

# Untersuchungsbericht

VX001-0/06  
Februar 2007

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

## Identifikation

Art des Ereignisses:	Störung
Datum:	17. Mai 2006
Ort:	Reiseflug nahe Münster
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	North American / P 51D Mustang
Personenschaden:	ohne Verletzte
Sachschaden:	Luftfahrzeug leicht beschädigt
Drittschaden:	geringfügige Gebäudeschäden
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU

Als die Formation in einer Höhe von 2000 ft gegen 16:50 Uhr<sup>1</sup> den nördlichen Ortsrand von Münster passierte, trennte sich plötzlich die geschlossene Schiebehaut vom Rumpf der P 51, prallte gegen den Rumpf und das Leitwerk und zerbrach.

Das Flugzeug wurde an der hinteren Rumpfsktion und am Leitwerk beschädigt. Beide Insassen blieben unverletzt.

Plexiglas und Teile des Haubenrahmens fielen zu Boden. Sie verursachten geringe Sachbeschädigungen an den Dachziegeln einer Garage und durchschlugen einen im Garten eines Hauses aufgestellten Stoffpavillon.

## Sachverhalt

Im Reiseflug verlor das Flugzeug den hinteren Teil der Cockpitkanzel. Die Schiebehaut prallte gegen Rumpf und Leitwerk, brach auseinander und fiel in Teilen zu Boden.

### Ereignisse und Flugverlauf

Das Flugzeug befand sich im Formationsflug mit einer Douglas AD-4N Skyraider von Woodchurch/England zur Internationalen Luftfahrtausstellung (ILA) nach Berlin-Schönefeld. Die Reisefluggeschwindigkeit betrug ca. 210 kt.

Zum Ereigniszeitpunkt stand der Pilot in Funkkontakt mit dem Fluginformationsdienst (FIS) Langen. Auf dieser Frequenz berichtete den Vorfall. Nachdem er sich von der Flugfähigkeit der Mustang überzeugt hatte, erklärte er keine Luftnotlage.

Der Formationsflug nach Berlin wurde mit reduzierter Geschwindigkeit fortgesetzt. Die Führung dazu übernahm der Pilot der Skyraider, da aus dem plötzlich offenen Cockpit der Mustang infolge des eingetretenen Sogeffektes sämtliches navigatorische Kartenmaterial verloren gegangen war.

Der weitere Flug und die Landung in Berlin verliefen ohne besondere Vorkommnisse.

---

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

Funkverkehr

Vom Funksprechverkehr in der relevanten Zeit von 14:48 bis 15:03 Uhr zwischen dem Luftfahrzeug und Langen Information wurde eine Umschrift gefertigt.

Flugdatenaufzeichnung

Die Radarspur des Flugzeuges einschließlich der Höhenangaben im Bereich Münster wurde aufgezeichnet.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Beschädigungen an der Mustang wurden am Folgetag am Zielflughafen Berlin-Schönefeld untersucht.

An der Zelle wurden keine Hinweise auf das Versagen von Komponenten der Cockpitkanzel gefunden. Alle drei Schienen zur Führung der Schiebehaube waren intakt, wie auch die Seilzugmechanik zum Öffnen und Schließen der Kanzel mit einer in Rastungen arretierbaren Kurbel auf der rechten Bordwandseite.

Die Teile der zerstörten Schiebehaube wurden im nördlichen Stadtrandgebiet von Münster gefunden. Sie wurden von der örtlichen Polizei asserviert und später bei der Luftaufsicht des Flughafens Münster-Osnabrück von der BFU untersucht.

Außer vielen kleinen Plexiglasstücken gab es im Wesentlichen drei unterschiedliche Fundstellen des Haubenrahmens. Sicher ist damit, dass die Haube bereits in Teilen auf den Boden fiel.

Ein Lageplan dokumentierte einen vierten separaten Fundort der vorderen rechten Schließ- und Schiebemechanik der Haube. Das Asservat war jedoch später nicht mehr auffindbar und konnte der BFU zur Untersuchung nicht zur Verfügung gestellt werden.

Nach Inaugenscheinnahme der identischen Mechanik am vorhandenen linken Teil des Haubenrahmens ist diese mit einem einzelnen, ca. 6 mm starken Bolzen befestigt, um so eine pendelnde Lagerung beider Rollen der Schiebemechanik in der Führungsschiene des Rumpfes zu gewährleisten.

Untersuchungsführer F. Kühne