

Bulletin

Juni 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

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: 01.06.2006 - 30.06.2006

Flugzeug über 20 000 kg

04.06.2006 1335 Uhr (UTC) Ort: en route (Oberbayern (BY)) LFZ.: Airbus Ind. A320-211 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	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: Luftfahrtunternehmen Linienverkehr - Personenbeförd. - internat. Beim Einfliegen in eine Wolkendecke in FL110 traten kurzzeitig heftige Turbulenzen auf. Ein Flugbegleiter wurde in der hinteren Galley auf den Boden geschleudert und brach sich ein Bein. Aktenzeichen: 1X003-0/06
08.06.2006 0617 Uhr (MESZ) Ort: Frankfurt/Main (Darmstadt (HE)) LFZ.: Boeing B737-400 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 Schaden unbekannt Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU	Schwere Störung eines ausländischen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: Luftfahrtunternehmen Linienverkehr - Personenbeförd. - internat. Während des Endanfluges kam es zu starken Seitenrollbewegungen mit 40-45° Neigung. Die Piloten berichteten von Problemen mit dem Autopiloten. Aktenzeichen: EX004-0/06
17.06.2006 1020 Uhr (UTC) Ort: Zürich (Schweiz) 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 Linienverkehr - Personenbeförd. - internat. Die Boeing B737-800 kreuzte im Sinkflug den Flugweg der F100. Beide Flugzeuge flogen ein von TCAS initiiertes Ausweichmanöver. Aktenzeichen: 6X012-1/06
17.06.2006 1020 Uhr (UTC) Ort: Zürich (Schweiz) LFZ.: Fokker F100 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 Linienverkehr - Personenbeförd. - internat. Der Flugweg der F100 wurde von der B737-800 im Sinkflug gekreuzt. Beide Flugzeuge flogen ein von TCAS initiiertes Ausweichmanöver. Aktenzeichen: 6X012-2/06
22.06.2006 0805 Uhr (MESZ) Ort: Frankfurt/Main (Darmstadt (HE)) LFZ.: Airbus Ind. A340-311 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug nicht beschädigt Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU	Schwere Störung eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: Luftfahrtunternehmen Linienverkehr - Personenbeförd. - internat. Kurz vor Beginn des Anfluges auf Frankfurt stellte die Besatzung fest, dass der im Trimmtank befindliche Kraftstoff nicht zu den Triebwerken geleitet werden konnte. Daraufhin wurde eine Luftnotlage aufgrund geringer Kraftstoffmenge erklärt und eine direkter Anflug auf die Piste 07 in Frankfurt durchgeführt. Die Landung erfolgte mit 15 kt Rückenwind. Aktenzeichen: 5X007-0/06

Flugzeug über 20 000 kg (Fortsetzung)

28.06.2006 0830 Uhr (MESZ) Ort: Nürnberg (Mittelfranken (BY))	Schwere Störung eines deutschen Lfz. im Inland mit leicht Verletzten Betriebsart: Luftfahrtunternehmen Linienverkehr - Personenbeförd. - internat.
LFZ.: Embraer EMB145 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 4 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug leicht beschädigt Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU	Zehn Minuten nach dem Start kam es zur Rauchentwicklung im Cockpit. Das Flugzeug kehrte nach Nürnberg zurück und rollte bei der Landung auf regennasser Bahn ca. 120 m über das Pistenende hinaus. Aktenzeichen: 5X008-0/06 Weitere Information auf Seite 12
28.06.2006 Uhrzeit unbek. () Ort: Leipzig (Sachsen)	Schwere Störung eines deutschen Lfz. im Inland mit leicht Verletzten Betriebsart: Luftfahrtunternehmen Linienverkehr - Personenbeförderung - Inland
LFZ.: British As BAE146-300 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 Flugzeug nicht beschädigt Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU	Nach dem Boarding traten beim Co-Piloten und zeitversetzt bei der Pilotin ein Kratzen im Hals, Übelkeit und Schwindelgefühl auf. Es wurden verschiedene Undichtigkeiten im Bereich der Klimaanlage und der APU sowie starke Ölleckagen an den Triebwerken Nr. 1 und 4 festgestellt. Aktenzeichen: 5X009-0/06

Flugzeug bis 2 000 kg

02.06.2006 0915 Uhr (MESZ) Ort: Egelsbach (Darmstadt (HE))	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit schwer Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug
LFZ.: Gyro-Flug SC01B Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 1 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 1 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Das Flugzeug hob mit geringer Steigleistung ab und bekam nach Überqueren des Flugplatzzaunes Bodenberührung. Aktenzeichen: 3X043-0/06
09.06.2006 2040 Uhr (UTC) Ort: Herning City (Dänemark)	Unfall eines deutschen Lfz. im Ausland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug
LFZ.: Grumman AA-5 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	Wegen Kraftstoffmangels erfolgte eine Notlandung. Dabei kollidierte das Flugzeug mit einem Baum und überschlug sich. Aktenzeichen: 4X019-0/06
10.06.2006 1430 Uhr (MESZ) Ort: Kusel (Rheinhausen-Pfalz (RHPF))	Unfall eines ausländischen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug
LFZ.: Aerostar Yak52 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	Während des Startlaufs auf unebenem Grasboden erhielt der Propeller Bodenberührung. Das Flugzeug hob ab, stürzte in ein Weizenfeld und überschlug sich. Aktenzeichen: CX006-0/06

Flugzeug bis 2 000 kg (Fortsetzung)

10.06.2006 1257 Uhr (MESZ) Ort: Freistadt (Österreich) LFZ.: Cessna U206G Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug schwer beschädigt Untersuchung durch ausländische Behörde	Unfall eines deutschen Lfz. im Ausland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Beim Aufsetzen brach das rechte Hauptfahrwerk. Das Flugzeug kam nach rechts von der Landebahn ab und blieb im rechten Sicherheitsstreifen liegen. Aktenzeichen: 4X017-0/06	
10.06.2006 1400 Uhr (MESZ) Ort: Juist (Weser-Ems (NI)) 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 schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Im Anflug durch Seenebelbereiche sackte das Flugzeug im Endanflug durch und kam zu kurz. Nach der ersten Bodenberührung auf unebener, sumpfiger Wiese knickte das linke Hauptfahrwerk ein und der Propeller sowie der Motor berührten den Boden. Aktenzeichen: 3X049-0/06	
11.06.2006 1351 Uhr (MESZ) Ort: Itzehoe (Schleswig-Holstein) LFZ.: Christen Starduster 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 Beim Aufsetzen brach die rechte Hauptfahrwerkstrebe, sodass das Flugzeug auf die Tragfläche fiel und am Rand der Piste zum Stillstand kam. Aktenzeichen: CX007-0/06	
11.06.2006 Uhrzeit unbek. () Ort: Femo (Dänemark) LFZ.: Morane MS880B 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 einer Durchstartlandung kollidierte das Flugzeug mit Bäumen, überschlug sich und kam halb eingetaucht in einem nahe gelegenen See zum Stillstand. Aktenzeichen: 4X018-0/06	
11.06.2006 1505 Uhr (MESZ) Ort: Landshut-Ellerm. (Niederbayern (BY)) LFZ.: Piper 28181 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 1 leicht Fluggäste: 0 tödl., 1 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug zerstört Untersuchung durch Beauftragte der BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit schwer Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Bei einer Notlandung aufgrund einer Triebwerksstörung kurz nach dem Start kam es zu einer Baumberührung, wobei die rechte Fläche abgerissen wurde. Aktenzeichen: 3X053-0/06	Weitere Information auf Seite 15
11.06.2006 1900 Uhr (MESZ) Ort: Rothenburg o.d.T. (Mittelfranken (BY)) LFZ.: Reims Avion F172E 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 nach dem Start fiel das Triebwerk aus. Bei der anschließenden Notlandung kollidierte das Flugzeug mit einem Baum. Aktenzeichen: 3X059-0/06	

Flugzeug bis 2 000 kg (Fortsetzung)

12.06.2006 1914 Uhr (MESZ) Ort: Hüttenbusch (Weser-Ems (NI)) LFZ.: Amateurbau D4/EK 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 Mitarbeiter der BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit tödlich Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Während eines tiefen Überfluges über die Startbahn brach die linke Tragfläche. Das Flugzeug stürzte auf eine benachbarte Wiese und geriet in Brand. Aktenzeichen: 3X057-0/06 Weitere Information auf Seite 16
13.06.2006 1030 Uhr (MESZ) Ort: Essen-Mülheim (Düsseldorf (NRW)) LFZ.: Reims Avion F152 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 Mitarbeiter der BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit schwer Verletzten Betriebsart: Ausbildungs-/Überprüfungsflüge - Flüge am Doppelsteuer Nach einem simulierten Triebwerksausfall kurz nach dem Start schlug das Flugzeug in steilem Winkel auf den Boden auf und überschlug sich. Aktenzeichen: 3X061-0/06 Weitere Information auf Seite 17
15.06.2006 1400 Uhr (MESZ) Ort: Strakonice (Tschechische Republik) LFZ.: Piper J3C65 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 einer Notlandung in einem Getreidefeld nach einem Triebwerksausfall in der Platzrunde überschlug sich das Flugzeug. Aktenzeichen: 4X020-0/06
15.06.2006 1650 Uhr (MESZ) Ort: Mosenberg (Kassel (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 Bei einer Durchstartlandung kollidierte das Flugzeug mit Bäumen. Aktenzeichen: 3X064-0/06
16.06.2006 1835 Uhr (MESZ) Ort: Stölln/Rhinow (Brandenburg) LFZ.: Reims Avion F172N Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Bei der Landung kam das Flugzeug zu weit. Im abfallenden Gelände am Bahnende kam es zum Kopfstand. Dabei wurden der Propeller sowie der linke Tragflügel beschädigt. Aktenzeichen: 3X065-0/06
23.06.2006 1830 Uhr (MESZ) Ort: Graz (Österreich) LFZ.: Cessna 152 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: Ausbildungs-/Überprüfungsflüge - Alleinflüge - unter Aufsicht Bei einer harten Landung wurden das Bugfahrwerk, der Propeller und der Motorträger beschädigt. Aktenzeichen: 4X022-0/06

Flugzeug bis 2 000 kg (Fortsetzung)

24.06.2006 1030 Uhr (MESZ) Ort: Gütersloh (Detmold (NRW)) LFZ.: Reims Avion F150L 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 Beim Ausschweben gewann das Flugzeug erneut an Höhe, kippte über den linken Tragflügel ab und überschlug sich. Aktenzeichen: 3X076-0/06
28.06.2006 1853 Uhr (MESZ) Ort: Celle-Scheuen (Lüneburg (NI)) LFZ.: Amateurbau MC100 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 2 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 In der Nähe seines Startflugplatzes geriet das Flugzeug in eine unkontrollierte Fluglage und stürzte mit hoher Längsneigung in einen Wald. Aktenzeichen: 3X078-0/06
30.06.2006 1500 Uhr (MESZ) Ort: Heiligenbronn (Karlsruhe (BW)) LFZ.: HOAC DV 20 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug nicht beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Schwere Störung eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Das Flugzeug landete nach einem Triebwerksausfall im Reiseflug auf einer Wiese. Aktenzeichen: 7X005-0/06

Weitere Information auf Seite 20

Segelflugzeug

04.06.2006 1552 Uhr (MESZ) Ort: Virchlaby (Tschechische Republik) LFZ.: Schleicher ASW15B 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 Kurz vor dem Aufsetzen sackte das Segelflugzeug durch. Bei der harten Landung wurde das Fahrwerk beschädigt. Aktenzeichen: 4X014-0/06
04.06.2006 1423 Uhr (MESZ) Ort: Eggersdorf (Brandenburg) LFZ.: PZL-Bielsko SZD51-1 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 Das Segelflugzeug bekam beim Anschleppen im Windenstart Bodenberührung mit dem Tragflügel und überschlug sich. Aktenzeichen: 3X045-0/06
04.06.2006 1734 Uhr (MESZ) Ort: Ottenberg (Oberpfalz (BY)) 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: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Beim Windenstart fiel der Windenmotor aus. Das Segelflugzeug kippte aus 20 m Höhe über den rechten Tragflügel ab und prallte auf den Boden. Aktenzeichen: 3X046-0/06

Segelflugzeug (Fortsetzung)

05.06.2006 1546 Uhr (MESZ) Ort: Neu Wulmstorf (Lüneburg (NI)) LFZ.: Schleicher ASK23 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 1 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug zerstört Untersuchung durch Beauftragte der BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit tödlich Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Bei einem Schulfug stürzte das Segelflugzeug im Geradeausflug mit steilem Gleitwinkel auf einen Acker in der Nähe des Flugplatzes. Aktenzeichen: 3X041-0/06	Weitere Information auf Seite 21
10.06.2006 1145 Uhr (MESZ) Ort: Tröstau (Oberfranken (BY)) LFZ.: Schempp Discus CS 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: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Bei der Landung kippte das Segelflugzeug aus 4-5 m Höhe nach vorn ab und setzte hart auf dem Boden auf. Aktenzeichen: 3X048-0/06	Weitere Information auf Seite 22
10.06.2006 1745 Uhr (MESZ) Ort: Laucha (Sachsen-Anhalt) LFZ.: PZL-Bielsko SZD30 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 1 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug zerstört Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit leicht Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Bei einer Rückenwindlandung nach vorherigem Überflug der Bahn mit anschließender Kehrtkurve berührte die linke Tragfläche den Boden, wobei sich das Segelflugzeug überschlug. Aktenzeichen: 3X050-0/06	
11.06.2006 1420 Uhr (MESZ) Ort: Schmallenberg-Ren. (Arnsberg (NRW)) LFZ.: Schempp Janus CE 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 Nach einem Thermikflug kam das Segelflugzeug beim Anflug zu kurz und landete auf einem Wiesenhang vor dem Flugplatz. Dabei kollidierte es mit einem Leitpfosten und setzte hart auf. Aktenzeichen: 3X052-0/06	
11.06.2006 1500 Uhr (MESZ) Ort: Zerbst (Brandenburg) LFZ.: PZL-Bielsko SZD24-4A Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Bei einer Außenlandung wegen fehlender Thermik setzte das Segelflugzeug hart auf. Dabei brach das Leitwerk ab. Aktenzeichen: 3X054-0/06	
11.06.2006 1217 Uhr (MESZ) Ort: Nardt (Sachsen) LFZ.: Schleicher ASW19B Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Beim Landeanflug wurde anstatt der Bremsklappe das Hauptfahrwerk betätigt. Das Segelflugzeug überrollte das Landebahnende mit anschließendem Ringelpiez. Aktenzeichen: 3X055-0/06	

Segelflugzeug (Fortsetzung)

11.06.2006 1334 Uhr (MESZ) Ort: Hamburg-Boberg (Hamburg, Hansestadt) LFZ.: R-Schneider LS4-B Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Beim Anrollen zum Flugzeugschleppstart kam es zur Bodenberührung der rechten Tragfläche mit der Grasbahn. Beim anschließenden Ringelpiez wurde die Rumpfröhre beschädigt. Aktenzeichen: 3X062-0/06
12.06.2006 1518 Uhr (MESZ) Ort: Eichigt (Sachsen) LFZ.: R-Schneider LS8-A 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: verschiedene Betriebsarten - Kunstflug, Wettbewerbsflug, Luftrennen Während eines Wettbewerbsfluges musste wegen fehlender Thermik eine Außenlandung durchgeführt werden. Das Segelflugzeug prallte dabei auf das Dach eines Hausvorbaues. Aktenzeichen: 3X056-0/06 Weitere Information auf Seite 23
12.06.2006 1430 Uhr (MESZ) Ort: Traunstein (Oberbayern (BY)) LFZ.: R-Schneider LS4-B Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Während des Thermikkreisens stieß die LS4-B mit einem Blanik zusammen. Beide Segelflugzeuge konnten sicher gelandet werden. Aktenzeichen: 3X058-1/06
12.06.2006 1430 Uhr (MESZ) Ort: Traunstein (Oberbayern (BY)) LFZ.: Let L23 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 Während des Thermikkreisens stieß der Blanik mit einer LS4-B zusammen. Beide Segelflugzeuge konnten sicher gelandet werden. Aktenzeichen: 3X058-2/06
13.06.2006 1530 Uhr (MESZ) Ort: Gammelsdorf (Oberbayern (BY)) LFZ.: Schleicher ASW19B 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 Der Endanflug erfolgte mit hoher Geschwindigkeit. Dabei kam es zu einer harten Landung mit anschließendem Bruch der Rumpfröhre. Aktenzeichen: 3X060-0/06
15.06.2006 1909 Uhr (MESZ) Ort: Lanzen-Turnau (Österreich) LFZ.: Schleicher ASW22 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 Beim Anrollen im Flugzeugschleppstart kollidierte das Segelflugzeug mit einem abgestellten Flugzeug. Aktenzeichen: 4X021-0/06

Segelflugzeug (Fortsetzung)

17.06.2006 1633 Uhr (MESZ) Ort: Agathazeller Moos (Schwaben (BY)) LFZ.: Schempp Discus B 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 Im Windenstart riss in ca. 60 m Höhe das Windenseil. Beim Versuch eine Platzrunde zu fliegen, kollidierte das Segelflugzeug mit einem Baum. Aktenzeichen: 3X066-0/06
17.06.2006 1536 Uhr (MESZ) Ort: Worms (Rhein Hessen-Pfalz (RHPF)) LFZ.: Schleicher KA6BR Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: Ausbildungs-/Überprüfungsflüge - Alleinflüge - unter Aufsicht Bei einem Ausbildungsflug kam das Segelflugzeug bei der Landung zu weit und rollte gegen einen Erdwall. Dabei wurde der Rumpf beschädigt. Aktenzeichen: 3X067-0/06
17.06.2006 1615 Uhr (MESZ) Ort: Spechtsbrun (Thüringen) LFZ.: Glasflügel St1201 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Bei einer Außenlandung in einem Gelände mit starkem Gefälle quer zur Landerichtung bekam die rechte Tragfläche Bodenberührung. Aktenzeichen: 3X070-0/06
17.06.2006 1830 Uhr (MESZ) Ort: Achmer (Weser-Ems (NI)) LFZ.: Zaklad Remontow MDM-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: Ausbildungs-/Überprüfungsflüge - Flüge am Doppelsteuer Nach dem Aufsetzen wurde das Segelflugzeug beim Queren von Bodenunebenheiten schwer beschädigt. Aktenzeichen: 3X074-0/06
18.06.2006 1315 Uhr (MESZ) Ort: Kempten-Durach (Schwaben (BY)) LFZ.: Schleicher KA6CR Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 1 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug zerstört Untersuchung durch Beauftragte der BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit tödlich Verletzten Betriebsart: Ausbildungs-/Überprüfungsflüge - Alleinflüge - unter Aufsicht In der Platzrunde, kurz vor Erreichen der Position, geriet das Segelflugzeug in einen überzogenen Flugzustand. Es schlug nach Trudelumdrehungen in leichter Hanglage auf. Aktenzeichen: 3X069-0/06
18.06.2006 1420 Uhr (MESZ) Ort: Förderstedt (Sachsen-Anhalt) LFZ.: R-Schneider LS4 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 nicht beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit schwer Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Bei einer Außenlandung in einem Rapsfeld wurde das Segelflugzeug so stark abgebremst, dass sich der Segelflugzeugführer einen Rückenwirbel brach. Aktenzeichen: 3X072-0/06

Segelflugzeug (Fortsetzung)

18.06.2006 1613 Uhr (MESZ) Ort: Steinberg/Wesseln (Hannover (NI)) LFZ.: R-Schneider LS4 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: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Bei der Landung kam das Segelflugzeug zu kurz, sprang und prallte danach hart auf den Boden. Aktenzeichen: 3X073-0/06
19.06.2006 1600 Uhr (MESZ) Ort: Prugel (Mittelfranken (BY)) LFZ.: Scheibe SF27A Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Beim Ausrollen bei einer Außenlandung kollidierte das Segelflugzeug mit Bäumen. Aktenzeichen: 3X071-0/06
25.06.2006 1430 Uhr (MESZ) Ort: Westerland/Sylt (Schleswig-Holstein) 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: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Im Windenstart kippte das Segelflugzeug zur Seite ab und schlug hart mit dem Rumpfbau auf den Boden. Aktenzeichen: 3X077-0/06
29.06.2006 1430 Uhr (MESZ) Ort: Fritzlar (Kassel (HE)) LFZ.: Schempp Discus 2B 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 Das Segelflugzeug wurde in einem Haferfeld gelandet. Beim Ausrollen in ca. 70 cm hohem Bewuchs kam es zu einer Drehung um die Hochachse, bei der der Rumpf abbrach. Aktenzeichen: 3X079-0/06

Segelflugzeug mit Hilfsantrieb

03.06.2006 1539 Uhr (MESZ) Ort: Hockenheim (Karlsruhe (BW)) LFZ.: DG-Flugzeugbau DG800B 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 mit Hilfsantrieb schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit schwer Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Bei der Landung kam das Luftfahrzeug zu kurz und kollidierte mit Bäumen. Aktenzeichen: 3X040-0/06
10.06.2006 1820 Uhr (MESZ) Ort: Bindlach (Oberfranken (BY)) LFZ.: Schleicher ASW22B 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 zerstört Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: verschiedene Betriebsarten - Kunstflug, Wettbewerbsflug, Luftrennen Wegen eines tiefen Landeanfluges entschloss sich der Luftfahrzeugführer zur Landung in Baumkronen. Dabei blieb das Luftfahrzeug in ca. 10 m Höhe in den Baumwipfeln hängen. Aktenzeichen: 3X051-0/06

Segelflugzeug mit Hilfsantrieb (Fortsetzung)

23.06.2006 1030 Uhr (MESZ) Ort: Schmoladow (Mecklenburg-Vorpommern)	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug
LFZ.: Schleicher ASW20L 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	Kurz nach dem Abheben beim Windenstart öffnete sich der Seilschirm. Das Luftfahrzeug neigte sich und setzte hart mit dem Rumpfbug auf. Aktenzeichen: 3X075-0/06
24.06.2006 1900 Uhr (MESZ) Ort: Dommitsch (Sachsen)	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit schwer Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug
LFZ.: Schleicher ASH25 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 Segelflugzeug mit Hilfsantrieb leicht beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Bei einer Außenlandung in einem Rapsfeld wurde das Luftfahrzeug abrupt abgebremst. Dabei verletzte sich der Fluggast einen Lendenwirbel. Aktenzeichen: 3X094-0/06

Reisemotorsegler

04.06.2006 1230 Uhr (MESZ) Ort: Köthen (Sachsen-Anhalt)	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit schwer Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug
LFZ.: Scheibe SF25B 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 Reisemotorsegler schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Bei der Landung kam es zum harten Aufsetzen aus ca. 3 m Höhe. Dabei brach das Bugrad ab. Der Pilot zog sich eine Wirbelsäulenverletzung zu. Aktenzeichen: 3X044-0/06
05.06.2006 1543 Uhr (MESZ) Ort: Gruibingen-Nortel (Stuttgart (BW))	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug
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	Der Motorsegler kollidierte beim Start in leichtem Regen mit Bäumen am Flugplatzrand. Aktenzeichen: 3X047-0/06
18.06.2006 1630 Uhr (MESZ) Ort: Mosenberg (Kassel (HE))	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug
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	Beim Rollen zum Start geriet der Motorsegler mit einer Tragflügelspitze in Gebüsch, wurde herumgerissen, rollte in ein abschüssiges Gelände und prallte gegen Bäume. Aktenzeichen: 3X068-0/06

Heißluftballon

07.06.2006 2110 Uhr (MESZ)	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte
Ort: Hamburg (Hamburg, Hansestadt)	Betriebsart: gewerbliche Flüge - Ausflugsverkehr - Personenbeförd. – Inland
LFZ.: Thunder 180A	Bei der Landung legte sich die Ballonhülle über einen Baum.
Anzahl der verletzten Personen:	
Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht	
Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht	
Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht	
Heißluftballon schwer beschädigt	
Keine Untersuchung durch BFU	Aktenzeichen: 3X063-0/06

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

05.06.2006 1234 Uhr (MESZ)	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit tödlich Verletzten
Ort: Wintrich-Kasholz (Trier (RHPF))	Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug
LFZ.: Interplane Skyboy	Im Reiseflug brach die linke Tragfläche ab und das Ultraleichtflugzeug stürzte in einen Wald.
Anzahl der verletzten Personen:	
Besatzung: 1 tödl., 0 schwer, 0 leicht	
Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht	
Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht	
Ultraleichtflugzeug zerstört	
Untersuchung durch Beauftragte der BFU	Aktenzeichen: 3X042-0/06

Weitere Information auf Seite 24

Teil 2

Berichte

Identifikation

Art des Ereignisses:	schwere Störung
Datum:	28. Juni 2006
Ort:	Nürnberg
Luftfahrzeug:	Verkehrsflugzeug
Hersteller / Muster:	Embraer Empresa Brasileira De Aeronautica / EMB-145LU
Personenschaden:	vier Personen leicht verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug leicht beschädigt
Drittschaden:	Flurschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen:	5X008-0/06

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Am 28. Juni 2006 um 08:39 Uhr¹ kehrte die EMB-145LU wegen starker Rauchentwicklung im Cockpit nach Nürnberg zurück, landete auf der Landebahn 28 und überrollte diese um ca. 120 m.

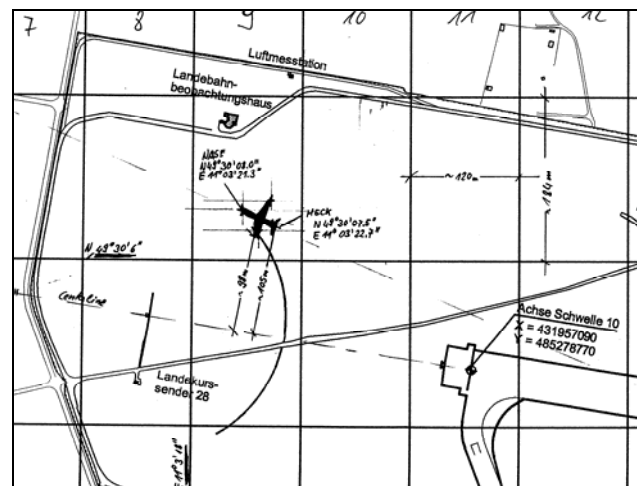
Das Flugzeug war um 08:25 Uhr in Nürnberg mit 49 Passagieren und drei Besatzungsmitgliedern an Bord zum Flug nach Zürich gestartet. Im Steigflug bei etwa 5 000 ft bekam die Besatzung die Warnanzeige „Rauch in der hinteren Toilette“. Kurz danach bildete sich im Cockpit dichter Rauch, die beiden Piloten setzten die Sauerstoffmasken (Fullface Mask) auf und brachen den Steigflug in ca. 7 000 ft ab. Bei München Radar forderten sie Radarunterstützung für die Rückkehr nach Nürnberg an. Mit einer Rechtskurve und einer Sinkfreigabe auf 3 000 ft wurde das Flugzeug ca. 8 NM vom Aufsetzpunkt der Landebahn 28 auf die Anfluggrundlinie (Localizer) geleitet.

Die Landung wurde mit Landeklappenstellung 45° geplant, steuernder Pilot war der in Ausbildung zum

Kapitän befindliche und links sitzende Co-Pilot. Auf dem rechten Sitz saß der Instruktor.

Im Queranflug, kurz vor Erreichen des Localizer, bekam die Besatzung die Warnanzeige HIGH OIL TEMPERATURE und kurz danach LOW OIL PRESSURE. Aufgrund dieser Warmmeldungen entschloss sich die Besatzung den Anflug und die Landung mit Landeklappenstellung 22° und einer etwa 10 kt höheren V_{ref} durchzuführen. In dieser Phase betrug die Sichtweite im Cockpit nach Angaben der Piloten ca. 20 cm.

Der Anflug wurde mit eingeschaltetem Autopiloten durchgeführt, wobei das Flugzeug nur auf dem Localizer nicht aber auf dem Glideslope stabilisiert war. Der Anflug verlief im Sinkprofil sehr instabil. In einer Höhe von ca. 1 500 ft wurde der Autopilot abgeschaltet und das Flugzeug manuell gelandet. Zum Zeitpunkt der Landung regnete es. Nach Angaben der Besatzung war die Landebahn teilweise mit Wasser bedeckt und nach dem Aufsetzen war keine nennenswerte Verzögerung zu spüren. Das Flugzeug rollte mit hoher Geschwindigkeit rechts seitlich über das Bahnende hinaus und kam ca. 120 m hinter der Schwelle 10 und etwa 100 m rechts der Mittellinie zum Stehen.



In der Passagierkabine war der Rauch nur leicht zu spüren. Die Passagiere verhielten sich nach Angaben der Flugbegleiterin ruhig und gefasst, trotzdem mussten vier Passagiere wegen eines Schocks behandelt werden.

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

Angaben zu Personen

Beide Flugzeugführer waren im Besitz gültiger Lizenzen und Berechtigungen, um den Flug durchzuführen.

Der 63-jährige verantwortlicher Flugzeugführer saß auf dem rechten Sitz und hatte ca. 15 500 Stunden Flugerfahrung, davon ca. 3 500 Stunden auf Embraer EMB-145. Die Flugzeit innerhalb der letzten 90 Tage betrug 73:51 Stunden und innerhalb der letzten 24 Stunden vor dem Ereignis 3:30 Stunden. Die Flugdienstzeit am Tag des Ereignisses betrug 4:00 Stunden. Vor Dienstbeginn hatte er eine Ruhezeit von 10:20 Stunden.

Der 31-jährige zweite Flugzeugführer war in Ausbildung zum Kapitän und saß auf dem linken Sitz. Er hatte 3 196 Stunden Flugerfahrung, davon ca. 37 Stunden auf Embraer EMB-145. Die Flugzeit innerhalb der letzten 90 Tage betrug 37 Stunden und innerhalb der letzten 24 Stunden vor dem Ereignis 0:15 Stunden. Die Flugdienstzeit am Tag des Ereignisses betrug 4:00 Stunden. Vor Dienstbeginn hatte er eine Ruhezeit von 10:20 Stunden.

Es gab keine medizinischen Einschränkungen.

Angaben zum Luftfahrzeug

Bei dem Flugzeug handelt es sich um eine im Jahr 2002 bei Embraer in Brasilien hergestellte EMB-145LU. Das Flugzeug mit der Seriennummer 145564 war mit zwei am Rumpfheck installierten Rolls-Royce / Allison AE 3007 A1-Triebwerken ohne Schubumkehr ausgestattet. Die Gesamtbetriebszeit der Flugzeugzelle betrug ca. 9 352 Stunden. Das Flugzeug unterlag einem regelmäßigen Wartungszyklus, die letzte Wartungsmaßnahme (C-Check) wurde am 13.07.2005 durchgeführt.

Die maximale Startmasse des Flugzeuges betrug 21 990 kg, aktuell lag sie bei 19 716 kg. Die maximale Landemasse war mit 19 300 kg angegeben, zur Landung in Nürnberg betrug sie ca. 19 310 kg. Dem Computer-Loadsheets war zu entnehmen, dass der Schwerpunkt im zulässigen Bereich lag.

Meteorologische Informationen

Aufgenommene ATIS:

“A” 0450, Rwy28, TL 60, W270/2, 1200m TS RA
Mist, Temp 16/15, QNH 1018,

4000 TS RA 22 CB, Low Visibility Procedure in progress

Wetter Briefing:

EDDN/NUE NUERNBERG

SA 280420 CCA 09002KT 0300 R28/P1SO0N
FG VV/// 16/15 Q1018 BECMG
4000 TSRA BKNO20 CB=

FC 280300 CCA 280413 VRBO3KT 1200 BCFG
BKNOO3
PROB30 TEMPO 0406 0200 FG VVOO2
BECMG 0407 9999 SCTO2O
TEMPO 0713 24015G25KT 4000 SHRA
BKN015CB
PROB30 TEMPO 0713 24020G35KT 2500
TSRA BKNO12CB=

FT 272200 280624 O4005KT 9999 SCTO2O
TEMPO 1119 24020040KT 4000 SHRA
PROB30 TSRA BKNO15CB=

Navigationshilfen

Für den Anflug auf die Landebahn 28 standen das Instrumentenlandesystem (ILS) mit Mittelmarker und Outermarker zur Verfügung sowie das NDB Rotenbach (RTB) und das Entfernungsmessgerät (DME) Nürnberg (NGD).

Funkverkehr

Der Funkverkehr wurde aufgezeichnet und stand der BFU zur Auswertung zur Verfügung.

Angaben zum Flugplatz

Der Flughafen Nürnberg verfügt über eine 2 700 m lange und 45 m breite Start- und Landebahn. Die Ausrichtung der Bahn beträgt 099°/279°. In Lande- richtung 28 sind die ersten 1 768 m asphaltiert, die Oberfläche der restlichen 932 m besteht aus Beton, die Bahn ist eben.

Die Koordinaten des Flughafenbezugspunktes lauten N 49° 29' 55,12" / E 011° 04' 41,18". Er liegt in einer Höhe von 1 017 ft über NN.

Nach dem Ereignis wurde keine Messfahrt zur Feststellung der Bremskoeffizienten auf der Landebahn durchgeführt. Die Landebahn war nass und teilweise mit Wasser bedeckt.

Flugdatenaufzeichnung

Der Flugdatenschreiber (FDR) und der Cockpit-Voice-Recorder wurden sichergestellt und stehen der BFU zur Auswertung zur Verfügung.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Das Flugzeug überrollte das Ende der Landebahn um ca. 120 m und kam ca. 100 m rechts der Mittellinie zum Stehen. Der Boden war fest, sodass das Fahrwerk nicht beschädigt wurde. Beim Überrollen einer Anfluglampe an der Schwelle 10 wurde das Beacon Light unter dem Rumpf abgerissen, am linken Triebwerk lief Öl aus der Verkleidung.



Bei der Besichtigung des Cockpits wurde festgestellt, dass die Sichtscheiben der beiden Sauerstoffmasken von innen sehr stark beschlagen waren, sodass die Sicht der Piloten erheblich beeinträchtigt war.



Brand

Es entstand kein Brand.

Zusätzliche Informationen

Das linke Triebwerk wird bei Rolls Royce in East Kilbride (Schottland) weiteruntersucht.

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	11. Juni 2006
Ort:	Flugplatz Landshut-Ellermühle
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	The New Piper Aircraft Inc. / PA 28-181
Personenschaden:	Pilot leicht verletzt, Fluggast schwer verletzt
Sachschaden:	Flugzeug zerstört
Drittschaden:	Forstschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen:	3X053-0/06

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Das Flugzeug startete mit zwei Personen an Bord um 15:05 Uhr¹ zu einem privaten Rundflug auf der Piste 07. Nach Angaben des Piloten stotterte der Motor kurz nach dem Start und es kam zu einigen Aussetzern. Der Pilot übermittelte per Funk an den Turm, dass er Motorprobleme habe und zu einer Notlandung gezwungen sei. Die Piper setzte danach auf einer Wiese auf und es kam zu einer Baumbekämpfung, wobei die rechte Tragfläche abgerissen wurde. Der Rumpf mit der linken Fläche überquerte den dahinterliegenden Bachlauf.

Der Pilot sagte aus, er habe den Tankwahlschalter nach Anlassen des Motors so gestellt, dass Kraftstoff aus beiden Tanks entnommen wird.

Angaben zu Personen

Der 44-jährige Flugzeugführer war im Besitz eines im Jahr 2003 ausgestellten Luftfahrerscheins für Privatflugzeugführer PPL(A), ausgestellt nach den Richtlinien der ICAO. In dem Luftfahrerschein war die Klassenberechtigung für einmotorige, kolbengetriebene Landflugzeuge eingetragen. Diese Berechtigung war bis zum 07.12.2007 gültig. Er verfügte über eine Gesamtflugerfahrung von 72 Stunden, davon 3:51 Stunden mit sieben Landungen auf dem

Unfallmuster. In den letzten 90 Tagen war er 4:12 Stunden geflogen.

Angaben zum Luftfahrzeug

Die Piper PA 28-181 ist ein freitragender Tiefdecker in Ganzmetallbauweise. Das Flugzeug mit der Werknummer 2843114 wurde 1998 gebaut und seitdem 1211 Stunden betrieben. Die letzte Jahresnachprüfung erfolgte im Oktober 2005.

Meteorologische Informationen

Der Flugplatz Landshut-Ellermühle meldete zur Unfallzeit folgende Wetterbedingungen:

Bodensicht: mehr als 8 km

Temperatur: 20 °C

Bewölkung: keine

Luftdruck: 1028 hPa

Angaben zum Flugplatz

Der Flugplatz Landshut-Ellermühle verfügt über eine 900 m lange Piste in den Richtungen 073°/147°. Der Bezugspunkt liegt 1312 m über dem Meeresspiegel.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich ca. 1000 m hinter dem Pistenende im Bereich eines Baches. Die rechte Tragfläche lag im Wasser. Der Rumpf mit der linken Tragfläche war auf der östlichen Seite der Uferböschung zum Stillstand gekommen.

Die Elektroden der Zündkerzen waren weiß verfärbt und trocken.

Über die Stellung des Tankwahlschalters vor Eintreffen der BFU gibt es widersprüchliche Aussagen. Alle Schalter im Cockpit wurden von der BFU in der Stellung „Off“ vorgefunden, der Tankwahlschalter befand sich in der Stellung „Right“.

Brand

Es entstand kein Brand.

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	12. Juni 2006
Ort:	Flugplatz Hüttenbusch
Luftfahrzeug:	Leichtflugzeug (VLA)
Hersteller / Muster:	Amateurbau / D4/EK "Fascination"/1902
Personenschaden:	beide Insassen tödlich verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittschaden:	Flurschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen:	3X057-0/06

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Das mit einem Piloten und einem Fluggast besetzte Leichtflugzeug war um 19:12 Uhr¹ vom Sonderlandeplatz Hüttenbusch in Richtung 27 zu einem VFR-Flug nach Oldenburg gestartet. Zeugen beobachteten, dass das Flugzeug nach dem Start in die Nordplatzrunde drehte und in einem großen Kreis zu einem niedrigen Überflug der Start-/Landebahn 27 zurückkam, dabei nahm es Geschwindigkeit auf. Der Überflug erfolgte in ungefähr 30 m Höhe mit einer geschätzten Geschwindigkeit von mehr als 250 km/h. Querab des Kontrollturmes brach die linke Tragfläche ab, das Flugzeug legte sich auf die linke Seite und schlug ca. 150 Meter links vom Bahnende auf ein angrenzendes Wiesengelände auf. Bei dem Aufprall und dem anschließenden Aufschlagbrand kamen die beiden Insassen ums Leben und das Flugzeug wurde zerstört.

Angaben zu Personen

Der 51-jährige Pilot hatte seit 1999 eine Lizenz für Privatpiloten (Flugzeug), ausgestellt nach den Regelungen JAR-FCL deutsch, und war berechtigt einmotorige Landflugzeuge zu fliegen. Seit 1999 war er im Besitz des Luftfahrerscheins für Luftsportgeräte, der ihn berechnigte Passagierflüge mit allen aerodynamisch gesteuerten UL-Flugzeugarten durchzuführen. Nach den Unterlagen betrug seine Gesamtflugerfahrung über 230 Flugstunden, davon hatte er ca. 116 Stunden auf dem verunfallten Flugzeug geflogen.

Angaben zum Luftfahrzeug

Bei dem Leichtflugzeug D4/EK „Fascination“ mit der Werknummer EB 006 handelte es sich um einen Amateurbau. Es hatte eine Vorläufige Verkehrs-Zulassung (VVZ) des Luftfahrt-Bundesamtes (LBA) mit der LBA- Einzelstück-Nr.: 1902. Das Flugzeug war ein einmotoriger freitragender Tiefdecker in Gemischtbauweise mit einziehbarem Fahrwerk in Bugrad-Anordnung und war mit dem Triebwerk Rotax 912 UL des Herstellers Rotax ausgerüstet.

Meteorologische Informationen

Zum Zeitpunkt des Unfalls betrug die Sicht am Boden mehr als 10 Kilometer, es herrschte eine Temperatur von 26 °C und der Wind wehte mit 5 Knoten aus 180 Grad.

Angaben zum Flugplatz

Der Sonderlandeplatz Hüttenbusch hat eine Gras-Start-/Landebahn mit einer Länge von 450 Metern, die Ausrichtung ist 090° / 270°.

Flugdatenaufzeichnung

Das Flugzeug wurde als Primärziel auf einem Teil des Flugweges durch die Deutsche Flugsicherung (DFS) aufgezeichnet.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die abgebrochene linke Tragfläche hatte sich nach dem Aufschlag direkt links neben der Start- und Landebahn 27 querab des Signalfeldes auf einer Fläche von ca. 50 m x 100 m in eine große Zahl von Bruchstücken zerlegt.

Das Hauptwrack war ausgebrannt und lag ca. 250 Meter vom Kontrollturm entfernt in Richtung 250°. Die Leichen der beiden Insassen befanden sich im Wrack. Spuren der ersten Bodenberührung wurden 32 Meter entfernt in Richtung Turm festgestellt.

Brand

Beim Aufschlag geriet das Flugzeug in Brand und brannte völlig aus.

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	13. Juni 2006
Ort:	Essen-Mülheim
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Reims Aviation Cessna / F 152
Personenschaden:	2 Personen schwer verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug schwer beschädigt
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen:	3X061-0/06

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Das Flugzeug startete um 10:30 Uhr¹ auf der Piste 25 des Verkehrsflughafens mit einem Flugschüler und einem Fluglehrer an Bord zu einem Ausbildungsflug. Nach Aussage des Fluglehrers sollte ein Triebwerksausfall kurz nach dem Start simuliert werden. Nach Zeugenaussagen wurde in einer Höhe von ca. 100 ft über der Piste die Leistung in den Leerlauf zurückgenommen. Kurz darauf schlug das Flugzeug in einem steilen Winkel neben der Piste auf und überschlug sich. Hierbei wurden der Flugschüler und der Fluglehrer schwer verletzt sowie das Flugzeug schwer beschädigt.

Angaben zu Personen

Auf dem linken Sitz des Luftfahrzeugs saß ein 21-jähriger Flugschüler, der sich in der Ausbildung zum Verkehrsflugzeugführer befand. Er besaß ein gültiges Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 nach den Regelungen JAR-FCL 3 deutsch, das keine Auflagen enthielt. Er begann seine praktische Ausbildung 71 Tage vor dem Unfall. In dieser Zeit hatte er an insgesamt fünf Flugtagen folgende Flugerfahrung gesammelt

gesamt:	4:48 h Blockzeit
	6 Landungen
auf dem Muster:	4:48 h

Auf dem rechten Sitz des Luftfahrzeugs saß ein

48-jähriger Fluglehrer. Er war im Besitz einer Lizenz für Berufspiloten (CPL (A)), ausgestellt am 22. Januar 1998 nach den Regelungen JAR-FCL deutsch. Die Lizenz beinhaltete die Klassenberechtigung für einmotorige kolbenmotorgetriebene Landflugzeuge. Diese Berechtigung war bis zum 22. September 2006 gültig. Darüber hinaus waren die Klassenberechtigungen für mehrmotorige kolbenmotorgetriebene Landflugzeuge, die Klassenberechtigung für Reisemotorsegler, die Instrumentenflugberechtigung und die Lehrberechtigung (FI PPL (A) und CPL (A)) eingetragen. Weiterhin besaß er eine Kunstflugberechtigung (KFB-A), die Schleppberechtigung ohne Fangschlepp (SB(A)) und ein gültiges Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 nach den Regelungen JAR-FCL 3 deutsch, das die Auflage enthielt eine Sehhilfe zu tragen (VNL).

Angaben zum Luftfahrzeug

Luftfahrzeug-Hersteller:	Reims Aviation Cessna
Muster:	F 152
Werknr.:	F152-1602
Baujahr:	1979
höchstzul. Startmasse:	758 kg
Gesamtflugzeit Zelle:	9852 h
seit letzter Nachprüfung:	330 h
Triebwerkemuster:	Lycoming O-235

Die letzte Jahresnachprüfung wurde am 13.07.2005 durchgeführt.

Meteorologische Informationen

Am Unfalltag herrschten Sichtflugbedingungen. Die Flugplätze Mönchengladbach und Düsseldorf meldeten um 09:50 bzw. 10:20 Uhr Sichten von mehr als 10 km und keine Wolken unter 5000 ft AGL (CAVOK). Der Wind wehte aus 140° mit 3 bis 5 kt. Der Luftdruck (QNH) lag zwischen 1021 und 1022 hPa. Die Temperatur betrug zwischen 24 °C und 26 °C.

Funkverkehr

Zwischen dem Flugzeug und der Bodenfunkstelle Essen-Mülheim Info bestand vor dem Start Funkkontakt. Nach Zeugenaussagen hatte der Fluglehrer unmittelbar vor dem Start auf der Frequenz der Bodenfunkstelle mitgeteilt, dass er eine Motorausfallübung durchführen wolle.

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

Angaben zum Flugplatz

Der Verkehrsflughafen Essen-Mülheim liegt auf einer Höhe von 284 ft. Er verfügt über eine befestigte Piste mit einer Länge von 1553 m und einer Breite von 45 m. Sie ist in Richtung 66° (246°) ausgerichtet. Auf der Piste 25 ist die volle Länge für den Start nutzbar.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich am nördlichen Pistenrand, ca. 500 m hinter der Schwelle der Piste 25. Der Bug des Flugzeugs zeigte in die Startrichtung. Das Heck war unmittelbar hinter den Sitzen abgebrochen und war unter der Kabine zum Liegen gekommen.

Ca. 40 m östlich des Wracks wies die Grasnarbe tiefe Abdrücke auf. Hier befand sich auch das Bugfahrwerk.

Die Landeklappen waren vollständig ausgefahren. Der Landeklappenhebel befand sich in der Stellung 0°.

Es fanden sich keine Hinweise auf eine Einschränkung oder einen Ausfall der Steuerung im Fluge.

Brand

Es gab keinen Hinweis auf ein Feuer im Fluge oder nach dem Aufprall.

Fotos der Unfallstelle



Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	28. Juni 2006
Ort:	Celle-Scheuen
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Amateurbau / MC100
Personenschaden:	zwei Insassen tödlich verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittsschaden:	Flurschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen:	3X078-0/06

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Der verantwortliche Flugzeugführer startete mit seinem im Amateurbau hergestellten Motorflugzeug MC100 am späten Nachmittag auf dem Segelfluggelände Celle-Scheuen zu einem Flug in die nähere Umgebung. Es befand sich ein weiterer Pilot an Bord des zweisitzigen Flugzeugs.

Am Abend wurden die Insassen vermisst. Zeugenaussagen, die über Flugvorhaben, Startzeit und zurückgelegten Flugweg des Tiefdeckers Aufschluss gebracht hätten, gab es nicht.

Das Flugzeug wurde am Morgen des Folgetages in einem Waldgebiet zwischen dem Fluggelände und der Ortschaft Garßen zerstört aufgefunden.

Beide Insassen erlitten tödliche Verletzungen.

Angaben zu Personen

Der verantwortliche Flugzeugführer war seit 1969 fliegerisch aktiv. Den Luftfahrerschein für Segelflugzeugführer erwarb er im Jahr 1971. Seit dem Jahr 1975 war er im Besitz einer Privatpilotenlizenz PPL(A) für einmotorige Landflugzeuge mit einer Höchstabflugmasse von 2000 kg. In der gültigen, nach JAR-FCL ausgestellten Lizenz waren die Lehrberechtigungen für Motorflug und Reisemotorsegler sowie die Nachtflugqualifikation eingetragen.

Er verfügte über eine Gesamtflugerfahrung von 4200 Stunden, die auf einer großen Anzahl verschiedener Flugzeugmuster erworben hatte.

Die Flugerfahrung auf der MC100 belief sich auf ca. 56 Stunden. In den letzten 90 Tagen wurden 31 Starts und Landungen absolviert.

Der weitere an Bord befindliche Pilot war Inhaber einer Lizenz für Berufsflugzeugführer (ATPL).

Angaben zum Luftfahrzeug

Die MC100 war ein für den Amateurbau konstruierter zweisitziger Tiefdecker in Aluminiumbauweise mit einer Spannweite von 6,63 m. Die Leermasse des Flugzeugs betrug 235 kg, die Höchstabflugmasse 450 kg.

Es war mit einem 80 HP Rotax 912-Triebwerk sowie einem 3-Blatt-Propeller Arplast PV 50 ausgerüstet. Die höchstzulässige Geschwindigkeit (V_{ne}) betrug 306 km/h. Die Mindestgeschwindigkeit (V_{so}) lag bei 83 km/h.

Das vom Flugzeugführer im Jahr 2005 fertig gestellte Flugzeug befand sich in der Flugerprobung.

Funkverkehr

Funkverkehr fand nicht statt.

Angaben zum Flugplatz

Das Segelfluggelände liegt ca. 2 MN nördlich der Stadt Celle, am südlichen Rand des Ortsteiles Scheuen. Die ca. 1100 m lange Graspiste verläuft in Ost-West-Richtung.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

In Richtung 010° war das Flugzeug mit hoher Längsneigung auf den Waldboden geprallt. Dabei hinterließ es Spuren an Baumstämmen, die eine Bewegungsrichtung von ca. 50° dokumentieren. Nach der unfallbedingt feststehenden Anzeige des zerstörten Fahrtmessers betrug die Geschwindigkeit dabei 200 kt. Spuren einer Trudelbewegung fanden sich nicht. Mit Bauch- und Schultergurten angeschnallt lagen beide Insassen im zentralen Bereich des zerstörten Cockpits. Das Gurtschloss des Flugzeugführers wurde im geöffneten Zustand vorgefunden.

Das Wrack wurde an der Unfallstelle komplett vorgefunden und steckte mit dem Rumpfbug im Erdreich. Das Leitwerk war nach vorn abgeknickt. Es gab keine Hinweise auf eine Zerlegung der Zelle in der Luft.

Zwei Blätter des elektrisch verstellbaren 3-Blatt-Propellers waren unmittelbar an der Austrittsöffnung der Nabe abgebrochen.

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	05.Juni 2006
Ort:	Neu Wulmstorf
Luftfahrzeug:	Segelflugzeug
Hersteller / Muster:	Schleicher / ASK23
Personenschaden:	Segelflugzeugführer tödlich verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittsschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen:	3X041-0/06

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Nach einem Start in dem doppelsitzigen Schulflugzeug ASK 21 wurde der Flugschüler zum Alleinflug auf dem einsitzigen Segelflugzeug des Musters ASK 23 vorbereitet. Es war für ihn der erste Flug auf diesem Muster. Um 15:26 Uhr¹ erfolgte der Start im Flugzeugschlepp unter Aufsicht seines Fluglehrers. Ohne Besonderheiten oder Auffälligkeiten erreichte der Schleppzug eine Ausklinkhöhe von ca. 600 m. Nach dem Ausklinken versuchte sich der Flugschüler nach Aussagen seines Lehrers mit dem Flugzeug vertraut zu machen. Er beobachtete, wie die ASK 23 nach einigen Minuten aus einer Flughöhe von ca. 300 m in einen immer schneller werdenden Bahnneigungsflug überging. Auf Anrufe über Flugfunk gab der Flugschüler keine Antwort und zeigte auch keine sichtbare Reaktion. Im Geradeausflug mit sehr hoher Geschwindigkeit flog das Segelflugzeug mit einer Neigung von ca. 30° in ein Getreidefeld und überschlug sich beim Aufprall. Der Flugschüler wurde dabei tödlich verletzt und das Segelflugzeug zerstört.

Angaben zu Personen

Der 68-jährige Flugschüler hatte bereits in den Jahren 1958-60 eine Segelflugausbildung mit mehr als 100 Flügen absolviert. Im Juli 2004 begann er erneut die Segelflugausbildung und hatte bis zum Unfall 115 Starts mit einer Flugzeit von 21 Flugstunden durchgeführt, davon 21 Flüge im Alleinflug.

Angaben zum Luftfahrzeug

Das Segelflugzeug war im Besitz eines Luftsportvereins und zum Betrieb zugelassen. Es hatte eine Gesamtbetriebszeit von 2193 Stunden. Die letzte Jahresnachprüfung fand am 31.03.2006 statt. Danach wurden mit dem Segelflugzeug 17 Stunden geflogen.

Meteorologische Informationen

Zur Unfallzeit herrschten Sichtflugbedingungen mit wolkenlosem Himmel. Der Wind kam aus 300° mit 5 kt. Es lagen keine meteorologischen Besonderheiten vor.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich ca. 1-2 km vom Flugplatz entfernt in einem Getreidefeld. Das Segelflugzeug war nach der ersten Bodenberührung mit der Rumpfspitze ca. 8,5 m entfernt in Rückenlage in seine Endlage gekommen. Dabei wurden der Cockpitbereich zertrümmert und der Rumpf sowie der Tragflügelverband mehrfach zerbrochen. Die Untersuchungen am Segelflugzeug ergaben keine Hinweise auf technische Störungen.

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	10. Juni 2006
Ort:	Tröstau
Luftfahrzeug:	Segelflugzeug
Hersteller / Muster:	Schempp-Hirth / Discus CS
Personenschaden:	Segelflugzeugführer schwer verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug schwer beschädigt
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen:	3X048-0/06

Meteorologische Informationen

Zur Unfallzeit herrschten Sichtflugbedingungen mit 3/8 Bewölkung in 3300 ft. Der Wind kam aus 30-90 Grad mit ca. 8 kt. Die Lufttemperatur am Boden betrug 21 °C. Es lagen keine meteorologischen Besonderheiten vor.

Flugdatenaufzeichnung

An Bord des Segelflugzeuges wurde ein Logger mitgeführt. Die Flugwegdaten waren auswertbar.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle lag an der Schwelle der Graspiste 31. Das Segelflugzeug landete in Landerichtung 130°. Durch den Aufprall brach der Rumpf vor dem Leitwerk. Die Untersuchung am Segelflugzeug ergab keine Hinweise auf eine technische Störung. Der Trimmhebel wurde in der Stellung kopflastig getrimmt vorgefunden.

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Während eines Fliegerlagers führte der Segelflugzeugführer erste Flüge mit dem neu erworbenen Segelflugzeug Discus CS durch. Er startete um 11:37 Uhr¹ zu einem Thermikflug im Windenstart. Nach erfolglosem Kreisen bei der Thermiksuche entschloss sich der Segelflugzeugführer nach wenigen Minuten wieder auf dem Flugplatz zu landen. Im Endanflug wurde das Fahrwerk, welches während des ganzen Fluges ausgefahren war, eingefahren. Beim Einfahren des Fahrwerks geriet das Segelflugzeug abrupt in einen steilen Bahnneigungsflug und prallte hart auf der Graspiste des Flugplatzes auf. Dabei wurde das Segelflugzeug schwer beschädigt und der Segelflugzeugführer schwer verletzt.

Angaben zu Personen

Der 74-jährige Segelflugzeugführer war seit 1992 im Besitz einer Segelfluglizenz. Er besaß eine Gesamtflugerfahrung von 143 Flugstunden. Auf dem Unfallmuster hatte er ca. sechs Stunden geflogen und dabei acht Landungen durchgeführt.

Angaben zum Luftfahrzeug

Das Segelflugzeug war im Privatbesitz des Piloten. Es hatte eine Gesamtbetriebszeit von 29 Stunden. Die letzte Nachprüfung erfolgte bei der Abnahmeprüfung des Herstellers.

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	12. Juni 2006
Ort:	Eichigt
Luftfahrzeug:	Segelflugzeug
Hersteller / Muster:	R-Schneider / LS8-A
Personenschaden:	Segelflugzeugführerin schwer verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug schwer beschädigt
Drittschaden:	Wohnhaus Dachbeschädigungen
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen:	3X056-0/06

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Bei einem Wettbewerbsflug startete die Pilotin um 13:02 Uhr¹ mit ihrem Segelflugzeug im Flugzeugschlepp. Es sollte ein ca. 300 km langes Dreieck geflogen werden. Nach einer Flugzeit von ca. 2:10 h befand sich das Segelflugzeug in einer Flughöhe von weniger als 200 m über Grund und suchte in der Nähe von Eichigt nach Thermik. In geringer Flughöhe versuchte die Segelflugzeugführerin ein Außenlandegelände anzufliegen und kollidierte dabei mit dem Dach eines Wohnhauses. Das Segelflugzeug wurde dabei schwer beschädigt. Die Pilotin konnte schwer verletzt geborgen werden.

Angaben zu Personen

Die Segelflugzeugführerin war seit Juli 1984 im Besitz einer Segelfluglizenz. Sie besaß eine Flugerfahrung von ca. 1600 Stunden auf Segelflugzeugen, davon ca. 170 auf dem Muster. In den letzten 90 Tagen wurden ca. 26 Stunden geflogen.

Angaben zum Luftfahrzeug

Das Segelflugzeug des Musters LS8-A war im Besitz einer Haltergemeinschaft und zum Betrieb zugelassen. Es hatte eine Gesamtbetriebszeit von ca. 900 Stunden. Die Jahresnachprüfung fand am 16.03.2006 statt. Seitdem wurden mit dem Segelflugzeug 33 Flugstunden geflogen.

Meteorologische Informationen

Zur Unfallzeit herrschten Sichtflugbedingungen mit östlichen Winden um 5-8 kt. Es lagen keine meteorologischen Besonderheiten vor.

Flugdatenaufzeichnung

Im Segelflugzeug wurde ein Logger mitgeführt. Die aufgezeichneten Daten konnten für die Flugwegrekonstruktion ausgelesen werden.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich am Ortsrand des Dorfes Eichigt auf dem Dach eines Hausvorbaus. Das Segelflugzeug hatte sich mit der Rumpfspitze durch die aus Holz gefertigte Dachkonstruktion des Vorbaus gebohrt und war darin stecken geblieben. Beim Aufprall wurden der Rumpfvorderteil und die Tragflächen schwer beschädigt. Das Segelflugzeug hatte bei der Hindernisberührung noch ca. 100 l Wasser an Bord. Die Untersuchungen am Luftfahrzeug ergaben keine Hinweise auf technische Störungen.

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	05. Juni 2006
Ort:	Wintrich - Kasholz
Luftfahrzeug:	Ultraleichtflugzeug
Hersteller / Muster:	Interplane Zbraslavice / Skyboy ZK
Personenschaden:	Pilot tödlich verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittschaden:	Flur- und Waldschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen:	3X042-0/06

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Das mit einem Piloten besetzte Ultraleichtflugzeug war um 12:25 Uhr¹ vom Sonderlandplatz Neumagen – Drohn in Richtung 27 zu einem VFR-Flug nach Hildesheim gestartet. In einer Linksplatzrunde stieg das Ultraleichtflugzeug auf ca. 2500 ft über Meeresspiegel (MSL) und verließ die Platzrunde in nordöstlicher Richtung. Um 12:34 Uhr haben Zeugen über einem Waldgelände bei Kasholz beobachtet, wie die linke Tragfläche in der Luft abbrach und das Ultraleichtflugzeug steil in eine Waldschneise stürzte.

Angaben zu Personen

Der 38-jährige Pilot hatte seit 2005 einen Luffahrerschein für Luftsportgeräteführer, ausgestellt durch den Deutschen Ultraleichtflugverband, und war berechtigt aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge zu fliegen und auch Passagierflüge durchzuführen. Nach den Unterlagen betrug seine Gesamtflugenerfahrung 56 Flugstunden, davon hatte er vier Stunden auf dem verunfallten Ultraleichtflugzeug geflogen.

Angaben zum Luftfahrzeug

Bei dem Ultraleichtflugzeug Skyboy ZK mit der Werknummer 004.03.03 TD des Herstellers Interplane GmbH handelte es sich um einen einmotorigen abgestrebten Hochdecker in Gemischtbauweise mit nichteinziehbarem Fahrwerk in Bugrad-Anordnung. Das Flugzeug war mit dem Triebwerk Typ 3202 E 08 C des Herstellers Göbler-

Hirthmotoren KG ausgerüstet und als Luftsportgerät der Art Ultraleichtflugzeug durch den Deutschen Aero Club e.V. zugelassen. Seit seiner Herstellung im Jahr 1994 wurde es ca. 37 Stunden betrieben.

Die Nachprüfung erfolgte in jährlichen Abständen. Seit der letzten Jahresnachprüfung am 12. Dezember 2005 wurde das Flugzeug ca. eine Stunde geflogen.

Meteorologische Informationen

Zur Zeit des Unfalles zeigten die Wettermeldungen für das Unfallgebiet eine mehrschichtige Bewölkung, Cumulus und Stratocumulus. Die vorhandene Cumulus-Bewölkung hatte einen Bedeckungsgrad von 2 bis 4 Achtel mit einer vorherrschenden Wolkenuntergrenze von von 2500 ft bis 3500 ft über Grund (AGL). Darüber wurde verbreitet Stratocumulus-Bewölkung mit einer Wolkenuntergrenze von 4000 ft bis 5000 ft AGL beobachtet. Die Sicht am Boden betrug im Unfallgebiet mehr als 10 Kilometer. Der Wind wehte in der Höhe von 5000 ft aus 315° mit einer Geschwindigkeit von 15 Knoten.

Funkverkehr

Der Pilot hatte sich beim Verlassen der Platzrunde am Flugplatz Neumagen-Dhron über Funk abgemeldet. Der Funksprechverkehr wurde nicht aufgezeichnet.

Angaben zum Flugplatz

Der Sonderlandeplatz Neumagen - Dhron hat eine Gras-Start-/Landebahn mit einer Länge von 750 Metern, die Ausrichtung ist 089° / 269°.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Das Hauptwrack des Ultraleichtflugzeugs lag auf dem Rücken in einer Waldschneise ca. 4,2 Kilometer in Richtung 59° vom Sonderlandeplatz Neumagen–Dhron entfernt. Der abgebrochene linke Tragflügel befand sich ca. 70 Meter vor dem Wrack in Kursrichtung in den Baumwipfeln. In etwa gleicher Richtung vor dem Wrack in einem Abstand von ca. 30 Metern lag der Packschlauch des Rettungsgerätes mit dem Raketenmotor. Das Rettungsgerät war ausgelöst worden. Die Fangleinen des Fallschirmes hatten sich um die Propellernabe und den Heckausleger gewickelt, sie waren nicht vollständig aus dem Packbehälter ausgezogen. Der Fallschirm lag als Knäuel hinter dem Wrack. Alle vier Blattspitzen des Propellers waren abgetrennt und lagen im Umfeld des Wracks. Die Leiche des Piloten befand sich angeschnallt im linken Sitz.

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

Teil 3
Liste der letzten zehn veröffentlichten Untersuchungsberichte

Nr.	Datum	Ort	Luftfahrzeug(e)	Aktenzeichen	Abschluss- monat
1	04.08.2005	Kurtschau	Schempp Ventus CT / PZL-Bielsko SZD 48-3	<u>3X124-1-2/05</u>	Mai 2006
2	25.07.2003	Heppenheim	Schempp-Hirth / Duo- Discus	<u>3X164-0/03</u>	April 2006
3	02.06.2005	Frankfurt- Sindlingen	Lindstrand LBL HS 110	<u>CX003-0/05</u>	April 2006
4	28.10.2003	Zürich (CH)	Piper 42	<u>4X040-0/03</u>	März 2006
5	07.09.2004	Schoppenau (OE)	Piper PA28-181	<u>4X038-0/04</u>	März 2006
6	03.09.2003	nahe Malvaglia (CH)	Mooney M20J	<u>4X034-0/03</u>	März 2006
7	06.08.2003	La Vera (E)	Bell / 206L-3	<u>4X025-0/03</u>	Februar 2006
8	17.08.2002	Oberreichenbach	Reims Aviation F182P / Schempp-Hirth Ventus CT	<u>3X195-1-2/02</u>	Februar 2006
9	27.06.2003	nahe Bilbao (E)	Socata / TB20	<u>4X015-0/03</u>	Februar 2006
10	16.05.2005	Borkenberge	S.A.N. / Jodel DR 1050 Ambassadeur	<u>3X054-0/05</u>	Januar 2006