Bundesstelle für
Flugunfalluntersuchung

# Bulletin

## Unfälle und Störungen beim Betrieb ziviler Luftfahrzeuge

April 2014

Bundesstelle für
Flugunfalluntersuchung

Hermann-Blenk-Str. 16
38108 Braunschweig

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

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

# 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 April 2014 ..... 7
Teil 2 : Zwischenberichte ..... 18
Teil 3 : 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.

**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 - FlUUG) 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 April 2014

## Flugzeuge MTOM über 5,7 t

| | |
|---|---|
| 04.04.2014 : Schwere Störung ohne Verletzte mit BOEING - 737-800 in Kayseri, Turkey | AZ: BFU 6X003-14 |
| 08.04.2014 : Schwere Störung ohne Verletzte mit AIRBUS - A319 in Nörvenich | AZ: BFU 5X002-14 |
| 10.04.2014 : Unfall ohne Verletzte mit CANADAIR - REGIONAL JET SERIES 900 in München | AZ: BFU 1X001-14 |
| 11.04.2014 : Schwere Störung ohne Verletzte mit AIRBUS - A319 in Frankfurt-Main | AZ: BFU EX002-14 |
| 29.04.2014 : Schwere Störung ohne Verletzte mit BRITISH AEROSPACE - 146-100 in Perth, Australia | AZ: BFU FX001-14 |

## Flugzeuge MTOM zwischen 2,0 und 5,7 t

| | |
|---|---|
| 17.04.2014 : Unfall ohne Verletzte mit CESSNA - T303 in Wyk auf Föhr | AZ: BFU 3X023-14 |
| 20.04.2014 : Unfall mit tödlich Verletzten mit AEROCOMP INC - COMP AIR 8 in Jämijärvi, Finland | AZ: BFU DX015-14 |

## Flugzeuge MTOM unter 2,0 t

| | |
|---|---|
| 02.04.2014 : Unfall mit tödlich Verletzten mit Cessna 172N bei Norderney | AZ: BFU 3X016-14 |
| 03.04.2014 : Unfall ohne Verletzte mit DIAMOND - DA 20 EVOLUTION / ECLIPSE in Eggenfelden | AZ: BFU 3X019-14 |
| 04.04.2014 : Unfall mit tödlich Verletzten mit PIPER - PA-30 TWIN COMANCHE in Casarola Mountain, Italy | AZ: BFU DX011-14 |
| 10.04.2014 : Unfall ohne Verletzte mit Rushmeyer R90-230 RG in Friedrichshafen | AZ: BFU 3X018-14 |
| 11.04.2014 : Unfall mit tödlich Verletzten mit Cessna 182 Q in Brocken | AZ: BFU 3X021-14 |
| 25.04.2014 : Unfall ohne Verletzte mit CESSNA / 172N in Bad Neustadt / Saale | AZ: BFU 3X031-14 |
| 29.04.2014 : Unfall mit tödlich Verletzten mit Amateurbau / Europa in Lübeck | AZ: BFU 3X032-14 |
| 30.04.2014 : Unfall ohne Verletzte mit CASA - 1,131 in St. Marienkirchen, Austria | AZ: BFU 4X008-14 |

## Ultraleichtflugzeuge und Tragschrauber

| | |
|---|---|
| 23.04.2014 : Unfall mit tödlich Verletzten mit Ekolot (Polen) / KR030 TOPAZ in Leutkirch-Unterzeil | AZ: BFU 3X028-14 |

## Hubschrauber

| | |
|---|---|
| 09.04.2014 : Unfall mit schwer Verletzten mit Airbus Helicopter / AS332 L1 in Linz am Rhein | AZ: BFU 3X022-14 |

## Segelflugzeuge und Motorsegler

| | |
|---|---|
| 03.04.2014 : Unfall mit tödlich Verletzten mit SCHLEICHER - ASH 26 in Hohe Wand, Austria | AZ: BFU 4X004-14 |
| 09.04.2014 : Unfall ohne Verletzte mit ROLLADEN-SCHN. - LS8 in Alzate Brianza, Italy | AZ: BFU 4X006-14 |
| 12.04.2014 : Unfall mit leicht Verletzten mit SCHLEICHER - ASK-13 in Sontra-Dornberg | AZ: BFU 3X020-14 |
| 16.04.2014 : Unfall ohne Verletzte mit GROB FLUGZEUGBAU - G-109B in Oppenheim | AZ: BFU 3X026-14 |
| 17.04.2014 : Unfall mit schwer Verletzten mit SCHLEICHER - ASK-13 in Zierenberg auf dem Dörnberg | AZ: BFU 3X027-14 |
| 19.04.2014 : Unfall ohne Verletzte mit Zaklad Szybowcowy "Jezów" - SZD-9 bisBocian-1E' in Dessau Roßlau | AZ: BFU 3X024-14 |
| 19.04.2014 : Unfall mit leicht Verletzten mit ROLLADEN-SCHNEIDER. - LS4 in Tirley, United Kingdom | AZ: BFU DX013-14 |
| 20.04.2014 : Unfall ohne Verletzte mit LET AERONAUTICAL WORKS - L-33 in Sebnitz | AZ: BFU CX004-14 |
| 20.04.2014 : Unfall ohne Verletzte mit SCHEMPP-HIRTH - NIMBUS 4DM in Nordhorn-Klausheide | AZ: BFU 3X029-14 |
| 20.04.2014 : Unfall ohne Verletzte mit GLASER-DIRKS - DG-400 in Meiersberg | AZ: BFU 3X025-14 |
| 21.04.2014 : Unfall mit schwer Verletzten mit SCHEMPP-HIRTH - JANUS in Weelde Airfield, Belgium | AZ: BFU DX012-14 |
| 24.04.2014 : Unfall ohne Verletzte mit SCHLEICHER - ASK 23 in Midland Gliding Club, United Kingdom | AZ: BFU DX014-14 |
| 26.04.2014 : Unfall ohne Verletzte mit SCHLEICHER - K8B in Cham-Janahof | AZ: BFU 3X030-14 |
| 26.04.2014 : Unfall ohne Verletzte mit Scheibe / Specht in Cham-Janahof | AZ: BFU 3X030-14 |
| 26.04.2014 : Unfall ohne Verletzte mit SCHLEICHER - ASK 21 in Hildesheim | AZ: BFU 3X033-14 |

## Freiballone

# Ereignisse chronologisch

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Ereignis:** | **Unfall mit tödlich Verletzten** | **Datum, Uhrzeit:** | **02.04.2014, 11:13:00 Uhr (lokal)** |
| **Ort, Staat:** | **Norderney** | **Schaden am LFZ:** | **Schwer beschädigt** |
| **Quelle:** | **Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU** | **Aktenzeichen:** | **BFU 3X016-14** |

**Auf dem Flug von Emden nach Norderney stürzte das Luftfahrzeug bei Nebel ins Wattenmeer.**

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Luftfahrzeug:** | Flugzeug 0 bis 2.250 kg | **Verletzte** | **tödlich** | **schwer** | **leicht** |
| **Muster:** | Cessna 172N | **Besatzung** | 1 | 0 | 0 |
| **Betriebsart:** | Kommerzielle Luftfahrt - Charter - Charter Inlandsflug - Passagier | **Passagiere** | 0 | 0 | 0 |
| | | **Andere** | - | - | - |

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Ereignis:** | **Unfall mit tödlich Verletzten** | **Datum, Uhrzeit:** | **03.04.2014, 13:20:00 Uhr (lokal)** |
| **Ort, Staat:** | **Hohe Wand, Austria** | **Schaden am LFZ:** | **Zerstört** |
| **Quelle:** | **Untersuchung durch ausländische Behörde** | **Aktenzeichen:** | **BFU 4X004-14** |

**Nach einer Pumpbewegung stürzte das Segelflugzeug mit Hilfsantrieb in steilem Winkel in bergiges Gelände.**

**Für den Herstellerstaat des Luftfahrzeuges unterstützt die BFU entsprechend ICAO Annex 13 die untersuchende Behörde.**

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Luftfahrzeug:** | Segelflugzeug mit Hilfsantrieb | **Verletzte** | **tödlich** | **schwer** | **leicht** |
| **Muster:** | SCHLEICHER - ASH 26 | **Besatzung** | 1 | 0 | 0 |
| **Betriebsart:** | Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Überlandflug | **Passagiere** | 0 | 0 | 0 |
| | | **Andere** | - | - | - |

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Ereignis:** | **Unfall ohne Verletzte** | **Datum, Uhrzeit:** | **03.04.2014, 15:26:00 Uhr (lokal)** |
| **Ort, Staat:** | **Eggenfelden** | **Schaden am LFZ:** | **Schwer beschädigt** |
| **Quelle:** | **Keine Untersuchung durch BFU** | **Aktenzeichen:** | **BFU 3X019-14** |

**Bei der Landung brach das Bugrad.**

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Luftfahrzeug:** | Flugzeug 0 bis 2.250 kg | **Verletzte** | **tödlich** | **schwer** | **leicht** |
| **Muster:** | DIAMOND - DA 20 EVOLUTION / ECLIPSE | **Besatzung** | 0 | 0 | 0 |
| **Betriebsart:** | Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Überlandflug | **Passagiere** | 0 | 0 | 0 |
| | | **Andere** | - | - | - |

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Ereignis:** | **Schwere Störung ohne Verletzte** | **Datum, Uhrzeit:** | **04.04.2014, 02:30:00 Uhr (lokal)** |
| **Ort, Staat:** | **Kayseri, Turkey** | **Schaden am LFZ:** | **Ohne Beschädigung** |
| **Quelle:** | **Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU** | **Aktenzeichen:** | **BFU 6X003-14** |

**Das Luftfahrzeug befand sich auf dem Flug von Stuttgart nach Kayseri (Türkei). An Bord befanden sich sieben Besatzungsmitglieder und 188 Passagiere. Nach dem Bericht des verantwortlichen Piloten (PIC) wurde bei dem Einkurven auf den Instrumenten(ILS)-Anflug der Landebahn 25 die Anfluggrundlinie in Richtung Süden überflogen. Zwischen 7 500 ft und 6 200 ft habe das Enhanced Ground Proximity Warning System (EGPWS) eine "TERRAIN" Caution Message ausgelöst. Das Einkurven auf die Anfluggrundlinie sei verstärkt und der Sinkflug unterbrochen worden. Das Luftfahrzeug stieg nach dem Bericht des PIC wieder auf 6 800 ft. Die Caution Message des EGPWS habe während des Einkurvens aufgehört. Der Anflug wurde fortgesetzt. Nach den auf dem Quick Access Recorder (QAR) gespeicherten Flugdaten wurde vom EGPWS die "TERRAIN" Caution Message ausgelöst. Die aufgezeichnete barometrische Flughöhe betrug zu diesem Zeitpunkt 6 850 ft. 15 Sekunden später wurde eine EGPWS-Warnung "PULL UP" aufgezeichnet. Die zu diesem Zeitpunkt aufgezeichnete barometrische Flughöhe betrug 6 700 ft.**

**Nach den auf dem QAR gespeicherten Positionsdaten befand sich das Luftfahrzeug zum Zeitpunkt der "PULL UP"-Warnung des EGPWS nördlich der Anfluggrundlinie.**

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Ereignis:** | **Unfall mit tödlich Verletzten** | **Datum, Uhrzeit:** | **04.04.2014, 11:20:00 Uhr (lokal)** |
| **Ort, Staat:** | **Casarola Mountain, Italy** | **Schaden am LFZ:** | **Zerstört** |
| **Quelle:** | **Untersuchung durch ausländische Behörde** | **Aktenzeichen:** | **BFU DX011-14** |

**Das Flugzeug kollidierte im Reiseflug unter Instrumentenwetter(IMC)-Bedingungen mit einem Berghang.**

| | | **Verletzte** | **tödlich** | **schwer** | **leicht** |
|---|---|---|---|---|---|
| **Luftfahrzeug:** | Flugzeug 0 bis 2.250 kg | | | | |
| **Muster:** | PIPER - PA-30 TWIN COMANCHE | **Besatzung** | 1 | 0 | 0 |
| **Betriebsart:** | Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Überlandflug | **Passagiere** | 0 | 0 | 0 |
| | | **Andere** | - | - | - |

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Ereignis:** | **Schwere Störung ohne Verletzte** | **Datum, Uhrzeit:** | **08.04.2014, 23:30:00 Uhr (lokal)** |
| **Ort, Staat:** | **Nörvenich** | **Schaden am LFZ:** | **Ohne Beschädigung** |
| **Quelle:** | **Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU** | **Aktenzeichen:** | **BFU 5X002-14** |

**Im Steigflug auf Flugfläche (FL) 250 beobachtete die Besatzung in FL180 schwaches Elmsfeuer, dessen Intensität rasch zunahm. Das Flugzeug befand sich zu diesem Zeitpunkt innerhalb von Wolken. Beim Durchfliegen von FL220 wurde ein kurzes, grelles Licht auf der Frontscheibe bemerkt. Nach Aussage der Besatzung fielen zeitgleich fast alle Instrumente aus. Der Autopilot und die automatische Schubsteuerung schalteten sich ab, lediglich der künstliche Horizont war noch verfügbar. Nach ca. 45 - 60 Sekunden nahmen die Instrumente den Betrieb wieder auf. Die Besatzung entschied sich zur Rückkehr zum Startflughafen, auf dem eine problemlose Landung erfolgte.**

| | | **Verletzte** | **tödlich** | **schwer** | **leicht** |
|---|---|---|---|---|---|
| **Luftfahrzeug:** | Flugzeug 27.001 bis 272.000 kg | | | | |
| **Muster:** | AIRBUS - A319 | **Besatzung** | 0 | 0 | 0 |
| **Betriebsart:** | Kommerzielle Luftfahrt - Linienflug - International - Passagierflug | **Passagiere** | 0 | 0 | 0 |
| | | **Andere** | - | - | - |

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Ereignis:** | **Unfall mit schwer Verletzten** | **Datum, Uhrzeit:** | **09.04.2014, 11:30:00 Uhr (lokal)** |
| **Ort, Staat:** | **Linz am Rhein** | **Schaden am LFZ:** | **Ohne Beschädigung** |
| **Quelle:** | **Keine Untersuchung durch BFU** | **Aktenzeichen:** | **BFU 3X022-14** |

**Bei einem Trainingsflug des Polizeihubschraubers kam beim schnellen Absetzen (Fast Roping) eine Person hart auf dem Boden auf und brach sich das Wadenbein.**

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Luftfahrzeug:** | Hubschrauber 5.701 bis 27.000 kg | **Verletzte** | **tödlich** | **schwer** | **leicht** |
| **Muster:** | Airbus Helicopter / AS332 L1 | **Besatzung** | 0 | 0 | 0 |
| **Betriebsart:** | Flüge im Auftrag der Regierung - Polizeieinsatz | **Passagiere** | 0 | 1 | 0 |
| | | **Andere** | - | - | - |

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Ereignis:** | **Unfall ohne Verletzte** | **Datum, Uhrzeit:** | **09.04.2014, 14:30:00 Uhr (lokal)** |
| **Ort, Staat:** | **Alzate Brianza, Italy** | **Schaden am LFZ:** | **Schwer beschädigt** |
| **Quelle:** | **Untersuchung durch ausländische Behörde** | **Aktenzeichen:** | **BFU 4X006-14** |

**Bei einer Außenlandung setzte das Segelflugzeug hart auf.**

**Für den Herstellerstaat des Segelflugzeuges unterstützt die BFU entsprechend ICAO Annex 13 die untersuchende Behörde.**

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Luftfahrzeug:** | Segelflugzeug | **Verletzte** | **tödlich** | **schwer** | **leicht** |
| **Muster:** | ROLLADEN-SCHN. - LS8 | **Besatzung** | 0 | 0 | 0 |
| **Betriebsart:** | Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Lokaler Rundflug | **Passagiere** | 0 | 0 | 0 |
| | | **Andere** | - | - | - |

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Ereignis:** | **Unfall ohne Verletzte** | **Datum, Uhrzeit:** | **10.04.2014, 09:53:00 Uhr (lokal)** |
| **Ort, Staat:** | **Friedrichshafen** | **Schaden am LFZ:** | **Schwer beschädigt** |
| **Quelle:** | **Keine Untersuchung durch BFU** | **Aktenzeichen:** | **BFU 3X018-14** |

**Die Landung erfolgte mit eingefahrenem Fahrwerk. Es wurden die Rumpfunterseite, der Propeller und Motor beschädigt**

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Luftfahrzeug:** | Flugzeug 0 bis 2.250 kg | **Verletzte** | **tödlich** | **schwer** | **leicht** |
| **Muster:** | Rushmeyer R90-230 RG | **Besatzung** | 0 | 0 | 0 |
| **Betriebsart:** | Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Überlandflug | **Passagiere** | 0 | 0 | 0 |
| | | **Andere** | - | - | - |

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Ereignis:** | **Unfall ohne Verletzte** | **Datum, Uhrzeit:** | **10.04.2014, 15:11:00 Uhr (lokal)** |
| **Ort, Staat:** | **München** | **Schaden am LFZ:** | **Schwer beschädigt** |
| **Quelle:** | **Keine Untersuchung durch BFU** | **Aktenzeichen:** | **BFU 1X001-14** |

**Ein Schleppfahrzeug kollidierte mit der linken Tragfläche und hob das Flugzeug dabei an.**

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Luftfahrzeug:** | Flugzeug 27.001 bis 272.000 kg | **Verletzte** | **tödlich** | **schwer** | **leicht** |
| **Muster:** | CANADAIR - REGIONAL JET SERIES 900 | **Besatzung** | 0 | 0 | 0 |
| **Betriebsart:** | Kommerzielle Luftfahrt - Linienflug - International - Passagierflug | **Passagiere** | 0 | 0 | 0 |
| | | **Andere** | - | - | - |

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Ereignis:** | **Unfall mit tödlich Verletzten** | **Datum, Uhrzeit:** | **11.04.2014, 08:45:00 Uhr (lokal)** |
| **Ort, Staat:** | **Brocken** | **Schaden am LFZ:** | **Zerstört** |
| **Quelle:** | **Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU** | **Aktenzeichen:** | **BFU 3X021-14** |

**Während des Fluges kollidierte das Flugzeug mit einer Messeinrichtung auf dem Dach der Wetterstation auf dem Brocken (Harz).**

| | | **Verletzte** | **tödlich** | **schwer** | **leicht** |
|---|---|---|---|---|---|
| **Luftfahrzeug:** | Flugzeug 0 bis 2.250 kg | | | | |
| **Muster:** | Cessna 182 Q | **Besatzung** | 1 | 0 | 0 |
| **Betriebsart:** | Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Überlandflug | **Passagiere** | 1 | 0 | 0 |
| | | **Andere** | - | - | - |

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Ereignis:** | **Schwere Störung ohne Verletzte** | **Datum, Uhrzeit:** | **11.04.2014, 17:40:00 Uhr (lokal)** |
| **Ort, Staat:** | **Frankfurt-Main** | **Schaden am LFZ:** | **Ohne Beschädigung** |
| **Quelle:** | **Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU** | **Aktenzeichen:** | **BFU EX002-14** |

**Der Airbus A319 startete auf der Piste 18 in Frankfurt/Main zu einem Flug nach London/Heathrow. Kurz nach dem Start meldete die Besatzung Rauch im Cockpit. Die Besatzung setzte die Sauerstoffmasken auf, deklarierte PAN,PAN,PAN und kehrte mit Radarführung nach Frankfurt/Main zurück. Das Flugzeug landete ohne weitere Probleme auf der Piste 07C. Nach der Landung stellte die Technik einen defekten Ventilator im Avionikkompartment fest, der ausgetauscht wurde.**

| | | **Verletzte** | **tödlich** | **schwer** | **leicht** |
|---|---|---|---|---|---|
| **Luftfahrzeug:** | Flugzeug 27.001 bis 272.000 kg | | | | |
| **Muster:** | AIRBUS - A319 | **Besatzung** | 0 | 0 | 0 |
| **Betriebsart:** | Kommerzielle Luftfahrt - Linienflug - International - Passagierflug | **Passagiere** | 0 | 0 | 0 |
| | | **Andere** | - | - | - |

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Ereignis:** | **Unfall mit leicht Verletzten** | **Datum, Uhrzeit:** | **12.04.2014, 16:20:00 Uhr (lokal)** |
| **Ort, Staat:** | **Sontra-Dornberg** | **Schaden am LFZ:** | **Schwer beschädigt** |
| **Quelle:** | **Keine Untersuchung durch BFU** | **Aktenzeichen:** | **BFU 3X020-14** |

**Bei der Landung kam das Segelflugzeug zu tief und streifte eine Baumreihe.**

| | | **Verletzte** | **tödlich** | **schwer** | **leicht** |
|---|---|---|---|---|---|
| **Luftfahrzeug:** | Segelflugzeug | | | | |
| **Muster:** | SCHLEICHER - ASK-13 | **Besatzung** | 0 | 0 | 1 |
| **Betriebsart:** | Allgemeine Luftfahrt - Ausbildung - Ausbildung - Alleinflüge unter Aufsicht | **Passagiere** | 0 | 0 | 0 |
| | | **Andere** | - | - | - |

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Ereignis:** | **Unfall ohne Verletzte** | **Datum, Uhrzeit:** | **16.04.2014, 15:31:00 Uhr (lokal)** |
| **Ort, Staat:** | **Oppenheim** | **Schaden am LFZ:** | **Schwer beschädigt** |
| **Quelle:** | **Keine Untersuchung durch BFU** | **Aktenzeichen:** | **BFU 3X026-14** |

**Bei der Landung kam es zum Bruch der rechten Fahrwerksschwinge.**

| | | **Verletzte** | **tödlich** | **schwer** | **leicht** |
|---|---|---|---|---|---|
| **Luftfahrzeug:** | Reisemotorsegler | | | | |
| **Muster:** | GROB FLUGZEUGBAU - G-109B | **Besatzung** | 0 | 0 | 0 |
| **Betriebsart:** | Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Lokaler Rundflug | **Passagiere** | 0 | 0 | 0 |
| | | **Andere** | - | - | - |

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Ereignis:** | **Unfall mit schwer Verletzten** | **Datum, Uhrzeit:** | **17.04.2014, 12:19:00 Uhr (lokal)** |
| **Ort, Staat:** | **Zierenberg auf dem Dörnberg** | **Schaden am LFZ:** | **Ohne Beschädigung** |
| **Quelle:** | **Untersuchung durch Beauftragte der BFU** | **Aktenzeichen:** | **BFU 3X027-14** |

**Bei einem Schulflug am Doppelsteuer kam es zu einer harten Landung.**

| | | **Verletzte** | **tödlich** | **schwer** | **leicht** |
|---|---|---|---|---|---|
| **Luftfahrzeug:** | Segelflugzeug | | | | |
| **Muster:** | SCHLEICHER - ASK-13 | **Besatzung** | 0 | 1 | 0 |
| **Betriebsart:** | Allgemeine Luftfahrt - Ausbildung - Ausbildung am Doppelsteuer | **Passagiere** | 0 | 0 | 0 |
| | | **Andere** | - | - | - |

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Ereignis:** | **Unfall ohne Verletzte** | **Datum, Uhrzeit:** | **17.04.2014, 18:25:00 Uhr (lokal)** |
| **Ort, Staat:** | **Wyk auf Föhr** | **Schaden am LFZ:** | **Schwer beschädigt** |
| **Quelle:** | **Keine Untersuchung durch BFU** | **Aktenzeichen:** | **BFU 3X023-14** |

**Bei böigem Wind setzte das Flugzeug auf der Piste 27 auf, hob erneut ab und setzte hart wieder auf der Piste auf. Dabei brach das Bugfahrwerk.**

| | | **Verletzte** | **tödlich** | **schwer** | **leicht** |
|---|---|---|---|---|---|
| **Luftfahrzeug:** | Flugzeug 2.251 bis 5.700 kg | | | | |
| **Muster:** | CESSNA - T303 | **Besatzung** | 0 | 0 | 0 |
| **Betriebsart:** | Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Überlandflug | **Passagiere** | 0 | 0 | 0 |
| | | **Andere** | - | - | - |

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Ereignis:** | **Unfall ohne Verletzte** | **Datum, Uhrzeit:** | **19.04.2014, 12:16:00 Uhr (lokal)** |
| **Ort, Staat:** | **Dessau Roßlau** | **Schaden am LFZ:** | **Schwer beschädigt** |
| **Quelle:** | **Keine Untersuchung durch BFU** | **Aktenzeichen:** | **BFU 3X024-14** |

**Beim Windenstart kam es im Anfangssteigflug zum Startabbruch. Bei der anschließenden Landung setzte das Segelflugzeug hart auf und drehte sich um die Hochachse. Dabei riss das Fahrwerk ab.**

| | | **Verletzte** | **tödlich** | **schwer** | **leicht** |
|---|---|---|---|---|---|
| **Luftfahrzeug:** | Segelflugzeug | | | | |
| **Muster:** | Zaklad Szybowcowy "Jezów" - SZD-9 bis-Bocian-1E' | **Besatzung** | 0 | 0 | 0 |
| **Betriebsart:** | Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Lokaler Rundflug | **Passagiere** | 0 | 0 | 0 |
| | | **Andere** | - | - | - |

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Ereignis:** | **Unfall mit leicht Verletzten** | **Datum, Uhrzeit:** | **19.04.2014, 16:46:00 Uhr (lokal)** |
| **Ort, Staat:** | **Tirley, United Kingdom** | **Schaden am LFZ:** | **Schwer beschädigt** |
| **Quelle:** | **Untersuchung durch ausländische Behörde** | **Aktenzeichen:** | **BFU DX013-14** |

**Bei einer Außenlandung wurde das Segelflugzeug am Rumpf beschädigt.**

**Für den Herstellerstaat des Segelflugzeuges unterstützt die BFU die untersuchende Behörde.**

| | | **Verletzte** | **tödlich** | **schwer** | **leicht** |
|---|---|---|---|---|---|
| **Luftfahrzeug:** | Segelflugzeug | | | | |
| **Muster:** | ROLLADEN-SCHN. - LS4 | **Besatzung** | 0 | 0 | 1 |
| **Betriebsart:** | Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Lokaler Rundflug | **Passagiere** | 0 | 0 | 0 |
| | | **Andere** | - | - | - |

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Ereignis:** | **Unfall ohne Verletzte** | **Datum, Uhrzeit:** | **20.04.2014, 11:43:00 Uhr (lokal)** |
| **Ort, Staat:** | **Sebnitz** | **Schaden am LFZ:** | **Schwer beschädigt** |
| **Quelle:** | **Keine Untersuchung durch BFU** | **Aktenzeichen:** | **BFU CX004-14** |

**Bei einer Außenlandung wurde das Segelflugzeug am Rumpf beschädigt.**

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Luftfahrzeug:** | Segelflugzeug | **Verletzte** | **tödlich** | **schwer** | **leicht** |
| **Muster:** | LET AERONAUTICAL WORKS - L-33 | **Besatzung** | 0 | 0 | 0 |
| **Betriebsart:** | Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Überlandflug | **Passagiere** | 0 | 0 | 0 |
| | | **Andere** | - | - | - |

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Ereignis:** | **Unfall mit tödlich Verletzten** | **Datum, Uhrzeit:** | **20.04.2014, 12:40:00 Uhr (lokal)** |
| **Ort, Staat:** | **Jämijärvi, Finland** | **Schaden am LFZ:** | **Zerstört** |
| **Quelle:** | **Untersuchung durch ausländische Behörde** | **Aktenzeichen:** | **BFU DX015-14** |

**Das Flugzeug verlor im Flug die rechte Tragfläche.**

**Die BFU unterstützt die ausländische Behörde entsprechend ICAO Annex 13 bei der Auswertung von Avionik-Komponenten.**

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Luftfahrzeug:** | Flugzeug 2.251 bis 5.700 kg | **Verletzte** | **tödlich** | **schwer** | **leicht** |
| **Muster:** | AEROCOMP INC - COMP AIR 8 | **Besatzung** | 0 | 1 | 0 |
| **Betriebsart:** | Luftarbeit - Nicht gewerblich - Fallschirmab-setzen | **Passagiere** | 8 | 0 | 2 |
| | | **Andere** | - | - | - |

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Ereignis:** | **Unfall ohne Verletzte** | **Datum, Uhrzeit:** | **20.04.2014, 15:00:00 Uhr (lokal)** |
| **Ort, Staat:** | **Nordhorn-Klausheide** | **Schaden am LFZ:** | **Schwer beschädigt** |
| **Quelle:** | **Keine Untersuchung durch BFU** | **Aktenzeichen:** | **BFU 3X029-14** |

**Beim Start bekam die linke Tragfläche Bodenberührung. Danach drehte sich das Segelflugzeug mit Hilfsantrieb um ca. 180°. Der Rumpf wurde dabei abgedreht.**

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Luftfahrzeug:** | Segelflugzeug mit Hilfsantrieb | **Verletzte** | **tödlich** | **schwer** | **leicht** |
| **Muster:** | SCHEMPP-HIRTH - NIMBUS 4DM | **Besatzung** | 0 | 0 | 0 |
| **Betriebsart:** | Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Lokaler Rundflug | **Passagiere** | 0 | 0 | 0 |
| | | **Andere** | - | - | - |

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Ereignis:** | **Unfall ohne Verletzte** | **Datum, Uhrzeit:** | **20.04.2014, 17:05:00 Uhr (lokal)** |
| **Ort, Staat:** | **Meiersberg** | **Schaden am LFZ:** | **Schwer beschädigt** |
| **Quelle:** | **Keine Untersuchung durch BFU** | **Aktenzeichen:** | **BFU 3X025-14** |

**Bei der Landung kam es zu einem Ringelpiez und zum Bruch der Rumpfröhre.**

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Luftfahrzeug:** | Segelflugzeug mit Hilfsantrieb | **Verletzte** | **tödlich** | **schwer** | **leicht** |
| **Muster:** | GLASER-DIRKS - DG-400 | **Besatzung** | 0 | 0 | 0 |
| **Betriebsart:** | Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Lokaler Rundflug | **Passagiere** | 0 | 0 | 0 |
| | | **Andere** | - | - | - |

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Ereignis:** | **Unfall mit schwer Verletzten** | **Datum, Uhrzeit:** | **21.04.2014, 14:15:00 Uhr (lokal)** |
| **Ort, Staat:** | **Weelde Airfield, Belgium** | **Schaden am LFZ:** | **Schwer beschädigt** |
| **Quelle:** | **Untersuchung durch ausländische Behörde** | **Aktenzeichen:** | **BFU DX012-14** |

**Bei der Landung öffnete sich in ca. 5 m Höhe der Bremsschirm. Es kam zum Durchsacken und zu einer harten Landung.**

**Für den Herstellerstaat des Segelflugzeugs unterstützt die BFU entsprechend ICAO Annex 13 die untersuchende Behörde.**

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Luftfahrzeug:** | Segelflugzeug | **Verletzte** | **tödlich** | **schwer** | **leicht** |
| **Muster:** | SCHEMPP-HIRTH - JANUS | **Besatzung** | 0 | 1 | 1 |
| **Betriebsart:** | Allgemeine Luftfahrt - Ausbildung - Ausbildung am Doppelsteuer | **Passagiere** | 0 | 0 | 0 |
| | | **Andere** | - | - | - |

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Ereignis:** | **Unfall mit tödlich Verletzten** | **Datum, Uhrzeit:** | **23.04.2014, 09:40:00 Uhr (lokal)** |
| **Ort, Staat:** | **Leutkirch-Unterzeil** | **Schaden am LFZ:** | **Schwer beschädigt** |
| **Quelle:** | **Keine Untersuchung durch Beauftragte der BFU** | **Aktenzeichen:** | **BFU 3X028-14** |

**Im Durchstartverfahren geriet das Ultraleichtflugzeug in einen überzogenen Flugzustand und prallte seitlich neben der Startbahn auf eine Wiese.**

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Luftfahrzeug:** | Ultraleichtflugzeug | **Verletzte** | **tödlich** | **schwer** | **leicht** |
| **Muster:** | Ekolot (Polen) / KR030 TOPAZ | **Besatzung** | 1 | 0 | 0 |
| **Betriebsart:** | Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Lokaler Rundflug | **Passagiere** | 0 | 0 | 0 |
| | | **Andere** | - | - | - |

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Ereignis:** | **Unfall ohne Verletzte** | **Datum, Uhrzeit:** | **24.04.2014, Uhrzeit unbekannt** |
| **Ort, Staat:** | **Midland Gliding Club, United Kingdom** | **Schaden am LFZ:** | **Schwer beschädigt** |
| **Quelle:** | **Untersuchung durch ausländische Behörde** | **Aktenzeichen:** | **BFU DX014-14** |

**Das Segelflugzeug wurde bei einer harten Landung schwer beschädigt.**

**Für den Herstellerstaat des Segelflugzeuges unterstützt die BFU entsprechend ICAO Annex 13 die untersuchende Behörde.**

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Luftfahrzeug:** | Segelflugzeug | **Verletzte** | **tödlich** | **schwer** | **leicht** |
| **Muster:** | SCHLEICHER - ASK 23 | **Besatzung** | 0 | 0 | 0 |
| **Betriebsart:** | Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Lokaler Rundflug | **Passagiere** | 0 | 0 | 0 |
| | | **Andere** | - | - | - |

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Ereignis:** | **Unfall ohne Verletzte** | **Datum, Uhrzeit:** | **25.04.2014, 17:30:00 Uhr (lokal)** |
| **Ort, Staat:** | **Bad Neustadt / Saale** | **Schaden am LFZ:** | **Schwer beschädigt** |
| **Quelle:** | **Keine Untersuchung durch BFU** | **Aktenzeichen:** | **BFU 3X031-14** |

**Bei einer Landeübung wurde das Abfangen zu hoch durchgeführt. Beim daraufhin eingeleiteten Durchstartverfahren setzte das Flugzeug hart auf und rollte in die Flugplatzbegrenzungsböschung.**

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Luftfahrzeug:** | Flugzeug 0 bis 2.250 kg | **Verletzte** | **tödlich** | **schwer** | **leicht** |
| **Muster:** | CESSNA / 172N | **Besatzung** | 0 | 0 | 0 |
| **Betriebsart:** | Allgemeine Luftfahrt - Ausbildung - Ausbildung am Doppelsteuer | **Passagiere** | 0 | 0 | 0 |
| | | **Andere** | - | - | - |

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Ereignis:** | **Unfall ohne Verletzte** | **Datum, Uhrzeit:** | **26.04.2014, 12:33:00 Uhr (lokal)** |
| **Ort, Staat:** | **Cham-Janahof** | **Schaden am LFZ:** | **Schwer beschädigt** |
| **Quelle:** | **Keine Untersuchung durch BFU** | **Aktenzeichen:** | **BFU 3X030-14** |

**Bei der Landung brach das Segelflugzeug (Specht) seitlich aus und kollidierte mit dem Höhenleitwerk mit einer für den Windenstart bereitstehenden K8B.**

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Luftfahrzeug:** | Segelflugzeug | **Verletzte** | **tödlich** | **schwer** | **leicht** |
| **Muster:** | SCHLEICHER - K8B | **Besatzung** | 0 | 0 | 0 |
| **Betriebsart:** | Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Lokaler Rundflug | **Passagiere** | 0 | 0 | 0 |
| | | **Andere** | - | - | - |
| **Luftfahrzeug:** | Segelflugzeug | **Verletzte** | **tödlich** | **schwer** | **leicht** |
| **Muster:** | Scheibe / Specht | **Besatzung** | 0 | 0 | 0 |
| **Betriebsart:** | Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Lokaler Rundflug | **Passagiere** | 0 | 0 | 0 |
| | | **Andere** | - | - | - |

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Ereignis:** | **Unfall ohne Verletzte** | **Datum, Uhrzeit:** | **26.04.2014, 14:30:00 Uhr (lokal)** |
| **Ort, Staat:** | **Hildesheim** | **Schaden am LFZ:** | **Schwer beschädigt** |
| **Quelle:** | **Keine Untersuchung durch BFU** | **Aktenzeichen:** | **BFU 3X033-14** |

**Durch eine Überhitzung des Triebwerkes kam es zu schweren Schäden am Rumpf des Segelflugzeugs mit Hilfsantrieb.**

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Luftfahrzeug:** | Segelflugzeug mit Hilfsantrieb | **Verletzte** | **tödlich** | **schwer** | **leicht** |
| **Muster:** | SCHLEICHER - ASK 21 | **Besatzung** | 0 | 0 | 0 |
| **Betriebsart:** | Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Lokaler Rundflug | **Passagiere** | 0 | 0 | 0 |
| | | **Andere** | - | - | - |

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Ereignis:** | **Schwere Störung ohne Verletzte** | **Datum, Uhrzeit:** | **29.04.2014, Uhr (lokal)** |
| **Ort, Staat:** | **Perth, Australia** | **Schaden am LFZ:** | **Leicht beschädigt** |
| **Quelle:** | **Untersuchung durch ausländische Behörde** | **Aktenzeichen:** | **BFU FX001-14** |

**Kurz nach dem Start kam es zu einem Triebwerksbrand, der von der Besatzung gelöscht werden konnte. Der Flug wurde abgebrochen und das Flugzeug landete wenig später am Startflughafen.**

**Für den Staat, in dem die Triebwerke gewartet wurden, unterstützt die BFU gemäß ICAO Annex 13 die untersuchende Behörde.**

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Luftfahrzeug:** | Flugzeug 27.001 bis 272.000 kg | **Verletzte** | **tödlich** | **schwer** | **leicht** |
| **Muster:** | BRITISH AEROSPACE - 146-100 | **Besatzung** | 0 | 0 | 0 |
| **Betriebsart:** | Kommerzielle Luftfahrt - Charter - Charter (International) - Charter (Frachtflug) | **Passagiere** | 0 | 0 | 0 |
| | | **Andere** | - | - | - |

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Ereignis:** | **Unfall mit tödlich Verletzten** | **Datum, Uhrzeit:** | **29.04.2014, 11:31:00 Uhr (lokal)** |
| **Ort, Staat:** | **Lübeck** | **Schaden am LFZ:** | **Zerstört** |
| **Quelle:** | **Untersuchung durch Beauftragte der BFU** | **Aktenzeichen:** | **BFU 3X032-14** |

**Während eines Erprobungsfluges kippte das Flugzeug nach dem Start aus einer Höhe von ca. 50 m ab und prallte auf den Boden.**

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Luftfahrzeug:** | Flugzeug 0 bis 2.250 kg | **Verletzte** | **tödlich** | **schwer** | **leicht** |
| **Muster:** | Amateurbau / Europa | **Besatzung** | 1 | 1 | 0 |
| **Betriebsart:** | Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Lokaler Rundflug | **Passagiere** | 0 | 0 | 0 |
| | | **Andere** | - | - | - |

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Ereignis:** | **Unfall ohne Verletzte** | **Datum, Uhrzeit:** | **30.04.2014, 19:58:00 Uhr (lokal)** |
| **Ort, Staat:** | **St. Marienkirchen, Austria** | **Schaden am LFZ:** | **Schwer beschädigt** |
| **Quelle:** | **Keine Untersuchung durch ausländische Behörde** | **Aktenzeichen:** | **BFU 4X008-14** |

**Kurz nach dem Start ließ die Motorleistung nach. Bei der anschließenden Außenlandung auf einem Acker überschlug sich das Flugzeug.**

**Die BFU wurde gemäß ICAO Annex 13 über den Unfall informiert.**

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Luftfahrzeug:** | Flugzeug 0 bis 2.250 kg | **Verletzte** | **tödlich** | **schwer** | **leicht** |
| **Muster:** | CASA - 1,131 | **Besatzung** | 0 | 0 | 0 |
| **Betriebsart:** | Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Lokaler Rundflug | **Passagiere** | 0 | 0 | 0 |
| | | **Andere** | - | - | - |

# Teil 2 : Zwischenberichte

# Zwischenbericht

## Identifikation

| | |
|---|---|
| Art des Ereignisses: | Unfall |
| Datum: | 11. April 2014 |
| Ort: | Brocken (Harz) |
| Luftfahrzeug: | Flugzeug |
| Hersteller / Muster: | Cessna Aircraft Company / Cessna 182 Q |
| Personenschaden: | zwei Personen tödlich verletzt |
| Sachschaden: | Luftfahrzeug zerstört |
| Drittschaden: | Flurschaden |
| Informationsquelle: | Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU |
| Aktenzeichen: | BFU 3X021-14 |
| Veröffentlicht: | September 2014 |

## Sachverhalt

Auf einem Flug von der Insel Rügen nach Reichelsheim kollidierte das Luftfahrzeug auf dem Brocken mit einer Messeinrichtung der Wetterstation, stürzte zu Boden und brannte aus. Beide Insassen des Luftfahrzeuges wurden tödlich verletzt.

## Ereignisse und Flugverlauf

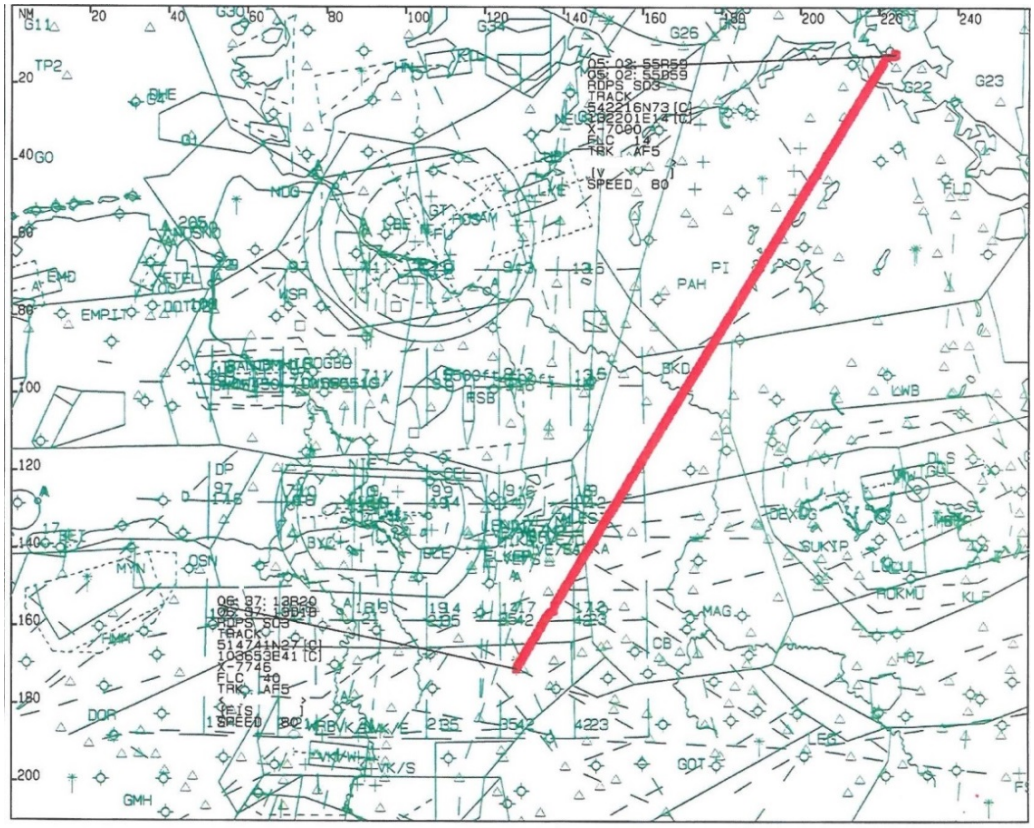
Der Luftfahrzeugführer startete um 7:01 Uhr[1] in Begleitung einer weiteren Person zu einem Sichtflug (VFR) vom Verkehrslandeplatz Rügen (EDCG) nach Reichelsheim (EDFB).

Der erste Funkkontakt zwischen dem Luftfahrzeugführer und Bremen Information war um 05:09:20 UTC. Zu dieser Zeit flog das Luftfahrzeug in 2 000 ft AMSL. Der Pilot teilte Bremen Information mit, dass er auf 4 000 ft AMSL steige und erreichte diese Flughöhe um 05:16:47 UTC.

Nach dem Verlassen des ersten Zuständigkeitsbereiches und einem Frequenzwechsel auf 119,825 MHz meldete sich der Pilot in einer Flughöhe von 4 200 ft AMSL erneut bei Bremen Information. Um 06:31:13 UTC informierte der Luftfahrzeugführer Bremen Information darüber, dass er die Flughöhe verlasse und beabsichtige auf 2 000 ft AMSL zu sinken. Der Fluglotse bestätigte dies mit der Übermittlung des Luftdruckes (QNH) von 1 019 hPa. Der Luftfahrzeugführer informierte um 06:35:08 UTC den Fluglotsen, dass er in 3 000 ft AMSL bleibe, denn hier sei die Sicht okay. Dieser Kontakt mit dem Luftfahrzeugführer wurde um 06:35:13 UTC durch den Lotsen bestätigt.

Ab 06:39:15 UTC wurde der Pilot mehrmals gerufen, aber es kam keine Antwort.

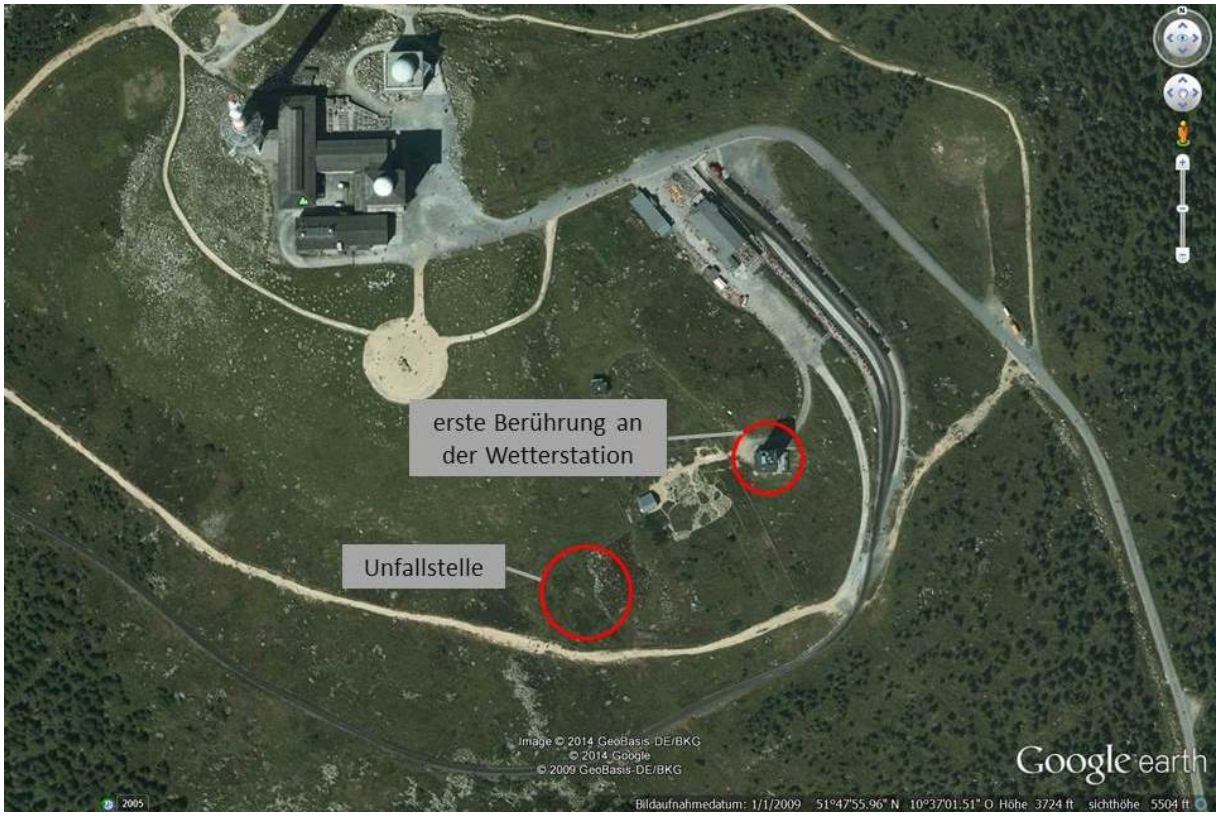
[1] Alle angegebenen Zeiten, soweit nicht anders bezeichnet, entsprechen Ortszeit.




Flugweg laut Radaraufzeichnung Quelle: Flugsicherungsunternehmen/BFU

Die Auswertung der Radarspur ergab, dass das Luftfahrzeug ab 06:29:10 UTC die bis dahin eingehaltene Reiseflughöhe von konstant 4 100 ft AMSL verließ, bis auf 2 775 ft AMSL sank und diese Höhe um 06:33:21 UTC erreichte. Im weiteren Flugverlauf begann das Luftfahrzeug um 06:35:31 UTC, ca. eine Minute nach dem letzten Funkkontakt mit Bremen, wieder zu steigen.

Um 06:36:58 UTC kollidierte das Luftfahrzeug mit der rechten Tragfläche mit Messeinrichtungen auf dem Dach der Brocken-Wetterstation, prallte auf den Boden und brannte vollständig aus. Die zwei Insassen wurden tödlich verletzt.




Unfallstelle Google Earth™-Kartenservice, BFU

## Angaben zu Personen

Der 38-jährige Luftfahrzeugführer war seit dem 27.08.2013 Inhaber einer EU-Pilotenlizenz gemäß Teil-FCL, ausgestellt nach den Richtlinien der ICAO. Er besaß die Berechtigung als verantwortlicher Pilot auf einmotorigen Landflugzeugen (SEP land), gültig bis 27.08.2015. Er war Inhaber eines Beschränkt gültigen Sprechfunkzeugnisses für den Flugfunk (BZF II). Sein flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 war bis 26.08.2016 gültig.

Die Ausbildung zum Privatflugzeugführer wurde nach knapp zwei Jahren im August 2013 abgeschlossen. Nach seiner praktischen Prüfung am 09.08.2013 hatte er laut Luftfahrerakte eine Gesamtflugerfahrung von 47:14 Stunden. Seine weitere Flugerfahrung betrug ca. sechs Stunden.

## Angaben zum Luftfahrzeug

Das Flugzeug Cessna 182 Q ist ein 4-sitziger, einmotoriger, abgestrebter Schulterdecker in Ganzmetallbauweise mit festem Haupt- und Bugfahrwerk. Es war mit ei-

nem 6-Zylinder-Continental-O-470-U-Triebwerk mit 172 kW (230 PS) Leistung und einem verstellbaren Zweiblatt-Propeller ausgerüstet.

Das 1980 gebaute Flugzeug war in Deutschland zum Verkehr zugelassen und wurde privat betrieben.

Laut Wägebericht vom 08.10.2010 betrug die Leermasse 838 kg bei einer max. Abflugmasse von 1 338 kg. Die letzte Prüfung der Lufttüchtigkeit in Zusammenhang mit einer 200-Stunden-Kontrolle erfolgte am 15.11.2013. Die Gesamtbetriebszeit war zu diesem Zeitpunkt mit 2 933:16 Stunden bei 4 211 Starts und Landungen dokumentiert.

Die Avionik des Luftfahrzeuges wurde von Herbst 2013 bis März 2014 auf ein Glascockpit umgerüstet. Laut Prüfbericht der elektronischen Ausrüstung vom 04.03.2014 verfügte das Luftfahrzeug über eine Flugsicherungsausrüstung für Flüge nach Instrumentenflugregeln (IFR). In dem Luftfahrzeug war ein 2-Achs-Autopilot eingebaut.

Blick ins Cockpit des umgerüsteten Luftfahrzeuges Foto: Avionik East

# Meteorologische Informationen

## Flugwetterübersicht

Die vom Deutschen Wetterdienst (DWD) herausgegebene Flugwetterübersicht des Bereiches Nord vom 11.04.2014, 06:00 UTC bis 18:00 UTC lautete:

Die wenig wetteraktive Warmfront eines Tiefs mit Kern über dem Nordmeer liegt anfangs im Osten des Vorhersagebereiches und zieht allmählich nach Polen ab.

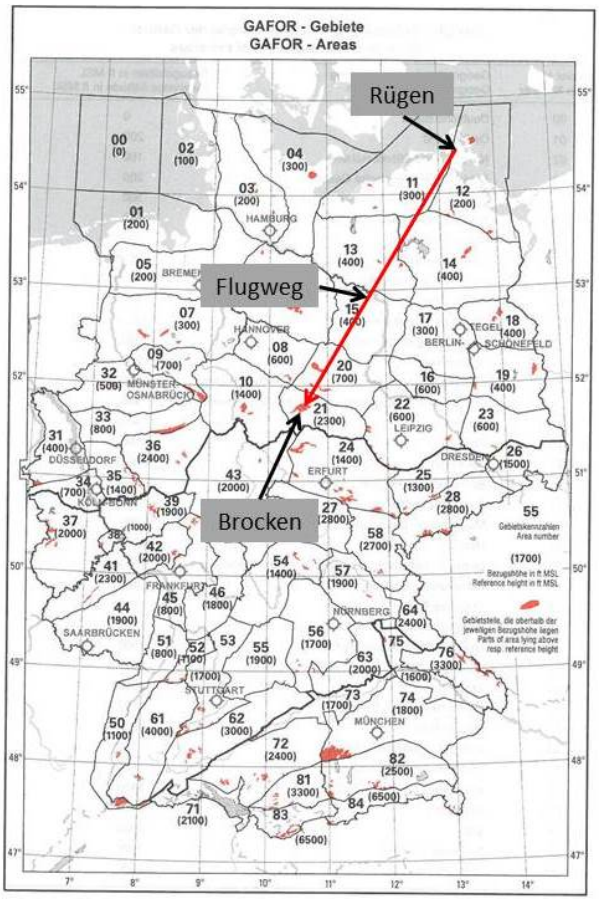
Wettergeschehen für die Vorhersagebereiche GAFOR-Gebiete 00 bis 23.

In weiten Teilen des Vorhersagegebietes zeigt sich 3/8-7/8 Stratocumulus-Bewölkung (SCT / BKN SC) mit Untergrenzen zwischen 2 500 und 3 500 ft AMSL sowie Obergrenzen zwischen FL 060 und FL 080. Darüber tritt insbesondere in der Osthälfte und in der Mitte 3/8–7/8 Altocumulus-Bewölkung (SCT/BKN AC) zwischen FL 080 und FL 140 auf. In Schleswig-Holstein und entlang der Oder hat sich unter der Stratocumulus-Bewölkung eine 5/8–8/8 Stratus-Bewölkung (BKN/OVC ST) mit Basis zwischen 200 und 600 ft AGL und Obergrenzen zwischen 1 500 und 2 000 ft AMSL ausgebildet, die sich im Vormittagsverlauf allmählich auflöst. In Niedersachsen, Sachsen-Anhalt und in Brandenburg kann es örtlich leichten Regen oder Sprühregen geben, auch dort können 3/8–7/8 Stratus-Bewölkung (SCT/BKN ST) mit Basis um 1 000 ft AGL auftreten.

| | | |
|---|---|---|
| Höhenwind: | 1 500 ft AMSL 190/ 5 kt | 08 °C |
| | 2 000 ft AMSL 190/5 kt | 07 °C |
| | 3 000 ft AMSL 190/5 kt | 04 °C |
| | 5 000 ft AMSL 330/5 kt | 00 °C |

Aktueller Luftdruck (QNH): 1 019 hPa

Nullgradgrenze: 4 500 ft AMSL – FL 055 und mäßige Vereisung oberhalb dieser Grenze.




GAFOR Gebiete Quelle: DWD / BFU

*Vorhersagezeitraum 08:00 – 10:00 UTC für die GAFOR-Gebiete:*

*11 (Mecklenburgisches Tiefland)*
*Wolkenuntergrenze* > 2 000 ft
Sicht am Boden 8 – 10 km

*13 (westliche Mecklenburgische Seenplatte Prignitz*
*Wolkenuntergrenze* > 2 000 ft
Sicht am Boden 8 – 10 km

*15 (Altmark)*
*Wolkenuntergrenze* > 2 000 ft
Sicht am Boden 5 – 8 km

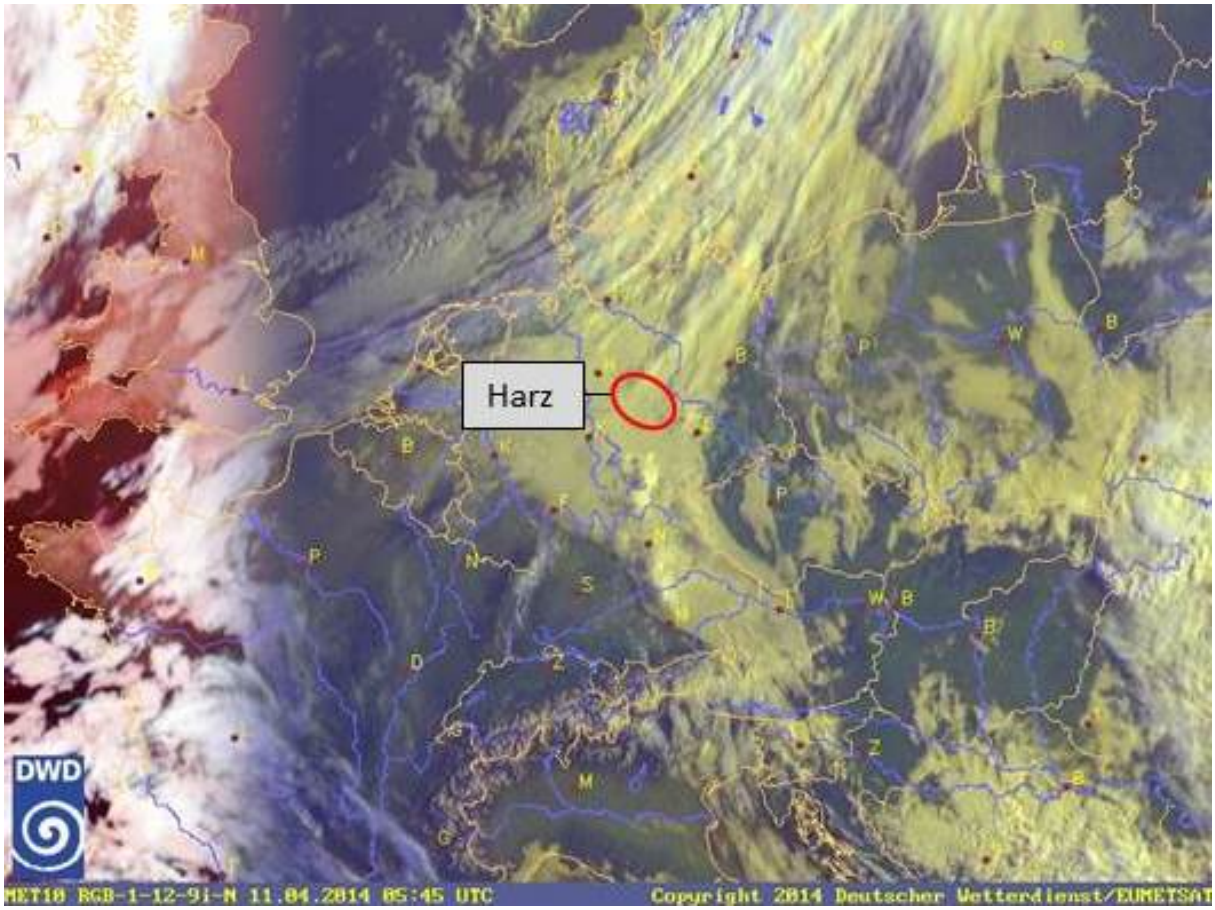
*20 (Magdeburger Börde, nördliches Harzvorland)*
*Wolkenuntergrenze* > 2 000 ft
Sicht am Boden 5 – 8 km

*21 (Harz)*
*Wolkenuntergrenze* 500 – 1 000 ft
Sicht am Boden 1,5 - 5 km

Laut Information des DWD wurde dort vom Piloten keine individuelle Flugwetterberatung eingeholt. Inwieweit ein Selfbriefing über PcMet erfolgte, konnte nicht nachvollzogen werden.

## Wetterbedingungen zur Unfallzeit

Der Aussage eines Wetterdiensttechnikers nach herrschte zur Unfallzeit auf dem Brocken Nebel mit Sichtweiten von ca. 20 m. Das hochaufgelöste Satellitenbild von 07:45 Uhr zeigt kompakte, tiefe Bewölkung westlich einer Linie Eberswalde-Berlin-Leipzig. Östlich davon herrschte aufgelockerte Bewölkung vor. Die Unfallstelle am Brocken lag im Bereich dieser starken, tiefen Bewölkung. Bei einer Bodentemperatur am Brocken von 3 Grad Celsius befand sich die Nullgradgrenze in 5 300 ft.




Satellitenbild Quelle: DWD

## Funkverkehr

Die Umschrift des Sprechfunkverkehrs mit Bremen Information lag der BFU zur Auswertung vor.

## Flugdatenaufzeichnung

Das Luftfahrzeug war nicht mit einem Flugdatenschreiber (FDR) oder einem Cockpit Voice Recorder (CVR) ausgestattet. Keiner der beiden Recorder war durch entsprechende luftrechtliche Regelungen gefordert. Die Aufzeichnung der Radardaten lag der BFU zur Auswertung vor.

## Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Endlage des Luftfahrzeuges befand sich auf einer Höhe von ca. 3 700 ft AMSL und ca. 125 m südwestlich der Brocken-Wetterstation im abschüssigen Gelände des Brockengartens. Die ersten Berührungsspuren waren an den Messeinrichtungen auf

dem Dach der ca. 27 m hohen Wetterstation sichtbar. Die Messeinrichtungen selbst befanden sich in einer Höhe von ca. 3 788 ft AMSL. Darin hing das rechte Querruder des Flugzeuges. Das ca. 1 m lange rechte Tragflächenaußenstück lag auf dem Dach der Wetterstation. Kleine Teile der hinteren Kabinenverglasung lagen in unmittelbarer Umgebung der Wetterstation auf dem Boden.

Die Verteilung der Trümmerteile sowie die Beschädigungen, u.a. an der Nasenkante der linken Tragfläche, deuten darauf hin, dass das Luftfahrzeug in einem steilen Winkel am Boden aufschlug.

Unfallstelle Foto: BFU

Die rechte Tür war aus dem Rumpf gerissen und lag ca. 8 m in Aufschlagrichtung vom Hauptwrack entfernt.

Das Triebwerk mit dem zertrümmerten Luftschraubenspinner steckte in Rückenlage in einem Winkel von ca. 30 Grad und ca. 0,5 m tief im Erdreich. Reste des durch Brandeinwirkung zerstörten Hecks waren zu erkennen. Die Steuerung war in diesem Bereich mit den Umlenkhebeln schlüssig verbunden. Das linke Hauptfahrwerk war durch Brandeinwirkung vollständig aus dem Flugzeugverband gelöst. Das zerstörte Instrumentenbrett mit den eingebauten Geräten lag im Bereich des Triebwerks und zeigte Spuren und Verschmelzungen durch Hitzeeinwirkung.

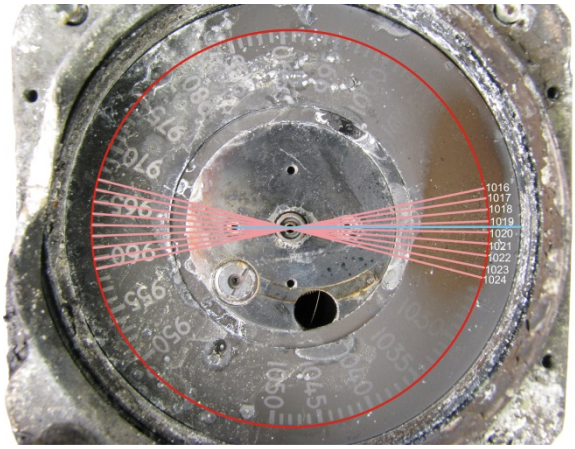
Ein großer Teil des Bordbuches war durch Brandeinwirkung zerstört.

## Brand

Bis auf abgerissene Teile der rechten Tragfläche, ein Teil der linken Tragfläche und die linke Tür brannte das Luftfahrzeug vollständig aus.

## Zusätzliche Informationen

Der Höhenmesser wurde aus dem Wrack geborgen und die Druckeinstellung im Seitenfester des Gerätes sichtbar gemacht.




Höhenmesser

Fotos (2): BFU

Am Höhenmesser war ein Bezugsdruck von 1 019 hPa eingestellt.

Untersuchungsführer: Holger Röstel

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 - FlUUG) 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: | 29. April 2014 |
| Ort: | Lübeck |
| Luftfahrzeug: | Flugzeug |
| Hersteller / Muster: | Eigenbau / Europa XS Monowheel |
| Personenschaden: | eine Person tödlich verletzt,<br>eine Person schwer verletzt |
| Sachschaden: | Luftfahrzeug zerstört |
| Drittschaden: | Flurschaden |
| Informationsquelle: | Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU |
| Aktenzeichen: | BFU 3X032-14 |
| Veröffentlicht: | September 2014 |

## Sachverhalt

### Ereignisse und Flugverlauf

Am 29.04.2014 um 11:32 Uhr[1] kam es im Bereich des Flughafens Lübeck (EDHL) zum Absturz eines Selbstbauflugzeuges Europa XS Monowheel. Es war der dritte Flug, der im Rahmen eines Erprobungsprogrammes durchgeführt werden sollte. An Bord befanden sich der Erbauer des Flugzeuges und der Flugerprobungspilot. Nach Angaben des Fluglotsen war geplant, in Flugplatznähe zunächst auf 5 000 ft AMSL zu steigen und eine Kalibrierung des Fahrtmessers vorzunehmen. Von der Flugver-

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

kehrskontrollstelle wurde die Besatzung am Rollhalteort Alpha gefragt, ob sie nach dem Start auf der Bahn 07 gleich auf Kurs 130 Grad ausfliegen wolle. Die Besatzung antwortete darauf um 09:27:35 UTC: „Ne, wir woll´n erst mal sicher hoch, das heißt wir steigen mit möglichst maximaler Leistung, und äh … so dass wir, falls wir Störung haben, innerhalb des Platzes noch umkehren können [ ].“

Der Start verlief bis auf eine Höhe von ca. 50 Meter über der Startbahn 07 normal. Dort beschrieb das Flugzeug eine Rechtskurve und stürzte ohne weiteren Funkkontakt südlich des Flughafenzaunes ab. Zeugen, die den letzten Teil des Fluges beobachtet hatten, gaben an, dass sich das Flugzeug in einer „Messerfluglage“ befunden haben soll und die Nase des Flugzeuges stark nach unten geneigt gewesen sei.

Das Flugzeug prallte auf ein Wiesengelände auf. Der rechts sitzende Flugerprobungspilot wurde tödlich verletzt. Der links sitzende Erbauer des Flugzeuges wurde schwer verletzt.

Der schwer verletzte Pilot gab gegenüber der BFU an, keine Erinnerung an den Unfallflug zu haben.

# Angaben zu Personen

## Luftfahrzeugführer auf dem linken Sitz

Der 77-jährige Flugzeugführer besaß eine Pilotenlizenz der Europäischen Union LAPL(A), ausgestellt am 04.03.2014.

Die Rechte beinhalteten ohne Befristung den Sprechfunk in deutscher Sprache für Flüge nach Sichtflugregeln mit der Einschränkung, eine Brille zu tragen (VML) und folgende Muster- bzw. Klassenberechtigungen: SEP (land), PIC, SP ops, unbefristet. Außerdem besaß er eine Pilotenlizenz LAPL(S).

Sein flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis LAPL war mit der Einschränkung VML bis zum 15.03.2016 gültig.

Seine Gesamtflugerfahrung auf Motorflugzeugen betrug 203 Stunden.

Innerhalb der letzten 90 Tage vor dem Unfall konnten sieben Flugstunden auf Motorflugzeugen nachgewiesen werden.

Am Unfalltag hatte er seinen insgesamt dritten Start mit einer Europa. Die anderen beiden Starts und Landungen auf diesem Flugzeugmuster erfolgten im Oktober und November 2013. Nach Angaben des Piloten wurden diese Flüge von dem rechts sitzenden Erprobungspiloten durchgeführt.

### Luftfahrzeugführer auf dem rechten Sitz

Der 73-jährige Luftfahrzeugführer besaß eine Pilotenlizenz der Europäischen Union PPL(A), erteilt gemäß Teil FCL, ausgestellt am 04.12.2013.

Die Rechte beinhalteten den Sprechfunk in deutscher und englischer Sprache für Flüge nach Sicht- oder Instrumentenflugregeln und folgende Muster- bzw. Klassenberechtigungen:

- SEP (land), PIC, gültig bis 30.11.2015, IR, gültig bis 30.11.2014
- TMG, PIC, gültig bis 15.11.2014
- Aerobatic, ST (A), BT(A), unbefristet
- FI(A); PPL, SE SP, TMG, night, gültig bis 31.12.2016

Sein flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 war ohne Auflagen bis zum 05.11.2014 gültig.

Bei seiner letzten flugmedizinischen Untersuchung gab er eine Flugerfahrung von 8 000 Stunden an. Ein Flugbuch lag der BFU nicht vor.

## Angaben zum Luftfahrzeug

Bei der zweisitzigen Europa XS Monowheel handelt es sich um ein Selbstbauflugzeug mit einem einzelnen, einziehbaren zentralen Hauptrad in der Rumpfmitte und einziehbaren Stützrädern an den Tragflächen.

Das Flugzeug besaß eine vorläufige Verkehrszulassung (VVZ) und befand sich in der Flugerprobung.

## Meteorologische Informationen

Zum Zeitpunkt des Unfalles herrschten Sichtflugwetterbedingungen (VMC). Gemäß der Routinemeldung (METAR) von 09:20 UTC betrug die Sicht mehr als 10 km und der Wind kam aus 090° mit 6 kt. Die Lufttemperatur betrug am Flugplatz 18 Grad Celsius und der Luftdruck (QNH) lag bei 1 013 hPa.

## Navigationshilfen

An Bord des Flugzeuges befanden sich zwei GPS-Geräte, deren Daten durch die BFU ausgelesen werden konnten.

## Funkverkehr

Der Funkverkehr wurde aufgezeichnet und stand der BFU zur Verfügung.

## Angaben zum Flugplatz

Der Verkehrsflughafen Lübeck (EDHL) liegt südlich der Stadt Lübeck. Der Flughafen verfügt über eine Asphaltbahn mit 2 102 m Länge und 60 m Breite in der Ausrichtung 070°/250° (07/25). Die verfügbare Startlaufstrecke (TORA) beträgt in beiden Richtungen 2 102 m.

## Flugdatenaufzeichnung

Nach Angaben des Flugsicherungsunternehmens konnte der Flugweg des Luftfahrzeuges aufgrund der geringen Höhe vom Radar nicht erfasst werden.

## Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Das Flugzeugwrack befand sich ca. 31 Meter südwestlich der südlichen Begrenzung des Flughafenzaunes und etwa 175 m von der Mittellinie der Start- und Landebahn entfernt. Die Spuren der ersten Bodenberührung befanden sich in einer Entfernung von 42 Metern zum Flugzeugwrack. Die größte Bodenspur begann in einer Entfernung von 38,5 Metern. Sie war an der breitesten Stelle ca. 1,4 Meter breit und erstreckte sich über eine Länge von 7,4 Meter. Im Bereich dieser Spur befanden sich zwei der drei Propellerblätter. Die Bodenspuren verliefen in einer Richtung von ca. 255 Grad. Der Rumpf war in Richtung 322 Grad ausgerichtet. Beide Tragflächen, das Höhenleitwerk und das Seitenleitwerk waren mit dem Rumpf verbunden. Die Höhenrudertrimmung war beidseitig nicht angeschlossen. Das Pendelhöhenruder war frei beweglich und nicht mit dem Steuergestänge verbunden. Das Höhenrudergestänge im Rumpf war gebrochen. Beide Landeklappen waren eingefahren. Auf der Rumpfunterseite waren die Landeklappenbefestigungen nach rechts verbogen. Unterhalb der rechten Tragfläche waren nur wenige Spuren vom Erdboden sichtbar. Unterhalb der linken Tragfläche hatte sich Gras im Querruder und in den Wartungsklappen verfangen. Das Glas des linken Positionslichtes war zerstört, die Leuchtmittel waren äußerlich unbeschädigt. Das rechte Querruder war nach unten ausgeschlagen und war in die Landeklappe gedrückt und fixiert. Das linke Querruder war nach oben ausgeschlagen und konnte bewegt werden.

Der Rumpf war auf der Unterseite auf einer Länge von ca. zwei Metern aufgerissen. Ein weiterer Riss verlief hinter der rechten Tragfläche von der Rumpfunterseite bis auf die Rumpfoberseite.

Beide Piloten waren laut Aussagen der Rettungskräfte angeschnallt. Die Schultergurte wurden zur Rettung der beiden Piloten zerschnitten.

Der Rotax-Motor war äußerlich wenig beschädigt. In beiden Vergasern war Kraftstoff vorhanden und in den Kraftstofffiltern waren keine Verunreinigungen erkennbar.

Die Zündkerzen waren kaum verfärbt. Bis auf die Zündkerze des Zylinders Nr. 4 waren alle Zündkerzen trocken. Die Kraftstoffleitungen und Filter hinter der elektrischen Kraftstoffpumpe waren mit Kraftstoff gefüllt.

Die Luftfilter wiesen keine Verschmutzungen auf. Die Flugzeugbatterie und der Batteriehalter lagen getrennt voneinander neben dem Flugzeug. Ein Lithium-Ionen-Akkumulator war zusätzlich zur Flugzeugbatterie angeschlossen und befand sich auf dem Motor. In den Ausgleichs- und Überlaufgefäßen der Wasserkühlung war Kühlflüssigkeit. Der Wasserkühler lag unterhalb des Motors. Bei der Bergung trat Kühlflüssigkeit aus.

Der Ölvorratsbehälter war aus der Halterung gerissen und lag auf der rechten Seite des Motors. Die Ölansaugleitung war aus dem Ölbehälter herausgerissen.

Der Deckel des Öltanks lag auf dem Propellergetriebe. Bis auf einen Abdruck in der Mitte war der Deckel unbeschädigt. Der Ölmessstab lag auf der linken Seite des Triebwerkes.

Am Magnetstopfen des Propellergetriebes wurden Metallspäne festgestellt. Der längste Span war ca. 3 mm groß.

Alle drei Holzpropellerblätter waren abgebrochen. Der Propellerspinner war teilweise eingedrückt.

Untersuchungsführer: Michael Pfefferl

Untersuchung vor Ort: Michael Schell

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 - FlUUG) 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 | 09.09.2012 | Backnang-Heiningen | Robin / DR400-180R | 3X134-12 | September 2014 |
| 2 | 23.04.2014 | Leutkirch | P.P.H.U. Ekolot / KR030 Topaz | 3X028-14 | September 2014 |
| 3 | 02.04.2014 | Norderney, nahe | Cessna Aircraft Company / Cessna 172 N | 3X016-14 | September 2014 |
| 4 | 16.06.2014 | Erbach | Grob / G 103 | 3X058-14 | August 2014 |
| 5 | 31.05.2014 | Wagenbühl | Schleicher / ASW-28-18E | 3X047-14 | August 2014 |
| 6 | 30.11.2012 | Recklinghausen | TL Ultralight / TL 3000 Sirius | 3X162-12 | August 2014 |
| 7 | 30.03.2014 | Ebern-Sendelbach, Sonderlandeplatz | Trixy Aviation / G 4-2 R | 3X011-14 | August 2014 |
| 8 | 30.03.2014 | Nürnberg, Kontrollzone | AVRO / RJ100 & FKL / FK9 ELA | 5X001-14 | August 2014 |
| 9 | 18.11.2012 | Biberach a. d. Riß | Costuzioni aeronautiche Technam / P2006T | 3X159-12 | Juni 2014 |
| 10 | 04.02.2014 | Langenfeld, nahe | Hélicoptère Guimbal / Cabri G2 | 3X003-14 | Juni 2014 |