims Avion F150F Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Im Reiseflug kam es zu einer Triebwerkstörung. Bei der anschließenden Notlandung in einem Maisfeld überschlug sich das Flugzeug. Aktenzeichen: 3X158-0/01
17.07.2001 1100 Uhr (MESZ) Ort: Thalfang (Koblenz (RHPF)) LFZ.: Avions-Mudry CAP10B Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 2 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug zerstört Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit tödlich Verletzten Betriebsart: Ausbildungs-/Überprüfungsflüge - Flüge am Doppelsteuer Während des Ausbildungsfluges mit Fluglehrer brach im Ansatz zu einer Kunstflugfigur die rechte Tragfläche des Flugzeuges vom Rumpf ab. Das Flugzeug stürzte mit zunehmender Bahnneigung in einen Forst. Keiner der beiden Insassen konnte sich mit seinem Fallschirm retten. Aktenzeichen: 3X160-0/01
21.07.2001 1700 Uhr (MESZ) Ort: Albstadt-Degerfeld (Tübingen (BW)) LFZ.: Extra EA300/L Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Bei der harten Landung des Flugzeuges wurde das Fahrwerk abgerissen. Aktenzeichen: 3X167-0/01
22.07.2001 1445 Uhr (MESZ) Ort: Michelstadt/Odw. (Darmstadt (HE)) LFZ.: Cessna 172R Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Bei der Landung kam das Flugzeug zu weit. Beim Durchstarten berührte das Luftfahrzeug ein Hindernis am Ende der Piste. Aktenzeichen: 3X163-0/01
22.07.2001 1544 Uhr (MESZ) Ort: Westerland/Sylt (Schleswig-Holstein) LFZ.: Robin DR400/180R Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Beim Abrollen von der Landebahn berührte das Flugzeug einen abgestellten Lkw. Dabei entstand ein 50 cm langer Riss im Tragflügel. Aktenzeichen: 3X170-0/01

Weitere Information auf Seite 18

Flugzeug bis 2 000 kg (Fortsetzung)

23.07.2001 1515 Uhr (MESZ) Ort: Oldenburg-Hatten (Weser-Ems (NI)) LFZ.: Amateurbau Europa1779 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 1 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit schwer Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Im Steigflug brach ein Teil vom Spinner ab. Bei der anschließenden Notlandung auf einer Wiese wurde das Flugzeug schwer beschädigt. Aktenzeichen: 3X172-0/01
27.07.2001 1629 Uhr (MESZ) Ort: Osnabrück-Atterh. (Weser-Ems (NI)) LFZ.: Reims Avion F152 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: Ausbildungs-/Überprüfungsflüge - Alleinflüge - unter Aufsicht Bei der Landung setzte das Flugzeug mehrfach mit dem Bugrad auf, worauf dieses brach. Dabei wurde der Propeller beschädigt. Aktenzeichen: 3X182-0/01
28.07.2001 1523 Uhr (MESZ) Ort: Wipperfürth-Neye (Düsseldorf (NRW)) LFZ.: Amateurbau Pulsar XP Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Beim Anrollen zum Start brach eine Schweißnaht der Bolzen an der Bugradgabel. Das Flugzeug machte einen Kopfstand, wobei der Propeller beschädigt wurde. Aktenzeichen: 3X187-0/01
29.07.2001 1530 Uhr (MESZ) Ort: Hettstadt (Unterfranken (BY)) LFZ.: C.A.S.A. 1.131E Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Kurz nach dem Abheben fiel das Triebwerk aus. Bei der anschließenden Notlandung außerhalb des Flugplatzes setzte das Flugzeug hart auf und überschlug sich. Aktenzeichen: 3X188-0/01

Hubschrauber

02.07.2001 0745 Uhr (MESZ) Ort: Graach (Koblenz (RHPF)) LFZ.: Bell 47G-4 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 1 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Hubschrauber zerstört Untersuchung durch Beauftragte der BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit leicht Verletzten Betriebsart: gewerbliche Flüge - Luftarbeit - Agrarflug Bei einem Arbeitsflug (Besprühen von Weinbergen) kam es zu einem Leistungsverlust des Triebwerkes durch einen mechanischen Schaden. Bei der nachfolgenden Autorotationslandung überschlug sich der Hubschrauber. Aktenzeichen: 3X141-0/01	Weitere Information auf Seite 21
04.07.2001 1730 Uhr (MESZ) Ort: Kemnitz (Brandenburg) LFZ.: Eurocopter EC120 B Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Hubschrauber zerstört Untersuchung durch Beauftragte der BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Im Anfangssteigflug geriet der Hubschrauber in einer Höhe von ca. 10 m in eine unkontrollierte Fluglage und schlug seitlich auf den Boden auf. Aktenzeichen: 3X147-0/01	Weitere Information auf Seite 22

Hubschrauber (Fortsetzung)

30.07.2001 0830 Uhr (MESZ)	Schwere Störung eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte
Ort: Oberstdorf (Schwaben (BY))	Betriebsart: gewerbliche Flüge - Lufttaxi – Frachtbeförderung
LFZ.: Sud-Aviation SA316B	Beim Auslaufen des Rotors nach der Landung berührten die Hauptrotorblätter einen Felsen.
Anzahl der verletzten Personen:	
Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht	
Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht	
Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht	
Hubschrauber leicht beschädigt	
Keine Untersuchung durch BFU	Aktenzeichen: 7X007-0/01

Segelflugzeug

01.07.2001 1720 Uhr (MESZ)	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit schwer Verletzten
Ort: Eßweiler (Rheinhesen-Pfalz (RHPF))	Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug
LFZ.: Schleicher ASW20L	Bei der Landung kam das Segelflugzeug zu weit und kollidierte hinter dem Pistenende mit Bäumen.
Anzahl der verletzten Personen:	
Besatzung: 0 tödl., 1 schwer, 0 leicht	
Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht	
Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht	
Segelflugzeug zerstört	
Keine Untersuchung durch BFU	Aktenzeichen: 3X140-0/01
01.07.2001 1700 Uhr (MESZ)	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte
Ort: Pfarrkirchen (Niederbayern (BY))	Betriebsart: Ausbildungs-/Überprüfungsflüge - Alleinflüge - unter Aufsicht
LFZ.: Grob AST-CS	Beim Windenstart drückte eine plötzliche Windböe den rechten Tragflügel des Segelflugzeuges nach unten. Dieser berührte den Boden und das Luftfahrzeug drehte sich um die Hochachse.
Anzahl der verletzten Personen:	
Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht	
Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht	
Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht	
Segelflugzeug schwer beschädigt	
Keine Untersuchung durch BFU	Aktenzeichen: 3X161-0/01
01.07.2001 1808 Uhr (MESZ)	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte
Ort: Marpingen (Saarland)	Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug
LFZ.: Schleicher ASH25	Bei der Landung setzte das Segelflugzeug hart auf. Dabei wurde das Fahrwerk beschädigt.
Anzahl der verletzten Personen:	
Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht	
Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht	
Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht	
Segelflugzeug schwer beschädigt	
Keine Untersuchung durch BFU	Aktenzeichen: 3X199-0/01
02.07.2001 1543 Uhr (MESZ)	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit tödlich Verletzten
Ort: Espelkamp (Detmold (NRW))	Betriebsart: verschiedene Betriebsarten - Kunstflug, Wettbewerbsflug, Luftrennen
LFZ.: Schleicher ASW19B	Bei einer Außenlandung prallte das Segelflugzeug gegen eine 0,50 m hohe Bodenwelle. Der Luftfahrzeugführer erlitt tödliche Verletzungen.
Anzahl der verletzten Personen:	
Besatzung: 1 tödl., 0 schwer, 0 leicht	
Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht	
Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht	
Segelflugzeug zerstört	
Untersuchung durch Beauftragte der BFU	Aktenzeichen: 3X144-0/01
	Weitere Information auf Seite 23
03.07.2001 1614 Uhr (MESZ)	Unfall eines deutschen Lfz. im Ausland mit tödlich Verletzten
Ort: Reutte (Österreich)	Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug
LFZ.: Schleicher KA6CR	Die KA6CR stieß mit einer ASK21 in der Luft zusammen.
Anzahl der verletzten Personen:	
Besatzung: 1 tödl., 0 schwer, 0 leicht	
Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht	
Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht	
Segelflugzeug zerstört	
Untersuchung durch ausländische Behörde	Aktenzeichen: 4X017-1/01

Segelflugzeug (Fortsetzung)

03.07.2001 1614 Uhr (MESZ) Ort: Reutte (Österreich) LFZ.: Schleicher ASK21 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 1 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug leicht beschädigt Untersuchung durch ausländische Behörde	Unfall eines deutschen Lfz. im Ausland mit tödlich Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Die ASK21 stieß mit einer KA6CR in der Luft zusammen. Die ASK21 konnte in Reutte sicher gelandet werden. Aktenzeichen: 4X017-2/01
03.07.2001 1300 Uhr (MESZ) Ort: Parchim (Mecklenburg-Vorpommern) LFZ.: Grob AST-CS Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Bei einer Außenlandung in einem Getreidefeld wurde das Segelflugzeug schwer beschädigt. Aktenzeichen: 3X145-0/01
04.07.2001 1610 Uhr (MESZ) Ort: Rotenburg/Wümme (Lüneburg (NI)) LFZ.: Akaflieg-BS SB12 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Bei einer Außenlandung auf einem Kartoffelacker bekam das Segelflugzeug Bodenberührung mit der rechten Tragfläche. Bei einem anschließenden Ringelpiez, brach der Rumpf ca. 1 m vor dem Leitwerk. Aktenzeichen: 3X148-0/01
04.07.2001 1720 Uhr (MESZ) Ort: Groß-Langerwisch (Brandenburg) LFZ.: Schleicher KA6CR Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Bei einer Außenlandung in einem Kornfeld riss das Höhenleitwerk ab. Aktenzeichen: 3X149-0/01
07.07.2001 1318 Uhr (MESZ) Ort: Bisperode (Hannover (NI)) LFZ.: Schleicher ASK23B Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: Ausbildungs-/Überprüfungsflüge - Alleinflüge - unter Aufsicht Bei der Landung brach das Segelflugzeug aus. Anschließend kam es zum Ringelpiez in einem Kornfeld. Aktenzeichen: 3X156-0/01
10.07.2001 1438 Uhr (MESZ) Ort: Jelenia-Gora (Polen) LFZ.: Grob Sp-Ast2 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug schwer beschädigt Untersuchung durch ausländische Behörde	Unfall eines deutschen Lfz. im Ausland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Nachdem das Segelflugzeug das Schleppflugzeug in einen Grenzflugzustand gebracht hatte, wurde der Start abgebrochen. Bei der anschließenden Landung in einem Kornfeld wurde das Segelflugzeug schwer beschädigt. Aktenzeichen: 4X020-0/01

Segelflugzeug (Fortsetzung)

10.07.2001 0905 Uhr (MESZ) Ort: Dessau (Sachsen-Anhalt) LFZ.: Zaklady SZD-9 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 2 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug zerstört Untersuchung durch Beauftragte der BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit tödlich Verletzten Betriebsart: Ausbildungs-/Überprüfungsflüge - Flüge am Doppelsteuer Im Endanflug geriet das Segelflugzeug in einen überzogenen Flugzustand (Trudeln) und stürzte zu Boden. Aktenzeichen: 3X153-0/01	Weitere Information auf Seite 24
14.07.2001 1558 Uhr (MESZ) Ort: Pirna (Sachsen) LFZ.: SZD SZD50-3 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 1 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug zerstört Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit schwer Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Im Endanflug zur Außenlandung streifte das Segelflugzeug mit dem linken Tragflügel Baumspitzen, drehte sich und stürzte zu Boden. Aktenzeichen: 3X159-0/01	
17.07.2001 1430 Uhr (MESZ) Ort: Bad Neustadt/Saale (Unterfranken (BY)) LFZ.: R-Schneider LS3 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 1 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug zerstört Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines ausländischen Lfz. im Inland mit schwer Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Im Endanflug kam das Segelflugzeug zu kurz und prallte ca. 50 m vor der Bahnschwelle gegen einen Hang. Aktenzeichen: CX009-0/01	
17.07.2001 1510 Uhr (MESZ) Ort: Königfeld (Koblenz (RHPF)) LFZ.: Glaser DG200/17 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Bei einer Außenlandung auf einem abgeernteten Kornfeld riss das Fahrwerk ab. Aktenzeichen: 3X181-0/01	
20.07.2001 1435 Uhr (MESZ) Ort: Völkleshofen (Stuttgart (BW)) LFZ.: Schempp Duo Discus Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 1 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 1 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit schwer Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Beim Windenstart wurde ein weiteres am Boden liegendes Windenseil mitgenommen. Nach Einleiten einer Umkehrkurve mit dem anhängenden Seil kippte das Luftfahrzeug aus ca. 2 m Höhe nach vorn ab. Aktenzeichen: 3X165-0/01	
21.07.2001 1720 Uhr (MESZ) Ort: Böisingen (Freiburg (BW)) LFZ.: R-Schneider LS4-A Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Bei der Außenlandung blieb das Segelflugzeug mit dem linken Tragflügel in unebenem Gelände hängen. Das Luftfahrzeug drehte sich um die Hochachse. Dabei brach das linke Querruder auf einer Länge von ca. 50 cm. Aktenzeichen: 3X190-0/01	

Segelflugzeug (Fortsetzung)

22.07.2001 1425 Uhr (MESZ) Ort: Greiz (Thüringen) LFZ.: Zaklady SZD9 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug leicht beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Schwere Störung eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Beim Thermiksegelflug berührte ein anderes Segelflugzeug die SZD-9 an der unteren Rumpfseite. Aktenzeichen: 7X006-1/01
22.07.2001 1425 Uhr (MESZ) Ort: Greiz (Thüringen) LFZ.: Schempp Discus CS Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug nicht beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Schwere Störung eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: verschiedene Betriebsarten - Kunstflug, Wettbewerbsflug, Luftrennen Beim Thermiksegelflug berührte das Segelflugzeug einen Discus CS an der Rumpfunterseite. Aktenzeichen: 7X006-2/01
22.07.2001 1259 Uhr (MESZ) Ort: Zwickau (Sachsen) LFZ.: Amateurbau H2PL Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 1 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug zerstört Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit schwer Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Während des Flugzeugschleppstartes geriet das Segelflugzeug in eine unkontrollierte Fluglage. Der Schleppflugzeugführer klinkte das Seil aus. Das Segelflugzeug kippte über den linken Tragflügel ab und prallte auf dem Flugplatzgelände auf. Aktenzeichen: 3X164-0/01
22.07.2001 1800 Uhr (MESZ) Ort: Wetzlar-Garbenheim (Gießen (HE)) LFZ.: Schleicher ASK13 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 1 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit schwer Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Bei der Landung kam das Segelflugzeug zu kurz und prallte mit dem Bugrad gegen einen Erdhügel. Aktenzeichen: 3X169-0/01
22.07.2001 1800 Uhr (MESZ) Ort: Weilrod (Darmstadt (HE)) LFZ.: Schleicher ASW20 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 1 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug leicht beschädigt Untersuchung durch Beauftragte der BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit tödlich Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Aus bisher unbekanntem Gründen verließ der Segelflugzeugführer mit dem Fallschirm das Segelflugzeug. Der Fallschirm öffnete sich nicht. Aktenzeichen: 3X175-0/01
22.07.2001 1648 Uhr (MESZ) Ort: Borkenberge (Münster (NRW)) LFZ.: Scheibe SF34B Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Nach der Landung durchrollte das Segelflugzeug eine Mulde, wobei das Bugrad in den Rumpf gedrückt wurde. Aktenzeichen: 3X180-0/01

Segelflugzeug (Fortsetzung)

23.07.2001 1220 Uhr (MESZ) Ort: Bückeberg-Weinberg (Hannover (NI)) LFZ.: Schleicher ASW24 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Beim Anrollen zum Windenstart überrollte das Segelflugzeug eine 14 m entfernte Bodenwelle. Dabei hob es ab und setzte nach 8 m auf einer zweiten Bodenwelle auf, wobei das Fahrwerk abgerissen wurde. Aktenzeichen: 3X171-0/01
23.07.2001 Uhrzeit unbek. () Ort: Kirchzarten (Freiburg (BW)) LFZ.: Glasflügel CI-Lib Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 1 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug zerstört Untersuchung durch Beauftragte der BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit tödlich Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Bei einem Thermikflug stürzte das Segelflugzeug aus geringer Flughöhe in ein Waldgebiet. Aktenzeichen: 3X176-0/01 Weitere Information auf Seite 25
24.07.2001 1800 Uhr (MESZ) Ort: Ellhofen (Stuttgart (BW)) LFZ.: Scheibe BF4 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Bei der Außenlandung wegen fehlender Thermik in einem Kornfeld wurde der Rumpf des Segelflugzeuges schwer beschädigt. Aktenzeichen: 3X173-0/01
24.07.2001 1525 Uhr (MESZ) Ort: Kleinkochberg (Thüringen) LFZ.: Zaklady SZD30 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Bei der Außenlandung wegen fehlender Thermik in einem Kornfeld brach ein Tragflügel des Segelflugzeuges. Aktenzeichen: 3X174-0/01
24.07.2001 1330 Uhr (MESZ) Ort: Tiefengrün (Oberfranken (BY)) LFZ.: Zaklady SZD30 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Bei der Außenlandung wegen fehlender Thermik in einem Getreidefeld drehte sich das Segelflugzeug um die Hochachse. Dabei wurde es schwer beschädigt. Aktenzeichen: 3X177-0/01
24.07.2001 1455 Uhr (MESZ) Ort: Gartnersroth (Oberbayern (BY)) LFZ.: Zaklady SZD30 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Bei einer Außenlandung berührte das Segelflugzeug mit dem Tragflügel ein Verkehrsschild. Aktenzeichen: 3X178-0/01

Segelflugzeug (Fortsetzung)

25.07.2001 1515 Uhr (MESZ) Ort: Pegnitz (Oberfranken (BY)) LFZ.: Schleicher ASW20BL Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Bei der Außenlandung wegen fehlender Thermik berührte das Segelflugzeug mit dem Tragflügel ein Hindernis. Aktenzeichen: 3X179-0/01
25.07.2001 1314 Uhr (MESZ) Ort: Karlstadt (Unterfranken (BY)) LFZ.: Schleicher ASW15 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Bei der Außenlandung in unebenem Gelände wurde der Rumpf des Segelflugzeuges beschädigt. Aktenzeichen: 3X200-0/01
27.07.2001 2000 Uhr (MESZ) Ort: Niederscheld (Gießen (HE)) LFZ.: Grob AST-CS Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: Ausbildungs-/Überprüfungsflüge - Alleinflüge - unter Aufsicht Bei der Außenlandung setzte das Segelflugzeug schiebend auf, wobei das Fahrwerk seitlich wegbrach. Aktenzeichen: 3X183-0/01
27.07.2001 1215 Uhr (MESZ) Ort: Isny-Rotmoos (Tübingen (BW)) LFZ.: Schleicher KA6E Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Beim Rollen während des Windenstartes ließ der Seilzug der Winde nach. Das Segelflugzeug brach aus, rollte in einen ca. 20 m von der Schleppstrecke entfernten Waldrand und prallte dort gegen einen dünnen Baumstamm. Aktenzeichen: 3X191-0/01
28.07.2001 1705 Uhr (MESZ) Ort: Kyritz (Brandenburg) LFZ.: Schleicher ASK21 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Bei der Landung ca. 150 m neben der Segelfluglandebahn kollidierte das Segelflugzeug mit der Gleitflugbefehrerung. Aktenzeichen: 3X185-0/01
28.07.2001 1519 Uhr (MESZ) Ort: Schweinfurt-Süd (Unterfranken (BY)) LFZ.: Schempp JanusB Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 1 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 1 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit tödlich Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Bei der Landung kam das Segelflugzeug zu kurz, berührte die Baumwipfel eines in der Nähe der Landebahn befindlichen Waldgebietes und stürzte in das Waldstück. Aktenzeichen: 3X186-0/01

Segelflugzeug (Fortsetzung)

29.07.2001 1312 Uhr (MESZ) Ort: Hetzleser Berg (Oberfranken (BY)) LFZ.: Schempp Duo Discus Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 1 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 1 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit schwer Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Beim Windenstart ließ in ca. 10 m Höhe der Seilzug nach. Der Segelflugzeugführer klinkte aus und versuchte geradeaus zu landen. Das Segelflugzeug sackte aus einer Höhe von ca. 5 m durch und prallte am Rand der Asphaltpiste auf. Aktenzeichen: 3X189-0/01
30.07.2001 1900 Uhr (MESZ) Ort: Hirzenhain (Gießen (HE)) LFZ.: R-Schneider LS4-A Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 1 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit leicht Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Bei der Landung kam das Segelflugzeug zu kurz und stürzte nach Baumberührung in ein Waldstück. Aktenzeichen: 3X192-0/01
30.07.2001 1727 Uhr (MESZ) Ort: Pressath (Oberpfalz (BY)) LFZ.: Schleicher ASW27 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 1 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug zerstört Untersuchung durch Beauftragte der BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit tödlich Verletzten Betriebsart: verschiedene Betriebsarten - Kunstflug, Wettbewerbsflug, Luftrennen Während des Thermiksegelfluges stieß das Segelflugzeug mit einem anderen Segelflugzeug zusammen. Aktenzeichen: 3X193-1/01
30.07.2001 1727 Uhr (MESZ) Ort: Pressath (Oberpfalz (BY)) LFZ.: Schempp Ventus 2a Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 1 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug zerstört Untersuchung durch Beauftragte der BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit tödlich Verletzten Betriebsart: verschiedene Betriebsarten - Kunstflug, Wettbewerbsflug, Luftrennen Während des Thermiksegelfluges stieß das Segelflugzeug mit einem anderen Segelflugzeug zusammen. Aktenzeichen: 3X193-2/01
31.07.2001 1720 Uhr (MESZ) Ort: Klippeneck (Freiburg (BW)) LFZ.: R-Schneider LS6-A Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 1 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit leicht Verletzten Betriebsart: verschiedene Betriebsarten - Kunstflug, Wettbewerbsflug, Luftrennen Bei der Außenlandung berührte der linke Tragflügel infolge Querneigung den Boden. Das Segelflugzeug überschlug sich anschließend und blieb auf dem Rücken liegen. Aktenzeichen: 3X194-0/01
31.07.2001 1455 Uhr (MESZ) Ort: Pritzwalk-Sommerb. (Brandenburg) LFZ.: Scheibe SF27A Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 1 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit schwer Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Während des Windenstarts flog das Segelflugzeug in einer Höhe von 15-20 m eine Kurve. Der Windenfahrer klinkte das Seil aus. Das Luftfahrzeug berührte mit dem linken Tragflügel den Boden und prallte hart auf. Aktenzeichen: 3X197-0/01

Segelflugzeug mit Hilfsantrieb

02.07.2001 1144 Uhr (MESZ) Ort: Fuentemilanos (Spanien) LFZ.: Schleicher ASH26E Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug mit Hilfsantrieb schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Ausland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Im Anfangssteigflug fiel in 80 - 100 m Höhe das Triebwerk aus. Bei der anschließenden harten Landung in einem Kornfeld brach das Fahrwerk. Aktenzeichen: 4X018-0/01
21.07.2001 1408 Uhr (MESZ) Ort: Kronach (Oberfranken (BY)) LFZ.: Glaser DG500M Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug mit Hilfsantrieb schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Bei einem Startabbruch berührte das Luftfahrzeug mit dem Tragflügel den Boden und schlug neben der Landebahn auf. Aktenzeichen: 3X166-0/01
23.07.2001 1700 Uhr (MESZ) Ort: Annesi (Frankreich) LFZ.: Schempp Janus CM Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug mit Hilfsantrieb schwer beschädigt Untersuchung durch ausländische Behörde	Unfall eines deutschen Lfz. im Ausland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Bei der Außenlandung wegen fehlender Thermik wurde das Luftfahrzeug hart aufgesetzt. Aktenzeichen: 4X022-0/01
26.07.2001 1719 Uhr (MESZ) Ort: Nürnberg (Mittelfranken (BY)) LFZ.: unbek. unbek. Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug mit Hilfsantrieb nicht beschädigt Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU	Schwere Störung eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: verschiedene Betriebsarten - unbekannt/nicht gemeldet Das Segelflugzeug (Motorsegler) befand sich im Luftraum E in FL 74. Das andere Flugzeug führte ein Ausweichmanöver durch, um der Gefahr eines Zusammenstoßes zu entgehen. Aktenzeichen: 5X012-2/01

Weitere Information auf Seite 16

Reisemotorsegler

01.07.2001 1243 Uhr (MESZ) Ort: Kirchdorf/Inn (Niederbayern (BY)) LFZ.: Brditschka HB-21 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Reisemotorsegler schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Bei der Landung sackte das Motorsegler aus ca. 2 m Höhe durch und setzte hart auf. Dabei riss das Bugfahrwerk ab. Aktenzeichen: 3X143-0/01
08.07.2001 1528 Uhr (MESZ) Ort: Burg (Sachsen-Anhalt) LFZ.: Scheibe SF25C Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Reisemotorsegler schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Der Motorsegler kam bei der Landung zu kurz und wurde auf einer Wiese mit hohem Gras aufgesetzt. Dabei wurden der Propeller und das Fahrwerk schwer beschädigt. Aktenzeichen: 3X151-0/01

Reisemotorsegler (Fortsetzung)

13.07.2001 1543 Uhr (MESZ) Ort: Ailertchen (Koblenz (RHPF)) LFZ.: Schleicher ASK16 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Reisemotorsegler schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Bei der harten Landung des Motorseglers knickte das Fahrwerk nach hinten weg. Aktenzeichen: 3X157-0/01
22.07.2001 1430 Uhr (MESZ) Ort: Schönhagen (Brandenburg) LFZ.: Scheibe SF24A Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Reisemotorsegler schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Nach dem Start berührte der Motorsegler eine Baumreihe in Verlängerung der Landebahn. Aktenzeichen: 3X168-0/01
28.07.2001 1230 Uhr (MESZ) Ort: Altenburg-Nobitz (Thüringen) LFZ.: Nitsche AVO68-R100 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Reisemotorsegler schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Bei der Landung kam der Motorsegler zu kurz und kollidierte mit den Begrenzungsleuchten der Landebahn. Aktenzeichen: 3X196-0/01
31.07.2001 1145 Uhr (MEZ) Ort: Riga (Lettland) LFZ.: Grob G109 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Reisemotorsegler schwer beschädigt Untersuchung durch ausländische Behörde	Unfall eines deutschen Lfz. im Ausland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Beim Start kam der Motorsegler wegen starken Seitenwindes von der Bahn ab und kollidierte mit dem linken Flügel mit einem Stahlmast. Von der Tragfläche wurde ein ca. 1 m langes Stück abgesichert. Bei der einsetzenden Drehung des Luftfahrzeugs um die Hochachse (Ringelpiez) knickte das rechte Fahrwerk ab. Aktenzeichen: 4X028-0/01
31.07.2001 1530 Uhr (MESZ) Ort: Northeim (Braunschweig (NI)) LFZ.: Scheibe SF25C Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 1 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 1 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Reisemotorsegler zerstört Untersuchung durch Beauftragte der BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit tödlich Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Kurz nach dem Abheben bei böigem, turbulentem Wind kurvte der Motorsegler in den rechten Querabflug. Nach dem Überfliegen einer Baumreihe stürzte das Luftfahrzeug in ein Getreidefeld. Beim Aufprall auf den Boden wurden beide Insassen tödlich verletzt und der Motorsegler zerstört. Aktenzeichen: 3X195-0/01

Weitere Information auf Seite 25

Heißluftballon

27.07.2001 2100 Uhr (MESZ) Ort: Leipzig (Sachsen) LFZ.: Ultramagic M-130 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 1 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Heißluftballon nicht beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit schwer Verletzten Betriebsart: gewerbliche Flüge - Ausflugsverkehr - Personenbeförd. - Inland Beim Aussteigen aus dem Ballonkorb zog sich ein Passagier eine Fraktur des Fußes zu. Aktenzeichen: 3X184-0/01
---	---

Teil 2

Berichte

Sachverhalt

Art des Ereignisses:	Schwere Störung
Datum:	11. Juli 2001
Ort:	Frankfurt/Main
Luftfahrzeug:	Verkehrsflugzeug
Hersteller / Muster:	Airbus Industrie / A 340-313
Personenschaden:	ohne Verletzte
Sachschaden:	Luftfahrzeug leicht beschädigt
Drittsschaden:	keiner
Aktenzeichen:	5X011-0/01

Flugverlauf

Am 11. Juli 2001 um 13:42 Uhr MESZ startete der Airbus A 340-313 in Frankfurt auf der Startbahn 18 zum Flug nach Caracas. An Bord befanden sich 212 Fluggäste und 14 Besatzungsmitglieder. Auf dem rechten Sitz saß ein Ausbildungskapitän, auf dem linken der auszubildende Kapitän. Beim Start berührte die Unterseite des Rumpfes die Betonoberfläche der Startbahn (TAIL STRIKE). Das Flugzeug wurde dabei leicht beschädigt. Da der Schaden von Bord aus nicht eingeschätzt werden konnte, entschied sich die Besatzung zur Umkehr und Landung in Frankfurt. Zu diesem Zweck mussten ca. 50 t Kraftstoff abgelassen werden, um das maximale Landegewicht nicht zu überschreiten. Um 15:38 Uhr MESZ landete das Flugzeug problemlos in Frankfurt/Main.

Untersuchung

Aussage der Besatzung

Zum Zeitpunkt des Starts herrschte böiger Wind aus 210° mit 11 kt, in Spitzenböen bis 27 kt. Nach Aussage der Besatzung kam es bei der Rotati-

onsgeschwindigkeit (V_R) = 151 kt innerhalb von 3 Sekunden zu einem Geschwindigkeitsverlust von ca. 20 kt. Dadurch entstand der Eindruck, dass das Flugzeug durchsackte. Die Flugbegleiter im hinteren Teil der Kabine hörten ungewöhnliche Geräusche im Moment des Abhebens und meldeten diese dem Kapitän. Die Besatzung vermutete einen TAIL STRIKE, was den Kapitän zum Abbruch des Fluges veranlasste.

Meteorologisches Gutachten

Vom Deutschen Wetterdienst wurde ein Gutachten über die Windverhältnisse während des Starts im Zeitraum zwischen 11:05 Uhr UTC und 11:50 Uhr UTC angefordert.

Während des genannten Zeitabschnittes meldete die Wettermeldestelle Frankfurt/Main einen mittleren Bodenwind aus 220° bis 240° mit mittleren Windgeschwindigkeiten zwischen 20 und 25 kt. Der Bodenwind war mit Windspitzen von 30 bis 35 kt böig. Diese Angaben waren für die Landebahnen 25L und 25R repräsentativ, für die Startbahn 18 stand zusätzlich ein Anemometer zur Verfügung, das im gleichen Zeitabschnitt Windgeschwindigkeiten von 8 bis 10 kt aus 210° bis 240° anzeigte. Die Angaben von Windrichtung und -stärke wurden in 10-Minuten-Mittelwerten erfasst.

Auswertung des Flugschreibers

Die Auswertung des Flugschreibers ergab, dass, nachdem die angezeigte Fluggeschwindigkeit (IAS) innerhalb von 3 Sekunden von 153 auf 147 kt gefallen war, $V_R = 151$ kt, der linke Side Stick zügig auf 14° gezogen wurde, um dann sofort wieder auf 7° nachgelassen zu werden. Danach wurde der Side Stick langsam und kontinuierlich auf 15° gezogen. Die Geschwindigkeit nahm bis auf 158 kt zu. Innerhalb von 2 Sekunden reduzierte sich die Geschwindigkeit um 17 kt auf 141 kt, um dann innerhalb von 4 Sekunden wieder auf 163 kt anzusteigen. Der Anstellwinkel (PITCH) betrug im Moment des Abhebens 15°.

Sachverhalt

Art des Ereignisses:	Schwere Störung
Datum:	24. Juli 2001
Ort:	Münster-Osnabrück
Luftfahrzeug:	Verkehrsflugzeug
Hersteller / Muster:	Airbus Industrie / A 300-600
Personenschaden:	1 Flugbegleiter und 1 Fluggast leicht verletzt
Sachschaden:	leicht beschädigt
Drittschaden:	keiner
Aktenzeichen:	EX002/01

Flugverlauf

Am 24.07.2001 sollte ein Charterflug einer türkischen Fluggesellschaft von Münster-Osnabrück nach Istanbul durchgeführt werden. An Bord befanden sich 297 Passagiere und 8 Besatzungsmitglieder. Der Flug hatte einen SLOT von 18:55 Uhr bis 19:10 Uhr MESZ. Um 19:00 Uhr MESZ begann das Flugzeug den Startrolllauf. Nach ca. 500 m Rollstrecke hob das Bugrad selbstständig vom Boden ab. Der verantwortliche Flugzeugführer brach sofort den Start ab und rollte zurück zur Parkposition. Zwei Reifen bliesen durch Überhitzung ab.

Untersuchung

Die Untersuchung hat ergeben, dass das Flugzeug stark hecklastig beladen war. Eine Nachberechnung

ergab, dass der Schwerpunkt beim Start mit 37,5 % außerhalb des zulässigen Schwerpunktbereiches lag.

Die Ursache für diese Fehlbeladung waren Missverständnisse zwischen der Besatzung und der Abfertigungsgesellschaft am Flughafen Münster-Osnabrück. Der verantwortliche Flugzeugführer hatte die „TRIP INFO“ für den Rückflug nach Istanbul an die Abfertigungsgesellschaft übergeben, in der Annahme, dass die Beladeberechnung (Loadsheets und Trimsheets) von dieser Gesellschaft durchgeführt wird.

Erst kurz vor Beginn des SLOTS, als ein Vertreter der Abfertigungsgesellschaft den verantwortlichen Flugzeugführer nach der Beladung fragte, erfuhr dieser, dass entgegen seiner Meinung die Beladungsberechnung nicht von der Abfertigungsgesellschaft durchgeführt worden war. Aufgrund des Zeitmangels kam es zur Konfusion.

Nachdem bereits ca. 600 kg Fracht und Gepäck in Laderaum 2 und ca. 6 000 kg im Laderaum 3 verstaute worden waren, blieben noch 2 300 kg Gepäck übrig. Der zweite Flugzeugführer, ebenfalls Kapitän, veranlasste, dass dieses Gepäck in den Laderaum 5 geladen wurde.

Nach Aussage des verantwortlichen Flugzeugführers wurde ihm das nicht mitgeteilt. In einem eiligst angefertigten Load- und Trimsheet wurden diese 2 300 kg auch nicht berücksichtigt. Das oberflächlich und fehlerhaft ausgefüllte Trimsheet wies einen Schwerpunkt von 26,2 % aus.

Sachverhalt

Art des Ereignisses:	Schwere Störung
Datum:	26. Juli 2001
Ort:	nahe Nürnberg
Luftfahrzeug:	1. Verkehrsflugzeug 2. Motorsegler
Hersteller / Muster:	1. Boeing / B737-800 2. unbekannt
Personenschaden:	ohne Verletzte
Sachschaden:	Luftfahrzeuge nicht beschädigt
Drittsschaden:	keiner
Aktenzeichen:	5X012-1/2/01

Flugverlauf

Die B737 befand sich auf einem Charterflug von Ibiza nach Nürnberg. Beim Anflug auf die Landebahn 28 kam es im Luftraum E zu einer Annäherung mit einem Motorsegler. Die Besatzung flog ein Ausweichmanöver, um einer Kollision zu entgehen.

Untersuchung

Um 17:17:52 Uhr hatte die Besatzung von der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle die Freigabe zum Sinken auf 5 000 ft nach QNH 1 017 hPa erhal-

ten. Um 17:18:30 Uhr wurde Allersberg überflogen. Kurz vorher erteilte der Lotse eine Verkehrsinformation über Sichtflug-Gegenverkehr in der 11 bis 12-Uhr-Position, Entfernung 6 NM, in Flugfläche (FL) 62. Gleichzeitig bot er der Besatzung an, den Sinkflug in FL 70 zu stoppen. Diese erklärte, dass sie vorsorglich auf FL 70 sinken werde. Aufgrund der Verkehrsinformation verstärkte die Besatzung die Luftraumbeobachtung. Gegen 17:18:51 Uhr, in FL 74, entdeckte sie ein Segelflugzeug (Motorsegler) in der 1 bis 2-Uhr-Position, in gleicher Flughöhe, geschätzter Abstand 200 - 300 m. Die Position war 1,3 NM nördlich von Allersberg.

Die Besatzung der B737 leitete ein spontanes Ausweichmanöver nach links ein, um dem drohenden Zusammenstoß zu entgehen. Das Flugzeug kurvte mit 27° Querlage und änderte den Kurs von 355° auf 327°. Im Zusammenhang mit diesem Ausweichmanöver sank die B737 auf 6 100 ft und bekam eine Annäherungswarnung (TCAS-RA) wegen des Sichtflug-Gegenverkehrs.

Eindeutig wurde von der Besatzung ein großes Segelflugzeug erkannt, das als Kennzeichen eine Buchstabenkombination mit D beginnend hatte. Sofort eingeleitete Maßnahmen zur Identifizierung des Luftfahrzeuges hatten keinen Erfolg. Es war auch nicht auf dem Monitor des zuständigen Lotsen erkennbar (kein Transponder).

Sachverhalt

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	07. Juli 2001
Ort:	Hoherodskopf
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller Muster:	Piper / 28-181
Personenschaden:	beide Insassen tödlich verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittsschaden:	Sendeturm schwer beschädigt
Aktenzeichen:	3X150-0/01

Flugverlauf

Das Flugzeug startete an dem Samstag um 07:21 Uhr MESZ auf dem Verkehrslandeplatz Donzdorf (EDPM). Ziel der Reise des Flugzeugführers und seines Begleiters war Lüdenscheid, wobei der genaue Landeplatz nicht bekannt war. Gemäß Radar verlief der Flug von EDPM zunächst nach Nordwesten bis nahe EDSH (Backnang) und dann nach Norden geradewegs auf das VOR FUL (Fulda) zu. Der Transponder mit Code A-0021 übermittelte keine Flughöhendaten. 11 NM vor FUL schwenkte die Flugspur auf 290°. Die letzten zwei NM waren gekennzeichnet durch drei Richtungswechsel von jeweils ca. 60° nach rechts, links und wieder rechts. Um 08:24 Uhr nahm ein Zeuge auf dem Hoherodskopf (Vogelsberg) das Flugzeug durch ein lautes aber gleichmäßiges Motorengeräusch war. Plötzlich krachte es und das Motorengeräusch verstummte. Das Flugzeug war mit dem 140 m hohen Sendeturm auf dem Berg kollidiert.

Wrack und Aufprall

Auf dem Turm entstand ein Brand, der nach etwa einer Stunde von den Feuerwehren gelöscht war. Ein Beauftragter der BFU nahm die Sachlage an der Unfallstelle auf:

Der Sendeturm weist in einer Höhe von 75 m über dem Boden zwei Plattformen aus Beton auf. Diese haben einen Abstand von 8 m voneinander und jeweils einen Durchmesser von 33 m. Zwischen beiden Plattformen befinden sich zwei geschlossene Etagen. Die annähernd zylindrische Außenwand hat einen Durchmesser von 25 m und besteht in einer Stahlkonstruktion mit einer Haut aus dünnen Stahlblechen. Das Flugzeug hatte die Außenwand auf der Südseite durchbrochen und seine Trümmer lagen

zum größten Teil im unteren als Lager genutzten Raum.

Der Querträger unter der Geschossdecke war aus seinen Verankerungen gerissen. Er war auf halber Länge abgewinkelt und wies an der Knickstelle Abdrücke und Drehspuren vom Propeller des Flugzeuges auf. Die Außenwand, insbesondere rechts vom Durchbruch, der Boden des Lagerraumes und die Innenwand zum Treppenhaus waren verrußt bis verbrannt. Die im Innenraum liegenden Wrackteile und die Leichname der beiden Insassen waren durch den Brand teilweise verzehrt bzw. verkoht. Von den meisten Instrumenten waren keine Werte mehr ablesbar. Bei einem Fahrtmesser stand der Zeiger noch auf dem Wert 60 KIAS. Die beiden Höhenmesser ließen auf ihren Nebenskalen die Einstellungen 1007 hPa bzw. 1012 hPa erkennen.

Der Sendeturm ist in der ICAO-Karte als Hindernis mit 2 933 ft Höhe über MSL eingezeichnet.

Wetter

Laut Aussage des Zeugen war zum Zeitpunkt des Unfalles die Sicht auf den Turm nach oben durch Wolken eingeschränkt. Die Wetterbeobachtungen an jeweils 20 NM von der Unfallstelle entfernten Stationen lauteten:

Zeit MESZ	Station Höhe ft NN	Bodenwind grd / kt	Bodensicht km	Bewölkung Achtel, ft GND	Temp./ Taupkt °C	Luftdruck* hPa
08:00	Giessen 610	150 / 08	18	7 Sc 2 600	19 / 19	1007
	Bad Hersfeld 890	190 / 10	30	4 Cu 2 000 5 Sc 3 300	19 / 16	1007
09:00	Giessen	140 / 08	20	4 Cu 1 500	21 / 17	1007
	Bad Hersfeld	190 / 10	30	4 Cu 2 000	20 / 16	1007

* QFF (ist abhängig von der aktuellen örtlichen Temperatur)

Im METAR (Meteorological Aerodrome Routine Report) von Frankfurt von 08:20 Uhr war ein Luftdruck QNH (Höhenmessereinstellung) von 1 008 hPa dokumentiert.

Nach Auskunft des Deutschen Wetterdienstes DWD war bei seinen Luftfahrtberatungszentralen für das betreffende Luftfahrzeug-Kennzeichen am Unfalltag keine individuelle Flugwetterberatung eingeholt worden. In der Vorhersage für die allgemeine Luftfahrt (GAFOR) waren die Sichtflugmöglichkeiten auf der Strecke angegeben mit:

Nr	Gebiet	05:00 MESZ	bis	11:00 MESZ	08:00 MESZ	bis	14:00 MESZ
39	Westerwald	D3	O	O	M2	D1	D1
45	Wetterau	D1	D1	D1	D1	D1	D1
46	Main	D1	D1	D1	M5	M5	M5
53	Neckar-Jagst	O	O	O	D4	D4	D4

O = offen (open), D = schwierig (difficult), M = kritisch (marginal)

Lufftfahrzeug

Das Lufftfahrzeug-Muster Piper PA28-181 Archer II ist ein einmotoriger Tiefdecker in Ganzmetallbauweise mit feststehendem Bugradfahrwerk.

Das betroffene Flugzeug mit der Werknummer 28-8590016 ist im Jahr 1984 gebaut worden und war seitdem 4 648 Flugstunden im Betrieb. Die letzte Jahresnachprüfung fand am 13.10.2000 statt. Das

Flugzeug war laut Nachprüfschein für IFR-Betrieb (Flüge nach Instrumenten) ausgerüstet.

Besatzung

Der Pilot hatte seine Ausbildung zum Privat-Flugzeugführer am 04.06.1997 in einer deutschen Flugschule begonnen und am 31.12.1998 nach einer Gesamtflugzeit von 66 Stunden abgeschlossen. Die Erlaubnis PPL mit Beiblatt A wurde ihm erstmals am 12.02.1999 ausgestellt. Laut dem aktuellen Beiblatt war seine Lizenz bis zum 19.10.2001 gültig. Eine Ausbildung und Berechtigung für Flüge nach Instrumenten war nicht dokumentiert. Über die Gesamtflugferfahrung des Piloten zum Zeitpunkt des Unfalles liegen der BFU keine Angaben vor.

Der zweite Insasse war Fluggast.

Sachverhalt

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	17. Juli 2001
Ort:	nahe Thalfang
Lufftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Avions Mudry / CAP 10B
Personenschaden:	beide Flugzeugführer tödlich verletzt
Sachschaden:	Lufftfahrzeug zerstört
Drittsschaden:	leichter Forstschaden
Aktenzeichen:	3X160-0/01

Flugverlauf

Am Unfalltag um 10:42 Uhr MESZ startete das Flugzeug auf dem Verkehrslandeplatz Trier-Föhren (EDRT) mit einem Fluglehrer und einem Flugschüler am Doppelsteuer zu einer Ausbildung im Kunstflug. Hierfür waren ein Flugplan und die Startmeldung per Fax an die Deutsche Flugsicherung (DFS) übermittelt worden. Das Flugzeug mit Transponder-Code A-0473 wurde von mehreren Radarantennen der DFS erfasst. Es flog in der Flugfläche (FL) 59 von Westen in den Übungslufttraum Talling-Gielert, ca. 8 NM südöstlich von EDRT ein. Über dem Gelände von höchstens 1 600 ft MSL vollführte die Besatzung die Übungen in einem Höhenband zwischen FL 44 und FL 64 sowie auf einer Grundlinie von ca. 075°. Ein Augenzeuge im

Ferienpark Himmelberg bei Thalfang beobachtete das Flugzeug eine Weile und nahm dann die Kunstflugfiguren mit seiner Video-Kamera auf. In seiner Aufzeichnung bewegte sich das Flugzeug von rechts nach links, vollführte einen Überschlag (Looping) und gleich anschließend einen Aufschwung (Immelmann) mit einer halben Rolle nach rechts in die Normalfluglage.

Wie die Flugbahnrekonstruktion aus dem Video ergab, folgte ein Geradeausflug in Richtung rechts mit einer Bahnneigung von mindestens 10°. Dieser dauerte 15 Sekunden. Dann beschrieb das Flugzeug einen Abfangbogen, bis seine Längsachse um 20° den Horizont überstieg. In diesem Moment klappte das Tragwerk nach oben zusammen. In der folgenden Sekunde gingen zahlreiche verschieden große Bruchstücke ab, sodass von der rechten Tragfläche kein Rest mehr am Rumpf zu erkennen war. Der noch intakte Verband aus Rumpf, linker Tragfläche und Leitwerk vollführte eine permanente Roll- oder enge Spiralbewegung nach rechts auf einer Bahn, die einer Wurfparabel gleich. Das letzte Transponder-Signal wurde um 10:59:28,4 Uhr von der Radarantenne Neuenkirchen (NKH) mit der Höheninformation FL 30 aufgezeichnet. Mehrere Zeugen nahmen akustisch wahr, wie das Flugzeug auf dem Boden aufprallte.

Wetter

Die Wetterbeobachtungen am Flughafen Hahn um 10:50 lauteten: Bodenwind aus 150° mit 8 kt, horizontale Sichtweite über 10 km, Bewölkung 1/8 bis 2/8 in 1 300 ft GND, Temperatur und Taupunkt 16° bzw. 12°, Luftdruck (QNH) 1013 hPa. Im Video vom Unfall war gleichermaßen geringe Bewölkung zu erkennen.

Um 11:20 Uhr wurden in Hahn erste TCU (Towering Cumulus) gemeldet.

Unfallstelle

Die Sachlage an der Unfallstelle wurde von einem Beauftragten der BFU aufgenommen.

Das Wrack des Flugzeuges wurde im Forst (Abteilung 9/15), genau 1,1 km nördlich der Einmündung der Straße L 154 aus Thalfang mit der L 150 aus Talting entdeckt. Fünf Spuren bzw. Gegenstände reihten sich in etwa auf einer Geraden in Richtung 105°: Der 10 m hohe Stumpf einer gekappten Tanne (Position 0 m), ihr 2 m langer Wipfel (Pos. 4 m), der Rumpf des Flugzeuges (Pos. 8 m), ein Abdruck an einer Buche (Pos. 28 m) und ein dementsprechendes 1,2 m langes Bruchstück der Tanne (Pos. 48 m).

Das Wrack bestand aus unzähligen Trümmern. Das gefaltete hintere Rumpffachwerk mit dem zerstörten Leitwerk bildeten das größte zusammenhängende Teil. Das Triebwerk steckte ca. 50 cm tief im Waldboden und war umgeben von starkem Geruch nach Kraftstoff. Für einen Brand gab es keine Anzeichen. Eine 45 cm lange Blattspitze vom Propeller wurde 15 m rechts vom oben beschriebenen Radial entdeckt.

Bestandteile der rechten Tragfläche waren 800 m westlich vom Hauptwrack in dem Wald (Abteilung 17) und auf den nördlich angrenzenden Wiesen und Feldern gefunden worden. Auf dem Plan bildeten die Fundstellen einen geschlossenen Bereich mit scharfer Kontur, wie eine umgedrehte Birne. Es gab zwei Extremlagen, die eine Distanz von rund 1 000 m in Richtung 345° bzw. 165° markierten: Im Süden lag das rechte Fahrwerk mit einem Stück Tragflächenholm und daneben ein Fragment der Trittplanke; im Norden ein kleines Bruchstück der Unterbeplankung. Der vom Fahrwerk bis zur Flügelspitze durchgängige, ansonsten lückenhafte Flügelkasten lag am Waldrand (Sauerbrunnen) etwa in der Mitte des Streubereiches.

Wrack

Alle geborgenen Wrackteile wurden für eine weiterführende Untersuchung zur BFU nach Braunschweig transportiert. Bei der Rekonstruktion der rechten Tragfläche blieben viele, teils große Lücken, wobei insbesondere Bestandteile der Landeklappen vermisst wurden. Mit ergänzenden Funden im Unfallgebiet wird nicht mehr gerechnet.

Der Obergurt des Hauptholmes war an zwei Stellen gebrochen. Die Bruchstellen befanden sich jeweils an der Außenkante der Klötze zur Einleitung der Querkräfte vom Rumpf (Position A) und vom Fahrwerk (Position B). Beide Bruchstellen wiesen oben eher stumpfe und unten eher langfaserige Enden auf.

Der Untergurt im äußeren Flügelkasten zeigte über eine Spanne von 70 cm, ab Position B nach außen, einen extrem keilförmigen Bruchverlauf. Eine zweite Bruchstelle des Untergurtes auf der Rumpfsseite bei Position A war eher stumpf und mit Erde behaftet. Aus dem Abschnitt zwischen den beiden Bruchenden waren nur wenige Holzsplitter vorhanden.

Das Fraunhofer Institut für Holzforschung in Braunschweig ist mit der Analyse von Proben aus den Bruchzonen beauftragt.

Besatzung

Der erste Luftfahrzeugführer war seit 1957 im Besitz einer Erlaubnis für Privatflugzeugführer (PPL-A). Seine Lizenz war laut Beiblatt A bis zum 03.10.2001 gültig und schloss eine Lehrberechtigung und eine Kunstflugberechtigung ein. Er hatte die Auflage eine Brille zu tragen und eine Ersatzbrille mitzuführen.

Der Fluglehrer war zugleich Ausbildungsleiter einer Interessengemeinschaft für Kunstflug. Der eingetragene Verein hatte eine Erlaubnis zur nichtgewerblichen Ausbildung von Luftfahrern im Kunstflug. Dafür standen neben dem bereits genannten noch vier weitere Übungsfluräume zur Verfügung. Die Erlaubnis nach § 5 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) in Verbindung mit § 33 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) war bis zum 31.12.2001 gültig.

Dem zweiten Luftfahrzeugführer war erstmals 1981 ein Luftfahrerschein mit den Beiblättern A, B und C ausgestellt worden. Seine Erlaubnis für Privatflugzeugführer (PPL-A) war laut letztem Beiblatt bis zum 18.04.2002 gültig und umfasste eine Berechtigung für kontrollierten Sichtflug (CVFR). Auf dieser Grundlage hatte er auch eine amerikanische PPL erworben.

In den Flugbüchern des zweiten Piloten waren 172 h Segelflug, 313 h im Motorsegler und 206 h Motorflug dokumentiert. Für das Jahr 2001 wiesen die Aufzeichnungen 12 Flüge mit dem Motorsegler *HK 36 R Super Dimona* von insgesamt 12 h und drei Platzrunden mit dem Flugzeug *Rallye 180 TS Morane* aus. Laut Ausbildungsvertrag und einer Notiz begann die Kunstflugausbildung des Piloten am Tag vor dem Unfall mit einem Einweisungsflug von 20 min Dauer und zwei Kunstflugeinheiten von je 30 min.

Luftfahrzeug

Das Luftfahrzeug Avions Mudry CAP 10B ist ein einmotoriger freitragender Tiefdecker in Holzbauweise mit festem Spornrad-Fahrwerk. Das Muster war laut Kennblatt 1044 des LBA im Jahr 1972 in Frankreich auf der Basis des Reglement Air 2052 vom 10.11.1969 zugelassen worden. Die Zulassung in Deutschland erfolgte im Jahr 1981 nach einer vereinfachten Mus-

terprüfung. Das Flugzeug gehört der Lufttüchtigkeitsgruppe A Kunstflugzeug (acrobatics) an. Hierfür beträgt das zulässige Lastvielfache beim Abfangen $n = + 6$ bzw. $n = - 4$. Die Betriebsgrenzen im Kennblatt der CAP 10B lauten:

zul. Höchstgeschwindigkeit	V_{NE}	340	km/h
höchstzul. Reisegeschw.	V_{NO}	300	km/h
Manövergeschwindigkeit	V_A	235	km/h

Höchstmasse (Kunstflugzeug)	760	kg
-----------------------------	-----	----

Höchstmasse (Nutzflugzeug)	830	kg
----------------------------	-----	----

Der vordere und der hintere Rumpftank fassen laut Kennblatt 75 I bzw. 79 I Kraftstoff.

Die Spannweite der CAP 10B beträgt 8,06 m. Ihre Tragflächen sind in reiner Holzbauweise mit den Elementen Kastenholm, Fachwerkrippen und Vollbeplankung konstruiert. Das Tragwerk weist einen durchgängigen Holm auf, dessen Ober- und Untergurt an der Flügelwurzel aus fünf bzw. drei verleimten Lamellen bestehen.

Es existieren mehrere Lufttüchtigkeitsanweisungen des LBA, die das Tragwerk der CAP 10B betreffen. Am 01.06.1999 war die LTA-Nr. 1999-212 bekannt gegeben worden und am 16.11.2000 deren Neufassung /2. Dabei wurde Bezug genommen auf die Technischen Mitteilungen des Herstellers: *Avions Mudry* Service Bulletin No. 15, Revision 1 vom 03.04.1996

und *Cap Aviation* Service Bulletin No. 990501 vom 20.05.1999.

Instandhaltung

Das betroffene Flugzeug mit der Werknummer 275 war 1995 beim o.g. Hersteller in Frankreich gebaut und im selben Jahr in Deutschland zum Verkehr zugelassen worden. Als Halter war der erste Luftfahrzeugführer eingetragen. Bis zum 06.07.2001 waren im Bordbuch 4 413 Landungen und eine Gesamtbetriebszeit von 1 099 h dokumentiert.

Umfassende und jährliche Nachprüfungen (JNP) erledigte ein Luftfahrttechnischer Betrieb (LTB nach JAR 145). Kontrollen nach 50 h und 100 h gemäß Wartungshandbuch führte der Halter des Flugzeuges selbst durch. Er war als Flugzeugwart registriert.

Im Befundbericht der JNP 1998 war ein kleiner Lackriss am linken Holm über dem Fahrwerk beanstandet worden. Im Arbeitsbericht vom 02.06.1999 hatte der Halter des Luftfahrzeuges selbst die Durchführung einer Inspektion gemäß SB No. 15 (siehe oben) bestätigt. Von den darauf folgenden umfassenden Nachprüfungen liegen der BFU keine Befundberichte vor. Die letzte JNP fand laut Nachprüfschein am 22.06.2001 statt.

Das Flugzeug war zuletzt am Tag vor dem Unfall mit 43 l Kraftstoff betankt worden. Seine Leermasse betrug laut Wägebericht des Herstellers 545 kg.

Sachverhalt

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	02. Juli 2001
Ort:	Graach
Luftfahrzeug:	Hubschrauber
Hersteller / Muster:	Bell Helicopter, Bell 47G-4a
Personenschaden:	eine Person leicht verletzt
Sachschaden:	Hubschrauber zerstört
Drittsschaden:	keiner
Aktenzeichen:	3X141-0/01

Flugverlauf

Mit dem o.g. Hubschrauber wurden Arbeitsflüge zur Ausbringung von Pflanzenschutzmittel in einem Weinberg durchgeführt. Nach dem Befüllen des Sprühmittelbehälters mit 250 l Pflanzenschutzmittel sowie Nachtanken von 20 Liter Kraftstoff startete der Hubschrauberführer hangabwärts. Kurz darauf hörte er einen lauten Knall und bemerkte einen Leistungsverlust. Bei dem Versuch, im Autorotationsflug ein geeignetes Notlandefeld zu erreichen, setzte der Hubschrauber auf einem quer zum Weinberg verlaufenden Wirtschaftsweg auf und überschlug sich.

Untersuchung

Der Unfall wurde durch einen Beauftragten für Flugunfalluntersuchung vor Ort untersucht. Als Ursache für den TriebwerkLeistungsverlust wurde ein mechanischer Schaden an dem 6-Zylinder-Kolbentriebwerk ermittelt. Vermutlich, als eine der beiden Pleuellagerschrauben abriss, löste sich die untere Hälfte des Pleuellagers des 3. Zylinders. Dies führte zu schweren Schäden im Kurbeltrieb und damit zum Triebwerksausfall.

Sachverhalt

Art des Ereignisses: Unfall
Datum: 04. Juli 2001
Ort: Nähe Kemnitz
Luftfahrzeug: Hubschrauber
Hersteller / Muster: Eurocopter EC 120 B
Personenschaden: keiner
Sachschaden: Hubschrauber schwer beschädigt
Drittsschaden: keiner
Aktenzeichen: 3X147-0/01

Flugverlauf

Mit dem o.g. Hubschrauber wurde ein privater Reise-
flug durchgeführt, der vom Verkehrslandeplatz
Schönhagen zum Flughafen Berlin-Tempelhof führen
sollte. An Bord befanden sich zwei Personen. Der
Hubschrauberführer führte im Rahmen des Fluges
eine Zwischenlandung auf einem Golfplatz in der
Nähe von Kemnitz durch. Beim Start zum Weiterflug
stieg der Hubschrauber zunächst senkrecht bis auf
eine Höhe von ca. 10 m. Er begann dann, sich mehr-
fach nach links um die Hochachse zu drehen und
verlor dabei an Höhe. Unmittelbar darauf geriet er in
Schräglage nach rechts und prallte, mit dem Heck-
ausleger zuerst, auf einem Erdwall auf.

Untersuchung

Der Unfall wurde durch einen Beauftragten für Flug-
unfalluntersuchung vor Ort untersucht. Im Rahmen
der Untersuchung ergaben sich keinerlei Hinweise
auf eine technische Fehlfunktion. Abgesehen von
unfallbedingten Schäden waren sowohl der Antrieb
als auch die Steuerung des Heckrotors (Fenestron)
funktionsfähig. Das Hauptgetriebe ließ sich einwand-
frei durchdrehen, die zyklische Steuerung funktio-
nierte normal.

Zum Unfallzeitpunkt herrschte gutes Wetter. Der
Wind kam aus östlicher Richtung mit etwa
10 Knoten.

Der Hubschrauberführer machte keine Angaben.
Seine Flugerfahrung betrug nach Aussage des Hal-
ters des Hubschraubers ca. 700 Stunden, die über-
wiegend auf dem Muster Bell 206 absolviert wurden.
Auf dem EC 120 B war er lediglich etwa 4 Stunden
geflogen. Ausweislich des Bordbuches des Hub-
schraubers war dies sein erster Flug ohne Beglei-
tung eines Einweisungsberechtigten.

Einer der wesentlichen Unterschiede zwischen der
Bell 206 und dem EC 120 B besteht darin, dass der
Hauptrotor des EC 120 B rechtsdrehend ausgeführt
ist, während der der Bell 206 links dreht. Daher ist
bei dem EC 120 B eine entgegengesetzte Steuer-
eingabe zum Drehmomentausgleich bei Leistungs-
veränderungen erforderlich, um ein ungewolltes
Drehen um die Hochachse zu verhindern.

Sachverhalt

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	02. Juli 2001
Ort:	Espelkamp
Luftfahrzeug:	Segelflugzeug
Hersteller / Muster:	Schleicher / ASW-19 B
Personenschaden:	Luftfahrzeugführer tödlich verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittsschaden:	keiner
Aktenzeichen:	3X144-0/01

Flugverlauf

Der Segelflugzeugführer startete um 12:52 Uhr in Rotenburg (Wümme) zu einem Wettbewerbsflug im Rahmen der Niedersächsischen Segelflugmeisterschaften. Bei einer Außenlandung nahe der Ortschaft Espelkamp prallte das Luftfahrzeug auf den Boden auf. Der Segelflugzeugführer erlitt tödliche Verletzungen.

Untersuchung

Der Flugunfall wurde durch einen Beauftragten der BFU vor Ort untersucht.

Es wurde beobachtet, dass das Segelflugzeug in einer Höhe von 100-200 m kreiste. Es flog dann einen etwa 300 m langen parallel zu einer Straße verlaufenden Wiesenstreifen an. Kurz vor einer die Straße kreuzenden Hochspannungsleitung kurvte das Luftfahrzeug plötzlich um mehr als 90° nach links und prallte mit großer Geschwindigkeit auf den Boden auf.

Bei der Untersuchung wurde festgestellt, dass die erste Bodenberührung mit dem Rumpfbügel an einer etwa 50 cm hohen Bodenwelle erfolgt war. Das Segelflugzeug drehte sich dann nach links um die Hochachse um ca. 180° und kam nach 22 m Rutschstrecke zum Stillstand. Das Fahrwerk des Segelflugzeuges war zum Zeitpunkt des Aufpralls eingefahren.

Durch den Aufprall entstanden massive Beschädigungen im Cockpitbereich, an der Rumpfröhre, am Leitwerk sowie an dem linken Tragflügel.

Das Kissen der an der Sitzschale montierten Kopfstütze wurde außerhalb des Wracks gefunden. Die beiden Bandeisen der Kopfstütze waren um 90° in Flugrichtung geklappt und in dieser Position arretiert. Die Bandeisen wie auch die Sitzschale und der Fallschirm wiesen großflächige Blutantragungen auf.

Die Kopfstütze wird bei der BFU untersucht.

Der im Segelflugzeug mitgeführte Logger LX 20 GPS liegt der BFU zur Auswertung vor.

Der Luftfahrzeugführer war im Besitz eines gültigen Luftfahrerscheines für Segelflugzeugführer sowie für Motorseglerführer. Er hatte eine Gesamtflugerfahrung von 1505 Stunden, davon mehr als 600 Stunden auf dem Unfallmuster.

Das Segelflugzeug war am 14.04.2001 einer Jahresnachprüfung unterzogen worden. Die Gesamtbetriebszeit des Luftfahrzeuges lag bei 1922 Stunden.

Zum Unfallzeitpunkt herrschten Sichtwetterbedingungen. Der Wind kam aus 290-320° mit ca. 10 kt Geschwindigkeit.

Sachverhalt

Art des Ereignisses: Unfall
Datum: 10. Juli 2001
Ort: Dessau
Luftfahrzeug: Segelflugzeug
Hersteller / Muster: Zaklady / SZD-9 Bocian
Personenschaden: Segelfluglehrer und Flugschüler tödlich verletzt
Sachschaden: Luftfahrzeug zerstört
Drittsschaden: keiner
Aktenzeichen: 3X153-0/01

Flugverlauf

Im Flugzeugschlepp wurde das doppelsitzige Segelflugzeug, besetzt mit Fluglehrer und Flugschüler, zu einem Ausbildungsflug auf ca. 450 m Flughöhe geschleppt. Nach dem Ausklinken erfolgten einige Kreisflugbewegungen in der Nähe des Flugplatzes. Östlich der Segelflugbetriebsfläche geriet das Segelflugzeug aus dem Horizontalflug in Trudelbewegun-

gen, die bis zum Aufprall auf dem Boden nicht ausgeleitet wurden. Beim fast senkrechten Aufprall des Segelflugzeuges sind beide Insassen tödlich verletzt worden.

Untersuchung

Der Start des Schleppzuges erfolgte um 10:59 Uhr von der Asphaltpiste des Flugplatzes Dessau in Startrichtung 270°. Nach Erreichen der Auskuppelhöhe von ca. 450 m gab das Schleppflugzeug Zeichen zum Auskuppeln und ohne Besonderheiten wurde der Schleppvorgang danach beendet. Das Segelflugzeug führte anschließend mehrere Vollkreise nach links durch und flog danach in süd-östlicher Richtung zur Startstelle. Es wurde beobachtet, wie das Segelflugzeug aus dem Horizontalflug ins Trudeln geriet und nach 2-3 Umdrehungen ca. 200 m östlich der Flugplatzumzäunung fast senkrecht auf den Boden aufprallte. Es wurden keine Anzeichen von Ausleitbewegungen beobachtet. Es bestand während des Startvorganges und dem weiteren Flug mit dem Segelflugzeug kein Funkkontakt.

Im vorläufigen Sektionsergebnis des Segelfluglehrers wird aufgrund der vorliegenden Befundung über die Vorerkrankungen eingeschätzt, dass die Flugtauglichkeit als sehr kritisch zu bewerten ist.

Sachverhalt

Art des Ereignisses: Unfall
 Datum: 23. Juli 2001
 Ort: nahe Kirchzarten
 Luftfahrzeug: Segelflugzeug
 Hersteller / Muster: Glasflüge / C1 Libelle
 Personenschaden: Segelflugzeugführer tödlich verletzt
 Sachschaden: Luftfahrzeug zerstört
 Drittschaden: Flurschaden
 Aktenzeichen: 3X176-0/01

Flugverlauf

Der Segelflugzeugführer startete an diesem Tag zum zweiten Mal mit seinem Segelflugzeug an der Winde, um einen Thermikflug durchzuführen. Er flog nach dem Start ein bergiges Waldgelände in der Nähe des Segelflugplatzes an. Über dem Waldbestand kam es

aus geringer Flughöhe zum Absturz des Segelflugzeuges. Es prallte fast senkrecht zwischen den Bäumen auf dem Waldboden auf und dabei wurde der Segelflugzeugführer tödlich verletzt und das Luftfahrzeug zerstört.

Untersuchung

Um 14:38 Uhr startete vom Segelfluggelände Kirchzarten der Segelflugzeugführer im Windenstart. Es wurden beim Start und Abflug vom Segelfluggelände keine Besonderheiten bemerkt. Als das Segelflugzeug bei Sonnenuntergang am Flugplatz nicht gelandet und auch keine Außenlandemeldung eingegangen war, wurde das Luftfahrzeug bei der Polizei als vermisst gemeldet. Am 24.07.2001 wurde das Segelflugzeug von Suchmannschaften im Wald an einem steilen Hang gefunden. Eine schmale Schneise in Richtung 310° führte zur Endlage des Wracks hin. Spuren am Baumbestand und am Segelflugzeug zeigten, dass es in ca. 10 m Höhe eine erste Berührung des rechten Tragflügels mit Bäumen gegeben hatte.

Sachverhalt

Art des Ereignisses: Unfall
 Datum: 31. Juli 2001
 Ort: nahe Northeim
 Luftfahrzeug: Motorsegler
 Hersteller / Muster: Scheibe SF 25 C
 Personenschaden: Luftfahrzeugführer und Fluggast tödlich verletzt
 Sachschaden: Luftfahrzeug zerstört
 Drittschaden: Flurschaden
 Aktenzeichen: 3X195-0/01

Flugverlauf

Es war ein privater Reiseflug vom Verkehrslandeplatz Northeim nach Schwalmstadt geplant.

Der Motorsegler startete um 15:28 Uhr MESZ. Kurz nach dem Abheben kurvte das Luftfahrzeug in den

rechten Querabflug. Nach dem Überfliegen einer Baumreihe stürzte der Motorsegler in ein Getreidefeld. Beim Aufprall auf den Boden wurden der Motorseglerführer und der Fluggast tödlich verletzt und das Luftfahrzeug zerstört.

Untersuchung

Die Untersuchung vor Ort wurde durch zwei Beauftragte für Flugunfalluntersuchung durchgeführt.

Der Motorseglerführer (45) war im Besitz eines Luftfahrerscheines für Privatluftfahrzeugführer mit dem Beiblatt „B,“. Der Fluggast (49) besaß ebenfalls die Berechtigung zum Führen von Motorseglern.

Der Motorsegler war zum Verkehr zugelassen. Bisher wurden keine Anzeichen für einen unfallrelevanten technischen Mangel am Luftfahrzeug festgestellt.

Zum Unfallzeitpunkt herrschten Sichtflugwetterbedingungen. Nach Zeugenangaben erfolgte der Start von der 650 m langen Grasbahn in Richtung 29 bei böigem turbulentem Wind aus 270° mit 15-20 kt (Spitzen bei 25 kt).

Teil 3**Liste der letzten zehn veröffentlichten Untersuchungsberichte**

Pos.	Datum	Ort	Luftfahrzeug(e)	Aktenzeichen	Abschluss- monat
1	20.03.01	nahe VOR Norvenich	Saab 2000	TX001-0/01	Juli 2001
2	28.08.99	Schönhagen	PZL-Bielsko / SZD-50-3 "Puchacz"	3X227-0/99	Juli 2001
3	01.08.99	Segelflugplatz Münsin- gen-Eisberg	Centre-Est-Aeronautique DR 400/180R	3X190-0/99	Juli 2001
4	18.07.99	Stockheim / Oberfran- ken	Socata-Groupe Aerospatiale, TB 10	3X164-0/99	Juli 2001
5	12.06.01	Schönebeck- Zackmünde	Zaklady SZD-30 "Pirat"	3X249-0/00	Juni 2001
6	18.07.00	Augsburg	Bell 206B	3X158-0/00	Juni 2001
7	24.02.00	bei Sundern	Extra EA 300	CX001-0/00	Juni 2001
8	09.02.01	Saarbrücken	Fokker F27, Mk050	5X002-0/01	Mai 2001
9	11.08.00	nahe Jesenwang	Glaser-Dirks DG-400	3X194-0/00	Mai 2001
10	09.08.00	Rudolstadt	Schleicher ASK 21	CX008-0/00	Mai 2001