

# Bulletin

September  
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](mailto: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](http://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

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

## Teil 1

## Übersicht der Ereignisse im

Zeitraum: 01.09.2006 - 30.09.2006

## Flugzeug über 20 000 kg

05.09.2006 Uhrzeit unbek. ( ) Ort: Hamburg-Fuhlsb. (Hamburg, Hansestadt) LFZ.: Boeing B737-330 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug leicht beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Störung eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: Luftfahrtunternehmen Linienverkehr - Personenbeförd. - internat. <b>Beim Rollen in die Parkposition kam es zum Zusammenstoß mit einem Cateringfahrzeug im Bereich der rechten Tragfläche.</b> Aktenzeichen: PX012-0/06
07.09.2006 0548 Uhr (UTC) Ort: Oslo-Gardermoen (Norwegen) 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. <b>Das Flugzeug musste den Start abbrechen, da ein anderes Flugzeug den Rollhalt der RWY01L überrollte.</b> Aktenzeichen: 8X003-2/06
07.09.2006 0648 Uhr (MESZ) Ort: Frankfurt/Main (Darmstadt (HE)) LFZ.: Boeing B777-200 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	Störung eines ausländischen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: Luftfahrtunternehmen Linienverkehr - Personenbeförd. - internat. <b>Beim Rollen in die Parkposition kollidierte das Flugzeug mit einer Fluggastbrücke.</b> Aktenzeichen: TX006-0/06
07.09.2006 1430 Uhr (MESZ) Ort: Frankfurt (Darmstadt (HE)) LFZ.: Airbus Ind. A321 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug leicht beschädigt Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU	Störung eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: Luftfahrtunternehmen Linienverkehr - Personenbeförd. - internat. <b>Wegen einer defekten APU wurde der Push Back-Vorgang mit einem laufenden Triebwerk durchgeführt. Anschließend sollte das Flugzeug zum Abkuppeln des Schleppers in einen bestimmten Bereich der Rollbahn vorgezogen werden. Dabei wurde auch das zweite Triebwerk angelassen. Im Schleppvorgang mit laufenden Triebwerken brach der Schlepper seitlich aus und beschädigte den unteren Rumpf des Flugzeuges.</b> Aktenzeichen: PX013-0/06
11.09.2006 1029 Uhr (MESZ) Ort: Friedrichshafen (Tübingen (BW)) 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 Mitarbeiter der BFU	Schwere Störung eines ausländischen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: Luftfahrtunternehmen Linienverkehr - Personenbeförd. - internat. <b>Beim Eindrehen der B737 in den Endanflug näherte sich ein schnell fliegendes Luftfahrzeug von links vorne. Der minimale Abstand betrug nach der Messung des Flugsicherungsradars ca. 0,7 NM bei einem Höhenunterschied von 200 ft. Aufgrund einer Ausweichenweisung durch das Kollisionswarnsystem (TCAS) wurde der Anflug abgebrochen. Die anschließende Landung verlief ohne weitere Vorkommnisse.</b> Aktenzeichen: EX007-0/06

Weitere Information auf Seite 13

## Flugzeug über 20 000 kg (Fortsetzung)

13.09.2006 1941 Uhr (MESZ) Ort: Frankfurt/Main (Darmstadt (HE)) 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 schwer beschädigt Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU	Unfall eines ausländischen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: Luftfahrtunternehmen Linienverkehr - Personenbeförd. - internat. <b>Unmittelbar nach dem Aufsetzen begann das Flugzeug um die Hochachse zu schlingern, konnte aber von der Besatzung auf der Bahn gehalten werden. Es wurde festgestellt, dass das Auge des Anschlussbeschlages des oberen "torque link" gebrochen war.</b> Aktenzeichen: AX002-0/06	Weitere Information auf Seite 15
24.09.2006 1900 Uhr (UTC) Ort: Lamezia/Terne (Italien) 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. <b>Im Endanflug wurde die B737 von einem anderen Verkehrsflugzeug in ca. 100 m Abstand auf gleicher Höhe überholt. Beide Flugzeuge hatten zuvor eine TCAS-RA erhalten.</b> Aktenzeichen: 6X015-1/06	
24.09.2006 1910 Uhr (UTC) Ort: Lamezia/Terne (Italien) LFZ.: Fokker F28,MK0100 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. <b>Während des Anflugs zur Landung kam es zu einer Annäherung an eine Boeing B737-800.</b> Aktenzeichen: 6X015-2/06	
28.09.2006 1033 Uhr (MESZ) Ort: München (Oberbayern (BY)) LFZ.: Airbus Ind. A300 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug leicht beschädigt Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU	Schwere Störung eines ausländischen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: Luftfahrtunternehmen Linienverkehr - Frachtbeförderung - internat. <b>Während des Rollens auf dem Rollweg "S" in Richtung "B15" kollidierte der A300 mit seiner rechten äußeren Tragfläche mit dem linken Höhenleitwerk einer stehenden B737.</b> Aktenzeichen: EX010-1/06	Weitere Information auf Seite 17
28.09.2006 1033 Uhr (MESZ) Ort: München (Oberbayern (BY)) LFZ.: Boeing B737-600 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug leicht beschädigt Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU	Schwere Störung eines ausländischen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: Luftfahrtunternehmen Linienverkehr - Personenbeförd. - internat. <b>Die B737 hielt zwischen den Rollwegen "S" und "B14" in der Kurve. Der A300 rollte dahinter in Richtung "B15". Dabei kollidierte er mit seinem rechten äußeren Tragflügel mit dem linken Höhenleitwerk der B737.</b> Aktenzeichen: EX010-2/06	Weitere Information auf Seite 17

### Flugzeug über 5 700 kg - 14 000 kg

14.09.2006 2205 Uhr (UTC)	Schwere Störung eines deutschen Lfz. im Ausland ohne Verletzte
Ort: Warschau (Polen)	Betriebsart: Luftfahrtunternehmen gewerblicher Gelegenheitsverkehr
LFZ.: Cessna 525B	<b>Beim Anflug auf Warschau kam es zu einer Staffelungsunterschreitung zwischen der landenden Cessna und einer startenden Antonow.</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	
Flugzeug nicht beschädigt	
Untersuchung durch ausländische Behörde	Aktenzeichen: 6X014-0/06

### Flugzeug über 2 000 kg - 5 700 kg

07.09.2006 0548 Uhr (UTC)	Schwere Störung eines deutschen Lfz. im Ausland ohne Verletzte
Ort: Oslo-Gardermoen (Norwegen)	Betriebsart: gewerbliche Flüge - sonstige
LFZ.: Cessna 551	<b>Das Flugzeug überrollte den Rollhalt der RWY01L, auf der ein zum Start rollendes Flugzeug seinen Start auf Anweisung des Turmlotsen abbrechen musste.</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	
Flugzeug nicht beschädigt	
Untersuchung durch ausländische Behörde	Aktenzeichen: 8X003-1/06

09.09.2006 2040 Uhr (MESZ)	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte
Ort: Leutkirch-Unterz. (Tübingen (BW))	Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug
LFZ.: Cessna 340A	<b>Die Aktivierung der Landebahnbefeuerung über Funk war nicht erfolgreich. Bei der anschließenden Landung kam das Flugzeug zu weit und überrollte das Bahnende.</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	
Flugzeug schwer beschädigt	
Untersuchung durch Beauftragte der BFU	Aktenzeichen: 3X142-0/06 <span style="float: right;">Weitere Information auf Seite 19</span>

19.09.2006 1227 Uhr (UTC)	Unfall eines deutschen Lfz. im Ausland ohne Verletzte
Ort: Orford Ness (Großbritannien)	Betriebsart: gewerbliche Flüge - unbekannt/nicht gemeldet
LFZ.: Cessna T303	<b>Nach einer Notwasserung vor der Küste sank das Flugzeug. Der Pilot wurde von der Küstenwache gerettet.</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	
Flugzeug schwer beschädigt	
Untersuchung durch ausländische Behörde	Aktenzeichen: 4X035-0/06

26.09.2006 1600 Uhr (MESZ)	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit leicht Verletzten
Ort: Grumbach (Sachsen)	Betriebsart: gewerbliche Flüge - Luftarbeit - Forstflug
LFZ.: PZL-Mielec M-18A	<b>Beim Start zu einem Arbeitsflug erreichte das Flugzeug nicht die erforderliche Geschwindigkeit und kollidierte mit Bäumen.</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	
Flugzeug zerstört	
Untersuchung durch Beauftragte der BFU	Aktenzeichen: 3X163-0/06

### Flugzeug bis 2 000 kg

01.09.2006 1613 Uhr (MESZ)	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit tödlich Verletzten
Ort: Scharhörn (Weser-Ems (NI))	Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug
LFZ.: Bellanca 17-31ATC	<b>Während des Reisefluges fiel das Triebwerk aus. Der Pilot entschloss sich zur Notwasserung nahe der Insel Scharhörn.</b>
Anzahl der verletzten Personen:	
Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 1 leicht	
Fluggäste: 1 tödl., 0 schwer, 0 leicht	
Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht	
Flugzeug zerstört	
Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU	Aktenzeichen: 3X137-0/06

**Flugzeug bis 2 000 kg (Fortsetzung)**

02.09.2006 Uhrzeit unbek. ( ) Ort: Königsdorf (Oberbayern (BY)) LFZ.: Amateurbau Glasair II Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug zerstört Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug <b>Kurz nach dem Start kam es zu einer Triebwerksstörung. Das Flugzeug drehte nach links und prallte auf eine Wiese.</b> Aktenzeichen: 3X133-0/06
02.09.2006 1427 Uhr (MESZ) Ort: Berlin-Tempelhof (Berlin) 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 <b>Beim Ausrollen nach der Landung brach das Flugzeug aus und kollidierte mit einer Abstandsmarkierung.</b> Aktenzeichen: 3X134-0/06
02.09.2006 1330 Uhr (MESZ) Ort: Aschaffenburg (Unterfranken (BY)) LFZ.: Siai-Marche F260 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 1 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug zerstört Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit leicht Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug <b>Bei der Landung nach Triebwerksproblemen prallte das Flugzeug 200 m östlich des Flugplatzes Aschaffenburg auf eine Wiese.</b> Aktenzeichen: 3X135-0/06
03.09.2006 1338 Uhr (MESZ) Ort: Hörter-Holzminden (Münster (NRW)) LFZ.: Cessna 210P 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 <b>Beim Ausrollen nach der Landung überrollte das Flugzeug das Landebahnende. Auf der sich anschließenden Wiese brach das Bugfahrwerk.</b> Aktenzeichen: CX011-0/06
04.09.2006 0830 Uhr (MESZ) Ort: Golkow Maly (Polen) LFZ.: Piper 34220T 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 ausländische Behörde	Unfall eines deutschen Lfz. im Ausland mit tödlich Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug <b>Näheres ist noch nicht bekannt.</b> Aktenzeichen: 4X033-0/06
05.09.2006 1226 Uhr (MESZ) Ort: Heide-Büsum (Schleswig-Holstein) LFZ.: Ambrosini F7 Rondone Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug leicht beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Störung eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug <b>Nach dem Start ließ sich das Bugfahrwerk nur teilweise einfahren. Bei der anschließenden Landung klappte das Bugfahrwerk ein.</b> Aktenzeichen: RX030-0/06



**Flugzeug bis 2 000 kg (Fortsetzung)**

05.09.2006 1701 Uhr (MESZ) Ort: Hamburg-Fuhlsb. (Hamburg, Hansestadt) LFZ.: Cessna 172P 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 <b>Das Flugzeug setzte neben der Landebahn auf und berührte dabei ein Rollweg-Hinweisschild.</b> Aktenzeichen: 3X139-0/06
08.09.2006 1735 Uhr (MESZ) Ort: Husum (Schleswig-Holstein) 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 Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug <b>Im Reiseflug kam es zum Triebwerksausfall. Bei der anschließenden Notlandung sank das Flugzeug in weichem Boden ein und das Bugfahrwerk brach ab.</b> Aktenzeichen: 3X140-0/06
09.09.2006 1138 Uhr (MESZ) Ort: Worms (Rheinessen-Pfalz (RHPF)) LFZ.: S.A.N. Jodel 150 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 1 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 1 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit leicht Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug <b>Nach dem Abheben bemerkte der Pilot einen Leistungsverlust am Triebwerk. Beim Versuch zum Flugplatz zurückzukehren, landete das Flugzeug auf einer Bundesstraße und wurde bei der Berührung mit Leitplanken schwer beschädigt.</b> Aktenzeichen: 3X141-0/06
09.09.2006 1500 Uhr (MESZ) Ort: Kaufbeuren (Schwaben (BY)) LFZ.: Dornier 27A3 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 <b>In ca. 50 m Höhe fiel das Triebwerk aus. Bei der anschließenden Notlandung kam es zu einer harten Landung, bei der das Fahrwerk verbogen wurde.</b> Aktenzeichen: 3X149-0/06
11.09.2006 1456 Uhr (MESZ) Ort: Uetersen (Schleswig-Holstein) LFZ.: Robin DR400/180R Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug nicht beschädigt Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU	Störung eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug <b>In ca. 1200 ft Höhe und bei einer Geschwindigkeit von ca. 120 kt löste sich unter der Tragfläche zwischen rechtem Hauptfahrwerk und Knickflügel ein ca. 1,5 m breites Stück von der Bespannung und flatterte im Fahrtwind.</b> Aktenzeichen: RX039-0/06
11.09.2006 1320 Uhr (MESZ) Ort: Breitscheid (Gießen (HE)) LFZ.: Mooney M20J 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 <b>Im Sinkflug von FL65 auf 3000 ft kam es zu einer Triebwerkstörung. Bei der anschließenden Notlandung auf einem ansteigenden Wiesengelände rollte das Flugzeug gegen eine Böschung. Dabei brachen das Bugfahrwerk sowie der Propeller.</b> Aktenzeichen: 3X147-0/06

**Flugzeug bis 2 000 kg (Fortsetzung)**

11.09.2006 1052 Uhr (MESZ) Ort: Rothenburg o.d.T. (Mittelfranken (BY)) LFZ.: Cessna P210N 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 <b>Beim Aufsetzen fuhr das Fahrwerk ein. Das Flugzeug brach aus und kam neben der Bahn zum Stehen.</b> Aktenzeichen: 3X148-0/06
12.09.2006 1300 Uhr (MESZ) Ort: Koblenz-Winningen (Koblenz (RHPF)) LFZ.: Auster 5J1 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 <b>Während des Ausrollens erfolgte eine Drehung um die Hochachse. Das Flugzeug kippte auf die Seite und wurde an der Tragfläche und am Leitwerk schwer beschädigt.</b> Aktenzeichen: CX014-0/06
12.09.2006 1540 Uhr (MESZ) Ort: Stadtlohn-Vreden (Münster (NRW)) LFZ.: Ruschmeyer R90-230-RG 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 <b>Nach dem Abheben nahm das Flugzeug eine zunehmende Schräglage nach links ein, ohne auf die entgegengesetzten Steuereingaben des Piloten zu reagieren. Das Luftfahrzeug setzte mit dem linken Fahrwerk auf und kam in einem Maisfeld zum Stillstand. Dabei wurde das Bugrad abgerissen und der Propeller beschädigt.</b> Aktenzeichen: 3X150-0/06
14.09.2006 1005 Uhr (MESZ) Ort: Kempten-Durach (Schwaben (BY)) LFZ.: Mooney M20 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug leicht beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Störung eines ausländischen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug <b>Nach dem Aufsetzen knickte das Bugrad und danach das rechte Hauptfahrwerk ein.</b> Aktenzeichen: VX007-0/06
14.09.2006 1900 Uhr (MESZ) Ort: Gersheim (Saarland) LFZ.: Amateurbau unbek. Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug leicht beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Störung eines ausländischen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug <b>Bei einer Notlandung nach einem Triebwerksausfall wurde das Flugzeug im vorderen Rumpfbereich und am Propeller beschädigt.</b> Aktenzeichen: VX008-0/06
14.09.2006 1210 Uhr (MESZ) Ort: Rheinstetten (Karlsruhe (BW)) LFZ.: Bölkow BO208C Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug leicht beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Störung eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug <b>Bei einer Notlandung auf einem Acker aufgrund eines Triebwerksausfalles wurden Propeller und Bugrad beschädigt.</b> Aktenzeichen: RX032-0/06

**Flugzeug bis 2 000 kg (Fortsetzung)**

17.09.2006 1330 Uhr (MESZ) Ort: Dinslaken (Düsseldorf (NRW)) LFZ.: Piper 28R200 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug leicht beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Störung eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug <b>Während des Rollens zur Startbahn fiel ein ausgeklüftes Windenseil auf das Flugzeug und beschädigte die Kabinenhaube und den Propeller.</b> Aktenzeichen: RX033-0/06
17.09.2006 1301 Uhr (MESZ) Ort: Borkenberge (Münster (NRW)) LFZ.: Reims Avion F172E Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 1 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 2 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug schwer beschädigt Untersuchung durch Beauftragte der BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit leicht Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug <b>Kurz nach dem Start kam es zu einer Triebwerkstörung. Bei der anschließenden Notlandung sackte das Flugzeug durch und schlug auf einem Feld auf.</b> Aktenzeichen: 3X153-0/06 Weitere Information auf Seite 20
18.09.2006 1313 Uhr (MESZ) Ort: Birstein (Darmstadt (HE)) LFZ.: Robin R2160D 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 <b>Bei geringen Sichten und tiefen Wolken verlor der Pilot die Kontrolle über das Flugzeug und prallte auf freiem Feld auf.</b> Aktenzeichen: 3X154-0/06 Weitere Information auf Seite 21
18.09.2006 1726 Uhr (MESZ) Ort: Lichtenow (Brandenburg) LFZ.: Moravan Z42M 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: Ausbildungs-/Überprüfungsflüge - Flüge am Doppelsteuer <b>Auf einem Übungsflug mit Fluglehrer zum Erhalt der Privatpilotenlizenz schlug das Flugzeug trudelnd auf einem Feld auf.</b> Aktenzeichen: 3X155-0/06
21.09.2006 2001 Uhr (MESZ) Ort: Hof (Oberfranken (BY)) LFZ.: Reims Avion F177RG 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 <b>Im Anflug bei Dunkelheit hatte das Flugzeug Baumberührung. Das Höhenleitwerk und der Rumpf wurden dabei schwer beschädigt.</b> Aktenzeichen: 3X157-0/06
22.09.2006 1300 Uhr (MESZ) Ort: Zell am See (Österreich) LFZ.: Piper 34220T 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 Ausland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug <b>Nach einem abgebrochenen Startrolllauf rollte das Flugzeug über das Landebahnende hinaus.</b> Aktenzeichen: 4X036-0/06

**Flugzeug bis 2 000 kg (Fortsetzung)**

22.09.2006 1421 Uhr (MESZ) Ort: Groß Parin (Schleswig-Holstein) LFZ.: Piper 28181 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 1 leicht Andere: 1 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug schwer beschädigt Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit tödlich Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug <b>Bei einem Rundflug kollidierte die Piper 28 mit einem anderen Flugzeug gleichen Musters. Dabei wurden das Bugfahrwerk und das rechte Hauptfahrwerk abgerissen. Bei der Landung brach das Flugzeug aus.</b> Aktenzeichen: 3X158-1/06 Weitere Information auf Seite 23
22.09.2006 1421 Uhr (MESZ) Ort: Groß Parin (Schleswig-Holstein) LFZ.: Piper 28181 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 1 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 1 leicht Flugzeug zerstört Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit tödlich Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug <b>Die Piper 28 stieß mit einem anderen Flugzeug gleichen Musters in der Luft zusammen und stürzte auf ein Feld.</b> Aktenzeichen: 3X158-2/06 Weitere Information auf Seite 23
23.09.2006 1500 Uhr (MESZ) Ort: Landshut-Ellerm. (Niederbayern (BY)) LFZ.: Reims Avion F150 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 <b>Bei der Landung brach das Bugrad und der Propeller bekam Bodenberührung.</b> Aktenzeichen: 3X160-0/06
24.09.2006 1700 Uhr (MESZ) Ort: Prima Porta (Italien) 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 nicht beschädigt Untersuchung durch ausländische Behörde	Störung eines deutschen Lfz. im Ausland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug <b>Aufgrund von Kraftstoffmangel kam es zum Triebwerksausfall im Reiseflug. Das Luftfahrzeug landete sicher auf einem Feld.</b> Aktenzeichen: SX002-0/06
28.09.2006 1700 Uhr (MESZ) Ort: Zadar (Kroatien) LFZ.: Piper 44180 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 - Flüge am Doppelsteuer <b>Während eines Touch-and-Go fuhr das Fahrwerk in der Rollphase ein.</b> Aktenzeichen: 4X037-0/06
29.09.2006 1525 Uhr (MESZ) Ort: Donaueschingen (Freiburg (BW)) LFZ.: Socata TB9 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 <b>Beim Rollen nach der Landung kollidierte das Flugzeug mit einem abgestellten Pkw.</b> Aktenzeichen: 3X166-0/06

## Flugzeug bis 2 000 kg (Fortsetzung)

30.09.2006 1442 Uhr (MESZ)	Unfall eines ausländischen Lfz. im Inland ohne Verletzte
Ort: Düsseldorf (Düsseldorf (NRW))	Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug
LFZ.: Piper 32R301T	<b>Beim Ausrollen nach der Landung brach das rechte Hauptfahrwerk und das Luftfahrzeug kam nach rechts von der Landebahn ab.</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	
Flugzeug schwer beschädigt	
Keine Untersuchung durch BFU	Aktenzeichen: CX015-0/06

## Hubschrauber

08.09.2006 1310 Uhr (MESZ)	Störung eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte
Ort: Steinbach am Wald (Oberfranken (BY))	Betriebsart: gewerbliche Flüge - Luftarbeit - Leitungskontrolle
LFZ.: Bell 206L-1	<b>Während eines Überprüfungsfluges entlang einer Stromleitung berührte die Landekufe des Hubschraubers das Erdungskabel einer Stromleitung. Das Erdungskabel riss und der Hubschrauber konnte sicher landen.</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	
Hubschrauber leicht beschädigt	
Keine Untersuchung durch BFU	Aktenzeichen: RX031-0/06

10.09.2006 1720 Uhr (MESZ)	Störung eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte
Ort: Blieskastel-Ball. (Saarland)	Betriebsart: gewerbliche Flüge - Rettungseinsatz mit Hubschraubern
LFZ.: Eurocopter EC135-P1	<b>Beim Start hatte der Heckrotor des Hubschraubers Berührung mit Ästen.</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	
Hubschrauber schwer beschädigt	
Untersuchung durch Beauftragte der BFU	Aktenzeichen: RX035-0/06

13.09.2006 1215 Uhr (MESZ)	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit leicht Verletzten
Ort: Thalmässing (Mittelfranken (BY))	Betriebsart: Ausbildungs-/Überprüfungsflüge - Übungs-/Einweisungsflüge
LFZ.: Schweizer 269C	<b>Bei einer Autorotationsübung setzte der Hubschrauber hart auf und überschlug sich.</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	
Hubschrauber schwer beschädigt	
Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU	Aktenzeichen: 3X151-0/06

23.09.2006 1330 Uhr (MESZ)	Störung eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte
Ort: Nortorf (Schleswig-Holstein)	Betriebsart: gewerbliche Flüge - Rettungseinsatz mit Hubschraubern
LFZ.: Eurocopter BK117B-2	<b>Im Landeanflug traten Schwingungen um die Hochachse auf.</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	
Hubschrauber nicht beschädigt	
Keine Untersuchung durch BFU	Aktenzeichen: RX037-0/06

## Segelflugzeug

02.09.2006 Uhrzeit unbek. ( )	Unfall eines deutschen Lfz. im Ausland mit tödlich Verletzten
Ort: Salzburg (Österreich)	Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug
LFZ.: DG-Flugzeugbau DG800S	<b>Näheres ist noch nicht bekannt.</b>
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 ausländische Behörde	Aktenzeichen: 4X034-0/06

**Segelflugzeug (Fortsetzung)**

02.09.2006 1800 Uhr (MESZ) Ort: Düsseld.Wolfsaap (Düsseldorf (NRW)) LFZ.: Schleicher ASK13 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 leicht beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit schwer Verletzten Betriebsart: Ausbildungs-/Überprüfungsflüge - Flüge am Doppelsteuer <b>Bei der Landung setzte das Segelflugzeug hart auf.</b>  Aktenzeichen: 3X132-0/06
10.09.2006 1515 Uhr (MESZ) Ort: Warburg (Detmold (NRW)) LFZ.: Glaser DG100 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 <b>Beim Thermiksegelflug kam das Segelflugzeug in einer Höhe von ca. 150 m ins Trudeln und stürzte in einen bewaldeten Hang.</b>  Aktenzeichen: 3X144-0/06
10.09.2006 1750 Uhr (MESZ) Ort: Mönchengladbach (Düsseldorf (NRW)) LFZ.: Schempp Discus B Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 1 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit schwer Verletzten Betriebsart: Ausbildungs-/Überprüfungsflüge - Alleinflüge - unter Aufsicht <b>Der Windenstart wurde in ca. 80 m Höhe aufgrund geringer Schleppgeschwindigkeit abgebrochen. Anschließend kam es zu einer harten Landung neben der Piste.</b>  Aktenzeichen: 3X145-0/06
23.09.2006 1505 Uhr (MESZ) Ort: Montabaur (Koblenz (RHPF)) LFZ.: Schleicher ASK21 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug <b>Nach einem Seilriss im Windenstart in ca. 120 m Höhe landete das Segelflugzeug geradeaus auf der Flugplatzgrenze, rollte auf eine Kreisstraße und kollidierte dort mit einem Pkw.</b>  Aktenzeichen: 3X159-0/06
23.09.2006 1430 Uhr (MESZ) Ort: Borkenberge (Münster (NRW)) LFZ.: Schleicher ASK21 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 1 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit schwer Verletzten Betriebsart: Ausbildungs-/Überprüfungsflüge - Flüge am Doppelsteuer <b>Nach dem Ausleiten des Seitengleitfluges im Endanflug sackte das Segelflugzeug durch und setzte hart auf.</b>  Aktenzeichen: 3X164-0/06
29.09.2006 1800 Uhr (MESZ) Ort: Daun-Senheld (Trier (RHPF)) 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 mit schwer Verletzten Betriebsart: Ausbildungs-/Überprüfungsflüge - Alleinflüge - unter Aufsicht <b>Das Segelflugzeug setzte ca. 50 m vor der Bahn hart auf.</b>  Aktenzeichen: 3X165-0/06

## Segelflugzeug mit Hilfsantrieb

03.09.2006	Uhrzeit unbek. ( )	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte
Ort: Magdeburg (Sachsen-Anhalt)		Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug
LFZ.: Schleicher ASW20CL		<b>Im Endanflug kam das Luftfahrzeug zu kurz und prallte 100 m vor der Piste auf einen Acker. Es kam zu einem Ringelpiez, bei dem der Rumpf abgedreht wurde.</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 mit Hilfsantrieb schwer beschädigt		
Keine Untersuchung durch BFU		Aktenzeichen: 3X136-0/06

## Reisemotorsegler

14.09.2006	1730 Uhr (MESZ)	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte
Ort: Herschdorf b. Pö. (Thüringen)		Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug
LFZ.: Scheibe SF25C		<b>Aufgrund geringer Triebwerksleistung führte der Pilot eine Außenlandung durch. Dabei wurde das Fahrwerk in den Rumpf gedrückt.</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		
Reisemotorsegler schwer beschädigt		
Keine Untersuchung durch BFU		Aktenzeichen: 3X156-0/06
22.09.2006	1235 Uhr (MESZ)	Störung eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte
Ort: Kempten-Durach (Schwaben (BY))		Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug
LFZ.: Scheibe SF25C		<b>Bei der Landung kam der Motorsegler zu weit und rollte in einen Graben. Dabei wurden der Propeller und der Rumpf beschädigt.</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		
Reisemotorsegler leicht beschädigt		
Keine Untersuchung durch BFU		Aktenzeichen: RX036-0/06

## Heißluftballon

06.09.2006	0745 Uhr (MESZ)	Unfall eines ausländischen Lfz. im Inland mit schwer Verletzten
Ort: Nettelstadt (Arnsberg (NRW))		Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug
LFZ.: Cameron V-77		<b>Kurz vor dem Aufsetzen zur Landung wurde der Ballon von einer Windböe erfasst und es kam zu einer harten Landung.</b>
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		
Heißluftballon leicht beschädigt		
Keine Untersuchung durch BFU		Aktenzeichen: CX013-0/06
09.09.2006	1910 Uhr (MESZ)	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit schwer Verletzten
Ort: Hirschfeld (Sachsen)		Betriebsart: gewerbliche Flüge - Anforderungsverkehr - Personenbef. - Inland
LFZ.: Kubicek BB30		<b>Bei einer Schleiflandung fiel ein Passagier aus dem Ballonkorb und zog sich dabei mehrere Rippenbrüche zu.</b>
Anzahl der verletzten Personen:		
Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht		
Fluggäste: 0 tödl., 1 schwer, 0 leicht		
Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht		
Heißluftballon nicht beschädigt		
Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU		Aktenzeichen: 3X143-0/06

**Heißluftballon (Fortsetzung)**

16.09.2006 1940 Uhr (MESZ) Ort: Koblenz (Koblenz (RHPF))	Störung eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug
LFZ.: Schröder Fire G 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 leicht beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	<b>Während der Anfahrt zur Landung hatte der Ballon Berührung mit einer Hochspannungsleitung.</b>  Aktenzeichen: RX034-0/06
24.09.2006 1910 Uhr (MESZ) Ort: Warendorf (Münster (NRW))	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit schwer Verletzten Betriebsart: gewerbliche Flüge - Ausflugsverkehr - Personenbeförd. - Inland
LFZ.: Kubicek BB42Z Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 1 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Heißluftballon nicht beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	<b>Bei der Landung auf einem abgeernteten Feld kippte der Ballonkorb auf seine Längsseite. Dabei brach sich eine Mitfahrerin den Oberschenkel.</b>  Aktenzeichen: 3X162-0/06

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

10.09.2006 1639 Uhr (MESZ) Ort: Winzeln-Schramberg (Freiburg (BW))	Unfall eines ausländischen Lfz. im Inland mit tödlich Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug
LFZ.: Whitman Tailwind 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	<b>Der Pilot meldete über Funk Rauch im Cockpit und versuchte zum Flugplatz zurückzukehren. Dabei kippte das Flugzeug über die linke Tragfläche ab und prallte auf einen Acker.</b>  Aktenzeichen: CX012-0/06 Weitere Information auf Seite 25
13.09.2006 1230 Uhr (MESZ) Ort: Jahnsfelde (Brandenburg)	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit tödlich Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug
LFZ.: Flight-Design CTSW 2006 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	<b>Das Ultraleicht-Flugzeug kam in einen trudelähnlichen Flugzustand und stürzte mit nahezu senkrechter Längsneigung in einen Wald.</b>  Aktenzeichen: 3X152-0/06 Weitere Information auf Seite 26



## Teil 2

### Berichte

#### Identifikation

Art des Ereignisses:	Schwere Störung
Datum:	11. September 2006
Ort:	nahe Friedrichshafen
Luftfahrzeuge:	1. Flugzeug 2. Flugzeug
Hersteller / Muster:	1. The Boeing Company / B737-800 2. PANA VIA / PA200
Personenschaden:	ohne Verletzte
Sachschaden:	Luftfahrzeug nicht beschädigt
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen:	EX007-0/06

#### Sachverhalt

##### Ereignisse und Flugverlauf

Die B737 befand sich auf einem Linienflug von London nach Friedrichshafen. Sie war mit 99 Passagieren und sechs Besatzungsmitgliedern besetzt.

Die Besatzung des PA200 befand sich auf einem Flug zur Inübungshaltung. Sie war um 10:09 Uhr<sup>1</sup> in Ingolstadt gestartet. Nach Angabe des Piloten sollte der Flugweg mit einem Kurs von ca. 300° ungefähr 1-2 NM an der nördlichen Ecke der Kontrollzone Friedrichshafen vorbeiführen.

Um 10:28:20 Uhr wurde die Besatzung der B737 von der Anflugkontrolle auf ein sich von rechts vorne schnell näherndes Luftfahrzeug hingewiesen. Die Besatzung antwortete, das Luftfahrzeug auf dem Anzeigemonitor des Kollisionwarnsystems (TCAS) zu sehen, Sichtkontakt konnte aber nicht hergestellt werden. 14 Sekunden später erfolgte die Freigabe zum Eindrehen in den Endanflug in einer Rechtskurve.

Während der Kurve näherte sich der PA200 von mittlerweile links vorne. Der Pilot der B737 gab an, den Ausweichenweisungen des TCAS gefolgt zu sein. Dabei kam es nacheinander zu den Anweisungen: CLIMB, MONITOR VERTICAL SPEED und DESCENT.

Der Pilot der PA200 gab an, während des Durchfluges durch den Anflugbereich von Friedrichshafen seinen Blick nach links gerichtet zu haben, um nach eventuell abfliegenden Luftfahrzeugen aus Friedrichshafen Ausschau zu halten. Nach kurzer Zeit habe er seinen Blick wieder nach vorne gerichtet und im gleichen Moment die B737 in einer Rechtskurve Richtung Friedrichshafen gesehen. Sofort nach dem Sichtkontakt habe er ein Ausweichmanöver (Steilkurve rechts und Steigflug) eingeleitet.

Um 10:29:00 Uhr begegneten sich beide Flugzeuge frontal in einer Höhe von 4300 ft. Der minimale Abstand betrug nach der Messung des Flugsicherungsradars 0,7 NM bei einem Höhenunterschied von 200 ft.

Beide Flugzeuge landeten nach der Begegnung sicher auf ihren Zielflughäfen.

##### Angaben zu Personen

Der Pilot der B737 hatte eine Gesamtflugerfahrung von 4520 Flugstunden. Die Gesamtflugerfahrung des Copiloten belief sich auf 700 Flugstunden.

Der Pilot des PA200 war im Besitz einer zivilen Lizenz als Verkehrsflugzeugführer (ATPL) mit Testflugberechtigung der Klasse 1. Seine Gesamtflugerfahrung belief sich auf 3700 Stunden, davon 325 auf PA200.

##### Meteorologische Informationen

Nach Angabe des Piloten der B737 herrschten zum Annäherungszeitpunkt Sichtwetterbedingungen. Das Flugplatzwetter gab er an mit: leichtem, variablem Wind; Sicht mehr als 10 km, keine Wolken unter 5000 ft (CAVOK); Temperatur 24 °C, Taupunkt 17 °C; Luftdruck (QNH) 1024 hpa.

<sup>1</sup> Alle angegebenen Zeiten, soweit nicht anders bezeichnet, entsprechen Ortszeit

#### Funkverkehr

Die B737 stand mit der Anflugkontrolle Friedrichshafen in Kontakt. Der Funkverkehr wurde aufgezeichnet und stand als Umschrift zur Auswertung zur Verfügung.

#### Flugdatenaufzeichnung

Zur Auswertung standen die Daten des Flugdatenschreibers der B737 zur Verfügung.

Die Aufzeichnungen des Flugsicherungsradars lagen als Ausdruck ebenfalls zur Auswertung vor.

## Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	13. September 2006
Ort:	Frankfurt/Main
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Fokker-BV / Fokker F 28 MK 100
Personenschaden:	ohne Verletzte
Sachschaden:	Luftfahrzeug schwer beschädigt
Drittschaden:	Keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen:	AX002-0/06

## Sachverhalt

### Ereignisse und Flugverlauf

Die Fokker F 28 MK 100 war in Paris mit fünf Besatzungsmitgliedern und sechsundachtzig Passagieren an Bord zu einem Linienflug nach Frankfurt/Main gestartet.

Um 19:41 Uhr<sup>1</sup> setzte das Flugzeug mit einer Geschwindigkeit von ca. 130 kt auf der Landebahn 25L des Flughafens auf.

Nach Angaben der Flugbesatzung führte der zweite Luftfahrzeugführer einen normalen Anflug durch und setzte das Luftfahrzeug weich auf. Zu Beginn der Ausrollphase wurde das Flugzeug mit der Schubumkehr verzögert bei normaler Bremswirkung. Bei einer Geschwindigkeit von ca. 100 kt bemerkte die Besatzung Vibrationen mittlerer Intensität. Der verantwortliche Pilot vermutete zunächst einen geplatzten Reifen. Unmittelbar danach registrierte die Besatzung starke Vibrationen, die vom Hauptfahrwerk kamen. Der verantwortliche Luftfahrzeugführer wies den Copiloten an, das Flugzeug mit *emergency reverse* zum Stillstand zu bringen. Bei einer Geschwindigkeit von ca. 60 kt übernahm er die Steuerung und brachte das Flugzeug auf der Landebahnmittellinie im Bereich des Rollweges Hto zum Stillstand. Der zweite Flugzeugführer informierte über Funk mit einer Dringlichkeitsmeldung den Lotsen. Dieser teilte daraufhin mit, dass er im Bereich des Hauptfahrwerkes kurzzeitig Rauchentwicklung beobachtet hatte.

Die Kabinenbesatzung wurde angewiesen, sich auf eine eventuelle Evakuierung vorzubereiten. Das Flugzeug verließ dann die Piste 25L, rollte in den Rollweg Hto und blieb vor dem Rollweg C stehen. Die Flugbesatzung traf die Entscheidung für ein normales Verlassen des Flugzeuges und informierte darüber die Passagiere.

### Angaben zu Personen

Der 44-jährige verantwortliche Pilot war im Besitz einer bis zum 02.05.2010 gültigen Lizenz für Verkehrsflugzeugführer, erstmals ausgestellt am 18.02.2004 durch die französische Luftfahrtbehörde. In seiner Lizenz war die Musterberechtigung und Mustereinweisungsberechtigung TRI für das Flugzeugmuster F 70/100 eingetragen. Sein flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 war gültig bis 31.12.2006. Seine Gesamtflugerfahrung zum Unfallzeitpunkt betrug ca. 12 500 Stunden, davon ca. 2 300 Stunden auf dem Muster.

Der 44-jährige zweite Flugzeugführer hatte eine Gesamtflugerfahrung von ca. 3 800 Stunden, davon 1 310 Stunden auf dem Muster. Er besaß eine bis zum 17.06.2009 gültige Lizenz für Verkehrsflugzeugführer. Er hatte eine Musterberechtigung für das Flugzeugmuster F 70/100. Sein medizinisches Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 war bis 31.10.2006 gültig.

### Angaben zum Luftfahrzeug

Das Flugzeug Fokker F 28 MK 100 ist ein zweistrahliges Verkehrsflugzeug für Kurz- und Mittelstrecken.

Das Luftfahrzeug war in Frankreich zum Verkehr zugelassen.

Hersteller:	Fokker-BV
Muster:	Fokker F 28 MK 100
Baujahr:	1995
Werknummer:	11494
MTOM:	42 000 kg
Triebwerke:	Rolls Royce TAY 650-15

Das Flugzeug hatte eine Gesamtbetriebszeit von ca. 20 365 Stunden.

### Meteorologische Informationen

Zum Zeitpunkt der Landung herrschte Abenddämmerung.

<sup>1</sup> Alle angegebenen Zeiten, soweit nicht anders bezeichnet, entsprechen Ortszeit

Laut der automatisch ausgestrahlten Lande- und Startinformation ATIS, Information H von 19:22 Uhr herrschten folgende Wetterbedingungen:

Bewölkung: CAVOK  
 Sicht: mehr als 10 km  
 Wind: 100°/ 3 kt  
 Temperatur: 26 °C  
 Luftdruck (QNH): 1013 hPa

In der Kontrollzone (CTR) herrschten Sichtwetterbedingungen.

Angaben zum Flugplatz

Der Verkehrsflughafen Frankfurt verfügt über zwei parallele Start- und Landebahnen in Richtung 069°/249° mit den Abmessungen 4 000 m x 60 m und über eine in Richtung 179° verlaufende 4 000 m lange und 45 m breite Start- und Landebahn. Zum Ereigniszeitpunkt waren die Pisten 25L und 25R in Betrieb.

Flugdatenaufzeichnung

Die Aufzeichnungen des Flugdatenschreibers und des Cockpit-Voice-Recorders standen zur Verfügung.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Der Lotse hatte nach dem Ereignis eine Sichtinspektion der Landebahn durch Flughafenmitarbeiter angefordert. Dabei wurden ca. 150 m vor der Einmün-

dung des Rollweges H, ca. 200 m östlich des Rollweges H und ca. 50 m vor Rollweg G vier Metallteile, die zum linken Hauptfahrwerk gehörten, gefunden.

Es wurde festgestellt, dass am linken Hauptfahrwerksbein das Auge des oberen *torque link* Anschlusses gebrochen war (siehe Abbildung).



Die Drahtsicherung am Ölbehälter des Flatterdämpfers (*shimmy damper*) des linken Hauptfahrwerks war vorhanden. Der Behälter ließ sich innerhalb der Begrenzungen, die durch die Länge des Sicherungsdrahtes vorgegeben waren in beide Richtungen von Hand drehen. Das linke Hauptfahrwerk wurde ausgebaut und zur BFU nach Braunschweig transportiert.

## Identifikation

Art des Ereignisses:	Schwere Störung
Datum:	28. September 2006
Ort:	München Flughafen
Luftfahrzeuge:	1. Flugzeug 2. Flugzeug
Hersteller / Muster:	1. Airbus / A300-B4 2. Boeing / B737-600
Personenschaden:	ohne Verletzte
Sachschaden:	beide Luftfahrzeuge leicht beschädigt
Drittsschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen:	EX010-1-2/06

## Sachverhalt

### Ereignisse und Flugverlauf

Auf dem Weg zur Startbahn bog die B737-600 vom Rollweg „S“ auf „B14“ ein. Da bereits zwei weitere Flugzeuge am Rollhalt der Piste 26L warteten, hielt der Pilot in der Kurve an. Der A300 befand sich ebenfalls auf dem Rollweg „S“ in Richtung „B15“. Als das Flugzeug hinter der B737 vorbeirollte, kam es um 10:33 Uhr<sup>1</sup> zur Kollision beider Flugzeuge.

### Angaben zu Personen

Die drei Flugbesatzungsmitglieder des A300 (zwei Piloten und ein Flugingenieur) waren jeweils im Besitz einer gültigen Lizenz und eines fliegerärztlichen Tauglichkeitszeugnisses.

Der Pilot der B737 war im Besitz einer gültigen Lizenz und eines fliegerärztlichen Tauglichkeitszeugnisses. Seine Flugerfahrung belief sich auf 13 539 Stunden Gesamtflugzeit, davon 4 534 Stunden auf B737. Der Copilot war im Besitz einer gültigen Lizenz und eines fliegerärztlichen Tauglichkeitszeugnisses. Seine Flugerfahrung belief sich auf 11 924 Stunden Gesamtflugzeit, davon 4 837 Stunden auf B737.

### Angaben zum Luftfahrzeug

Der A300-B4 war ein Frachtflugzeug. Er hatte eine Spannweite von 44,85 m bei einer Länge von 53,62 m.

Die B737-600 war ein Passagierflugzeug. Sie hatte eine Spannweite von 34,30 m bei einer Länge von 31,20 m.

### Meteorologische Informationen

Die Wetterbeobachtung von 10:20 Uhr gab eine Sichtweite von 1 200 m in feuchtem Dunst an.

METAR EDDM 280820Z 30001KT 1200 R26R/P1500U R26L/P1500N BR BKN003 13/13 Q1014 BECMG 1500 BKN005.

### Funkverkehr

Der Funkverkehr stand als Umschrift für die Untersuchung zur Verfügung.

### Angaben zum Flugplatz

Der Flughafen München ist ein internationaler Verkehrsflughafen. Er verfügt über zwei parallel verlaufende Pisten mit der Ausrichtung 080°/260°. Dazwischen befinden sich die Flughafengebäude und Abfertigungsterminals. Der Rollverkehr zu und von der jeweiligen Piste erfolgt über zwei parallel verlaufende Rollwege.

### Flugdatenaufzeichnung

Die B737 war mit einem Flugdatenschreiber Honeywell SSFDR, Serial No. 10100, Part No. 980-4700-042, sowie mit einem Cockpit Voice Recorder Honeywell SSCVR, Serial No. 6329, Part No. 980-6022-001, ausgerüstet.

Der A300 war mit einem Flugdatenschreiber Lockheed L209, Serial No. 540, Part No 10077A500, sowie mit einem Cockpit Voice Recorder Fairchild A100, Serial No. 437, Part No. 93-A100-30 ausgerüstet.

Alle vier Geräte wurden ausgelesen und die Daten standen für die Untersuchung zur Verfügung.

Die Aufzeichnungen des Vorfelddradars der Flugsicherung standen zur Verfügung.

<sup>1</sup> Alle angegebenen Zeiten, soweit nicht anders bezeichnet, entsprechen Ortszeit

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich auf dem Rollweg „S“ im Bereich der Einbiegung zum Rollweg „B14“.

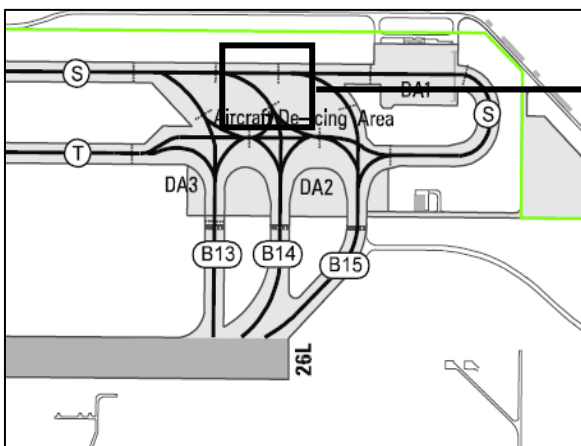
An den beiden Flugzeugen entstand leichter Sachschaden. Bei der B737 wurde das linke Höhenleitwerk außen leicht eingedrückt und bei dem A300 entstand an der rechten Tragfläche eine 80 cm lange Druckstelle an der äußeren Vorfügelklappe.

Anlage 1

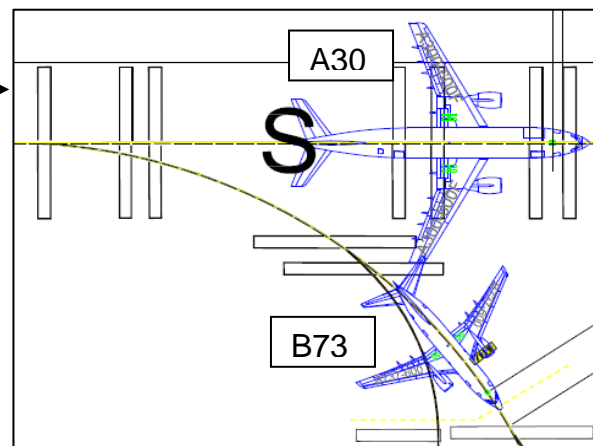
Auszug aus der Flugplatzrollkarte, AIP AD2 EDDM 2-7, 22DEC 2005

Anlage 2

Vermessungsskizze des Flughafens



Anlage 1



Anlage 2

## Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	09.09.2006
Ort:	Verkehrslandeplatz Leutkirch-Unterzeil
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Cessna Aircraft Company / Cessna 340A
Personenschaden:	ohne Verletzte
Sachschaden:	Luftfahrzeug schwer beschädigt
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen:	3X142-0/06

## Sachverhalt

### Ereignisse und Flugverlauf

Der Pilot war auf einem Sichtflug (VFR) von Zell am See nach Leutkirch, als er im Anflug versuchte, die Landebahnbeleuchtung über Betätigung der Sprechfunktaste einzuschalten. Dies gelang nicht. Daraufhin brach er den Anflug ab. Beim erneuten Anflug gelang die Fernbedienung der Landebahnbeleuchtung wieder nicht, jedoch wurde diesmal der Landeanflug fortgesetzt. Die Cessna setzte um ca. 20:40 Uhr<sup>1</sup> im hinteren Drittel der Landebahn 24 auf und überrollte das Landebahnende.

### Angaben zu Personen

Der 49-jährige verantwortliche Luftfahrzeugführer war im Besitz eines Luftfahrerscheines für Privatflugzeugführer (PPL(A)), ausgestellt nach den Richtlinien der ICAO. In dem Luftfahrerschein waren die Berechtigungen für einmotorige und mehrmotorige Landflugzeuge eingetragen. Er verfügte über eine Flugerfahrung von ca. 1 200 Stunden auf dem Unfallmuster.

### Angaben zum Luftfahrzeug

Bei der Cessna 340A handelt es sich um einen zweimotorigen Tiefdecker in Metallbauweise. Das Flugzeug wurde 1982 gebaut und seitdem für 3 964 Stunden betrieben. Die letzte 100-Stunden-Kontrolle wurde im Mai 2006 durchgeführt.

### Meteorologische Informationen

Nach Aussage des Piloten herrschten am Verkehrslandeplatz Leutkirch zum Unfallzeitpunkt Sichtwetterbedingungen.

### Angaben zum Flugplatz

Der Verkehrslandeplatz Leutkirch-Unterzeil verfügt über eine 810 m lange asphaltierte Landebahn mit der Ausrichtung 06°/24°. Der Flugplatzbezugspunkt liegt in einer Höhe von 2 099 ft.

Außerhalb der Öffnungszeiten bestand die Möglichkeit die Landebahnbeleuchtung durch fünfmaliges Drücken der Sprechfunktaste (innerhalb 5 sec.) einzuschalten.

### Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Cessna 340A kam ca. 15 m hinter dem Bahnende in einem Kiesbett zum Stillstand. Das Bugfahrwerk war eingeknickt, der Rumpfbug und die Bugfahrwerksaufhängung waren stark beschädigt. Jeweils ein Blatt der beiden Dreiblattpropeller war verbogen.

### Brand

Es war kein Brand entstanden.

### Zusätzliche Informationen

Die Steuerung der Landebahnbeleuchtung per Sprechfunktaste wurde wenige Stunden nach dem Unfall aus der Cessna 340A getestet und arbeitete zu diesem Zeitpunkt einwandfrei.

<sup>1</sup> Alle angegebenen Zeiten, soweit nicht anders bezeichnet, entsprechen Ortszeit

## Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	17. September 2006
Ort:	Borkenberge
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Reims Avion / F172E
Personenschaden:	Pilot und zwei Fluggäste leicht verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittschaden:	Flurschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen:	3X153-0/06

## Sachverhalt

### Ereignisse und Flugverlauf

Die Cessna startete um 13:00 Uhr<sup>1</sup> mit drei Personen besetzt zu einem privaten Rundflug auf der Piste 26. Nach dem Abheben beobachtete der Flugleiter eine starke Rauchentwicklung am Auspuff der Cessna. Kurz darauf prallte die Cessna mit ca. 30°-Längsneigung auf ein Feld.

Nach Aussage des Piloten kam es zum Leistungsverlust am Triebwerk, worauf er sich zu einer Notlandung entschloss.

### Angaben zu Personen

Der 55-jährige Luftfahrzeugführer war im Besitz einer Lizenz für Privatpiloten (PPL(A)), ausgestellt nach den Regelungen JAR-FCL deutsch. Im Luftfahrerschein war die Berechtigung für einmotorige Landflugzeuge eingetragen. Der Luftfahrzeugführer verfügte über eine Gesamtflugerfahrung von 254 Stunden, davon 00:21 Stunden mit drei Landungen auf dem Unfallmuster.

### Angaben zum Luftfahrzeug

Die Cessna 172 ist ein abgestrebter Hochdecker mit fest stehendem Bugfahrwerk. Das Flugzeug mit der Werknummer 0043 wurde 1968 gebaut und seitdem 4049 Stunden betrieben. Der Motor, Continental O-360 DB, verfügt über eine Benzineinspritzung. Die letzte Jahresnachprüfung wurde im Juni 2006 durchgeführt.

### Meteorologische Informationen

Der Verkehrslandeplatz Borkenberge meldete zum Unfallzeitpunkt Sichtwetterbedingungen.

### Angaben zum Flugplatz

Der Verkehrslandeplatz Borkenberge verfügt über eine 601m lange, asphaltierte Start- und Landebahn mit der Ausrichtung 08/26.

### Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle lag ca. 1,5 km nordwestlich des Flugplatzes Borkenberge.

Der Motor einschließlich Träger war teilweise abgerissen und nach rechts geknickt. Die Spitzen der drei Propellerblätter waren abgebrochen. Beide Tragflächen waren im Übergang zum Rumpf gestaucht, das Bugrad war abgebrochen.

Die Kraftstoffpumpe wurde in der Stellung „High“ vorgefunden.

### Brand

Es war kein Brand entstanden.

<sup>1</sup> Alle angegebenen Zeiten, soweit nicht anders bezeichnet, entsprechen Ortszeit



## Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	18. September 2006
Ort:	Birstein, Ortsteil Lichenroth
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Avions Pierre Robin / R 2160D
Personenschaden:	zwei Personen tödlich verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittschaden:	Flurschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen:	3X154-0/06

## Sachverhalt

### Ereignisse und Flugverlauf

Das Flugzeug befand sich am 18. September 2006 mit zwei Personen an Bord auf dem Flug von Waren/Müritz nach Egelsbach. Bei der Zwischenlandung in Schwerin-Parchim, wurde das Flugzeug mit 95 Liter AVGAS betankt. Um 11:08 Uhr<sup>1</sup> erfolgte der Start zum Weiterflug nach Egelsbach. Bis in die Nähe von Eisenach verlief der Flug problemlos. Um 12:52 Uhr meldete sich der Pilot bei Langen Information und gab über Funk durch, dass sie auf dem Weg nach Egelsbach über Eisenach geflogen seien und im weiteren Flug über das VOR Fulda fliegen würden. Im Raum Bad Salzungen gab es bereits Probleme mit tiefen Wolken und schlechter Sicht. Wörtlich an Langen Info: „*wir kämpfen uns im Moment gerade bei Bad Salzungen durch.....*“

Um 13:12 Uhr meldete der Pilot, dass sie einem Berg ausgewichen seien, sich in den Wolken befinden würden und Fluginformation erbitten. Langen Information machte den Piloten darauf aufmerksam, dass er in den Wolken eigentlich nichts zu suchen hat und vielleicht besser umkehren sollte, wenn er dort nicht durchkomme. Eine Minute später wurde ein einzelnes „mayday“ aufgefangen, ca. 15 Sekunden danach erklärte der Pilot, dass sie jetzt wieder Bodensicht hätten, aber ein Problem. Die Radarspur endete wenige Sekunden danach, die Koordinaten des letzten Radarsignals deckten sich nahezu mit der Unfallstelle. Das Flugzeug war mit einer Längsneigung von ca. 45° und einer Schräglage nach links von etwa 30° auf ein freies Feld geprallt.

Augenzeugen hatten das Flugzeug gehört und gesehen, wie es über sie hinwegflog, in den Wolken verschwand und dann im steilen Flug aus den Wolken kam und auf dem Boden aufschlug.



### Angaben zu Personen

Der 40-jährige Pilot war seit dem 24. Januar 2006 im Besitz einer nach FAR/FCL ausgestellten Privatpilotenlizenz (PPL (A)). Des Weiteren besaß er eine Nachtflugberechtigung.

Die Flugtauglichkeitsuntersuchung war bis zum 01. Dezember 2006 gültig. Er hatte die Auflage eine Brille zu tragen.

Er begann seine Flugausbildung im Januar 2005. Bis zum Unfallzeitpunkt hatte er ca. 120 Flugstunden absolviert.

Zweite Person an Bord war die 41-jährige Lebensgefährtin des Piloten. Sie hatte keine Fluglizenz, beabsichtigte diese aber nach Zeugenaussagen in naher Zukunft zu erwerben. Sie hatte ihren Lebenspartner schon des Öfteren auf seinen Flügen begleitet.

### Angaben zum Luftfahrzeug

Bei dem Flugzeug handelte es sich um ein einmotoriges zweisitziges Flugzeug des Modells Robin R 2160D mit einer maximalen Startmasse von 800 kg. Das Flugzeug war 1977 gebaut worden und hatte die Werknummer 122. Es war mit einem Vierzylinder-Kolbenmotor Lycoming O-320-D2A ausgestattet.

### Meteorologische Informationen

Im Gebiet zwischen Schwerin und Magdeburg herrschten Sichtflugbedingungen mit Sichten über 10 km und hoher Bewölkung. Die Wetterlage im Unfallgebiet war durch geringe Sichten und zum Teil aufliegende Wolken gekennzeichnet.

Ein Wettergutachten wurde beim Deutschen Wetterdienst (DWD) angefordert.

<sup>1</sup> Alle angegebenen Zeiten, soweit nicht anders bezeichnet, entsprechen Ortszeit

#### Navigationshilfen

Das Flugzeug war mit einem Transponder ausgerüstet, der auf A 3701 eingestellt war.

Im Navigationsgerät war die Frequenz 112,1 MHz des VOR Fulda gerastet.

#### Funkverkehr

Während der letzten 22 Minuten des Fluges hatte der Pilot Funkkontakt mit Langen Information auf der Frequenz 123,525 MHz. Der BFU lag eine Aufzeichnung des Sprechfunkverkehrs zur Auswertung vor. Entscheidende Passagen gaben Aufschluss über die aktuelle Wettersituation.

#### Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle lag in der Nähe von Birstein, Ortsteil Lichenroth auf einer kleinen Anhöhe ca. 470 m über NN auf freiem Feld.

Die Verteilung der Wrackteile, wie Kabinenverglasung und Gepäckstücke der Insassen, erstreckte sich über ein Gebiet von ca. 10 m x 20 m. Das Flugzeug war zerstört. Der Motor hatte einen Krater von ca. 1 m x 1,5 m m und 30 cm Tiefe geschlagen. Die

Leichen der beiden Insassen befanden sich im Cockpitbereich. Der Pilot saß auf dem linken Sitz. Eine Überprüfung der Steuerelemente auf Funktionstüchtigkeit war aufgrund des hohen Zerstörungsgrades nicht mehr möglich. Die Steuerseile waren jedoch in einwandfreiem Zustand.

Der Tank war aufgeplatzt; es konnte kein Kraftstoff nachgewiesen werden. In den Kraftstoffzuleitungen zum Motor befanden sich Reste von Kraftstoff. Auf der Tankanzeige wurden 25 Liter angezeigt. Das Zündkerzenbild war hell- bis dunkelgrau und trocken.

Der Zeiger der Geschwindigkeitsanzeige stand bei 160 kt. In der Nähe des Wracks wurden Teile eines zerstörten nicht fest eingebauten GPS gefunden.

Ein Blatt der Luftschraube war auf der Unterseite des Motors nach hinten gebogen. Beide Luftschraubenblätter hatten keine nennenswerten Schlagspuren an den Vorderkanten.

#### Brand

Es entstand kein Brand.

## Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	22. September 2006
Ort:	Groß Parin
Luftfahrzeug:	1) Flugzeug 2) Flugzeug
Hersteller / Muster:	1) Piper / PA-28-181 2) Piper / PA-28-181
Personenschaden:	1) eine Person leicht verletzt 2) Pilot tödlich verletzt
Sachschaden:	1) Flugzeug schwer beschädigt 2) Flugzeug zerstört
Drittschaden:	Flurschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen:	3X158-1-2/06

## Sachverhalt

### Ereignisse und Flugverlauf

Der Start von Flugzeug 1, einer Piper PA-28-181, erfolgte um 13:59 Uhr<sup>1</sup> auf dem Verkehrsflughafen Lübeck-Blankensee zu einem Rundflug über dem Gebiet Lübeck, Travemünde, Bad Schwartau und weiter nach Timmendorfer Strand. An Bord des Flugzeuges befanden sich der Luftfahrzeugführer und drei Fluggäste.

Das Flugzeug 2, ebenfalls eine Piper PA-28-181, startete um 13:59 Uhr vom Verkehrslandeplatz Kiel-Holtenau zu einem Überlandflug nach Brandenburg-Mühlenfeld. An Bord von Flugzeug 2 befand sich der Luftfahrzeugführer.

Um 14:03 Uhr meldete der Pilot von Flugzeug 2 dem Kieler Kontrollturm das Verlassen der Kontrollzone Kiel in 2500 ft MSL.

Um 14:04 Uhr meldete der Flugzeugführer von Flugzeug 1 an den Lübecker Turm den Abflug über dem Pflichtmeldepunkt November in 2000 ft MSL.

Um 14:08 Uhr meldete sich der Pilot von Flugzeug 2 bei Bremen Information über Plön in einer Flughöhe von 2500 ft MSL. Er erhielt von Bremen Information den Transpondercode 4402.

Um 14:20 Uhr war Flugzeug 1 auf der Strecke von Bad Schwartau nach Timmendorfer Strand ebenfalls in einer Höhe von 2500 ft MSL unterwegs.

Der Zusammenstoß der beiden Flugzeuge ereignete sich um 14:21 Uhr über Pariner Berg, etwa 1,5 Kilometer nordöstlich des Flugfunkfeuers VOR Lübeck in 2400 ft MSL.

Nach dem Zusammenstoß geriet Flugzeug 2 in eine unkontrollierte Fluglage und stürzte auf einen Acker nahe Groß Parin.

Flugzeug 1 konnte seinen Flug mit schweren Beschädigungen fortsetzen. Nach der Kollision stellte der Pilot von Flugzeug 1 Beschädigungen an der linken Tragfläche fest und die Seitenrudersteuerung ließ sich nicht mehr betätigen. Während des Zusammenstoßes wurde das Bodenblech im Fußraum des Co-Pilotensitzes nach oben eingedrückt. Dadurch wurde der Fluggast, der auf diesem Sitz saß, am rechten Fuß verletzt. Der Flugzeugführer flog zum Flughafen Lübeck zurück und führte dort einen tiefen Überflug in Richtung 25 durch. Dabei wurde ihm vom Kontrollturm gemeldet, dass das Bugfahrwerk und das rechte Hauptfahrwerk fehlen. Daraufhin landete der Pilot das Flugzeug 1 um 14:37 Uhr auf der Grasbahn in Landerichtung 07. Bei der Landung wurde der Propeller verbogen und die Unterseite der rechten Tragfläche aufgrund des fehlenden rechten Fahrwerkes leicht beschädigt.

### Angaben zu Personen

Der Luftfahrzeugführer von Flugzeug 1 war im Besitz einer Lizenz für Privatpiloten (Flugzeug) PPL(A), ausgestellt nach den Regelungen JAR-FCL deutsch, erstmalig ausgestellt am 23.08.1995, gültig bis zum 22.02.2010. Er hatte zum Unfallzeitpunkt eine Gesamtflugerfahrung von 182 Stunden, davon hatte er 18 Stunden auf dem verunfallten Muster geflogen.

Der Luftfahrzeugführer von Flugzeug 2 war im Besitz eines Luftfahrerscheines für Privatflugzeugführer PPL(A) ausgestellt nach den Richtlinien der ICAO, erstmalig ausgestellt am 12.10.1992, gültig bis zum 13.04.2009. Er hatte eine Gesamtflugerfahrung von 670 Stunden, davon 100 Stunden auf dem Störungsmuster. Weiterhin war er im Besitz des Luftfahrerscheines für Segelflugzeugführer.

### Angaben zum Luftfahrzeug

Bei dem Flugzeug Piper PA-28-181 des Herstellers Piper Aircraft Corporation handelt es sich um einen einmotorigen freitragenden Tiefdecker in Ganzmetallbauweise mit nichteinziehbarem Fahrwerk in Bugrad-Anordnung. Das Flugzeugmuster ist mit dem Triebwerk O-360-A4M des Herstellers Lycoming

<sup>1</sup> Alle angegebenen Zeiten, soweit nicht anders bezeichnet, entsprechen Ortszeit

ausgerüstet und in der Standardklasse als Normalflugzeug zugelassen.

Flugzeug 1 war zum Verkehr zugelassen und hatte am Tag des Unfalles eine Gesamtbetriebszeit von 7463 Stunden. Die letzte Jahresnachprüfung wurde am 24.03.2006 durchgeführt.

Flugzeug 2 war ebenfalls zum Verkehr zugelassen. Die letzte Jahresnachprüfung erfolgte am 06.04.2006. Die Gesamtbetriebszeit des Flugzeuges am Tag des Unfalles betrug 5608 Stunden.

#### Meteorologische Informationen

Zum Unfallzeitpunkt herrschten Sichtwetterbedingungen. Es gab keine Wolken. Die Sicht betrug 10 km und mehr. Der Wind kam aus 140° mit 10 Knoten. Der Luftdruck (QNH) am Verkehrsflughafen Lübeck-Blankensee betrug zur Unfallzeit 1015 hPa.

#### Funkverkehr

Der Funkverkehr zwischen Flugzeug 1 und dem Kontrollturm Lübeck-Blankensee wurde aufgezeichnet. Ebenso sind Aufzeichnungen der Funkkontakte von Flugzeug 2 mit dem Turm in Kiel-Holtenau und der Flugverkehrskontrolle Bremen Information vorhanden. Die Aufzeichnungen der Bodenfunkstellen stehen der BFU als Tonbandumschriften zur Verfügung.

#### Flugdatenaufzeichnung

Für die weitere Auswertung stehen der BFU die von der Deutschen Flugsicherung (DFS) aufgezeichneten Radardaten zur Verfügung.

#### Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Bei der Untersuchung von Flugzeug 1 wurden weitere Beschädigungen festgestellt, die auf den Zusammenstoß in der Luft zurückzuführen sind. Der linke Flügel war im Bereich des Überganges vom inneren Trapezflügel zum Rechteckflügel im Nasenbereich eingebault. Die Nieten, die diese beiden Bereiche verbinden, waren im Nasenbereich weggerissen und die Außenhaut war geöffnet. Auf der Unterseite dieses Tragflügelbereiches fanden sich Kratzspuren und die Oberfläche war an mehreren Stellen durchlöchert. Auf der linken Rumpfseite klaffte unterhalb des hinteren Seitenfensters auf Höhe des Gepäckraumbodens ein 10 x 10 Zentimeter großes Loch. Im Inneren des Flugzeuges war an dieser Stelle die

Gepäckraumrückwand durchschlagen. Im hinteren Bereich des Rumpfhecks waren die beiden dort befindlichen Spante und das Abschlussblech zum Heckkonus im unteren rechten Bereich beschädigt. Der Heckkonus selbst war ebenfalls beschädigt. Im Heckkonus wurde ein Stück der Kunststoffverkleidung des Seitenruder-Ausgleichsgewichts von Flugzeug 2 gefunden. Das rechte Hauptfahrwerk war komplett aus der Tragfläche herausgerissen. Das rechte Querruder war auf der Oberseite zum Flügelinnenbereich hin eingebault. Die rechte Rumpfunterseite war im Übergangsbereich zur Rumpfseite auf Höhe der Tragflächennase nach oben eingebault. Das Führungsrohr des Bugfahrwerks war nach rechts hinten gebogen.

Die Aufschlagstelle von Flugzeug 2 lag ca. 300 Meter hinter dem Ort Groß Parin linksseitig der Straße nach Pariner Berg auf einem Acker, ca. 250 Meter von der Straße in südliche Richtung entfernt. Das Wrack war stark gestaucht. Die Leiche des Piloten befand sich im Wrack. Bodenspuren waren nicht vorhanden. In einer Entfernung von ca. 150 Meter nördlich des Wracks befand sich ein Stück einer Propellerblattspitze von Flugzeug 2.

In einem Gebiet, das sich 700 Meter nördlich des Wracks von Flugzeug 2 befand und eine Ausdehnung von 1000 Metern in nördliche und etwa 600 Meter in westliche Richtung hatte, wurden Trümmer von beiden Flugzeugen gefunden. In diesem Gebiet wurden das Bugrad und das rechte Hauptfahrwerk von Flugzeug 1 gefunden. Von Flugzeug 2 befand sich in diesem Gebiet ein Stück des Cockpitsdaches, das hinter der GPS-Antenne abgerissen war. An dem Cockpitsdach war ein Stück der Strebe der Frontscheibe des Flugzeugs angebracht. Diese Strebe war in der Mitte abgerissen, die andere Hälfte war an der Motorabdeckung am Wrack befestigt. Des Weiteren fanden sich Trümmerteile, die dem Seitenleitwerk von Flugzeug 2 zugeordnet werden konnten. Über das ganze Gelände verstreut waren zahlreiche kleinere Verkleidungsteile beider Flugzeuge und Bruchstücke der Flugzeugverglasung von Flugzeug 2.

#### Brand

Sowohl an Flugzeug 1 als auch an Flugzeug 2 war kein Brand entstanden.

## Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	10.09.2006
Ort:	Winzeln-Schramberg
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Eigenbau / Wittman Tailwind W 8
Personenschaden:	Flugzeugführer tödlich verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittschaden:	Flurschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen:	CX012-0/06

## Meteorologische Informationen

Nach Zeugenaussagen herrschten am Flugplatz Winzeln-Schramberg zum Unfallzeitpunkt Sichtwetterbedingungen.

## Angaben zum Flugplatz

Der Sonderlandeplatz Winzeln-Schramberg verfügt über eine 704 m lange Asphaltpiste mit der Ausrichtung 33/15. Der Flugplatzbezugspunkt liegt in einer Höhe von 2202 ft MSL.

## Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich 2 km nordwestlich des Flugplatzes Winzeln-Schramberg. Das Flugzeug wurde beim Aufprall auf den Acker zerstört.

## Sachverhalt

### Ereignisse und Flugverlauf

Der Pilot startete um 16:38 Uhr<sup>1</sup> auf der Piste 33. Kurz nach dem Start meldete er per Funk Rauch im Cockpit und dass er beabsichtige zurückzukehren. Zeugen beobachteten wie das Flugzeug ca. 1 Minute nach dem Start in einer Höhe von ca. 100 m nach links drehte, in eine Trudelbewegung überging und auf einen Acker prallte.

### Angaben zu Personen

Der 39-jährige Flugzeugführer war im Besitz eines erstmalig im Jahr 1993 ausgestellten Luftfahrerscheines für Privatflugzeugführer (PPL (A)), ausgestellt nach den Richtlinien der ICAO. Im Luftfahrerschein war u. a. die Berechtigung für einmotorige Landflugzeuge eingetragen. In den letzten 90 Tagen war er 30 Stunden geflogen.

### Angaben zum Luftfahrzeug

Der Luftfahrzeug-Eigenbau Wittman Tailwind W8 ist ein abgestrepter Hochdecker mit Spornradfahrwerk. Im verunfallten Flugzeug war das Triebwerk Rolls-Royce 0200A eingebaut. Das Flugzeug mit der Werknummer 387 AW wurde im Jahr 1979 fertig gestellt, in Großbritannien eingetragen und letztmalig im Januar 2006 nachgeprüft.

---

<sup>1</sup> Alle angegebenen Zeiten, soweit nicht anders bezeichnet, entsprechen Ortszeit

## Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	13. September 2006
Ort:	nahe Jahnsfelde
Luftfahrzeug:	Ultraleicht-Flugzeug
Hersteller / Muster:	Flight Design GmbH / CTSW 2006
Personenschaden:	Pilot tödlich verletzt
Sachschaden:	Ultraleicht-Flugzeug zerstört
Drittschaden:	Wald- und Flurschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen:	3X152-0/06

## Sachverhalt

### Ereignisse und Flugverlauf

Das mit einem Piloten besetzte Ultraleicht-Flugzeug (UL) war um 12:20 Uhr<sup>1</sup> vom Verkehrslandeplatz Eggersdorf zu einem Stückprüfflug gestartet. Bei diesem Flug sollte das fabrikneue UL vor der Auslieferung an den späteren Halter auf seinen technisch einwandfreien Zustand überprüft werden. Der Start erfolgte in Richtung 24. Nach Verlassen der Rechtsplatzrunde führte der weitere Flugverlauf in östliche Richtung in den Luftraum bei Jahnsfelde. Über dem Gebiet zwischen der Bundesstrasse B1, Jahnsfelde und Trebnitz erfolgten einige Flugmanöver. Das UL kam nach Zeugenaussage westlich der Ortschaft Jahnsfelde in einen unkontrollierten trudelähnlichen Flugzustand und stürzte, nachdem die Drehbewegung endete, um 12:30 Uhr in nahezu senkrechter Längsneigung in einen Wald. Nach dem Absturz wurde der Pilot schwer verletzt im Wrack gefunden. Er verstarb infolge der Verletzungen einige Stunden später im Krankenhaus.

### Angaben zu Personen

Der 37-jährige Pilot hatte seit dem 11. Juni 2001 eine Lizenz für Ultraleicht-Flugzeug-Piloten, die in der Ukraine nach den Regelungen der ICAO ausgestellt worden war.

### Angaben zum Luftfahrzeug

Bei dem Ultraleicht-Flugzeug CTSW 2006 mit der Werknummer 06-07-18 des Herstellers Flight Design GmbH handelte es sich um einen einmotorigen frei-

tragenden Schulterdecker in Kunststoffbauweise mit nichteinziehbarem Fahrwerk in Bugrad-Anordnung. Das Flugzeug war mit dem Triebwerk 912 ULSFR des Herstellers Rotax ausgerüstet. Es war fabrikneu und befand sich in der Stückprüfung, die vor der Auslieferung erfolgte. Nachdem die entsprechenden Prüfungen am Boden abgeschlossen waren, wurde der Erstflug, der zum Umfang der Stückprüfung gehörte, durchgeführt.

### Meteorologische Informationen

Während der Unfallzeit herrschte am Verkehrslandeplatz Eggersdorf ein Wind mit einer Stärke von 15 Knoten, in Böen 25 Knoten, aus einer Richtung von 150 bis 200 Grad. Der Himmel war wolkenlos und die Sicht betrug mehr als 10 Kilometer.

### Funkverkehr

Zwischen dem Flugzeug und dem Turm des Flugplatzes Eggersdorf bestand während des Abfluges Funkkontakt. Der Funksprechverkehr wurde nicht aufgezeichnet.

### Angaben zum Flugplatz

Der Verkehrslandeplatz Eggersdorf hat eine Start-/Landebahn aus Gras mit einer Länge von 2230 Metern, die Ausrichtung ist 057°/237°. Der Flugplatz liegt auf 220 ft MSL.

### Flugdatenaufzeichnung

Für die weitere Auswertung stehen der BFU die von der Deutschen Flugsicherung (DFS) aufgezeichneten Radardaten zur Verfügung.

### Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Absturzstelle befand sich ca. 300 Meter westlich vom Ortsrand Jahnsfelde und etwa 70 Meter nördlich von der Bundesstrasse B1 entfernt in einem mit Laubbäumen bestandenen Waldgebiet.

Das Wrack lag in südlicher Ausrichtung auf der rechten Rumpfseite. Der Rumpf war im Cockpitbereich zerstört. Das Seitenleitwerk und das rechte Höhenleitwerk waren am Rumpf. Das linke Höhenleitwerk war zerstört. Die rechte Tragfläche ragte unter dem umgekippten Rumpf hervor. Sie wies Schäden durch Baumberührung und den Aufschlag auf. Die linke Tragfläche lag abgetrennt in 11 Meter Abstand links von der Rumpfspitze entfernt. Von beiden Tragflächen wurden die dazugehörenden Klappen und Ruder im Bereich der Absturzstelle gefunden. Über die Unfallstelle verteilt lagen Verkleidungsteile und Bruchstücke der Verglasung.

<sup>1</sup> Alle angegebenen Zeiten, soweit nicht anders bezeichnet, entsprechen Ortszeit

In einer Entfernung von 250 Metern in nördlicher Richtung vom Wrack wurde das Funkgerät mit Kopfhörer gefunden, das provisorisch auf dem Copilotensitz mitgeführt wurde. Etwa 300 bzw. 380 Meter von der Absturzstelle entfernt wurden zwei Bruchstücke der Dachverglasung, die sich über dem Cockpit des UL befunden hatten, gefunden. Die beiden Gepäckraumluken befanden sich ca. 400 bzw. ca. 500 Meter vom Wrack entfernt.

Brand

Es entstand kein Brand.

### Teil 3

#### Liste der letzten zehn veröffentlichten Untersuchungsberichte

Lfd. Nr.	Datum	Ort	Luftfahrzeug(e)	Aktenzeichen	Berichtsmonat
1	29.07.2006	nahe Kall / Eifel	HB Aircraft HB202 V2	<u>CX009-0/06</u>	November 2006
2	26.02.2006	nahe Lahr	New Piper PA34-200T / Robin HR100/210D	<u>RX010-1-2/06</u>	November 2006
3	17.08.2002	nahe Bad Liebenzell	Alexander Schleicher ASH 26 E	<u>3X194-0/02</u>	November 2006
4	18.09.2006	nahe Lichtenow	Moravan Z-42M	<u>3X155-0/06</u>	Oktober 2006
5	13.09.2006	nahe Thalmässing	Schweizer Hughes 269 C	<u>3X151-0/06</u>	Oktober 2006
6	04.05.2006	Bergisch Gladbach	Thunder & Colt AX10-210	<u>3X025-0/06</u>	Oktober 2006
7	23.01.2006	Ruhpolding	Fire Balloons Fire G 30/24	<u>CX002-0/06</u>	Oktober 2006
8	27.08.2005	Fürth-Seckendorf	Schempp Nimbus 3T	<u>3X145-0/05</u>	Oktober 2006
9	30.10.2000	Flugplatz Coburg- Brandensteinsebene	Piper PA60-602P	<u>3X268-0/00</u>	Oktober 2006
10	11.06.2006	Flugplatz Landshut- Ellermühle	New Piper PA28-181	<u>3X053-0/06</u>	September 2006