

Bulletin

Unfälle und Störungen
beim Betrieb
ziviler Luftfahrzeuge

Oktober 2013



Inhaltsverzeichnis	Seite
Allgemeine Hinweise.....	3
Aufbau des Dokumentes.....	4
Begriffsbestimmungen	5
Unfall	5
Schwere Störung.....	6
Tödliche Verletzung.....	6
Schwere Verletzung	6
Teil 1 : Übersicht der Ereignisse im Oktober 2013.....	7
Teil 2 : Zwischenberichte	13
Teil 3 : Neu veröffentlichte Untersuchungsberichte	24

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.

Darin enthaltene 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 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und 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.

Untersuchungsberichte im Internet: <http://www.bfu-web.de/Berichte>

Aufbau des Dokumentes

Das Bulletin ist in drei Abschnitte unterteilt.

Teil 1 enthält die Übersicht aller der BFU im Berichtszeitraum angezeigten Unfälle und Schwere Störungen. Angaben können unvollständig und/oder fehlerhaft sein.

Teil 2 beinhaltet Zwischenberichte von Ereignissen, bei denen eine Untersuchung vor Ort eingeleitet wurde.

Im Teil 3 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

2. das Luftfahrzeug oder die Luftfahrzeugzelle einen Schaden erlitten hat und
 - dadurch der Festigkeitsverband der Luftfahrzeugzelle, die Flugleistungen oder die Flugeigenschaften beeinträchtigt sind und
 - die Behebung dieses Schadens in aller Regel eine große Reparatur oder einen Austausch des beschädigten Luftfahrzeugbauteils erfordern würde;

es sei denn, dass nach einem Triebwerkschaden oder Triebwerkausfall die Beschädigung des Luftfahrzeugs begrenzt ist auf das betroffene Triebwerk, seine Verkleidung oder sein Zubehör, oder dass der Schaden an einem Luftfahrzeug begrenzt ist auf Schäden an Propellern, Flügelspitzen, Funkantennen, Bereifung, Bremsen, Beplankung oder auf kleinere Einbeulungen oder Löcher in der Außenhaut, oder

3. das Luftfahrzeug vermisst wird oder nicht zugänglich ist.

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 Oktober 2013

Flugzeuge MTOM über 5,7 t

25.10.2013 : Unfall ohne Verletzte mit FOKKER - F27 MK 500 in Paris, Charles de Gaulle, France AZ: BFU BX002-13

Flugzeuge MTOM zwischen 2,0 und 5,7 t

08.10.2013 : Schwere Störung ohne Verletzte mit DORNIER - 228 1/2 in Brisbane, Australia AZ: BFU HX002-13

31.10.2013 : Schwere Störung ohne Verletzte mit CESSNA - 525 CITATIONJET in Gatwick, United Kingdom AZ: BFU 6X007-13

Flugzeuge MTOM unter 2,0 t

06.10.2013 : Unfall ohne Verletzte mit EXTRA FLUGZEUGBAU GMBH - 300, 330, 350 in Campo Major, Portugal AZ: BFU 4X034-13

07.10.2013 : Unfall ohne Verletzte mit CESSNA - 210 CENTURION in Bonn-Hangelar AZ: BFU 3X131-13

11.10.2013 : Unfall ohne Verletzte mit GROB FLUGZEUGBAU - G-115 in Merredin, Australia AZ: BFU DX041-13

12.10.2013 : Unfall mit tödlich Verletzten mit EXTRA - 300, 330, 350 in Secunda Airport, South Africa AZ: BFU DX042-13

14.10.2013 : Unfall ohne Verletzte mit RUTAN AIRCRAFT FACTORY - 40 DEFIANT in Leer-Papenburg AZ: BFU CX016-13

19.10.2013 : Unfall ohne Verletzte mit SUPERMARINE - SPITFIRE/TRAINER in Worms AZ: BFU CX017-13

20.10.2013 : Schwere Störung ohne Verletzte mit DIAMOND - DA 40 in Geysir, Iceland AZ: BFU HX003-13

Ultraleichtflugzeuge und Tragschrauber

06.10.2013 : Unfall mit tödlich Verletzten mit Breezer Aircraft - Breezer in Handewitt AZ: BFU 3X128-13

17.10.2013 : Unfall mit tödlich Verletzten mit Eurostar EV 97 in Koblenz-Winningen AZ: BFU 3X133-13

18.10.2013 : Unfall mit schwer Verletzten mit COMCO IKARUS - C 42 in Greven AZ: BFU 3X134-13

Hubschrauber

16.10.2013 : Unfall mit tödlich Verletzten mit KAWASAKI - BK 117 in Yushan, Taiwan Island AZ: BFU DX043-13

Segelflugzeuge und Motorsegler

03.10.2013 : Unfall mit leicht Verletzten mit SCHEMPP-HIRTH - NIMBUS 4M in Weißenhorn AZ: BFU 3X129-13

13.10.2013 : Unfall ohne Verletzte mit SCHEMPP-HIRTH - DISCUS BT in Bolhede, Denmark AZ: BFU DX040-13

19.10.2013 : Unfall mit schwer Verletzten mit GROB FLUGZEUGBAU - G-103 TWIN ASTIR in Beer Sheva, Israel AZ: BFU DX046-13

24.10.2013 : Unfall ohne Verletzte mit GROB - G-102 ASTIR 77 CS in Halesend Airfield, United Kingdom AZ: BFU DX044-13

Freiballone

19.10.2013 : Unfall mit schwer Verletzten mit CAMERON BALLOONS - Z-180 in Argenbühl AZ: BFU CX018-13

Ereignisse chronologisch

Ereignis:	Unfall mit leicht Verletzten	Datum, Uhrzeit:	03.10.2013, 13:45:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Weißenhorn	Schaden am LFZ:	Schwer beschädigt		
Quelle:	Keine Untersuchung durch BFU	Aktenzeichen:	BFU 3X129-13		
Das Luftfahrzeug wurde bei einer Landung in einem Maisfeld schwer beschädigt.					
Luftfahrzeug:	Segelflugzeug mit Hilfsantrieb	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	SCHEMPP-HIRTH - NIMBUS 4M	Besatzung	0	0	1
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Lokaler Rundflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	-	-	-
Ereignis:	Unfall mit tödlich Verletzten	Datum, Uhrzeit:	06.10.2013, 11:30:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Handewitt	Schaden am LFZ:	Schwer beschädigt		
Quelle:	Untersuchung durch Beauftragte der BFU	Aktenzeichen:	BFU 3X128-13		
Das Ultraleichtflugzeug stürzte kurz nach dem Start bei einer Umkehrkurve ab.					
Luftfahrzeug:	Ultraleichtflugzeug	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	Breezer Aircraft - Breezer	Besatzung	1	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug	Passagiere	1	0	0
		Andere	-	-	-
Ereignis:	Unfall ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	06.10.2013, 14:30:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Campo Major, Portugal	Schaden am LFZ:	Schwer beschädigt		
Quelle:	Untersuchung durch ausländische Behörde	Aktenzeichen:	BFU 4X034-13		
Bei einer Notlandung nach einem Triebwerksausfall wurde das Fahrwerk beschädigt.					
Für den Entwurfsstaat unterstützt die BFU entsprechend ICAO Annex 13 die untersuchende Behörde.					
Luftfahrzeug:	Flugzeug 0 bis 2.250 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	EXTRA FLUGZEUGBAU GMBH - 300, 330, 350	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Überlandflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	-	-	-
Ereignis:	Unfall ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	07.10.2013, 19:06:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Bonn-Hangelar	Schaden am LFZ:	Schwer beschädigt		
Quelle:	Keine Untersuchung durch BFU	Aktenzeichen:	BFU 3X131-13		
Das Flugzeug landete mit eingefahrenem Fahrwerk.					
Luftfahrzeug:	Flugzeug 0 bis 2.250 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	CESSNA - 210 CENTURION	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Überlandflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	-	-	-

Ereignis:	Schwere Störung ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	08.10.2013, 06:36:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Brisbane, Australia	Schaden am LFZ:	Ohne Beschädigung		
Quelle:	Untersuchung durch ausländische Behörde	Aktenzeichen:	BFU HX002-13		
<p>Während des Rollens bemerkte die Besatzung ein Fahrzeug in der Nähe des Flugzeuges. Es kam zu einer Berührung mit der Tragfläche.</p> <p>Für den Herstellerstaat des Flugzeugs unterstützt die BFU entsprechend ICAO Annex 13 die untersuchende Behörde.</p>					
Luftfahrzeug:	Flugzeug 2.251 bis 5.700 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	DORNIER - 228 1/2	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Geschäftlicher Flug	Passagiere	0	0	0
		Andere	-	-	-
Ereignis:	Unfall ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	11.10.2013, 17:00:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Merredin, Australia	Schaden am LFZ:	Schwer beschädigt		
Quelle:	Untersuchung durch ausländische Behörde	Aktenzeichen:	BFU DX041-13		
<p>Bei der Landung geriet das Flugzeug ins Springen und das Bugrad brach.</p> <p>Für den Herstellerstaat unterstützt die BFU entsprechend ICAO Annex 13 die untersuchende Behörde.</p>					
Luftfahrzeug:	Flugzeug 0 bis 2.250 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	GROB FLUGZEUGBAU - G-115	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Ausbildung - Ausbildung am Doppelsteuer	Passagiere	0	0	0
		Andere	-	-	-
Ereignis:	Unfall mit tödlich Verletzten	Datum, Uhrzeit:	12.10.2013, 09:02:00 UTC		
Ort, Staat:	Secunda Airport, South Africa	Schaden am LFZ:	Zerstört		
Quelle:	Untersuchung durch ausländische Behörde	Aktenzeichen:	BFU DX042-13		
<p>Das Luftfahrzeug kollidierte während einer Kunstflugvorführung mit dem Erdboden und ging in Flammen auf.</p> <p>Für den Herstellerstaat unterstützt die BFU entsprechend ICAO Annex 13 die untersuchende Behörde.</p>					
Luftfahrzeug:	Flugzeug 0 bis 2.250 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	EXTRA FLUGZEUGBAU GMBH - 300, 330, 350	Besatzung	1	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Sonstiger Flug - Flug auf Veranstaltung	Passagiere	0	0	0
		Andere	-	-	-
Ereignis:	Unfall ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	13.10.2013, 14:00:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Bolhede, Denmark	Schaden am LFZ:	Schwer beschädigt		
Quelle:	Untersuchung durch ausländische Behörde	Aktenzeichen:	BFU DX040-13		
<p>Nach einem Windenstart wurde das Triebwerk angelassen, um einen weiteren Steigflug durchzuführen. Kurz darauf setzte das Triebwerk aus. Es kam zu einer Außenlandung, bei der das Luftfahrzeug schwer beschädigt wurde.</p> <p>Für den Herstellerstaat unterstützt die BFU entsprechend ICAO Annex 13 die untersuchende Behörde.</p>					
Luftfahrzeug:	Segelflugzeug mit Hilfsantrieb	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	SCHEMPP-HIRTH - DISCUS BT	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Überlandflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	-	-	-

Ereignis:	Unfall ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	14.10.2013, 18:09:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Leer-Papenburg	Schaden am LFZ:	Schwer beschädigt		
Quelle:	Keine Untersuchung durch BFU	Aktenzeichen:	BFU CX016-13		
<p>Bei einer Durchstartübung kam das Luftfahrzeug nach links von der Piste ab und danach in einem Graben zum Stillstand.</p>					
Luftfahrzeug:	Flugzeug 0 bis 2.250 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	RUTAN AIRCRAFT FACTORY - 40 DEFIANT	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt	Passagiere	0	0	0
		Andere	-	-	-
Ereignis:	Unfall mit tödlich Verletzten	Datum, Uhrzeit:	16.10.2013, 08:08:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Yushan, Taiwan Island	Schaden am LFZ:	Zerstört		
Quelle:	Untersuchung durch ausländische Behörde	Aktenzeichen:	BFU DX043-13		
<p>Im Anflug zur Landung nahe einer Wetterstation im Gebirge stürzte der Hubschrauber ab.</p> <p>Für den Entwurfsstaat unterstützt die BFU entsprechend ICAO Annex 13 die untersuchende Behörde.</p>					
Luftfahrzeug:	Hubschrauber 2.251 bis 5.700 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	KAWASAKI - BK 117	Besatzung	2	0	0
Betriebsart:	Luftarbeit - Luftarbeit Gewerblich - Sonstiger Flug	Passagiere	1	0	0
		Andere	-	-	-
Ereignis:	Unfall mit tödlich Verletzten	Datum, Uhrzeit:	17.10.2013, 16:45:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Koblenz-Winningen	Schaden am LFZ:	Zerstört		
Quelle:	Untersuchung durch Beauftragte der BFU	Aktenzeichen:	BFU 3X133-13		
<p>Nach dem Start stürzte das Luftsportgerät mit einer Drehbewegung zu Boden.</p>					
Luftfahrzeug:	Ultraleichtflugzeug	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	Eurostar EV 97	Besatzung	1	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Überlandflug	Passagiere	1	0	0
		Andere	-	-	-
Ereignis:	Unfall mit schwer Verletzten	Datum, Uhrzeit:	18.10.2013, 15:30:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Greven	Schaden am LFZ:	Zerstört		
Quelle:	Untersuchung durch Beauftragte der BFU	Aktenzeichen:	BFU 3X134-13		
<p>Kurz nach dem Start geriet das Ultraleichtflugzeug in einen überzogenen Flugzustand und stürzte nahezu senkrecht zu Boden.</p>					
Luftfahrzeug:	Ultraleichtflugzeug	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	COMCO IKARUS - C 42	Besatzung	0	1	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Ausbildung - Ausbildung - Alleinflüge unter Aufsicht	Passagiere	0	0	0
		Andere	-	-	-

Ereignis:	Unfall mit schwer Verletzten	Datum, Uhrzeit:	19.10.2013, 11:30:00 UTC		
Ort, Staat:	Beer Sheva, Israel	Schaden am LFZ:	Zerstört		
Quelle:	Untersuchung durch ausländische Behörde	Aktenzeichen:	BFU DX046-13		
<p>Im Anfangssteigflug beim Flugzeugschleppstart öffnete sich die hintere Kabinenhaube. Das Schleppseil wurde ausgeklinkt und das Segelflugzeug stürzte in einen Wald.</p> <p>Für den Herstellerstaat des Segelflugzeugs unterstützt die BFU entsprechend ICAO Annex 13 die untersuchende Behörde.</p>					
Luftfahrzeug:	Segelflugzeug	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	GROB FLUGZEUGBAU - G-103 TWIN ASTIR	Besatzung	0	2	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Ausbildung - Ausbildung am Doppelsteuer	Passagiere	0	0	0
		Andere	-	-	-
Ereignis:	Unfall ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	19.10.2013, 12:27:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Worms	Schaden am LFZ:	Schwer beschädigt		
Quelle:	Keine Untersuchung durch BFU	Aktenzeichen:	BFU CX017-13		
<p>Bei der Landung kam das Flugzeug von der Bahn ab. Im Gras brach das rechte Hauptfahrwerk und das Luftfahrzeug kam auf der rechten Tragfläche und dem Rumpfbügel liegend zum Stillstand.</p>					
Luftfahrzeug:	Flugzeug 0 bis 2.250 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	SUPERMARINE - SPITFIRE/TRAINER	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Lokaler Rundflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	-	-	-
Ereignis:	Unfall mit schwer Verletzten	Datum, Uhrzeit:	19.10.2013, 17:00:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Argenbühl	Schaden am LFZ:	Ohne Beschädigung		
Quelle:	Keine Untersuchung durch BFU	Aktenzeichen:	BFU CX018-13		
<p>Bei der Landung kam der Ballonkorb hart auf dem Boden auf und kippte um. Eine Passagierin verletzte sich am Rücken.</p>					
Luftfahrzeug:	Heißluftballon	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	Cameron Balloons – Z180	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Geschäftlicher Flug	Passagiere	0	1	0
		Andere	-	-	-
Ereignis:	Schwere Störung ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	20.10.2013, 11:42:00 UTC		
Ort, Staat:	Geysir, Island	Schaden am LFZ:	Ohne Beschädigung		
Quelle:	Untersuchung durch ausländische Behörde	Aktenzeichen:	BFU HX003-13		
<p>Nach einer Triebwerksstörung landete das Flugzeug auf einem Highway.</p> <p>Für den Herstellerstaat des Triebwerks unterstützt die BFU entsprechend ICAO Annex 13 die untersuchende Behörde.</p>					
Luftfahrzeug:	Flugzeug 0 bis 2.250 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	DIAMOND - DA 40	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Überlandflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	-	-	-

Ereignis:	Unfall ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	24.10.2013, 13:50:00 UTC		
Ort, Staat:	Halesend Airfield, United Kingdom	Schaden am LFZ:	Schwer beschädigt		
Quelle:	Keine Untersuchung durch ausländische Behörde	Aktenzeichen:	BFU DX044-13		
<p>Bei einer Landung außerhalb des Flugplatzes kollidierte das Segelflugzeug mit einer Mauer.</p> <p>Für den Herstellerstaat des Luftfahrzeuges unterstützt die BFU entsprechend ICAO Annex 13 die untersuchende Behörde.</p>					
Luftfahrzeug:	Segelflugzeug	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	GROB FLUGZEUGBAU - G-102 ASTIR 77 CS	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Lokaler Rundflug	Passagiere	0	0	0
		Anderer	-	-	-
Ereignis:	Unfall ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	25.10.2013, 01:20:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Paris, Charles de Gaulle, France	Schaden am LFZ:	Schwer beschädigt		
Quelle:	Untersuchung durch ausländische Behörde	Aktenzeichen:	BFU BX002-13		
<p>Kurz nach dem Start brach ein Propellerblatt des linken Triebwerks und schlug durch den Rumpf des Flugzeuges. Ein Teil des linken Triebwerkes wurde abgerissen.</p>					
Luftfahrzeug:	Flugzeug 5.701 bis 27.000 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	FOKKER - F27 MK 500	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Kommerzielle Luftfahrt - Linienflug - International - Frachtflug	Passagiere	0	0	0
		Anderer	-	-	-
Ereignis:	Schwere Störung ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	31.10.2013, Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Gatwick, United Kingdom	Schaden am LFZ:	Ohne Beschädigung		
Quelle:	Untersuchung durch ausländische Behörde	Aktenzeichen:	BFU 6X007-13		
<p>Während des Reisefluges kam es zu einer Störungsmeldung an beiden Triebwerken. Im Cockpit wurden die "Fuel Bypass" lights angezeigt. Der Flug wurde nach London Gatwick umgeleitet.</p>					
Luftfahrzeug:	Flugzeug 2.251 bis 5.700 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	CESSNA - 525 CITATIONJET	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Kommerzielle Luftfahrt - Charter - Charter (International) - Charter (Passagierflug)	Passagiere	0	0	0
		Anderer	-	-	-

Teil 2 : Zwischenberichte

Zwischenbericht

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	6. Oktober 2013
Ort:	Handewitt
Luftfahrzeug:	Ultraleichtflugzeug
Hersteller / Muster:	Aerostyle GmbH / Breezer
Personenschaden:	zwei Personen tödlich verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittschaden:	Flurschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch Beauftragte der BFU
Aktenzeichen:	BFU 3X128-13
Veröffentlicht:	Dezember 2013

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Am Unfalltag trafen sich der Pilot und seine Mitfliegerin am Flugplatz Schäfershaus. Nach Angaben des Flugleiters meldete sich der Pilot des Ultraleichtflugzeuges (UL) um 11:22 Uhr¹ über Funk und bat um Startinformationen. Daraufhin gab der Flugleiter Informationen über Startbahnrichtung, Windrichtung und Luftdruck. Nach dem Warmlaufen des Triebwerkes teilte der Pilot dem Flugleiter mit, dass zwei Personen

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

an Bord seien und er nach dem Start eine Notfallübung mit einer Umkehrkurve nach dem Start machen wolle. Der Flugleiter gab weiter an, dass er ihm dieses genehmigt hatte.

Der Start des UL erfolgte um 11:27 Uhr auf der Piste 29, gleichzeitig meldete sich ein Fallschirmspringerabsetzflugzeug mit der Information, dass in zwei Minuten der Absetzvorgang beginnen würde. Diese Information gab der Flugleiter an den UL-Piloten weiter.

Zeugen am nördlichen Flugplatzrand sahen das UL, wie es aus dem Anfangssteigflug nach Überfliegen der am nordöstlichen Flugplatzrand verlaufenden Bundesstraße aus der Steigfluglage in eine Horizontalfluglage übergang und eine Linkskurve einleitete. Die Flughöhe wurde von den Zeugen auf 70 – 80 m Höhe über Grund geschätzt. Nach dem Einleiten der Kurve habe das Flugzeug an Höhe verloren; die Querneigung wurde auf 30° geschätzt. Nach einem Richtungswechsel von etwa 150° sei die Querneigung bis auf 60° angestiegen und das Motorengeräusch lauter geworden. Danach sei das UL hinter Bäumen verschwunden. Anschließend wurde das Geräusch von brechenden Ästen und ein Aufschlageräusch gehört.

Das Ultraleichtflugzeug war auf einen Hohlweg unterhalb der Bundesstraße aufgeprallt. Beide Insassen wurden tödlich verletzt und das UL zerstört.

Angaben zu Personen

Der 53-jährige Pilot war seit 12.11.2002 im Besitz eines Luftfahrerscheins für Luftsportgeräteführer für aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge, ausgestellt vom Luftsportgeräte-Büro des Deutschen Aero Club e.V. (DAeC), mit der Berechtigung für Passagierflug, gültig bis 20.09.2015. Seine Gesamtflugerfahrung auf Ultraleichtflugzeugen betrug 307 Stunden. In den letzten 90 Tagen hatte er 7:41 Stunden mit acht Starts und Landungen und in den letzten 30 Tagen 0:43 Flugstunden mit einer Landung absolviert. Das medizinische Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 war bis 06.07.2014 gültig.

Im Flugbuch des Piloten wurden Vermerke über durchgeführte Notfallübungen nach dem Start im Alleinflug vorgefunden. Zeugen gaben an, dass der Pilot mit Hinweis auf das Flughandbuch, Kapitel Notverfahren mehrfach Startabbruchübungen in ca. 100 m Höhe durchgeführt hatte.

Angaben zum Luftfahrzeug

Der Breezer ist ein zweisitziges, aerodynamisch gesteuertes Ultraleichtflugzeug in Metallbauweise.

Hersteller: Aerostyle GmbH
Muster: Breezer
Werknummer: 043
Baujahr: 2005
MTOM: 472,5 kg
Triebwerk: Jaribu 2200
Werknummer: 22A1396
Rettungssystem: Junkers Magnum HSP
Gesamtflugzeit: 740 Stunden

Das UL war in Deutschland zum Verkehr zugelassen und befand sich im Besitz einer Haltergemeinschaft, zu der auch der Pilot zählte.

Laut Wägebericht vom 11.06.2011 betrug das Leergewicht 319,8 kg. Die an Bord mitgeführten Gepäckstücke wogen 4 kg. Laut Obduktionsgutachten betrug das Gewicht beider Insassen 170,8 kg. Das Wrack wurde durch die BFU nachgewogen, dabei wurde eine Masse von 325,9 kg ermittelt.

Ein Miteigner gab an, dass es innerhalb der Haltergemeinschaft eine Abmachung gab, das UL immer für den nächsten Flug vollgetankt abzustellen.

Im Flughandbuch des UL sind im Kapitel III - Notverfahren Angaben zum Verhalten bei Triebwerksstörungen beschrieben. Für den Fall einer Triebwerksstörung unmittelbar nach dem Start steht: „*Flughöhe und Fluggeschwindigkeit reichen nur selten aus, um die für eine Rückkehr zum Flugplatz notwendige 180° Kurve ausführen zu können.*“

Achtung

Eine Umkehrkurve erst ab 100 m Höhe in Erwägung ziehen.“

Meteorologische Informationen

Nach der Luftaufsicht herrschten Sichtflugwetterbedingungen.

Funkverkehr

Es bestand Sprechfunkverbindung zwischen dem UL und der Flugleitung. Der Sprechfunkverkehr wurde nicht aufgezeichnet.

Angaben zum Flugplatz

Der Verkehrslandeplatz Flensburg Schäferhaus (EDXF) liegt auf einer Höhe von 140 ft AMSL. Der Flugplatz verfügt über eine 1 220 m lange x 30 m breite Start- und Landebahn mit Bitumenbelag in Ausrichtung 110°/290°. Nördlich der Hauptbahn verläuft parallel dazu eine 1 200 m lange und 60 m breite Graspiste. Des Weiteren verläuft eine 700 m x 45 m Graspiste mit der Ausrichtung 042°/222° quer über den Flugplatz. Zum Unfallzeitpunkt war die Piste 29 in Betrieb.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich unterhalb der nordöstlich des Flugplatzrandes verlaufenden Bundesstraße 199 in Abflugrichtung.

Die erste Hindernisberührung an einem Baum war mit der rechten Tragfläche. Ca. 15 m östlich davon lag das Wrack in Rückenlage auf einem Fußgängerweg am Böschungsrand. Aufschlagmarken der linken Tragfläche befanden sich auf dem Gehweg.

Das Seitenleitwerk war nach links gebogen und abgewinkelt.

Die rechte Tragfläche war im Bereich des Rumpf-/Flügelübergangs gebrochen. Der Tragflügelnasenbereich war gestaucht. An der rechten Tragfläche befanden sich abgebrochen Äste mit Laub, auf Höhe des Querruders war die Tragfläche abgeknickt.

Die linke Tragfläche war zum Leitwerk hin ca. 70° abgewinkelt und über die gesamte Strecke gestaucht.

Beide Propellerblätter waren abgerissen und lagen direkt neben dem Wrack.

In den Schwimmerkammern der Vergaser befand sich Kraftstoff. Der Kraftstofftank war vor dem Brandschott aufgeplatzt.



Unfallstelle

Foto: BFU

Zur Bergung der Insassen wurde der Rumpf des UL von Ersthelfern gedreht und auf Höhe des Brandschotts gekippt. Es wurde ein starker Geruch von ausgetretenem Kraftstoff wahrgenommen.

Das Rettungssystem war nicht ausgelöst.

Der Raketenmotor des Rettungssystems wurde durch den Kampfmittelräumdienst der Polizei entschärft.

Untersuchungsführer: Knoll

Untersuchung vor Ort: de Jelski, Klaas

Die Untersuchung wird in Übereinstimmung mit der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und 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

Zwischenbericht

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	18. Oktober 2013
Ort:	Münster Osnabrück International Airport
Luftfahrzeug:	Ultraleichtflugzeug
Hersteller / Muster:	Comco Ikarus/C42 B
Personenschaden:	Flugschüler schwer verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug schwer beschädigt
Drittschaden:	keine
Informationsquelle:	Untersuchung durch Beauftragte der BFU
Aktenzeichen:	BFU 3X134-13
Veröffentlicht:	Dezember 2013

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Am Unfalltag sahen Zeugen den Flugschüler, als er das Ultraleichtflugzeug (UL) aus der Flugzeughalle holte und anschließend eine Vorflugkontrolle durchführte. Nach Aussage des Fluglehrers war ein Navigationsflug geplant. Aufgrund der Wetterbedingungen entschieden sie sich, statt dessen einige Platzrunden zu fliegen. Um 14:30 Uhr¹ waren die Flugvorbereitungen abgeschlossen. In der Zeit von 14:44 Uhr bis 15:00 Uhr wurden vier Platzrundenflüge mit Fluglehrer geflogen. Anschließend

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

erhielt der Flugschüler einen Flugauftrag für Platzrundenflüge im Alleinflug mit Aufsetzen und Durchstarten.

Nach Angaben des Fluglehrers erfolgte der Start zum Alleinflug ohne Auffälligkeiten. Den weiteren Verlauf der Platzrunde sowie den Landeanflug habe er vom Vorfeld aus beobachtet. Die Landung erfolgte auf der Graspiste 25, das anschließende Beschleunigen zum Start mit Abheben und Einleiten des Anfangsteigfluges waren seiner Auffassung nach ohne Beanstandungen. Danach sei das UL in eine steile Fluglage geraten und aus ca. 30 m – 50 m Höhe über die linke Tragfläche abgekippt und auf den Boden aufgeprallt.

Zeugen sahen das UL, wie es im ersten Viertel der Graspiste aufsetzte und wieder abhob. Der Motor habe dabei mit voller Leistung gelaufen. In ca. 10 m Höhe sei das UL in einen abnormalen Steigflug übergegangen. In ca. 20 m Höhe hätten sie eine reduzierte Triebwerksleistung gehört. Anschließend sei das UL nach links abgekippt, dabei soll die Triebwerksleistung wieder erhöht worden sein.

Angaben zu Personen

Der 51-jährige Flugschüler war seit 07.03.2013 in der Ausbildung zum Luftsportgeräteführer für dreiachsgesteuerte UL. Die Theorieprüfung legte er am 13.04.2013 ab. Seine Gesamtflugerfahrung betrug 23:08 Stunden mit 183 Starts, auf dem betroffenen Muster 21:46 Stunden. In den letzten 90 Tagen hatte er 93 Landungen absolviert. Das Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 war bis 19.11.2014 gültig.

Der 53-jährige Fluglehrer war seit 24.07.2002 im Besitz eines Luftfahrerscheins für Luftsportgeräteführer für dreiachsgesteuerte UL, ausgestellt vom Luftsportgeräte-Büro des Deutschen Aero Club e.V. (DAeC), mit der Berechtigung für Passagierflug und Ausbildung von Luftsportgeräteführer, gültig bis 20:06.2015. Weiter besaß er ein gültiges Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 nach den Regelungen JAR-FCL 3 deutsch.

Angaben zum Luftfahrzeug

Der Ikarus C42 B ist ein doppelsitziges, aerodynamisch gesteuertes Ultraleichtflugzeug mit festem Bugradfahrwerk. Der Schulterdecker verfügt über eine geschlossene Kabine und nebeneinander angeordnete Sitze.

Hersteller:	Comco Ikarus GmbH
Muster:	Ikarus C42 B
Werknummer:	1005-7109
Baujahr:	2000
MTOM:	472,5 kg
Gesamtflugzeit:	1 157 Stunden
Triebwerk:	Rotax 912 ULS
Werknummer:	6.776.156
Propeller:	Kiev 283
Werknummer:	2831012
Rettungsgerät:	Junkers LSSP
Werknummer:	1284

Das Ultraleichtflugzeug war in Deutschland zum Verkehr zugelassen und befand sich in Vereinsbesitz.

Die letzte Jahresnachprüfung wurde am 28.04.2013 als umfassende Jahresnachprüfung durchgeführt, danach wurden mit dem UL 216 Stunden geflogen. Eine 50-Stunden-Kontrolle wurde am 29.08.2013 durchgeführt. Im Wägebericht vom 26.04.2011 war die Leermasse mit 291,8 kg angegeben.

Nach Angaben des Fluglehrers wog der Flugschüler 75 kg.

Meteorologische Informationen

Nach Zeugenaussagen herrschten Sichtflugwetterbedingungen.

Nach dem Flugunfall wurde um 15:16 Uhr eine *SPECI*-Wettermeldung am Flughafen Münster Osnabrück International Airport herausgegeben.

SPECI 1316 EDDG VRB03KT 9999 FEW023 SCT046 14/08 Q1019 A3009 1013 2991 NOSIG

Funkverkehr

Es bestand Sprechfunkverbindung zwischen dem UL und der Flugsicherung. Der Sprechfunkverkehr wurde aufgezeichnet und stand der BFU zur Verfügung.

Angaben zum Flugplatz

Der Verkehrsflughafen Münster Osnabrück International Airport (EDDG) liegt auf einer Höhe von 160 ft AMSL. Der Flugplatz verfügt über eine 2 170 m lange x 40 m breite Start- und Landebahn aus Asphalt mit der Richtung 070°/250°. Parallel dazu verläuft nördlich der Hauptbahn eine 888 m lange und 30 m breite Graspiste, die als Segelflugbetriebsfläche genutzt wird. Außerhalb des Segelflugbetriebs wird die Graspiste für motorgetriebene Luftfahrzeuge genutzt. Zum Unfallzeitpunkt war die Piste 25 in Betrieb.

Flugdatenaufzeichnung

Der BFU standen GPS-Geräte und ein Transponder zum Auslesen der Flugdaten zur Verfügung.

Auf dem Gelände des Verkehrsflughafens waren Videokameras installiert. Der Flugunfall wurde aus zwei Positionen aufgezeichnet. Die Überwachungsaufzeichnungen standen der BFU zur Auswertung zur Verfügung.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich am nördlichen Rand des Verkehrsflughafens Münster Osnabrück International Airport.

Das Wrack war ca. 450 m hinter der Schwelle der Graspiste 25 und ca. 100 m nördlich auf den Boden geprallt. Das UL stand mit dem Bug nahezu senkrecht auf der Grasfläche. Das Rumpfvorderteil bis zum Cockpit war verformt und das Triebwerk herausgerissen. Die Rumpfröhre im Frontbereich war gestaucht und die A-Säule gebrochen. Das Bugrad war abgerissen und das Hauptfahrwerk verformt. Die Tragflügelnasen waren gestaucht. Beide Tragflächen waren verformt und die Bespannung beschädigt. Beide Querruder waren nach oben ausgeschlagen.

Das Rettungssystem war nicht ausgelöst.

Aufgrund der schweren Beschädigungen im Bereich der Anbringung des Rettungssystems wurde durch die Polizei ein Kriminaltechnische Einsatzgruppe (USBV-Entschärfer) und ein Sondereinsatzkommando (SEK) angefordert. Die Entschärfung erfolgte um 21:09 Uhr.

Untersuchungsführer: Knoll

Untersuchung vor Ort: Brandes

Die Untersuchung wird in Übereinstimmung mit der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und 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.

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 3 : Neu veröffentlichte Untersuchungsberichte

www.bfu-web.de/Berichte

Pos.	Datum	Ort	Luftfahrzeug(e)	Aktenzeichen	Berichtsmonat
1	06.04.2013	Hüttenbusch, Flugplatz	Société DynAero / MRC 01 Sportster	CX004-13	Dezember 2013
2	17.10.2010	Lübeck-Blankensee	Airbus / A320 & Schleppverband	EX012-10	Dezember 2013
3	11.03.2010	Lübben (Spreewald)	Avions Pierre Robin / R 2160 D	3X017-10	Dezember 2013
4	10.12.2009	Ruhlsdorf	Cirrus Design Corp. / SR20	3X179-09	Dezember 2013
5	15.08.2007	Landstetten	Historical Aircraft Services / T131PA Jungmann	CX012-07	Dezember 2013
6	24.01.2005	Düsseldorf, Flughafen	Boeing / B747-212B	AX001-05	Dezember 2013
7	19.12.2010	Köln-Bonn	Airbus / A319-132	5X018-10	Dezember 2013
8	11.04.2013	Aßlarer Hütte, Flugplatz	Daimond Aircraft Company / HK 36 TTS	3X016-13	Dezember 2013
9	09.09.2007	Köln-Bonn	Piper / PA30	CX013-07	Dezember 2013
10	11.06.2009	Stadtlohn, nahe	Cessna / U206G - Fallschirm	CX008-09	November 2013
11	05.09.2010	Lauf-Lillinghof	De Havilland / DH82A Tiger Moth	3X126-10	November 2013
12	02.08.2013	Emden	Kroes / BX-2 Cherry	CX012-13	Oktober 2013
13	18.07.2013	Trier-Föhren, Flugplatz	Amateurbau / Murphy Renegade Spirit	CX009-13	Oktober 2013
14	13.07.2013	Wietmarschen, nahe	Celier Aviation / Xenon II	3X081-13	Oktober 2013
15	14.08.2012	Werl	Pipistrel / Virus SW100	3X115-12	Oktober 2013