

Bulletin

Oktober 2008

Unfälle und Störungen beim Betrieb ziviler Luftfahrzeuge

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 fünfzehn veröffentlichten Untersuchungsberichte aufgelistet. Sie können unter der folgenden Adresse im Internet abgerufen werden:

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 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: 01.10.2008 - 31.10.2008

Flugzeug über 20 000 kg

15.10.2008 1330 Uhr (MESZ) Ort: Frankfurt/Main (Darmstadt (HE)) LFZ.: Boeing B747-430 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug nicht beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Schwere Störung eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: Luftfahrtunternehmen Linienverkehr - Personenbeförd. - internat. Ungefähr eine Stunde vor der Landung in Frankfurt wechselte der Flugkapitän wegen Kreislaufproblemen aufgrund einer Magenverstimmung auf den "Observer"-Sitz. Die beiden an Bord befindlichen SFOs übernahmen die Durchführung des weiteren Fluges. Aktenzeichen: 5X018-0/08
18.10.2008 0530 Uhr (UTC) Ort: Belgrad (Serbien) 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 leicht beschädigt Untersuchung durch ausländische Behörde	Schwere Störung eines deutschen Lfz. im Ausland ohne Verletzte Betriebsart: Luftfahrtunternehmen Linienverkehr - Personenbeförd. - internat. Im Reiseflug bemerkte die Besatzung einen leichten Ruck und anschließend elektrischen Geruch. Die RPM-Anzeige schwankte. Daraufhin erklärte die Besatzung Luftnotlage und entschied sich, in Belgrad zu landen. Kurz vor der Landung fiel das Triebwerk Nr. 1 aus und es entstand ein Triebwerksbrand in der Schubdüse. Die Passagiere wurden über Notrutschen evakuiert. Aktenzeichen: 6X007-0/08
22.10.2008 1740 Uhr (MESZ) Ort: en route (Frankreich) LFZ.: McDonnell Doug. MD83 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 Ausland ohne Verletzte Betriebsart: Luftfahrtunternehmen Linienverkehr - Personenbeförd. - internat. Als das Flugzeug 15 Minuten nach dem Start die Flugfläche 280 erreichte, stieg die Kabinendruckhöhe über 15 000 ft. Der Flug wurde in einer Höhe zwischen FL 100 und 140 bei einer Kabinendruckhöhe von 7 000 ft zum Zielflughafen fortgesetzt. Aktenzeichen: 6X010-0/08
26.10.2008 1455 Uhr (MEZ) Ort: Frankfurt/Main (Darmstadt (HE)) LFZ.: Boeing B767-330 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 schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: Luftfahrtunternehmen Linienverkehr - Personenbeförd. - internat. Die Fluggasttreppe streifte beim Zurücksetzen die linke Tragflächenvorderkante. Aktenzeichen: 1X003-0/08

Weitere Information auf Seite 6

Flugzeug über 5 700 kg - 14 000 kg

07.10.2008 1444 Uhr (MESZ) Ort: Bukarest (Rumänien) 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 leicht beschädigt Untersuchung durch ausländische Behörde	Schwere Störung eines deutschen Lfz. im Ausland ohne Verletzte Betriebsart: Luftfahrtunternehmen Linienverkehr - Personenbeförd. - internat. Nach dem Aufsetzen auf der Landebahn brach das Flugzeug nach rechts aus und verließ die Bahn. Aktenzeichen: 6X006-0/08
---	---

Flugzeug über 5 700 kg - 14 000 kg (Fortsetzung)

14.10.2008 0740 Uhr (MESZ)	Störung eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte
Ort: München (Oberbayern (BY))	Betriebsart: gewerbliche Flüge - Fluglinienverkehr - Personenbeförderung
LFZ.: Saab SF340A	Im Sinkflug kam es zur Störung am linken Querruder. Nach einer Entkoppelung der Querruder konnte das Flugzeug in München landen.
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	Aktenzeichen: PX004-0/08

Flugzeug über 2 000 kg - 5 700 kg

05.10.2008 0943 Uhr (MESZ)	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte
Ort: Westerland (Schleswig-Holstein)	Betriebsart: verschiedene Betriebsarten - Überführungsflug/Bereitstellungsflug
LFZ.: Cessna 551	Nach der Landung auf regennasser Bahn rutschte das Flugzeug beim Abrollen in den Rollweg, drehte sich 180 Grad um die Hochachse und blieb im Gras stehen. Die rechte Tragfläche, die rechte Landeklappen und das rechte Hauptfahrwerk wurden beschädigt.
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: 3X151-0/08 Weitere Information auf Seite 9

08.10.2008 0731 Uhr (Ortszeit)	Unfall eines ausländischen Lfz. im Ausland mit tödlich Verletzten
Ort: Lukla (Ferner Osten)	Betriebsart: gewerbliche Flüge - Lufttaxi - Personenbeförderung
LFZ.: De Havilland DHC6	Im Anflug auf die 526 m lange, steil ansteigende Piste des 2843 m hoch gelegenen Bergflugplatzes prallte das Flugzeug unmittelbar vor dem Beginn der Bahn, ca. 3 m unterhalb des Schwellenniveaus gegen den felsigen Berghang.
Anzahl der verletzten Personen:	
Besatzung: 2 tödl., 1 schwer, 0 leicht	Entsprechend ICAO Annex 13 war ein Mitarbeiter der BFU vor Ort an der Untersuchung beteiligt.
Fluggäste: 16 tödl., 0 schwer, 0 leicht	
Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht	
Flugzeug zerstört	
Untersuchung durch ausländische Behörde	Aktenzeichen: BX004-0/08

28.10.2008 1835 Uhr (MEZ)	Unfall eines ausländischen Lfz. im Inland ohne Verletzte
Ort: Berlin-Tegel (Berlin)	Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - Inübunghaltung
LFZ.: Beech 58	Während des Abrollens von der Landebahn berührte das Flugzeug mit dem Hauptfahrwerk eine Lampe. Das linke Hauptfahrwerk wurde dabei schwer beschädigt.
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: CX011-0/08

Flugzeug bis 2 000 kg

05.10.2008 1435 Uhr (UTC)	Unfall eines deutschen Lfz. im Ausland ohne Verletzte
Ort: Krems (Österreich)	Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug
LFZ.: Amateurbau Acro Sport	Beim Landeanflug kam es zu einem Leistungsabfall des Triebwerkes. Das Flugzeug berührte in geringer Höhe Stützpfosten von Weinstöcken und prallte auf den Boden.
Anzahl der verletzten Personen:	
Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht	
Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht	
Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht	
Flugzeug schwer beschädigt	
Untersuchung durch ausländische Behörde	Aktenzeichen: 4X041-0/08

10.10.2008 1840 Uhr (MESZ)	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte
Ort: Pfullendorf (Tübingen (BW))	Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug
LFZ.: Socata TB20	Beim Ausrollen nach der Landung rollte das Flugzeug über das Pistenende hinaus und kam auf einem angrenzenden Acker zum Stehen. Dabei wurden der Propeller und die linke Tragfläche beschädigt.
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: 3X154-0/08

Flugzeug bis 2 000 kg (Fortsetzung)

18.10.2008 1542 Uhr (MESZ) Ort: Gruibingen-Nortel (Stuttgart (BW)) LFZ.: Maule M-6-235 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Beim harten Aufsetzen des Flugzeuges brach das Hauptfahrwerk. Aktenzeichen: 3X158-0/08
18.10.2008 1830 Uhr (MESZ) Ort: Karlsruhe-Baden (Karlsruhe (BW)) LFZ.: Piper 28181 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Beim Rollen zum Start fing das Hauptfahrwerk Feuer. Der Brand wurde von der Feuerwehr gelöscht. Aktenzeichen: 3X159-0/08
19.10.2008 1645 Uhr (MESZ) Ort: Stadtlohn-Wenning. (Münster (NRW)) LFZ.: Pilatus P2-06 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	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: verschiedene Betriebsarten - Versuchs-, Forschungs-, Erprobungsflug Nach der Landung kollidierte das Flugzeug mit einer auf dem Taxiway 29 stehenden Cessna 206T, die gerade Fallschirmspringer aufnahm. Aktenzeichen: 3X157-1/08
19.10.2008 1645 Uhr (MESZ) Ort: Stadtlohn-Wenning. (Münster (NRW)) LFZ.: Cessna 206 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Beim Aufnehmen von Fallschirmspringern auf dem Taxiway 29 kollidierte eine abrollende Pilatus P2-06 mit dem Leitwerk der Cessna. Aktenzeichen: 3X157-2/08
22.10.2008 1558 Uhr (MESZ) Ort: Zürich (Schweiz) LFZ.: Cirrus Design SR22 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 1 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 1 tödl., 2 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug zerstört Untersuchung durch ausländische Behörde	Unfall eines ausländischen Lfz. im Ausland mit tödlich Verletzten Betriebsart: verschiedene Betriebsarten - unbekannt/nicht gemeldet Wegen eines Generatorfehlers entschied sich der Flugzeugführer nach Zürich auszuweichen. Bei der Landung stürzte das Flugzeug neben der Piste zu Boden. Da das Flugzeug bei einem deutschen Unternehmen gewartet wurde, unterstützt die BFU entsprechend ICAO Annex 13 die Untersuchung. Aktenzeichen: DX040-0/08
29.10.2008 1515 Uhr (MESZ) Ort: Porta Westfalica (Detmold (NRW)) LFZ.: Cessna T210L Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 1 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 1 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit schwer Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Im Anflug gegen die Sonne verwechselte der Luftfahrzeugführer die Landebahn mit einem Ackerstreifen. Nach dem Aufsetzen auf dem Acker überschlug sich das Flugzeug. Aktenzeichen: 3X161-0/08

Segelflugzeug

05.10.2008 1750 Uhr (MESZ) Ort: Völkleshofen (Stuttgart (BW)) LFZ.: Schleicher ASK21 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 1 schwer, 1 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit schwer Verletzten Betriebsart: Ausbildungs-/Überprüfungsflüge - Prüfungs-/Überprüfungsflüge Nach einer Seilrissübung kam es zu einer harten Landung. Aktenzeichen: 3X152-0/08
12.10.2008 1438 Uhr (MESZ) Ort: Hamm (Düsseldorf (NRW)) LFZ.: Grob Astir CS 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 Mitarbeiter der BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit tödlich Verletzten Betriebsart: Ausbildungs-/Überprüfungsflüge - Alleinflüge - unter Aufsicht Das Segelflugzeug hob nach dem zweiten Aufsetzen erneut ab. Anschließend kippte es aus geringer Höhe über die rechte Tragfläche ab und schlug nahezu senkrecht auf dem Boden auf. Aktenzeichen: 3X155-0/08
15.10.2008 1139 Uhr (MESZ) Ort: Bisperode (Hannover (NI)) LFZ.: Schleicher ASK23 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: Ausbildungs-/Überprüfungsflüge - Alleinflüge - unter Aufsicht Während eines Schulfluges stürzte das Segelflugzeug in eine Baumkrone. Aktenzeichen: 3X156-0/08

Weitere Information auf Seite 14

Segelflugzeug mit Hilfsantrieb

11.10.2008 1418 Uhr (MESZ) Ort: Olten (Schweiz) LFZ.: Lange E1 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	Unfall eines deutschen Lfz. im Ausland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Im Anfangssteigflug fiel in ca. 50 m Höhe der Elektroantrieb des Segelflugzeuges aus. Bei der nachfolgenden Umkehrkurve berührte die Tragfläche den Boden und es kam zum Bruch des Rumpfes. Aktenzeichen: 4X040-0/08
--	--

Reisemotorsegler

28.10.2008 1212 Uhr (UTC) Ort: Dunakeszi (Ungarn) LFZ.: Sportavia RF5 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 Reisemotorsegler zerstört Untersuchung durch ausländische Behörde	Unfall eines ausländischen Lfz. im Ausland mit tödlich Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Während eines Loopings prallte das Luftfahrzeug auf den Boden. Für den Herstellerstaat des Motorseglers unterstützt die BFU entsprechend ICAO Annex 13 die Untersuchende Behörde. Aktenzeichen: DX038-0/08
---	--

Heißluftballon

19.10.2008 1745 Uhr (MESZ) Ort: Breckerfeld (Münster (NRW))	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: gewerbliche Flüge - Ausflugsverkehr - Personenbeförd. - Inland
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 schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Bei der Landung blieb der Heißluftballon in einem Baum hängen. Mehrere Felder der Ballonhülle wurden beschädigt. Aktenzeichen: 3X160-0/08

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

08.10.2008 0855 Uhr (UTC) Ort: Saddleworth Moor (Großbritannien)	Unfall eines ausländischen Lfz. im Ausland mit tödlich Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug
LFZ.: Flight Design CTSW 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 ausländische Behörde	Das Luftfahrzeug stürzte in einen Hang. Für den Herstellerstaat des Luftfahrzeuges (Bundesrepublik Deutschland) unterstützt die BFU entsprechend ICAO Annex 13 die untersuchende Behörde. Aktenzeichen: DX039-0/08
08.10.2008 1415 Uhr (MESZ) Ort: Einhausen (Darmstadt (HE))	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit schwer Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug
LFZ.: Moyes Dragonfly Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 1 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 1 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Ultraleichtflugzeug schwer beschädigt Untersuchung durch Beauftragte der BFU	Im Reiseflug kam es zu einer unkontrollierten Fluglage. Das Ultraleichtflugzeug kippte seitlich ab und stürzte auf ein Wohnhaus. Aktenzeichen: 3X153-0/08
21.10.2008 1728 Uhr (MESZ) Ort: Wiener Neustadt (Österreich)	Unfall eines deutschen Lfz. im Ausland mit tödlich Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug
LFZ.: Corvus Phantom 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 Ultraleichtflugzeug zerstört Untersuchung durch ausländische Behörde	Beim Anflug auf den Flugplatz Wiener Neustadt kollidierte das Ultraleichtflugzeug mit einem Haus. Aktenzeichen: 4X044-0/08

Teil 2

Berichte

Statusbericht

Identifikation

Art des Ereignisses:	Schwere Störung
Datum:	22. Oktober 2008
Ort:	en route
Luftfahrzeug:	Verkehrsflugzeug
Hersteller / Muster:	McDonnell Douglas/ DC-9-83
Personenschaden:	ohne Verletzte
Sachschaden:	Luftfahrzeug nicht beschädigt
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen:	6X010-0/08

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Das Flugzeug startete um 17:25 Uhr¹ mit 107 Personen an Bord in Toulouse zu einem Flug nach Hamburg-Finkenwerder. Beim Erreichen der Flugfläche (FL) 280 bemerkte die Besatzung einen unkontrollierten Anstieg der Druckkabine mit ca. 1500 ft/min, obwohl die Outflow Valves vollständig geschlossen waren. Daraufhin setzte die Cockpitbesatzung die Sauerstoffmasken auf und erbat von der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle eine Freigabe zum Sinkflug auf FL100. Kurz darauf, um 17:40 Uhr, schaltete sich die Cabin Low Pressure Warning ein und die Sauerstoffmasken fielen automatisch aus der Kabinendecke. Zeitgleich wurde die Freigabe zum Sinkflug erteilt und dieser eingeleitet. Sechs Minuten nach dem Auslösen der Cabin Low Pressure Warning erreichte das Flugzeug Flugfläche 100. Die Kabinendruckhöhe stabilisierte sich bei ca. 7 000 ft. Nach eigener Aussage vermutete der verantwortliche Pilot zu diesem Zeitpunkt ein Problem mit den Cabin Positive Pressure Relief Valves. Da er außer der ausgefallenen Kabinendruckrege-

lung keinerlei Defekte feststellen konnte und ausreichend Kraftstoff an Bord war, entschied er sich den Flug nach Hamburg-Finkenwerder fortzusetzen. Ungefähr 10 Minuten nach Erreichen der FL100 stieg das Flugzeug wieder auf FL140. Das Flugzeug landete um 19:34 Uhr ohne weitere Vorkommnisse in Hamburg-Finkenwerder.

Angaben zu Personen

Der 63-jährige Pilot war im Besitz einer Airline Transport Pilot Licence, ausgestellt durch die Federal Aviation Administration der USA (FAA) am 1. März 2008. In die Lizenz waren die Musterberechtigungen für DC-9, A-320 und L-382 eingetragen. Weiter besaß er einen Anerkennungsschein der Austro Control GmbH für diese Lizenz und ein gültiges Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 nach den Richtlinien der ICAO und den Regelungen von JAR-FCL mit der Auflage eine Sehhilfe zu tragen (VDL). Seine Gesamtflugerfahrung betrug ca. 16 500 Stunden, davon ca. 6 700 Stunden auf dem Muster.

Die 23-jährige Copilotin war im Besitz einer Lizenz für Berufspiloten (CPL(A)), ausgestellt durch Austro Control GmbH am 31. Mai 2005. In die Lizenz war die Musterberechtigung als Copilot für DC-9 eingetragen. Weiter besaß sie ein gültiges Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 nach den Richtlinien der ICAO und den Regelungen von JAR-FCL mit der Auflage eine Sehhilfe zu tragen (VDL). Ihre Gesamtflugerfahrung betrug ca. 900 Stunden, davon ca. 500 Stunden auf dem Muster.

Angaben zum Luftfahrzeug

Bei der DC-9-83 (MD-83) handelt es sich um ein zweimotoriges Verkehrsflugzeug mit einer maximalen Abflugmasse von 72 575 kg. Es wird von zwei am Heck montierten JT8D-219-Turbofantriebwerken des Herstellers Pratt & Whitney angetrieben.

Das betroffene Flugzeug war in Österreich zum Verkehr zugelassen und wurde von einem österreichischen Unternehmen betrieben. Es wurde 1986 von der Firma McDonnell Douglas in den USA mit der Werknummer 49448 gebaut. Die Gesamtflugzeit seit der Herstellung betrug 41 833 Stunden und 31 900 Flüge.

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

Flugdatenaufzeichnung

Die Rohdaten des Flugschreibers stehen der BFU zur Auswertung zur Verfügung. Die Daten des Cockpit Voice Recorders wurden nicht ausgelesen.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Bei der Untersuchung wurde festgestellt, dass sich in den Klappen der Cabin Positive Pressure Relief Valves Reste des Isolationsmaterials vom Rumpf verklemmt hatten. Nach dem Entfernen dieses Materials funktionierten die Ventile ohne Auffälligkeiten.

Die Sauerstoffmasken in der Kabine hingen von der Decke und die angeschlossenen Sauerstoffgeneratoren waren größtenteils ausgelöst. Die Maskenbe-

hälter über den Sitzplätzen D, E und F der Reihe 9 und in der vorderen und hinteren linken Toilette waren verschlossen.

Untersuchungsführer	Kostrzewa
Mitwirkung	Himmler

Anlagen

Fotos der Cabin Positive Pressure Relief Valves



Foto 1: Cabin Pressure Relief Valves in der linken Rumpfseite

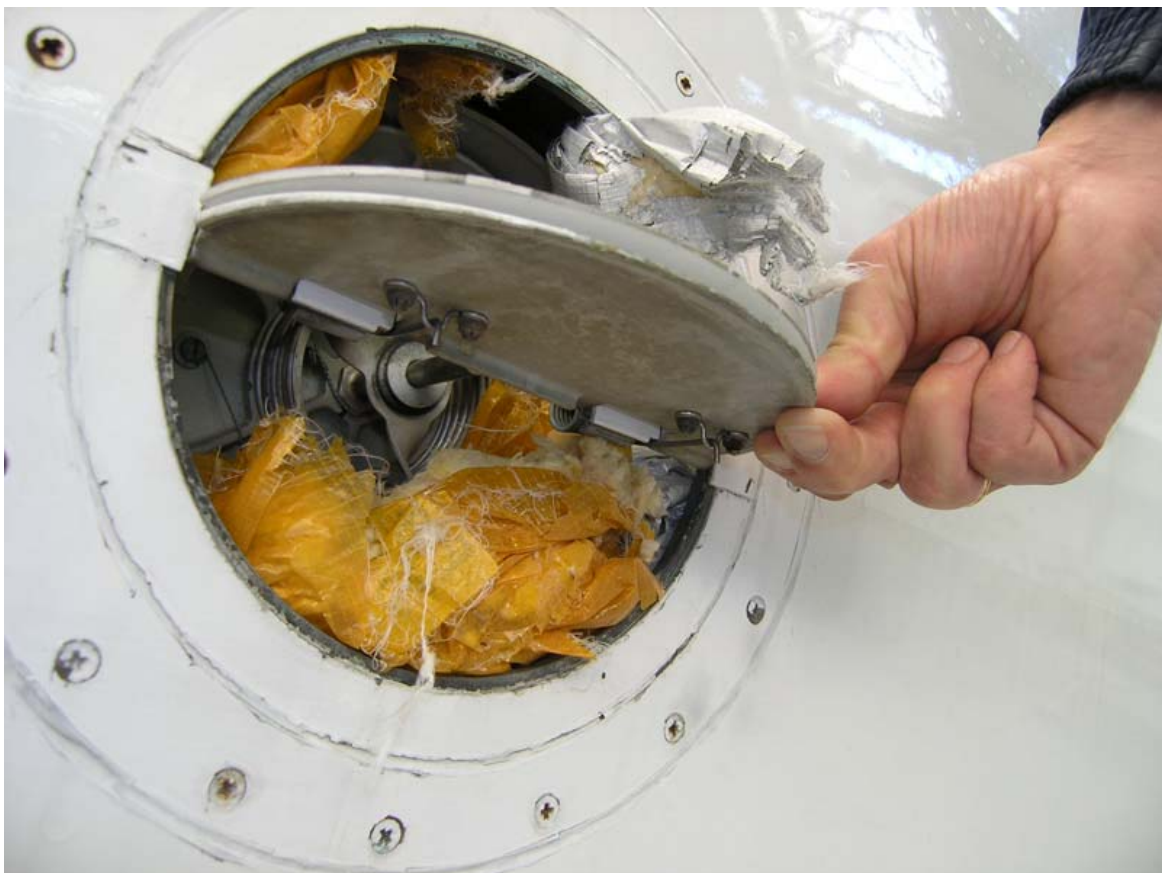


Foto 2: Detailansicht des hinteren Cabin Pressure Relief Valves

Statusbericht

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	05. Oktober 2008
Ort:	Flughafen Westerland/Sylt
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Cessna Aircraft Company / C 551
Personenschaden:	ohne Verletzte
Sachschaden:	Luftfahrzeug leicht beschädigt
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen:	3X151-0/08

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Das Luftfahrzeug war mit zwei Flugzeugführern, ohne weitere Personen an Bord, um 09:13 Uhr¹ auf dem internationalen Verkehrsflughafen Hamburg gestartet, um einen Flug nach Instrumentenflugregeln (IFR) zum Flughafen Westerland auf der Insel Sylt durchzuführen.

Während des Steigfluges auf Flugfläche (FL) 130 bekam die Besatzung auf Anfrage um 09:17 Uhr von Bremen Radar die Wettermeldung für den Flughafen Westerland/Sylt mitgeteilt. Darin wurde der Bodewind aus 210 Grad kommend mit 29 Knoten, in Böen bis zu 40 Knoten angegeben, die Sichtweite mit 4 500 Metern im Regen und die Höhe der Wolkenuntergrenze mit 1 000 Fuß. Auf Grund dieser Information entschied sich die Besatzung für ein Instrumentenanflugverfahren auf die Landebahn 14 des Flughafens Westerland/Sylt.

Um 09:24 Uhr erteilte Bremen Radar die Freigabe zum Sinkflug auf 3 500 Fuß und um 09:27 Uhr die Freigabe für das NDB-Instrumentenanflugverfahren auf die Landebahn 14. Um 09:41 Uhr meldete die Besatzung an Bremen Radar das Erreichen des Endanflugteils und wurde daraufhin angewiesen, Funkkontakt mit dem Kontrollturm des Flughafens Westerland/Sylt aufzunehmen.

Die Besatzung bekam vom Kontrollturm die Information, dass der Wind aktuell aus 320 Grad komme

und erhielt die Freigabe zur Landung auf der Landebahn 14. Die Besatzung bestätigte die Landefreigabe und fragte an, ob im Falle eines Fehlanfluges ein Sichtanflug auf die Landebahn 24 möglich sei. Der Kontrollturm bestätigte diese Möglichkeit und schlug vor, gegebenenfalls nach dem Durchstarten die Landebahn 24 mit einer Linkskurve anzufliegen.

Die Besatzung sah in einer Höhe von etwa 1 000 Fuß die Landebahn und die Landebahnbeleuchtung. Der Autopilot wurde ausgeschaltet und der weitere Endanflug manuell gesteuert.

Nach Angaben der Besatzung wurde der Endanflug mit einer angezeigten Eigengeschwindigkeit (IAS) von 110 Knoten geflogen. Nach den aufgezeichneten Radardaten der Flugverkehrskontrolle hatte das Luftfahrzeug bei Erreichen des Endanflugteiles eine Geschwindigkeit über Grund von 220 Knoten gehabt; für den letzten aufgezeichneten Radarzielpunkt, etwa 1 500 m vor dem Aufsetzpunkt, hatte das Radarsystem eine Geschwindigkeit über Grund von 200 Knoten detektiert.

Das Luftfahrzeug setzte nach Angaben der Besatzung etwa 50 m nach Passieren der Präzisions-Gleitwegbeleuchtung (PAPI) auf, nach Angaben des Fluglotsen auf dem Kontrollturm etwa auf Höhe der PAPI. Die PAPI ist etwa 270 m vom Anfang der 2 120 m langen Landebahn entfernt links der Bahn installiert.

Bei etwa 80 Knoten wurden die Bremsklappen ausgefahren und die Radbremsen das erste Mal betätigt, wobei eine Bremswirkung gespürt wurde. Da die Bahn nass war und die verbleibende Ausrollstrecke ausreichend erschien, verzichtete die Besatzung zunächst auf weiteres Bremsen.

Zu einem von der Besatzung als angemessen bezeichneten Zeitpunkt betätigte der steuernde Luftfahrzeugführer wiederum die Bremspedale, um die Geschwindigkeit weiter zu verringern und dann die Landebahn über einen Rollweg verlassen zu können. Dabei erfolgte jedoch keine weitere Verzögerung des Luftfahrzeuges. Der umgehende Versuch des zweiten Flugzeugführers zu bremsen, misslang ebenfalls.

Die Besatzung entschied sich, das Luftfahrzeug bei einer Geschwindigkeit von etwa 30 Knoten am Ende der Landebahn nach links in den Rollweg „Golf“ hinein zu steuern. Bei diesem Manöver drehte sich das Luftfahrzeug um seine Hochachse etwa 180 Grad nach links, rutschte dabei in Richtung der rechten Tragfläche und mit dem Heck voraus weiter und kam

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

um 09:43 Uhr neben dem Beginn des angesteuerten Rollweges im weichen Untergrund zum Stillstand.

Personen kamen nicht zu Schaden.

Angaben zu Personen

Der 27 Jahre alte verantwortliche und steuernde Flugzeugführer war im Besitz einer Lizenz für Berufspiloten CPL(A) nach JAR FCL deutsch und den Richtlinien der ICAO, erstmals ausgestellt am 25. März 2003. Als Berechtigungen waren unter anderem Cessna 501/551 als verantwortlicher Luftfahrzeugführer mit Instrumentenflugberechtigung eingetragen.

Er hatte eine Flugerfahrung von ca. 3 100 Stunden, davon ca. 51 Stunden auf dem Unfallmuster. Seine Flugzeit während der letzten 30 Tage vor dem Unfall betrug ca. 30 Stunden.

Der zweite Luftfahrzeugführer war 53 Jahre alt und ebenfalls im Besitz einer Lizenz für Berufspiloten CPL(A) nach JAR FCL deutsch und den Richtlinien der ICAO; als Berechtigungen waren unter anderem Cessna 501/551 als verantwortlicher Luftfahrzeugführer mit Instrumentenflugberechtigung eingetragen. Die Lizenz war am 22. Juli 1994 erstmals ausgestellt worden.

Er hatte eine Flugerfahrung von ca. 4 000 Stunden, davon ca. 3 000 Stunden auf dem Unfallmuster. Seine Flugzeit während der letzten 30 Tage vor dem Unfall betrug ca. 30 Stunden.

Beide Piloten besaßen jeweils ein gültiges Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1.

Angaben zum Luftfahrzeug

Das in Deutschland zugelassene und betriebene Luftfahrzeug des Musters Cessna 551 vom Hersteller Cessna Aircraft Company wurde im Jahr 1987 gebaut. Es wird von zwei Strahltriebwerken des Typs Pratt & Whitney JT15D-4 angetrieben und hat eine maximale Abflugmasse von 5 670 kg.

Die Räder des Hauptfahrwerkes sind mit Bremsen ausgestattet, die vom linken und vom rechten Flugzeugführersitz aus durch Druck auf die Spitzen der Seitenruderpedale betätigt werden. Die Kraftübertragung erfolgt hydraulisch. Außerdem stehen Luftbremsklappen zur Verfügung, die sich bei Betätigung auf den Oberseiten der Tragflächen aufrichten. Die Triebwerke haben keine Schubumkehr.

Meteorologische Informationen

Um 07:28 Uhr wurde von der Luftfahrtberatungszentrale Nord eine Sturmwarnung herausgegeben, die von 08:00 Uhr bis 12:00 Uhr gültig war. Darin wurde vor starkem Wind aus Südwesten mit Geschwindig-

keiten von 35 Knoten, in Böen bis 55 Knoten gewarnt.

Gegen 08:50 Uhr wurden am Flughafen Westerland/Sylt ein Bodenwind aus 210 Grad mit einer mittleren Windgeschwindigkeit von 29 Knoten sowie Windspitzen von 40 Knoten beobachtet und als Routinewettermeldung (METAR) verbreitet. Darin war auch enthalten, dass es regnete, die Sichtweite 4 500 m betrug und die Wolkenuntergrenze bei 1 000 Fuß lag.

Sturmwarnung und Routinewettermeldung standen vor dem Start in Hamburg zur Verfügung. Eine Flugplatzwettervorhersage (TAF) für den Flughafen Westerland/Sylt war bis zum Startzeitpunkt noch nicht erstellt worden.

In der folgenden Routinewettermeldung des Flughafens Westerland/Sylt von 09:50 Uhr war enthalten, dass der Wind nun aus 340 Grad kam, die mittlere Windgeschwindigkeit 10 Knoten betrug, die Sichtweite im leichten Regen bei 6 000 m und die Untergrenze der niedrigsten Wolken-schicht bei 700 Fuß lagen.

Nach Angaben des Wetterdienstes befand sich die Flugstrecke im Einflussbereich eines Tiefdruckgebietes; das damit verbundene, rasch okkludierende Frontensystem verlagerte sich nach Südosten. Die Wettermeldungen zeigten, dass mit Annäherung der Okklusion der südwestliche Bodenwind auffrischte und bei ihrer Passage eine markante Winddrehung auf nordwestliche Richtungen erfolgte. Dabei ging die mittlere Windgeschwindigkeit deutlich zurück.

Funkverkehr

Der mit Bremen Radar in englischer Sprache geführte Funkverkehr lag der BFU als Umschrift vor. Der mit dem Kontrollturm Westerland ebenfalls in Englisch geführte Funkverkehr stand als Tonaufzeichnung zur Verfügung.

Angaben zum Flugplatz

Der Flughafen Westerland auf der Insel Sylt liegt 51 Fuß über dem mittleren Meeresspiegel. Er hat zwei sich etwa im rechten Winkel kreuzende Start- und Landebahnen, die jeweils 45 m breit sind.

Die längere der beiden Bahnen ist 2 120 m lang und verläuft in südöstlicher/nordwestlicher Richtung (14/32). Sie ist für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln und -verfahren zugelassen. In Landerichtung Nordwest steht neben verschiedenen Nichtpräzisionsanflugverfahren (LOC/NDB/GPS 32) auch ein Präzisionsanflugverfahren (ILS 32) zur Verfügung. Für die Landerichtung Südost sind Nichtpräzisionsanflugverfahren (NDB/GPS 14) eingerichtet.

Die kürzere Bahn ist 1 696 m lang und verläuft in nordöstlicher/südwestlicher Richtung (06/24). Sie wird für den Flugbetrieb nach Sichtflugregeln (VFR) genutzt.

Die Abstellflächen für die Luftfahrzeuge der Allgemeinen Luftfahrt liegen im westlichen Bereich des Flughafengeländes; im nördlichen Bereich befindet sich ein weiteres Vorfeld mit Hangar und Werftbetrieb.

Flugdatenaufzeichnung

Das Luftfahrzeug war weder mit einem Flugdatenschreiber noch mit einem Cockpit Voice Recorder ausgerüstet. Diese Aufzeichnungsgeräte waren für das Luftfahrzeug nicht vorgeschrieben.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Das Luftfahrzeug war neben dem Beginn des Rollweges „Golf“ am südlichen Ende der Landebahn 14 zum Stehen gekommen. Der Bug wies in nördliche Richtung, d.h. etwa der Landerichtung entgegen (siehe Anlage, Bild 1).

Das Bugrad stand auf dem äußersten Rand des Rollweges, die Räder des Hauptfahrwerkes waren in den weichen Untergrund neben dem Rollweg eingesunken (siehe Anlage, Bild 2). Das rechte Hauptfahrwerk war eingeknickt, die rechte Tragfläche lag auf dem Boden auf (siehe Anlage, Bild 3). Der rechte Hauptfahrwerkszylinder, das rechte Hauptfahrwerkstator und die rechte Landeklappen waren abgerissen. Das rechte Hauptfahrwerksfederbein war bis zur Tragflächenoberseite durchgeschlagen und die rechte Tragfläche war deformiert.

Nach der Bergung des Luftfahrzeuges wurde die Funktion der Bremsanlage geprüft:

Am abgeschalteten Luftfahrzeug ließen sich die Spitzen der Seitenruderpedale vollständig durchtreten, die Parkbremse konnte gesetzt werden. Nach dem Anklemmen der Batterie und dem Einschalten des Hauptschalters leuchteten zunächst die Warnlichter für eine Fehlfunktion des Anti Skid Systems und für mangelnden Bremsdruck. Das Geräusch der Hydraulikpumpe für den Druckaufbau in der Bremsanlage war deutlich zu hören, die Warnlichter für eine Fehlfunktion des Anti Skid Systems und für mangelnden Bremsdruck erloschen. Die Spitzen der Seitenruderpedale ließen sich nun ca. 3 bis 5 cm weit niederreten, wobei sich der zu erwartende Bremsdruck ergab. Der Vorratsbehälter für die Hydraulikflüssigkeit war vollständig gefüllt, am Luftfahrzeug wurde kein Austreten von Hydraulikflüssigkeit festgestellt.

Brand

Es entstand kein Brand.

Untersuchungsführer	Himmler
Mitwirkung	Nehmsch

Anlagen



Bild 1: Das Ende der Landebahn 14 und der Beginn des Rollweges „Golf“



Bild 2: Das in den Boden eingesunkene Hauptfahrwerk



Bild 3: Die beschädigte rechte Tragfläche über dem eingeknickten rechten Hauptfahrwerk

Statusbericht

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	12. Oktober 2008
Ort:	Flugplatz Hamm
Luftfahrzeug:	Segelflugzeug
Hersteller / Muster:	Grob / G 102 Astir CS Jeans
Personenschaden:	Pilot tödlich verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen:	3X155-0/08

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Der Flugschüler startete um 13:40 Uhr¹ zu einer Platzrunde im Alleinflug. Zuvor hatte er im Tagesverlauf bereits zwei Platzrunden geflogen.

Gegen 14:38 Uhr sahen mehrere Zeugen das Segelflugzeug im Anflug auf die Piste 24 des Flugplatzes Hamm. Die Anfluggeschwindigkeit wurde als etwas erhöht beschrieben. Das Segelflugzeug setzte im ersten Drittel der Landebahn kurz auf, stieg dann wieder einige Meter und prallte dann mit dem vorderen Rumpfbereich und einer Längsneigung von ca. 20° auf die Piste. Dabei zerbrachen die Flugzeughaube und Teile der Fahrwerksverkleidung. Anschließend stieg das Segelflugzeug erneut mit einer Längsneigung von annähernd 40°. Nach mehreren Metern Höhe kippte es über die rechte Tragfläche ab und schlug nahezu senkrecht mit dem Rumpfbug auf dem Boden auf.

Angaben zu Personen

Der 15-jährige Flugschüler befand sich seit dem 15.09.2007 in der Ausbildung zum Segelflugzeugführer. Der erste Alleinflug erfolgte am 08.06.2008. Die fliegerische C-Prüfung legte er am 27.09.2008 ab.

Der Flugschüler hatte eine Gesamtflugerfahrung von 29:50 Stunden und 135 Starts. Auf dem Astir CS Jeans hatte er 4:12 Stunden geflogen bei 35 Starts.

Das Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 war bis zum 24.08.2012 gültig mit der Auflage, eine korrigierende Sehhilfe zu tragen (VDL).

Angaben zum Luftfahrzeug

Die Grob G102 ist ein einsitziges Segelflugzeug mit 15 m Spannweite und einem festen Fahrwerk. Rumpf und Tragflächen sind aus glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK) hergestellt.

Hersteller:	Grob Werke GmbH
Muster:	G 102 Astir CS Jeans
Werknummer:	2056
Baujahr:	1977
MTOW:	380 kg

Gesamtflugzeit: 1 412 Stunden

Die letzte Jahresnachprüfung wurde am 3. März 2008 durchgeführt. Gewicht und Schwerpunkt befanden sich im zulässigen Bereich. Seit der letzten Jahresnachprüfung wurden ca. 39 Stunden geflogen.

Das Segelflugzeug war bis zum Jahr 2005 in den Niederlanden registriert und wurde dann nach Deutschland verkauft.

Das Segelflugzeug war in Deutschland zum Verkehr zugelassen.

Meteorologische Informationen

Laut Aussagen der Luftaufsicht herrschten zum Unfallzeitpunkt Sichtflugwetterbedingungen mit einer Sicht am Boden von 8 km und wolkenlosem Himmel. Der Wind kam südöstlichen Richtungen mit 3 Knoten, der Luftdruck betrug 1 026 hPa. Die Temperatur lag bei 17° Celsius und der Taupunkt bei 12° Celsius.

Funkverkehr

Es bestand Sprechfunkverbindung zwischen dem Flugschüler und der Startstelle. Nach Zeugenaussagen war der Sprechfunk klar und verständlich.

Angaben zum Flugplatz

Der Sonderlandeplatz Hamm-Lippewiesen liegt 58 m über Normalnull (NN) nördlich der Stadt Hamm. Der Flugplatz verfügt über zwei 900 m lange Grasbahnen in Richtung 06/24. Eine Grasbahn ist im Mittelteil auf einer Länge von 620 m mit Betonsteinen befestigt und im Startbereich jeweils auf einer Länge von 140 m unbefestigt. Der Segelflugbetrieb findet auf der parallel verlaufenden Grasbahn statt.

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

Flugdatenaufzeichnung

Im Segelflugzeug war ein Flarm-Gerät eingebaut. Die Daten des Loggers wurden für die Rekonstruktion des Flugweges ausgelesen.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die erste Bodenberührung erfolgte 215 m, die zweite 256 m hinter der Schwelle der Piste 24. Die Aufschlagstelle mit dem Wrack war 379 m von der Schwelle entfernt.

Im Bereich der zweiten Bodenberührung lagen Trümmerteile der Haubenverglasung, der Fahrwerkverkleidung und die Brille des Piloten. Es waren zwei Eindruckspuren des Fahrwerksrades und Sporns mit einer Länge von 3,10 m bzw. 2,10 m vorhanden.

Das Segelflugzeug war ca. 0,5 m mit der Rumpfspitze in den Boden eingedrungen und wurde in Rückenlage gefunden. Der Rumpf lag ca. 210° entgegen der Anflugrichtung.

Das Rumpfvorderteil war bis zum Flügelansatz in mehrere Einzelteile zertrümmert. Der Rumpf wies an mehreren Stellen Brüche auf. Das Fahrwerk war nach innen eingedrückt worden und hatte das Höhenruderantriebsgestänge verformt.

Die Tragflächen wiesen minimale Brüche auf. Beide Querruder hingen nach unten, die linke Bremsklappe wurde ausgefahren vorgefunden.

Sämtliche Teile der Steuerung und Ausrüstung konnten zugeordnet werden. Zahlreiche Strukturteile aus Leichtmetalldruckguss waren gebrochen. Die Bruchstücke wiesen spröde Stellen auf. Stahlrohre und Steuerungsstangen waren geknickt und verbogen. Die Beschädigungen waren aufschlagsbedingt.

Untersuchungsführer

Knoll

Mitwirkung

 Leister
Lampert


Teil 3

Liste der letzten fünfzehn veröffentlichten Untersuchungsberichte

Die Berichte sind abrufbar unter www.bfu-web.de/Berichte

Lfd. Nr.	Datum	Ort	Luftfahrzeug(e)	Aktenzeichen	Berichtsmonat
1	14.10.2008	bei München	Saab Aircraft AB / SAAB SF 340 A	PX004-0/08	Dezember 2008
2	14.08.2008	nahe Zellhausen	B&F Technik / FK12 Comet	3X123-0/08	Dezember 2008
3	08.10.2008	Einhausen	Moyes Microlight / Dragonfly	3X153-0/08	Dezember 2008
4	21.09.2007	München	Bombardier / DHC-8-400	1X001-0/07	Dezember 2008
5	18.12.2005	nahe Kandern	Socata / MS 893 A Morane	3X194-0/05	Dezember 2008
6	02.08.2008	Scheuen	Glasflügel / Hornet	3X113-0/08	Dezember 2008
7	24.03.2008	Markdorf	Rolladen-Schneider / LS8-T	3X013-0/08	Dezember 2008
8	06.07.2008	Rinow	Schröder / Fire	3X088-0/08	Dezember 2008
9	11.05.2008	Aalen-Elchingen	Reims Aviation / F 152	3X036-0/08	Dezember 2008
10	10.06.2003	Baden-Oos	Rolladen-Schneider / LS3-A	3X104-0/03	Dezember 2008
11	07.09.2008	Wölfersheim	Reims Aviation / F 172 H	3X140-0/08	November 2008
12	12.01.2007	Berlin-Tegel	Gulfstream / G-IV SP	TX002-0/07	Oktober 2008
13	12.10.2006	Ranstadt-Dauernheim	Fläming Air / FA01 Smaragd K	3X170-0/06	Oktober 2008
14	05.08.2008	Essen	Piper / PA28-181 Archer	3X116-0/08	Oktober 2008
15	26.08.2007	Wächtersbach-Hub	Focke Wulf / Kranich III	3X147-0/07	Oktober 2008