

Bulletin

Juli 2009

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 zehn 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 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.

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: 01.07.2009 - 31.07.2009

Flugzeug über 20 000 kg

11.07.2009 1104 Uhr (UTC) Ort: Tiengen (Stuttgart (BW)) LFZ.: British As AVRO RJ100 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. Beim Eindrehen des Flugzeuges in den Endanflug auf die Piste 14 kreuzte in einer Flughöhe von ca. 4 500 ft eine Pilatus P3-05 auf nahezu gleicher Höhe den Flugweg von links nach rechts. Aktenzeichen: EX005-1/09	Weitere Information auf Seite 10
16.07.2009 1221 Uhr (UTC) Ort: Berlin-Schönefeld (Brandenburg) LFZ.: Airbus Ind. A319-112 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 - Personenbeförd. - internat. Während des Reiseflugs kam es zum Ausfall von ADIRU 1. Das Luftfahrzeug kehrte sicher nach Berlin-Schönefeld zurück. Aktenzeichen: PX005-0/09	
27.07.2009 1440 Uhr (UTC) Ort: London (Großbritannien) LFZ.: Boeing B777-300 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug nicht beschädigt Untersuchung durch ausländische Behörde	Schwere Störung eines deutschen Lfz. im Ausland ohne Verletzte Betriebsart: Luftfahrtunternehmen unbekannt/nicht gemeldet Über dem Luftraum von London kam es zu einer Annäherung zwischen der Boeing B777-300 und einer Cessna 525. Der geringste Abstand betrug 1 NM horizontal und 100 ft vertikal. Aktenzeichen: 6X003-2/09	

Flugzeug über 5 700 kg - 14 000 kg

27.07.2009 1440 Uhr (UTC) Ort: London (Großbritannien) LFZ.: Cessna 525 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: gewerbliche Flüge - unbekannt/nicht gemeldet Über dem Luftraum von London kam es zu einer Annäherung zwischen einer Cessna 525 und einer Boeing B777-300. Der geringste Abstand betrug 1 NM horizontal und 100 ft vertikal. Aktenzeichen: 6X003-1/09	
---	--	--

Flugzeug über 2 000 kg - 5 700 kg

05.07.2009 1402 Uhr (UTC) Ort: Raphine/Virginia (Nordamerika) LFZ.: Pilatus PC12/45 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 1 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 ausländischen Lfz. im Ausland mit tödlich Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Während des Reisefluges in FL300 meldete der Luftfahrzeugführer technische Probleme und verlor die Kontrolle über das Luftfahrzeug. Bei der Untersuchung von Komponenten unterstützt die BFU entsprechend ICAO Annex 13 die untersuchende Behörde. Aktenzeichen: DX027-0/09
15.07.2009 2020 Uhr (UTC) Ort: Zilina (Slowakische Republik) LFZ.: Cessna 525 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: verschiedene Betriebsarten - Überführungsflug/Bereitstellungsflug Beim Anflug auf die 1 150 m lange Asphaltbahn 06 flog das Flugzeug kurz vor dem Aufsetzen in einen heftigen Regenschauer ein. Es kam auf der nassen Piste zu weit, überrollte das Bahnende und kam schwer beschädigt in einem angrenzenden Feld zum Stehen. Aktenzeichen: 4X030-0/09
18.07.2009 0005 Uhr (UTC) Ort: Frankfurt/Main (Darmstadt (HE)) LFZ.: Cessna 425 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: gewerbliche Flüge - sonstige Beim nächtlichen Abflug startete das Flugzeug auf dem zentral verlaufenden Rollweg C und überflog ein ca. 800 m vom Aufrollpunkt entfernt auf dem Rollweg geparktes Luftfahrzeug in geringer Höhe. Aktenzeichen: 5X014-0/09

Weitere Information auf Seite 13

Flugzeug bis 2 000 kg

03.07.2009 1740 Uhr (MESZ) Ort: Wandlitz-Klosterf. (Brandenburg) LFZ.: Mooney M20K 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 Nach Erreichen der Reiseflughöhe kam es in 2 300 ft zu einem Triebwerksausfall. Bei der anschließenden Notlandung in einem Maisfeld knickte das Bugfahrwerk ein. Aktenzeichen: CX007-0/09
05.07.2009 0430 Uhr (UTC) Ort: unbek. (Nordafrika) LFZ.: Cessna 172H Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug schwer beschädigt Untersuchung durch ausländische Behörde	Unfall eines deutschen Lfz. im Ausland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Bei der Landung brach das Bugfahrwerk und das Flugzeug überschlug sich. Aktenzeichen: 4X024-0/09
05.07.2009 1255 Uhr (UTC) Ort: Dro (Italien) LFZ.: Piper 18150 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 ausländische Behörde	Unfall eines deutschen Lfz. im Ausland mit tödlich Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Während einer Linkskurve prallte das Flugzeug auf einen Berghang. Aktenzeichen: 4X027-0/09

Flugzeug bis 2 000 kg (Fortsetzung)

08.07.2009 1747 Uhr (MESZ) Ort: Kerteminde (Dänemark) LFZ.: Aquila GmbH AT01 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: verschiedene Betriebsarten - unbekannt/nicht gemeldet Nach dem Start kam es zur Berührung der Tragfläche mit Pflanzenbewuchs. Es folgte eine Drehung des Luftfahrzeuges um die Hochachse mit kurzzeitigem Abheben. Danach stürzte es in ein Rapsfeld. Aktenzeichen: 4X028-0/09
08.07.2009 1908 Uhr (MESZ) Ort: Mettenbach (Oberpfalz (BY)) LFZ.: Cessna 172R 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 Flugzeug zerstört Untersuchung durch Beauftragte der BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit schwer Verletzten Betriebsart: Ausbildungs-/Überprüfungsflüge - Prüfungs-/Überprüfungsflüge Zwei Minuten nach dem Start kollidierte die Cessna mit dem Seitenleitwerk beim Unterfliegen einer Hochspannungsleitung mit einem der stromführenden Kabel und stürzte in ein Rapsfeld. Aktenzeichen: 3X095-0/09
10.07.2009 1055 Uhr (MESZ) Ort: Saarmund (Brandenburg) LFZ.: Morane MS893A Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Bei einer harten Landung brach das linke Hauptfahrwerk, das Bugrad knickte ein und der Propeller berührte den Boden. Aktenzeichen: 3X097-0/09
11.07.2009 1104 Uhr (UTC) Ort: Tiengen (Stuttgart (BW)) LFZ.: Pilatus P3-05 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: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Im Reiseflug in ca. 4 500 ft Höhe kreuzte das Flugzeug den Flugweg einer im Anflug auf den Verkehrsflughafen Zürich befindlichen AVRO RJ100. Aktenzeichen: EX005-2/09
11.07.2009 1811 Uhr (MESZ) Ort: Stadtlohn-Wenning. (Münster (NRW)) LFZ.: Cessna 206 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 Flugzeug leicht beschädigt Untersuchung durch Beauftragte der BFU	Unfall eines ausländischen Lfz. im Inland mit schwer Verletzten Betriebsart: verschiedene Betriebsarten - sonstige Im Sinkflug nach dem Absetzen von Fallschirmspringern öffnete sich der Fallschirm des Fluggastes und zog ihn aus dem Flugzeug. Aktenzeichen: CX008-0/09
12.07.2009 1335 Uhr (MESZ) Ort: Großostheim (Mittelfranken (BY)) LFZ.: Amateurbau Pitts S1 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 1 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 3 leicht Flugzeug zerstört Untersuchung durch Beauftragte der BFU	Unfall eines ausländischen Lfz. im Inland mit leicht Verletzten Betriebsart: verschiedene Betriebsarten - Kunstflug, Wettbewerbsflug, Lufttrennen Während einer Kunstflugvorführung geriet das Flugzeug kurzzeitig außer Kontrolle und konnte erst unmittelbar über dem Boden abgefangen werden. Dabei kollidierte es mit einem Pkw, der auf einer an das Flugplatzgelände angrenzenden Straße fuhr. Aktenzeichen: CX009-0/09

Weitere Information auf Seite 10

Weitere Information auf Seite 17

Weitere Information auf Seite 19

Flugzeug bis 2 000 kg (Fortsetzung)

16.07.2009 2000 Uhr (MESZ) Ort: Thun (Schweiz) LFZ.: Aquila GmbH AT01 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 1 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug schwer beschädigt Untersuchung durch ausländische Behörde	Unfall eines ausländischen Lfz. im Ausland mit leicht Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Im Queranflug fiel der Motor aus. Bei der anschließenden Notlandung in einem Maisfeld überschlug sich das Flugzeug. Für den Herstellerstaat des Flugzeuges unterstützt die BFU entsprechend ICAO Annex 13 die untersuchende Behörde. Aktenzeichen: DX031-0/09
18.07.2009 1200 Uhr (MESZ) Ort: Tervakoski (Finnland) LFZ.: Extra EA300/L 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 ausländischen Lfz. im Ausland ohne Verletzte Betriebsart: verschiedene Betriebsarten - Kunstflug, Wettbewerbsflug, Luftrennen Beim Kunstflug kam es zu einem Leistungsverlust des Triebwerks. Bei der anschließenden Notlandung wurde das Flugzeug beschädigt. Aktenzeichen: DX039-0/09
25.07.2009 Uhrzeit unbek. () Ort: Trient (Italien) LFZ.: Piper 18150 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 Flugzeug schwer beschädigt Untersuchung durch ausländische Behörde	Unfall eines deutschen Lfz. im Ausland mit schwer Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Näheres ist nicht bekannt. Aktenzeichen: 4X032-0/09
25.07.2009 1730 Uhr (MESZ) Ort: Ailertchen (Koblenz (RHPP)) LFZ.: Centre Est DR400 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Flugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Nach einem Startabbruch auf regennasser Piste überrollte das Flugzeug das Bahnende und kollidierte mit dem Fahrbahnrand einer vor der Piste verlaufenden Straße. Das Fahrwerk und der Propeller wurden dabei beschädigt. Aktenzeichen: 3X107-0/09
29.07.2009 1638 Uhr (MESZ) Ort: Bonn-Hangelar (Köln (NRW)) LFZ.: Mooney M20E 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 Das Flugzeug wurde mit nicht ausgefahrenem Fahrwerk gelandet. Aktenzeichen: 3X116-0/09

Hubschrauber

10.07.2009 0420 Uhr (UTC) Ort: Kinmen/Shangyi (Ferner Osten) LFZ.: Kawasaki BK117B1 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 1 leicht Fluggäste: 2 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: gewerbliche Flüge - Lufttaxi - Personenbeförderung Der Hubschrauber stürzte ca. eine nautische Meile vor dem Flughafen ins Meer. Entsprechend Annex 13 unterstützt die BFU die untersuchende Behörde. Aktenzeichen: DX036-0/09
---	---

Segelflugzeug

02.07.2009 1800 Uhr (MESZ) Ort: Wollershausen (Braunschweig (NI)) LFZ.: Schleicher ASW20 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 1 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit leicht Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Bei einer Außenlandung wurde das Segelflugzeug am Fahrwerk sowie am Fahrwerkspant beschädigt. Aktenzeichen: 3X091-0/09
04.07.2009 1415 Uhr (MESZ) Ort: Nastätten (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 Im Flugzeugschlepp bei einer Annäherung des Segelflugzeuges an das Schleppflugzeug wickelte sich das durchhängende Seil um die rechte Tragfläche. Beim anschließenden Straffen des Seils kam es zu einem Seilriss und zur Beschädigung der rechten Wurzelrippe. Aktenzeichen: 3X114-0/09
05.07.2009 1220 Uhr (MESZ) Ort: Quakenbrück (Weser-Ems (NI)) LFZ.: Schleicher ASW19 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 zerstört Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug In der Startphase im Windenschlepp bemerkte der Pilot, dass die Höhensteuerung nicht reagierte. Er beendete den Windenschlepp und verließ das Segelflugzeug mit dem Rettungsfallschirm. Aktenzeichen: 3X093-0/09
05.07.2009 1658 Uhr (MESZ) Ort: Saarmund (Brandenburg) LFZ.: Grob G103 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 schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit schwer Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Bei einer harten Landung wurde das Segelflugzeug im Rumpfbereich beschädigt. Aktenzeichen: 3X105-0/09
06.07.2009 1412 Uhr (Ortszeit) Ort: Elverum (Norwegen) 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 Untersuchung durch ausländische Behörde	Unfall eines ausländischen Lfz. im Ausland mit schwer Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Beim Flugzeugschleppstart geriet das Segelflugzeug in eine unkontrollierte Fluglage. Für den Herstellerstaat des Segelflugzeuges unterstützt die BFU entsprechend ICAO Annex 13 die untersuchende Behörde. Aktenzeichen: DX030-0/09
09.07.2009 1750 Uhr (MESZ) Ort: Rheinstetten (Karlsruhe (BW)) LFZ.: Glaser DG500/22 Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Bei einer Außenlandung nach einem Startabbruch im Windenstart kam es zu einem Ringelpiez, bei dem der Rumpf abgedreht wurde. Aktenzeichen: 3X096-0/09

Segelflugzeug (Fortsetzung)

15.07.2009 1614 Uhr (MESZ) Ort: Eibinger Forstw. (Darmstadt (HE)) LFZ.: Schleicher K8B 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 Nach dem Aufsetzen hob das Segelflugzeug erneut ab und sackte aus ca. 1,5 m Höhe durch. Dabei wurde das Kielrohr des Rumpfes gestaucht und verbogen. Die Bespannung des gesamten Rumpfes wies Falten auf. Aktenzeichen: 3X099-0/09
16.07.2009 1530 Uhr (MESZ) Ort: Benediktbeuren (Oberbayern (BY)) LFZ.: Schleicher ASW19B 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 - Alleinflüge - unter Aufsicht Bei einer Außenlandung kam es zur Bodenberührung mit der rechten Tragfläche. Aktenzeichen: 3X100-0/09
16.07.2009 1530 Uhr (MESZ) Ort: Angelbachtal (Karlsruhe (BW)) LFZ.: R-Schneider LS7WL 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 Beim Einleiten eines Ringelpiez beim Ausrollen nach einer Außenlandung kam es zu einem Drehbruch des Rumpfes, bei dem Tragflächen und Fahrwerk beschädigt wurden. Aktenzeichen: 3X102-0/09
17.07.2009 1200 Uhr (UTC) Ort: Tierp (Schweden) LFZ.: Valentin Mistral C 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 Schaden unbekannt Untersuchung durch ausländische Behörde	Unfall eines ausländischen Lfz. im Ausland mit tödlich Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Während des Starts kam es zu einem Kontrollverlust, welcher zu einem Sinkflug des Segelflugzeuges mit hoher Geschwindigkeit führte. Für den Herstellerstaat des Segelflugzeuges unterstützt die BFU entsprechend ICAO Annex 13 die untersuchende Behörde. Aktenzeichen: DX032-0/09
19.07.2009 1830 Uhr (MESZ) Ort: Spilambato (Italien) LFZ.: Schempp Ventus 2a Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug schwer beschädigt Untersuchung durch ausländische Behörde	Unfall eines deutschen Lfz. im Ausland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Bei einer Außenlandung kollidierte das Segelflugzeug mit Bäumen. Aktenzeichen: 4X040-0/09
19.07.2009 1800 Uhr (MESZ) Ort: Lübeck-Blankens. (Schleswig-Holstein) LFZ.: Schempp Duo Discus 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 leicht beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Beim Ausrollen nach der Landung kollidierte das Segelflugzeug mit einem startbereiten Duo Discus T. Aktenzeichen: 3X104-2/09

Segelflugzeug (Fortsetzung)

21.07.2009 1643 Uhr (MESZ) Ort: Kamenz (Sachsen) LFZ.: Grob AST-CS Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Bei einer Außenlandung auf einer Wiese kam es zu einem Ringelpiez, bei dem das Leitwerk und das linke Querruder beschädigt wurden. Aktenzeichen: 3X112-0/09
24.07.2009 1420 Uhr (MESZ) Ort: Deggendorf (Niederbayern (BY)) LFZ.: Grob AST-CS Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Beim Flugzeugschleppstart fuhren die Bremsklappen aus. Der Start wurde abgebrochen. Bei dem Versuch zum Platz zurückzukehren, bekam die Tragfläche des Segelflugzeuges Bodenberührung und der Rumpf brach ab. Aktenzeichen: 3X117-0/09
26.07.2009 1525 Uhr (MESZ) Ort: Vaihingen/Enz (Stuttgart (BW)) LFZ.: Grob G103A 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 Der Segelflugzeugführer flog in geringer Höhe an und entschied sich deshalb zur Landung in Gegenrichtung. Dabei kam das Segelflugzeug zu weit und kollidierte mit einem Baum. Aktenzeichen: 3X106-0/09
26.07.2009 1356 Uhr (MESZ) Ort: Reinheim (Darmstadt (HE)) 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 zerstört Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Im Anflug kam das Segelflugzeug zu kurz, kollidierte mit Bäumen und prallte senkrecht auf den Waldboden. Aktenzeichen: 3X108-0/09
26.07.2009 1649 Uhr (MESZ) Ort: Freudental (Stuttgart (BW)) 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 Im Landeanflug kam das Segelflugzeug zu kurz. Bei der Außenlandung auf einem Feld berührte es mit dem Rumpf einen Baum. Aktenzeichen: 3X109-0/09
27.07.2009 1304 Uhr (MESZ) Ort: Rotenburg/Wümme (Lüneburg (NI)) LFZ.: Schleicher K8B Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 1 schwer, 0 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug nicht beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit schwer Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Beim Windenstart berührte die rechte Tragfläche den Boden. Der Start wurde abgebrochen. Bei der anschließenden harten Landung brach sich die Segelflugzeugführerin zwei Brustwirbel. Aktenzeichen: 3X110-0/09

Segelflugzeug (Fortsetzung)

27.07.2009 1600 Uhr (MESZ) Ort: Hünsborn (Arnsberg (NRW)) LFZ.: Grob AST-CS Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 1 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit leicht Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Bei der Landung kam das Segelflugzeug zu kurz und die rechte Tragfläche kollidierte mit einem Baum. Aktenzeichen: 3X111-0/09
27.07.2009 1351 Uhr (MESZ) Ort: Hornberg (Stuttgart (BW)) LFZ.: Grob CL-AST Anzahl der verletzten Personen: Besatzung: 0 tödl., 0 schwer, 1 leicht Fluggäste: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Andere: 0 tödl., 0 schwer, 0 leicht Segelflugzeug schwer beschädigt Keine Untersuchung durch BFU	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland mit leicht Verletzten Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Beim Anschleppen zum Flugzeugschleppstart bemerkte der Pilot, dass sich die Haube öffnete. Er brach den Start ab. Beim Ausrollen kam es zu einem Ringelpiez. Aktenzeichen: 3X113-0/09
30.07.2009 1554 Uhr (MESZ) Ort: Stendal (Sachsen-Anhalt) LFZ.: R-Schneider LS8-A 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 ausländischen Lfz. im Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Bei der Landung setzte das Segelflugzeug hart auf. Bei erneutem Abheben, berührte eine Tragfläche den Boden und der Rumpf brach ab. Aktenzeichen: CX010-0/09

Segelflugzeug mit Hilfsantrieb

04.07.2009 1031 Uhr (UTC) Ort: Torino-Lima (Italien) LFZ.: Glaser DG500M 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 Untersuchung durch ausländische Behörde	Unfall eines deutschen Lfz. im Ausland ohne Verletzte Betriebsart: verschiedene Betriebsarten - Segelflugzeugschlepp Während des Flugzeugschlepps berührte das Schleppseil die linke Tragfläche des Luftfahrzeuges und beschädigte sie. Aktenzeichen: 4X026-0/09
04.07.2009 Uhrzeit unbek. () Ort: Alpignano (Italien) LFZ.: Glaser DG500M 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 Untersuchung durch ausländische Behörde	Unfall eines deutschen Lfz. im Ausland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Näheres ist nicht bekannt. Aktenzeichen: 4X033-0/09
13.07.2009 1130 Uhr (MESZ) Ort: Pirna (Sachsen) LFZ.: Schempp Ventus2CT 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 Inland ohne Verletzte Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug Während des Flugzeugschleppstarts sank das Segelflugzeug unter das Schleppflugzeug. Nach dem Ausklinken des Seils kam es bei der anschließenden Außenlandung zur Bodenberührung mit der rechten Tragfläche. Der Rumpf wurde dabei abgedreht. Aktenzeichen: 3X098-0/09

Segelflugzeug mit Hilfsantrieb (Fortsetzung)

16.07.2009	Uhrzeit unbek. ()	Unfall eines deutschen Lfz. im Ausland ohne Verletzte
Ort: Aspres (Frankreich)		Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug
LFZ.: Schempp Discus 2CT		Beim Ausrollen nach der Landung drehte sich das Luftfahrzeug um die Hochachse und die Rumpfröhre brach.
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		
Untersuchung durch ausländische Behörde		Aktenzeichen: 4X029-0/09
16.07.2009	1515 Uhr (MESZ)	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte
Ort: Neu Kaliß (Mecklenburg-Vorpommern)		Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug
LFZ.: Glaser DG400		Das Luftfahrzeug kollidierte im Reiseflug mit einem Vogel. Dabei wurde das Höhenleitwerk 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		
Segelflugzeug mit Hilfsantrieb schwer beschädigt		
Keine Untersuchung durch BFU		Aktenzeichen: 3X101-0/09
19.07.2009	1800 Uhr (MESZ)	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte
Ort: Lübeck-Blankens. (Schleswig-Holstein)		Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug
LFZ.: Schempp DuoDiscusT		Das Segelflugzeug war startbereit, als ein landender Duo Discus mit dem Luftfahrzeug kollidierte.
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: 3X104-1/09

Reisemotorsegler

05.07.2009	1542 Uhr (MESZ)	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte
Ort: Langeoog (Weser-Ems (NI))		Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug
LFZ.: Hoffmann H36		Bei der Landung wurde das linke Fahrwerk eingedrückt.
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: 3X092-0/09
21.07.2009	1805 Uhr (MESZ)	Unfall eines deutschen Lfz. im Inland ohne Verletzte
Ort: Marpingen (Saarland)		Betriebsart: Ausbildungs-/Überprüfungsflüge - Flüge am Doppelsteuer
LFZ.: Grob G109		Bei einer harten Landung knickte das Fahrwerk ein.
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: 3X103-0/09
31.07.2009	0826 Uhr (UTC)	Unfall eines deutschen Lfz. im Ausland mit tödlich Verletzten
Ort: Bozen (Italien)		Betriebsart: nichtgewerbliche Flüge - privater Reise- oder Rundflug
LFZ.: Sportavia RF4D		Der Motorsegler stürzte in gebirgisches Gelände.
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		Aktenzeichen: 4X035-0/09

Teil 2

Berichte

Statusbericht

Identifikation

Art des Ereignisses:	Schwere Störung
Datum:	11. Juli 2009
Ort:	nahe Tiengen
Luffahrzeug:	Flugzeug Flugzeug
Hersteller / Muster:	1. British Aerospace / AVRO 146-RJ100 2. Pilatus Flugzeugwerke AG / P3-05
Personenschaden:	keiner
Sachschaden:	Luffahrzeuge nicht beschädigt
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen:	EX005-1-2/09

Sachverhalt

Beim Eindrehen auf den Leitstrahl des Instrumentenlandesystems (ILS) der Piste 14 des Verkehrsflughafens Zürich (LSZH) kam es um 11:04 Uhr¹ in der Nähe der Ortschaft Tiengen im Südschwarzwald zu einer Annäherung zwischen einem Flugzeug AVRO 146-RJ100 (RJ100) und einem Flugzeug Pilatus P3-05 (P3-05). Die größte Annäherung der Flugzeuge betrug 0,5 NM horizontal auf nahezu gleicher Flughöhe.

Ereignisse und Flugverlauf

Die RJ100 befand sich mit 79 Fluggästen und vier Besatzungsmitgliedern auf einem Linienflug nach Instrumentenflugregeln (IFR) von Wien (LOWW) nach Zürich. Nach den Aufzeichnungen des Funkverkehrs wurde der RJ100 um 11:03:47 Uhr auf der Funkfrequenz 125,325 MHz durch die Anflugkontrolle „Zürich Final“ eine Freigabe für einen ILS-Anflug auf die Piste 14 erteilt. 38 Sekunden später

richtete der Fluglotse den Verkehrshinweis „....., unknown target twelve o'clock position half a mile moving to the west, not verified“, an die RJ100. Die Besatzung der RJ100 bestätigte das unbekannte Radarziel mit: „Yes, we have traffic at the same altitude, just passing several meters, on the right“. Im weiteren Verlauf der Kommunikation über Sprechfunk bestätigte die Besatzung der RJ100, dass das Flugzeug auf gleicher Höhe und es eine Pilatus P3 gewesen sei.

Der Fluglotse informierte daraufhin weitere den Flughafen Zürich anfliegende Verkehrsflugzeuge über das nicht identifizierte Flugzeug. Die RJ100 landete nach der Übergabe an „Zürich Tower“ ohne Probleme.

Die Besatzung der RJ100 berichtete der BFU, dass vor dem Erreichen des ILS 14 in 4 300 ft ein Flugzeug in 11-Uhr-Position auf dem TCAS-Display dargestellt worden sei. Nach der Verkehrsinformation durch den Fluglotsen beobachtete der Kapitän ein einmotoriges Flugzeug in einer niedrigeren Flughöhe. In dem Augenblick, als er wieder in Richtung Landepiste blickte, sah er ein von links nach rechts querendes Flugzeug in gleicher Flughöhe.

Auf der aufgezeichneten Radarspur war zu erkennen, dass die RJ100 nach einem Ausweichmanöver nach links wieder auf den ursprünglichen Kurs gesteuert wurde.

Bei dem unbekanntem Flugzeug handelte es sich um eine Pilatus P3-05, die auf dem Flugplatz Günzburg-Donauried (EDMG) gestartet war und sich auf einem Flug nach Sichtflugregeln (VFR) zum Flugplatz Birrfeld (LSZF) in der Schweiz befand.

Der Luffahrzeugführer der Pilatus berichtete der BFU, dass er im Rahmen der Flugvorbereitung eine Route von Günzburg über Laupheim nach Schaffhausen in 4 500 ft vorgesehen habe. Von dort habe er den Flug bis Barnholz unterhalb des Luftraums C (4 500 ft bis FL195) und dann mit südöstlichem Kurs den Anflug auf den Zielflugplatz geplant. Bei der Durchführung des Fluges habe er den geplanten Flugweg bis Schaffhausen eingehalten, sei dann aber infolge einer nicht ausreichend präzisen terrestrischen Navigation von der geplanten Flugstrecke in südliche Richtung abgewichen, wodurch er den Luftraum C unbemerkt verletzt habe.

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

Er gab an, dass er zu diesem Zeitpunkt die Sprechfunkfrequenz von Zürich Information bereits verlassen hatte, um über die aktuelle Situation am Ziel-Flugplatz Birrfeld informiert zu sein. Das andere Flugzeug habe er nicht gesehen. Der Transponder war nach seiner Aussage sehr wahrscheinlich eingeschaltet, die Höhenübermittlung im Mode C aber nicht aktiviert.

Aus der Sicht des Piloten der Pilatus P3-5 verlief der weitere Flug und die Landung ohne Probleme.

Angaben zu Personen

Besatzung AVRO 146-RJ100

Der 36-jährige Kapitän war im Besitz einer Lizenz für Flugpersonal (ATPL(A)) nach den Richtlinien der ICAO und den Bestimmungen JAR-FCL, ausgestellt durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt der Schweiz.

Er war berechtigt, das Flugzeugmuster AVRO CRJ als verantwortlicher Luftfahrzeugführer zu fliegen. Darüber hinaus hatte er die Instrumentenflugberechtigung (IR(A)). Er verfügte über die Fluglehrer-Berechtigungen MPL(A) und TRI(A) restricted.

Der Kapitän hatte insgesamt 6 800 Stunden Flugerfahrung. Auf dem Muster hatte er 1 730 Stunden geflogen.

Copilot

Der 22-jährige Copilot hatte eine Lizenz für Flugpersonal (CPL (A)) nach den Richtlinien der ICAO und den Bestimmungen JAR-FCL, ausgestellt durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt der Schweiz.

Neben der Klassenberechtigung als Copilot für das Flugzeugmuster AVRO CRJ war er berechtigt, Flüge nach Instrumentenflugregeln (IR(A)) durchzuführen.

Bei einer Gesamtflugerfahrung von ca. 400 Stunden konnte der Copilot ca. 100 Stunden auf dem Muster AVRO CRJ nachweisen. Zusätzlich hatte er 63 Stunden im Simulator absolviert.

Pilot Pilatus P3-05

Der 64-jährige Luftfahrzeugführer verfügte über eine Lizenz für Flugpersonal (PPL (A)) nach den Richtlinien der ICAO und den Bestimmungen JAR-FCL, ausgestellt durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt der Schweiz.

Er war berechtigt, einmotorige Flugzeuge mit Kolbenmotor zu fliegen und verfügte über eine Gesamtflugerfahrung von 1 250 Stunden und 81 Stunden auf dem Muster.

Radarlotse

Die 40-jährige Flugverkehrslotsin war für den Einsatz im Tower und im Anflugbereich lizenziert.

Angaben zu den Luftfahrzeugen

AVRO 146-RJ100

Die AVRO 146-RJ100 (früher BAe146) ist ein vierstrahliges Kurzstrecken-Passagierflugzeug in Schulterdeckerausführung mit vier Lycoming LF507-1F Turbopantriebwerken. Es war in der Schweiz zum Verkehr zugelassen und wurde in einem Luftfahrtunternehmen betrieben.

Das Flugzeug verfügt über 90 Fluggastplätze und die maximale Abflugmasse beträgt 44 999 kg.

Pilatus P3-05

Die Pilatus P3-05 ist ein Tiefdecker in Ganzmetallbauweise mit einziehbarem Fahrwerk.

Das ursprünglich in der Schweiz beim Militär zur Anfänger- und Fortgeschrittenenschulung eingesetzte Flugzeug verfügt über zwei Sitzplätze und wird durch ein Lycoming-O-GO-435-C2A2-Triebwerk mit einem Drei-Blatt-Propeller angetrieben. Die maximale Abflugmasse beträgt 1 575 kg. Es war in der Schweiz zum Verkehr zugelassen.

Meteorologische Informationen

In der Routinewettermeldung (METAR) war für den gültigen Zeitraum eine geringe Bewölkung in 3 000 ft und eine aufgelockerte Bewölkung in 6 400 ft angegeben.

Funkverkehr

Der Sprechfunkverkehr zwischen der RJ100 und der Flugverkehrskontrollstelle „Zürich Final“ wurde aufgezeichnet und stand der BFU für die Untersuchung zur Verfügung.

Es gab keine Kommunikation über Sprechfunk zwischen der Pilatus P3-05 und der Flugverkehrskontrollstelle in Zürich.

Angaben zum Flugplatz

Der Verkehrsflughafen Zürich liegt nördlich der Stadt und verfügt über die Pisten 10/28 (2 500 m x 60 m), 14/32 (3 300 m x 60 m) und 16/34 (3 700 m x 60 m).

Die Piste 14 ist mit einem Instrumentenlandesystem (ILS) der Kategorie III b (CAT III b) ausgerüstet.

Flugdatenaufzeichnung

Die CRJ 100 war mit einem Cockpit Voice Recorder und Flugdatenschreiber ausgerüstet. Die Aufzeichnungen dieser Geräte standen der BFU nicht zur Verfügung.

Für die Pilatus P3-5 waren keine Aufzeichnungsgeräte vorgeschrieben.

Zusätzliche Informationen

Zum Zeitpunkt des Ereignisses befanden sich beide Flugzeuge im Luftraum C.

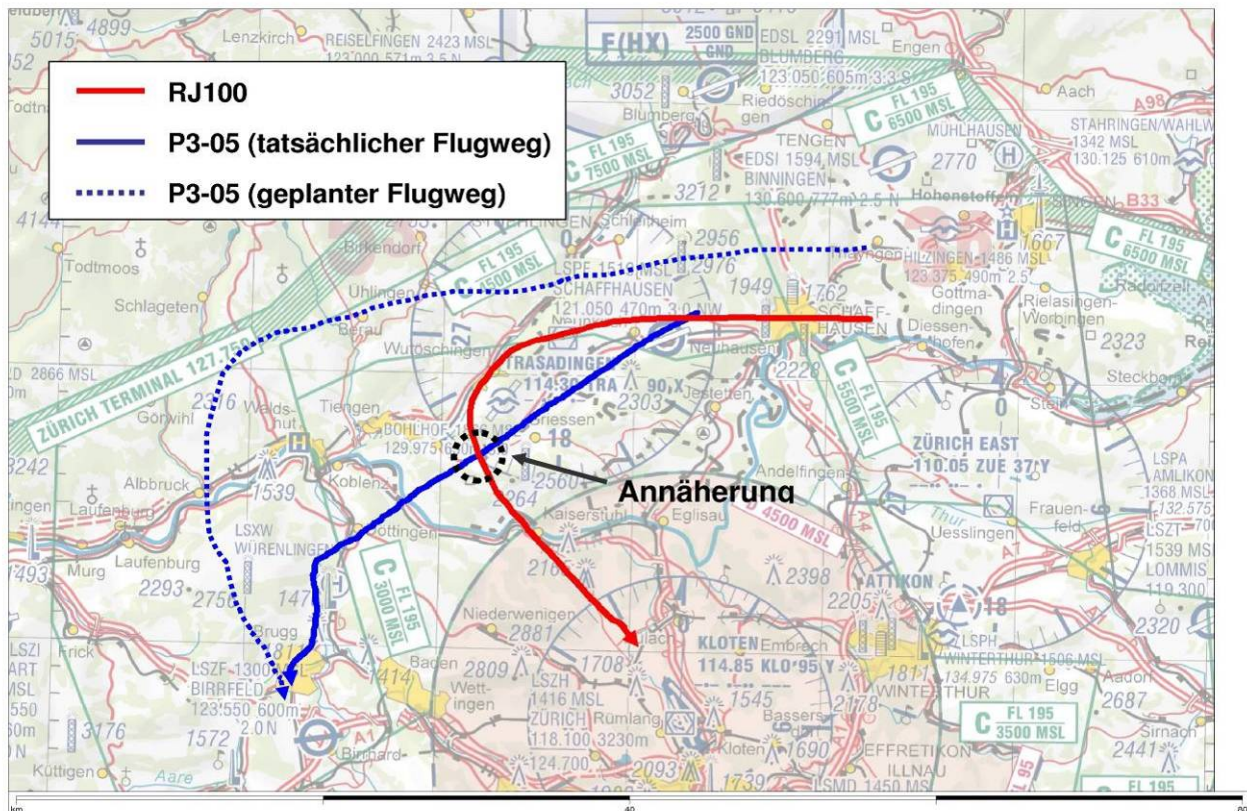
Untersuchungsführer

Johann Reuß

Mitwirkung

Philipp Lampert

Nach Anlage 5 Luftverkehrsordnung (LuftVO) dürfen im Luftraum C Flüge nach Instrumentenflugregeln (IFR) und Sichtflugregeln (VFR) durchgeführt werden. Eine dauernde Hörbereitschaft im Sprechfunk sowie Flugverkehrsfreigaben sind erforderlich. Eine Staffelung IFR von IFR und IFR von VFR durch die Flugsicherungskontrolle ist notwendig.



Flugwegrekonstruktion

Quelle: BFU

Statusbericht

Identifikation

Art des Ereignisses:	Schwere Störung
Datum:	18. Juli 2009
Ort:	Flughafen Frankfurt
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Cessna / C425
Personenschaden:	keiner
Sachschaden:	keiner
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen:	5X014-0/09

Sachverhalt

Bei einem nächtlichen Abflug in Frankfurt startete das Flugzeug auf dem zentral verlaufenden Rollweg C und überflog ein ca. 800 m vom Aufrollpunkt entfernt auf dem Rollweg geparktes Luftfahrzeug in geringer Höhe.

Ereignisse und Flugverlauf

Am frühen Morgen des 18.07.2009 um 02:02 Uhr¹ nahm die Besatzung der Cessna 425 Funkkontakt zum Kontrollturm des Verkehrsflughafens Frankfurt auf, um weitere Anweisungen für den Start zu einem Ambulanzflug nach Instrumentenflugregeln nach Hamburg zu erhalten. An Bord waren zwei Luftfahrzeugführer sowie drei weitere Personen. Das Flugzeug hatte den südlich der beiden parallelen Start- und Landebahnen gelegenen Vorfeldbereich verlassen und befand sich auf dem Rollweg S4 (1).

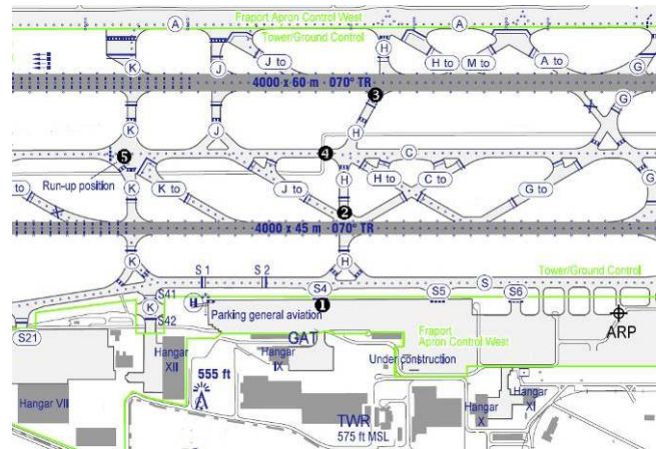


Abbildung 1: Flughafen Frankfurt — Ausschnitt aus der ICAO-Flugplatzkarte

Starts und Landungen wurden zu diesem Zeitpunkt in Richtung Westen auf der nördlichen Piste 25R durchgeführt. Die südliche der beiden parallelen Pisten (25L) war für Starts und Landungen gesperrt.

Der Platzlotse im Kontrollturm erteilte dem Flugzeugführer die Anweisung, das Flugzeug auf dem in nördliche Richtung führenden Rollweg H (2) über die gesperrte südliche Piste zur Startbahn 25R (3) fortzusetzen. Um 02:04 Uhr meldete der Flugzeugführer das Flugzeug startbereit.

Der Lotse fragte, ob die ab der Einmündung des Rollweges H auf der Startbahn 25R zur Verfügung stehende Startstrecke ausreiche. Zunächst bestätigte die Besatzung die Startbahn 25R und auf nochmalige Nachfrage dann auch, dass die zur Verfügung stehende Startstrecke ausreiche.

Der Lotse übermittelte den augenblicklich herrschenden Wind aus 170° mit vier Knoten und erteilte die Freigabe zum Start auf der Piste 25R. Die Freigabe wurde unmittelbar darauf vom Flugzeugführer bestätigt.

Die Auswertung der Aufzeichnungen des Bodenradars am Flughafen zeigte, dass das Flugzeug zu diesem Zeitpunkt die Piste 25L überquert hatte und auf dem Rollweg H in nördliche Richtung rollte (Abbildung 2).

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

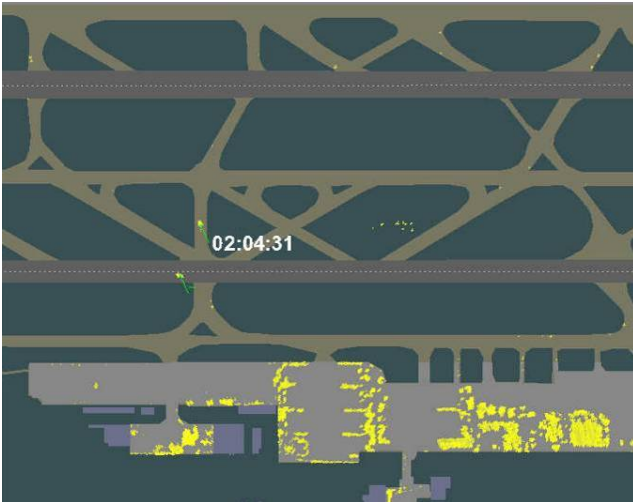


Abbildung 2: Position der Cessna auf Rollweg H bei Erhalt der Startfreigabe

Das Flugzeug drehte nach Erreichen des zentralen Rollweges C auf diesem in Richtung Westen ein (④) und begann mit dem Startlauf (Abbildung 3).

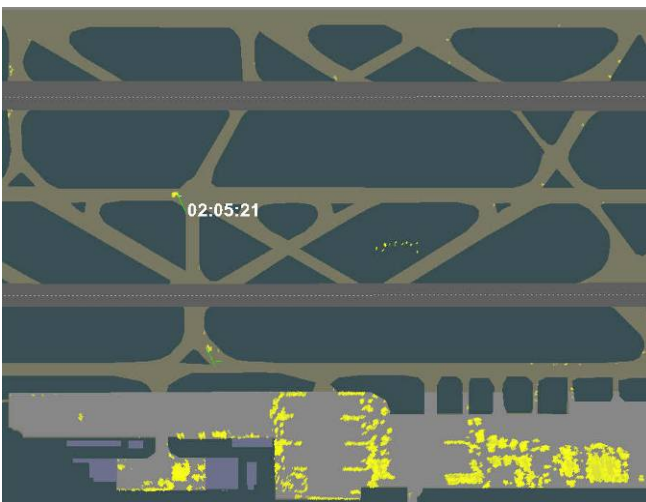


Abbildung 3: Cessna auf Rollweg C eingebogen

Das Flugzeug überflog in niedriger Höhe um 02:05:46 Uhr eine Boeing B737, die für einen Standlauf auf der Run-up Position (⑤) auf dem Rollweg C abgestellt war (Abbildung 4). Die Distanz vom Beginn des Startlaufes bis zur Position der Boeing B737 betrug etwa 800 m.



Abbildung 4: Cessna kurz vor der geparkten Boeing

Unmittelbar nach dem Überflug meldete sich der Flugzeugführer über Funk beim Platzlotsen mit der Frage, ob sich da ein Flugzeug auf der Startbahn befunden habe. Der Fluglotse verneinte dies und äußerte die Vermutung, dass der Pilot dann wohl vom Rollweg aus gestartet sei, was dieser verneinte.

Angaben zu Personen

Verantwortlicher Luftfahrzeugführer

Der 34-jährige verantwortliche Flugzeugführer (PIC) war im Besitz einer Lizenz für Berufspiloten (CPL (A)) nach den Regelungen JAR-FCL deutsch. Die Erstaussstellung der Lizenz erfolgte im November 1999. Er hatte die Berechtigung, die Muster Cessna C406/425 als verantwortlicher Luftfahrzeugführer nach Instrumentenflugregeln sowie die Muster Cessna C500/550/ 560 als zweiter Luftfahrzeugführer nach Instrumentenflugregeln zu führen. In der Lizenz befand sich ein Eintrag über die bestandene Theorieprüfung für Verkehrspiloten (ATPL) sowie einen absolvierten Multi-Crew-Concept-Kurs.

Seine Gesamtflugerfahrung betrug zum Zeitpunkt des Ereignisses 2 283 Stunden, davon 1 094 Stunden auf der C425, davon 707 Stunden als PIC.

In den letzten 90 Tagen vor dem Ereignis flog er auf dem Muster 116 Stunden, davon 91 Stunden als PIC.

Insgesamt hatte er 14 Landungen auf dem Verkehrsflughafen Frankfurt durchgeführt, davon vier in den letzten drei Monaten. Nach eigener Aussage wurden die anschließenden Starts von ihm alle auf der südlichen der beiden parallelen Startbahnen oder der Startbahn 18 „West“ durchgeführt.

Sein Dienst begann am 17. Juli 2009 um 18:01 Uhr. Um 19:01 Uhr rollte das Flugzeug zum Start in Hannover, um nach Hamburg zu fliegen. Die zweite

Flugstrecke von Hamburg nach Frankfurt endete um 21:26 Uhr in Frankfurt. Die dem Dienst vorausgegangene Ruhezeit betrug 17:20 Stunden.

Copilot

Der 22-jährige Flugzeugführer war im Besitz einer Lizenz für Berufspiloten (CPL (A)) nach den Regelungen JAR-FCL deutsch. Die Erstaussstellung der Lizenz erfolgte im Mai 2009. Er hatte die Berechtigung, das Muster Cessna C406/425 als verantwortlicher Luftfahrzeugführer nach Instrumentenflugregeln zu führen. In der Lizenz befand sich ein Eintrag über die bestandene Theorieprüfung für Verkehrspiloten (ATPL) sowie einen absolvierten Multi-Crew-Concept-Kurs.

Seine Gesamtflugerfahrung betrug zum Zeitpunkt des Ereignisses 241 Stunden, davon 78 Stunden auf der C425 als Copilot, die er in den letzten 90 Tagen geflogen hatte.

Der am 17. Juli 2009 durchgeführte Flug war sein erster zum Verkehrsflughafen Frankfurt.

Sein Dienst begann am 17. Juli 2009 um 18:01 Uhr. Die dem Dienst vorausgegangene Ruhezeit betrug 28:31 Stunden.

Beide Flugzeugführer besaßen ein Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 ohne Einschränkungen.

Platzverkehrslotse

Der 30-jährige Fluglotse war im Besitz einer Erlaubnis für Fluglotsen mit der Berechtigung zur Durchführung von Flugplatzkontrolle mit Radar einschließlich Fluginformationsdienst (FIS). Er war seit 2003 in der Unternehmensniederlassung Frankfurt tätig und hatte die Zulassung für die Arbeitsplätze PL1/2/3 sowie PB1/2. Dem Flugsicherungsunternehmen gehörte er seit 2001 an.

Sein Dienst begann am 17. Juli 2009 um 22:00 Uhr. Die dem Dienst vorausgegangene Ruhezeit betrug 25:30 Stunden.

Angaben zum Luftfahrzeug

Das Flugzeugmuster Cessna C425 ist ein 2-motoriger Tiefdecker mit Druckkabine und Einziehfahrwerk, in dem bis zu acht Personen befördert werden können. Die Propeller werden von zwei Pratt & Whitney-Turbinen des Typs PT6A-112 mit einer Leistung von jeweils 336 kW (450 PS) angetrieben. Das in Deutschland zugelassene und betriebene Flugzeug wurde im Jahr 1985 gebaut; es hat eine maximale Abflugmasse von 3 901 kg.



Abbildung 5: Flugzeug des gleichen Musters

Meteorologische Informationen

Zum Zeitpunkt des Ereignisses gab es laut Aussage der Flugzeugführer leichten Niederschlag.

Routinewettermeldungen im Zeitraum der Schweren Störung:

METAR 2350 EDDF
17007KT 9000 –RA
FEW006 SCT040 OVC060 15/15
Q1011 A2985 0998 2947 NOSIG
COMMENTS: WIND 18: 180007G09KT160V200

METAR 0020 EDDF
18006KT 9999 –RA
FEW006 SCT045 BKN070 15/15
Q1010 A2982 0997 2944 NOSIG
COMMENTS: Wind 18: 18006G07KT/170V200
VIS: 15KM

ATIS im Zeitraum der Schweren Störung:

-ATIS EDDF T METAR 172350 SR: 0336 SS: 1928
CTR: VMC
-EXPECT ILS APCH RWY 25R
-RWY: 25R 18
-ATTN, ILS APCH RWY 25R, OPPOSITE LOC
RADIATING SIMULTANEOUSLY, INTERFERENCE
BLW DH POSSIBLE, ILS RWY 25R NOT USEABLE
FOR AUTOLAND, DCL NOT AVBL
-TRL:70
-FREQ FOR ALL DEP ACFT AFTER TKOF IS 120.8
ONLY
-17007KT WIND 18: 18007G09KT/160V200 9000
--RA FEW006 SCT040 OVC060 15/15
-1011
-NOSIG

Navigationshilfen

Das Luftfahrzeug wurde vom Bodenradar des Flughafens (DFS A-SMR System) erfasst. Die Radarspur wurde routinemäßig aufgezeichnet und liegt der BFU vor.

Funkverkehr

Der Funkverkehr zwischen dem Luftfahrzeug und dem Kontrollturm Frankfurt wurde in englischer Sprache geführt und aufgezeichnet. Eine Aufzeichnung liegt der BFU vor.

Angaben zum Flugplatz

Der internationale Verkehrsflughafen Frankfurt/Main liegt 12 km (6,5 NM) südwestlich der Stadtmitte in einer Höhe von 111 m (364 Fuß) über dem Meeresspiegel. Er hat zwei in ostwestlicher Richtung verlaufende, parallele Start- und Landebahnen (07L/25R und 07R/25L) sowie eine westlich davon in nordsüdliche Richtung verlaufende Startbahn 18. Vorfeldbereiche liegen nördlich und südlich der beiden parallelen Start- und Landebahnen. Der Bereich für Luftfahrzeuge der Allgemeinen Luftfahrt (GAT) befindet sich im Süden und liegt nahe beim Kontrollturm des Flughafens.

Flugdatenaufzeichnung

Das Luftfahrzeug war nicht mit einem Flight Data Recorder (FDR) oder Cockpit Voice Recorder (CVR) ausgerüstet. Keines der beiden Aufzeichnungsgeräte war durch luftrechtliche Vorschriften gefordert.

Ereignisstelle und Feststellungen

In der Nacht vom 17. auf den 18. Juli 2009 gab es keine Ausfälle bei der Beleuchtung der Rollwege und Startbahnen sowie der dazugehörenden Hinweisschilder.

Die Sicht vom Kontrollturm auf die Kreuzung der Rollwege H und C war nicht beeinträchtigt.

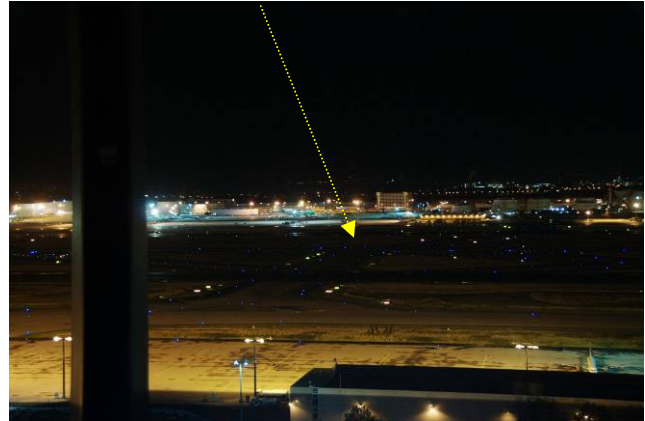


Abbildung 6: Blick aus der Platzlotsenposition auf die Kreuzung zwischen Rollweg H und C

Die Flugbesatzung hatte sich vor Flugantritt am Ausgangsflughafen Hannover mit den spezifischen Anforderungen des Verkehrsflughafens Frankfurt/Main vertraut gemacht. Auch während des Aufenthaltes am GAT in Frankfurt nutzten die Piloten die dort vorhandene Karte des Flughafens zur Vorbereitung auf den Start.

Zusätzliche Informationen

Die personelle Besetzung des Kontrollturms zum Ereigniszeitpunkt, Verfahren und Arbeitsweise sind Bestandteil der Untersuchung.

Untersuchungsführer	Severin
Mitwirkung	Himmler

Statusbericht

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	11.08.2009
Ort:	Stadtlohn
Luftfahrzeug:	Luftfahrzeugart
Hersteller / Muster:	Cessna / U206G
Personenschaden:	eine Person schwer verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug leicht beschädigt
Drittsschaden:	Flurschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen:	CX008-0/09

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Am Unfalltag wurden mehrere Flüge zum Absetzen von Fallschirmspringern durchgeführt. Um 17:45 Uhr¹ startete der Pilot zu seinem neunten Flug an diesem Tag. An Bord befanden sich neben dem Luftfahrzeugführer sechs Personen, darunter ein Passagier, der den Tandemsprung seiner Schwiegertochter beobachten wollte.

Der 48-jährige Fluggast sollte mit einem Fallschirm ausgestattet werden und mit dem Flugzeug zurückkehren. Der Passagier erhielt zunächst den Fallschirm eines „Solo-Springers“. Da das Gurtzeug nicht der Größe des Fluggastes entsprochen hatte, wurde der Fallschirm gegen ein Schülersystem getauscht. Die Cessna U206G war nur mit einem Sitz für den Piloten ausgestattet. Der Fluggast kniete neben dem Piloten.

Nach dem Absetzen der Fallschirmspringer in Flugfläche (FL) 130 leitete der Pilot den Sinkflug ein. Im Landeanflug auf den Flugplatz Stadtlohn öffnete sich der Reservefallschirm und zog den Fluggast aus dem Flugzeug. Dabei erlitt der Passagier schwere Verletzungen. Das Flugzeug wurde beschädigt und landete auf dem Flugplatz.

Nach Angaben des Piloten befand er sich im Endteil auf die Piste 29 in ca. 2 000 Fuß, als er einen Knall hörte und sah, wie der Fallschirm mit Passagier nach außen gezogen wurde.

Angaben zu Personen

Der 30-jährige Pilot war deutscher Staatsbürger. Er war im Besitz einer Lizenz für Privatpiloten (PPL A), ausgestellt am 14.06.1999 nach den Richtlinien JAR-FCL deutsch. In der Lizenz waren die Klassenberechtigungen Cessna SET, SE, TMG, Nachtflug und FI (PPL A) eingetragen. Diese Berechtigungen waren bis zum 25.05.2014 gültig. Weiter besaß er ein gültiges Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 nach den Regelungen JAR-FCL 3 deutsch ohne Auflagen. Seine Gesamtflugerfahrung betrug 1 260 Stunden.

Angaben zum Luftfahrzeug

Die Cessna U206G „Stationair 6“ ist ein sechssitziges, einmotoriges Flugzeug mit festem Fahrwerk. Das verunfallte Flugzeug war in den USA zum Verkehr zugelassen. Halter war eine Fallschirmsprungschule in Deutschland. Das Flugzeug war mit einem Skydivingkit ausgestattet.

Hersteller: Cessna Aircraft Company, Soloy Turbine Conversion

Muster: U206G

Werknummer: U20605278

Baujahr: 1979

MTOW 1 633 kg

Meteorologische Informationen

Nach Angaben der Luftaufsicht herrschten Sichtflugwetterbedingungen (CAVOK). Der Wind war schwach und der Luftdruck betrug 1 008 Millibar.

Funkverkehr

Der Funkverkehr zwischen dem Piloten und der Luftaufsicht sowie der Flugverkehrsstelle wurde aufgezeichnet.

Angaben zum Flugplatz

Der Flugplatz Stadtlohn-Vreden liegt 48 m über Normalnull (NN). Er verfügt über eine 1 080 m lange Asphaltbahn mit der Ausrichtung 11/29. Zum Unfallzeitpunkt gegen 18:10 Uhr war die Piste 29 in Betrieb.

Flugdatenaufzeichnung

Die vom zuständigen Flugsicherungsunternehmen zur Verfügung gestellten Radardaten standen für die Auswertung zur Verfügung.

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

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Der Fluggast kam auf einem Feld nahe der Ortschaft Wesendorf, ca. 2,5 Kilometer östlich des Flugplatzes mit geöffnetem Reservefallschirm auf dem Boden auf.

Das Luftfahrzeug war im Bereich des Ausstieges gestaucht.



Beschädigung im Bereich des Ausstieges

Zusätzliche Informationen

Das Fallschirmsystem, das der Passagier trug, bestand aus dem Sprungfallschirm mit einer Hauptkappe Sabre 230 des Herstellers Performance Design (PD) und einem Gurtzeug Javelin Student des Herstellers Sunpath, Baujahr 2005. Als Reservefallschirm wurde ein PD 235 R des Herstellers PD mit einem Reserve-Öffnungsautomaten (AAD) Typ Vigil I benutzt.

Untersuchungsführer	Knoll
Mitwirkung	Nemitz Lampert

Statusbericht

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	12. Juli 2009
Ort:	Aschaffenburg (Großostheim)
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Eigenbau / Pitts S-1S
Personenschaden:	vier Personen leicht verletzt
Sachschaden:	Flugzeug zerstört
Drittsschaden:	Pkw, Flurschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen:	CX009-0/09

Sachverhalt

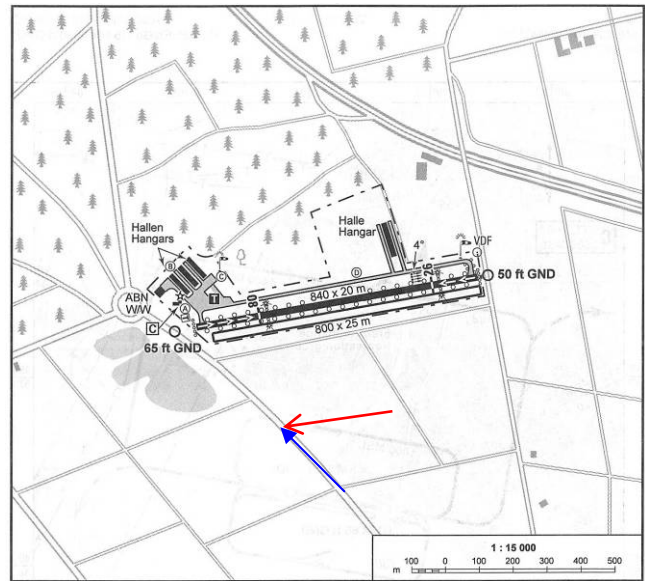
Während einer Flugvorführung geriet das Flugzeug kurzzeitig außer Kontrolle und konnte erst unmittelbar über dem Boden abgefangen werden. Dabei kollidierte es mit einem Pkw, der auf einer an das Flugplatzgelände angrenzenden Straße fuhr.

Ereignisse und Flugverlauf

Am 11. und 12. Juli 2009 fand auf dem Verkehrslandeplatz Aschaffenburg eine vom zuständigen Luftamt genehmigte Luftfahrtveranstaltung statt, bei der auch Kunstflugvorführungen gezeigt wurden.

Um 13:28 Uhr¹ startete das Flugzeug mit einem Piloten an Bord und begann mit der Vorführung. Bei einer senkrechten gerissenen Rolle geriet das Flugzeug in einen vom Flugzeugführer nicht beabsichtigten Flugzustand.

Der Flugzeugführer konnte das Flugzeug abfangen, geriet dabei aber in Richtung Westen fliegend so dicht an den Boden, dass das Heck des Flugzeuges das 1 m hohe Getreide auf dem Feld niederdrückte. Vor der 12 m westlich dieser Stelle liegenden Straße konnte das Flugzeug nicht an Höhe gewinnen. Es flog unmittelbar über dem Boden in Richtung Straße



Flugplatzkarte (AIP) mit Kollisionsrichtungen

und kollidierte beim Überflug der Straße mit der rechten hinteren Seite eines Pkw und kam in einem Feld westlich der Straße zum Stillstand. Der Flugzeugführer wurde dabei leicht verletzt.

Das Fahrzeug driftete östlich der Straße in ein Feld und kippte auf die Fahrerseite. Drei im Pkw sitzende Personen wurden bei der Kollision leicht verletzt.

Das Ereignis wurde von mehreren Besuchern mit Videokameras aufgezeichnet. Zwei Aufzeichnungen standen der BFU für die Untersuchung zur Verfügung.

Eine Befragung des Flugzeugführers sowie Zeugenaussagen lieferten keine Hinweise, dass technisches Versagen zu dem Unfall geführt hatte.

Angaben zu Personen

Der 45-jährige Flugzeugführer und Lehrer für Flugausbildung (FI) war seit dem 21.08.2001 im Besitz einer Lizenz für Privatpiloten (Flugzeug), ausgestellt nach den Regelungen JAR-FCL deutsch, gültig bis 13.12.2011. Er war berechtigt, als verantwortlicher Flugzeugführer (SE piston (land) PIC) Flugzeuge nach Sichtflugregeln (VFR) bei Tag und Nacht (NFQ) zu führen. Ferner besaß er eine Kunstflugberechtigung für Motorflugzeuge (KFB-A).

Er besaß ein medizinisches Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 gemäß JAR-FCL ohne Einschränkung, gültig bis zum 18.10.2010.

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

Seine Gesamtflugerfahrung zum Zeitpunkt des Unfalls betrug ca. 3 000 Stunden, davon ca. 1 300 in einmotorigen Flugzeugen mit einem Gesamtgewicht bis 2,0 t. In den letzten 90 Tagen vor dem Unfall flog er ca. 30 Stunden, davon ca. 24 Stunden in dem Unfallflugzeug. Davon waren mehr als drei Flugstunden Kunstflug. In den letzten sieben Tagen flog er ca. fünf Stunden, davon keine in dem Unfallflugzeug. Am Tag vor dem Unfall flog er ca. zwei Stunden mit einer Pitts S-2B. Am Unfalltag flog er mit dieser 30 Minuten nach Aschaffenburg, bevor er mit seiner Kunstflugdarbietung in dem Unfallflugzeug begann.

Angaben zum Luftfahrzeug

Das einsitzige Flugzeug Pitts S-1S ist ein im Eigenbau gefertigter einmotoriger Doppeldecker mit Spornradfahrwerk. Es war mit einem Kolbentriebwerk Lycoming IO-360 SER (170 kW/231 PS) ausgestattet und hatte eine maximale Abflugmasse von 580 kg.

Für das in den USA 1980 zugelassene Experimental Aircraft wurde eine Einflugerlaubnis benötigt, die vom Luftfahrt-Bundesamt am 24.02.2009 unter Standardauflagen erteilt worden war.



Unfallflugzeug

Die letzte Jahresnachprüfung erfolgte am 18. August 2008. Die Gesamtflugzeit des Flugzeuges betrug ca. 590 Stunden.

Meteorologische Informationen

Zum Unfallzeitpunkt herrschten nach Angaben der Luftaufsicht Aschaffenburg Sichtflugwetterbedingungen. Die horizontale Sicht am Boden betrug mehr als 10 km. Die Hauptwolkenuntergrenze lag höher als 5 000 Fuß. Der Wind wehte mit 10 Knoten Geschwindigkeit aus 225 Grad. Die Temperatur betrug 22 °C und der Luftdruck (QNH) 1 014 hPa.

Funkverkehr

Der Funkverkehr wurde aufgezeichnet. Der Flugzeugführer hatte während seiner Vorführung keinen Funkverkehr.

Angaben zum Flugplatz

Der Verkehrslandeplatz Aschaffenburg (EDFC) liegt 2,7 NM südwestlich der Aschaffener Innenstadt in einer Höhe von 125 m (410 Fuß) über dem Meeresspiegel. Der Landeplatz hat zwei parallel verlaufende Pisten mit der Ausrichtung 079°/259°; die asphaltierte Piste hat eine Länge von 840 m, die Graspiste eine Länge von 800 m.

Flugdatenaufzeichnung

Das Flugzeug war nicht mit einem Flight Data Recorder (FDR) oder Cockpit Voice Recorder (CVR) ausgerüstet. Diese Aufzeichnungsgeräte waren nach den gültigen Luftfahrtvorschriften nicht gefordert.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Das Flugzeug kam nach der Kollision in einem Getreidefeld zum Stillstand.



Luftbild aus dem Polizeihubschrauber

Foto: Polizei

Es hatte sich um die Querachse gedreht und war nach kurzer Rutschstrecke rückwärts auf dem Kopf in Endlage gekommen. Propeller und Hauptfahrwerk waren abgebrochen und die Bodenplatte sowie das Fahrwerk abgerissen.



Flugzeugwrack

Foto: BFU

Die Überprüfung der Beladungs- und Schwerpunkt-
berechnung ergab, dass die Grenzwerte bei dem
Unfallflug nicht überschritten waren.

Untersuchungsführer

Severin

Mitwirkung

Sammet
Fleischmann

Brand

Es entstand kein Brand.

Teil 3

Liste der letzten zehn veröffentlichten Untersuchungsberichte

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

Lfd. Nr.	Datum	Ort	Luftfahrzeug(e)	Aktenzeichen	Berichtsmonat
1	08.07.2009	Mettenbach	Cessna / 172 R	3X095-0/09	September 2009
2	05.07.2009	Quakenbrück	Alexander Schleicher / ASW19	3X093-0/09	September 2009
3	18.05.2007	Bayreuth	Diamond Aircraft Industries / DA 40D	3X060-0/07	August 2009
4	18.07.2008	nahe Porta-Westfalica	Mooney / M 20E	3X097-0/08	August 2009
5	19.05.2009	Pirmasens	AutoGiro / MT 03	3X062-0/09	Juli 2009
6	29.01.2008	Flugplatz Bonn-Hangelar	Eurocopter France / EC 120 B	3X006-0/08	Juli 2009
7	13.10.2006	nahe Dolsenhain (Sachsen)	Piper Aircraft Corp. / PA28-140	3X172-0/06	Juli 2009
8	01.06.2008	nahe Stockach	Comco Ikarus / C 22B	3X059-0/08	Juni 2009
9	28.06.2006	Celle-Scheuen	Amateurbau / MC100 Ban-Bi	3X078-0/06	Juni 2009
10	26.01.2004	Saarbrücken	Fairchild Dornier GmbH / DO 328-100	5X001-0/04	Mai 2009