

Bulletin

Dezember 2007

Unfälle und 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 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.

Darüber hinaus werden Ereignisse dargestellt, bei denen die BFU aufgrund der Verpflichtung nach ICAO Annex 13 tätig werden musste.

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 Ereignissen, die den Erkenntnisstand der Untersuchung zur Zeit der Herausgabe des Bulletins wiedergeben.

Im Teil 3 sind die letzten zehn veröffentlichten Untersuchungsberichte aufgelistet. Sie können unter der folgenden Adresse im Internet abgerufen werden:

www.bfu-web.de > Publikationen > Untersuchungsberichte

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 Flugleistungen 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.

Störung

Ein anderes Ereignis als ein Unfall, das mit dem Betrieb eines Luftfahrzeugs zusammenhängt und den sicheren Betrieb beeinträchtigen könnte.

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: 01.12.2007 - 31.12.2007

Flugzeug über 20 000 kg

02.12.2007 1748 Uhr (MEZ) Ort: Frankfurt/Main (Darmstadt (HE)) LFZ.: Boeing B747-200 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 leicht beschädigt Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU	Störung eines ausländischen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: Luftfahrtunternehmen Linienverkehr - Frachtbeförderung - internat. Während des Durchstartens aufgrund einer Wind-Shear-Warnung brach der Landeklappenantrieb der linken inneren Landeklappe. Aktenzeichen: TX007-0/07
05.12.2007 1106 Uhr (UTC) Ort: Düsseldorf (Düsseldorf (NRW)) LFZ.: Bombardier CL600 2B19 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: Luftfahrtunternehmen Linienverkehr - Personenbeförderung - Inland Am Rollhalt meldete die Kabinenbesatzung starken Rauch in der Kabine, worauf der verantwortliche Luftfahrzeugführer (PIC) die Anweisung zur Evakuierung gab. Aktenzeichen: PX009-0/07
07.12.2007 0657 Uhr (UTC) Ort: Göteborg (Schweden) LFZ.: Bombardier CL600 2C10 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. Das Flugzeug rollte ohne Freigabe auf die Startbahn. Ein anfliegender Flugzeug musste aus ca. 300 ft einen Go-around einleiten. Aktenzeichen: 6X012-0/07
26.12.2007 0303 Uhr (UTC) Ort: Almaty (Kasachstan) LFZ.: Bombardier CL600 2B16 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 1 tödl., 2 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 1 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: gewerbliche Flüge - Anfordergverk.-Personenbeförd.-internat. Während des Anfangssteigfluges nahm das Flugzeug eine rechte Querneigung ein und prallte auf den Boden. Entsprechend ICAO Annex 13 war die BFU vor Ort an der Untersuchung beteiligt. Aktenzeichen: 2X001-0/07
Flugzeug über 5 700 kg - 14 000 kg	
11.12.2007 0815 Uhr (UTC) Ort: Bremen (Bremen, Hansestadt) LFZ.: Swearingen SA227AC 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 gewerblicher Gelegenheitsverkehr Beim Ausrollen nach der Landung kam das Flugzeug von der Bahn ab. Aktenzeichen: 5X028-0/07

Weitere Information auf Seite 4

Flugzeug über 2 000 kg - 5 700 kg

01.12.2007 1750 Uhr (MEZ) Ort: Stuttgart (Stuttgart (BW)) LFZ.: Cessna 404 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	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: verschiedene Betriebsarten - Werkstattflug, Prüfflug Während des Startlaufes klappte das Bugfahrwerk ein. Aktenzeichen: 3X185-0/07
09.12.2007 2004 Uhr (UTC) Ort: Kiew (Ukraine) LFZ.: Beech C90A Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 2 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 3 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 Beim Landeanflug prallte das Flugzeug ca. 2,5 km westlich der Landebahn auf. Der Unfall wird durch die ukrainischen Behörden untersucht. Aktenzeichen: 4X054-0/07

Flugzeug bis 2 000 kg

16.12.2007 1611 Uhr (MEZ) Ort: Koblenz-Gondorf (Koblenz (RHPF)) LFZ.: Diamond Aircr. DA40 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug nicht beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Störung eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Während des Reisefluges kam es zu periodischen Schwankungen der Motordrehzahl. Im weiteren Flugverlauf ließ die Motorleistung nach. Der Pilot führte eine Notlandung auf einem Acker durch. Aktenzeichen: RX017-0/07
18.12.2007 1559 Uhr (MEZ) Ort: Langwedel (Lüneburg (NI)) LFZ.: Beech B35 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 1 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug schwer beschädigt Untersuchung durch Beauftragte der BFU	Unfall eines ausländischen Lfz. im Inland mit schwer Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Im Reiseflug fiel das Triebwerk aus. Bei der anschließenden Notlandung überschlug sich das Flugzeug. Aktenzeichen: CX017-0/07

Weitere Information auf Seite 5

Hubschrauber

09.12.2007 0153 Uhr (UTC) Ort: Shizuoka (Ferner Osten) LFZ.: Eurocopter EC135-T2 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 1 tödl., 1 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Hubschrauber zerstört Untersuchung durch ausländische Behörde	Unfall eines ausländischen Lfz. im Ausland mit tödlich Verletzten Betriebsart: verschiedene Betriebsarten - Überführungsflug/Bereitstellungsflug Während eines Überführungsfluges gab es Probleme mit der Steuerung des Fenestroms. Beim Versuch einen Dachlandeplatz anzufliegen, kam es zu unkontrollierten Drehungen im Uhrzeigersinn um die Hochachse. Der Hubschrauber schlug ohne Vorwärtsfahrt in unbebautem Gebiet auf. Aktenzeichen: DX038-0/07
15.12.2007 1337 Uhr (MEZ) Ort: Aachen-Merzbrück (Köln (NRW)) LFZ.: Hiller UH-12B 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	Unfall eines ausländischen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Wenige Minuten nach dem Abheben kam es zu einer Unterdrehzahl des Hauptrotors. Ein Drehzahlaufbau mithilfe des Triebwerks misslang. Bei der anschließenden Landung wurde der Hubschrauber schwer beschädigt. Aktenzeichen: CX016-0/07

Weitere Information auf Seite 6

Segelflugzeug

21.12.2007 0200 Uhr (UTC)	Unfall eines deutschen Lfz. im Ausland mit tödlich Verletzten
Ort: Makarona (NZ) (Australien und Ozeanien)	Betriebsart: verschiedene Betriebsarten - Kunstflug, Wettbewerbsflug, Luftrennen
LFZ.: Schleicher ASW27	Während eines Wettbewerbsfluges hatte das Segelflugzeug Hindernisberührung mit der Hangkante, an der es entlangflog.
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: 4X055-0/07

Segelflugzeug mit Hilfsantrieb

06.12.2007 Uhrzeit unbek. ()	Unfall eines deutschen Lfz. im Ausland mit schwer Verletzten
Ort: Bitterwasser (Zentral- und Südafrika)	Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug
LFZ.: Schleicher ASH25M	Während des Reisefluges kam es zum Strukturschaden am Luftfahrzeug.
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	
Segelflugzeug mit Hilfsantrieb zerstört	
Untersuchung durch ausländische Behörde	Aktenzeichen: 4X053-0/07

Teil 2

Berichte

Statusbericht

Identifikation

Art des Ereignisses:	Schwere Störung
Datum:	11. Dezember 2007
Ort:	Verkehrsflughafen Bremen
Luffahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Swearingen Aircraft Corporation / SA227-AC
Personenschaden:	ohne Verletzte
Sachschaden:	Luffahrzeug nicht beschädigt
Drittschaden:	Flurschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen:	5X028-0/07

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Die SA227 landete von einem Linienflug aus Brüssel kommend um 09:15 Uhr¹ auf der Piste 25 des Verkehrsflughafens Bremen. Während des Ausrollens nach der Landung bis zur Übergabe der Steuerung an den verantwortlichen Flugzeugführer war der Flug ereignislos. Nach der Übergabe bei 60 kt drehte das Flugzeug kontinuierlich nach rechts. Nach Angaben des verantwortlichen Flugzeugführers konnte die Richtungsänderung mit dem Seitenruder nicht mehr korrigiert werden. Das Flugzeug kam mit geringer Geschwindigkeit von der befestigten Piste ab.

Angaben zu Personen

Der 58-jährige verantwortliche Flugzeugführer war im Besitz eines Luftfahrerscheines für Verkehrsflugzeugführer, ausgestellt nach den Richtlinien der ICAO. Er war berechtigt, die SA 227 als verantwortlicher Flugzeugführer unter Instrumentenflugregeln zu fliegen. Seine Gesamtflugerfahrung betrug 22 000 Stunden, davon 12 000 Stunden auf dem Störungsmuster.

Der 28-jährige zweite Flugzeugführer war im Besitz eines Luftfahrerscheines für Berufsflugzeugführer, ausgestellt nach den Richtlinien der ICAO. Er war berechtigt, die SA227 als zweiter Flugzeugführer nach Instrumentenflugregeln zu fliegen. Seine Gesamtflugerfahrung betrug 750 Stunden, davon 500 auf dem Muster SA227.

Angaben zum Luffahrzeug

Die SA227 ist ein zweimotoriger Tiefdecker in Ganzmetallbauweise und bietet Platz für 19 Passagiere. Das Flugzeug verfügt über zwei Triebwerke vom Typ Garrett TPE 331-11U-612G. Es wurde 1987 mit der Werknummer AC-690 gebaut und seitdem 24 967 Stunden betrieben. Die maximale Startmasse betrug 6 577 kg. Bei der letzten Wartung am 06.12.2007 wurde ein Service Check gemäß Phase Inspection Manual durchgeführt.

Meteorologische Informationen

Im Zeitraum der Störung herrschten am Verkehrsflughafen Bremen folgende Wetterbedingungen:

Wind:	330° / 8 kt
Bodensicht:	mehr als 10 km
Bewölkung:	leichte Bewölkung in 1 000 ft, durchbrochen in 3 200 ft
Temperatur:	6 °C
Taupunkt:	4 °C
Luftdruck:	1018 hPa

Angaben zum Flugplatz

Der Verkehrsflughafen Bremen verfügt über eine 2040 m lange und 45 m breite Start- und Landebahn mit der Ausrichtung 09/27. Der Flughafenbezugspunkt liegt in einer Höhe von 14 ft über MSL.

Flugdatenaufzeichnung

Im Flugzeug waren ein Flugdatenschreiber Fairchild F 800 und ein Sprachaufzeichnungsgerät Fairchild A100A eingebaut. Beide Geräte wurden sichergestellt, die Daten wurden ausgelesen.

Unfallstelle und Feststellungen am Luffahrzeug

Die SA227 kam wenige Meter vor der Einmündung des Rollweges C der Piste 25 mit dem rechten Haupt- und dem Bugfahrwerk im Sicherheitsstreifen zum Stillstand. Das Flugzeug wurde nicht beschädigt.

Untersuchungsführer Wilke

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

Statusbericht

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	18. Dezember 2007
Ort:	nahe Verden
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Beechcraft / B35
Personenschaden:	Pilot schwer verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug schwer beschädigt
Drittschaden:	Flurschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen:	CX017-0/07

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Der Flugzeugführer startete um 15:33 Uhr¹ zu einem privaten Flug von Damme nach Rotenburg/Wümme. Nach ca. 20 Minuten Flugzeit fiel in 2 500 ft, über den Wolken fliegend, das Triebwerk aus. Der Flugzeugführer meldete seine Notlage an Bremen Information und versuchte mehrmals mit unterschiedlichen Hebel- und Tankwahlschalterstellungen ohne Erfolg das Triebwerk zu starten. Nachdem er im Sinkflug die Wolken durchbrochen hatte, überflog er eine Hochspannungsleitung und fuhr in geringer Höhe das Fahrwerk aus. Die Beech setzte um 15:59 Uhr auf einer Wiese auf und überschlug sich.

Angaben zu Personen

Der 46-jährige Flugzeugführer war seit August 2006 im Besitz einer Privatpilotenlizenz, ausgestellt nach den Richtlinien der ICAO. Er verfügte über eine Gesamtflugerfahrung von 139 Stunden, davon 15 Stunden mit 47 Landungen auf dem Störungsmuster.

Angaben zum Luftfahrzeug

Bei der Beechcraft B35 handelt es sich um einen einmotorigen Tiefdecker in Ganzmetallbauweise. Das verunfallte Flugzeug mit der Werknummer D-6328 wurde 1960 gebaut und seitdem 4 121 Stunden betrieben. Die letzte Nachprüfung erfolgte im Juni 2007.

Meteorologische Informationen

Nach Angaben des Piloten lag die Hauptwolkenuntergrenze am Unfallort bei ca. 1 200–1 500 ft. Die Bodensicht betrug mehr als 5 km.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich auf einer Wiese in der „Dauelser Marsch“ zwischen den Ortschaften Langwedel und dem Verdener Ortsteil Dauelsen. Die Wiese war aufgeweicht. Ca. 20 Meter hinter der ersten Bodenberührung kam das Flugzeug auf der Rumpfoberseite liegend schwer beschädigt zum Stillstand.

Brand

Es war kein Brand entstanden.

Untersuchungsführer Wilke

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

Statusbericht

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	15. Dezember 2007
Ort:	Aachen-Merzbrück
Luftfahrzeug:	Hubschrauber
Hersteller / Muster:	Hiller / UH-12 B
Personenschaden:	ohne Verletzte
Sachschaden:	Luftfahrzeug schwer beschädigt
Drittsschaden:	Flurschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen:	CX016-0/07

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Der Pilot beabsichtigte nach eigenen Angaben einen Flug von Aachen-Merzbrück nach Bonn-Hangelar durchzuführen. Mit zuvor voll aufgefülltem Tank schwebte der Hubschrauber nach einem ca. 10-minütigen Bodenlauf zum Warmlaufen des Triebwerks zur Mitte der Piste 08. Gegen 13:37 Uhr¹ startete der Pilot mit gezogener Vergaservorwärmung und leichter Triebwerksüberdrehzahl in Richtung Osten gegen den Wind. Im Steigflug, nach Überflug der im Osten des Flugplatzes verlaufenden Landstraße, bemerkte er eine angezeigte Geschwindigkeit von 60 kt. Diese wollte er auf 45 kt, die Geschwindigkeit für bestes Steigen, reduzieren und gleichzeitig mit Drehgas die Triebwerksdrehzahl zurück in den grünen Bereich bringen. Bei diesem gleichzeitigen Manöver kam es zu einem Drehzahlabfall am Hauptrotor. Der Pilot versuchte durch Erhöhen der Triebwerksleistung und Senken des kollektiven Blattverstellhebels (Pitch) die Hauptrotordrehzahl zu erhöhen. Dies gelang ihm jedoch nicht. Daraufhin reduzierte er den Pitch erneut. Der Hubschrauber verlor an Höhe, rollte um die Längsachse, drehte sich aus dem Wind nach rechts und schlug in Schräglage mit der rechten Kufe zuerst und mit Neigung nach vorn in einem Feld auf. Der laufende Motor wurde am Boden manuell abgestellt.

Angaben zu Personen

Der 57-jährige Pilot war im Besitz einer gültigen Lizenz für Privatpiloten (PPL(H)), erstmalig ausgestellt am 10.05.2006. Eingetragen in die Lizenz waren die Berechtigungen als verantwortlicher Luftfahrzeugführer für die Muster R 22 und UH 12, gültig bis zum 10.05.2008 bzw. 01.10.2008. Er verfügte über ein Flugtauglichkeitszeugnis Klasse 2, gültig bis 22.09.2008. Seine Gesamtflugerfahrung auf Hubschraubern betrug 111 Stunden, hiervon 30 Stunden auf dem Unfallmuster, von denen 6:30 Stunden im Alleinflug nach Erhalt der Musterberechtigung erfolgten. Der Start zum Unfallflug war der neunte Alleinstart.

Angaben zum Luftfahrzeug

Der Hubschrauber UH-12 B des Herstellers Hiller, Baujahr 1951, hatte die Werknummer 624. Er war mit einem Triebwerk Franklin 6V-335-B mit 210 PS ausgestattet. Die Gesamtbetriebszeit des Hubschraubers betrug 3 530 Stunden. Die letzte Jahresnachprüfung fand am 06.09.2007 statt. Der Hubschrauber wurde seitdem 30 Stunden betrieben.

Meteorologische Informationen

Es herrschten am Unfalltag Sichtflugbedingungen mit einer Bodensicht von mehr als 10 km, aufgelockerte Bewölkung in 3 200 ft, Wind aus 100 Grad mit 9 kt, in Böen bis 22 kt und ein Luftdruck (QNH) von 1036 hPa. Die Temperatur lag bei 1,8 °C.

Angaben zum Flugplatz

Der Verkehrslandeplatz Aachen-Merzbrück (EDKA) verfügt über eine 520 m lange Asphaltpiste mit der Ausrichtung 08/26. Die Flugplatzhöhe beträgt 623 ft MSL.

Flugdatenaufzeichnung

Es fand keine Flugdatenaufzeichnung statt. Der Hubschrauber war nicht mit Aufzeichnungsgeräten ausgestattet, was auch nicht vorgeschrieben war.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich ca. 600 m hinter dem Bahnende der Piste 08, ca. 10 Grad nördlich der Abfluggrundlinie auf einem ebenen, weichen Acker.

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



aufgrund des Bodenkontakts stark beschädigt. Alle Anlenkungen der Steuerung waren kraftschlüssig, die Getriebe waren unauffällig, der Motor wies keine Leckagen auf und das Verbrennungsbild der Zündkerzen war unauffällig. Der Schwerpunkt befand sich im zulässigen Bereich und die Abflugmasse lag ca. 100 kg unterhalb der zulässigen Höchstmasse.

Brand

Es entstand kein Brand.

Untersuchungsführer: Rokohl

Mitwirkung vor Ort: Leister

Der Hubschrauber lag auf dem Rumpfboden, die rechte Kufe war abgebrochen. Die Hauptrotorblätter, ein Hilfspaddel sowie beide Heckrotorblätter waren

Teil 3

Liste der letzten zehn veröffentlichten Untersuchungsberichte

Die Berichte sind abrufbar unter www.bfu-web.de > Publikationen > Untersuchungsberichte

Lfd. Nr.	Datum	Ort	Luftfahrzeug(e)	Aktenzeichen	Veröffentlicht im
1	08.07.2005	Buch-Obenhausen	Amateurbau D4-E-S Fascination	<u>3X096-0/05</u>	Januar 2008
2	23.01.2007	Flughafen Karlsruhe-Baden	Bell 206B	<u>3X004-0/07</u>	Januar 2008
3	03.08.2007	Metzingen	LAK-19	<u>3X127-0/07</u>	Januar 2008
4	22.09.2005	nahe Oberwiesenthal	Eurocopter AS 350 BA	<u>3X163-0/05</u>	Dezember 2007
5	16.11.2006	nahe Pfronten	Simon Burton Christen Eagle II	<u>CX018-0/06</u>	November 2007
6	26.05.2005	Speyer	Dornier DO 27 Q-5	<u>3X061-0/05</u>	November 2007
7	10.07.2005	Flughafen Frankfurt am Main	Airbus A319 / Airbus A321	<u>5X015-1-2/05</u>	Oktober 2007
8	11.09.2006	nahe Friedrichshafen	Boeing B737-800 / Panavia PA200	<u>EX007-0/06</u>	Oktober 2007
9	16.06.2007	Flugplatz Seedorf	Avions Pierre Robin DR400-160	<u>CX008-0/07</u>	September 2007
10	08.06.2007	Flugplatz Kempten	Schleicher ASK 16	<u>3X078-0/07</u>	September 2007