

Bulletin

Juli 2004

Unfälle und schwere Störungen beim Betrieb ziviler Luftfahrzeuge

(ausgenommen Luftsportgeräte)

Herausgeber:

Bundesstelle für
Flugunfalluntersuchung

Hermann-Blenk-Str. 16
38108 Braunschweig

mail: box@bfu-web.de
<http://www.bfu-web.de>

Tel: 0 531 35 48 0
Fax: 0 531 35 48 246

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 Flugeleistungen oder die Flugeigenschaften beeinträchtigt sind und
 - die Behebung dieses Schadens in aller Regel eine große Reparatur oder einen Austausch des beschädigten Luftfahrzeugbauteils erfordern würde;

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

3. das Luftfahrzeug vermisst wird oder nicht zugänglich ist.

Schwere Störung

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

Tödliche Verletzung

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

Schwere Verletzung

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

1. einen Krankenhausaufenthalt von mehr als 48 Stunden innerhalb von 7 Tagen nach der Verletzung erfordert oder

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

Teil 1

Übersicht der Ereignisse im

Zeitraum: 01.07.2004 - 31.07.2004

Flugzeug über 20 000 kg

01.07.2004 1605 Uhr (UTC) Ort: Madeira APP (Nord-Atlantik) LFZ.: Boeing B737-800 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 Während des Starts kam es zu einem Tailstrike. Die Besatzung führte eine problemlose Sicherheitslandung in Porto Santo durch. Nach einer Inspektion wurde der planmäßige Flug nach Hannover fortgesetzt. Aktenzeichen: 6X007-0/04
13.07.2004 0545 Uhr (UTC) Ort: Auckland (Australien und Ozeanien) LFZ.: Douglas MD11 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug leicht beschädigt Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU	Schwere Störung eines deutschen Lfz. im Ausland ohne Verletzte Betriebsart: Luftfahrtunternehmen Linienverkehr - Frachtbeförderung - internat. Beim Rudercheck brach die Anlenkungsstange der Seitenrudersteuerung, wodurch die Seitenrudersteuerungsanlage ausfiel. Aktenzeichen: 6X008-0/04 Weitere Information auf Seite 10
17.07.2004 1907 Uhr (MESZ) Ort: Bremen (Bremen, Hansestadt) LFZ.: Fokker F70 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 ausländischen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: Luftfahrtunternehmen Linienverkehr - Personenbeförd. - internat. Von der zum Startflugplatz Bremen zurückkehrenden F70 wurde Luftnotlage wegen Kraftstoffmangels gemeldet, weil weder der Zielflughafen Amsterdam noch die Ausweichflughäfen aufgrund schwerer Gewitter anfliegbar waren. Aktenzeichen: EX007-0/04
17.07.2004 1905 Uhr (MESZ) Ort: Bremen (Bremen, Hansestadt) LFZ.: Airbus Ind. A320 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 ausländischen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: Luftfahrtunternehmen Linienverkehr - Personenbeförd. - internat. Die Besatzung des aus Shannon kommenden A 320 meldete Luftnotlage wegen Treibstoffmangels. Wegen schwerer Gewitter konnten weder der Zielflughafen Amsterdam noch die Ausweichflughäfen angefliegen werden. Das Flugzeug landete mit 1100 kg Restkraftstoff in Bremen. Aktenzeichen: EX008-0/04
18.07.2004 1346 Uhr (MESZ) Ort: Traunstein (Oberbayern (BY)) LFZ.: Fokker F70 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 ausländischen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: Luftfahrtunternehmen Linienverkehr - Personenbeförd. - internat. Beim Sinkflug kam es in FL 68 im Luftraum E zu einer Annäherung mit einem Segelflugzeug, das in der 3-Uhr-Position in einem Abstand von ca. 15 m entdeckt wurde. Eine Annäherungswarnung (TCAS-TA/ RA) wurde nicht ausgelöst. Aktenzeichen: EX009-1/04 Weitere Information auf Seite 13

Flugzeug über 2 000 kg - 5 700 kg

21.07.2004 0820 Uhr (MESZ) Ort: Roitzschjora (Sachsen) LFZ.: Pilatus PC6B2 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 töd., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 töd., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 töd., 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 Rollen zum Start blieb das Flugzeug mit der linken Tragflügelstrebe an einem Heuballen hängen. Das linke Hauptfahrwerk knickte daraufhin ein. Aktenzeichen: 3X126-0/04
31.07.2004 1842 Uhr (MESZ) Ort: Salerno (Italien) LFZ.: Pilatus PC6 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 töd., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 töd., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 töd., 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 Nach dem Absetzen von Fallschirmspringern brach das Flugzeug bei der Landung nach rechts aus. Der linke Tragflügel berührte den Boden und wurde beschädigt. Aktenzeichen: 4X033-0/04

Flugzeug bis 2 000 kg

09.07.2004 1555 Uhr (MESZ) Ort: Eltershofen (Stuttgart (BW)) LFZ.: Piper 12 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 töd., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 töd., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 töd., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: gewerbliche Flüge - Werbeflug Im Anfangssteigflug zu einem Bannerschlepp konnte das Flugzeug keine Höhe gewinnen und landete in einem Rapsfeld. Aktenzeichen: 3X107-0/04
10.07.2004 1536 Uhr (MESZ) Ort: Moosburg (Oberbayern (BY)) LFZ.: Morane MS893E Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 töd., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 töd., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 töd., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: verschiedene Betriebsarten - Segelflugeugschlepp Bei der Landung nach einem Segelflugeugschlepp rollte das Flugzeug über das Ende der Bahn hinaus in Gebüsch. Aktenzeichen: 3X108-0/04
10.07.2004 1213 Uhr (MESZ) Ort: Hodenhagen (Lüneburg (NI)) LFZ.: Reims Avion F150L Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 töd., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 töd., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 töd., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: Ausbildungs-/Überprüfungsflüge - Alleinflüge - unter Aufsicht Im Landeanflug geriet das Flugzeug in Leewirbel von Flugplatzgebäuden und setzte so hart auf, dass das Bugrad abbrach. Aktenzeichen: 3X110-0/04
12.07.2004 1630 Uhr (MESZ) Ort: Bremen (Bremen, Hansestadt) LFZ.: Cessna 206 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 töd., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 töd., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 töd., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines ausländischen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: Ausbildungs-/Überprüfungsflüge - Flüge am Doppelsteuer Vor dem Aufrollen auf die Rampe bei böigem Rückenwind von 17-23 Knoten kippte das Wasserflugzeug vornüber, als die Räder an den Schwimmern ausgefahren wurden. Aktenzeichen: CX005-0/04

Flugzeug bis 2 000 kg (Fortsetzung)

18.07.2004 1346 Uhr (MESZ) Ort: Traunstein (Oberbayern (BY)) LFZ.: Diamond Aircr. HK 36 TTC 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 ausländischen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Der Flugweg des Motorseglers wurde im Luftraum E von einer von links kommenden Fokker F70 in FL 68 gekreuzt. Der geringste Abstand betrug nach Aussage der Besatzung der F70 ca. 15 m. Der Motorsegler wurde zum Zeitpunkt der Annäherung als Segelflugzeug betrieben. Der Transponder war abgeschaltet. Aktenzeichen: EX009-2/04	Weitere Information auf Seite 13
19.07.2004 1725 Uhr (MESZ) Ort: Strausberg (Brandenburg) LFZ.: Piper 28140 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 steilem Anflug bei leicht böigem Seitenwind setzte das Flugzeug mehrfach hintereinander auf. Die Landestöße wurden immer heftiger, so dass das Bugfahrwerk abbrach und der Propeller den Boden berührte. Aktenzeichen: 3X115-0/04	
20.07.2004 1333 Uhr (MESZ) Ort: Regensburg-Oberhub (Oberpfalz (BY)) LFZ.: Piper 28181 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 mit böigem Wind rollte die Piper über das Ende der Piste hinaus und stürzte eine ca. 7 m hohe Böschung hinunter. Dabei knickte das Bugfahrwerk ein und der Propeller wurde beschädigt. Aktenzeichen: 3X118-0/04	
22.07.2004 1452 Uhr (MESZ) Ort: Wyk auf Föhr (Schleswig-Holstein) 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 schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Nach einer harten Landung hob das Flugzeug erneut ab und setzte mit dem Bugfahrwerk zuerst auf. Das Bugfahrwerk knickte ein und der Propeller berührte den Boden. Aktenzeichen: 3X120-0/04	
22.07.2004 1807 Uhr (MESZ) Ort: Hamm-Lippewiesen (Arnsberg (NRW)) LFZ.: Piper 28181 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 Während des Anfangssteigfluges fiel in ca. 25 m Höhe das Triebwerk aus. In einer nach links eingeleiteten Kurve verlor das Flugzeug an Höhe und prallte auf den Boden. Aktenzeichen: 3X122-0/04	Weitere Information auf Seite 15
22.07.2004 1803 Uhr (MESZ) Ort: Egelsbach (Darmstadt (HE)) LFZ.: Piper 18 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Beim Abrollen nach der Landung berührte das Flugzeug Sträucher und Büsche. Aktenzeichen: 3X123-0/04	

Flugzeug bis 2 000 kg (Fortsetzung)

22.07.2004 1116 Uhr (MESZ) Ort: Gardelegen (Sachsen-Anhalt) LFZ.: Robin DR400/500 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 1 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 1 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit leicht Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Nach dem Aufsetzen überrollte das Flugzeug das Ende der Landebahn und einen kleinen Graben. Dabei knickte das Bugfahrwerk ein und der Propeller berührte den Boden. Aktenzeichen: 3X124-0/04
23.07.2004 1907 Uhr (MESZ) Ort: Kirchberg (Österreich) LFZ.: Diamond Aircr. DA40 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 2 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 mit schwer Verletzten Betriebsart: Ausbildungs-/Überprüfungsflüge - Übungs-/Einweisungsflüge Auf einem Einweisungsflug mit Trudelübung konnte das Trudeln nicht mehr beendet werden. Das Flugzeug stürzte in ein Waldgebiet. Aktenzeichen: 4X020-0/04
24.07.2004 1750 Uhr (MESZ) Ort: Freistadt (Österreich) LFZ.: Cessna 182Q 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 Bei der Landung kam das Flugzeug zu weit und rollte am Pistenende in einen Teich. Aktenzeichen: 4X021-0/04
24.07.2004 1133 Uhr (MESZ) Ort: Neuhausen (Brandenburg) LFZ.: Zaklady PZL104 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 - Überführungsflug/Bereitstellungsflug Nach dem Start geriet das Flugzeug in eine unkontrollierte Fluglage. Der Start wurde abgebrochen. Anschließend setzte das Luftfahrzeug hart auf dem Boden auf. Aktenzeichen: 3X129-0/04
25.07.2004 1453 Uhr (MESZ) Ort: Pfullendorf (Tübingen (BW)) LFZ.: Centre Est DR400/180 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 1 leicht Fluggäste: 0 tödl., 1 schwer, 1 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug schwer beschädigt Untersuchung durch Beauftragte der BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit schwer Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Nach dem Start gewann das Flugzeug keine Höhe, berührte mit dem Fahrwerk den Bewuchs eines Rapsfeldes und überschlug sich. Aktenzeichen: 3X130-0/04 Weitere Information auf Seite 16
25.07.2004 1820 Uhr (MESZ) Ort: Neresheim (Stuttgart (BW)) LFZ.: Moravan Z526 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: verschiedene Betriebsarten - Kunstflug, Wettbewerbsflug, Luftrennen Während des Kunstflugtrainings prallte das Flugzeug im senkrechten Bahnneigungsflug auf den Boden. Aktenzeichen: 3X131-0/04 Weitere Information auf Seite 17

Flugzeug bis 2 000 kg (Fortsetzung)

29.07.2004 1100 Uhr (MESZ) Ort: Bohlhof (Freiburg (BW)) LFZ.: Centre Est DR400/180 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 Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Kurz nach dem Abheben sackte das Flugzeug aus 3-4 m Höhe durch und geriet über eine angrenzende Böschungskante hinaus in einen mit Baumstümpfen bestandenen Abhang. Aktenzeichen: 3X134-0/04
30.07.2004 1607 Uhr (MESZ) Ort: Augsburg-Mühlhaus. (Schwaben (BY)) LFZ.: Dornier 27A-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: Ausbildungs-/Überprüfungsflüge - Übungs-/Einweisungsflüge Beim Startlauf brach das Flugzeug nach links aus und kollidierte mit einem Schild neben der Piste. Aktenzeichen: 3X135-0/04
31.07.2004 1945 Uhr (MESZ) Ort: Kegnaes (Dänemark) LFZ.: Boeing Stearman B75A Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 1 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 1 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug zerstört Untersuchung durch ausländische Behörde	Unfall eines deutschen Lfz. im Ausland mit leicht Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Während einer Platzrunde fiel der Motor aus. Bei der anschließenden Notlandung kollidierte das Flugzeug mit Bäumen. Aktenzeichen: 4X023-0/04
31.07.2004 1430 Uhr (MESZ) Ort: Purkshof (Mecklenburg-Vorpommern) 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 landete neben der Piste auf einem parallel verlaufenden gepflügten Ackerstreifen, wobei das Bugfahrwerk brach. Aktenzeichen: 3X138-0/04
Segelflugzeug	
06.07.2004 1838 Uhr (MESZ) Ort: Rieti (Italien) LFZ.: Schempp Discus CS Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug schwer beschädigt Untersuchung durch ausländische Behörde	Unfall eines deutschen Lfz. im Ausland ohne Verletzte Betriebsart: verschiedene Betriebsarten - Kunstflug, Wettbewerbsflug, Luftrennen Bei einer Außenlandung wegen fehlender Thermik berührte der rechte Tragflügel den Boden, wobei die Rumpfröhre einknickte. Aktenzeichen: 4X018-0/04
09.07.2004 1631 Uhr (MESZ) Ort: Boberg (Hamburg, Hansestadt) LFZ.: Schleicher ASK13 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: Ausbildungs-/Überprüfungsflüge - Flüge am Doppelsteuer Im Anfangssteigflug ließ der Seilzug der Winde nach und das Seil klinkte aus. Mit geringer Fahrt geriet das Segelflugzeug in einen Sackflug und setzte hart auf, wobei das Fahrwerk und die Rumpfunterseite beschädigt wurden. Aktenzeichen: 3X106-0/04

Segelflugzeug (Fortsetzung)

14.07.2004 1558 Uhr (MESZ) Ort: Greiling (Oberbayern (BY)) LFZ.: Slingsby T21 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 ausländischen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Durch Nachlassen des Seilzuges kam es beim Windenstart zu einer Startunterbrechung. Der Pilot klinkte das Schleppseil aus, konnte jedoch nicht genug Fahrt aufholen, um eine harte Landung zu vermeiden. Aktenzeichen: CX006-0/04
15.07.2004 1430 Uhr (MESZ) Ort: Amelinghausen (Lüneburg (NI)) 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 zerstört Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: verschiedene Betriebsarten - Kunstflug, Wettbewerbsflug, Luftrennen Bei einer Außenlandung kam das Segelflugzeug zu weit und rollte durch eine Baumreihe. Die Tragflügel und der Rumpf brachen dabei ab. Aktenzeichen: 3X109-0/04
17.07.2004 1730 Uhr (MESZ) Ort: Evora (Portugal) LFZ.: Bielsko-Biala SZD48-3 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug schwer beschädigt Untersuchung durch ausländische Behörde	Unfall eines deutschen Lfz. im Ausland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Bei einer harten Landung wurden Bug und Heck des Segelflugzeuges beschädigt. Aktenzeichen: 4X019-0/04
17.07.2004 1915 Uhr (MESZ) Ort: Roitzschjora (Sachsen) LFZ.: Bielsko-Biala SZD42 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 kam das Segelflugzeug zu kurz und kollidierte mit Gebüsch. Aktenzeichen: 3X113-0/04
17.07.2004 1324 Uhr (MESZ) Ort: Ottenberg (Oberpfalz (BY)) LFZ.: Schempp Stcir. 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 kam das Segelflugzeug zu kurz, berührte mit dem linken Tragflügel den Boden und drehte um die Hochachse (Ringelpiez). Aktenzeichen: 3X132-0/04
20.07.2004 1506 Uhr (MESZ) Ort: Krugau (Brandenburg) LFZ.: Bielsko-Biala SZD48-1 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 Bei der Außenlandung streifte das Segelflugzeug eine Überlandleitung. Anschließend schlug es mit einem Tragflügel zuerst auf dem Boden auf. Aktenzeichen: 3X117-0/04

Segelflugzeug (Fortsetzung)

21.07.2004 0905 Uhr (MESZ) Ort: Unterwössen (Oberbayern (BY)) LFZ.: Schleicher ASK13 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 Segelflugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit schwer Verletzten Betriebsart: Ausbildungs-/Überprüfungsflüge - Flüge am Doppelsteuer Während des Windenstarts ließ der Seilzug in 5-10 m Höhe nach. Nach dem Ausklinken setzte das Segelflugzeug hart auf dem Boden auf. Aktenzeichen: 3X119-0/04
22.07.2004 Uhrzeit unbek. () Ort: Lastrup (Weser-Ems (NI)) LFZ.: Elan DG100G Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 1 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit leicht Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Bei einer Außenlandung wegen fehlender Thermik kollidierte das Segelflugzeug mit einem Baum sowie mit einem Weidezaun. Aktenzeichen: 3X121-0/04
23.07.2004 1410 Uhr (MESZ) Ort: Montagne de Beynes (Frankreich) LFZ.: Schleicher ASW20 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 Untersuchung durch ausländische Behörde	Unfall eines deutschen Lfz. im Ausland mit leicht Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Die in Frankreich zugelassene ASW20 stieß mit einem deutsch zugelassenen Segelflugzeug (PIK-20E) zusammen. Der Segelflugzeugführer der ASW20 sprang mit dem Rettungsfallschirm ab. Die PIK-20E konnte sicher gelandet werden. Aktenzeichen: 4X022-2/04
23.07.2004 1550 Uhr (MESZ) Ort: Wilsche (Braunschweig (NI)) LFZ.: Jubi 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 - Flüge am Doppelsteuer Das Segelflugzeug setzte hart auf den Boden auf, nachdem die Startwinde im Anfangssteigflug ausgefallen war. Aktenzeichen: 3X128-0/04
25.07.2004 1710 Uhr (MESZ) Ort: Am Asp/Michelbach (Darmstadt (HE)) LFZ.: Schleicher K8B 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 Bei der Landung setzte das Segelflugzeug hart auf dem Boden auf. Aktenzeichen: 3X127-0/04
28.07.2004 1125 Uhr (MESZ) Ort: Stadtlohn-Vreden (Münster (NRW)) LFZ.: Elan DG300 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 Flugzeugschlepp klinkte das Segelflugzeug aus, da das Schleppflugzeug langsamer wurde. Der Segelflugzeugführer versuchte nach links auszuweichen und berührte hierbei mit dem linken Tragflügel den Boden. Aktenzeichen: 3X133-0/04

Segelflugzeug (Fortsetzung)

30.07.2004 1345 Uhr (MESZ) Ort: Blomberg-Borkhaus. (Detmold (NRW)) LFZ.: Schleicher K8B 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 Untersuchung durch Beauftragte der BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit schwer Verletzten Betriebsart: Ausbildungs-/Überprüfungsflüge - Alleinflüge - unter Aufsicht Im Endanflug kollidierte das Segelflugzeug mit Bäumen und stürzte in ein Waldgebiet. Aktenzeichen: 3X136-0/04
30.07.2004 1814 Uhr (MESZ) Ort: Koblenz-Winningen (Koblenz (RHPF)) LFZ.: Grob AST-J 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 Schnellflug bei ca. 200 km/h flatterten das Höhenruder und die Tragflügel. Nach Reduzierung der Geschwindigkeit verhielt sich das Segelflugzeug wieder normal. Nach der Landung wurde das Höhen- und Querruder delaminiert vorgefunden. Aktenzeichen: 3X151-0/04
31.07.2004 1900 Uhr (MESZ) Ort: Trient (Italien) LFZ.: Schempp Ventus 2c 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 Untersuchung durch ausländische Behörde	Unfall eines deutschen Lfz. im Ausland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Beim Einflug in ein enges Tal, in dem keine Möglichkeit zum Umkehren bestand, landete das Segelflugzeug auf Bäumen. Aktenzeichen: 4X024-0/04
31.07.2004 1513 Uhr (MESZ) Ort: Borken-Hoxfeld (Detmold (NRW)) 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 Beim ersten Alleinflug des Flugschülers kam es zu einer harten Landung. Aktenzeichen: 3X137-0/04

Segelflugzeug mit Hilfsantrieb

23.07.2004 1410 Uhr (MESZ) Ort: Montagne de Beynes (Frankreich) LFZ.: Eiriavion Pik20E Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 1 leicht Segelflugzeug mit Hilfsantrieb leicht beschädigt Untersuchung durch ausländische Behörde	Unfall eines deutschen Lfz. im Ausland mit leicht Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Die PIK-20 E stieß mit einem in Frankreich zugelassenen Segelflugzeug (ASW20) zusammen. Der Segelflugzeugführer der ASW20 sprang mit dem Rettungsfallschirm ab. Die PIK-20E konnte sicher gelandet werden. Aktenzeichen: 4X022-1/04
---	--

Reisemotorsegler

17.07.2004 1330 Uhr (MESZ) Ort: Hodenhagen (Lüneburg (NI)) LFZ.: Stemme S10 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 Im Start kam es kurz nach dem Abheben zu einem Leistungsabfall des Motors. Bei der anschließenden Landung setzte der Motorsegler hart auf. Es entstanden Beschädigungen am Fahrwerk, am Propeller sowie am Rumpf. Aktenzeichen: 3X111-0/04
---	---

Reisemotorsegler (Fortsetzung)

17.07.2004 1708 Uhr (MESZ) Ort: Wilhelmshaven-M. (Weser-Ems (NI)) LFZ.: HOAC HK36R 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 Startlauf geriet der Motorsegler ins Schlingern, hob aber noch ab. Dabei berührte der linke Tragflügel den Boden. Das Luftfahrzeug setzte wieder auf, verließ die Startbahn und beschädigte dabei zwei Lampen der Flugplatzbefehuerung. Aktenzeichen: 3X112-0/04
18.07.2004 1244 Uhr (MESZ) Ort: Montabaur (Koblenz (RHPF)) 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 Untersuchung durch Beauftragte der BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Während des Starts nach dem Abheben verlor der Motorsegler aus unbekannten Gründen an Höhe, kippte über den linken Tragflügel ab und prallte auf den Boden. Aktenzeichen: 3X114-0/04
18.07.2004 1530 Uhr (MESZ) Ort: Walldorf (Stuttgart (BW)) LFZ.: Scheibe SF25C Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Reisemotorsegler schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Der Motor des Motorseglers lief nach dem Anlassen sofort auf Vollast, sodass das Luftfahrzeug anrollte und mit einer Tankstelle kollidierte. Aktenzeichen: 3X116-0/04

Heißluftballon

18.07.2004 2000 Uhr (MESZ) Ort: Ragow (Brandenburg) LFZ.: Lindstrand LBL150A Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 1 schwer, 3 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Heißluftballon leicht beschädigt Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit schwer Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Der Heißluftballon wurde während der Landung von einer starken Windböe erfasst. Dabei wurde der Korb ca. 150 m über den Boden gezogen, wobei er gegen einen Erdwall prallte und eine Person unter den Ballonkorb gelangte. Aktenzeichen: 3X159-0/04
31.07.2004 2000 Uhr (MESZ) Ort: Güldengossa (Sachsen) LFZ.: Schröder Fire G 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 Heißluftballon nicht beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit schwer Verletzten Betriebsart: gewerbliche Flüge - Ausflugsverkehr - Personenbeförd. - Inland Bei einer harten Landung des Heißluftballones wurde der Ballonführer am Knie verletzt. Aktenzeichen: 3X144-0/04

Teil 2

Berichte

Identifikation

Art des Ereignisses:	Schwere Störung
Datum:	13. Juli 2004
Ort:	Auckland / Neuseeland
Luftfahrzeug:	Verkehrsflugzeug
Hersteller / Muster:	McDonnell Douglas Corporation / MD-11 F
Personenschaden:	ohne Verletzte
Sachschaden:	Luftfahrzeug leicht beschädigt
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen:	6X008-0/04

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Als die Besatzung des Frachtflugzeuges vom Muster MD-11 F im Rahmen der Vorflugkontrolle die Funktion des Seitenruders überprüfte, gab es ein lautes Geräusch von brechendem Metall. Nach diesem Ereignis stellte die Besatzung fest, dass das Seitenruder gemäß der Anzeige im Cockpit auf die Pedalausschläge auf der Seite des Kapitäns nur noch minimal reagierte und auf der Seite des Co-Piloten keine Steuerung des Ruders mehr möglich war. Das Flugzeug ließ sich am Boden noch mit dem Tiller und den Bremsen steuern. Die Besatzung entschied sich zur Abstellposition zurückzukehren.

Angaben zum Luftfahrzeug

Das Frachtflugzeug MD-11 F, Baujahr 2000, hat ein maximales Abfluggewicht von 286 t und ist mit drei Triebwerken ausgerüstet. Die Konstruktion der

MD-11 F basiert in vielen Punkten auf der der DC-10 des gleichen Herstellers.

Die Seitenrudersteuerung erfolgt bei beiden Mustern in gleicher Weise: Die Bewegungen der Pedale des Kapitäns und des Co-Piloten werden mit Hilfe von Steuerstangen, Umlenkhebeln und Seilzügen auf die hydraulischen Steuereinheiten in der Seitenflosse des Flugzeuges übertragen. Die so genannte „Rudder Torque Tube“ (P/N ABH7258) befindet sich direkt unterhalb des Cockpits. Sie dient der Übertragung der Steuerbewegungen der Pedale auf die weiterführenden Steuerseile.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Untersuchung zeigte, dass die „Rudder Torque Tube“ knapp neben den Seilumlenkhebeln gebrochen war (siehe Anlage). Weiter wurde festgestellt, dass die Wandstärke an der Bruchstelle zwischen 0,6 und 6,4 mm variierte. Der Sollwert laut Zeichnung betrug 3 mm. Direkt neben der Bruchstelle befand sich eine ca. 20 x 40 mm große Schweißstelle.

Zusätzliche Informationen

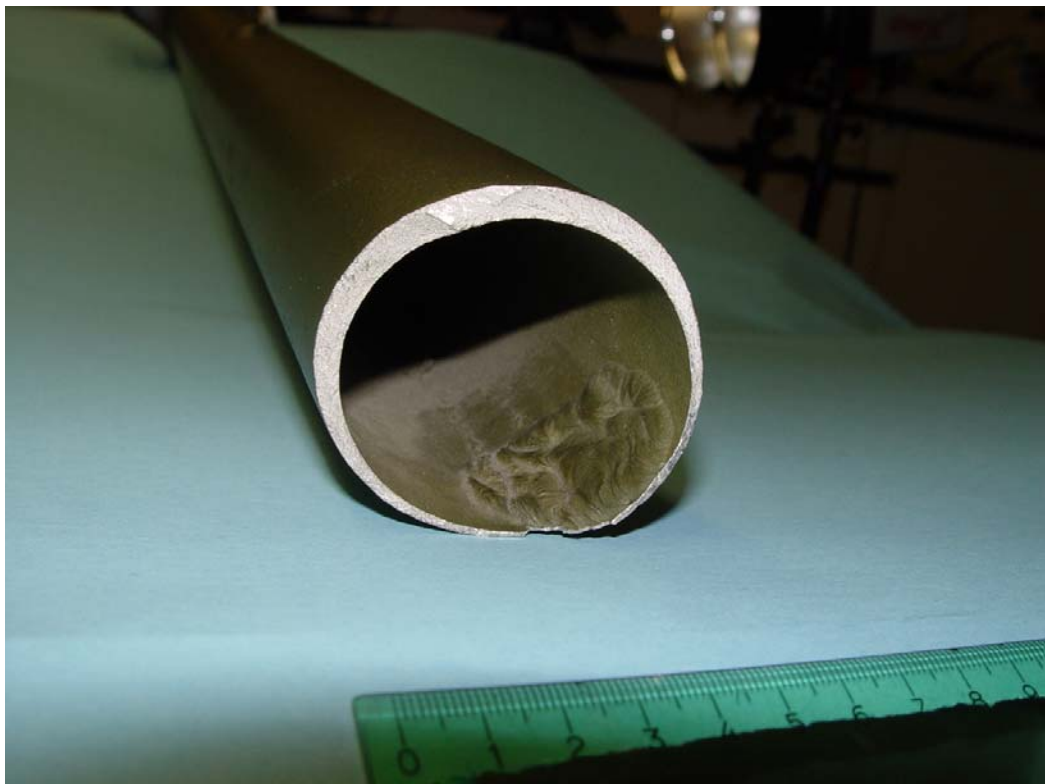
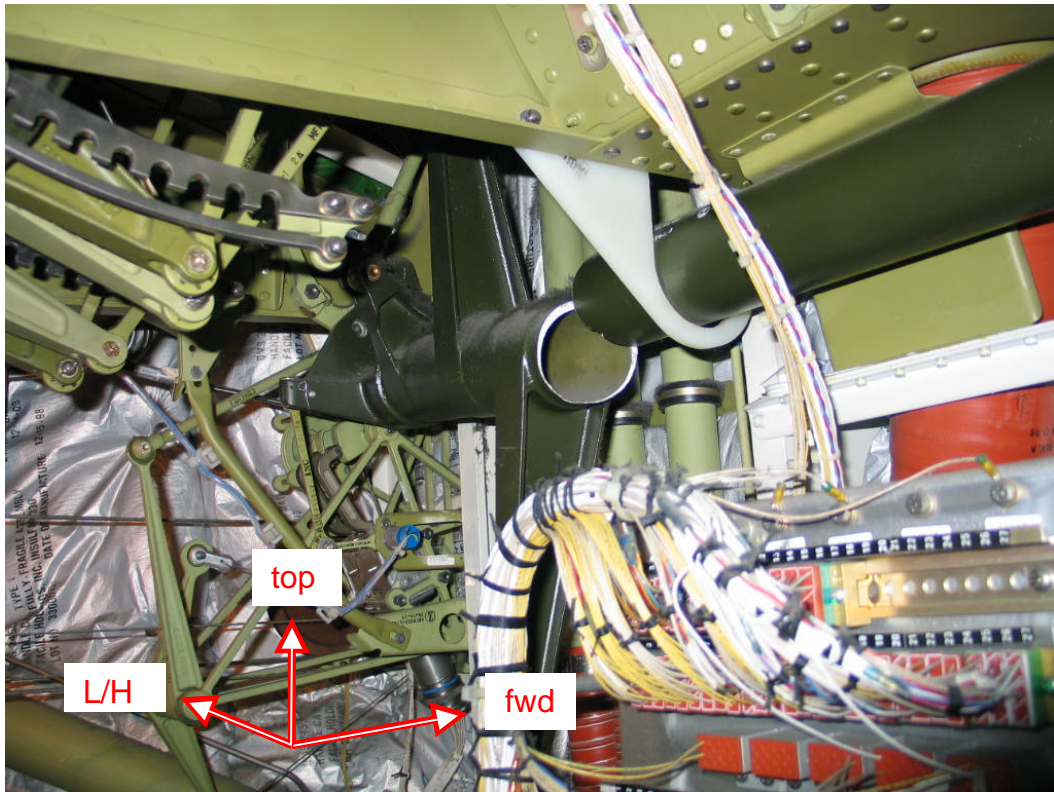
Die BFU hat am 28.07.2004 eine Sicherheitsempfehlung mit folgendem Inhalt herausgegeben:

Die FAA sollte eine Lufttüchtigkeitsanweisung herausgeben, welche eine Kontrolle aller „Rudder Torque Tubes“ (P/N ABH7258-13 und gleicher Bauteile) bei allen betroffenen Luftfahrzeugen vorschreibt. Bauteile, die Risse aufweisen, bei denen die Wandstärken unterhalb der zulässigen Toleranz liegen oder bei denen Schweißreparaturen durchgeführt wurden, sollten ausgetauscht werden.

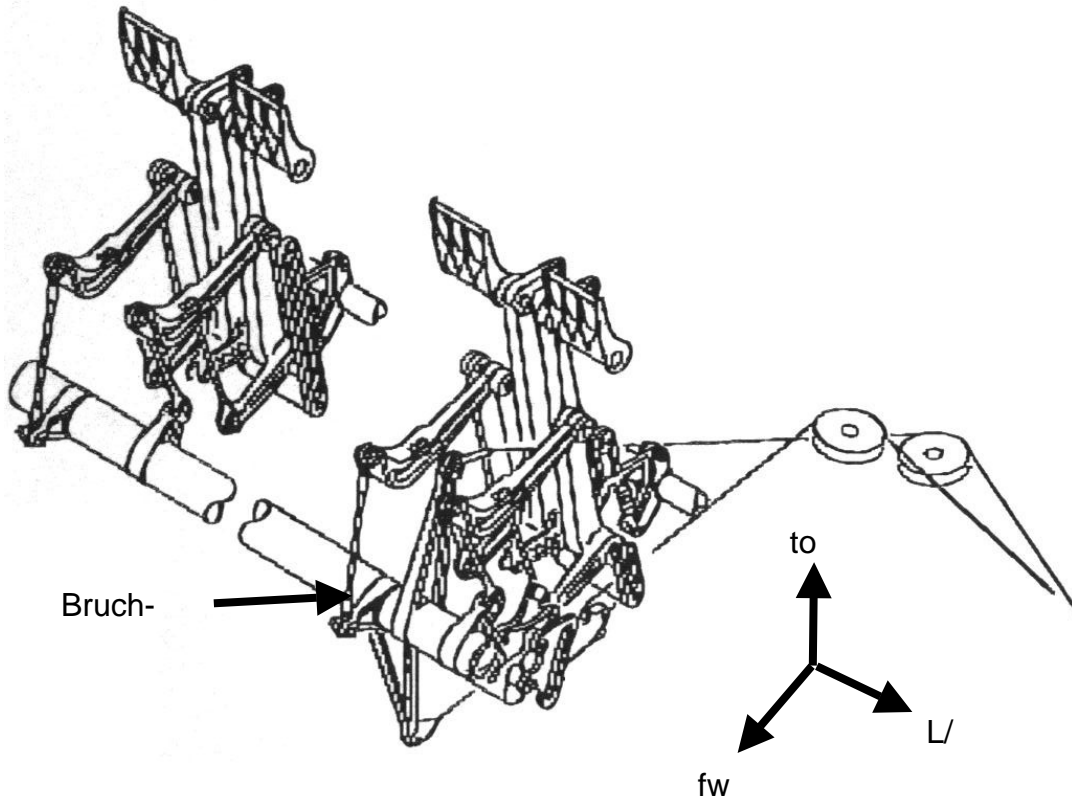
Anlagen

1. Fotos der Schadensstelle
2. Schema des Pedaltriebes

Anlage 1: Fotos der Schadensstelle



Anlage 2: Schema des Pedaltriebes



Identifikation

Art des Ereignisses:	Schwere Störung
Datum:	18.07.2004
Ort:	Traunstein
Luftfahrzeug:	1. Verkehrsflugzeug 2. Motorsegler
Hersteller / Muster:	1. Fokker / F70 2. Diamond Aircraft Industries GmbH / HK 36 TTC Super Dimona
Personenschaden:	ohne Verletzte
Sachschaden:	Luftfahrzeuge nicht beschädigt
Drittsschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen:	EX009-1-2/04

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Um 13:46:50 Uhr¹ kam es ca. 4,3 NM südsüdöstlich vom Meldepunkt TRAUN (Traunstein) zu einer Luftfahrzeugannäherung im Luftraum E zwischen der F70 und einem zunächst unbekanntem Flugzeug. Nach Aussage der Besatzung der F70 betrug der geringste Abstand der beiden Flugzeuge horizontal und vertikal jeweils 15 m.

Die F70 befand sich auf einem Linienflug von Calvi-Sankt-Catherine (Frankreich) nach Salzburg und flog nach Instrumentenflugregeln (IFR). Im Sinkflug auf 5 500 ft wurde in Flugfläche (FL) 68 ein Flugzeug (lt. Besatzung wahrscheinlich eine Katana) auf der rechten Seite beobachtet. Der Zeitraum vom Erkennen des Flugzeuges bis zum Passieren war so kurz, dass ein Ausweichmanöver nicht mehr möglich war. Das bordseitige Kollisionswarngerät (TCAS) hatte nicht angesprochen.

Nach Auswertung von Radaraufzeichnungen für den fraglichen Zeitraum und weiteren Recherchen der BFU wurde als zweites beteiligtes Luftfahrzeug ein Motorsegler Dimona ermittelt. Der Motorseglerführer der Dimona befand sich auf einem privaten Rundflug nach Sichtflugregeln (VFR) von Schönberg über

Neunkirchen, Bad Reichenhall nach Schönberg. Zum Zeitpunkt der gemeldeten Annäherung wurde nach Aussage des Motorseglerführers die Dimona mit abgestelltem Motor als Segelflugzeug betrieben. Lt. Radaraufzeichnung kreuzte die Flugspur der F70 die Flugspur der von rechts kommenden Dimona in einem Winkel von ca. 100°. Eine Annäherung an ein Verkehrsflugzeug wurde von dem Piloten der Dimona nicht bemerkt. Der Transponder der Dimona war zum Zeitpunkt der Annäherung nicht geschaltet, da der Motorsegler als Segelflugzeug betrieben wurde.

Funkkontakt zu einer Flugverkehrskontrollstelle (FVK) hatte der Motorseglerführer nicht aufgenommen.

Die zuständige FVK hatte keine Anzeige des Fluges der Dimona auf dem Radarsichtgerät und konnte somit keine Verkehrsinformation an die Besatzung der F70 geben.

Die Besatzung der F70 war zum Ausweichen verpflichtet, vorausgesetzt das andere Flugzeug wäre rechtzeitig erkannt worden.

Angaben zum Luftfahrzeug

Fokker F70

Die F70 ist ein Verkehrsflugzeug mit zwei am Heck angeordneten Triebwerken. Das Flugzeug kann bis zu 80 Fluggäste befördern.

HK 36 TTC Super Dimona

Die Super Dimona ist ein zweisitziger Reisemotorsegler in faserverstärkter Kunststoffbauweise mit Bugradfahrwerk.

Meteorologische Informationen

Es herrschten Sichtwetterbedingungen.

Funkverkehr

Der Funkverkehr mit der F70 wurde aufgezeichnet.

Zusätzliche Informationen

Im Luftraum E sind sowohl Flüge nach Instrumentenflugregeln (IFR) als auch Flüge nach Sichtflugregeln (VFR) gleichberechtigt zugelassen (ICAO Annex 11, Chapter 2.6 und LuftVO § 10 Abs. 2). IFR-Flüge werden im Luftraum E durch die zuständigen Flugverkehrskontrolldienste untereinander gestaffelt und erhalten Verkehrsinformationen so weit möglich. VFR-Flüge werden nicht gestaffelt, es wird Fluginformationsdienst vorgehalten und es werden ebenfalls Verkehrsinformationen so weit möglich erteilt. Voraussetzung dafür ist, dass die entsprechende FVK Kenntnis vom jeweiligen Verkehr hat.

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

Weiterhin ist zu beachten:

- für alle Teilnehmer am Luftverkehr (VFR sowie IFR) gelten die Ausweichregeln nach ICAO Annex 2, Chapter 3.2.2 und LuftVO § 13 (2)
- bei VFR-Flügen mit zivilen motorgetriebenen Luftfahrzeugen ist oberhalb 5 000 ft MSL oder 3 500 ft GND der Transponder auf A/C 0022 zu schalten (AIP-VFR ENR 1-17 / NfL I-298/00, NfL I297/01)
- VFR-Flüge haben die Flugfläche einzuhalten, die nach den Regeln über Halbkreis-Flughöhen dem jeweiligen missweisenden Kurs über Grund entspricht (LuftVO § 31 Abs. 1 – 3 und Anlage 3)
- für Segelflugzeuge gibt es keine Festlegung bezüglich des Schaltens von Transpondern. Motorsegler mit abgestelltem Triebwerk gelten als Segelflugzeuge

Um sicherzustellen, dass es im Luftraum E nicht zu Luftfahrzeugannäherungen zwischen IFR- und VFR-Verkehr kommt, sind die Lotsen angehalten, IFR-Verkehr nicht tiefer als 5 500 ft freizugeben, und motorgetriebene Luftfahrzeuge haben oberhalb 5 000 ft den Transponder zu schalten.

Damit ist einerseits gewährleistet, dass die nach VFR fliegenden motorgetriebenen Luftfahrzeuge mit geschaltetem Transponder auf den Radarschirmen der FVK dargestellt werden und andererseits die Lotsen entsprechende Verkehrsinformationen erteilen können.

Sollte von einem Lotsen eine Annäherung zwischen Luftfahrzeugen mit geschaltetem Transponder nicht bemerkt werden, so spricht sein "Short Term Conflict Alert" (STCA) an. Hierbei werden über eine spezielle Software innerhalb des Radarsystems bevorstehende Luftfahrzeugannäherungen dem Lotsen ange-

zeigt. Er hat dann die Möglichkeit, entsprechende Maßnahmen einzuleiten.

Turbinengetriebene Luftfahrzeuge mit einer Startmasse größer 15 t (ab 01.01.2005 5,7 t) oder mit mehr als 30 Fluggastsitzen (ab 01.01.2005 19 Fluggastsitze) sind bordseitig mit Kollisionsschutzanlagen (TCAS) ausgerüstet. TCAS nutzt die Transponder-Signale der anderen Luftfahrzeuge. Im TCAS-Rechner werden Abstand, Flugrichtung und Höhe (nur bei Mode C oder S) des anderen Flugzeuges mit dem eigenen verglichen und Verkehrsinformationen sowie Ausweichempfehlungen (nur bei Mode C oder S) generiert.

Alle diese Sicherheitsnetze greifen nur, wenn beide Luftfahrzeuge mit arbeitendem Transponder betrieben werden. Segelflugzeuge, Ballone etc., für die keine Transponderpflicht oberhalb 5 000 ft vorgeschrieben ist, werden vom STCA bzw. TCAS nicht erfasst. Deshalb ist es erforderlich, dass mit Transponder ausgerüstete Luftfahrzeuge diesen entsprechend betreiben.

Immer weniger Radaranlagen werden mit Primärradar ausgestattet und die genannten Luftfahrzeuge sind aufgrund ihrer Bauweise nur sehr schwer vom Primärradar erfassbar. Hier gilt der Grundsatz: „Sehen und gesehen werden“. Bei zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von max. 250 kt / 128 m/s im Luftraum E ist es oft nicht möglich, kleinere Luftfahrzeuge rechtzeitig zu erkennen, um ein effektives Ausweichmanöver zu fliegen.

Luftfahrzeuge im Luftraum E in Flughöhen oberhalb 5 000 ft MSL oder 3 500 ft GND sollten, wenn sie nicht mit einem Transponder ausgerüstet sind, auf der Frequenz des Fluginformationsdienstes der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle Funkkontakt aufnehmen und ihren Standort, ihre Flughöhe und Flugrichtung der FVK mitteilen.

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	22. Juli 2004
Ort:	Hamm-Lippewiesen
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Piper / PA 28-181
Personenschaden:	Luftfahrzeugführer tödlich verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittsschaden:	Flurschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen:	3X122-0/04

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Der Luftfahrzeugführer tankte 54 Liter Kraftstoff in den linken Flächentank, meldete sich bei der Flugleitung mit der Absicht, drei Platzrunden fliegen zu wollen und startete um 17:46 Uhr¹ auf der Piste 24. Nach Zeugenaussagen verliefen die ersten beiden Platzrunden sowie das Aufsetzen und Durchstarten zur dritten Platzrunde ohne Probleme. Im Anfangssteigflug zur dritten Platzrunde in einer Höhe von 25 m verstummte das Motorengeräusch. In einer nach links eingeleiteten Kurve verlor das Flugzeug an Höhe und prallte um 18:06 Uhr mit der linken Tragfläche und dem Rumpfbug auf den Boden.

Angaben zu Personen

Der 34-jährige verantwortliche Luftfahrzeugführer war seit 1992 im Besitz einer gültigen Privatpilotenlizenz mit Beiblatt A. Er verfügte über eine Gesamtflugenerfahrung von 226 Stunden, davon 06:22 Stunden mit 7 Landungen auf dem Unfallmuster. In den letzten 30 Tagen war er 00:16 Stunden, in den letzten 90 Tagen 3 Stunden geflogen.

Angaben zum Luftfahrzeug

Die PA 28-181 ist ein freitragender Tiefdecker in Ganzmetallbauweise mit feststehendem Bugfahrwerk. Das verunfallte Flugzeug mit der Werknummer 28-43008 wurde 1995 gebaut und seitdem 2303 Stunden betrieben. Die letzte Jahresnachprüfung wurde im August 2003, die letzte 100-Stunden-

kontrolle im Juli 2004 durchgeführt. Der Kolbenmotor vom Typ Lycoming O-360 A4M wurde im August 2002 grundüberholt, wieder in das verunfallte Flugzeug eingebaut und danach 581 Stunden betrieben.

Meteorologische Informationen

Zum Unfallzeitpunkt herrschten am Sonderlandeplatz Hamm-Lippewiesen Sichtwetterbedingungen (CAVOK).

Angaben zum Flugplatz

Der Sonderlandeplatz Hamm-Lippewiesen verfügt über eine 900 m lange und 30 m breite Graspiste, in die eine 620 m lange und 20 m breite Betonpiste eingebettet ist. Die Landepiste verläuft in Richtung 242°/ 062° (24/ 06). Der Bezugspunkt liegt 190 ft über dem Meeresspiegel.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Das Flugzeug war in ebenem Gelände ca. 280 m südwestlich der Landeschwelle 06 in einem Getreidefeld mit einer Längs- und Querneigung von jeweils ca. 45° aufgeprallt. Das Flugzeug drehte sich nach der ersten Bodenberührung ca. 90° um die Hochachse und kam mit der Flugzeuglängsachse in nordwestlicher Richtung zum Stillstand.

Die linke Tragfläche wurde infolge des Aufpralls vom Rumpf getrennt. Die Flügelvorderkante der rechten Tragfläche war im äußeren Drittel stark verformt. Ein am geborstenen linken Tank entstandenes Feuer beschädigte die linke Flugzeugseite vor allem im Bereich der Motorenabdeckung, des Cockpits und der hinteren Kabinenfenster. Das Feuer trennte das Flugzeugheck im Bereich der hinteren Kabinenfenster vom Rumpf.

Der Zweiblatt-Propeller war an beiden Blättern jeweils leicht nach hinten gebogen.

Im rechten Tank wurde eine geringe, nicht ausfliegbare Menge Kraftstoff festgestellt. Die technische Untersuchung des Tankwahlschalters ergab, dass die Position „linker Tank“ gerastet war.

Die Untersuchung des Motors ergab keine Hinweise auf technische Mängel.

Brand

Das Flugzeug geriet nach dem Aufprall in Brand. Der in der linken Tragfläche befindliche Kraftstoff verbrannte restlos. Der Brand wurde von der örtlichen Feuerwehr gelöscht.

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	25.Juli.2004
Ort:	Pfullendorf
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Avions Pierre Robin – Centre Est Aeronautique / DR 400-180
Personenschaden:	Ein Passagier schwer, Flugzeugführer und ein weiterer Passagier leicht verletzt
Sachschaden:	Flugzeug schwer beschädigt
Drittschaden:	Flurschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen:	3X130-0/04

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Der Luftfahrzeugführer beabsichtigte nach eigenen Angaben einen Rundflug mit zwei Gästen im Bereich Konstanz am Bodensee. Die DR 400 startete um 14:53 Uhr¹ in Richtung 20 und erreichte nach dem Abheben nicht die erforderliche Höhe, um ein angrenzendes Rapsfeld zu überfliegen. Das Flugzeug berührte mit dem Fahrwerk den 1,2-1,5 m hohen Bewuchs des Rapsfeldes, überschlug sich und kam in Rückenlage zum Stillstand.

Angaben zu Personen

Der verantwortliche Luftfahrzeugführer war im Besitz einer Erlaubnis für Privatflugzeugführer, erstmals ausgestellt von der Bezirksregierung Stuttgart im Jahre 1996. Die im Beiblatt eingetragene Erlaubnis für kolbengetriebene Landflugzeuge bis maximal 2000 kg war bis zum 09.09.2004 gültig. Der Luftfahrzeugführer verfügte über eine Gesamtflugerfahrung von 153:03 Flugstunden mit 242 Landungen. Sein letzter Flug vor dem Unfalltag war am 25.04.2004.

Angaben zum Luftfahrzeug

Das Flugzeug Robin DR 400-180 ist ein freitragender Tiefdecker mit feststehendem Bugfahrwerk. Es wurde 1998 mit der Werknummer 2381 gebaut und seitdem 1672 Stunden betrieben. Die letzte Jahresnachprüfung wurde im März 2004 durchgeführt. Die

Betriebszeit seit der letzten Wartungskontrolle betrug 21 Stunden.

Meteorologische Informationen

Zum Unfallzeitpunkt herrschten am Verkehrslandeplatz Pfullendorf Sichtwetterbedingungen (CAVOK). Die Temperatur betrug zum Unfallzeitpunkt ca. 23 °C und der Luftdruck (QNH) 1020 hPa.

Angaben zum Flugplatz

Der Verkehrslandeplatz Pfullendorf verfügt über eine 609 m lange und 30 m breite Graspiste, die in Richtung 196°/ 016° (20 / 02) verläuft. Zum Unfallzeitpunkt war der Boden weich und das Gras kurz gemäht.

Die Piste weist in Startrichtung 20 eine Steigung von ca. 1,8 % auf. Der Bezugspunkt liegt 2301 ft über dem Meeresspiegel.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich in einem Rapsfeld ca. 110 m vom Startbahnende 02 entfernt. Das Flugzeug lag auf der Kabinenhaube. Diese war eingedrückt und im vorderen Bereich zerstört. Die linke Tragfläche sowie das Seitenleitwerk waren infolge des Überschlages stark beschädigt. Das Bugrad war eingeknickt und ein Blatt des Zweiblatt-Propellers nach hinten gebogen. Die Landeklappen waren eingefahren.

Bei der Untersuchung des Wracks wurden keine technischen Mängel festgestellt.

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

Identifikation

Art des Ereignisses: Unfall
Datum: 25. Juli 2004
Ort: nahe Neresheim
Luftfahrzeug: Flugzeug
Hersteller / Muster: Moravan / Z 526
Personenschaden: Luftfahrzeugführer tödlich verletzt
Sachschaden: Luftfahrzeug zerstört
Drittsschaden: Forstschaden
Informationsquelle: Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen: 3X131-0/04

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Der Luftfahrzeugführer startete um 17:47 Uhr¹ vom Flugplatz Aalen-Eichingen aus zu einem privaten Flug. Nach dem Start flog das Luftfahrzeug in südwestliche Richtung. In einer Entfernung von ca. 13 km vom Flugplatz begann der Pilot Kunstflug durchzuführen.

Zeugen wurden durch die Flugmanöver und die sich verändernden Triebwerksgeräusche auf das Flugzeug aufmerksam. Es wurde beobachtet, dass über einen Zeitraum von mehr als 15 Minuten unter anderem mehrere Loopings sowie Bahnneigungsflüge durchgeführt wurden. Das Luftfahrzeug befand sich zuletzt in einem senkrechten Bahnneigungsflug und prallte auf den Boden.

Angaben zu Personen

Der Pilot hatte einen am 10.10.1967 ausgestellten und bis zum 30.03.2005 gültigen Luftfahrerschein für Privatluftfahrzeugführer mit den Beiblättern A und C und seit dem 14.07.1968 eine Kunstflugberechtigung sowie eine Schleppberechtigung. Der BFU liegt kein Flugbuch des Piloten vor, so dass seine Gesamtflugerfahrung nicht bekannt ist.

Angaben zum Luftfahrzeug

Das Flugzeug ist ein zweisitziger (Tandemanordnung) freitragender Tiefdecker in Ganzmetallbauweise. Das Flugzeugmuster ist als Normal- und Kunstflugzeug zugelassen.

Hersteller: Moravan
Muster: Z 526
Werknummer: 1071
Baujahr: 1969
MTOM: 975 kg
Triebwerk: M 137 A

Das Flugzeug war zum Verkehr zugelassen und zuletzt am 01.04.2004 einer Jahresnachprüfung unterzogen worden. Die Gesamtbetriebszeit des Luftfahrzeuges zum Unfallzeitpunkt betrug 1 444 Stunden.

Meteorologische Informationen

Zum Unfallzeitpunkt herrschten Sichtwetterbedingungen. Die Untergrenzen einer drei-Achtel-Bewölkung war in 7 000 ft MSL. Der Wind kam aus 300° mit sechs Knoten. Die Temperatur am Boden betrug 26 °C.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Das Flugzeug war in einem Waldgebiet aufgeprallt. Der Aufprall erfolgte senkrecht, mit einer Längsneigung des Luftfahrzeuges von ca. 90° nach unten. Unmittelbar vor dem Aufprall hatte das Flugzeug Baumberührung. Dabei wurde ein Teil des linken Tragflügels einschließlich des Querruders abgerissen. Das Hauptwrack war senkrecht an einem Baum heruntergerutscht und aufgeprallt. Dabei wurde der Rumpf auf eine Länge von 1,5 m zusammengeschoßen.

Aufgrund des hohen Zerstörungsgrades des Wracks war eine technische Untersuchung nur in eingeschränktem Umfang möglich. Technische Mängel wurden nicht festgestellt.

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	30. Juli 2004
Ort:	Blomberg- Borkhausen
Luftfahrzeug:	Segelflugzeug
Hersteller / Muster:	Schleicher / K 8 B
Personenschaden:	Luftfahrzeugführerin schwer verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug schwer beschädigt
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen:	3X136-0/04

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Die Luftfahrzeugführerin startete vom Flugplatz Blomberg-Borkhausen um 13:40 Uhr¹ an der Winde zu einem Alleinflug unter Aufsicht. Sie hatte den Flugauftrag, eine Platzrunde mit einigen Thermikkreisen zu fliegen. Die Flugschülerin flog in der Platzrunde und meldete nach etwa vier Minuten über Funk das Erreichen der Position. Nach eigenen Angaben hatte sie kurz vor der Position eine Höhe von ca. 250 m über Grund. Im weiteren Flugverlauf geriet das Segelflugzeug in starkes Sinken, bekam im Endanflug Baumberührung und prallte auf den Boden.

Die Flugschülerin konnte sich nicht erinnern, ob sie die Bremsklappen gezogen hatte. Der am Boden stehende Fluglehreranwärter hatte beobachtet, dass die Bremsklappen zu Beginn der Endanflugkurve nicht ausgefahren waren.

Angaben zu Personen

Die Flugschülerin war seit Juli 2001 Mitglied im örtlichen Luftsportverein. Ihre Gesamtflugerfahrung betrug ca. 39 Stunden bei 198 Starts auf den Mustern ASK-13, K 8 B und Ka 6 CR. Im Jahr 2004 hatte sie 14 Starts auf dem Muster K 8 B durchgeführt.

Angaben zum Luftfahrzeug

Das Segelflugzeug war zum Verkehr zugelassen und zuletzt am 13.03.2004 einer Jahresnachprüfung

unterzogen worden. Die Gesamtbetriebszeit des Segelflugzeuges betrug 4 232 Stunden.

Meteorologische Informationen

Zum Unfallzeitpunkt herrschten Sichtflugbedingungen. Der Flugleiter gab an, dass bei seinem Dienstantritt um 10:00 Uhr der Wind aus 080° mit 4 Knoten kam. Die Sicht betrug mehr als 20 km und es war wolkenlos. Aufgrund veränderter Windbedingungen war während des Flugbetriebes die Landerichtung gewechselt worden.

Funkverkehr

Der Funkverkehr auf der Flugplatzfrequenz 118,925 MHz wurde nicht aufgezeichnet. Nach Angaben des Flugleiters hatte er über Funk die Positionsmeldung der Flugschülerin gehört.

Angaben zum Flugplatz

Der Sonderlandeplatz Blomberg-Borkhausen verfügt über eine 535 m lange Graspiste in den Richtungen 243°/063°. Die Schleppstrecke für Windenstarts von Segelflugzeugen geht über das westliche Pistenende hinaus und ist ca. 1 000 m lang. Bei Flugbetriebsbeginn am Morgen war die Piste 24 genutzt worden. Zum Unfallzeitpunkt war die Piste 06 in Betrieb.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich in einem Wald ca. 800 m westlich der Landebahnschwelle 06 auf der Anfluggrundlinie. Das Luftfahrzeug hatte zuerst im Bereich des Rumpfes und der Tragflügel Baumberührung und war dann in Normallage aufgeprallt.

Bei der Untersuchung des Wracks wurden keine technischen Mängel festgestellt.

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

Teil 3

Liste der letzten zehn veröffentlichten Untersuchungsberichte

Pos	Datum	Ort	Luftfahrzeug(e)	Aktenzeichen	Abschluss- monat
1	08.08.03	Rostock	Heißluft-Luftschiffe GEFA-FLUG / Thunder&Colt AS105 GD	3X181-1-2/03	Jul 2004
2	02.08.03	Korfu (Griechenland)	Boeing / B737-800	QX002-0/03	Jul 2004
3	01.07.02	Überlingen - Bericht/Report	Boeing B757-200 / Tupolew TU 154M - Bericht/Report	AX001-1-2/02	Mai 2004
4	01.07.02	Überlingen - Anh./App. 1&3 (DIN A3)	Boeing B757-200 / Tupolew TU 154M - A. 1&3	AX001-1-2/02	Mai 2004
5	01.07.02	Überlingen - Anh./App. 2-10 (DIN A4)	Boeing B757-200 / Tupolew TU 154M - A.2-10	AX001-1-2/02	Mai 2004
6	01.06.03	Dorfen (Bayern)	Schröder / Fire G	3X086-0/03	Apr 2004
7	29.11.02	Flughafen Dortmund	Boeing B737-800	EX007-0/02	Apr 2004
8	19.08.02	Burg Feuerstein	Diamond / DA20-A1	3X199-0/02	Apr 2004
9	03.02.02	Übersee (Bayern)	Lindstrand / LBL400A	3X006-0/02	Apr 2004
10	24.05.03	Riesa-Canitz	PZL-Warschau PZL104 / PZL-Bielsko SZD38A	3X073-1-2/03	Mrz 2004