

Bulletin

Unfälle und Störungen
beim Betrieb
ziviler Luftfahrzeuge

März 2014



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 März 2014	7
Teil 2 : Zwischenberichte	13
Teil 3 : Neu veröffentlichte Untersuchungsberichte	18

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 Schweren 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 März 2014

Flugzeuge MTOM über 5,7 t

18.03.2014 : Schwere Störung mit leicht Verletzten mit BOEING - 737-800 in en route, Egypt	AZ: BFU 6X002-14
19.03.2014 : Schwere Störung ohne Verletzte mit BOEING - 767-300 in en route, Mexico	AZ: BFU 6X001-14
30.03.2014 : Schwere Störung ohne Verletzte mit BRITISH AEROSPACE - AVRO RJ100 in Nürnberg	AZ: BFU 5X001-14

Flugzeuge MTOM zwischen 2,0 und 5,7 t

Flugzeuge MTOM unter 2,0 t

08.03.2014 : Unfall ohne Verletzte mit PIPER - PA-18/19 SUPER CUB in Nordhorn-Lingen	AZ: BFU 3X007-14
13.03.2014 : Unfall ohne Verletzte mit BEECH - 33 BONANZA in Donaueschingen	AZ: BFU 3X008-14
19.03.2014 : Unfall mit tödlich Verletzten mit EXTRA FLUGZEUGBAU GMBH - 300, 330, 350 in Bussloo, Netherlands	AZ: BFU 4X002-14
22.03.2014 : Unfall mit tödlich Verletzten mit STODDARD-HAMILTON AIRCRAFT INC - GLASAIR in Lanzen, Austria	AZ: BFU 4X003-14
28.03.2014 : Unfall ohne Verletzte mit CESSNA - 185 SKYWAGON in Schweningen	AZ: BFU 3X012-14
30.03.2014 : Unfall ohne Verletzte mit PIPER - PA-18/19 SUPER CUB in Genderkingen	AZ: BFU 3X015-14

Ultraleichtflugzeuge und Tragschrauber

30.03.2014 : Schwere Störung ohne Verletzte mit FK Lightplanes - FK9 in Nürnberg	AZ: BFU 5X001-14
30.03.2014 : Unfall mit schwer Verletzten mit Trixy G4-2R in Sendelbach	AZ: BFU 3X011-14

Hubschrauber

Segelflugzeuge und Motorsegler

09.03.2014 : Unfall mit schwer Verletzten mit SCHEIBE - SF-25C (FALKE 88) in Tollose, Denmark	AZ: BFU DX010-14
25.03.2014 : Unfall ohne Verletzte mit SCHEMPP-HIRTH - VENTUS CM in Uetersen	AZ: BFU 3X009-14
29.03.2014 : Unfall ohne Verletzte mit SCHEIBE - SF-25C (FALKE 88) in Gelnhausen	AZ: BFU 3X014-14
30.03.2014 : Unfall ohne Verletzte mit GLASFLÜGEL - H201 B STANDARD LIBELLE in Rivoli di Osoppo Airfield, Italy	AZ: BFU 4X005-14
30.03.2014 : Unfall mit leicht Verletzten mit GROB FLUGZEUGBAU - G-102 ASTIR 77 CS in Nordhorn-Klausheide	AZ: BFU 3X017-14

Freiballone

29.03.2014 : Unfall ohne Verletzte mit Theo Schröder fire balloons / G 42/24 in Bodenwerder	AZ: BFU 3X013-14
---	------------------

Ereignisse chronologisch

Ereignis:	Unfall ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	08.03.2014, 14:31:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Nordhorn-Lingen	Schaden am LFZ:	Schwer beschädigt		
Quelle:	Keine Untersuchung durch BFU	Aktenzeichen:	BFU 3X007-14		
<p>Bei der Landung brach das Flugzeug seitlich aus und das rechte Hauptfahrwerk knickte ab.</p>					
Luftfahrzeug:	Flugzeug 0 bis 2.250 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	PIPER - PA-18/19 SUPER CUB	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Überlandflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	-	-	-
Ereignis:	Unfall mit schwer Verletzten	Datum, Uhrzeit:	09.03.2014, 12:25:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Tollose, Denmark	Schaden am LFZ:	Schwer beschädigt		
Quelle:	Untersuchung durch ausländische Behörde	Aktenzeichen:	BFU DX010-14		
<p>Der Motorsegler setzte bei der Landung hart auf.</p> <p>Für den Herstellerstaat des Luftfahrzeuges unterstützt die BFU entsprechend ICAO Annex 13 die untersuchende Behörde.</p>					
Luftfahrzeug:	Reisemotorsegler	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	SCHEIBE - SF-25C (FALKE 88)	Besatzung	0	1	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Lokaler Rundflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	-	-	-
Ereignis:	Unfall ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	13.03.2014, 14:20:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Donaueschingen	Schaden am LFZ:	Schwer beschädigt		
Quelle:	Keine Untersuchung durch BFU	Aktenzeichen:	BFU 3X008-14		
<p>Beim Versuch, im Landerollvorgang den ersten Rollweg nach rechts zu nehmen, kam das Flugzeug von der Bahn ab und blieb im Gras stehen. Das linke Hauptfahrwerk und die linke Tragfläche wurden beschädigt.</p>					
Luftfahrzeug:	Flugzeug 0 bis 2.250 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	BEECH - 33 BONANZA	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Lokaler Rundflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	-	-	-

Ereignis:	Schwere Störung ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	18.03.2014, 13:20:00 UTC
Ort, Staat:	en route, Egypt	Schaden am LFZ:	Ohne Beschädigung
Quelle:	Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU	Aktenzeichen:	BFU 6X002-14

Auf dem Flug von Hurghada (Ägypten) nach Hannover fühlte sich die Copilotin ungefähr drei Stunden nach dem Start nicht wohl und übergab die Steuerung an den Piloten. Ungefähr eine halbe Stunde später verließ sie das Cockpit, um die Toilette aufzusuchen. Nach weiteren zehn Minuten brach sie in der vorderen Bordküche zusammen und konnte ihre Funktion als Copilotin nicht mehr ausführen. Ein als Passagier mitreisender Flugkapitän des Luftfahrtunternehmens übernahm daraufhin die Funktion des assistierenden Piloten. Da die Copilotin einige Zeit vor dem Ereignis ihr Mittagessen an Bord eingenommen hatte und die Symptome auf eine Lebensmittelvergiftung hinwiesen, wurde ein Essen aus derselben Charge im Labor ohne Befund untersucht.

Luftfahrzeug:	Flugzeug 27.001 bis 272.000 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	BOEING - 737-800	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Kommerzielle Luftfahrt - Linienflug - International - Passagierflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	-	-	-

Ereignis:	Schwere Störung ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	19.03.2014, 03:17:00 Uhr (lokal)
Ort, Staat:	en route, Mexico	Schaden am LFZ:	Ohne Beschädigung
Quelle:	Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU	Aktenzeichen:	BFU 6X001-14

Im Steigflug kam es beim Durchfliegen der Höhe FL362 zu einem unerwarteten Sinkflug bei eingeschaltetem Autopiloten. Das Luftfahrzeug verlor etwa 4 050 ft an Höhe. Der Sinkflug konnte nach Abschalten des Autopiloten und der automatischen Schubregelung manuell beendet werden.

Luftfahrzeug:	Flugzeug 27.001 bis 272.000 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	BOEING - 767-300	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Kommerzielle Luftfahrt - Linienflug - International - Passagierflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	-	-	-

Ereignis:	Unfall mit tödlich Verletzten	Datum, Uhrzeit:	19.03.2014, 17:30:00 Uhr (lokal)
Ort, Staat:	Bussloo, Netherlands	Schaden am LFZ:	Zerstört
Quelle:	Untersuchung durch ausländische Behörde	Aktenzeichen:	BFU 4X002-14

Das Kunstflugzeug stürzte auf einen Golfplatz.

Für den Herstellerstaat des Luftfahrzeuges 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	1	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Sonstiger Flug - Unbekannt	Passagiere	1	0	0
		Andere	-	-	-

Ereignis:	Unfall mit tödlich Verletzten	Datum, Uhrzeit:	22.03.2014, 12:26:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Lanzen, Austria	Schaden am LFZ:	Zerstört		
Quelle:	Untersuchung durch ausländische Behörde	Aktenzeichen:	BFU 4X003-14		
<p>Im Anfangssteigflug hatte das Flugzeug Berührung mit Bäumen. Es stürzte ab und brannte aus.</p> <p>Für den Halterstaat des Luftfahrzeuges unterstützt die BFU entsprechend ICAO Annex 13 die untersuchende Behörde.</p>					
Luftfahrzeug:	Flugzeug 0 bis 2.250 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	STODDARD-HAMILTON AIRCRAFT INC - GLASAIR	Besatzung	1	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Lokaler Rundflug	Passagiere	1	0	0
		Andere	-	-	-
Ereignis:	Unfall ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	25.03.2014, 14:17:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Uetersen	Schaden am LFZ:	Schwer beschädigt		
Quelle:	Keine Untersuchung durch BFU	Aktenzeichen:	BFU 3X009-14		
<p>Nach dem Steigflug ließ sich das Klapptriebwerk nicht einfahren. Das Luftfahrzeug kehrte mit abgestelltem Motor zum Startflugplatz zurück. Dabei kam es zu kurz und blieb an einem Zaun an der Flugplatzgrenze hängen. Es entstanden Beschädigungen an der Kabinenhaube, den Tragflächen und an der Rumpfröhre.</p>					
Luftfahrzeug:	Segelflugzeug mit Hilfsantrieb	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	SCHEMPP-HIRTH - VENTUS CM	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Lokaler Rundflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	-	-	-
Ereignis:	Unfall ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	28.03.2014, 17:42:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Schwenningen	Schaden am LFZ:	Schwer beschädigt		
Quelle:	Keine Untersuchung durch BFU	Aktenzeichen:	BFU 3X012-14		
<p>Beim Startlauf blockierte die linke Bremse. Das Luftfahrzeug brach daraufhin nach links aus. Bei dem Versuch, die Rollrichtung zu korrigieren, brach das Flugzeug nach rechts aus und kippte auf die linke Tragfläche.</p>					
Luftfahrzeug:	Flugzeug 0 bis 2.250 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	CESSNA - 185 SKYWAGON	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Luftarbeit - Nicht gewerblich - Fallschirmabsetzen	Passagiere	0	0	0
		Andere	-	-	-
Ereignis:	Unfall ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	29.03.2014, 17:39:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Gelnhausen	Schaden am LFZ:	Schwer beschädigt		
Quelle:	Keine Untersuchung durch BFU	Aktenzeichen:	BFU 3X014-14		
<p>Beim Rollen nach der Landung kam das Luftfahrzeug vom Rollweg ab und kollidierte mit einem Schild.</p>					
Luftfahrzeug:	Reisemotorsegler	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	SCHEIBE - SF-25C (FALKE 88)	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Lokaler Rundflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	-	-	-

Ereignis:	Unfall ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	29.03.2014, 18:40:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Bodenwerder	Schaden am LFZ:	Schwer beschädigt		
Quelle:	Keine Untersuchung durch BFU	Aktenzeichen:	BFU 3X013-14		
Bei der Landung rutschte der Ballon gegen einen Flutlichtmast und verding sich darin.					
Luftfahrzeug:	Heißluftballon	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	Theo Schröder fire balloons / G 42/24	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Kommerzielle Luftfahrt - Sonstiger Flug - Ausflugsverkehr	Passagiere	0	0	0
		Andere	-	-	-
Ereignis:	Schwere Störung ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	30.03.2014, 13:43:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Nürnberg	Schaden am LFZ:	Ohne Beschädigung		
Quelle:	Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU	Aktenzeichen:	BFU 5X001-14		
Innerhalb der Kontrollzone des Verkehrsflughafens Nürnberg kam es zur Annäherung zwischen einem nach Instrumentenflugregeln (IFR) fliegenden AVRO RJ100 und einer nach Sichtflugregeln (VFR) fliegenden FK9. Der geringste Abstand betrug ca. 0,07 nautische Meilen (NM) horizontal und ca. 200 ft vertikal.					
Luftfahrzeug:	Flugzeug 27.001 bis 272.000 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	BRITISH AEROSPACE - AVRO RJ100	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Kommerzielle Luftfahrt - Linienflug - International - Passagierflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	-	-	-
Luftfahrzeug:	Ultraleichtflugzeug	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	FK Lightplanes - FK9	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Überlandflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	-	-	-
Ereignis:	Unfall ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	30.03.2014, 14:49:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Genderkingen	Schaden am LFZ:	Schwer beschädigt		
Quelle:	Keine Untersuchung durch BFU	Aktenzeichen:	BFU 3X015-14		
Nach dem Aufsetzen driftete das Luftfahrzeug nach rechts und anschließend nach links. Es kam zum Ringelpiez, bei dem eine Begrenzungs Lampe beschädigt wurde.					
Luftfahrzeug:	Flugzeug 0 bis 2.250 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	PIPER - PA-18/19 SUPER CUB	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Lokaler Rundflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	-	-	-
Ereignis:	Unfall mit schwer Verletzten	Datum, Uhrzeit:	30.03.2014, 15:00:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Sendelbach	Schaden am LFZ:	Schwer beschädigt		
Quelle:	Untersuchung durch Beauftragte der BFU	Aktenzeichen:	BFU 3X011-14		
Beim Anlassen des Triebwerks beschleunigte der Tragschrauber unvermittelt und rollte in einen Bach.					
Luftfahrzeug:	Tragschrauber	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	Trixy G4-2R	Besatzung	0	1	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Lokaler Rundflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	-	-	-

Ereignis:	Unfall ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	30.03.2014, 15:35:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Rivoli di Osoppo Airfield, Italy	Schaden am LFZ:	Schwer beschädigt		
Quelle:	Untersuchung durch ausländische Behörde	Aktenzeichen:	BFU 4X005-14		
<p>Im Endanflug geriet das Segelflugzeug in einen überzogenen Flugzustand und fiel trudelnd zu Boden.</p> <p>Für den Herstellerstaat unterstützt die BFU gemäß ICAO Annex 13 die untersuchende Behörde.</p>					
Luftfahrzeug:	Segelflugzeug	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	GLASFLUGEL - H201 B STANDARD LIBELLE	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Lokaler Rundflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	-	-	-
Ereignis:	Unfall mit leicht Verletzten	Datum, Uhrzeit:	30.03.2014, 16:00:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Nordhorn-Klausheide	Schaden am LFZ:	Schwer beschädigt		
Quelle:	Keine Untersuchung durch BFU	Aktenzeichen:	BFU 3X017-14		
<p>Beim Windenstart klinkte der Pilot das Seil aus, weil der Seilzug zu gering war. Bei der anschließenden Landung kam es zu einem Ringelpiez und das Segelflugzeug wurde schwer beschädigt.</p>					
Luftfahrzeug:	Segelflugzeug	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	GROB FLUGZEUGBAU - G-102 ASTIR 77 CS	Besatzung	0	0	1
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Lokaler Rundflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	-	-	-

Teil 2 : Zwischenberichte

Zwischenbericht

Identifikation

Art des Ereignisses:	Schwere Störung
Datum:	19.03.2014
Ort:	nahe Bermudas
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Boeing / 767-300
Personenschaden:	keiner
Sachschaden:	keiner
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU
Aktenzeichen:	BFU 6X001-14
Veröffentlicht:	August 2014

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Das Luftfahrzeug startete um 00:41 UTC in Cancun (Mexiko) mit dem Ziel Frankfurt / Main. Die Flugroute führte nördlich an Kuba und den Bahamas vorbei in Richtung Nordost über den Atlantik. Das Luftfahrzeug stieg auf die geplante Reiseflughöhe von Flugfläche (FL) 350.

Laut Bericht des verantwortlichen Luftfahrzeugführers (PIC) erhielt die Besatzung nach etwa zwei Stunden Flugzeit über das Aircraft Communications Addressing and Reporting System (ACARS) ein SIGMET, welches einzelne Gewitterwolken auf der geplanten Flugroute vorhersagte. Die Besatzung forderte um 03:16 UTC über ACARS eine Kursänderung an, um das vorhergesagte Wettergeschehen zu umfliegen. Auf dem Wetterradar seien ein gelbes Echo und vereinzelte grüne Echos zu sehen gewesen. Die Cockpitbesatzung schaltete die Anschnallzeichen ein und wies die Kabinenbesatzung an, den Service einzustellen. Nach Angaben des PIC wurde um 03:20 UTC über ACARS ein Steigflug auf FL370 erfragt.

Der Steigflug wurde mit einer Steigrate von 300 ft pro Minute begonnen.

Nach dem Bericht des PIC kam es unmittelbar nach Passieren von FL362 zu einer unerwarteten Unterbrechung des Steigfluges bei eingeschaltetem Autopiloten.

Weiter sei es zu einem unerwarteten „Nosedown-Effekt“ (Absenken der Flugzeugnase) und zu einem Sinkflug gekommen, ohne dass der Autopilot eine Gegenreaktion gezeigt hätte. Der Autopilot und das automatische Schubregelsystem (Autothrottle) wurden abgeschaltet und der Sinkflug manuell beendet.

Auf dem Flugdatenschreiber (FDR) ist zum Zeitpunkt der Schweren Störung eine Längsneigung des Luftfahrzeuges um minus 18 Grad verzeichnet. Weiterhin ist zu erkennen, dass die vom FDR aufgezeichnete Flughöhe über einen Zeitraum von 30 Sekunden um 4 050 ft abnahm. Im gleichen Zeitraum wurde ein Ansteigen der Fluggeschwindigkeit (Airspeed) von 235 kt auf 310 kt aufgezeichnet.

Die Passagiere und Besatzungsmitglieder blieben unverletzt. Der Weiterflug verlief ohne weitere Vorkommnisse.

Angaben zu Personen

Verantwortlicher Pilot

Der 49 Jahre alte verantwortliche Pilot war im Besitz einer Lizenz für Verkehrspiloten (Flugzeug), erstmalig ausgestellt nach JAR-FCL am 16.10.1996. Die eingetragene Berechtigung für Flugzeuge Boeing 757/767 als verantwortlicher Pilot mit Instrumentenflugberechtigung (IR) war bis zum 30.06.2014 gültig. Darüber hinaus waren in die Lizenz die Berechtigung als Ausbilder (FI) für Privatpiloten (PPL) und als Class Rating Instructor (CRI) für Berufspiloten (CPL) eingetragen. Ein zum Zeitpunkt der Schweren Störung gültiges flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 lag der BFU vor. Der verantwortliche Pilot hatte eine Gesamtflugerfahrung von 14 049 Stun-

den. Er war bei dem Luftfahrtunternehmen seit 2010 angestellt und hatte dort 2 085 Stunden geflogen.

Copilot

Der 34-jährige Copilot besaß eine Lizenz für Verkehrspiloten (Flugzeug), die am 11.11.2010 nach den Regelungen der JAR-FCL erstmalig ausgestellt wurde. In die Lizenz war eine Berechtigung für Boeing 757/767 als Copilot mit IR eingetragen, gültig bis 01.12.2014. Das der BFU vorliegende flugmedizinische Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 war zum Zeitpunkt der Schweren Störung gültig. Der Copilot war seit 2012 bei dem Luftfahrtunternehmen angestellt und hatte dort 420 Stunden geflogen. Seine Gesamtflugerfahrung belief sich auf 3 134 Stunden.

Senior First Officer (SFO)

Der 34-jährige SFO war im Besitz einer Pilotenlizenz, ausgestellt nach Teil-FCL am 15.07.2013. Die eingetragene Berechtigung für Flugzeuge Boeing 757/767 als Copilot mit IR war bis zum 30.06.2014 gültig. Der SFO hatte eine Gesamtflugerfahrung von 4 650 Stunden, davon 3 150 Stunden bei dem Luftfahrtunternehmen, bei dem er seit 2011 angestellt war. Ein zum Ereigniszeitpunkt gültiges flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 lag der BFU vor.

Zum Zeitpunkt der Schweren Störung befanden sich der verantwortliche Pilot und der Copilot im Cockpit.

Angaben zum Luftfahrzeug

Die Boeing 767 ist ein zweistrahliges Großraumflugzeug mit Mantelstromtriebwerken.

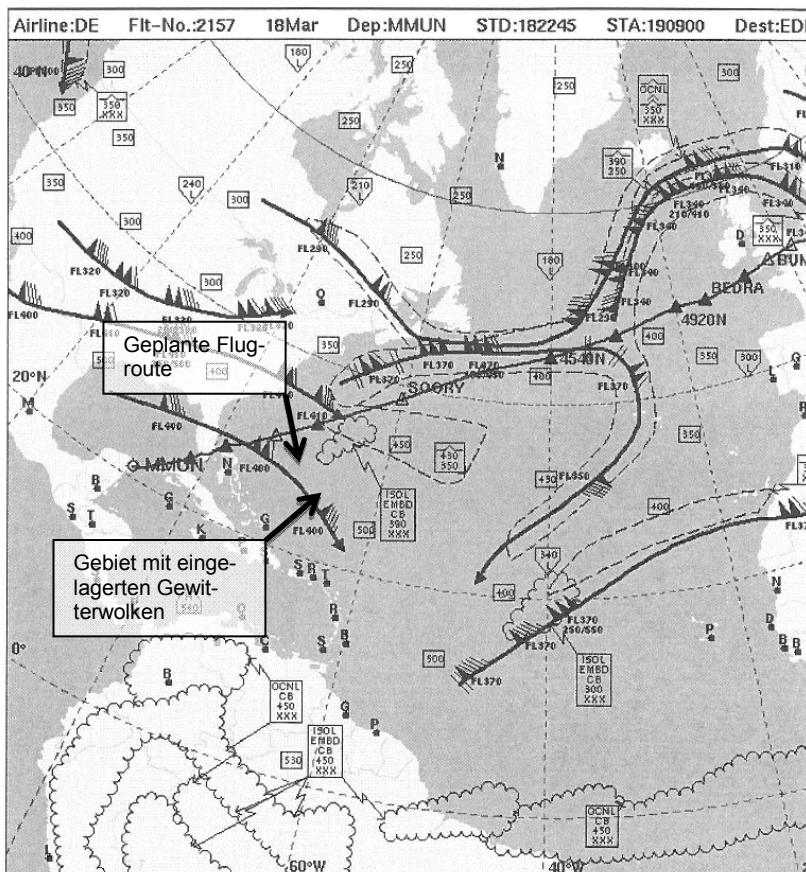
Hersteller:	The Boeing Company
Muster:	Boeing 767-300
Werknummer:	26988
Baujahr:	1995
Max. Startmasse:	184 612 kg
Triebwerke:	Pratt & Whitney PW-4062

Das Luftfahrzeug war in Deutschland zum Verkehr zugelassen und wurde von einem deutschen Luftfahrtunternehmen betrieben. Die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit war bis 23.11.2014 gültig und lag der BFU vor.

Meteorologische Informationen

Nach dem Bericht des PIC befand sich das Luftfahrzeug zur Zeit der Schweren Störung in FL350 an der Wolkenobergrenze. Auf dem Wetterradar waren am rechten äußeren Rand ein gelbes Echo und vereinzelt grüne Echos zu erkennen. Nach Auskunft des Luftfahrtunternehmens war das Wetterradar auf eine Distanz (Range) von 40 NM eingestellt. Die Erfassung des Wettergeschehens war auf Wetter und Turbulenzen (WX+TURB) justiert. Der horizontale Abstrahlwinkel (Tilt) war auf 0 bzw. minus 1 Grad eingestellt.

Auf einer zum Zeitpunkt der Schweren Störung gültigen Wetterkarte (Significant Weather Chart) ist ein an die eingezeichnete Flugroute angrenzendes Wolkenfeld zu sehen. Auf der Karte ist vermerkt, dass sich vereinzelt Gewitterwolken in der vertikalen Ausdehnung von unter FL100 bis FL390 darin befinden.



Wetterkarte

Quelle: Luftfahrtunternehmen

Flugdatenaufzeichnung

Die Flugdatenschreiber standen der BFU zur Auswertung zur Verfügung.

Untersuchungsführer: Jäkel

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

Teil 3 : Neu veröffentlichte Untersuchungsberichte

www.bfu-web.de/Berichte

Pos.	Datum	Ort	Luftfahrzeug(e)	Aktenzeichen	Berichtsmonat
1	30.03.2014	Ebern-Sendelbach, Sonderlandeplatz	Trixy Aviation / G 4-2 R	3X011-14	August 2014
2	30.03.2014	Nürnberg, Kontrollzone	AVRO / RJ100 & FKL / FK9 ELA	5X001-14	August 2014
3	18.11.2012	Biberach a. d. Riß	Costuzioni aeronautiche Technam / P2006T	3X159-12	Juni 2014
4	04.02.2014	Langenfeld, nahe	Hélicoptère Guimbal / Cabri G2	3X003-14	Juni 2014
5	01.02.2014	Augsburg, Verkehrslandeplatz	Hélicoptère Guimbal / Cabri G2	3X002-14	Juni 2014
6	19.05.2013	Suhrer See / Niederkeveez	Cameron / A-210	7X003-13	Juni 2014
7	20.02.2013	Kienberg, nahe Inzell	Amateurbau / Elisport CH-7 Kompress	CX002-13	März 2014
8	02.08.2013	Am Kreuzberg, Segelfluggelände	Sportavia-Pützer / RF 4 D	3X096-13	März 2014
9	08.03.2013	Leidringen, nahe	Trixy-Aviation / G 4-2 RT	3X007-13	März 2014
10	23.07.2012	Pfronten, nahe	Schleicher / ASH 25 M	3X089-12	März 2014