

Bulletin

April 2005

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: 01.04.2005 - 30.04.2005

Flugzeug über 20 000 kg

01.04.2005 1530 Uhr (MESZ) Ort: Nürnberg (Mittelfranken (BY))	Schwere Störung eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: Luftfahrtunternehmen Linienverkehr - Personenbeförd. - internat.
LFZ.: Embraer EMB145 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	Die E145 hatte die Anweisung über die Rollbahn F zur Piste 10 zu rollen. Gleichzeitig erhielt eine C172 eine Landfreigabe für die Rollbahn F, Landerichtung 10. Beide Flugzeuge hielten auf der Rollbahn an. Nach dem Anhalten betrug der Abstand ca. 550 m. Aktenzeichen: 5X009-1/05 Weitere Information auf Seite 6
23.04.2005 0749 Uhr (MESZ) Ort: Stuttgart (Stuttgart (BW))	Unfall eines ausländischen Lfz. im Inland mit leicht Verletzten Betriebsart: Luftfahrtunternehmen gewerblicher Gelegenheitsverkehr
LFZ.: Boeing B737-800 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 Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU	Während des Anrollens kippte das Flugzeug mit dem Rumpheck auf den Boden. Der Start wurde abgebrochen. Aktenzeichen: AX002-0/05 Weitere Information auf Seite 8

Flugzeug über 14 000 kg - 20 000 kg

18.04.2005 2134 Uhr (MESZ) Ort: Hof (Oberfranken (BY))	Schwere Störung eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: Luftfahrtunternehmen Linienverkehr - Personenbeförderung - Inland
LFZ.: Bombardier DHC8-314 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	Bei schlechter Sicht durch Regen kam das Flugzeug beim Ausrollen mit dem linken Hauptfahrwerk seitlich von der Bahn ab. Nach 150 m konnte es wieder auf die Landebahn zurückgelenkt und dort zum Stillstand gebracht werden. Aktenzeichen: 5X010-0/05 Weitere Information auf Seite 10

Flugzeug über 2 000 kg - 5 700 kg

23.04.2005 1115 Uhr (MESZ) Ort: Barth (Mecklenburg-Vorpommern)	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit schwer Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug
LFZ.: Cessna T310R 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 schwer beschädigt Untersuchung durch Beauftragte der BFU	Während eines privaten Reisefluges von Altenburg nach Barth meldete der Flugzeugführer Fahrwerksprobleme. Nach einem tiefen Überflug zur Sichtkontrolle kam es zu einer kontrollierten Bodenberührung. Aktenzeichen: 3X029-0/05 Weitere Information auf Seite 12

Flugzeug bis 2 000 kg

01.04.2005 1530 Uhr (MESZ) Ort: Nürnberg (Mittelfranken (BY)) LFZ.: Cessna 172R Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug nicht beschädigt Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU	Schwere Störung eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: verschiedene Betriebsarten - unbekannt/nicht gemeldet Eine E145 rollte auf dem TWY "F" mit Freigabe zur Halteposition 10, während auf dem gleichen TWY die C172 mit Freigabe in Richtung 10 landete. Beide Flugzeuge hielten auf dem TWY an. Der Abstand betrug ca. 550 m. Aktenzeichen: 5X009-2/05 Weitere Information auf Seite 6
01.04.2005 1827 Uhr (MESZ) Ort: Bitburg (Trier (RHPF)) LFZ.: Amateurbau HB207 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 - Versuchs-, Forschungs-, Erprobungsflug Bei einem Durchstartmanöver geriet das Flugzeug in einen überzogenen Flugzustand, kippte zur Seite ab und prallte am Ende der Landebahn auf den Boden. Aktenzeichen: 3X021-0/05
06.04.2005 1050 Uhr (MESZ) Ort: Dinslaken-Schw.H. (Düsseldorf (NRW)) LFZ.: Piper 28161 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: Ausbildungs-/Überprüfungsflüge - Alleinflüge - unter Aufsicht Während des Aufsetzens brach das Flugzeug aus, durchschlug den Flugplatzzaun und kam außerhalb des Flugplatzgeländes zum Stillstand. Aktenzeichen: 3X023-0/05
16.04.2005 Uhrzeit unbek. () Ort: Hilders-Brand (Kassel (HE)) LFZ.: Amateurbau Glasair II 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 Wiederstart von einem Notlandegelände geriet das Flugzeug in eine unkontrollierte Fluglage, kippte nach links ab und berührte mit dem Tragflügel den Boden. Dabei kam es zu einem Ringelpiez, bei dem das Fahrwerk abbrach. Aktenzeichen: 3X026-0/05
23.04.2005 1015 Uhr (MESZ) Ort: Bologna (Italien) LFZ.: Beech F33A 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: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Da die Beech F33A ohne Freigabe auf die Landebahn rollte, musste die MD82 durchstarten. Aktenzeichen: 8X001-0/05
23.04.2005 1300 Uhr (MESZ) Ort: Rochedolombe (Frankreich) LFZ.: Robin R3000/160 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 1 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 1 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug zerstört Untersuchung durch ausländische Behörde	Unfall eines deutschen Lfz. im Ausland mit tödlich Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug In schlechtem Wetter kam es zur Hindernisberührung. Näheres ist noch nicht bekannt. Aktenzeichen: 4X013-0/05

Flugzeug bis 2 000 kg (Fortsetzung)

23.04.2005 1736 Uhr (MESZ) Ort: Steinfeld (Schleswig-Holstein) LFZ.: Reims Avion F150L 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 schwer beschädigt kein Eintrag	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit tödlich Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Im Reiseflug von Gütin nach Lübeck meldete der Pilot über Funk Triebwerksprobleme. Bei der daraufhin eingeleiteten Notlandung berührte das Flugzeug die Baumkronen der letzten Baumreihe eines Waldes und stürzte an der Waldgrenze senkrecht zu Boden. Aktenzeichen: 3X028-0/05 Weitere Information auf Seite 13
23.04.2005 1224 Uhr (MESZ) Ort: Straelen (Düsseldorf (NRW)) LFZ.: Siebel 223K1 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 1 schwer, 0 leicht Fluggäste: 1 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 Beim Kunstflug mit einem Fluggast löste sich nach einem Looping beim Übergang zu einem weiteren Looping der linke Tragflügel vom Flugzeug. Während der Pilot sich mit dem Fallschirm retten konnte, gelang dem Fluggast der Fallschirmsprung nicht. Aktenzeichen: 3X030-0/05 Weitere Information auf Seite 15
23.04.2005 1343 Uhr (MESZ) Ort: Moosburg a.d.Kippe (Oberbayern (BY)) LFZ.: Socata MS893E-D Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 1 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit schwer Verletzten Betriebsart: verschiedene Betriebsarten - Segelflugschlepp Nach einem Schleppflug wurde eine Notlandung wegen Kraftstoffmangels durchgeführt. Dabei verding sich das Schleppseil in einer Baumreihe und brachte das Flugzeug zum Absturz. Aktenzeichen: 3X031-0/05
24.04.2005 1158 Uhr (MESZ) Ort: Neustadt-Glewe (Mecklenburg-Vorpommern) LFZ.: Moravan Z42MU Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Im Endanflug fiel das Triebwerk aus. Bei der Landung auf einer Wiese ca. 1000 m vor der Schwelle geriet das Bugrad in ein Sumpfloch und knickte ab. Aktenzeichen: 3X033-0/05
26.04.2005 2030 Uhr (MESZ) Ort: Babenhausen (Darmstadt (HE)) LFZ.: Diamond Aircr. DA20-A1 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Kurz vor Erreichen des Zielflugplatzes setzte der Motor zeitweise aus. Bei der Notlandung auf einem Acker blieb das Fahrwerk im weichen Boden stecken und das Flugzeug kippte nach vorn. Aktenzeichen: 3X036-0/05
30.04.2005 1531 Uhr (MESZ) Ort: Klagenfurt (Österreich) LFZ.: Cessna T206H 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 Im Anfangssteigflug fiel das Triebwerk aus. Bei der Notlandung auf einem Acker überschlug sich das Flugzeug. Aktenzeichen: 4X014-0/05

Flugzeug bis 2 000 kg (Fortsetzung)

30.04.2005 1330 Uhr (MESZ)	Unfall eines deutschen Lfz. im Ausland ohne Verletzte
Ort: Wiener Neustadt (Österreich)	Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug
LFZ.: Piper 28RT201	Nach technischen Problemen mit dem elektrischen Bordnetz erfolgte eine Landung mit manuell ausgefahrenem Fahrwerk. Im Endanflug bekam das Flugzeug mit dem rechten Tragflügel Bodenberührung und verließ die Landebahn.
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: 4X015-0/05

Hubschrauber

11.04.2005 Uhrzeit unbek. ()	Schwere Störung eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte
Ort: Nördlingen (Schwaben (BY))	Betriebsart: verschiedene Betriebsarten - Polizeieinsatz
LFZ.: Eurocopter EC135-P2	Nach dem Absetzen einer Außenlast kam der Windenhaken beim Einfahren ins Pendeln und geriet dabei in die Hauptrotorkreisebene. Bei diesem Vorgang wurde ein Rotorblatt beschädigt und der Windenhaken verbogen.
Anzahl der verletzten Personen:	
Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht	
Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht	
Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht	
Hubschrauber leicht beschädigt	
Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU	Aktenzeichen: 7X004-0/05

Segelflugzeug

16.04.2005 1421 Uhr (MESZ)	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit tödlich Verletzten
Ort: Ursberg (Schwaben (BY))	Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug
LFZ.: Waggon u. Masch Phoebus C	Beim Kreisen in der Thermik kippte das Segelflugzeug ab und geriet ins Trudeln. Es fiel dabei in einen Wald und kollidierte mit einem 30 m hohen Baum. Das Luftfahrzeug brach auseinander und der Rumpf des Segelflugzeuges prallte auf den Boden.
Anzahl der verletzten Personen:	
Besatzung: 1 tödl., 0 schwer, 0 leicht	
Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht	
Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht	
Segelflugzeug zerstört	
Untersuchung durch Beauftragte der BFU	Aktenzeichen: 3X027-0/05
	Weitere Information auf Seite 17
24.04.2005 1618 Uhr (MESZ)	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte
Ort: Neu Wulmsdorf (Lüneburg (NI))	Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug
LFZ.: Eichelsdo. K8B	Das Segelflugzeug landete aufgrund fehlender Thermik nach dem Start auf den Baumkronen eines Wäldchens.
Anzahl der verletzten Personen:	
Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht	
Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht	
Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht	
Segelflugzeug schwer beschädigt	
Keine Untersuchung durch BFU	Aktenzeichen: 3X035-0/05

Segelflugzeug mit Hilfsantrieb

10.04.2005 1131 Uhr (MESZ)	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte
Ort: Chemnitz-Jahnsdorf (Sachsen)	Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug
LFZ.: HOAC HK36R	Bei der harten Landung des Luftfahrzeuges brach das Fahrwerk 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	
Segelflugzeug mit Hilfsantrieb schwer beschädigt	
Keine Untersuchung durch BFU	Aktenzeichen: 3X025-0/05

Reisemotorsegler

23.04.2005 1700 Uhr (MESZ) Ort: Vörden (Weser-Ems (NI))	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug
LFZ.: Stemme S10V 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	Beim Start berührte der linke Tragflügel Getreide eines benachbarten Feldes. Dabei kam es zu einer Drehung um die Hochachse mit anschließendem Aufsetzen im Getreidefeld. Aktenzeichen: 3X039-0/05

Heißluftballon

02.04.2005 2025 Uhr (MESZ) Ort: Langenleuba (Sachsen)	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit schwer Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug
LFZ.: Balony Kubicek BB30 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	Bei einer harten Landung des Ballones brach sich ein Passagier den Fuß. Aktenzeichen: 3X024-0/05
23.04.2005 2030 Uhr (MESZ) Ort: Salzgitter-Leben. (Braunschweig (NI))	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit schwer Verletzten Betriebsart: gewerbliche Flüge - Ausflugsverkehr - Personenbeförd. - Inland
LFZ.: Lindstrand LBL105A 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	Beim Aufsetzen des Ballones kippte der Korb um. Dabei zog sich ein Passagier einen Unterschenkelbruch zu. Aktenzeichen: 3X032-0/05
23.04.2005 1930 Uhr (MESZ) Ort: Alpen (Düsseldorf (NRW))	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit schwer Verletzten Betriebsart: gewerbliche Flüge - Ausflugsverkehr - Personenbeförd. - Inland
LFZ.: Lindstrand LBL105A Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 1 schwer, 1 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Heißluftballon nicht beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Beim Aufsetzen kippte der Ballonkorb um. Dabei erlitt ein Passagier eine Fraktur an der Schulter und ein anderer eine Prellung am Oberschenkel. Aktenzeichen: 3X034-0/05
23.04.2005 1940 Uhr (MESZ) Ort: Reichshof (Köln (NRW))	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit schwer Verletzten Betriebsart: gewerbliche Flüge - Ausflugsverkehr - Personenbeförd. - Inland
LFZ.: Thunder 2AX10-210 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	Bei der Landung des Ballones brach sich ein Passagier den Unterarm. Aktenzeichen: 3X037-0/05

Teil 2

Berichte

Identifikation

Art des Ereignisses:	Schwere Störung
Datum:	01. April 2005
Ort:	Flughafen Nürnberg
Luftfahrzeug:	Verkehrsflugzeug Flugzeug
Hersteller / Muster:	Embraer / EMB145 Cessna Aircraft Company / C172R
Personenschaden:	ohne Verletzte
Sachschaden:	Luftfahrzeuge nicht beschädigt
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen:	5X009-1-2/05

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Am 01.04.2005 kam es um 15:30 Uhr¹ auf dem Verkehrsflughafen Nürnberg während der Landung der C172R auf der Rollbahn F zum gleichzeitigen Aufrollen der E145 auf die Rollbahn. Beide Flugzeugführer sahen das jeweils andere Flugzeug unmittelbar darauf und stoppten. Der Abstand zwischen den beiden Flugzeugen betrug ca. 550 m.

Ein Hubschrauber, der sich beim Platzverkehrsleuten (PL) gemeldet hatte, war von diesem für eine Landung auf der Rollbahn F vorgesehen. Zuvor hatte er die Nutzung der Rollbahn F für diese Landung mit dem Rollverkehrsleuten (PB) koordiniert. Ca. zwei Minuten vor Erteilung der Landefreigabe an den Hubschrauber hatte die C172R den Einflug in die Kontrollzone gemeldet. Nach Erteilung der Landefreigabe an den Hubschrauber entschloss sich der PL die C172R ebenfalls auf der Rollbahn F landen zu lassen und holte hierfür die Zustimmung des Flugzeugführers ein. Der PL rief dem PB zu, dass

die C172R nach dem Hubschrauber ebenfalls auf der Rollbahn landen werde. Der Rollverkehrsleute hatte diesen Zuruf nicht wahrgenommen.

Zur gleichen Zeit bat die E145 um die Rollanweisung zur Startbahn 10. Der PB erteilte die Rollanweisung über die Rollbahn F zur Halteposition 10.

Die sich anbahnende Konfliktsituation wurde von beiden Lotsen nicht wahrgenommen. Erst nach dem Hinweis des Flugzeugführers der E145 realisierten sie die entstandene Situation.

Angaben zu Personen

Die Arbeitsplätze Platzverkehrsleute und Rollverkehrsleute waren mit entsprechend lizenzierten Flugverkehrsleuten besetzt.

Angaben zu den Luftfahrzeugen

Embraer EMB145

Die E145 ist ein Verkehrsflugzeug mit zwei Strahltriebwerken, die am Heck angeordnet sind. Das Flugzeug kann bis zu 50 Passagiere befördern.

Cessna C172R

Die C172R ist ein viersitziges Reiseflugzeug mit einem Kolbenantrieb.

Meteorologische Informationen

Um 15:20 Uhr wurden folgende Wetterbedingungen am Flughafen aufgezeichnet:

Wind aus 110° mit 7 Knoten, Sicht über 10 km, keine Bewölkung unter 5 000 Fuß.

Funkverkehr

Der Funkverkehr wurde aufgezeichnet und stand zur Auswertung zur Verfügung.

Angaben zum Flugplatz

Der Verkehrsflughafen Nürnberg verfügt über eine 2 700 m lange und 50 m breite Start- und Landebahn (S/L-Bahn). Die S/L-Bahn ist in Richtung 10 bzw. 280° ausgerichtet. Parallel zur S/L-Bahn befindet sich am westlichen Ende der Bahn eine 1 400 m lange Rollbahn F. Die Rollbahn F kann von leichten Luftfahrzeugen bis 2 000 kg für Starts und Landungen benutzt werden.

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

Zusätzliche Informationen

Für den Platzverkehrslotsen wäre es zwingend erforderlich gewesen, alle Landungen mit dem Rollverkehrslotsen zu koordinieren, denn

- a) der Rollverkehrslotse ist für die Belegung der Rollbahn F zuständig und
- b) in der Betriebsanweisung (BAO) FVK 17/03 ist festgelegt:

...

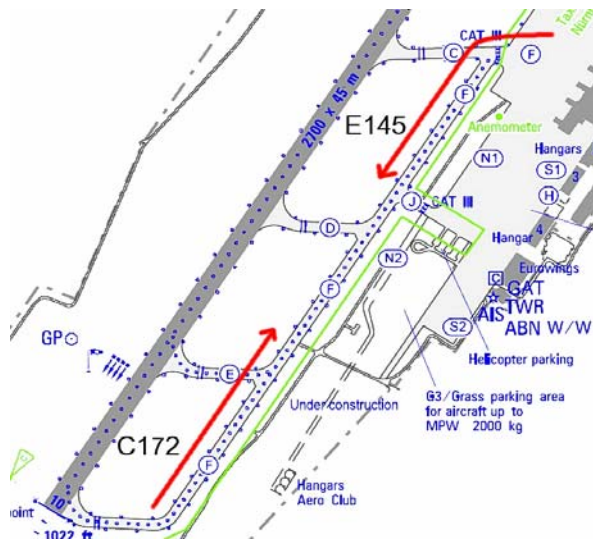
Starts und Landungen auf Rollbahn „F“

- 4.1 Von SR – SS dürfen Flugzeuge bis 2 000 kg MPW (zulässiges Höchstgewicht) und Hubschrauber der Wirbelschleppenkategorie „L“ auf Rollbahn „F“ gem. der folgenden Regelung starten und landen:

Starts in Richtung 28 und Landungen in Richtung 10, darüber hinaus sind Starts und Landungen von Hubschraubern in Richtung 10/28 möglich.

- 4.1.1 Für Starts und Landungen auf Rollbahn „F“ muss der Streifen (beiderseits 40 m) frei von Fahrzeugen, Luftfahrzeugen und anderen Hindernissen sein.

Im Luftfahrthandbuch der BRD ist veröffentlicht: „Nach Einholen einer vorherigen besonderen Erlaubnis der DFS-Platzkontrollstelle Nürnberg können leichte Luftfahrzeuge bis zu 2 000 kg MPW TWY F (verfügbare Länge 1 200 m) für Starts in Richtung 28 und Landungen in Richtung 10 benutzen“.



Landrichtung der C172R und Rollrichtung der E145 auf der Rollbahn F

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	23. April 2005
Ort:	Flughafen Stuttgart
Luftfahrzeug:	Verkehrsflugzeug
Hersteller / Muster:	Boeing / B737-300
Personenschaden:	eine Person leicht verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug schwer beschädigt
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen:	AX002-0/05

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Das Flugzeug kam mit 189 Passagieren und sieben Besatzungsmitgliedern an Bord aus Hurghada in Ägypten und sollte ursprünglich über Düsseldorf nach Stuttgart fliegen. Durch eine kurzfristige Flugplanänderung landete das Flugzeug jedoch zuerst in Stuttgart, um 100 Passagiere und Gepäck auszuladen. Während der Bodenstandzeit wurde das Flugzeug durch das Personal des Flughafens Stuttgart abgefertigt und für den Weiterflug nach Düsseldorf vorbereitet. An Bord befanden sich die verbliebenen 89 Passagiere mit ca. 1 860 kg Gepäck. Etwa gegen 07:40 Uhr¹ rollte das Flugzeug von der Parkposition 44 über den Rollweg „S“ zur Startbahn 25. Während des Rollvorganges fiel einigen Mitarbeitern des Flughafens die ungewöhnliche Lage des Flugzeuges auf. Das Rumpheck war näher am Boden als normalerweise und das Bugrad war nahezu vollständig ausgefedert.

Gegen 07:47 Uhr erhielt die Besatzung die Startfreigabe. Kurz nach dem Anrollen zum Start kippte das Flugzeug mit dem Heck auf die Bahn. Der verantwortliche Flugzeugführer drückte die Steuersäule nach vorn und zog die Leistungshebel zurück. Das Flugzeug kippte auf das Bugrad zurück, rollte aus und kam auf dem Rollweg „E“ zum Stehen.

Von dort wurde es auf die Parkposition 35 geschleppt. Die Passagiere verließen das Flugzeug über die Rolltreppe. Eine Flugbegleiterin war leicht verletzt worden.

Angaben zu Personen

Beide Flugzeugführer waren im Besitz gültiger Erlaubnisse und Berechtigungen.

Der verantwortliche Flugzeugführer war 55 Jahre alt und hatte ca. 12 000 Stunden Flugerfahrung, davon ca. 3 000 Stunden auf Boeing B737. Die Flugstunden innerhalb der letzten 90 Tage betragen 200 Stunden und innerhalb der letzten 24 Stunden vor dem Ereignis vier Stunden. Die Ruhephase vor dem Flug betrug 36 Stunden.

Der zweite Flugzeugführer war 46 Jahre alt und hatte ca. 5 200 Stunden Flugerfahrung, davon ca. 3 000 Stunden auf der Boeing B737. Die Flugstunden innerhalb der letzten 90 Tage betragen 180 Stunden und innerhalb der letzten 24 Stunden vor dem Ereignis vier Stunden. Die Ruhephase vor dem Flug betrug 96 Stunden.

Es gab keine medizinischen Einschränkungen.

Angaben zum Luftfahrzeug

Die Boeing B737-800 ist ein zweimotoriges Flugzeug mit 189 Sitzplätzen. Es wurde am 16. November 2001 in Dienst gestellt und hat die Seriennummer 30478. Das Flugzeug war ordnungsgemäß zugelassen.

Anhand des Beladenachweises (Computer-Loadsheets), war das Flugzeug mit 89 Passagieren besetzt, von denen 42 in der Sektion „A“, (Reihe 1 bis 15) und 47 in der Sektion „B“ (Reihe 16 bis 33) platziert werden sollten. Das gesamte Gepäck, ca. 1 860 kg, befand sich im hinteren Frachtraum drei.

Die Startmasse betrug 54 223 kg, der Schwerpunkt für den Start (MACTOW) war mit 18,3 % berechnet worden und lag damit im zulässigen Bereich. Die Trimmung der Höhenflosse (STABTO) betrug +6,51°.

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

Durch den Aufprall des Rumpfhecks auf die Startbahn, entstanden am Flugzeug erhebliche Strukturschäden im hinteren Rumpfbereich.



Beschädigungen an der Rumpfunterseite

Meteorologische Informationen

Zum Zeitpunkt des Ereignisses betrug die Sicht über 10 km, die Wolkenuntergrenze lag über 5 000 ft, der Wind wehte schwach aus westlicher Richtung. Temperatur und Taupunkt betragen 4 °C und 1 °C. Es gab keine besonderen Wettererscheinungen.

Funkverkehr

Der Funkverkehr wurde in englischer Sprache geführt. Es gab keine Verständigungsprobleme.

Angaben zum Flugplatz

Der Bezugspunkt des Flughafens Stuttgart liegt 1 276 ft hoch und hat die Koordinaten 48 41 32.56 N, 009 13 19.07 E. Der Flughafen verfügt über eine 3 345 m lange und 45 m breite Start- und Landebahn mit den Richtungen 074°/254°. Zwei parallele Rollwege „S“ und „N“ führen zur Startbahn 25 und münden in den Aufrollweg „A“.

Flugdatenaufzeichnung

Der Flugdatenschreiber (FDR) und der Cockpit-Voice-Recorder (CVR) wurden sichergestellt und bei der BFU in Braunschweig ausgewertet.

Bei dem Flugdatenschreiber handelt es sich um einen Honeywell SSFDR, P/N 980-4700-042, S/N 07822, mit 970 Parametern. Der CVR ist ebenfalls ein Honeywell SSCVR, P/N 980-6022-001, S/N 04652, mit einer Aufzeichnungsdauer von zwei Stunden.

Identifikation

Art des Ereignisses:	Schwere Störung
Datum:	18. April 2005
Ort:	Hof-Plauen
Luftfahrzeug:	Verkehrsflugzeug
Hersteller / Muster:	Bombardier / DHC-8-314
Personenschaden:	ohne Verletzte
Sachschaden:	leicht beschädigt
Drittschaden:	Flughafeneinrichtungen
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen:	5X010-0/05

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Am 18. April 2005 um 21:34 Uhr¹ landete die DHC-8 aus Frankfurt kommend mit 14 Passagieren und drei Besatzungsmitgliedern an Bord auf dem Flughafen Hof-Plauen. Es erfolgte ein durch Nürnberg-Radar geleiteter verkürzter Anflug auf die Landebahn 27. Nach Angaben der Besatzung war die Landebahn zu diesem Zeitpunkt bereits in Sicht und der Anflug erfolgte ohne Probleme. Während des Anfluges verstärkte sich der Regen und die Sichtverhältnisse wurden schlechter. Das Ausschweben des Flugzeuges war durch den starken Regen nach Angaben der Besatzung bereits beeinträchtigt. Nach dem Aufsetzen wurden zum Abbremsen beide Luftschauben auf negativen Schub gefahren. Nach Angaben der Flugzeugführer behinderte aufwirbelndes Wasser auf der Landebahn die Sicht. Durch das Fehlen der Mittellinienbefeuerung hatte die Besatzung keine Orientierung, um das Flugzeug in der Mitte der Landebahn zu halten. Das Flugzeug driftete nach links ab und geriet auf einer Länge von ca. 150 m mit dem linken Hauptfahrwerk in unbefestigtes Gelände. Dabei wurde eine Lampe der Landebahnrandbefeuerung und eine Begrenzungs Lampe des Rollweges „B“ zerstört. Am Flugzeug wurden zwei Reifen des linken Hauptfahrwerkes beschädigt. Insassen wurden nicht verletzt. Nach 150 m Rollstrecke kam das Flugzeug auf die Landebahn zurück und rollte mit eigener Kraft zum Abstellplatz.

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

Angaben zu Personen

Beide Luftfahrzeugführer waren im Besitz gültiger Erlaubnisse und Berechtigungen. Für beide Flugzeugführer begann der Dienst um 13:15 Uhr mit der Anfahrt zum Dienst nach Hof. Für den verantwortlichen Flugzeugführer war es der erste Flugdienst seit dem 31. März 2005. Der Co-Pilot hatte zuvor zwei Tage frei. Beide Flugzeugführer waren für Allwetterflugbedingungen nach Kategorie II (CAT II) lizenziert, für beide war es die zweite Landung an diesem Tag.

Der verantwortliche Luftfahrzeugführer hatte eine Gesamtflugerfahrung von ca. 5 300 Stunden, davon ca. 3 735 Stunden auf dem Störungsmuster. Die Flugzeit in den letzten 90 Tagen betrug 80:17 Stunden, in den letzten 24 Stunden 1:52 Stunden und am Ereignistag 1:52 Stunden. Es gab keine medizinischen Einschränkungen.

Die Gesamtflugerfahrung des Co-Piloten betrug ca. 9 000 Stunden, davon ca. 2 494 Stunden auf dem Muster. Die Flugstunden in den letzten 90 Tagen betragen 99:16 Stunden, in den letzten 24 Stunden 1:52 Stunden und am Ereignistag 1:52 Stunden. Durch eine medizinische Auflage war der Co-Pilot verpflichtet, eine Brille zu tragen sowie eine Ersatzbrille mit sich zu führen.

Angaben zum Luftfahrzeug

Bei dem Flugzeug handelt es sich um ein im Jahr 2000 gebautes, von zwei Propellerturbinen Pratt & Whitney PW 123B angetriebenes Verkehrsflugzeug mit der Seriennummer 544. Die aktuelle Landemasse betrug 15,4 t mit einem Schwerpunkt (MACLAW) von 28,94 %. Damit lagen die Werte innerhalb der zulässigen Grenzen. Die Betriebszeit betrug bis zum Ereigniszeitpunkt 10 494 Stunden bei 10 227 Landungen. Das Flugzeug ist für Allwetteranflüge nach Kategorie II (100 ft Wolkenuntergrenze und 300 m Sicht) zugelassen. Technische Mängel wurden nicht festgestellt.

Meteorologische Informationen

Zur Flugplanung stand der Besatzung das METAR vom 18.04.05, gültig von 15:00 UTC bis 00:00 UTC zur Verfügung. Dort wurde im Zeitraum von 16:00 UTC bis 19:00 UTC ein Wind aus 360° mit 6 kt angegeben sowie eine Sicht von 5 000 m mit einer Wolkenuntergrenze von 2 000 ft. Prognostiziert wurde eine zeitweilige Sichtverschlechterung im Zeitraum von 16:00 UTC bis 19:00 UTC auf 3 000 m mit Gewittern und Regenschauern sowie ein Absinken der Wolkenuntergrenze auf 900 ft.

Zum Zeitpunkt des Anfluges wurde der Besatzung vom Tower in Hof das aktuelle Wetter (ATIS C) ü-

bermittelt. Hier wurde eine Sicht von 3 000 m und eine Wolkenuntergrenze (SKT) von 700 ft mit starkem Regen angegeben.

Das Sichtmessgerät in der Nähe des Towers hatte zum Zeitpunkt der Landung eine Sicht von ca. 800 m gemessen.

Navigationshilfen

Für den Anflug auf die Landebahn 27 stand der Besatzung ein Instrumentenlandesystem (ILS) der Kategorie I (CAT I) mit der Kennung „IHOW“ zur Verfügung. Der Gleitwinkel betrug 3,5°. Am Flughafen war ein Entfernungsmessgerät (DME) mit der Kennung „HOD“ installiert. Auf der Gegenlandrichtung 09 befand sich ein ungerichtetes Funkfeuer (NDB) mit der Kennung „HOF“. Das gerichtete Funkfeuer (VOR) „BAY“ konnte ebenfalls genutzt werden. Für die Radarführung war „Nürnberg Radar“ zuständig.

Funkverkehr

Der Funkverkehr wurde in englischer Sprache geführt. Die Auswertung ergab keinen Hinweis auf Probleme beim Anflug und bei der Landung.

Angaben zum Flugplatz

Der Flughafen Hof-Plauen (EDQM) verfügt über eine 1 480 m lange und 30 m breite asphaltierte Start-

und Landebahn. Der Flughafenbezugspunkt liegt in einer Höhe von 1 959 ft und hat die Koordinaten N 50° 17' 19.81“, E 11° 51' 17.71“. Die Bezugshöhe der Schwelle 27 beträgt 1 896 ft, die Bahn fällt bis zur Schwelle 09 auf 1 858 ft ab. Die Landerichtung 27 verfügt über ein „High Intensity Approach Light System“, „High Intensity Runway Lights“, „Runway End Identification Lights“ sowie über eine optische Gleitwinkelanzeige (PAPI-L) mit 3,5° Gleitwinkel.

Flugdatenaufzeichnung

Der Flugdatenschreiber (FDR) und der Cockpit-Voice-Recorder (CVR) wurden sichergestellt und bei der BFU ausgewertet.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Das Flugzeug verließ die Landebahn mit dem linken Hauptfahrwerk etwa 60 m vor der Halbbahnmarkierung. Dabei wurde eine dort befindliche Lampe der Landebahnrandbefeuerung zerstört. Am Rollweg B kam das Flugzeug wieder zurück auf die Bahn. An der Einmündung des Rollweges B auf die Landebahn wurde eine Rollweg-Begrenzungsleuchte zerstört.



Rollspur des linken Hauptfahrwerks



Luftaufnahme der Landebahn 27 in Hof mit eingezeichneter Rollspur

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	23. April 2005
Ort:	nahe Barth
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Cessna / T 310 R
Personenschaden:	Flugzeugführer und Fluggast schwer verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug schwer beschädigt
Drittsschaden:	Flurschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen:	3X029-0/05

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Die Cessna 310 startete um 09:58 Uhr¹ in Altenburg zu einem privaten Reiseflug nach Barth. Im Anflug auf Barth, nach erstem Funkkontakt mit der Flugleitung, meldete der Flugzeugführer Fahrwerksprobleme. Zur Fahrwerkskontrolle überflog die Cessna den Flughafen Barth von Süden nach Norden. Der Flugleiter meldete nach der Sichtkontrolle, dass die Fahrwerkstore geschlossen seien. Die Cessna drehte nun in die Nordplatzrunde für einen tiefen Überflug auf die Piste 09, um das Fahrwerk kontrollieren zu lassen. Der Flugleiter bestätigte dem Flugzeugführer erneut, dass die Fahrwerkstore geschlossen seien. Nach Angaben des Flugleiters ging die Cessna am östlichen Bahnende plötzlich in einen kontinuierlichen Sinkflug über. Um 11:15 Uhr prallte das Flugzeug auf ein Getreidefeld ca. 4 km östlich des Flughafens.

Angaben zu Personen

Der 55-jährige Flugzeugführer war seit 2003 im Besitz einer Privatpilotenlizenz mit Beiblatt A. Er verfügte über eine Gesamtflugerfahrung von ca. 190 Stunden, davon 31:28 Stunden mit 113 Landungen auf dem Unfallmuster. In den letzten 90 Tagen war er 4:31 Stunden geflogen.

Angaben zum Luftfahrzeug

Die Cessna T310 R mit der Werknummer 0658 wurde 1976 gebaut und seitdem laut Bordbuch 2253 Stunden betrieben. Die letzte Jahresnachprüfung wurde im April 2005 durchgeführt.

Meteorologische Informationen

Zum Unfallzeitpunkt herrschten am Flughafen Barth Sichtwetterbedingungen (CAVOK). Der Wind kam aus 090° mit 10 Knoten.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Cessna berührte vor der ersten Bodenberührung mit der rechten Fläche drei Meter hohes Buschwerk. Ca. 100 m weiter erfolgte die zweite Bodenberührung. Nach einer Rutschstrecke von 280 m kam das Flugzeug zum Stillstand.

Beide Triebwerke wurden herausgerissen. Die Blätter beider Propeller waren in sich verdreht und nach hinten gebogen. Der Rumpfbogen, die Rumpfunterseite sowie die rechte Tragfläche waren schwer beschädigt. Die Leistungshebel befanden sich in Stellung „Vollgas“, die Hebel der Propellerverstellung in „kleine Steigung“. Das Fahrwerk war eingefahren, der Fahrwerkshebel befand sich in der Stellung „Ausfahren“. Alle Steuerflächen waren vorhanden und angeschlossen.

Brand

Es war kein Brand entstanden.

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	23. April 2005
Ort:	Steinfeld
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Reims Aviation / F150L
Personenschaden:	Pilot tödlich verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug schwer beschädigt
Drittschaden:	Flurschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch Polizei
Aktenzeichen:	3X028-0/05

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Im Reiseflug von Güttn nach Lübeck meldete der Pilot über Funk Triebwerksprobleme. Bei der daraufhin eingeleiteten Notlandung berührte das Flugzeug die Spitzen der letzten Baumreihe eines Waldes und stürzte um 17:36 Uhr¹ senkrecht an der Waldgrenze zu Boden. Der Pilot, einziger Insasse des Flugzeuges, wurde dabei tödlich verletzt.

Angaben zu Personen

Der 51-jährige Pilot hatte seit 1988 eine Erlaubnis als Privatpilot und war berechtigt, einmotorige Flugzeuge bis 2000 kg Höchstmasse zu fliegen. Nach den Unterlagen betrug seine Flugerfahrung ca. 846 Flugstunden, davon mehr als 100 Stunden auf dem geflogenen Muster.

Angaben zum Luftfahrzeug

Bei dem Flugzeug mit der Werknummer F15000735 des Herstellers Reims Aviation Cessna handelte es sich um einen einmotorigen abgestrebten Hochdecker in Ganzmetallbauweise mit nichteinziehbarem Fahrwerk in Bugradanordnung. Das Flugzeug war mit dem Triebwerk O-200-A des Herstellers Rolls-Royce ausgerüstet. Es hatte seit seiner Herstellung im Jahr 1971 eine Betriebszeit von 8729 Flugstunden erreicht. Die Nachprüfung erfolgte in jährlichen Abständen. In Verbindung mit der letzten Jahresnachprüfung wurde eine 200-Stunden-Kontrolle durchgeführt. Seit der letzten Jahresnachprüfung wurde das Flugzeug fünf Stunden geflogen.

Meteorologische Informationen

Nach Angaben der Luftaufsichtsstelle auf dem Flugplatz Lübeck-Blankensee war zum Zeitpunkt des Unfalles Tageslicht und der Wind kam mit einer Geschwindigkeit von 14 Knoten aus Nordost. Es herrschten uneingeschränkte Sichtwetterbedingungen.

Funkverkehr

Der Pilot stand mit dem Flugplatz Lübeck-Blankensee in Funkverbindung. Von dem Sprechfunkverkehr stellte die Deutsche Flugsicherung eine Tonbandumschrift zur Verfügung. In dem aufgezeichneten Gespräch äußerte der Pilot, dass möglicherweise zu wenig Kraftstoff vorhanden sei, der rechte Tank aber noch ein Viertel voll anzeige.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Notlandung war auf einem hügeligen etwa 800 m langen Rapsacker südlich von Steinfeld unweit der Bundesstrasse 75 zwischen Bad Oldesloe und Reinfield vorgesehen. Das Rapsfeld lag unmittelbar hinter einem bewaldeten Gelände. Die Unfallstelle befand sich direkt hinter der Waldgrenze. Neben der Unfallstelle wurden abgerissene Äste von den Baumkronen der letzten Baumreihe gefunden. Der Flugzeugrumpf war im vorderen Bereich stark gestaucht und am Heck nach links abgeknickt. Der linke Tragflügel und das Höhenleitwerk wiesen Spuren von Ast- und Baumberührungen auf. Die Landeklappen waren auf 40° ausgefahren.

Ein Auslitern des Restkraftstoffs der beiden Tragflügeltanks ergab eine Menge von 0,25 Liter für den rechten Tank und 6 Liter für den linken. Für den rechten Tank zeigte die Anzeige ein Viertel voll an. Bei der Überprüfung wurde festgestellt, dass der Schwimmerhebel des rechten Tanksensors verbogen war. Der Sensor erreichte seine Nullstellung nicht.

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



Die Situation an der Unfallstelle

Brand

Es war kein Brand entstanden.

Identifikation

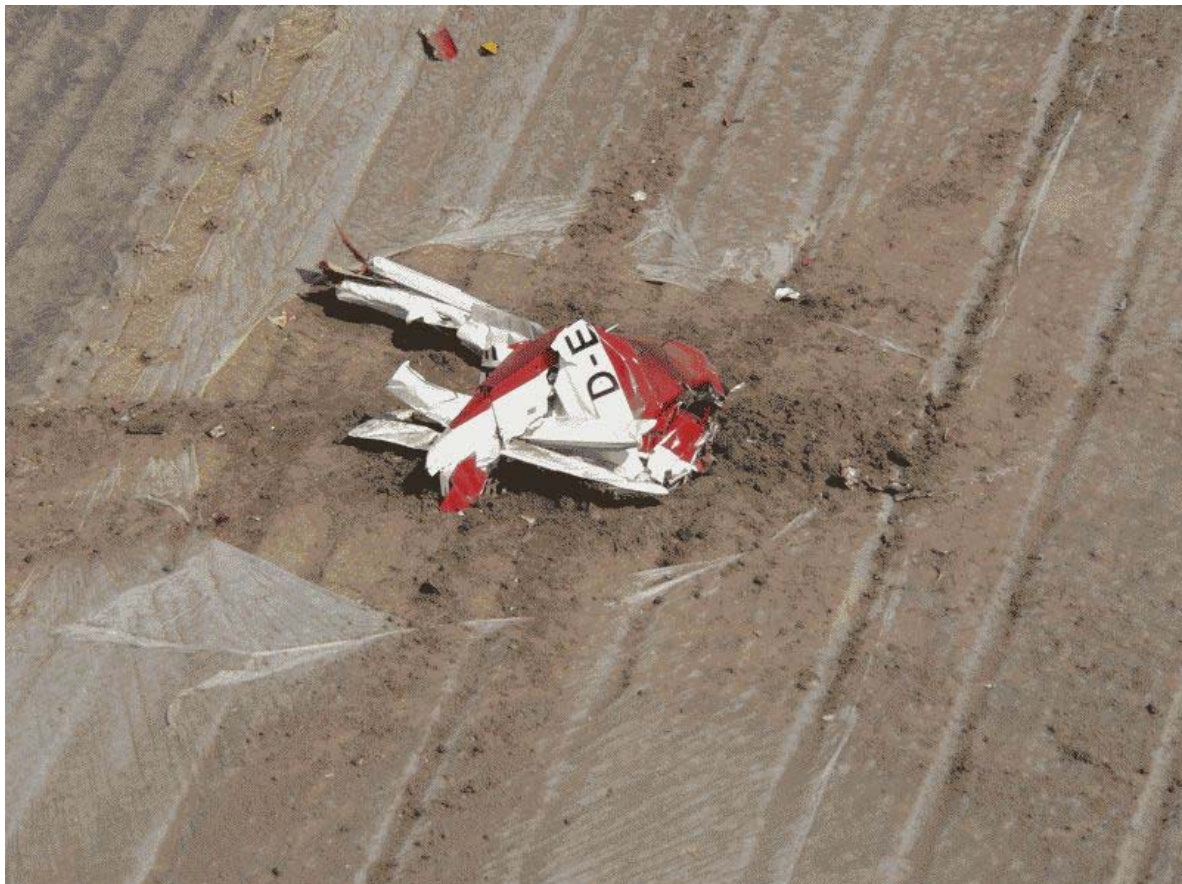
Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	23. April 2005
Ort:	Straelen
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Siebel ATG / Siat 223 K 1
Personenschaden:	Pilot schwer verletzt, Fluggast tödlich verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittschaden:	Flurschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen:	3X030-0/05

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Das mit dem Piloten und einem Fluggast besetzte Flugzeug war um 10:16 Uhr¹ vom Verkehrslandeplatz Grefrath-Niershorst zur Durchführung von Kunstflug gestartet. Beide Insassen hatten Fallschirme angelegt. Als das Flugzeug nach acht Minuten Flugzeit das vorgesehene Gebiet erreicht hatte, begann der Pilot in einer Flughöhe von ca. 4000 ft wie geplant sein Kunstflugprogramm.

Nach einer Videoaufzeichnung und den Beobachtungen von Zeugen löste sich nach einem Looping beim Übergang zu einem weiteren Looping der linke Tragflügel vom Flugzeug. Die Flugzeugzelle und der linke Tragflügel schlugen in einem Abstand von 1,2 Kilometer auf einem freien Acker auf. Während der Pilot sich mit Fallschirm retten konnte, gelang dem Fluggast der Fallschirmabsprung nicht.



Hauptwrack

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

Angaben zu Personen

Der 56-jährige Pilot hatte seit 1978 eine Erlaubnis als Privatflugzeugführer (PPL-A) und war berechtigt, einmotorige Landflugzeuge zu fliegen. Nach den Unterlagen betrug seine Flugerfahrung ca. 4000 Flugstunden, davon hatte er 400 Stunden Kunstflug und ca. 250 Stunden auf dem verunfallten Muster geflogen.

Angaben zum Luftfahrzeug

Bei dem Flugzeug mit der Werknummer 018 des Herstellers Siebel ATG Donauwörth handelte es sich um einem einmotorigen freitragenden Tiefdecker in Ganzmetallbauweise mit nichteinziehbarem Fahrwerk in Bugrad-Anordnung. Das Flugzeug war mit dem Triebwerk AIO-360 des Herstellers Lycoming ausgerüstet und in der Standardklasse als Normal-, Nutz- und Kunstflugzeug zugelassen. Seit seiner Herstellung im Jahr 1968 wurde es 2715 Stunden betrieben, davon 817 Stunden seit der letzten Grundüberholung.

Die Nachprüfung erfolgte in jährlichen Abständen. Seit der letzten Jahresnachprüfung wurde das Flugzeug 36 Stunden geflogen. In Verbindung mit der Jahresnachprüfung wurde eine 100-Stunden-Kontrolle durchgeführt.

Meteorologische Informationen

Der Wind kam mit 2 bis 7 Knoten aus östlicher Richtung. Die Temperatur betrug 20 °C. Bei wolkenlosem Himmel war die allgemeine Sicht im Gebiet der Unfallstelle unbegrenzt.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle lag östlich der Bundesstraße 221 in der Nähe der Ortschaft Straelen. Das Hauptwrack war auf einem folienbedeckten Acker aufgeschlagen. Im Umfeld der Aufschlagstelle lagen kleinere Flugzeugteile. Bodenspuren waren nicht vorhanden. Es roch stark nach Kraftstoff. Das Flugzeugwrack war stark gestaucht. Bis auf den linken Tragflügel waren alle Ruder und Klappen vorhanden.

650 m nördlich des Hauptwracks wurde ein großes Stück der Haubenverglasung gefunden. Der linke Tragflügel lag in Rückenlage 1,2 km nördlich des Hauptwracks auf einem Rapsfeld. Auch an diesem Teil waren das Querruder und die Landeklappen vorhanden. An der Tragflügelwurzel im Übergang zum Rumpf waren der Hauptholm und der hintere Beschlag gebrochen.

Brand

Es war kein Brand entstanden.

Zusätzliche Informationen

Das Wrack wurde zur weiteren Untersuchung zur BFU nach Braunschweig gebracht.



Bruchstelle am Hauptholm des linken Tragflügels

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	16. April 2005
Ort:	Flugplatz Thannhausen
Luftfahrzeug:	Segelflugzeug
Hersteller / Muster:	Waggon u. Maschinenbau AG Donauwörth / Phöbus C
Personenschaden:	Segelflugzeugführer tödlich verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittschaden:	geringer Flurschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen:	3X027-0/05

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Um 11:50 Uhr¹ startete das Segelflugzeug am Flugplatz Thannhausen in Richtung 08 im Windenstart zu einem Thermikflug. Südwestlich des Flugplatzes versuchte der Segelflugzeugführer an einem bewaldeten Berghang Höhe zu gewinnen. Nach ca. einer halben Stunde Flugzeit wurde beobachtet, dass das Segelflugzeug aus einer Flughöhe von 100–150 m abkippte und fast senkrecht in den Baumbestand des Berghanges stürzte. Durch den Aufprall in der Baumkrone einer ca. 30 m hohen Eiche wurde das Segelflugzeug in zwei Teile gerissen. Die Tragflächen und Teile der Rumpfoberseite blieben im Baum hängen und der Rumpf mit Cockpit prallte in Rückenlage auf den steilen Abhang. Der Segelflugzeugführer wurde dabei tödlich verletzt.

Angaben zu Personen

Der Segelflugzeugführer war seit dem 11.07.2003 im Besitz eines in Österreich ausgestellten Luftfahrerscheins für Segelflugzeuge. Zum Fliegen musste der Segelflugzeugführer eine Brille oder Kontaktlinsen tragen. Er besaß eine Flugerfahrung von ca. 130 Stunden. Auf dem Unfallmuster hatte er ca. 27 Stunden geflogen. In den letzten 90 Tagen erfolgten 6 Starts mit einer Flugzeit von 4:09 Stunden.

Angaben zum Luftfahrzeug

Das Muster Phöbus C ist ein einsitziger freitragender Schulterdecker in GFK-Balsa-Bauweise. Das Segelflugzeug war im Privatbesitz des Piloten und ordnungsgemäß zum Betrieb zugelassen. Es hatte eine Gesamtbetriebszeit von 2337 Stunden. Die letzte Jahresnachprüfung fand im Februar 2005 statt.

Meteorologische Informationen

Zur Unfallzeit herrschten gute Sichtflugbedingungen mit 6/8-Bewölkung in 4500 ft. Der Wind kam aus Richtungen um 80° mit ca. 13 kt. Es lagen keine meteorologischen Besonderheiten vor.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle lag in einem bewaldeten Hanggelände östlich des Flugplatzes Thannhausen. Alle Wrackteile des Segelflugzeuges wurden im Umkreis von ca. 40 m an der Unfallstelle gefunden. Das Fahrwerk war eingefahren.

Bei der technischen Untersuchung vor Ort konnten keine Hinweise auf ein technisches Versagen am Luftfahrzeug gefunden werden. Alle Brüche der Steuerungseinrichtung konnten dem Aufprall in der Baumkrone oder dem Aufprall auf dem Boden zugeordnet werden.

Zusätzliche Informationen

An der Unfallstelle wurde keine Brille gefunden. Bei der Obduktion wurde festgestellt, dass der Segelflugzeugführer beim Flug keine Kontaktlinsen getragen hatte. Anzeichen für eine gesundheitliche Beeinträchtigung wurden nicht gefunden.

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	14.01.04	Stephanshausen	Aerostar / YAK 52	CX001-0/04	Mrz 2005
2	03.12.03	Leipzig/Halle	Piper Aircraft Corp. / PA 42-720	7X007-0/03	Mrz 2005
3	17.12.02	nahe Hahn	Cessna / 414A	3X272-0/02	Dez 2004
4	20.10.02	Waldenburg-Sailach (BW)	Christen Industries / Pitts S-2B	3X260-0/02	Nov 2004
5	11.07.03	Dresden	Bombardier CL 600-2B19 / HOAC-Austria DV20 Katana	5X006-1-2/03	Okt 2004
6	29.09.02	Basel / Stuttgart	Cessna C551	3X242-0/02	Okt 2004
7	11.04.02	Flensburg	UL : Aerospool / Dynamic WT-9	3X046-0/02	Sep 2004
8	26.09.03	Anklam	Schröder / Fire G	3X218-0/03	Aug 2004
9	20.07.03	Preußisch Oldendorf (NRW)	Schröder / Fire G	3X165-0/03	Aug 2004
10	03.12.02	nahe München	Airbus Industrie / A300-600	5X011-0/02	Aug 2004