

Bulletin

April 2006

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: 01.04.2006 - 30.04.2006

Flugzeug über 20 000 kg

17.04.2006 0530 Uhr (UTC) Ort: en route (unbekannt/nicht gemeldet)	Schwere Störung eines deutschen Lfz. im Ausland ohne Verletzte Betriebsart: Luftfahrtunternehmen Linienverkehr - Personenbeförd. - internat.
LFZ.: Boeing B747-430 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	Ungefähr drei Stunden nach dem Start konnte der Flugkapitän seine Funktion aufgrund eines Magen-Darm-Katarrhs nicht mehr ausüben. Er übertrug dem Co-Piloten sämtliche Cockpitaufgaben einschließlich der Landung. Aktenzeichen: 6X007-0/06
19.04.2006 Uhrzeit unbek. () Ort: Düsseldorf (Düsseldorf (NRW))	Störung eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: Luftfahrtunternehmen Linienverkehr - Personenbeförderung - Inland
LFZ.: Boeing B737-300 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	Im Anflug auf Düsseldorf kam es zweimal kurz hintereinander jeweils für 2-3 Sekunden zum Stromausfall. Aktenzeichen: PX005-0/06

Flugzeug über 2 000 kg - 5 700 kg

26.04.2006 1131 Uhr (UTC) Ort: Grottaglie (Italien)	Unfall eines deutschen Lfz. im Ausland ohne Verletzte Betriebsart: verschiedene Betriebsarten - unbekannt/nicht gemeldet
LFZ.: Beech B60 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	Der Pilot kehrte wegen Fahrwerksproblemen zum Abflugplatz zurück. Bei der Landung knickte das rechte Hauptfahrwerk ein und das Flugzeug kam von der Bahn ab. Aktenzeichen: 4X009-0/06

Flugzeug bis 2 000 kg

14.04.2006 1230 Uhr (MESZ) Ort: Eggersdorf (Brandenburg)	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit leicht Verletzten Betriebsart: verschiedene Betriebsarten - Segelflugschlepp
LFZ.: PZL-Warschau PZL104 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 2 leicht Flugzeug nicht beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Während des Flugzeugschleppstarts wies der Schleppflugzeugführer den Segelflugzeugführer in ca. 80 m Höhe an, auszuklinken. Das Segelflugzeug erreichte das Segelfluggelände nicht mehr und stürzte in einen Wald. Das Schleppflugzeug landete auf dem Flugplatz. Aktenzeichen: 3X016-1/06

Flugzeug bis 2 000 kg (Fortsetzung)

17.04.2006 1210 Uhr (MESZ) Ort: Ganderkesee (Weser-Ems (NI)) LFZ.: Cessna 172RG 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 Versuch den Motor anzulassen, setzte sich das Flugzeug plötzlich in Bewegung, berührte einen Baum und rollte gegen eine Mauer. Aktenzeichen: 3X018-0/06
20.04.2006 1014 Uhr (MESZ) Ort: Westerstede-Felde (Weser-Ems (NI)) LFZ.: Piper 28140 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 Mitarbeiter der BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit tödlich Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Nach dem Start flog der Flugzeugführer in niedrige Bewölkung ein. Der weitere Flugverlauf erfolgte im Nahbereich östlich des Startflugplatzes in niedriger Höhe mit unterschiedlichen Steuerkursen. Das Flugzeug bekam Baumberührung und stürzte auf einen Acker. Aktenzeichen: 3X017-0/06
21.04.2006 1555 Uhr (MESZ) Ort: St. Peter-Ording (Schleswig-Holstein) 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 Nach dem Aufsetzen rollte das Flugzeug über das Ende der Landebahn 07 hinaus und prallte gegen eine Grabenwand. Aktenzeichen: 3X019-0/06
28.04.2006 2100 Uhr (MESZ) Ort: Magdeburg (Sachsen-Anhalt) LFZ.: Cirrus Design SR20 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 ausländischen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Bei der Landung kam das Flugzeug von der Landebahn ab und kollidierte mit der Anflugbefeuerung. Aktenzeichen: CX005-0/06
29.04.2006 0946 Uhr (MESZ) Ort: Aachen-Merzbrück (Köln (NRW)) LFZ.: Diamond Aircr. DA40 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 Übergang zum Reiseflug kam es zur einer Triebwerkstörung. Bei der anschließenden Landung auf einem Feld überrollte das Flugzeug einen Feldweg. Dabei riss das Bugfahrwerk ab und der Propeller berührte den Boden. Aktenzeichen: 3X021-0/06

Segelflugzeug

02.04.2006 1215 Uhr (UTC) Ort: Susa (Italien) LFZ.: R-Schneider LS8-18 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 Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Ausland mit tödlich Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Während des Thermiksegelfluges im Gebirge prallte das Segelflugzeug gegen einen Berg. Aktenzeichen: 4X005-0/06
--	--

Segelflugzeug (Fortsetzung)

08.04.2006 1500 Uhr (MESZ) Ort: Greding (Mittelfranken (BY)) LFZ.: Schleicher ASW24 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 1 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug zerstört Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit schwer Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Im Queranflug kam das Segelflugzeug zu kurz und berührte Bäume. Aktenzeichen: 3X014-0/06
14.04.2006 1230 Uhr (MESZ) Ort: Eggersdorf (Brandenburg) LFZ.: Scheibe BF4 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 2 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug zerstört Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit leicht Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Während des Flugzeugschleppstarts wies der Schleppflugzeugführer den Segelflugzeugführer in ca. 80 m Höhe an, auszuklinken. Das Segelflugzeug erreichte das Segelfluggelände nicht und stürzte in einen Wald. Aktenzeichen: 3X016-2/06
22.04.2006 1613 Uhr (MESZ) Ort: Heppenheim (Darmstadt (HE)) LFZ.: Schempp Nimb3 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 1 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit leicht Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Beim Flugzeugschleppstart öffnete sich die Haube des Segelflugzeuges. Im Anschluss an einen wellenförmigen Endanflug kam es zu einem harten Aufsetzen, bei dem beide Tragflügel abbrachen. Aktenzeichen: 3X020-0/06
30.04.2006 1400 Uhr (MESZ) Ort: Mannheim-Neuosth. (Karlsruhe (BW)) LFZ.: Grob AST-CS Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: Ausbildungs-/Überprüfungsflüge - Alleinflüge - unter Aufsicht Der Flugschüler klinkte das Windenseil in 10-15 m Höhe aus, leitete einen starken Sinkflug ein und setzte hart auf dem Boden auf. Aktenzeichen: 3X026-0/06

Segelflugzeug mit Hilfsantrieb

14.04.2006 1500 Uhr (MESZ) Ort: La Motte du Caire (Frankreich) LFZ.: Glaser DG600M Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 1 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug mit Hilfsantrieb zerstört Untersuchung durch ausländische Behörde	Unfall eines deutschen Lfz. im Ausland mit tödlich Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Das Segelflugzeug prallte nach mehreren Trudelumdrungen in bergigem Gelände auf. Aktenzeichen: 4X006-0/06
14.04.2006 1215 Uhr (MEZ) Ort: Köttschach-Mauthen (Österreich) LFZ.: Schempp Nimb4M Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 1 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug mit Hilfsantrieb zerstört Untersuchung durch ausländische Behörde	Unfall eines deutschen Lfz. im Ausland mit tödlich Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Das vermisste Segelflugzeug wurde am 17.04.2006 in alpinem, bewaldetem Gelände aufgefunden. Näheres über den Unfallhergang ist noch nicht bekannt. Aktenzeichen: 4X007-0/06

Reisemotorsegler

03.04.2006 1140 Uhr (MESZ) Ort: Stade (Lüneburg (NI)) LFZ.: Scheibe SF25C Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Reisemotorsegler schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Der Motorsegler sackte bei der Landung aus geringer Höhe durch und setzte hart auf, sodass u.a. der Rumpf beschädigt wurde. Aktenzeichen: 3X013-0/06
15.04.2006 1600 Uhr (MESZ) Ort: Walldürn (Karlsruhe (BW)) LFZ.: Sportavia RF5 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 zerstört Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Der Motorsegler kippte im Anfangssteigflug zur Seite ab und prallte neben der Landebahn auf. Aktenzeichen: 3X015-0/06

Teil 2

Berichte

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	20. April 2006
Ort:	Linswege
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Piper / PA 28-140
Personenschaden:	Pilot tödlich verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittsschaden:	Flurschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen:	3X017-0/06

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Das mit einem Piloten besetzte Flugzeug war um 10:04 Uhr¹ vom Sonderlandeplatz Westerstede-Felde in Richtung 07 zu einem VFR-Flug nach Leer-Papenburg gestartet. Zeugen beobachteten, dass das Flugzeug nach dem Start in tief hängende Wolken einflog. Der Flug fand sowohl außerhalb als auch innerhalb der niedrigen Bewölkung statt. Die von der Deutschen Flugsicherungs GmbH (DFS) aufgezeichneten Radardaten zeigen eine Flugspur, die zwischen den Ortslagen Linswege und Grafenfeld hin und her führt. Nach einer Flugdauer von zehn Minuten berührte das Flugzeug in 3,3 km Entfernung vom Flugplatz in Verlängerung der Startbahn 07 Bäume und stürzte auf einen angrenzenden Acker. Dabei wurde das Flugzeug zerstört und der Pilot getötet.



Blick in Flugrichtung

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

Angaben zu Personen

Der 49-jährige Pilot hatte seit 2005 eine Lizenz für Privatpiloten (Flugzeug), ausgestellt nach den Regelungen JAR-FCL deutsch, und war berechtigt einmotorige Landflugzeuge zu fliegen. Nach den Unterlagen betrug seine Gesamtflugerfahrung ca. 80 Flugstunden, davon hatte er ca. 25 Stunden auf dem verunfallten Flugzeug geflogen.

Angaben zum Luftfahrzeug

Bei dem Flugzeug Piper PA 28-140 mit der Werknummer 28-26874 des Herstellers Piper Aircraft Corporation handelte es sich um einen einmotorigen freitragenden Tiefdecker in Ganzmetallbauweise mit nichteinziehbarem Fahrwerk in Bugrad-Anordnung. Das Flugzeug war mit dem Triebwerk O-320 E2A des Herstellers Lycoming ausgerüstet und in der Standardklasse als Normalflugzeug zugelassen. Seit seiner Herstellung im Jahr 1970 wurde es 3128 Stunden betrieben.

Die Nachprüfung erfolgte in jährlichen Abständen. Seit der letzten Jahresnachprüfung am 10. Februar 2006 wurde das Flugzeug 28 Stunden geflogen. In Verbindung mit der Jahresnachprüfung wurde eine 50-Stunden-Kontrolle durchgeführt.

Meteorologische Informationen

Für das Luftfahrzeug wurde bei den Luftfahrtberatungszentralen des Deutschen Wetterdienstes (DWD) keine individuelle Flugwetterberatung für einen VFR-Flug von Westerstede nach Leer eingeholt. Nach Zeugenaussagen hat der Pilot das Selfbriefing-System des DWD (pc_met) zur Wetterinformation genutzt.

Am 20.04.2006 lag der Norden Deutschlands im Einflussbereich einer schwach ausgeprägten Kaltfront, die sich von der Ostsee über Schleswig-Holstein hinweg westwärts erstreckte. Im Zusammenhang mit einem kleinräumigen Tiefdruckgebiet mit Kern über den Britischen Inseln wurde die Kaltfront über dem Fluggebiet nahezu stationär.

In der Vorhersage für die Allgemeine Luftfahrt (GAFOR, Bereich Nord), gültig für den Zeitraum von 08:00 bis 14:00 Uhr, wurde o.g. Wetterentwicklung vorhergesagt. Zusätzlich erfolgte ein Hinweis auf „tiefe Stratus-Bewölkung“. Das GAFOR-Gebiet 05 war für den Zeitraum von 08:00 bis 10:00 Uhr mit M8, für den Zeitraum von 10:00 bis 12:00 Uhr mit M5 eingestuft.

In der relevanten Gebietswettervorhersage (GAMET) wurden für den Nordwestteil des Fluginformationsgebietes Bremen feuchter Dunst (BR) bzw. Regen (RA) sowie eine horizontale Sichtweite am Boden von 4 km vorhergesagt. Zusätzlich erfolgte ein Hinweis auf durchbrochene (BKN) Bewölkung mit Wol-

kenuntergrenzen zwischen 400 ft über Grund (AGL) und 800 ft AGL.

Im Unfallgebiet wurde um 10:00 Uhr eine Wolkenuntergrenze 7 bis 8 Achtel Stratus zwischen 800 ft AGL und 1000 ft AGL beobachtet. Darunter befanden sich stellenweise 3 bis 7 Achtel Stratus mit Wolkenuntergrenzen zwischen 300 ft AGL und 500 ft AGL. Dabei wurden vorherrschend horizontale Sichtweiten am Boden zwischen 2 km und 7 km beobachtet. Diese Angaben wurden durch die Wettermeldestellen Oldenburg, Emden, Wittmund und Jever bestätigt.

Der Polizeihubschrauber der Hubschrauberstaffel aus Hannover, der zur Unfallstelle gerufen wurde, musste aufgrund der Wetterverhältnisse seinen Flug in das Unfallgebiet abbrechen. Der Hubschrauber flog gegen 11:00 Uhr entlang der Autobahn von Oldenburg Richtung Westerstede. Nach Aussage des Piloten herrschte im Bereich Westerstede zu diesem Zeitpunkt eine Sichtweite von ca. 1,5 km und die Wolkenuntergrenze lag zwischen 200 ft AGL und 400 ft AGL.

Funkverkehr

Zwischen dem Flugzeug und dem Turm des Flugplatzes Westerstede-Felde bestand bis kurz vor dem Absturz Funkkontakt. Der Funksprechverkehr wurde nicht aufgezeichnet.

Angaben zum Flugplatz

Der Sonderlandeplatz Westerstede-Felde hat eine Start-/Landebahn aus Asphalt mit einer Länge von 570 Metern, die Ausrichtung ist 066° / 246°.

Flugdatenaufzeichnung

Das Flugzeug wurde als primäres Radarziel erfasst und die Daten wurden aufgezeichnet.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle lag östlich der Landesstraße L815 in Verlängerung der Straße „Am Grafenfeld“ 5,5 km nordöstlich der Stadt Westerstede.

Das Hauptwrack lag direkt neben dem Feldweg (östlicher Wegrand) der sich an die Straße „Am Grafenfeld“ anschließt.

Beide Tragflächenenden mit den dazugehörigen Querrudern wurden bei den ersten Baumberührungen abgerissen und lagen 70 m in südlicher Richtung vom Hauptwrack entfernt. Der Fundort der Tragflächenenden befand sich in Flugrichtung gesehen hinter der Baumreihe, mit der das Flugzeug Berührung hatte. In 8,30 m Entfernung von der Baumreihe fanden sich Spuren der ersten Bodenberührung. Der abgerissene Propeller wurde 14,70 m von der Baumreihe entfernt 30 cm tief im Erdreich gefunden. In dem Bereich zwischen der Baumreihe

und dem Hauptwrack waren zahlreiche kleinere Wrackteile verteilt und es hatte sich dort auch der Treibstoff aus den aufgerissenen Flächentanks entleert. Am Hauptwrack selbst befanden sich das Leitwerk mit den dazugehörigen Steuerflächen und die Tragflächenstummel mit den Landeklappen. Die Landeklappen waren eingefahren. Alle an der Unfallstelle gefundenen Wrackteile waren komplett.

Brand

Nach dem Aufschlag gerieten Kraftstoffreste in der Kraftstoffanlage am Motor in Brand. Der Brand wurde mit Hilfe eines Pulverlöschers durch die Feuerwehr gelöscht. Der durch Brand verursachte Schaden war gering.

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

Nr.	Datum	Ort	Luftfahrzeug(e)	Aktenzeichen	Berichtsmonat
1	25.07.2003	Heppenheim	Schempp-Hirth / Duo-Discus	3X164-0/03	April 2006
2	02.06.2005	Frankfurt-Sindlingen	Lindstrand / LBL HS 110	CX003-0/05	April 2006
3	28.10.2003	Zürich (CH)	Piper / PA42	4X040-0/03	März 2006
4	07.09.2004	Schoppenau (A)	Piper / PA28-181	4X038-0/04	März 2006
5	03.09.2003	nahe Malvaglia (CH)	Mooney / M20J	4X034-0/03	März 2006
6	06.08.2003	La Vera (E)	Bell / 206L-3	4X025-0/03	Februar 2006
7	17.08.2002	Oberreichenbach	Reims Aviation F182P / Schempp-Hirth Ventus CT	3X195-1-2/02	Februar 2006
8	27.06.2003	near Bilbao (E)	Socata / TB20	4X015-0/03	Februar 2006
9	16.05.2005	Borkenberge	S.A.N. / Jodel DR 1050 Ambassadeur	3X054-0/05	Januar 2006
10	14.02.2002	Zernezh (CH)	Beech / 300 LW	4X004-0/02	Januar 2006