

Bulletin

August 2002

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. Es handelt sich um Unfälle deutscher Luftfahrzeuge im In- und Ausland sowie um Unfälle ausländischer Luftfahrzeuge in Deutschland. Sie basieren auf Angaben, die der BFU im Rahmen der ersten Meldung übermittelt wurden.

Die Angaben können daher unvollständig und/oder fehlerhaft sein. Ergänzungen und Änderungen sind im Rahmen dieser Information nicht vorgesehen. Analysen und Ursachen der Unfälle werden im Rahmen des Untersuchungsberichtes nach Abschluss der Untersuchung veröffentlicht.

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 Triebwerksausfall 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: 01.08.2002 - 31.08.2002

Flugzeug über 20 000 kg

15.08.2002 1435 Uhr (MESZ) Ort: Düsseldorf (Düsseldorf (NRW)) LFZ.: Boeing B737 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 Linienverkehr - Personenbeförderung - Inland Die Boeing rollte nach Freigabe auf die Bahn 23L. Eine Beech B300 hatte eine Landefreigabe und landete, die Boeing überfliegend. Aktenzeichen: 5X008-1/02
17.08.2002 1815 Uhr (MESZ) Ort: en route (Berlin) LFZ.: Boeing B737-300 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 nicht beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit schwer Verletzten Betriebsart: Luftfahrtunternehmen Linienverkehr - Personenbeförderung - Inland Bei einer Turbulenz während des Reisefluges brach sich ein Passagier auf der Toilette das rechte Bein. Aktenzeichen: 1X001-0/02

Flugzeug über 5 700 kg - 14 000 kg

10.08.2002 1258 Uhr (MESZ) Ort: Tiflis (Georgien) LFZ.: Lear Jet 35A 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 ausländische Behörde	Schwere Störung eines deutschen Lfz. im Ausland ohne Verletzte Betriebsart: Luftfahrtunternehmen gewerblicher Gelegenheitsverkehr Im Anflug auf Tiflis International verwechselte die Besatzung den anzufliegenden Flugplatz mit einem stillgelegten Militärflugplatz. Nach dem Aufsetzen wurde der Irrtum bemerkt und durchgestartet. Aktenzeichen: 6X006-0/02
15.08.2002 1435 Uhr (MESZ) Ort: Düsseldorf (Düsseldorf (NRW)) LFZ.: Beech B300 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 unbekannt/nicht gemeldet Die Beech B300 landete mit Landefreigabe auf der Bahn 23L, wobei das Flugzeug eine auf der Bahn befindliche Boeing B737 überflog. Aktenzeichen: 5X008-2/02

Flugzeug über 2 000 kg - 5 700 kg

04.08.2002 1400 Uhr (MESZ)	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte
Ort: Dortmund-Wickede (Arnsberg (NRW))	Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug
LFZ.: Rockwell 690C	Beim Anrollen zum Start fuhr plötzlich das rechte Hauptfahrwerk ein, wodurch der rechte Tragflügel Bodenberührung bekam. Es entstanden Beschädigungen am Propeller, am Triebwerk und an der Rumpfunterseite.
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 Beauftragte der BFU	Aktenzeichen: 3X179-0/02

Weitere Information auf Seite 11

Flugzeug bis 2 000 kg

02.08.2002 1937 Uhr (MESZ)	Unfall eines ausländischen Lfz. im Inland ohne Verletzte
Ort: Lunden (Schleswig-Holstein)	Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug
LFZ.: De Havilland DHC1	Wegen Kraftstoffmangels hatte der Luftfahrzeugführer eine Sicherheitslandung auf einer Wiese durchgeführt. Der Wiederstart missglückte und das Fahrwerk wurde bei der anschließenden Landung in einem Maisfeld 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	
Keine Untersuchung durch BFU	Aktenzeichen: CX012-0/02

03.08.2002 1020 Uhr (MESZ)	Unfall eines deutschen Lfz. im Ausland ohne Verletzte
Ort: Losinj (Kroatien)	Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug
LFZ.: Socata TB21	Bei der Landung kam das Flugzeug zu weit und kollidierte mit einem Zaun.
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: 4X031-0/02

03.08.2002 1702 Uhr (MESZ)	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte
Ort: Cuxhaven-Altenbr. (Lüneburg (NI))	Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug
LFZ.: De Havilland 82A	Im Reiseflug kam es zu einer Triebwerkstörung. Bei der anschließenden Notlandung auf einem Feld 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: 3X174-0/02

04.08.2002 1151 Uhr (MESZ)	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte
Ort: Schmallenberg-Ren. (Arnsberg (NRW))	Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug
LFZ.: Reims Avion F172N	Bei der harten Landung des Flugzeuges brach das Bugfahrwerk und der Propeller berührte 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: 3X178-0/02

08.08.2002 1648 Uhr (MESZ)	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte
Ort: Hösbach (Unterfranken (BY))	Betriebsart: Ausbildungs-/Überprüfungsflüge - Flüge am Doppelsteuer
LFZ.: Piper 28161	Beim Durchstarten im Rahmen von Notlandeübungen fiel das Triebwerk aus. Bei der anschließenden Notlandung in einem Getreidefeld wurde das Flugzeug schwer 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	
Keine Untersuchung durch BFU	Aktenzeichen: 3X181-0/02

Flugzeug bis 2 000 kg (Fortsetzung)

14.08.2002 1845 Uhr (MESZ) Ort: Donaueschingen (Freiburg (BW)) LFZ.: Beech G35 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 ca. 300 m Rollstrecke nach der Landung knickte das Fahrwerk des Flugzeuges ein. Aktenzeichen: 3X186-0/02
15.08.2002 1029 Uhr (MESZ) Ort: Juist (Weser-Ems (NI)) LFZ.: Socata TB20 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 Das Flugzeug setzte mit hoher Geschwindigkeit auf, überrollte das Ende der Piste und kam an einem Zaun zum Stillstand. Aktenzeichen: 3X188-0/02
16.08.2002 1205 Uhr (MESZ) Ort: Melle-Grönegau (Weser-Ems (NI)) LFZ.: Centre Est 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 nicht beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: verschiedene Betriebsarten - Segelflugschlepp Bei einem Flugzeugschleppstart im Rahmen der Ausbildung verfang sich das Schleppseil am Querruder des rechten Tragflügels des Segelflugzeuges. Beim Wiederstraffen des Seiles wurde der Tragflügel im Querruderbereich beschädigt. Der Segelflugschüler landete auf einem Acker. Das Schleppflugzeug auf dem Startflugplatz. Aktenzeichen: 3X189-1/02
17.08.2002 1514 Uhr (MESZ) Ort: Oberreichenbach (Karlsruhe (BW)) LFZ.: Reims Avion F182P 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 zerstört Untersuchung durch Beauftragte der BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit tödlich Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - sonstige Beim Abstieg nach dem Absetzen von Fallschirmspringern stieß das Flugzeug in ca. 5000 ft mit einem Motorsegler, Ventus CT, im Segelflug (mit eingeklapptem Triebwerk) zusammen. Der Flugzeugführer sprang mit dem Fallschirm ab und blieb unverletzt. Aktenzeichen: 3X195-1/02
18.08.2002 1600 Uhr (MESZ) Ort: Auerbach (Sachsen) LFZ.: Aerotek Pitts S-1S 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 Das Flugzeug brach beim Start auf der Grasbahn nach rechts aus und kollidierte mit einem Startwagen für den Segelflugbetrieb. Aktenzeichen: 3X196-0/02
18.08.2002 1142 Uhr (MESZ) Ort: Laupheim (Tübingen (BW)) LFZ.: Dornier 27Q4 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 und rollte in den Flugplatzbegrenzungszaun. Aktenzeichen: 3X197-0/02

Flugzeug bis 2 000 kg (Fortsetzung)

19.08.2002 1735 Uhr (MESZ) Ort: Arezzo (Italien) LFZ.: Reims Avion F172M 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 zerstört Untersuchung durch ausländische Behörde	Unfall eines deutschen Lfz. im Ausland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Nach dem Aufsetzen in ca. der Hälfte der Bahn wurde durchgestartet. Dabei blieb das Flugzeug mit dem Fahrwerk in den Bäumen hängen und stürzte in ein mit hohem Gras bewachsenes Wiesengelände. Aktenzeichen: 4X034-0/02
19.08.2002 1548 Uhr (MESZ) Ort: Burg Feuerstein (Oberfranken (BY)) LFZ.: Diamond Aircr. DA20-A1 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 1 schwer, 1 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug schwer beschädigt Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit schwer Verletzten Betriebsart: Ausbildungs-/Überprüfungsflüge - Flüge am Doppelsteuer Im Anfangssteigflug einer Durchstartübung kam es zu einem Leistungsverlust des Triebwerkes. Bei der anschließenden Notlandung außerhalb des Flugplatzes berührte das Flugzeug mit dem Fahrwerk einen Erdwall und stürzte auf ein abgeerntetes Getreidefeld. Aktenzeichen: 3X199-0/02 Weitere Information auf Seite 12
26.08.2002 1037 Uhr (MESZ) Ort: Dinslaken-Schw.H. (Düsseldorf (NRW)) LFZ.: Extra EA400 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 brach das Flugzeug auf der Piste 27 nach links aus. Es entstanden Beschädigungen am Fahrwerk sowie am Propeller. Aktenzeichen: 3X210-0/02
28.08.2002 1545 Uhr (MESZ) Ort: Landshut-Ellerm. (Niederbayern (BY)) LFZ.: Socata MS883 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	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit leicht Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Während des Anfangssteigfluges kam es zu einem Leistungsabfall des Triebwerkes. Bei der anschließenden Landung außerhalb des Platzes kam es zu einer harten Landung, wobei das Luftfahrzeug am Fahrwerk und am Propeller schwer beschädigt wurde. Aktenzeichen: 3X211-0/02
31.08.2002 1627 Uhr (MESZ) Ort: Bielefeld-Windel. (Detmold (NRW)) LFZ.: Cessna 172R Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 1 schwer, 2 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 Der Flugzeugführer entschied sich nach einem Fehlanflug zum Durchstarten. Im Anfangssteigflug berührte das Flugzeug Bäume und überschlug sich. Aktenzeichen: 3X212-0/02
31.08.2002 1615 Uhr (MESZ) Ort: Gunzenhausen (Mittelfranken (BY)) LFZ.: Socata TB10 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, überrollte das Bahrende und geriet in abschüssiges, unebenes Gelände. Dort kam es zum Bruch des Fahrwerkes. Aktenzeichen: 3X215-0/02

Hubschrauber

25.08.2002 1530 Uhr (MESZ) Ort: Augsburg-Mühlhaus. (Schwaben (BY)) LFZ.: Schweizer 269C 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 Untersuchung durch Beauftragte der BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Im Schwebeflug fiel der Heckrotorantrieb aus. Der Hubschrauber drehte sich mehrfach um die Hochachse und berührte mit dem Heck den Boden, wobei der Heckausleger abbrach. Aktenzeichen: 3X206-0/02	Weitere Information auf Seite 14
26.08.2002 1531 Uhr (MESZ) Ort: Morgenröthe-Raut. (Sachsen) LFZ.: Hiller UH-12E 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 Hubschrauber zerstört Untersuchung durch Beauftragte der BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit schwer Verletzten Betriebsart: gewerbliche Flüge - Luftarbeit - Agrarflug Nach der Aufnahme des Streugutes traten im Anfangssteigflug Schwierigkeiten auf, die Fluglage zu stabilisieren. Der Hubschrauberführer warf die Außenlast ab und versuchte, den Hubschrauber zu stabilisieren. Dabei schlug der Hauptrotor in den Heckausleger und der Hubschrauber stürzte auf die Böschung eines Baches. Aktenzeichen: 3X208-0/02	Weitere Information auf Seite 16
27.08.2002 0900 Uhr (MESZ) Ort: Nussdorf (Tübingen (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 zerstört Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Während der Startphase berührte der Hubschrauber mit dem Kufenlandegestell einen Baum, geriet in eine unkontrollierte Fluglage und stürzte zu Boden. Aktenzeichen: 3X209-0/02	

Segelflugzeug

02.08.2002 1525 Uhr (MESZ) Ort: Lünen (Arnsberg (NRW)) LFZ.: Schempp Duo Discus 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 setzte das Segelflugzeug hart auf. Aktenzeichen: 3X173-0/02	
03.08.2002 1600 Uhr (MESZ) Ort: Hütten/Hotzenwald (Freiburg (BW)) LFZ.: Scheibe BF2-55 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 Durch fehlerhaftes Aufrüsten löste sich der unterste Tragflügelverbindungsbolzen, sodass sich die Tragflügel beim Anrollen anhoben. Es entstanden Beschädigungen am Stahlrohrumpf im Tragflügelbereich. Aktenzeichen: 3X182-0/02	
07.08.2002 1345 Uhr (MESZ) Ort: Jena-Schöngleina (Thüringen) LFZ.: Scheibe SF34 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 - Inübunghaltung Während des Windenstartes geriet das Segelflugzeug in den überzogenen Flugzustand, kippte zur Seite ab und prallte auf das Flugplatzgelände. Aktenzeichen: 3X180-0/02	Weitere Information auf Seite 17

Segelflugzeug (Fortsetzung)

08.08.2002 1703 Uhr (MESZ) Ort: Klix (Sachsen) LFZ.: Grob CL-AST 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 setzte das Segelflugzeug schiebend und hart auf. Dabei brach das Spornrad aus dem Rumpf. Aktenzeichen: 3X184-0/02
13.08.2002 1818 Uhr (MESZ) Ort: Oerlinghausen (Detmold (NRW)) 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 harten Landung wurde der linke Tragflügel gestaucht und der Bugradspant von der Außenschale teilweise abgelöst. Aktenzeichen: 3X187-0/02
14.08.2002 1600 Uhr (MESZ) Ort: Inneringen (Tübingen (BW)) LFZ.: R-Schneider LS1-F 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 Beim Ausrollen nach der Außenlandung auf einer Wiese klappte das Fahrwerk ein. Der rechte Tragflügel berührte daraufhin den Boden. Das Segelflugzeug drehte sich um die Hochachse und kam nach 5 m zum Stillstand. Aktenzeichen: 3X200-0/02
16.08.2002 1205 Uhr (MESZ) Ort: Melle-Grönegau (Weser-Ems (NI)) 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: Ausbildungs-/Überprüfungsflüge - Alleinflüge - unter Aufsicht Beim einem Flugzeugschleppstart im Rahmen der Ausbildung verding sich das Schleppseil am Querruder des rechten Tragflügels des Segelflugzeuges. Beim Straffen des Seiles wurde der Tragflügel im Querruderbereich beschädigt. Der Segelflugzeugführer landete auf einem Acker ohne weitere Schäden. Aktenzeichen: 3X189-2/02
17.08.2002 1648 Uhr (MESZ) Ort: Aßlarer Hütte (Gießen (HE)) LFZ.: Grob G103A 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 Das Segelflugzeug berührte mit dem Tragflügel nach dem Ausrollen einen auf das Segelfluggelände fahrenden Traktor. Aktenzeichen: 3X193-0/02
18.08.2002 1730 Uhr (MESZ) Ort: Santa Cilia d.Jaca (Spanien) LFZ.: Grob TW-Ast Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 1 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 1 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug zerstört Untersuchung durch ausländische Behörde	Unfall eines deutschen Lfz. im Ausland mit tödlich Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Bei der Landung wurde das Segelflugzeug zerstört. Näheres ist noch nicht bekannt. Aktenzeichen: 4X033-0/02

Segelflugzeug (Fortsetzung)

18.08.2002 1600 Uhr (MESZ) Ort: Weinheim (Karlsruhe (BW)) 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 In 3-4 m Höhe versuchte der Segelflugzeugführer, das Fahrwerk auszufahren. Dabei geriet das Flugzeug in den überzogenen Flugzustand, sackte durch und prallte auf die Piste. Aktenzeichen: 3X198-0/02
21.08.2002 1715 Uhr (MESZ) Ort: Trittau (Schleswig-Holstein) LFZ.: PZL-Bielsko SZD51-1 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 Segelflugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Beim Endanflug kam das Segelflugzeug zu kurz und berührte mit dem linken Tragflügel einen Baum. Aktenzeichen: 3X204-0/02
24.08.2002 1530 Uhr (MESZ) Ort: Puimisson (Frankreich) LFZ.: Schempp Nimb2 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 Ausland mit schwer Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Beim Eindrehen in den Endanflug bekam das Segelflugzeug Bodenberührung mit dem linken Tragflügel und schlug anschließend hart auf. Aktenzeichen: 4X036-0/02
25.08.2002 1555 Uhr (MESZ) Ort: Donauwörth (Schwaben (BY)) LFZ.: Schleicher ASK13 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 Im Endanflug kam das Segelflugzeug zu kurz und stürzte nach Berührung mit Bäumen in den Wald. Aktenzeichen: 3X205-0/02
25.08.2002 1608 Uhr (MESZ) Ort: Lauf-Lillinghof (Mittelfranken (BY)) LFZ.: R-Schneider LS4-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 Segelflugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: Ausbildungs-/Überprüfungsflüge - Alleinflüge - unter Aufsicht Bei der Landung kam das Segelflugzeug im Endanflug zu kurz und streifte einen Baum. Aktenzeichen: 3X207-0/02
31.08.2002 1605 Uhr (MESZ) Ort: Dahlemer Binz (Köln (NRW)) LFZ.: Schleicher ASW20 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 Im Anfangssteigflug beim Windenstart bäumte sich das Segelflugzeug stark auf und geriet in eine unkontrollierte Fluglage. Der Segelflugzeugführer brach den Start ab und setzte bei der Landung hart auf, sodass der Rumpf brach. Aktenzeichen: 3X213-0/02

Segelflugzeug (Fortsetzung)

31.08.2002 1645 Uhr (MESZ) Ort: Ithwiesen (Hannover (NI)) LFZ.: Grob G102 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 einem Ausbildungsflug brach bei der harten Landung das Haupttrud des Segelfluges. Aktenzeichen: 3X214-0/02
31.08.2002 1816 Uhr (MESZ) Ort: Melle-Grönegau (Weser-Ems (NI)) 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 Kurz nach dem Abheben im Flugzeugschleppstart kam das Segelflugzeug in Flugbahnschwingungen und setzte mehrmals wieder auf. Dabei brach der Bugradspant, das Spornrad wurde zertrümmert und die Spornradlagerung zerstört. Aktenzeichen: 3X218-0/02
31.08.2002 1624 Uhr (MESZ) Ort: Pfarrkirchen (Niederbayern (BY)) LFZ.: Scheibe BF3 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: Ausbildungs-/Überprüfungsflüge - Alleinflüge - unter Aufsicht Nach der harten Landung hob das Segelflugzeug wieder ab, stieg erneut auf ca. 2 m Höhe und sackte anschließend durch, wobei es wiederum hart aufsetzte. Aktenzeichen: 3X219-0/02
Segelflugzeug mit Hilfsantrieb	
04.08.2002 1652 Uhr (MESZ) Ort: Meckenbeuren (Tübingen (BW)) 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 Aufgrund plötzlich einsetzenden starken Regens entschloss sich der Luftfahrzeugführer zu einer Außenlandung auf einer ungemähten Wiese. Hierbei blieb ein Tragflügel im Gras hängen und der Rumpf brach. Aktenzeichen: 3X177-0/02
16.08.2002 1407 Uhr (MESZ) Ort: Reutte (Österreich) LFZ.: Schempp Ventus BT 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 mit Hilfsantrieb schwer beschädigt Untersuchung durch ausländische Behörde	Unfall eines deutschen Lfz. im Ausland mit leicht Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Nach dem Anrollen beim Windschleppstart bekam die rechte Tragflügelspitze Bodenberührung. Das Luftfahrzeug drehte nach rechts und überschlug sich. Aktenzeichen: 4X035-0/02
16.08.2002 1910 Uhr (MESZ) Ort: Dornberg-Sontra (Kassel (HE)) LFZ.: Glaser DG600M 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 der Landung setzte das Luftfahrzeug schiebend auf. Es kam zu einem Ringelpiez, bei dem der Rumpf hinter den Tragflügeln einriss und der Höhenleitwerksbeslag schwer beschädigt wurde. Aktenzeichen: 3X190-0/02

Segelflugzeug mit Hilfsantrieb (Fortsetzung)

17.08.2002 1810 Uhr (MESZ) Ort: Berneck (Stuttgart (BW)) LFZ.: Schempp Ventus CT 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 der Landung kam das Luftfahrzeug zu kurz, berührte mit dem linken Tragflügel 15 cm hohes Gras. Bei der anschließenden Drehung um die Hochachse brach der Leitwerksträger im Bereich des Motorkastens. Aktenzeichen: 3X191-0/02
17.08.2002 1255 Uhr (MESZ) Ort: Bad Liebenzell (Karlsruhe (BW)) LFZ.: Schleicher ASH26E 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 mit Hilfsantrieb zerstört Untersuchung durch Beauftragte der BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit tödlich Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Laut Zeugenaussagen stürzte das Luftfahrzeug aus einem Looping heraus in ein Waldgebiet. Dabei kappte das Segelflugzeug in 30 m Höhe einen Baumwipfel und stürzte etwa 70 m weiter nahezu senkrecht zu Boden. Eine Obduktion des Piloten ergab, dass er zeitnah zum Unfall einen Herzinfarkt erlitten hatte. Aktenzeichen: 3X194-0/02
17.08.2002 1514 Uhr (MESZ) Ort: Oberreichenbach (Karlsruhe (BW)) LFZ.: Schempp Ventus CT 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 mit Hilfsantrieb zerstört Untersuchung durch Beauftragte der BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit tödlich Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Der Motorsegler stieß im Segelflug (mit eingeklapptem Triebwerk) in ca. 5000 ft mit einem Flugzeug, Reims Aviation, F182P, zusammen. Das Flugzeug hatte in FL115 Fallschirmspringer abgesetzt und befand sich im Abstieg. Aktenzeichen: 3X195-2/02

Reisemotorsegler

12.08.2002 1730 Uhr (MESZ) Ort: Finsterrot (Stuttgart (BW)) LFZ.: Sportavia 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 einer Außenlandung wegen schlechter Wetterverhältnisse wurde der Motorsegler schwer beschädigt. Aktenzeichen: 3X183-0/02
16.08.2002 1329 Uhr (MESZ) Ort: Rotenburg/Wümme (Lüneburg (NI)) LFZ.: Amateurbau RF9 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 - Inübunghaltung Bei der harten Landung riss das Lager des rechten Hauptfahrwerksbeines aus dem Holzverbund. Aktenzeichen: 3X202-0/02
17.08.2002 1428 Uhr (MESZ) Ort: Neustadt a.d.Donau (Niederbayern (BY)) 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 - Alleinflüge - unter Aufsicht Bei Durchstartübungen brach der Motorsegler nach rechts aus und berührte mit dem linken Fahrwerksrad die rechte Tonne der Landebahnmarkierung. Die aufgewirbelte Tonne beschädigte dabei den linken Tragflügel. Aktenzeichen: 3X203-0/02

Gasballon

03.08.2002 0700 Uhr (MESZ)	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit schwer Verletzten
Ort: Mönchengladbach (Düsseldorf (NRW))	Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug
LFZ.: Wörner NL1000/Stu	Bei der Landung des Gasballons in einer Sandgrube setzte der Ballonkorb hart auf. Dabei wurden die Passagiere verletzt.
Anzahl der verletzten Personen:	
Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 1 leicht	
Fluggäste: 0 tödl., 2 schwer, 2 leicht	
Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht	
Gasballon nicht beschädigt	
Untersuchung durch Beauftragte der BFU	Aktenzeichen: 3X176-0/02

Weitere Information auf Seite 18

Heißluftballon

03.08.2002 0815 Uhr (MESZ)	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit schwer Verletzten
Ort: Dinslaken (Düsseldorf (NRW))	Betriebsart: gewerbliche Flüge - Ausflugsverkehr - Personenbeförd. - Inland
LFZ.: Schröder Fire G	Bei der Landung des Heißluftballones kippte der Korb um. Dabei zog sich ein Passagier einen Armbruch zu.
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	Aktenzeichen: 3X175-0/02

17.08.2002 1955 Uhr (MEZ)	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte
Ort: Abstmünd (Stuttgart (BW))	Betriebsart: gewerbliche Flüge - Ausflugsverkehr - Personenbeförd. - Inland
LFZ.: Thunder 2AX9-140	Bei der Landung wurde der Heißluftballon durch eine Windeböe in den Wald getrieben. Bei der Berührung mit Bäumen wurde die Ballonhülle schwer 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	
Heißluftballon schwer beschädigt	
Keine Untersuchung durch BFU	Aktenzeichen: 3X192-0/02

18.08.2002 1845 Uhr (MESZ)	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit schwer Verletzten
Ort: Hillerse (Braunschweig (NI))	Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug
LFZ.: Thunder 2AX8-105	Bei der Landung des Heißluftballones wurde der Korb 6-7 m über den Boden gezogen. Ein Passagier zog sich eine Fraktur des Unterarmes zu.
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	Aktenzeichen: 3X201-0/02

Sonstige (Ultraleichtflugzeuge, Fallschirme, Hängegleiter, Gleitsegel und Modelle)

14.08.2002 1353 Uhr (MESZ)	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit tödlich Verletzten
Ort: Vogtareuth (Oberbayern (BY))	Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug
LFZ.: Dallach D4	Drei Minuten nach dem Start geriet das Ultraleichtflugzeug in eine unkontrollierte Fluglage und prallte in einem Moorgebiet auf. Bruchstücke der Haube wurden mehrere hundert Meter vom Wrack entfernt gefunden.
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	
Ultraleichtflugzeug zerstört	
Untersuchung durch Beauftragte der BFU	Aktenzeichen: 3X185-0/02

Teil 2

Berichte

Sachverhalt

Art des Ereignisses: Unfall
 Datum: 04. August 2002
 Ort: Dortmund-Wickede
 Luftfahrzeug: Flugzeug
 Hersteller / Muster: Rockwell / Rockwell Commander 690C
 Personenschaden: ohne Verletzte
 Sachschaden: Luftfahrzeug schwer beschädigt
 Drittschaden: keiner
 Aktenzeichen: 3X179-0/02

Seine Gesamtflugerfahrung betrug zum Zeitpunkt des Unfalles ca. 2 040 Stunden und die auf dem Unfallmuster ca. 220 Stunden.

Angaben zum Luftfahrzeug

Muster: Rockwell Commander 690C
 zweimotoriger, freitragender
 Schulterdecker in Ganzmetallbauweise mit einziehbarem Bugfahrwerk
 Werknummer: 11 639
 max. Abflugmasse: 4 683 kg
 Baujahr: 1980
 Hersteller: Garrett
 Triebwerke: TPE 331-5-254K

Flugverlauf

Um 14:00 Uhr¹ fuhr beim Anrollen zum Start plötzlich das rechte Hauptfahrwerk ein, wodurch der rechte Tragflügel Bodenberührung bekam. Zur Bergung des Flugzeuges wurde die rechte Tragfläche angehoben, das rechte Hauptfahrwerk ausgefahren und mit Holzleisten gegen Einfahren abgesichert. Dann wurde das Flugzeug zur Befundung und Reparatur zu einem Luftfahrttechnischen Betrieb verbracht.

Zum Zeitpunkt des Unfalles war das Flugzeug in der Kategorie „Personenbeförderung TP2“ zum Verkehr zugelassen.

Zum Zeitpunkt des Unfalles betrug die Gesamtbetriebszeit des Flugzeuges 3 923 Stunden.

Angaben zum Flugplatz

Bei dem Flugplatz Dortmund-Wickede handelt es sich um einen Verkehrslandeplatz in einer Höhe von 424 ft NN. Die Länge der asphaltierten Start-/Landebahn beträgt 2 000 Meter.

Schaden am Luftfahrzeug

Das Flugzeug wurde durch die Bodenberührung am Propeller, am Triebwerk und an der Rumpfunterseite stark beschädigt.

Zusätzliche Informationen

Angaben zur Besatzung

Der verantwortliche Luftfahrzeugführer war Inhaber einer Erlaubnis für Privatflugzeugführer, erstmals ausgestellt durch die Bezirksregierung Braunschweig am 11.08.1970. Die im Beiblatt A eingetragene Erlaubnis als Privatflugzeugführer, gültig bis zum 13.03.2004, war ausgestellt für die Musterberechtigung Rockwell Commander 690C. Zusätzlich eingetragen war eine Instrumentenflugberechtigung, gültig bis zum 13.03.2003 und die Auflage, beim Fliegen eine Sehhilfe zu tragen und eine Ersatzbrille mitzuführen.

Das Flugzeug des privaten Halters (Eigentümergeinschaft), das einer Nachprüfung in Zeitabständen unterlag, wurde bis zum Zeitpunkt des Unfalles von einem vom LBA genehmigten Instandhaltungsbetrieb instand gehalten und nachgeprüft. Die letzte Jahresnachprüfung sowie eine 100-/200-Std.-Kontrolle wurde an dem Flugzeug am 24.05.2002 bei einer Gesamtbetriebszeit von 3 912 Stunden durchgeführt.

Lt. Bordbuch wurde das Fahrwerk des Flugzeuges am 12.11.2001 von einem Luftfahrttechnischen Betrieb einer Überholung unterzogen.

¹ Alle angegebenen Zeiten, soweit nicht anders bezeichnet, entsprechen mitteleuropäischer Sommerzeit, MESZ

Sachverhalt

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	19. August 2002
Ort:	Burg Feuerstein
Luffahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Diamond / DA 20-A1
Personenschaden:	Flugschüler schwer verletzt, Fluglehrer leicht verletzt
Sachschaden:	schwer beschädigt
Drittschaden:	keiner
Aktenzeichen:	3X199-0/02

Flugverlauf

Am Unfalltag flogen der Fluglehrer und sein Flugschüler mit dem zweisitzigen Flugzeug von Burg Feuerstein nach Kulmbach. Sie führten dort zwei Durchstartlandungen und eine Abschlusslandung durch und flogen nach einem kurzen Aufenthalt nach Burg Feuerstein zurück. Nach Aussagen beider Insassen verliefen sowohl die Flüge als auch die Landungen in Kulmbach ohne Probleme.

Die Landung in Burg Feuerstein erfolgte als Ziellandeübung gemäß den Ausbildungsrichtlinien. Dazu wurde in einer Höhe von 3 700 ft das Triebwerk auf Leerlauf gestellt. Der Flugschüler flog im Gleitflug die Landebahn 09 an und landete dort um 15:48 Uhr¹. Nach Aussage des Fluglehrers führte der Flugschüler den Anflug und die Landung ordnungsgemäß und ohne Probleme durch. Gleich nach dem Aufsetzen wollte der Flugschüler eine weitere Platzrunde fliegen. Da der Fluglehrer einverstanden war, traf der Flugschüler die Vorbereitungen zum Durchstarten. Zunächst stellte er die Klappen auf Stufe 1, gab Vollgas und schaltete die Vergaservorwärmung aus. Nach übereinstimmender Aussage beider Insassen hat das Triebwerk sofort angesprochen und ging auf volle Leistung. Sie hoben gleich darauf ab und gingen in einen normalen Steigflug über. Nach Aussage des Flugleiters erfolgte das Durchstarten auf Höhe der Halbbahnmarkierung. Das Abheben und den Anfangssteigflug bezeichnete er als normal.

Nach Meinung des Fluglehrers hatten sie eine Höhe von 15 – 20 m erreicht, als die Triebwerksleistung innerhalb weniger Sekunden gleichmäßig zurück in den Leerlauf ging. Der Flugschüler schätzte die Höhe beim Eintreten des Leistungsverlustes auf 30 m.

Unmittelbar nach Auftreten der Störung gab der Fluglehrer den Funkspruch „Notfall“ ab und übernahm die Führung des Flugzeuges. Er entschloss sich zu einer Notlandung auf einem abgeernteten Getreidefeld ca. 300 m hinter der Startbahn.

Ein ca. 2 m hoher Erdwall, besetzt mit kleinen Büschen, unmittelbar vor dem Getreidefeld konnte nach Aussagen des Fluglehrers im Endanflug nicht mehr überflogen werden. Das Flugzeug berührte den Erdwall mit dem Fahrwerk, kippte nach vorn und schlug hart auf.

Untersuchung

Die Untersuchung des Unfalles vor Ort und die Überprüfung der Triebwerksanlage wurden von einem Beauftragten der BFU durchgeführt.

Angaben zu Personen

Der 61-jährige Fluglehrer besaß einen gültigen Luftfahrerschein für Berufsluffahrzeugführer mit Beiblatt A und eine Ausbildungsberechtigung für Privatflugzeugführer. Zum Unfallzeitpunkt hatte er eine Gesamtflugerfahrung von ca. 1 670 Stunden mit 2 960 Landungen. Auf dem Unfallmuster flog er 501 Stunden mit 1 595 Landungen, davon 1 595 Landungen in den letzten 90 Tagen.

Der 35-jährige Flugschüler befand sich in der Ausbildung zum Privatflugzeugführer und hatte eine Flugerfahrung von ca. 28 Stunden mit 220 Landungen.

Angaben zum Luffahrzeug

Beim Flugzeug Diamond DA 20, Katana, Werk-Nr.: 10 231, handelt es sich um einen zweisitzigen Tiefdecker in Kunststoffbauweise mit festem Bugradfahrwerk und einem Höchstgewicht von 730 kg. Das Fluggewicht zum Zeitpunkt der Störung betrug 712 kg, die Schwerpunktage befand sich im zulässigen Bereich.

Das Flugzeug wurde 1997 hergestellt und in der Personenbeförderung TP3 an einer Flugschule betrieben. Ausgerüstet war das Flugzeug mit dem Kolbentriebwerk Rotax 912 F3, Werk-Nr.: 4412664.

Die Gesamtbetriebszeit zum Zeitpunkt der Störung betrug 3 444 Stunden, die Betriebszeit des Triebwerkes seit der letzten Grundüberholung betrug 1 150 Stunden. Die letzte Wartung (200-Stundenkontrolle) erfolgte 35 Stunden zuvor bei einem luftfahrttechnischen Betrieb.

¹ Alle angegebenen Zeiten, soweit nicht anders bezeichnet, entsprechen mitteleuropäischer Sommerzeit, MESZ

Meteorologische Informationen

Es herrschten Sichtwetterbedingungen (VMC) mit über 10 km Sicht und 2/8 Bewölkung in 5 000 ft. Die Windgeschwindigkeit betrug 2 kt, die Windrichtung 120°. Die Temperatur betrug 30 °C, der Luftdruck 1 016 hPa.

Angaben zum Flugplatz

Der Verkehrslandeplatz Burg Feuerstein hat eine Bezugshöhe von 1 674 ft über NN. Er verfügt über eine 973 m lange und 15 m breite Asphaltstartbahn in Ost/West-Richtung (09/27).

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle lag in einem abgeernteten Getreidefeld in abfallendem Gelände. Von der deutlich markierten Aufschlagstelle, die bei der Berührung mit dem Hauptfahrwerk in einem ca. 2 m hohen Erdwall entstand, prallte das Flugzeug nach ca. 10 m hart mit dem vorderen Rumpfbereich auf dem Feld auf und kam nach ca. 20 m zum Stehen. Das rechte Hauptfahrwerk wurde aus der Aufhängung gerissen. Am Rumpf und an den Flügeln entstanden diverse Brüche und Risse.

Vom Holzpropeller brach ein Blatt an der Wurzel, das zweite im oberen Drittel.

Die Steuereinrichtung war zum Teil durch den Aufschlag in der Funktion beeinflusst. Hinweise auf Mängel wurden nicht gefunden. Die Landeklappen befanden sich in Startstellung.

Der Leistungshebel, der Propellerbedienhebel, der Choke- und der Vergaserbedienknopf befanden sich in vorderster Stellung und waren freigängig.

Die Zündung war ausgeschaltet und der Brandhahn stand in der Position zu (wurde vom Fluglehrer nach dem Unfall eingestellt, lt. eigener Aussage).

Im Tank befanden sich 33 l bleifreier Superkraftstoff. Die Schwimmerkammern der beiden Vergaser waren mit Kraftstoff gefüllt.

Die elektrische Zusatzpumpe war funktionsfähig und die Förderleistung ausreichend. Mängel an der motorgetriebenen Kraftstoffpumpe und an den beiden Vergasern lagen nicht vor.

Die Zündkerzen waren stark verrußt. Eine Behinderung im Luftansaugsystem wurde nicht festgestellt.

Am Abgassammler konnten äußerlich keine Mängel festgestellt werden. Nach dem Aufschneiden zeigten sich ein gravierender interner Materialverschleiß und Brüche an den inneren Rohren. Durch Faltenbildung hatte sich das nach außen führende Abgasrohr im Abgassammler bis auf einen sehr kleinen Restquerschnitt verengt.

Zusätzliche Informationen

Der Abgassammler wurde im Zeitraum der letzten Grundüberholung des Triebwerkes aufgrund abnormaler Auspuffgeräusche mit neuen Innenrohren ausgerüstet. Seit dieser Instandhaltung war der Abgassammler ca. 1 150 Flugstunden in Betrieb.

Sachverhalt

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	25. August 2002
Ort:	Augsburg
Luftfahrzeug:	Hubschrauber
Hersteller / Muster:	Schweizer / Hughes 269C
Personenschaden:	ohne Verletzte
Sachschaden:	Luftfahrzeug schwer beschädigt
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen:	3X206-0/02

Ereignisse und Flugverlauf

Am Unfalltag startete der mit drei Personen besetzte Hubschrauber in Neuburg/Egweil zu einem Sichtflug nach Augsburg. Nach erfolgtem Landeanflug auf der Landebahn 07 in Augsburg erhielt er die Freigabe, über den Grasstreifen direkt nach rechts zur Tankstelle schweben zu dürfen. Als der Hubschrauber in ca. 1 Meter Höhe über Grund in Richtung Tankstelle schwebte, begann er plötzlich, sich schnell nach rechts zu drehen. Um 15:30 Uhr¹ setzte der Hubschrauber drehend mehrmals hart auf der Grasfläche auf. Kurz nach dem Stillstand knickte der Heckausleger an der Befestigung ab und fiel zu Boden.

Angaben zu Personen

Der 62-jährige männliche verantwortliche Luftfahrzeugführer hatte seit 1985 eine Erlaubnis als Privathubschrauberführer und war berechtigt, einmotorige Hubschrauber bis 2 000 kg Höchstmasse zu fliegen. Die Erlaubnis war bis zum 03.07.2003 gültig. Seine Gesamtflugerfahrung betrug ca. 300 Stunden. Mit der Hughes 269C hatte er eine Flugerfahrung von ca. 250 Stunden. Er war flugtauglich mit der Auflage eine Brille zu tragen und eine Ersatzbrille mitzuführen.

Angaben zum Luftfahrzeug

Der 3-sitzige Hubschrauber (S/N S 1799, Baujahr 2000) hatte bis zum Unfalltag 735 Stunden und 1 096 Landungen absolviert. Es lag ein deutscher Eintragungsschein und ein Lufttüchtigkeitszeugnis der Kategorie Personenbeförderung 3 und Luftarbeit

vor. Der Hubschrauber wurde von seinem Charterer zur Ausbildung eingesetzt.

Vom technischen Betrieb des Hubschrauberhalters wurde im Mai 2002 bei einer Betriebszeit von 616 Stunden eine umfassende Nachprüfung durchgeführt, die wegen einer Fristüberschreitung der Jahresnachprüfung erforderlich war. Bei einer Betriebszeit von 687 Stunden wurde eine 100-Stunden-Kontrolle an der Zelle und dem Motor durchgeführt.

Meteorologische Informationen

Bei der Landung wehte der Bodenwind im Mittel mit 8 Knoten aus Richtung Nordost (050°). Die allgemeine Sicht am Boden war uneingeschränkt. Die Untergrenze der tiefsten Bewölkung (3-4/8 Bedeckung) lag bei 4 000 ft NN. Die Lufttemperatur lag in Bodennähe bei 25 °C.

Angaben zum Flugplatz

Der Verkehrslandeplatz Augsburg liegt nördlich der Stadt und hat eine Bezugshöhe von 1 515 ft über NN. Er verfügt über eine 1 280 m lange Asphalt-Start- und Landebahn in Ost/West-Richtung (071/251). Die Tankstelle befindet sich 100 m südlich der Asphaltbahn in Höhe der halben Bahnlänge.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Der Hubschrauber war im Streifen zwischen der Landebahn und dem Rollweg zum Stehen gekommen. Die Spuren in der Grasnarbe konnten nicht mehr zugeordnet werden, weil der Hubschrauber vor Eintreffen des Untersuchers bereits von der Unfallstelle entfernt worden war.

Am Hubschrauber wurde festgestellt, dass der rechte Befestigungspunkt des Heckauslegers mit dem Gitterumpf abgerissen war. Die linke Halterung des Heckauslegers sowie die von den Befestigungspunkten des Heckauslegers nach unten zu den Anschlusspunkten des Kufenlandegestells verlaufenden Stützstreben waren leicht verbogen.

Die Heckrotorantriebswelle war in sich verdreht und aus der Antriebsverzahnung am Hauptgetriebe gezogen. Das Heckrotorgetriebe war leichtgängig. Die beiden Blätter des Heckrotors wiesen an den Vorderkanten Schlagmarken und Erdanhaftungen auf. Ein Heckrotorblatt war an der Lagerstelle gebrochen, hatte jedoch noch Verbindung zum Rotorkopf.

Die Steuerstange des Heckrotors war an der Durchführung in den Heckausleger gebrochen. Der Heckrotorschutzbügel war nach rechts zur Seite gebogen und in seiner Formgebung leicht gestaucht.

¹ Alle angegebenen Zeiten, soweit nicht anders bezeichnet, entsprechen mitteleuropäischer Sommerzeit, MESZ

Zusätzliche Informationen

Nach Angaben des Fluggastes und eines außen stehenden Zeugen soll sich der Hubschrauber mehrere Male um die Hochachse gedreht haben. Der Außenstehende will auch beobachtet haben, dass der

Hubschrauber in der Drehbewegung mehrmals hart aufgesetzt hatte. Erst wenige Sekunden nachdem der Hubschrauber zum Stillstand gekommen war, brach plötzlich mit lautem Krach der Heckausleger ab.

Sachverhalt

Art des Ereignisses: Unfall
 Datum: 26. August 2002
 Ort: nahe Morgenröte Rautenkranz
 Luftfahrzeug: Hubschrauber
 Hersteller / Muster: Hiller Aviation / Hiller UH-12E
 Personenschaden: Hubschrauberführer schwer verletzt
 Sachschaden: Luftfahrzeug schwer beschädigt
 Drittschaden: Flurschaden
 Aktenzeichen: 3X208-0/02

Ereignisse und Flugverlauf

Der Hubschrauber war an dem Unfalltag seit 09:00 Uhr¹ mit einigen Tankpausen zur Kalkung eines Waldgebietes ca. 10 km südöstlich von Auerbach im Vogtland im Einsatz. Gegen 15:30 Uhr traten im Anfangssteigflug des Hubschraubers, ca. 30 Sekunden nach der Aufnahme des Streugutes zur Kalkung eines Waldgebietes, Schwierigkeiten auf, die Fluglage zu stabilisieren. Der Hubschrauberführer warf daraufhin die Außenlast ab und versuchte eine Notlandung. Bei dem Versuch, in den Sinkflug zu gehen, geriet der Hubschrauber mit heftigen Nick- und Rollbewegungen außer Kontrolle. Nach ca. 3,5 km Flugstrecke über bewaldetem Gebiet wurde dann der Heckausleger durch den Hauptrotor abgetrennt. Bei der Autorotation stürzte der Hubschrauber dann am Rand einer Waldlichtung auf die Böschung eines Baches.

Der Unfall wurde vor Ort von einem Beauftragten der BFU untersucht.

Schaden am Luftfahrzeug

Der Hubschrauber wurde bei der Notlandung und dem folgenden Aufprall auf dem Boden zerstört.

Angaben zu Personen

Der verantwortliche Hubschrauberführer war Inhaber einer Erlaubnis für Hubschrauberführer, erstmals ausgestellt durch die Hessische Landesregierung am 07.01.1997. Die im Beiblatt eingetragene Erlaubnis für das Muster Hiller UH-12T war bis zum 05.01.2003 gültig.

Seine Gesamtflugerfahrung betrug zum Zeitpunkt des Unfalls etwa 13 658 Stunden und auf dem Unfallmuster etwa 11 355 Stunden.

Angaben zum Luftfahrzeug

Hersteller / Muster: Hiller Aviation / Hiller UH-12E
 Werknummer: 5 148
 max. Abflugmasse: 1 134 kg
 Baujahr: 1981
 Triebwerk: Allison 250 C-20B

Meteorologische Informationen

Zum Zeitpunkt des Unfalls herrschten am Unfallort Sichtwetterbedingungen.

Die Temperatur betrug ca. 23 °C.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Im Steigflug des Hubschraubers, ca. 30 Sekunden nach der Lastaufnahme des Kalkes, kam es zu einem Verlust eines Paddels der Rotorsteuerung.

Das Paddel wurde später von der Polizei zwischen der Beladestelle und dem abgeworfenen Kalkbehälter gefunden. Die Bruchstücke (Paddel und Anschlussrohr) wurden der BFU zur weiteren Untersuchung zugesandt.

¹ Alle angegebenen Zeiten, soweit nicht anders bezeichnet, entsprechen mitteleuropäischer Sommerzeit, MESZ

Sachverhalt

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	07. August 2002
Ort:	Jena-Schöngleina
Luftfahrzeug:	Segelflugzeug
Hersteller / Muster:	Scheibe / SF 34
Personenschaden:	Luftfahrzeugführer tödlich verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittschaden:	keiner
Aktenzeichen:	3X180-0/02

Der Luftfahrzeugführer war im Besitz eines gültigen Luftfahrerscheins für Segelflugzeug- und Motorseglerführer. Er hatte eine Gesamtflugerfahrung von etwa 204 Stunden, davon 7 Stunden auf dem Muster. Insgesamt hatte er 163 Windenstarts durchgeführt.

Das Segelflugzeug war zum Verkehr zugelassen. Die letzte Jahresnachprüfung wurde am 17.03.2002 durchgeführt. Das Luftfahrzeug hatte eine Gesamtbetriebszeit von 1 248 Stunden.

Zum Unfallzeitpunkt herrschten Sichtwetterbedingungen. Der Wind kam aus 290° mit 9 Knoten.

Flugverlauf

Das Segelflugzeug startete auf dem Flugplatz Jena-Schöngleina um 13:45 Uhr¹ in Startrichtung 02 an der Startwinde. In einer Höhe von 50-60 m über Grund kippte das Luftfahrzeug über den Tragflügel ab und prallte in Rückenlage auf den Boden auf.

Untersuchung

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

Nach Zeugenaussagen war beabsichtigt, die Funktion der Startwinde mithilfe mehrerer Windenstarts zu überprüfen. Bei einem bereits durchgeführten Start wurde der Steigflug als „instabil“ bezeichnet.

Der Segelflugzeugführer hatte nach der Landung angegeben, dass er in 60 m Höhe das Seil aufgrund eines Leistungsverlustes der Winde habe ausklinken wollen, die Winde dann aber wieder angezogen habe.

Die Zeugen beschrieben den Steigflug bei dem zweiten Start als wiederum „instabil“. Das Segelflugzeug kippte über den Tragflügel ab. Durch den Windenführer wurde daraufhin das Schleppseil gekappt.

Der Aufprall erfolgte in Startrichtung, ca. 300 m von der Startstelle entfernt.

Es wurde festgestellt, dass die Kommunikation zwischen der Startstelle und der Winde aus dem Segelflugzeug heraus über ein ca. 1 kg schweres Handfunkgerät geführt worden war, das der Luftfahrzeugführer während der Nachrichtenübermittlung in der Hand halten musste.

¹ Alle angegebenen Zeiten, soweit nicht anders bezeichnet, entsprechen mitteleuropäischer Sommerzeit, MESZ

Sachverhalt

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	03. August 2002
Ort:	Mönchengladbach
Luftfahrzeug:	Gasballon
Hersteller / Muster:	Wörner/NL-1000/STU
Personenschaden:	zwei Personen schwer und zwei Personen leicht verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug nicht beschädigt
Drittschaden:	keiner
Aktenzeichen:	3X176-0/02

Flugverlauf

Um 04:01 Uhr¹ startete der Ballonführer mit vier Fahrgästen vom Ballonstartplatz in Düsseldorf-Eller zu einer Gasballonfahrt.

Nach einer Fahrzeit von ca. 2:40 Stunden wurde vorzeitig eine Landung eingeleitet, weil sich die Wetterbedingungen unter dem zunehmenden Einfluss einer sich nähernden Front verschlechterten. Ein Wiesengelände sollte angefahren werden, wurde aber knapp verfehlt und es kam dahinter, auf einem Haufen Rindenmulch, zur ersten Bodenberührung. Der Gasballon stieg daraufhin erneut auf und wurde anschließend in einem angrenzenden Sandgrubengelände vom Ballonführer zur Endlandung gebracht. Die Landung erfolgte mit erhöhter Sinkgeschwindigkeit und es kam zum sehr harten Aufprall des Ballonkorbes. Dabei verletzten sich zwei Passagiere schwer und zwei leicht. Durch den stark einsetzenden Regen nach der Landung wurde der Abtransport der Verletzten zu den nächstgelegenen Krankenhäusern erheblich beeinträchtigt.

Untersuchung

Zur Untersuchung des Flugunfalls wurde ein Beauftragter an die Unfallstelle gesandt.

In Vorbereitung auf die Gasballonfahrt wurden vom Ballonführer nach eigener Aussage in der Zeit vom 01.08.-03.08.02 mehrfach Wetterinformationen vom Deutschen Wetterdienst (DWD) eingeholt. Die letzte Wetterberatung vom DWD erhielt er telefonisch am 03.08.2002 um 01:45 Uhr.

Aus dem Ballonwetterbericht für Nordrhein-Westfalen des DWD für den 03.08.2002 von Sonnenaufgang bis 12:00 Uhr ging hervor, dass mit schwachem Bodenwind um Südost zu rechnen war. Für den Vorhersagezeitraum musste mit aufziehenden Schauern und Gewittern von Südwesten gerechnet werden. Erste Schauer und Gewitter wurden an der belgischen Grenze in den ersten Morgenstunden erwartet.

Der Gasballon startete bei ruhigen Windverhältnissen am Ballonstartplatz ohne Besonderheiten. Nach dem Start fuhr der Gasballon nicht wie erwartet in Richtung Nordwesten, sondern mit 15 km/h in Richtung 250°. Nach zwei Stunden Fahrzeit bemerkte der Ballonführer in der Nähe von Mönchengladbach in Fahrtrichtung eine Wolkenwand. 30 Minuten später geriet der Gasballon östlich von Rickelrath in Turbulenzen und die Fahrtrichtung änderte sich um ca. 160° auf Nordost.

Nach Aussagen des Ballonführers machte dies eine vorzeitige Landung notwendig und es wurde versucht, nordöstlich der Ortschaft Hehn ein Landegebiet anzufahren.

Die Landeanfahrt erfolgte mit ca. 35 km/h in turbulenter Luftbewegung. Dem Ballonführer gelang es dabei nicht, den netzlosen Gasballon in geeigneter Weise über Ballastabgabe und Betätigung des Parachutes ausreichend zu stabilisieren. Es kam nach einer ersten Bodenberührung zu einem kurzzeitigen Wiederaufstieg des Gasballons. 100 m entfernt kam der Gasballon mit erhöhter Sinkgeschwindigkeit in einer Sandgrube zu Boden und der Ballonkorb gelangte nach hartem Aufprall nach ca. 3 m umgekippt in seine Endlage.

Der netzlose Gasballon war ordnungsgemäß zum Betrieb zugelassen und technische Mängel wurden nicht festgestellt.

Der Ballonführer war im Besitz einer gültigen Erlaubnis und verfügte über ausreichend Erfahrung und Inübnung mit Freiballonen.

¹ Alle angegebenen Zeiten, soweit nicht anders bezeichnet, entsprechen mitteleuropäischer Sommerzeit, MESZ

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

Pos	Datum	Ort	Luftfahrzeug(e)	Aktenzeichen	Abschluss- monat
1	10.07.01	Dessau	Zaklady / SZD-9-bis 1E Bo- cian	3X153-0/01	August 2002
2	27.04.00	Oerlinghausen	Schleicher / ASW 24B	3X054-0/00	August 2002
3	13.12.99	Frauenwald	Cessna / 172 R	3X283-0/99	August 2002
4	30.07.01	Pressath	Schleicher ASW 27 / Schempp-Hirth Ventus 2a	3X193-1-2/01	Juli 2002
5	24.10.00	Blumberg	Beech 300	1X001-0/00	Juli 2002
6	01.10.00	Düsseldorf	Canadair / CL-600-2B19	5X008-0/00	Juni 2002
7	05.08.01	Narsarsuaq (Grönland)	Dassault Falcon 20	2X003-0/01	Mai 2002
8	11.07.01	Frankfurt/Main	Airbus A340-313	5X011-0/01	Mai 2002
9	24.05.01	nahe Berlin- Tempelhof	Beech / B36 TC	3X080-0/01	Mai 2002
10	17.09.00	Leimen	Cessna / 172 RG	3X237-0/00	Mai 2002