

Bulletin

September 1999

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 summarischen Berichte 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 den Verlag PRAMME-Media zu beziehen.

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 des 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: 01.09.1999 - 30.09.1999

Flugzeug über 20 000 kg

02.09.1999 2310 Uhr (MESZ)	Schwere Störung eines deutschen Lfz. im Ausland ohne Verletzte
Ort: en route (Nord-Amerika)	Betriebsart: Luftfahrtunternehmen gewerblicher Gelegenheitsverkehr
LFZ.: Boeing B767-300	Im Reiseflug kam es zum Ausfall des Copiloten durch Krankheit.
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	Aktenzeichen: 6X004-0/99

Flugzeug bis 2 000 kg

04.09.1999 1310 Uhr (MESZ)	Unfall eines deutschen Lfz. im Ausland mit leicht Verletzten
Ort: Ostende (Belgien)	Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug
LFZ.: Piper 28140	Beim Landeanflug kippte das Flugzeug in niedriger Höhe über den linken Tragflügel ab.
Anzahl der verletzten Personen:	
Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht	
Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 1 leicht	
Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht	
Flugzeug zerstört	
Untersuchung durch ausländische Behörde	Aktenzeichen: 4X033-0/99
06.09.1999 1945 Uhr (MESZ)	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit leicht Verletzten
Ort: Willstätt (Freiburg (BW))	Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug
LFZ.: Mylius My102V2	Bei einer Notlandung in einem Maisfeld wegen eines Leistungsabfalles des Triebwerkes überschlug sich das Flugzeug.
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	
Flugzeug schwer beschädigt	
Keine Untersuchung durch BFU	Aktenzeichen: 3X238-0/99
08.09.1999 0844 Uhr (MESZ)	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit tödlich Verletzten
Ort: Neuhausen (Brandenburg)	Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug
LFZ.: Socata TB10	Nach dem Abheben gewann das Flugzeug keine Höhe und flog eine Südplatzrunde in sehr niedriger Höhe. Dabei geriet es in einen überzogenen Flugzustand, kippte zur Seite ab und stürzte auf eine Wiese.
Anzahl der verletzten Personen:	
Besatzung: 1 tödl., 0 schwer, 0 leicht	
Fluggäste: 2 tödl., 0 schwer, 0 leicht	
Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht	
Flugzeug zerstört	
Untersuchung durch Beauftragte der BFU	Aktenzeichen: 3X241-0/99

Weitere Information auf Seite 8

Flugzeug bis 2 000 kg (Fortsetzung)

10.09.1999 1811 Uhr (MESZ) Ort: Burg Feuerstein (Oberfranken (BY)) 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 Start zu einem privaten Rundflug kam es aus nicht bekannten Gründen zum Startabbruch. Das Luftfahrzeug überrollte das Bahnende. Es kam zu einem Kopfstand in einem Stoppfeld, bei dem das Flugzeug schwer beschädigt wurde. Aktenzeichen: 3X246-0/99	
10.09.1999 Uhrzeit unbek. () Ort: Schönhagen (Brandenburg) LFZ.: S.A.N. DR1050 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 in Schönhagen brach das Flugzeug nach rechts aus und vollzog eine Drehung um die Hochachse (Ringelpiez). Dabei knickten beide Fahrwerksbeine ab. Personen wurden nicht verletzt. Aktenzeichen: 3X247-0/99	
11.09.1999 1600 Uhr (MESZ) Ort: Illingen-Wustweil (Saarland) LFZ.: Christen A-1 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: verschiedene Betriebsarten - Segelflugschlepp Beim Anrollen zu einem Segelflugschleppstart kam es zu einem seitlichen Versatz zwischen den beiden Luftfahrzeugen. Das Schleppflugzeug kam daraufhin von der Startbahn ab. Bei der anschließenden Berührung mit zwei Grenzpfosten wurde das Schleppflugzeug schwer beschädigt. Das Segelflugzeug konnte ohne Beschädigung zum Stillstand gebracht werden. Personen wurden nicht verletzt. Aktenzeichen: 3X244-0/99	
12.09.1999 1704 Uhr (MESZ) Ort: Donaueschingen (Freiburg (BW)) LFZ.: Reims Avion F150 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 Beauftragte der BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit tödlich Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Bei einem privaten Flug von Tannheim nach Donaueschingen kam es beim Einkurven in den Gegenanflug zu einem Zusammenstoß mit einem anderen Flugzeug. Der Luftfahrzeugführer wurde tödlich verletzt und das Luftfahrzeug zerstört. Aktenzeichen: 3X242-1/99	Weitere Information auf Seite 9
12.09.1999 1704 Uhr (MESZ) Ort: Donaueschingen (Freiburg (BW)) LFZ.: Piper 28181 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 Flugzeug schwer beschädigt Untersuchung durch Beauftragte der BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit tödlich Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Nach dem Start vom Flugplatz Donaueschingen kam es zu einem Zusammenstoß mit einem anderen Flugzeug. Das Luftfahrzeug wurde schwer beschädigt. Die vier Insassen wurden nicht verletzt. Aktenzeichen: 3X242-2/99	Weitere Information auf Seite 9

Flugzeug bis 2 000 kg (Fortsetzung)

12.09.1999 1018 Uhr (MESZ) Ort: Schlaitz (Sachsen-Anhalt) LFZ.: Socata MS893A 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 einem privaten Rundflug von einer Wiese mit Außenlandegenehmigung kam es bei einer harten Landung zum Bruch des Bugfahrwerkes. Das Luftfahrzeug wurde am Fahrwerk, am Propeller und der Rumpfunterseite schwer beschädigt. Personen wurden nicht verletzt. Aktenzeichen: 3X245-0/99
19.09.1999 Uhrzeit unbek. () Ort: Potenza (Italien) LFZ.: Cessna 210L 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 Flugzeug zerstört Untersuchung durch ausländische Behörde	Unfall eines deutschen Lfz. im Ausland mit schwer Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Bei der Landung auf einem privaten Flugplatz in der Nähe von Potenza wurde das Flugzeug durch einen Aufschlagbrand zerstört. Näheres ist noch nicht bekannt. Aktenzeichen: 4X037-0/99
19.09.1999 1330 Uhr (MESZ) Ort: Bayreuth (Oberfranken (BY)) LFZ.: Grumman AA-5B 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 einem privaten Flug von Eisenach nach Bayreuth kam das Flugzeug bei der Landung zu weit, rollte eine Böschung am Landebahnende hinab und prallte gegen den Flugplatzzaun. Aktenzeichen: 3X249-0/99
20.09.1999 1705 Uhr (MESZ) Ort: Stade (Lüneburg (NI)) LFZ.: Centre Est DR300/180R Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 1 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 3 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug 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 Start geriet das Flugzeug in eine unkontrollierte Fluglage und stürzte im steilen Winkel auf eine Wiese. Der Luftfahrzeugführer und die drei Fluggäste wurden tödlich verletzt, das Luftfahrzeug wurde zerstört. Aktenzeichen: 3X251-0/99
21.09.1999 1012 Uhr (MESZ) Ort: Linz (Österreich) LFZ.: Piper 34220T 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	Unfall eines deutschen Lfz. im Ausland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Beim Aufsetzen wurde das Flugzeug von einer Windböe erfasst und hob ca. 1,5 m von der Piste ab. Danach kam es mit dem Bugfahrwerk zuerst auf. Es entstanden Beschädigungen am Bugfahrwerk sowie am Propeller. Aktenzeichen: 4X035-0/99
22.09.1999 1335 Uhr (MESZ) Ort: Vilshofen (Niederbayern (BY)) LFZ.: Cessna 172N 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 Start zu einem privaten Flug von Vilshofen nach Rosenthal brach das Flugzeug nach ca. 300 m Rollstrecke nach links aus. Es rollte gegen einen Erdwall und überschlug sich. Aktenzeichen: 3X252-0/99

Weitere Information auf Seite 10

Flugzeug bis 2 000 kg (Fortsetzung)

23.09.1999 1629 Uhr (MESZ) Ort: Siegerland (Arnsberg (NRW)) LFZ.: Champion 8 GCBC 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 Flugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit schwer Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Im Anfangssteigflug wurde das Flugzeug in ca. 10 m Höhe über der Startbahn vom Seitenwind erfasst und nach rechts versetzt. Es kippte seitlich ab und bekam mit dem Tragflügel Bodenberührung. Der Tragflügel brach ab, das Flugzeug stürzte zu Boden und blieb nach kurzer Rutschstrecke liegen. Aktenzeichen: 3X253-0/99
26.09.1999 1432 Uhr (MESZ) Ort: Scharnbachtal (Österreich) LFZ.: Piper 28R201 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 1 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 2 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug zerstört Untersuchung durch ausländische Behörde	Unfall eines deutschen Lfz. im Ausland mit tödlich Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Während eines Reisefluges von Zell am See nach Bad Nauheim-Reichelsheim kollidierte das Flugzeug bei schlechten Wetterverhältnissen mit ansteigendem Gelände. Aktenzeichen: 4X036-0/99

Hubschrauber

04.09.1999 1958 Uhr (MESZ) Ort: Reinfeld (Schleswig-Holstein) LFZ.: Eurocopter BK117C-1 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	Schwere Störung eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: gewerbliche Flüge - Rettungseinsatz mit Hubschraubern Bei der Landung auf einem Parkplatz in der Nähe des Notfallortes kollidierten die Rotorblätter des Rettungshubschraubers mit den Ästen eines Baumes. Aktenzeichen: 7X010-0/99	Weitere Information auf Seite 11
23.09.1999 1837 Uhr (MESZ) Ort: Mannheim-Neuosth. (Karlsruhe (BW)) LFZ.: Robinson R44 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 schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: verschiedene Betriebsarten - Überführungsflug/Bereitstellungsflug Bei der Landung auf der Abstellfläche wurde der Hubschrauber hart aufgesetzt. Es entstanden hierbei Beschädigungen am vorderen linken Landegestell. Aktenzeichen: 3X257-0/99	

Segelflugzeug

04.09.1999 1435 Uhr (MESZ) Ort: Augsburg (Schwaben (BY)) LFZ.: Schleicher K8B 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 harten Landung knickte der Rumpf des Segelflugzeuges ab. Aktenzeichen: 3X233-0/99
04.09.1999 1324 Uhr (MESZ) Ort: Langenfeld (Düsseldorf (NRW)) LFZ.: Vogt LO100 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 zerstört Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit leicht Verletzten Betriebsart: verschiedene Betriebsarten - Kunstflug, Wettbewerbsflug, Luftrennen Am Ende einer Kunstflugvorführung im Rahmen eines Flugtages verblieb der Segelflugzeugführer zu lange im Sturzflug und überschritt dabei die zulässigen Betriebsgrenzen. Während des Abfangens aus dem Sturzflug brachen die Querruder und Teile des Flügels ab. Aktenzeichen: 3X234-0/99

Segelflugzeug (Fortsetzung)

04.09.1999 1535 Uhr (MESZ) Ort: Waldeck (Kassel (HE)) LFZ.: Schleicher ASK21 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 leicht beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit schwer Verletzten Betriebsart: Ausbildungs-/Überprüfungsflüge - Flüge am Doppelsteuer Nach einem Startabbruch im Windenstart setzte das Segelflugzeug bei der Landung hart auf. Aktenzeichen: 3X240-0/99
05.09.1999 1740 Uhr (MESZ) Ort: Burg Feuerstein (Oberfranken (BY)) LFZ.: Elan DG100 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 zerstört Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Im Endanflug kam das Segelflugzeug zu kurz, kollidierte mit Bäumen und stürzte in den Wald. Aktenzeichen: 3X235-0/99
05.09.1999 1855 Uhr (MESZ) Ort: Rotenburg/Wümme (Lüneburg (NI)) LFZ.: Glaser DG100 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 Untersuchung durch Beauftragte der BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit schwer Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Beim Windenstart kam es in 100-150 m Höhe zu einer Startunterbrechung. Nach dem Auskuppeln des Seiles geriet das Segelflugzeug in eine unkontrollierte Fluglage. Aktenzeichen: 3X236-0/99
08.09.1999 1540 Uhr (MESZ) Ort: D.R.i.Schwalmsstadt (Kassel (HE)) 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 Flugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Nach dem Aufsetzen mit dem Hauptfahrwerk stieg das Segelflugzeug nochmals auf ca. 1 m Höhe. Durch zu ruckartiges Nachdrücken auf das Bugrad entstanden an beiden Seiten des Rumpfes ca. 30 cm lange Risse. Aktenzeichen: 3X268-0/99
19.09.1999 1500 Uhr (MESZ) Ort: Melle-Grönegau (Weser-Ems (NI)) LFZ.: Schleicher ASK21 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 2 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: Ausbildungs-/Überprüfungsflüge - Flüge am Doppelsteuer Bei einem Ausbildungsflug setzte das Segelflugzeug bei der Landung hart auf. Die beiden Insassen zogen sich Stauchungen an der Wirbelsäule zu. Das Rumpfvorderteil des Segelflugzeuges wurde bis zum Tragflügelanschluss beschädigt. Aktenzeichen: 3X259-0/99
07.09.1999 1245 Uhr (MESZ) Ort: Juist (Weser-Ems (NI)) 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: Ausbildungs-/Überprüfungsflüge - Flüge am Doppelsteuer Während eines Ausbildungsfluges wurde der Motorsegler zu hoch abgefangen und hart aufgesetzt. Aktenzeichen: 3X239-0/99

Reisemotorsegler

Reisemotorsegler (Fortsetzung)

07.09.1999 1945 Uhr (MESZ) Ort: D.R.i.Schwalmsstadt (Kassel (HE)) 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: Ausbildungs-/Überprüfungsflüge - Flüge am Doppelsteuer Während einer Startabbruchübung wurde der Motorsegler bei der Landung hart aufgesetzt. Aktenzeichen: 3X260-0/99
12.09.1999 0941 Uhr (MESZ) Ort: Wesel-Römerwardt (Düsseldorf (NRW)) 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 Bei der Landung nach einem privaten Rundflug bei Wesel kam es zum Bruch des Bugfahrwerkes. Der Propeller des Reisemotorseglers bekam daraufhin Bodenberührung. Personen wurden nicht verletzt. Aktenzeichen: 3X256-0/99
18.09.1999 0930 Uhr (MESZ) Ort: Porta Westfalica (Detmold (NRW)) 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 Beim Anlassen des Triebwerkes setzte sich der Motorsegler spontan in Bewegung, streifte ein Kraftfahrzeug und einen weiteren abgestellten Motorsegler. Die rechte Tragfläche brach ab. Nach Auskunft des Luftfahrzeugführers war eine für ihn ungewohnte Anordnung des Gashebels Ursache dafür, dass der Gashebel beim Anlassvorgang auf Vollgas gestanden hatte. Aktenzeichen: 3X250-0/99
19.09.1999 1315 Uhr (MESZ) Ort: Kiel-Holtenau (Schleswig-Holstein) LFZ.: Scheibe SF25B 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 Reisemotorsegler 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 nach einem privaten Flug von Bad-Salzdetrufth nach Kiel-Holtenau hob der Motorsegler nach dem ersten Aufsetzen erneut ab und prallte anschließend hart auf. Aktenzeichen: 3X248-0/99
29.09.1999 1435 Uhr (MESZ) Ort: Augsburg-Mühlhaus. (Schwaben (BY)) LFZ.: Hoffmann H36 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 Beim Anrollen zum Start wurde der Motorsegler von einer Windböe erfasst und stellte sich quer. Dabei kam es zum Fahrwerksbruch. Aktenzeichen: 3X254-0/99

Gasballon

11.09.1999 1652 Uhr (MESZ) Ort: Sandersleben (Sachsen-Anhalt) LFZ.: Stuttgart K-1000/3 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 2 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Gasballon nicht beschädigt Untersuchung durch Beauftragte der BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit schwer Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Bei der Landung nach einer privaten Gasballonfahrt von Freital/Sachsen kam es bei Sandersleben zum mehrfachen harten Aufsetzen des Ballonkorbes. Dabei zogen sich zwei Fahrgäste schwere Verletzungen an der Wirbelsäule zu. Aktenzeichen: 3X243-0/99
--	---

Weitere Information auf Seite 11

Heißluftballon

04.09.1999 1945 Uhr (MESZ) Ort: Dohlar-Lahman (Gießen (HE)) LFZ.: Thunder 2AX8-105 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 Heißluftballon schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Bei der Landung zündete der Brenner, da sich eine Leine am Ventil verfangen hatte. Es entstand Brandschaden an Feldern und Lastgurten des Heißluftballones. Aktenzeichen: 3X237-0/99
09.09.1999 1905 Uhr (MESZ) Ort: Achterhoek (Niederlande) LFZ.: Thunder AX9-140 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 1 schwer, 1 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Heißluftballon nicht beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Ausland mit schwer Verletzten Betriebsart: gewerbliche Flüge - Ausflugsverk. - Personenbeförd. - internat. Bei der Landung nach einer Ballonfahrt von Till-Moyland wurde der Ballon von einer Windböe erfasst und ca. 700 m weit geschleift. Hierbei erlitt ein Passagier leichte, ein weiterer schwere Verletzungen. Aktenzeichen: 4X034-0/99

Teil 2

Berichte

Sachverhalt

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	08. September 1999
Ort:	Neuhausen/Brandenburg
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Socata, TB 10 Tobago
Personenschaden:	alle drei Insassen tödlich verletzt
Sachschaden:	zerstört
Drittsschaden:	Flurschaden
Aktenzeichen:	3X241-0/99

Flugverlauf

Das Flugzeug startete auf der Startbahn 27 des Verkehrslandeplatzes Neuhausen zu einem privaten Reiseflug nach Kamenz. Es flog nach dem Abheben mit einem großen Anstellwinkel und erreichte eine Flughöhe von ca. 40 m über Grund. Nachdem das Flugzeug in einer flachen Linkskurve den Flugplatz überflogen hatte, geriet es nördlich des Platzes in einen überzogenen Flugzustand, kippte nach rechts ab und prallte mit dem rechten Flügel zuerst hart auf dem Boden auf. Es fing kurz darauf Feuer und brannte aus.

Untersuchung

Der Unfall wurde von einem Beauftragten für Flugunfalluntersuchung untersucht. Dabei wurden keine Mängel am Flugzeug festgestellt, die ursächlich für den Unfall gewesen sein könnten. Wegen des hohen Zerstörungsgrades durch den Brand waren die Untersuchungsmöglichkeiten stark eingeschränkt.

Der Flugzeugführer erwarb im Jahr 1998 den Luftfahrerschein für Privatluftfahrzeugführer mit den Beiblättern C und B. Im Jahr 1999 wurde ihm das Beiblatt A erteilt. Die Gültigkeit der Beiblätter war bis zum 04.09.99 befristet. Die Verlängerung der Beiblätter war zum Unfallzeitpunkt beantragt, aber noch nicht erfolgt.

Bis zum Jahr 1991 war der Flugzeugführer Inhaber eines Luftfahrerscheines für Militärhubschrauberführer. Die Gesamtflugerfahrung betrug ca. 1 652 Stun-

den. Davon entfielen 1 589 Stunden auf Militärhubschrauber. Auf Flugzeugen flog er ca. 31 Stunden und auf Motorseglern und Segelflugzeugen ca. 33 Stunden. Die Flugerfahrung auf dem Baumuster TB 10 betrug ca. 6 Stunden mit 13 Starts und Landungen in den letzten 90 Tagen vor dem Unfall. In den letzten 30 Tagen wurden ca. 6 Stunden und in den letzten 90 Tagen ca. 17 Stunden auf Luftfahrzeugen geflogen. Der Flugzeugführer war tauglich ohne Auflagen und Beschränkungen.

Die TB 10 ist ein einmotoriger Tiefdecker in Metallbauweise mit starrem Dreibeinwerk. Er wird von einem Lycoming-Kolbentriebwerk angetrieben, das eine Leistung von 180 PS aufbringt. Das Flugzeug ist mit einem Zweiblatt-Verstellpropeller ausgerüstet.

Die Betriebszeit des Luftfahrzeuges betrug zum Unfallzeitpunkt ca. 1 833 Stunden. Die letzte Jahresnachprüfung fand im Mai 1999 bei einer Betriebszeit von 1 733 Stunden statt. Seit der letzten Wartungskontrolle waren ca. 50 Stunden vergangen.

Es waren zum Unfallzeitpunkt ca. 100 l Kraftstoff an Bord. Fluggewicht und Fluggewichtsschwerpunkt lagen innerhalb der zulässigen Grenzen.

Es herrschten Sichtwetterbedingungen mit Wind aus 280° und 3 Knoten. Die Sicht betrug ca. 8 km mit leichtem Dunst. Es war wolkenlos bei 15 °C und einem Luftdruck (QNH) von 1 020 HPA.

Der Verkehrslandeplatz Neuhausen hat zwei sich ungefähr in der jeweiligen Mitte kreuzende Gras-Start- und Landebahnen. Am Unfalltag war die Startbahn 27 in Betrieb, die eine Länge von 800 m und eine Breite von 40 m hat. Die zweite Bahn ist Nord-Süd ausgerichtet und hat eine Länge von 600 m und eine Breite von ebenfalls 40 m. Südlich der Bahn 27/09 befinden sich die Segelflug- und Ultraleichtstart- und Landebahnen. Sie sind ebenfalls im Falle einer Notlage landbar.

Die Unfallstelle lag nördlich des Flugplatzes auf einem Wiesengelände in einer Entfernung von ca. 1 200 m und ca. 52° rechts der Startbahn 27, gemessen von der Startbahnschwelle. Zwischen dem Flugplatz und dem Ereignisort befindet sich ein schmaler Waldstreifen, ungefähr Ost-West verlaufend.

Der Flugzeugführer und die Fluggäste wurden obduziert. Der Tod ist bei allen dreien infolge des Unfalles

aufgetreten. Es wurde eine Beeinträchtigung des Piloten infolge Alkohols festgestellt. Der Restalkohol betrug zwischen 0,6 und 0,9 ‰.

Kurz nach dem Aufprall entstand ein Brand, der erst nach längerer Zeit gelöscht werden konnte. Eine Hubschrauberbesatzung, die das Geschehen aus der Luft beobachtet hatte, war unmittelbar nach dem Aufprall vor Ort. Sie konnte jedoch mit dem Bordfeuerlöscher den Brand nicht löschen. Während ein Besatzungsmitglied des Hubschraubers an der Unfallstelle blieb, holte der Hubschrauberführer mit dem Hubschrauber weitere Hilfe herbei.

Das Triebwerk wurde durch den am Flugplatz ansässigen Luftfahrttechnischen Betrieb untersucht. Es wurden keine unfallursächlichen Mängel festgestellt

Sachverhalt

Art des Ereignisses:	Unfall (Zusammenstoß)
Datum:	12. September 1999
Ort:	Donaueschingen
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Reims Aviaton/F150L-Piper/PA-28
Personenschaden:	Pilot F150L tödlich verletzt/Insassen PA-28 unverletzt
Sachschaden:	F150L zerstört/PA-28 schwer beschädigt
Drittschaden:	leichter Flurschaden
Aktenzeichen:	3X242-1/2/99

Flugverlauf

Der Pilot der F150L befand sich auf einem 100-Kilometer Überlandflug mit Flugauftrag (Schein-erneuerer) von Tannheim nach Donaueschingen.

Der Pilot der PA-28 befand sich mit drei Fluggästen auf einem privaten Rundflug mit Start- und Zielflughafen Donaueschingen.

Beim Einflug in die Platzrunde des Verkehrslandeplatzes Donaueschingen kollidierte die F150L mit der PA-28. Die F150L stürzte anschließend unkontrolliert zu Boden. Die PA-28 konnte schwer beschädigt sicher in Donaueschingen landen.

Der Unfallhergang wurde von mehreren fachlich versierten Zeugen beobachtet. Übereinstimmend wurde ein unrunder Lauf des Triebwerkes wahrgenommen. Ebenso wurde der Flug mit sehr großen Anstellwinkeln beobachtet.

Die Hubschrauberbesatzung gab an, dass sie über Funk mitgehört habe, dass die Anfrage der Infostelle, ob etwas nicht in Ordnung wäre, vom Flugzeugführer zuerst verneint worden sei. Dann habe er gemeldet, dass er trotz aller Hebel nach vorn keine Leistung bekäme. Bei dieser Meldung sei deutlich im Hintergrund die Überziehwarnung zu hören gewesen.

Untersuchung

Die Schlagmarken des Propellers der PA-28 am Rumpf der F150L wiesen darauf hin, dass die Flugbahn der F150L die Flugbahn der PA-28 von hinten links nach vorn rechts in annähernd gleicher Flughöhe kreuzte. Bei der Kollision wurde das Heck der F150L mit Höhen- und Seitenruder durch den Propeller der PA-28 abgetrennt. Nach Zeugenaussagen stürzte das Flugzeug in einem Winkel von ca. 70° zu Boden. Es führte dabei eine Drehbewegung (Spirale) aus, die im unteren Drittel flacher wurde.

An der linken Rumpfseite und Motorhaube sowie am Propeller der PA-28 wurden Kratzspuren und leichte Einkerbungen gefunden. Der äußere rechte Tragflügel war auf einer Länge von 1,3 m an der Vorderkante bis zu 16 cm tief eingeebult. Die Deformierungen zeigten blaue Farbaufträge die zweifelsfrei von der F150L stammten.

Der Pilot bemerkte das von links kommende Flugzeug erst unmittelbar vor der Kollision, sodass er keine Zeit mehr für ein Ausweichmanöver hatte.

Radaraufzeichnungen von den beiden Flugzeugen standen nicht zur Verfügung.

Die Sichten und Wolkenuntergrenzen waren lt. Aufzeichnung Donaueschingen > 10 km und 2 - 4 Achtel in > 20.000 Fuß.

Die Untersuchung vor Ort wurde durch einem Beauftragten der BFU durchgeführt. Die Untersuchung ist noch nicht abgeschlossen.

Sachverhalt

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	20. September 1999
Ort:	Stade/ Niedersachsen
Luffahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Robin DR300-180/R
Personenschaden:	alle vier Insassen tödlich verletzt
Sachschaden:	Luffahrzeug zerstört
Drittschaden:	geringer Flurschaden
Akenzeichen:	3X251-0/99

Flugverlauf

Der Flugzeugführer startete mit drei Fluggästen zu einem Rundflug auf der Startbahn 11 des Sonderlandeplatzes Stade. Nach dem Abheben holte das Flugzeug in einem flachen Steigwinkel Fahrt auf und wurde steil hochgezogen. Daraufhin kippte es in ca. 80 m über Grund nach rechts ab und prallte mit einem Bahnneigungswinkel von ca. 80° auf den Boden auf. Bei dem Unfall wurden alle vier Insassen getötet und das Flugzeug zerstört.

Untersuchung

Der Unfall wurde von einem Beauftragten für Flugunfalluntersuchung untersucht. Am Luffahrzeug wurden keine Mängel festgestellt, die den Unfall hätten erklären können.

Der Flugzeugführer war seit dem Jahr 1969 im Besitz eines Luftfahrerscheins für Privatluftfahrzeugführer mit den Beiblättern A und B. Er musste beim Fliegen eine Korrekturbrille tragen. Neben der Flugzeugschleppberechtigung war keine weitere Berechtigung im Beiblatt A eingetragen. Er besaß eine Gesamtflugferfahrung von ca. 739 Stunden. Davon flog er auf

Flugzeugen ca. 721 Stunden. Die Flugerfahrung auf der DR 300 konnte nur unzureichend ermittelt werden. Es dürften jedoch mehr als 50 Stunden gewesen sein. In den letzten 90 Tagen führte er mehr als 10 Flüge auf der DR 300 durch. In den letzten 30 Tagen bis zum Unfall hatte er eine Flugerfahrung von ca. 4 Stunden.

Das Flugzeug DR 300-180/180 R war ein einmotoriger Tiefdecker in Holzbauweise mit einem festen Dreibeinwerk mit lenkbarem Bugrad. Es wurde angetrieben durch ein Lycoming- Kolbentriebwerk O-360-A3A mit 180 PS Leistung. Die Gesamtbetriebszeit des Luffahrzeuges betrug ca. 3 172 Stunden. Das Triebwerk hatte eine Betriebszeit von ca. 1 586 Stunden seit der letzten Grundüberholung. Seit der letzten Jahresnachprüfung im August 1999 flog das Flugzeug 23 Stunden. Das Flugzeug war mit der üblichen Grundinstrumentierung und einem UHF-Funksprechgerät ausgerüstet. Für den Flug war genügend Kraftstoff an Bord gewesen. Der Fluggewichtsschwerpunkt und die Abflugmasse lagen im oberen, hinteren Bereich.

Zum Unfallzeitpunkt herrschten Sichtwetterbedingungen mit Sichten über 10 Kilometer. Es war wolkenlos mit einem südöstliche Wind mit einer Stärke von 12-14 Knoten. Die Temperatur betrug 24 °C.

Der Funkverkehr zwischen der Infostelle Stade und dem Flugzeug wies keine Besonderheit auf. Er wurde nicht aufgezeichnet.

Der Zustand des Sonderlandeplatzes Stade hatte auf den Unfall keinen Einfluss.

Die Unfallstelle lag ca. 020° rechts der Startbahnmittellinie und 1 300 m von der Schwelle der Startbahn 11. Sie befand sich in einem weichen, leicht moorigen Wiesengelände.

Der Flugzeugführer wurde obduziert. Dabei wurden keine gesundheitlichen Beeinträchtigungen festgestellt. Der Unfall war für die Insassen wegen der hohen Aufprallenergie nicht überlebbar.

Sachverhalt

Art des Ereignisses: Schwere Störung
 Datum: 04. September 1999
 Ort: Reinfeld
 Luftfahrzeug: Hubschrauber
 Hersteller / Muster: Eurocopter BK 117
 Personenschaden: ohne Verletzte
 Sachschaden: Luftfahrzeug leicht beschädigt
 Drittschaden: keiner
 Aktenzeichen: 7X010-0/99

Flugverlauf

Die Besatzung des in Hartenholm stationierten Rettungshubschraubers wurde zu einem Rettungseinsatz nach Reinfeld nahe Lübeck gerufen. Nach dem Überflug des Notfallortes entschied sich der Hubschrauberführer zur Landung auf einem ca. 150 m entfernt liegenden Parkplatz, der von ihm als geeignet und ausreichend groß eingeschätzt wurde, allerdings von ca. 6 m hohen Lampen eingegrenzt war. Im Anflug kappten die Rotorblätter die Spitze und Äste eines kleinen Baumes, der vom Hubschrauberführer im Anflug erkannt worden ist. Nach der Landung wurden Beschädigungen an allen Hauptrotorblättern festgestellt.

Der Notfallpatient wurde nach dessen Erstversorgung mit einem Rettungswagen abtransportiert.

Sachverhalt

Art des Ereignisses: Unfall
 Datum: 11. September 1999
 Ort: (nahe) Hettstedt
 Luftfahrzeug: Gasballon
 Hersteller / Muster: L.Stuttgart/K-1000/3-Stu
 Personenschaden: zwei schwer verletzte Personen
 Sachschaden: Luftfahrzeug nicht beschädigt
 Drittschaden: keiner
 Aktenzeichen: 3X243-0/99

Flugverlauf

Der Gasballon startete im Rahmen einer Ballonveranstaltung um 10:41 Uhr in Freital mit vier Personen an Bord. Nach einer Fahrtzeit von ca. 6 Stunden kam es in der Nähe der Ortschaft Hettstedt zu einer harten Landung, bei der sich zwei Mitfahrer schwere Verletzungen zuzogen.

Untersuchung

Die verantwortliche Freiballonführerin startete am 11. September bei guten Wetterbedingungen mit

mehreren Gasballonen zu einer Sportfahrt. Der Fahrtverlauf war problemlos, es bestand zum Verfolgerfahrzeug und zu anderen Boden- und Luftfunkstellen ein guter Funkkontakt. Nach 16:00 Uhr wurde die Landung des Gasballons vorbereitet. Zu dieser Zeit herrschte im Gebiet um Hettstedt ein Bodenwind von ca. 13 kt. Dabei kam es aber auch zu Böenerscheinungen von mehr als 17 kt und da das Gelände hügelig war, musste auch mit Leeverwirbelungen gerechnet werden. Die Anfahrt zur Landung wurde mit ausgeklinktem Schleppseil durchgeführt. Nachdem das Schleppseil den Boden berührte und ca. 80 m mitgeschleift wurde, kam der Gasballon mit einer Sinkgeschwindigkeit von 2 bis 3 m/s zu Boden und setzte ein erstes Mal mit nur teilweise geöffneter Reißbahn hart auf. Gleichzeitig versuchte die Ballonführerin durch Ballastabgabe die Sinkgeschwindigkeit zu mindern. Der durch den Aufprall entlastete Gasballon hob wieder ab, ein Mitfahrer öffnete die Reißbahn weiter und der Korb setzte nach 60 m ein zweites Mal hart auf. Bei diesem Landevorgang verletzten sich zwei der drei Passagiere. Es wurde keiner der Insassen aus dem Korb geschleudert. Alle notwendigen Rettungsmaßnahmen wurden unverzüglich durch die Ballonführerin eingeleitet. Die Ballonführerin war im Besitz einer gültigen Erlaubnis und verfügte über eine Erfahrung auf Gasballonen von mehr als 6 000 Stunden.

Teil 3

Liste der letzten zehn veröffentlichten Untersuchungsberichte

Lfd. Nr.	Datum des Ereignisses	Ort des Ereignisses	Luftfahrzeug	Aktenzeichen
1	10.05.99	Rendsburg-Schachtholm	Piper PA-44-180	3X054-0/99
2	20.01.99	Flughafen Frankfurt/Main	Boeing 747-400	EX002-0/99
3	08.09.98	Verkehrslandeplatz Langeoog	Piper PA-28-180	3X351-0/98
4	22.02.98	Flughafen Frankfurt/Main	Aerospatiale / ATR 72-202	1X001-0/98
5	16.08.97	nahe Großrückerswalde	PZL Warschau PZL-104	3X338-0/97
6	04.04.97	Flughafen Frankfurt/Main	Boeing 747-230B	5X002-0/97
7	14.09.96	nahe Krefeld	Scheibe SF 25 C	3X414-0/96
8	01.05.99	Kröppen (RhPf)	Eurocopter BO 105	3X048-0/99
9	19.02.99	Flughafen Frankfurt/Main	Beech / 1900D	1X001-0/99
10	25.09.98	Ballenstedt	Cessna F 177RG	3X358-0/98