

Bulletin

Unfälle und Störungen
beim Betrieb
ziviler Luftfahrzeuge

August 2010



Inhaltsverzeichnis	Seite
Allgemeine Hinweise	3
Aufbau des Dokumentes.....	4
Begriffsbestimmungen	5
Unfall	5
Schwere Störung.....	6
Tödliche Verletzung	6
Schwere Verletzung	6
Teil 1 : Ereignisse im August 2010	7
Teil 2 : Kurzberichte chronologisch.....	9
Teil 3 : Statusberichte	18
Teil 4 : Neu veröffentlichte Untersuchungsberichte	35

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 Ereignisse mit in Deutschland zugelassenen Luftfahrzeugen im In- und Ausland sowie um Ereignisse ausländischer Luftfahrzeuge in Deutschland. Sie basieren auf Angaben, die der BFU im Rahmen der ersten Meldung übermittelt wurden.

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

Angaben können unvollständig und/oder fehlerhaft sein. Ergänzungen und Änderungen sind im Rahmen dieser Information nicht vorgesehen. Analysen und Ursachen der Unfälle werden im Untersuchungsbericht nach Abschluss der Untersuchung veröffentlicht.

Untersuchungen werden in Übereinstimmung mit dem Gesetz über die Untersuchung von Unfällen und Störungen beim Betrieb ziviler Luftfahrzeuge (Flugunfalluntersuchungs-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 vier 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 FlUUG) aufgeführt sein.

Teil 2 enthält Berichte zu den im Teil 1 aufgeführten Ereignissen. Die Aufstellung erfolgt aus technischen Gründen chronologisch.

Teil 3 beinhaltet Statusberichte von Ereignissen, bei denen eine Untersuchung vor Ort eingeleitet wurde.

Im Teil 4 sind die neuesten veröffentlichten Untersuchungsberichte aufgelistet. Diese sind über die BFU erhältlich oder können im Internet unter www.bfu-web.de/Berichte abgerufen werden.

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

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 das Luftfahrzeug vermisst wird oder nicht zugänglich ist.

Schwere Störung

Ein Ereignis beim Betrieb eines Luftfahrzeugs, dessen Umstände darauf hindeuten, dass sich beinahe ein Unfall ereignet hätte.

Tödliche Verletzung

Eine Verletzung, die eine Person bei einem Unfall erlitten hat und die unmittelbar bei dem Unfall oder innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall ihren Tod zur Folge hat.

Schwere Verletzung

Eine Verletzung, die eine Person bei einem Unfall erlitten hat und die

1. einen Krankenhausaufenthalt von mehr als 48 Stunden innerhalb von 7 Tagen nach der Verletzung erfordert oder
2. Knochenbrüche zur Folge hat (mit Ausnahme einfacher Brüche von Fingern, Zehen oder der Nase) oder
3. Risswunden mit schweren Blutungen oder Verletzungen von Nerven, Muskeln- oder Sehnensträngen zur Folge hat oder
4. Schäden an inneren Organen verursacht hat oder
5. Verbrennungen zweiten oder dritten Grades oder von mehr als fünf Prozent der Körperoberfläche zur Folge hat oder
6. Folge einer nachgewiesenen Aussetzung gegenüber infektiösen Stoffen oder schädlicher Strahlung ist.

Teil 1 : Ereignisse im August 2010

Flugzeuge MTOW über 5,7 t

06.08.2010 : Schwere Störung ohne Verletzte mit BOEING - 737-800 in Hahn, Germany	AZ: BFU EX010-10
08.08.2010 : Störung ohne Verletzte mit DE HAVILLAND - DHC8 in Friedrichshafen, Germany	AZ: BFU TX003-10
08.08.2010 : Störung ohne Verletzte mit CANADAIIR - CL-600 in en route, Germany	AZ: BFU PX008-10
20.08.2010 : Störung ohne Verletzte mit MCDONNELL-DOUGLAS - MD-11 in Frankfurt/Main, Germany	AZ: BFU PX007-10
20.08.2010 : Störung ohne Verletzte mit AIRBUS INDUSTRIES - A340-300 in Frankfurt/Main, Germany	AZ: BFU PX007-10
24.08.2010 : Unfall mit tödlich Verletzten mit DORNIER - 228 1/2 in Makawanpur District, Nepal	AZ: BFU BX003-10

Flugzeuge MTOW zwischen 2,0 und 5,7 t

01.08.2010 : Unfall ohne Verletzte mit Strela - YAK-9 UM ' in Samedan, Switzerland	AZ: BFU 4X030-10
--	------------------

Flugzeuge MTOW unter 2,0 t

04.08.2010 : Unfall ohne Verletzte mit REIMS - F172 in Krems, Austria	AZ: BFU 4X027-10
06.08.2010 : Unfall ohne Verletzte mit PIPER - PA 28-181 ARCHER 2 in Lauenbrück, Germany	AZ: BFU 3X115-10
10.08.2010 : Unfall ohne Verletzte mit REIMS - F152 in Winzeln-Schramberg, Germany	AZ: BFU 3X117-10
12.08.2010 : Unfall ohne Verletzte mit PIPER - PA-34 SENECA in Treviso, Italy	AZ: BFU 4X033-10
12.08.2010 : Unfall ohne Verletzte mit MOONEY - M20J (201) in Kerry, Ireland	AZ: BFU 4X031-10
13.08.2010 : Unfall ohne Verletzte mit HOAC AUSTRIA FLUGZEUGWERK - DV-20 KATANA in Detmold, Germany	AZ: BFU 3X119-10
16.08.2010 : Unfall ohne Verletzte mit MOONEY - M20J (201) in Jastarnia, Poland	AZ: BFU 4X035-10
18.08.2010 : Unfall ohne Verletzte mit REIMS - F177RG CARDINAL in Vilshofen, Germany	AZ: BFU 3X120-10
18.08.2010 : Störung ohne Verletzte mit MOONEY - M20J (201) in Diepoldsau, Switzerland	AZ: BFU SX003-10
21.08.2010 : Unfall ohne Verletzte mit LAKE - LA 250 in Sedlizer See / Welzow, Germany	AZ: BFU 3X124-10
22.08.2010 : Unfall ohne Verletzte mit DIAMOND - DV-20 (KATANA) in Eisenach, Germany	AZ: BFU 3X123-10

Ultraleichtflugzeuge und Tragschrauber

07.08.2010 : Unfall ohne Verletzte mit HG Karl Sick - Vagabund ' in Feldkirchen, Austria	AZ: BFU 4X028-10
--	------------------

Hubschrauber

14.08.2010 : Unfall ohne Verletzte mit ROBINSON - R44 in Stroe, Netherlands	AZ: BFU 4X032-10
---	------------------

Segelflugzeuge und Motorsegler

01.08.2010 : Unfall ohne Verletzte mit GLASFLUGEL - 304 in St. Tomé, Spain	AZ: BFU 4X026-10
03.08.2010 : Unfall ohne Verletzte mit SCHLEICHER - ASK-13 in Schweinfurt, Germany	AZ: BFU 3X112-10
03.08.2010 : Unfall ohne Verletzte mit Siebert - Ka6CR ' in Schweinfurt, Germany	AZ: BFU 3X112-10
04.08.2010 : Unfall mit tödlich Verletzten mit SCHEMPP-HIRTH - VENTUS 2A/B in Batesville, United States	AZ: BFU DX024-10
04.08.2010 : Unfall mit tödlich Verletzten mit SCHLEICHER - ASW 27 in Batesville, United States	AZ: BFU DX024-10
07.08.2010 : Unfall mit tödlich Verletzten mit SCHEMPP-HIRTH - DISCUSS CS in Münster, Switzerland	AZ: BFU DX025-10
07.08.2010 : Unfall ohne Verletzte mit SCHLEICHER - ASW 27 in Bartholomä-Amalienhof, Germany	AZ: BFU 3X113-10
08.08.2010 : Unfall ohne Verletzte mit SCHEMPP-HIRTH - DISCUSS A/B in Bettingbühren, Germany	AZ: BFU 3X114-10
10.08.2010 : Unfall ohne Verletzte mit DG-Flugzeugbau - DG-300 ' in Winzeln-Schramberg, Germany	AZ: BFU 3X117-10
14.08.2010 : Unfall ohne Verletzte mit Rolladen-Schneider - LS8-18 ' in Enzklosterle-Gompelscheuer, Germany	AZ: BFU 3X118-10
18.08.2010 : Unfall ohne Verletzte mit SCHLEICHER - ASW 22 in Rieti, Italy	AZ: BFU 4X034-10
20.08.2010 : Unfall ohne Verletzte mit ROLLADEN-SCHN. - LS1 in Reinersreuth, Germany	AZ: BFU 3X121-10
21.08.2010 : Unfall ohne Verletzte mit GROB FLUGZEUGBAU - G-103 TWIN ASTIR in Waren, Germany	AZ: BFU 3X122-10
22.08.2010 : Unfall ohne Verletzte mit GROB - G-103 TWIN ASTIR in Minden, Nevada, United States	AZ: BFU DX026-10
25.08.2010 : Unfall ohne Verletzte mit SCHLEICHER - ASW 20 in Waynesville (Ohio), United States	AZ: BFU DX027-10

Freiballone

-

Teil 2 : Kurzberichte chronologisch

Ereignis:	Unfall ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	01.08.2010, Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	St. Tomé, Spain	Schaden am LFZ:	Schwer beschädigt		
Quelle:	Untersuchung durch ausländische Behörde	Aktenzeichen:	BFU 4X026-10		
Bei der Landung kam das Segelflugzeug zu kurz. Beim Aufsetzen im Anflugsektor in unebenem Gelände wurde der Rumpf schwer beschädigt.					
Luftfahrzeug:	Segelflugzeug 0 bis 2.250 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	GLASFLÜGEL - 304	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Lokaler Rundflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	0	0	0

Ereignis:	Unfall ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	01.08.2010, 08:58:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Samedan, Switzerland	Schaden am LFZ:	Schwer beschädigt		
Quelle:	Keine Untersuchung durch ausländische Behörde	Aktenzeichen:	BFU 4X030-10		
Beim Ausrollen nach der Landung kam es zu einem Fahrwerksbruch.					
Luftfahrzeug:	Flugzeug 2.251 bis 5.700 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	Strela - YAK-9 UM '	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Lokaler Rundflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	0	0	0

Ereignis:	Unfall ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	03.08.2010, 15:30:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Schweinfurt, Germany	Schaden am LFZ:	Schwer beschädigt		
Quelle:	Keine Untersuchung durch BFU	Aktenzeichen:	BFU 3X112-10		
Beim Ausrollen nach der Landung kollidierte das Segelflugzeug mit einem zuvor gelandeten Segelflugzeug.					
Luftfahrzeug:	Segelflugzeug 0 bis 2.250 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	SCHLEICHER - ASK-13	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Lokaler Rundflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	0	0	0
Luftfahrzeug:	Segelflugzeug 0 bis 2.250 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	Siebert - Ka6CR '	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Lokaler Rundflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	0	0	0

Ereignis:	Unfall mit tödlich Verletzten	Datum, Uhrzeit:	04.08.2010, Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Batesville, United States	Schaden am LFZ:	Zerstört		
Quelle:	Untersuchung durch ausländische Behörde	Aktenzeichen:	BFU DX024-10		
<p>Während eines Segelflugwettbewerbes kollidierten ein Ventus 2B und eine ASW 27 in der Luft.</p> <p>Für den Herstellerstaat der Segelflugzeuge unterstützt die BFU entsprechend ICAO Annex 13 die untersuchende Behörde.</p>					
Luftfahrzeug:	Segelflugzeug 0 bis 2.250 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	SCHEMPP-HIRTH - VENTUS 2A/B	Besatzung	1	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Sonstiger Flug - Flug auf Veranstaltung	Passagiere	0	0	0
		Andere	0	0	0
Luftfahrzeug:	Segelflugzeug 0 bis 2.250 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	SCHLEICHER - ASW 27	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Sonstiger Flug - Flug auf Veranstaltung	Passagiere	0	0	0
		Andere	0	0	0

Ereignis:	Unfall ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	04.08.2010, 14:02:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Krems, Austria	Schaden am LFZ:	Schwer beschädigt		
Quelle:	Untersuchung durch ausländische Behörde	Aktenzeichen:	BFU 4X027-10		
<p>Bei der Landung setzte das Flugzeug mit dem Bugrad zuerst auf, wobei dieses einknickte.</p>					
Luftfahrzeug:	Flugzeug 0 bis 2.250 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	REIMS - F172	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Überlandflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	0	0	0

Ereignis:	Unfall ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	06.08.2010, 10:40:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Lauenbrück, Germany	Schaden am LFZ:	Schwer beschädigt		
Quelle:	Untersuchung durch Beauftragte der BFU	Aktenzeichen:	BFU 3X115-10		
<p>Wegen Motorproblemen entschied sich der Flugzeugführer zu einer Sicherheitslandung in Lauenbrück. Bei der Landung knickte das Bugfahrwerk ein und der Propeller berührte den Boden.</p>					
Luftfahrzeug:	Flugzeug 0 bis 2.250 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	PIPER - PA 28-181 ARCHER 2	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Überlandflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	0	0	0

Ereignis:	Schwere Störung ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	06.08.2010, 15:58:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Hahn, Germany	Schaden am LFZ:	Ohne Beschädigung		
Quelle:	Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU	Aktenzeichen:	BFU EX010-10		
<p>Während des Instrumentenlande-Anfluges (ILS) auf die Piste 21 in 5 500 ft bemerkte die Besatzung zwei Segelflugzeuge 200-300 ft oberhalb und ca. 200 m entfernt.</p>					
Luftfahrzeug:	Flugzeug 27.001 bis 272.000 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	BOEING - 737-800	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Kommerzielle Luftfahrt - Charter - Charter (International) - Charter (Passagierflug)	Passagiere	0	0	0
		Andere	0	0	0

Ereignis:	Unfall mit tödlich Verletzten	Datum, Uhrzeit:	07.08.2010, 13:00:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Münster, Switzerland	Schaden am LFZ:	Zerstört		
Quelle:	Untersuchung durch ausländische Behörde	Aktenzeichen:	BFU DX025-10		
<p>Während des Fluges kam es zu einer Kollision des Discus CS mit einem Paragleiter.</p> <p>Für den Herstellerstaat des Segelflugzeuges unterstützt die BFU entsprechend ICAO Annex 13 die untersuchende Behörde.</p>					
Luftfahrzeug:	Segelflugzeug 0 bis 2.250 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	SCHEMPP-HIRTH - DISCUS CS	Besatzung	1	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Lokaler Rundflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	0	0	0
Luftfahrzeug:	Gleitschirm 0 bis 2.250 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	Paragleiter '	Besatzung	1	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Lokaler Rundflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	0	0	0

Ereignis:	Unfall ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	07.08.2010, 16:35:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Feldkirchen, Austria	Schaden am LFZ:	Zerstört		
Quelle:	Untersuchung durch ausländische Behörde	Aktenzeichen:	BFU 4X028-10		
<p>Während eines langsamen Vorbeifluges driftete das Ultraleichtflugzeug nach links ab und berührte mit der linken Tragfläche das Dach eines Hangars.</p>					
Luftfahrzeug:	Ultraleichtflugzeug 0 bis 2.250 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	HG Karl Sick - Vagabund '	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Lokaler Rundflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	0	0	0

Ereignis:	Unfall ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	07.08.2010, 18:18:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Bartholomä-Amalienhof, Germany	Schaden am LFZ:	Schwer beschädigt		
Quelle:	Keine Untersuchung durch BFU	Aktenzeichen:	BFU 3X113-10		
<p>Beim Versuch einer 'langen Landung' riss die Strömung ab und das Segelflugzeug prallte aus ca. 2 m Höhe auf den Boden.</p>					
Luftfahrzeug:	Segelflugzeug 0 bis 2.250 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	SCHLEICHER - ASW 27	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Lokaler Rundflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	0	0	0

Ereignis:	Störung ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	08.08.2010, 11:59:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Friedrichshafen, Germany	Schaden am LFZ:	Ohne Beschädigung		
Quelle:	Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU	Aktenzeichen:	BFU TX003-10		
<p>Die Bombardier DHC8 befand sich im Sinkflug für den Instrumentenlande-Anflug (ILS) auf die Piste 24 in Friedrichshafen. Dabei kam es zu einer Annäherung an ein nach Sichtflugregeln (VFR) fliegendes Ultraleichtflugzeug Ikarus C42. Der geringste Abstand betrug 0,06 nautische Meilen (NM) horizontal und 500 ft vertikal.</p>					
Luftfahrzeug:	Flugzeug 5.701 bis 27.000 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	DE HAVILLAND - DHC8	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Kommerzielle Luftfahrt - Unbekannt	Passagiere	0	0	0
		Andere	0	0	0

Ereignis:	Unfall ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	08.08.2010, 15:15:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Bettingbühren, Germany	Schaden am LFZ:	Schwer beschädigt		
Quelle:	Keine Untersuchung durch BFU	Aktenzeichen:	BFU 3X114-10		
<p>Bei einer Außenlandung berührte das Segelflugzeug mit der rechten Tragfläche den Boden.</p>					
Luftfahrzeug:	Segelflugzeug 0 bis 2.250 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	SCHEMPP-HIRTH - DISCUS A/B	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Lokaler Rundflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	0	0	0

Ereignis:	Störung ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	08.08.2010, 17:00:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	en route, Germany	Schaden am LFZ:	Ohne Beschädigung		
Quelle:	Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU	Aktenzeichen:	BFU PX008-10		
<p>Während des Fluges stellte die Besatzung im Cockpit einen beißenden Geruch nach schmorendem Plastik fest. Nach aufkommendem Schwindel wies die PIC die Nutzung der Sauerstoffmasken für die Cockpitbesatzung an und landete das Flugzeug vorsorglich in Köln. Die Kabinenbesatzung hatte kurz nach dem Einschalten des Ofens Nr. 2 in der Galley ebenfalls einen Geruch wahrgenommen, der nicht als verbrannt, sondern eher als Lösungsmittelgeruch beschrieben wurde. Die anschließende technische Untersuchung ergab als Ursache verbrannte Reinigungsflüssigkeit im Ofen Nr. 2. Die Untersuchung der anderen Flugzeugsysteme, insbesondere der Elektrik (Schmorspuren), verlief ohne Befund.</p>					
Luftfahrzeug:	Flugzeug 27.001 bis 272.000 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	CANADAIR - CL-600	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Kommerzielle Luftfahrt - Linienflug - International - Passagierflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	0	0	0

Ereignis:	Unfall ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	10.08.2010, 17:20:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Winzeln-Schramberg, Germany	Schaden am LFZ:	Schwer beschädigt		
Quelle:	Untersuchung durch Beauftragte der BFU	Aktenzeichen:	BFU 3X117-10		
Beim Landeanflug in ca. 100 m Höhe berührten sich eine Cessna F152 und eine DG 300. Beide Luftfahrzeuge konnten sicher gelandet werden.					
Luftfahrzeug:	Flugzeug 0 bis 2.250 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	REIMS - F152	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Überlandflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	0	0	0
Luftfahrzeug:	Segelflugzeug 0 bis 2.250 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	DG-Flugzeugbau - DG-300 '1	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Lokaler Rundflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	0	0	0

Ereignis:	Unfall ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	12.08.2010, 12:09:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Treviso, Italy	Schaden am LFZ:	Schwer beschädigt		
Quelle:	Untersuchung durch ausländische Behörde	Aktenzeichen:	BFU 4X033-10		
Bei der Landung mit eingefahrenem Fahrwerk wurde das Flugzeug schwer beschädigt.					
Luftfahrzeug:	Flugzeug 0 bis 2.250 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	PIPER - PA-34 SENECA	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Lokaler Rundflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	0	0	0

Ereignis:	Unfall ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	12.08.2010, 16:56:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Kerry, Ireland	Schaden am LFZ:	Schwer beschädigt		
Quelle:	Untersuchung durch ausländische Behörde	Aktenzeichen:	BFU 4X031-10		
Bei einer Landung mit eingefahrenem Fahrwerk wurde das Flugzeug schwer beschädigt.					
Luftfahrzeug:	Flugzeug 0 bis 2.250 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	MOONEY - M20J (201)	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Überlandflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	0	0	0

Ereignis:	Unfall ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	13.08.2010, 17:00:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Detmold, Germany	Schaden am LFZ:	Schwer beschädigt		
Quelle:	Keine Untersuchung durch BFU	Aktenzeichen:	BFU 3X119-10		
Bei der Landung setzte das Flugzeug hart auf. Dabei wurden das Bugfahrwerk, der Propeller und der Motorträger beschädigt.					
Luftfahrzeug:	Flugzeug 0 bis 2.250 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	HOAC AUSTRIA FLUGZEUGWERK WIENER NEUSTADT GMBH - DV-20 KATANA	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Überlandflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	0	0	0

Ereignis:	Unfall ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	14.08.2010, 13:00:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Stroe, Netherlands	Schaden am LFZ:	Schwer beschädigt		
Quelle:	Untersuchung durch ausländische Behörde	Aktenzeichen:	BFU 4X032-10		
Beide Transporträder an den Kufen wurden vor dem Flug nicht entfernt. Bei der Landung fiel ein Rad ab und der Hubschrauber kippte auf die Seite.					
Luftfahrzeug:	Hubschrauber 0 bis 2.250 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	ROBINSON - R44	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Sonstiger Flug - Bereitstellung- / Überführungsflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	0	0	0

Ereignis:	Unfall ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	14.08.2010, 14:12:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Enzklösterle-Gompelscheuer, Germany	Schaden am LFZ:	Schwer beschädigt		
Quelle:	Keine Untersuchung durch BFU	Aktenzeichen:	BFU 3X118-10		
Bei einer Außenlandung berührte das Segelflugzeug mit der linken Tragfläche den Boden.					
Luftfahrzeug:	Segelflugzeug 0 bis 2.250 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	Rolladen-Schneider - LS8-18'	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Lokaler Rundflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	0	0	0

Ereignis:	Unfall ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	16.08.2010, 18:10:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Jastarnia, Poland	Schaden am LFZ:	Schwer beschädigt		
Quelle:	Untersuchung durch ausländische Behörde	Aktenzeichen:	BFU 4X035-10		
Beim Startabbruch mit hoher Geschwindigkeit verließ das Luftfahrzeug die Graspiste, berührte mit dem Propeller den Boden und das Triebwerk fing Feuer.					
Luftfahrzeug:	Flugzeug 0 bis 2.250 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	MOONEY - M20J (201)	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt	Passagiere	0	0	0
		Andere	0	0	0

Ereignis:	Unfall ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	18.08.2010, 14:20:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Vilshofen, Germany	Schaden am LFZ:	Schwer beschädigt		
Quelle:	Keine Untersuchung durch BFU	Aktenzeichen:	BFU 3X120-10		
Das Flugzeug wurde mit eingefahrenem Fahrwerk gelandet.					
Luftfahrzeug:	Flugzeug 0 bis 2.250 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	REIMS - F177RG CARDINAL	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Überlandflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	0	0	0

Ereignis:	Unfall ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	18.08.2010, 18:04:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Rieti, Italy	Schaden am LFZ:	Schwer beschädigt		
Quelle:	Untersuchung durch ausländische Behörde	Aktenzeichen:	BFU 4X034-10		
Bei der Landung kam der Motorsegler zu weit und kollidierte nach einem eingeleiteten Ringelpiez mit einem Zaun.					
Luftfahrzeug:	Reisemotorsegler 0 bis 2.250 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	SCHLEICHER - ASW 22	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Lokaler Rundflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	0	0	0

Ereignis:	Störung ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	18.08.2010, 19:30:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Diepoldsau, Switzerland	Schaden am LFZ:	Ohne Beschädigung		
Quelle:	Untersuchung durch ausländische Behörde	Aktenzeichen:	BFU SX003-10		
Der Flugzeugführer führte eine Sicherheitslandung wegen Triebwerksproblemen durch.					
Luftfahrzeug:	Flugzeug 0 bis 2.250 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	MOONEY - M20J (201)	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt	Passagiere	0	0	0
		Andere	0	0	0

Ereignis:	Störung ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	20.08.2010, 12:14:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Frankfurt/Main, Germany	Schaden am LFZ:	Ohne Beschädigung		
Quelle:	Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU	Aktenzeichen:	BFU PX007-10		
Bei einem Fehlanflugverfahren einer McDonnell Douglas MD11-F kam es auf der Piste 07L zu einer Annäherung an einen startenden Airbus A340. Der geringste Abstand betrug 1 700 Meter.					
Luftfahrzeug:	Flugzeug > 272.000 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	MCDONNELL-DOUGLAS - MD-11	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Kommerzielle Luftfahrt - Linienflug - International - Frachtflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	0	0	0
Luftfahrzeug:	Flugzeug > 272.000 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	AIRBUS INDUSTRIES - A340-300	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Kommerzielle Luftfahrt	Passagiere	0	0	0
		Andere	0	0	0

Ereignis:	Unfall ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	20.08.2010, 17:10:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Reinersreuth, Germany	Schaden am LFZ:	Schwer beschädigt		
Quelle:	Keine Untersuchung durch BFU	Aktenzeichen:	BFU 3X121-10		
Bei einer Außenlandung berührte eine Tragfläche den Boden. Es kam zu einem Ringelpiez.					
Luftfahrzeug:	Segelflugzeug 0 bis 2.250 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	ROLLADEN-SCHN. - LS1	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Lokaler Rundflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	0	0	0

Ereignis:	Unfall ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	21.08.2010, 12:30:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Sedlizer See / Welzow, Germany	Schaden am LFZ:	Schwer beschädigt		
Quelle:	Keine Untersuchung durch BFU.	Aktenzeichen:	BFU 3X124-10		
Bei einer Wasserlandung berührte der Rumpf einen Gegenstand, wobei das Luftfahrzeug schwer beschädigt wurde.					
Luftfahrzeug:	Wasserflugzeug 0 bis 2.250 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	LAKE - LA 250	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt	Passagiere	0	0	0
		Andere	0	0	0

Ereignis:	Unfall ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	21.08.2010, 14:15:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Waren, Germany	Schaden am LFZ:	Schwer beschädigt		
Quelle:	Keine Untersuchung durch BFU	Aktenzeichen:	BFU 3X122-10		
Bei einer Außenlandung in einem Gerstenfeld kam es zu einem Ringelpiez, bei dem der Rumpf des Segelflzeuges abgedreht wurde.					
Luftfahrzeug:	Segelflzeug mit Hilfsantrieb 0 bis 2.250 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	GROB FLUGZEUGBAU - G-103 TWIN ASTIR	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Lokaler Rundflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	0	0	0

Ereignis:	Unfall ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	22.08.2010, Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Minden, Nevada, United States	Schaden am LFZ:	Schwer beschädigt		
Quelle:	Untersuchung durch ausländische Behörde	Aktenzeichen:	BFU DX026-10		
Bei der Landung setzte das Luftfahrzeug hart auf.					
Für den Herstellerstaat des Luftfahrzeuges unterstützt die BFU entsprechend ICAO Annex 13 die untersuchende Behörde.					
Luftfahrzeug:	Segelflzeug mit Hilfsantrieb 0 bis 2.250 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	GROB FLUGZEUGBAU - G-103 TWIN ASTIR	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Lokaler Rundflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	0	0	0

Ereignis:	Unfall ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	22.08.2010, 12:55:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Eisenach, Germany	Schaden am LFZ:	Schwer beschädigt		
Quelle:	Keine Untersuchung der BFU	Aktenzeichen:	BFU 3X123-10		
Nach dem Abheben wurde das Flugzeug von einer Windböe erfasst. Es prallte am Ende der Piste auf die Grasfläche, wobei das rechte Fahrwerk beschädigt wurde.					
Luftfahrzeug:	Flugzeug 0 bis 2.250 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	DIAMOND - DV-20 (KATANA)	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Überlandflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	0	0	0

Ereignis:	Unfall mit tödlich Verletzten	Datum, Uhrzeit:	24.08.2010, 07:45:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Makawanpur District, Nepal	Schaden am LFZ:	Zerstört		
Quelle:	Untersuchung durch ausländische Behörde	Aktenzeichen:	BFU BX003-10		
<p>Auf einem Sichtflug (VFR) stürzte das Flugzeug mit Längsneigung in ein Reisfeld.</p> <p>Für den Herstellerstaat des Flugzeuges unterstützt die BFU entsprechend ICAO Annex 13 die untersuchende Behörde.</p>					
Luftfahrzeug:	Flugzeug 5.701 bis 27.000 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	DORNIER - 228 1/2	Besatzung	3	0	0
Betriebsart:	Kommerzielle Luftfahrt - Linienflug - Inlandsflug - Passagierflug (Inland)	Passagiere	11	0	0
		Andere	0	0	0

Ereignis:	Unfall ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	25.08.2010, Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Waynesville (Ohio), United States	Schaden am LFZ:	Schwer beschädigt		
Quelle:	Untersuchung durch ausländische Behörde	Aktenzeichen:	BFU DX027-10		
<p>Im Startlauf beim Flugzeugschleppstart wurde das Schleppseil ausgeklinkt. Das Segelflugzeug kollidierte mit einem Landebahnreiter.</p> <p>Für den Herstellerstaat des Segelflugzeuges unterstützt die BFU entsprechend ICAO Annex 13 die untersuchende Behörde.</p>					
Luftfahrzeug:	Segelflugzeug 0 bis 2.250 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	SCHLEICHER - ASW 20	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Lokaler Rundflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	0	0	0

Teil 3 : Statusberichte

Statusbericht

Identifikation

Art des Ereignisses:	Schwere Störung
Datum:	06. August 2010
Ort:	nahe Frankfurt-Hahn
Luftfahrzeuge:	1. Verkehrsflugzeug 2. Segelflugzeug 3. Segelflugzeug
Hersteller / Muster:	1. Boeing Company / B737-800 2. unbekannt 3. unbekannt
Personenschaden:	keiner
Sachschaden:	keiner
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen:	BFU EX010-10

Sachverhalt

In der Nähe des Verkehrsflughafens Frankfurt-Hahn kam es im Luftraum E um 15:58 Uhr¹ zu einer Annäherung zwischen einer Boeing 737-800 (B737) und zwei Segelflugzeugen. Laut Radaraufzeichnung betrug der geringste horizontale Abstand ca. 0,35 nautische Meilen (NM). Den Vertikalabstand gab die Besatzung der B737

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

mit ca. 200 bis 300 ft an. Die Radaraufzeichnung enthielt keine Höheninformationen der Segelflugzeuge.

Ereignisse und Flugverlauf

Die B737 befand sich mit 179 Passagieren und sechs Besatzungsmitgliedern auf einem Flug nach Instrumentenflugregeln (IFR) von Alicante/Spanien nach Frankfurt-Hahn.

In einer Flughöhe von 5 500 ft in Flugrichtung 010° bemerkte die Besatzung der B737 links des Flugweges zwei Segelflugzeuge. Die Entfernung gab sie mit 200 Metern horizontal und etwa 200 bis 300 ft vertikal an. Die Segelflugzeuge hätten sich direkt unter einer Wolke befunden. Die Besatzung war im Vorfeld des Ereignisses von der zuständigen Flugsicherungsstelle über ein aktives Segelfluggebiet nördlich von Frankfurt/Hahn, welches sich vertikal bis in 5 000 ft ausdehnte, informiert worden.

Der Lotse gab an, dass er keine Verkehrsinformationen erteilt habe, da an seinem Arbeitsplatz weder Primär- noch Sekundärziele dargestellt wurden. Die Besatzung der B737 gab an, dass keine TCAS-Informationen vorlagen.

Ein Ausweichen der B737 war nach Aussage der Besatzung aufgrund der späten Wahrnehmung nicht möglich. Die B737 setzte ihren Flug planmäßig fort und landete in Frankfurt-Hahn.

Angaben zu Personen

Besatzung der B737

Der 35-jährige Pilot war im Besitz der Lizenz für Verkehrspiloten (Flugzeug), ausgestellt nach den Regelungen JAR-FCL und ICAO durch die Joint Aviation Authority, Irland, Erstaussstellungsdatum 15.06.2000. Er hatte eine Flugerfahrung von über 9 900 Stunden.

Der 25-jährige Erste Offizier war im Besitz der Lizenz für Berufspiloten (Flugzeug), ausgestellt nach den Regelungen JAR-FCL und ICAO durch die Joint Aviation Authority, Irland, Erstaussstellungsdatum 11.12.2008. Er hatte eine Flugerfahrung von 1 700 Stunden.

Informationen über die Besatzungen der beiden Segelflugzeuge liegen nicht vor.

Flugsicherung

Der 50-jährige Fluglotse war im Besitz einer gültigen Lizenz (Anflug- und Bezirkskontrolle einschließlich FIS), Erstaussstellungsdatum 01.02.1994.

Angaben zu den Luftfahrzeugen

Boeing B737-800

Bei dem Flugzeugmuster Boeing 737-800 handelte es sich um ein zweistrahligen Verkehrsflugzeug, das auf Kurz- und Mittelstrecken zum Einsatz kommt. Es bietet bis zu 189 Passagieren Platz. Es war in Irland zum Verkehr zugelassen und wurde von einem irischen Luftfahrtunternehmen betrieben.

Über die betroffenen Segelflugzeuge liegen keine Informationen vor.

Meteorologische Informationen

Aus der Routinewettermeldung (METAR) des Flughafens Frankfurt/Hahn für den Zeitpunkt des Ereignisses gingen folgende Wetterbedingungen hervor:

Wind aus 280° mit sieben Knoten, Temperatur 19°C, Taupunkt 6°C,,: Sicht mehr als 10 Kilometer, keine Wolken unter 5 000 ft.

Funkverkehr

Der Funkverkehr wurde vom Flugsicherungsunternehmen aufgezeichnet und stand der BFU als Tonbandumschrift zur Verfügung.

Flugdatenaufzeichnung

Die Radaraufzeichnungen des Flugsicherungsunternehmens liegen der BFU vor.

Zusätzliche Informationen

Der Luftraum E ist ein kontrollierter Luftraum in dem sowohl Flüge nach Instrumentenflugregeln (IFR) als auch Flüge nach Sichtflugregeln (VFR) stattfinden. IFR-Flüge werden zu IFR-Flügen, nicht aber zu VFR-Flügen gestaffelt. Soweit möglich, erhalten IFR-Flüge Verkehrsinformationen in Bezug auf VFR-Flüge. VFR-Flüge erhalten, soweit möglich, ebenfalls Verkehrsinformationen.

Für VFR-Flüge gelten weiterhin folgende Bedingungen: 8 km Flugsicht, Abstand zu den Wolken 1,5 km horizontal und 1 000 ft vertikal. Oberhalb von 5 000 ft MSL besteht für motorbetriebene Luftfahrzeuge Transponderpflicht.

Untersuchungsführer: Christian Blanke

Die Untersuchung wurde 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.

Herausgeber

Bundesstelle für
Flugunfalluntersuchung

Hermann-Blenk-Str. 16
38108 Braunschweig

Telefon 0 531 35 48 - 0
Telefax 0 531 35 48 - 246

Mail box@bfu-web.de
Internet www.bfu-web.de

Statusbericht

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	10. August 2010
Ort:	Winzeln-Schramberg
Luftfahrzeug:	1. Flugzeug 2. Segelflugzeug
Hersteller / Muster:	1. Cessna / C F152 2. Glaser / DG 300
Personenschaden:	keiner
Sachschaden:	beide Luftfahrzeuge schwer beschädigt
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen:	BFU 3X117-10

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Der Pilot einer Cessna F152 startete um 16:50 Uhr¹ vom Flugplatz Neuhausen ob Eck (EDSN) zum einem Sichtflug (VFR) nach Winzeln-Schramberg (EDTW). Nach einer Flugzeit von ca. 25 Minuten erreichte er den Flugplatz und meldete sich über Funk zur Landung an.

Auf dem Flugplatz wurde Flugbetrieb von Segelfliegern aus den Niederlanden durchgeführt und ein Segelflugzeug, Muster DG 300, befand sich gegen 17:15 Uhr in der Landeinteilung zur Landung auf der Segelfluglandebahn 33.

Nach Aussage des Piloten der Cessna F152 meldete er den Queranflug zur Piste 33 und erhielt von der Flugleitung die Information „Landung nach eigenem Ermessen auf der Piste 33“.

Nach Aussage des Piloten des Segelflugzeuges hörte er den Funkkontakt zwischen Cessna und Flugleitung und sah das anfliegende Luftfahrzeug im Endanflug rechts neben sich.

Im Verlauf des Endanfluges beider Luftfahrzeuge wurde die Cessna von der Flugleitung zum „Go around“ aufgefordert.

Nach Aussage des Piloten der Cessna habe er daraufhin die Flughöhe gehalten und nach dem Überqueren der Schwelle einen Einschlag von oben bemerkt. Die Cessna F152 flog nach der Kollision eine verkürzte Rechtsplatzrunde und landete auf dem Flugplatz.

Der Pilot des Segelflugzeuges hörte ebenfalls das Kommando zum Durchstarten für die Cessna, er konnte jedoch nach seinen Angaben zu dieser Zeit das Luftfahrzeug nicht sehen. Wenige Sekunden nach der Funkmeldung bemerkte er die Berührung mit dem anderen Luftfahrzeug und landete auf dem Flugplatz.

Beide Luftfahrzeuge wurden bei der Kollision in der Luft schwer beschädigt, es entstand kein Personenschaden.

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

Angaben zu Personen

Cessna F152

Der 34-jährige Pilot der Cessna F152 war seit dem 21. Juni 2010 im Besitz eines Luftfahrerscheins. Er verfügte über eine Gesamtflugerfahrung von ca. 60 Flugstunden, davon 60 auf dem Muster Cessna F152. In den letzten 90 Tagen wurden von ihm 18 Landungen durchgeführt.

DG 300

Der 34-jährige niederländische Pilot der DG 300 war seit dem 17. August 2007 im Besitz eines Luftfahrerscheins. Er verfügte über eine Gesamtflugerfahrung von ca. 196 Flugstunden. In den letzten 90 Tagen wurden von ihm 32 Landungen durchgeführt, davon neun auf dem Muster DG 300.

Angaben zum Luftfahrzeug

Die DG 300 ist ein einsitziges Segelflugzeug in Kunststoffbauweise. Es befand sich in Vereinsbesitz und die letzte Jahresnachprüfung fand am 10. März 2010 statt. Danach wurden ca. 66 Stunden mit dem Segelflugzeug geflogen.

Die Cessna F152 ist ein zweisitziges Flugzeug in Metallbauweise mit einem Triebwerk Lycoming O 235 L2C. Es hat eine Gesamtbetriebszeit von 12 837 Stunden und die letzte Jahresnachprüfung fand am 31. März 2010 statt.

Meteorologische Informationen

Zur Unfallzeit herrschten Sichtflugwetterbedingungen mit CAVOK-Bedingungen und Wind aus 300° mit ca. 3 kt. Es lagen keine meteorologischen Besonderheiten vor.

Funkverkehr

Es bestand Flugfunkverbindung zwischen der Flugleitung und den Luftfahrzeugen.

Angaben zum Flugplatz

Der Flugplatz Winzeln-Schramberg verfügt über eine 704 m lange Asphaltbahn in Richtung 15/33. Parallel westlich dazu befindet sich der Start- und Landebereich für den Segelflug.

Flugdatenaufzeichnung

Die Flugwege beider Luftfahrzeuge wurden mit GPS-Aufzeichnungsgeräten dokumentiert. Die Aufzeichnungen stehen der BFU zur Auswertung zur Verfügung.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Kollision beider Luftfahrzeuge erfolgte nach dem Überfliegen der Schwelle 33 in weniger als 50 m Flughöhe. Die Cessna F152 wurde am Seitenleitwerk schwer beschädigt. Weitere Beschädigungen befanden sich auf der Tragflächenoberseite und der Verglasung des Cockpits.



Beschädigung Seitenleitwerk

Foto: BFU

Das Segelflugzeug wurde an der Rumpfröhre vor dem Seitenleitwerk schwer beschädigt. Weitere Beschädigungen befanden sich an der Rumpfunterseite und im Fahrwerksbereich.



Beschädigung Rumpfröhre DG 300

Foto: BfU

Untersuchungsführer: Stahlkopf

Mitwirkung: Lampert

Untersuchung vor Ort: Pilz

Die Untersuchung wurde 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.

Herausgeber

Bundesstelle für
Flugunfalluntersuchung

Hermann-Blenk-Str. 16
38108 Braunschweig

Telefon 0 531 35 48 - 0
Telefax 0 531 35 48 - 246

Mail box@bfu-web.de
Internet www.bfu-web.de

Statusbericht

Identifikation

Art des Ereignisses:	Störung
Datum:	20. August 2010
Ort:	Flughafen Frankfurt/Main
Luftfahrzeuge:	1. Verkehrsflugzeug 2. Verkehrsflugzeug
Hersteller / Muster:	1. McDonnell-Douglas / MD11-F 2. Airbus / A340-300
Personenschaden:	keiner
Sachschaden:	keiner
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen:	BFU PX007-10

Sachverhalt

Am Verkehrsflughafen Frankfurt/Main kam es auf der Piste 07L um 12:14 Uhr¹ zu einer Annäherung zwischen einer durchstartenden McDonnell Douglas MD11 (MD11) und einem startenden Airbus A340 (A340).

Laut den Aufzeichnungen des Rollfeldradars, betrug der geringste Abstand ca. 1 700 Meter.

Ereignisse und Flugverlauf

Die MD11 befand sich mit zwei Besatzungsmitgliedern auf einem Flug nach Instrumentenflugregeln (IFR) von Alma Ata/Kasachstan nach Frankfurt/Main.

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

Der A340 befand sich auf einem Flug (IFR) von Frankfurt/Main nach Taipeh/Taiwan.

Die Besatzung der MD11 nahm um 12:12:08 Uhr Kontakt zum Kontrollturm in Frankfurt auf.

Um 12:13:31 Uhr erhielt die Besatzung des A340 die Startfreigabe für die Piste 07L und bestätigte diese.

Um 12:14:18 Uhr erhielt die Besatzung der MD11 vom Lotsen folgende Information: "... wind one seven zero degrees, three knots, runway zero seven left, I call you", die von der Besatzung bestätigt wurde. Um 12:14:32 Uhr erteilte der Lotse die Landefreigabe für die MD11. Diese wurde von der Besatzung nicht zurückgelesen und laut deren Aussage auch nicht gehört. [Auf der Tonbandumschrift ist zum Zeitpunkt der Landefreigabe die Transmission eines dritten Funkteilnehmers dokumentiert.] Laut Radaraufzeichnungen befand sich die MD11 zu diesem Zeitpunkt etwa 0,14 NM von der Pistenschwelle entfernt in ca 200 ft. Der A340 befand sich im Startlauf in Höhe der Einmündung des Rollweges L14 (siehe Anlage), etwa 1 600 Meter von der Pistenschwelle entfernt.

Um 12:14:41 Uhr fragte die Besatzung der MD11 nach der Landefreigabe "Landing clearance?" und sendete sofort darauf "pull up". Die MD11 befand sich zu diesem Zeitpunkt laut Radaraufzeichnungen ca. 240 Meter hinter der Pistenschwelle, der A340 ca. 1 700 Meter vor der MD11.

Um 12:14:51 Uhr informierte die Besatzung der MD11 den Platzverkehrslotsen über das eingeleitete Fehlanflugverfahren „Go around“ und wurde durch den Lotsen angewiesen, eine Rechtskurve in Richtung 110 Grad einzuleiten und auf 5 000 ft zu steigen.

Während es Durchstartens berührte das Hauptfahrwerk der MD11 die Piste.

Der A340 setzte seinen Flug planmäßig fort und die MD11 landete nach einem erneuten Anflug in Frankfurt/Main.

Besatzung der MD11-F

Der 45-jährige Pilot war im Besitz der Lizenz für Verkehrspiloten (Flugzeug), ausgestellt nach den Richtlinien der ICAO und JAR-FCL deutsch, Erstaussstellungsdatum 29.06.1999. Er hatte eine Flugerfahrung von über 6 000 Stunden.

Der 28-jährige Erste Offizier war im Besitz der Lizenz für Verkehrspiloten (Flugzeug), ausgestellt nach den Richtlinien der ICAO und JAR-FCL, Erstaussstellungsdatum 28.06.2004. Er hatte eine Flugerfahrung von mehr als 2 300 Stunden.

Besatzung des A340

Informationen über die Besatzung des A340 liegen derzeit nicht vor.

Flugsicherung

Der 47-jährige Platzverkehrslotse war im Besitz einer gültigen Lizenz für Flugplatzkontrolle mit Radar einschließlich FIS, Erstaussstellungsdatum 27.01.1988.

Angaben zu den Luftfahrzeugen

McDonnell-Douglas MD11-F

Bei dem Flugzeugmuster (McDonnell-Douglas) MD11-F handelte es sich um ein dreistrahligen Verkehrsflugzeug. Das Frachtflugzeug war in Deutschland zum Verkehr zugelassen und wurde von einem deutschen Luftfahrtunternehmen betrieben.

Airbus A340-300

Bei dem Flugzeugmuster (Airbus) A340-300 handelte es sich um ein vierstrahligen Verkehrsflugzeug. Das Passagierflugzeug war in China zum Verkehr zugelassen und wurde von einem chinesischen Luftfahrtunternehmen betrieben.

Meteorologische Informationen

Aus der Routinewettermeldung (METAR) des Flughafens Frankfurt/Main zum Zeitpunkt des Ereignisses gingen folgende Informationen hervor:

Wind aus 170° mit 2 Knoten bei einer Sicht von mehr als 10 Kilometern, keine Wolken unter 5 000 ft, Temperatur: 23°C, Taupunkt: 13°C.

Funkverkehr

Der Funkverkehr wurde vom Flugsicherungsunternehmen aufgezeichnet und stand der BFU als Tonbandumschrift zur Verfügung.

Flugdatenaufzeichnung

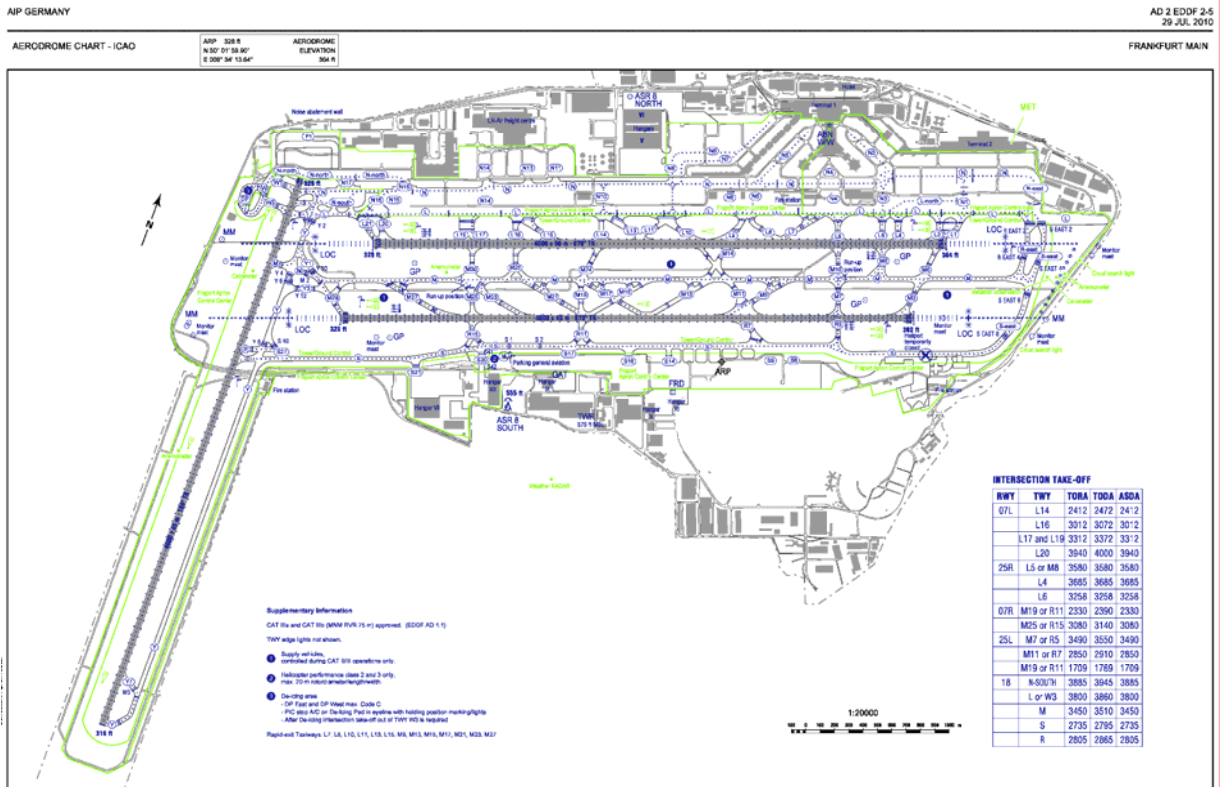
Die Radaraufzeichnungen des Flugsicherungsunternehmens liegen der BFU zur Auswertung vor.

Angaben zum Flugplatz

Der Verkehrsflughafen Frankfurt/Main verfügt über zwei Start- und Landebahnen (07L/25R, 07R/25L) und eine Piste 18, die ausschließlich für Starts zur Verfügung steht. Die Piste 07L ist 4 000 m lang und 60 m breit.

Untersuchungsführer: Christian Blanke

Anlagen



ICAO-Karte Frankfurt Main

Quelle: AIP Germany

Die Untersuchung wurde 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.

Herausgeber

Bundesstelle für
Flugunfalluntersuchung

Hermann-Blenk-Str. 16
38108 Braunschweig

Telefon 0 531 35 48 - 0
Telefax 0 531 35 48 - 246

Mail box@bfu-web.de
Internet www.bfu-web.de

Teil 4 : Neu veröffentlichte Untersuchungsberichte

www.bfu-web.de/Berichte

Pos.	Datum	Ort	Luftfahrzeug(e)	Aktenzeichen	Berichtsmonat
1	08.08.2010	Friedrichshafen	Bombardier DHC8-314 / Ikarus C42	TX003-10	Oktober 2010
2	06.08.2010	Flugplatz Lauenbrück	Piper Aircraft Corporation / PA 28-181	3X115-10	Oktober 2010
3	22.06.2010	Zweibrücken	Mitsubishi / MU2B-26A	3X077-10	September 2010
4	30.06.2007	Wangerooge	Piper Aircraft Corp. / PA-46-310P Malibu	3X092-07	September 2010
5	06.02.2010	Nahe Flugplatz Stralsund	Schweitzer Aircraft Corporation / Hughes 269 C	3X007-10	September 2010
6	18.07.2010	Bremen	Segelflugzeug / Boeing B737-700	EX009-10	September 2010
7	11.07.2010	Singhofen	Schleicher / Ka 6 CR	3X100-10	September 2010
8	19.06.2009	Erzhausen	Piper / PA 18	3X080-09	September 2010
9	21.08.2009	Juist	Scheibe Flugzeugbau / SF 25 C	3X127-09	September 2010
10	17.08.2008	Frankfurt/Main	BAe 146-300 / Ikarus C42	5X013-08	September 2010