

Bulletin

Unfälle und Störungen
beim Betrieb
ziviler Luftfahrzeuge

November 2015



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 November 2015.....	7
Teil 2 : Zwischenberichte	11
Teil 3 : Neu veröffentlichte Untersuchungsberichte	19

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 § 7 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 November 2015

Flugzeuge MTOM über 5,7 t

16.11.2015 : Unfall mit schwer Verletzten mit Airbus Industries A330-223 in Varadero, Cuba AZ: BFU15-1625-2X

Flugzeuge MTOM zwischen 2,0 und 5,7 t

06.11.2015 : Schwere Störung ohne Verletzte mit PILATUS BRITTEN-NORMAN LTD - BN-2B in Harle AZ: BFU15-1544-7X

19.11.2015 : Schwere Störung ohne Verletzte mit PIPER - PA-31T CHEYENNE in Straubing AZ: BFU15-1600-GX

Flugzeuge MTOM unter 2,0 t

18.11.2015 : Unfall ohne Verletzte mit EXTRA - 300 in Bex, Switzerland AZ: BFU15-1603-DX

25.11.2015 : Unfall mit tödlich Verletzten mit PIPER - PA-28R in Lindewitt AZ: BFU15-1628-3X

Ultraleichtflugzeuge und Tragschrauber

03.11.2015 : Unfall mit tödlich Verletzten mit FLIGHT DESIGN GMBH - CT in New York, south of Queens, United States AZ: BFU15-1543-DX

07.11.2015 : Unfall ohne Verletzte mit Kiebitz Stemk in Maka de Montcal, Spain AZ: BFU15-1564-4x

08.11.2015 : Unfall mit tödlich Verletzten mit Breezer Aircraft - Breezer in Maria Rojach, Austria AZ: BFU15-1551-4X

Hubschrauber

05.11.2015 : Unfall ohne Verletzte mit EUROCOPTER GERMANY - EC 135 in West Mifflin, United States AZ: BFU15-1621-DX

07.11.2015 : Unfall mit tödlich Verletzten mit EUROCOPTER GERMANY - EC 135 in North of Sydney, Australia AZ: BFU15-1556-DX

19.11.2015 : Unfall ohne Verletzte mit EUROCOPTER GERMANY - EC 135 in Apple Valley (CA), United States AZ: BFU15-1626-DX

Segelflugzeuge und Motorsegler

28.11.2015 : Unfall mit leicht Verletzten mit GROB FLUGZEUGBAU - G-102 ASTIR 77 CS in Towrang, Australia AZ: BFU15-1749-DX

Freiballone

Ereignisse chronologisch

Ereignis:	Unfall mit tödlich Verletzten	Datum, Uhrzeit:	03.11.2015, 19:33:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	New York, south of Queens, United States	Schaden am LFZ:	Zerstört		
Quelle:	Untersuchung durch ausländische Behörde	Aktenzeichen:	BFU15-1543-DX		
<p>Das Flugzeug stürzte in den Atlantischen Ozean. Für den Herstellerstaat des Luftfahrzeuges unterstützt die BFU entsprechend ICAO Annex 13 die untersuchende Behörde.</p>					
Luftfahrzeug:	Ultraleichtflugzeug	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	FLIGHT DESIGN GMBH - CT	Besatzung	1	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Überlandflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	-	-	-
Ereignis:	Unfall ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	05.11.2015, Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	West Mifflin, United States	Schaden am LFZ:	Schwer beschädigt		
Quelle:	Untersuchung durch ausländische Behörde	Aktenzeichen:	BFU15-1621-DX		
<p>Beim Start kollidierte eine nicht korrekt befestigte Abdeckung eines Löschwagens mit dem Rotor und dem Heckrotor. Der Helikopter drehte sich um 180° und wurde vom Piloten hart gelandet. Dabei wurde der Helikopter stark beschädigt. Für den Herstellerstaat des Hubschraubers unterstützt die BFU entsprechend ICAO Annex 13 die untersuchende Behörde.</p>					
Luftfahrzeug:	Hubschrauber 2.251 bis 5.700 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	EUROCOPTER GERMANY - EC 135	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Kommerzielle Luftfahrt - Sonstiger Flug - Rettungsflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	-	-	-
Ereignis:	Schwere Störung ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	06.11.2015, 18:30:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Harle	Schaden am LFZ:	Leicht beschädigt		
Quelle:	Keine Untersuchung durch die BFU	Aktenzeichen:	BFU15-1544-7X		
<p>Bei der Landung kam das Luftfahrzeug zu kurz und setzte ca. 20 cm vor der Landebahn auf. Dabei wurde die Fahrwerksverkleidung am linken Hauptfahrwerk gestauch.</p>					
Luftfahrzeug:	Flugzeug 2.251 bis 5.700 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	PILATUS BRITTEN-NORMAN LTD - BN-2B	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Kommerzielle Luftfahrt - Linienflug - Inlandsflug - Passagierflug (Inland)	Passagiere	0	0	0
		Andere	-	-	-
Ereignis:	Unfall mit tödlich Verletzten	Datum, Uhrzeit:	07.11.2015, 17:30:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	North of Sydney, Australia	Schaden am LFZ:	Schwer beschädigt		
Quelle:	Untersuchung durch ausländische Behörde	Aktenzeichen:	BFU15-1556-DX		
<p>Während des Reiseflugs kollidierte der Helikopter mit dem Gelände. Für den Herstellerstaat unterstützt die BFU entsprechend ICAO Anhang 13 die untersuchende Behörde.</p>					
Luftfahrzeug:	Hubschrauber 0 bis 2.250 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	EUROCOPTER GERMANY - EC 135	Besatzung	1	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Unbekannt	Passagiere	2	0	0
		Andere	-	-	-

Ereignis:	Unfall ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	07.11.2015, 17:30:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Maka de Montcal, Spain	Schaden am LFZ:	Schwer beschädigt		
Quelle:	Untersuchung durch ausländische Behörde	Aktenzeichen:	BFU15-1564-4x		
<p>Das Ultraleichtflugzeug berührte ein Telefonkabel und stürzte danach ab. Für den Herstellerstaat des Luftfahrzeuges unterstützt die BFU entsprechend ICAO Annex 13 die untersuchende Behörde.</p>					
Luftfahrzeug:	Ultraleichtflugzeug	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	Kiebitz Sternk	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Überlandflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	-	-	-
Ereignis:	Unfall mit tödlich Verletzten	Datum, Uhrzeit:	08.11.2015, 11:27:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Maria Rojach, Austria	Schaden am LFZ:	Zerstört		
Quelle:	Keine Untersuchung durch ausländische Behörde	Aktenzeichen:	BFU15-1551-4X		
<p>Bei einem Rundflug stürzte das Luftfahrzeug ab und geriet in Brand.</p>					
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 mit schwer Verletzten	Datum, Uhrzeit:	16.11.2015, 16:30:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Varadero, Cuba	Schaden am LFZ:	Ohne Beschädigung		
Quelle:	Keine Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU	Aktenzeichen:	BFU15-1625-2X		
<p>Im Anfangsanflug auf den Flughafen Varadero (Kuba) kam es in FL 210 zu starken Turbulenzen. Dabei wurden zwei Mitglieder der Kabinenbesatzung verletzt.</p>					
Luftfahrzeug:	Flugzeug 27.001 bis 272.000 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	Airbus Industries A330-223	Besatzung	0	1	1
Betriebsart:	Kommerzielle Luftfahrt	Passagiere	0	0	0
		Andere	-	-	-
Ereignis:	Unfall ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	18.11.2015, 12:10:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Bex, Switzerland	Schaden am LFZ:	Schwer beschädigt		
Quelle:	Untersuchung durch ausländische Behörde	Aktenzeichen:	BFU15-1603-DX		
<p>Bei Durchstartübungen kam es zum Leistungsverlust am Triebwerk. Die eingeleitete Notlandung endete in einem Graben am Ende der Landebahn. Für den Herstellerstaat des Luftfahrzeugs unterstützt die BFU gemäß ICAO Annex 13 die untersuchende Behörde.</p>					
Luftfahrzeug:	Flugzeug 0 bis 2.250 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	EXTRA – 300	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Ausbildung	Passagiere	0	0	0
		Andere	-	-	-

Ereignis:	Unfall ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	19.11.2015, 11:57:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Apple Valley (CA), United States	Schaden am LFZ:	Schwer beschädigt		
Quelle:	Untersuchung durch ausländische Behörde	Aktenzeichen:	BFU15-1626-DX		
<p>Bei der Landung verding sich eine aufgewirbelte Plane im Heckrotor. Dabei wurde der Helikopter schwer beschädigt. Für den Herstellerstaat des Luftfahrzeugs unterstützt die BFU gemäß ICAO Annex 13 die untersuchende Behörde.</p>					
Luftfahrzeug:	Hubschrauber 2.251 bis 5.700 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	EUROCOPTER GERMANY - EC 135	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Kommerzielle Luftfahrt - Sonstiger Flug - Rettungsflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	-	-	-
Ereignis:	Schwere Störung ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	19.11.2015, 12:07:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Straubing	Schaden am LFZ:	Leicht beschädigt		
Quelle:	Keine Untersuchung durch die BFU	Aktenzeichen:	BFU15-1600-GX		
<p>Das Luftfahrzeug landete ohne ausgefahrenes Fahrwerk. Dabei wurden die Propeller und die Rumpfunterseite leicht beschädigt.</p>					
Luftfahrzeug:	Flugzeug 2.251 bis 5.700 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	PIPER - PA-31T CHEYENNE	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Sonstiger Flug	Passagiere	0	0	0
		Andere	-	-	-
Ereignis:	Unfall mit tödlich Verletzten	Datum, Uhrzeit:	25.11.2015, 09:40:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Lindewitt	Schaden am LFZ:	Zerstört		
Quelle:	Untersuchung durch Beauftragte der BFU	Aktenzeichen:	BFU15-1628-3X		
<p>Das Flugzeug kollidierte im Tiefflug mit einer Baumgruppe.</p>					
Luftfahrzeug:	Flugzeug 0 bis 2.250 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	PIPER - PA-28R	Besatzung	1	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Unbekannt	Passagiere	0	0	0
		Andere	-	-	-
Ereignis:	Unfall mit leicht Verletzten	Datum, Uhrzeit:	28.11.2015, 14:35:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Towrang, Australia	Schaden am LFZ:	Schwer beschädigt		
Quelle:	Untersuchung durch ausländische Behörde	Aktenzeichen:	BFU15-1749-DX		
<p>Im Endanflug kam es zu einem Strömungsabriss und einer harten Landung. Für den Herstellerstaat des Luftfahrzeugs unterstützt die BFU gemäß ICAO Annex 13 die untersuchende Behörde.</p>					
Luftfahrzeug:	Segelflugzeug	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	GROB 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:	Unfall
Datum:	25. November 2015
Ort:	Lindewitt
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Piper Aircraft Corporation / PA 28-180
Personenschaden:	Flugzeugführer tödlich verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittschaden:	Flurschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch Beauftragte der BFU
Aktenzeichen:	BFU-15-1628-3X

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Die Piper PA 28-180 startete um 09:24 Uhr¹ mit einer Person an Bord vom Flugplatz Wyk auf Föhr (EDXY) zu einem Flug nach Sichtflugregeln (VFR) zum Flugplatz Grube (EDHB). Nach einer Flugstrecke von rund 45 km befand sich das Flugzeug gegen 09:35 Uhr im Bereich der Gemarkung Lindewitt.

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



Geplante Flugstrecke und Unfallstelle

Quelle: BFU/ Google Earth™

Nach Aussagen von Zeugen drehte die PA 28-180 mehrere Kreise in Bodennähe bevor sie mit einer Baumgruppe kollidierte und auf dem Boden aufschlug.

Der Luftfahrzeugführer konnte von den Ersthelfern aus dem in Brand geratenen Flugzeug schwer verletzt befreit werden, verstarb aber kurze Zeit später im Krankenhaus.

Das Luftfahrzeug wurde zerstört und brannte aus.

Angaben zu Personen

Der 49-jährige verantwortliche Luftfahrzeugführer war seit dem 07.08.2014 Inhaber einer Lizenz für Privatpiloten (PPL (A)).

In die gemäß Teil FCL nach ICAO-Standards erteilte, unbefristet gültige Lizenz war die Klassenberechtigung für einmotorige Flugzeuge mit Kolbentriebwerk (SEP land), gültig bis 31.08.2016 eingetragen.

Ein aktuelles flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis lag nicht vor, mitgeführte Dokumente wurden durch den Brand vernichtet.

Ein älteres vorliegendes Tauglichkeitszeugnis, Klasse 2 war bis 05.02.2015 datiert.

Ein persönliches Flugbuch mit Angaben zur Gesamtflugzeit stand der BFU nicht zur Verfügung.

Über die Einträge im Bordbuch des Luftfahrzeuges wurde ermittelt, dass der Pilot auf der PA 28-180 über mindestens 66 Stunden Flugzeit mit 143 Starts verfügte. In den letzten 90 Tagen hatte er ca. 18 Stunden auf dem Muster geflogen.

Angaben zum Luftfahrzeug

Die PA 28-180 ist ein Tiefdecker in Metallbauweise des Herstellers Piper Aircraft Corporation. Das viersitzige Flugzeug mit der Werknummer 28-7205318 wurde 1972 in den USA gebaut.

Das Luftfahrzeug verfügte über einen O-360-A4A-Motor des Herstellers Lycoming. Es war in Deutschland zum Verkehr zugelassen und wurde in privater Halterschaft betrieben.

Die Gesamtbetriebszeit betrug 3 502 Stunden. Die letzte Prüfung der Lufttüchtigkeit erfolgte am 17.06.2015, danach war das Luftfahrzeug 6 Stunden betrieben worden.

Meteorologische Informationen

Informationen zur Flugvorbereitung des Piloten mit einem Wetterbriefing lagen nicht vor. Eine individuelle Flugwetterberatung bei einer Luftfahrtberatungszentrale des Deutschen Wetterdienstes (DWD) hatte der Pilot nicht eingeholt.

Nach Angaben des DWD erstreckte sich am 25.11.2015 ein ausgedehnter Höhentrog von der Nordsee bis nach Südfrankreich. Er verlagerte sich langsam ostwärts und im See- und Küstenbereich war hochreichend labil geschichtete Meereskaltluft wirksam.

Auf der Vorderseite des Troges erstreckte sich eine Okklusion von den dänischen Inseln über Sachsen-Anhalt hinweg bis zum Rhonetal. Mit der Okklusion floss bodennah etwas mildere, jedoch sehr feuchte Luft ein. Es wurden verbreitet eingeschränkte Sichten mit tiefer Schichtbewölkung und Niederschlag vorhergesagt.

Der Flugleiter des Flugplatzes Wyk auf Föhr beschrieb die Wetterbedingungen zum Zeitpunkt des Starts als unproblematisch. Die Wolkenuntergrenzen lagen demnach bei ca. 1 500 bis 2 000 ft und die Sicht betrug ca. 20 km. Den Bedeckungsgrad beschrieb er als 3/8 bis 4/8 bei einem Wind aus 340° mit 4 Knoten.

Am Unfallort berichtete ein Zeuge von „katastrophalen Wetterbedingungen“. Ein anderer Zeuge schilderte, wie er aus einer Entfernung von einem Kilometer das Flugzeug deutlich erkennen konnte.

Der ca. 35 km südöstlich vom Unfallort gelegene militärische Flughafen Schleswig veröffentlichte folgende METARs:

METAR ETNS 250820Z 18009KT 0350 R23/0650N FG VV000 04/04 Q1000 RED RED

SPECI ETNS 250844Z 18010KT 0500 R23/0750N FG VV001 04/04 Q1000 RED RED

Die ca. 22 km nordöstlich gelegene Wetterstation der Search and Rescue Leitstelle Glücksburg (SAR) veröffentlichte zur Unfallzeit folgende METARs:

METAR ETGG 250820Z 19010KT 1100 BR BKN005 04/04 Q1000 AMB

METAR ETGG 250920Z 19011KT 1100 BR BKN005 05/04 Q1000 AMB

Funkverkehr

Nach Angaben des Flugsicherungsunternehmens bestand zu keinem Zeitpunkt Kontakt mit dem Fluginformationsservice (FIS) Bremen Info.

Flugdatenaufzeichnung

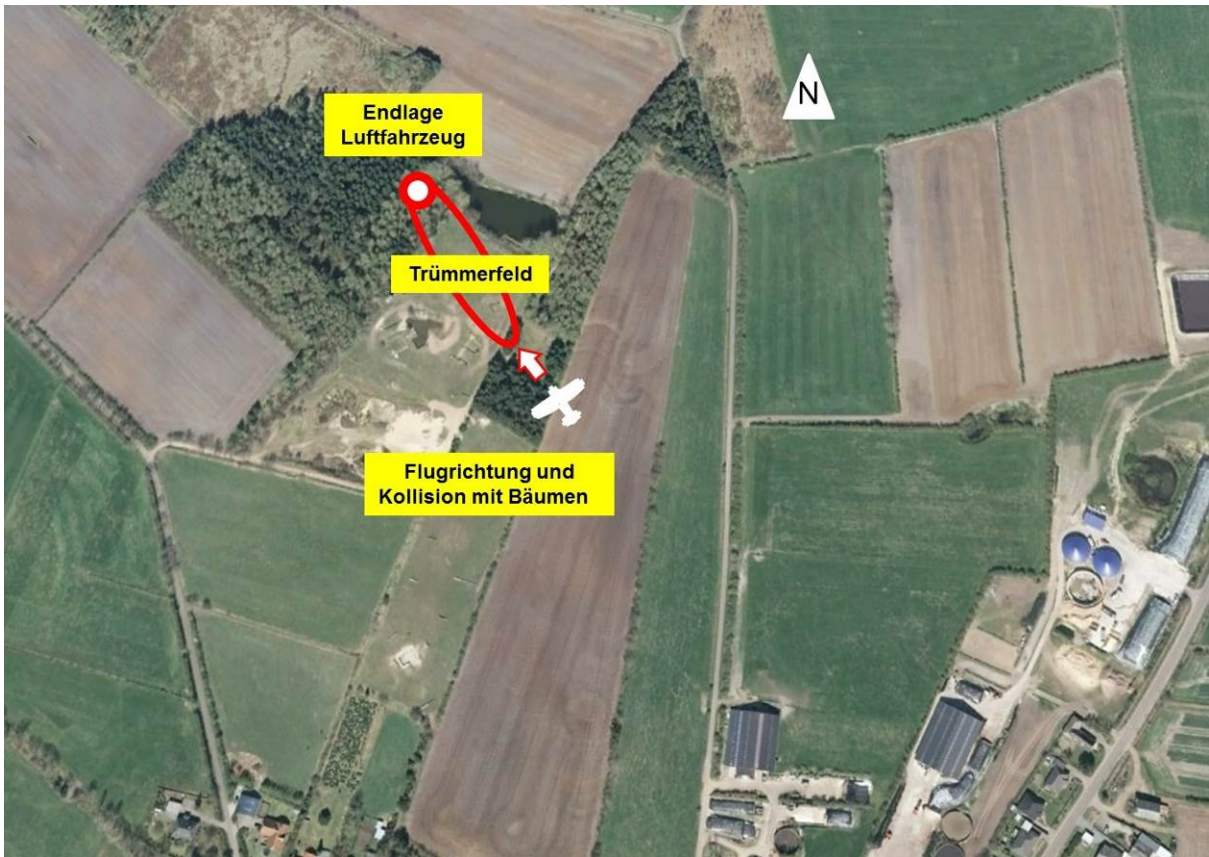
Das Luftfahrzeug war weder mit einem Flugdatenschreiber (FDR) noch mit einem Cockpit Voice Recorder (CVR) ausgestattet. Beide Aufzeichnungsgeräte waren nach den gültigen luftrechtlichen Regelungen nicht gefordert.

Zur Rekonstruktion des Flugweges stand der BFU die Radaraufzeichnung des Flugsicherungsunternehmens zur Verfügung.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich ca. 500 Meter nördlich der Ortschaft Lindewitt, Ortsteil Kleinwiehe auf einem als Reitplatz genutzten Hügel. Der Höhenunterschied zwischen dem Ortsteil Kleinwiehe und der Absturzstelle betrug ca. zehn Meter.

An der östlichen Grenze des Reitplatzes standen ca. 15 Meter hohe Nadelbäume, die in einer Höhe von ca. 13 Meter gekappt bzw. beschädigt waren.



Flugrichtung und Unfallstelle

Quelle: BFU/ Google Earth™

Die Unfallstelle hatte von der ersten Baumberührung bis zur Endlage des Flugzeugrumpfes eine Länge von ca. 180 Meter und war von Südost nach Nordwest (140° - 320°) ausgerichtet.

Der Flugzeugrumpf zeigte mit dem Bug in Richtung 130° .

Das linke Querruder sowie Teile der linken Tragfläche der PA 28-180 befanden sich in den Baumwipfeln.

Auf einer Freifläche, 94 Meter nordwestlich des beschädigten Baumes, wurde die Radverkleidung des linken Hauptfahrwerkes gefunden. Nach weiteren 38 Metern begann eine circa zehn Meter lange und ein Meter breite Einkerbung im Boden.

Am Ende dieser Spur befanden sich neben dem linken Höhenleitwerk, den Resten der linken Tragfläche und Teilen der rechten Tragfläche auch das obere Teil der Flugzeugtür und eine Vielzahl loser Teile aus dem Inneren des Cockpits, u.a. Schwimmweste, Mütze, Warnweste und Kniebrett. Die oberen Teile des Seitenleitwerkes und des Seitenruders wurden ebenfalls an dieser Stelle gefunden.



Unfallstelle (Blick nach Nordwesten)

Foto: Polizei

An den Bäumen befanden sich nur geringe Beschädigungen, die auch räumlich sehr eng begrenzt waren.

Hinter einem Busch- und Baumstreifen befand sich der ausgebrannte, gestauchte Flugzeugrumpf auf einem Wildschutzzaun. Vier Meter hinter dem Flugzeug wurde das untere Segment der Flugzeugtür gefunden.

Der Flugzeugrumpf war im Bereich des Cockpits durch das Feuer zerstört worden.

Feststellungen über die Stellung der Triebwerkbedienhebel und Fluginstrumente waren aufgrund des hohen Zerstörungsgrades nicht möglich.

Das rechte Höhenruder, das Seitenruder sowie das rechte Querruder waren mit dem Steuergestänge und den Steuerseilen im Cockpit verbunden.

Das linke Höhen- und Querruder war aufschlagbedingt nicht mehr mit dem Flugzeug verbunden. Die rechte Landeklappenklappe wurde im eingefahrenen Zustand vorgefunden. Der Landeklappenhebel im Cockpit befand sich in der eingefahrenen Position.

Das Triebwerk war kaum vom Brand beschädigt worden. Ein daumendicker Nadelbaumast wurde im vorderen Teil des Triebwerkes gefunden. Im Vergaser war Kraftstoff vorhanden.



Unfallstelle

Foto: BFU

Eine Verunreinigung des Kraftstoffes mit Wasser wurde nicht festgestellt. Die Zündkerzen wiesen eine rehbraune Farbe auf.

Die unteren Kerzen der Zylinder 1 und 2 waren nass und wiesen Ölrückstände auf.

Beide Propellerblätter waren nach hinten gebogen und hatten Kratzspuren auf der gesamten Länge. Teile des Propellerspinners wurden ca. 15 Meter von dem Flugzeug entfernt gefunden.

An den Flugzeugteilen, die vom Flugzeugrumpf abgerissen worden waren, befanden sich keine Brand- oder Rußspuren.

Brand

Das Luftfahrzeug fing nach dem Aufprall Feuer und brannte aus.

Untersuchungsführer: Klaus-Uwe Fuchs

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 Zivilluffahrt 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	14.06.2013	Neustadt/Aisch	Beech Aircraft Corp. / Beech 33 C	3X049-13	Januar 2016
2	21.05.2013	Beilngries, Flugplatz	Glasflügel / 303 Mosquito	3X040-13	Januar 2016
3	06.09.2010	Berlin-Marzahn	Bell Helicopter Textron / Bell 412 HP	3X155-10	Januar 2016
4	10.04.2009	Schmoldow, am Flugplatz	PZL / PZL 104 "Wilga"	3X020-09	Januar 2016
5	07.06.2015	Pinnow, Sonderlandeplatz	Alexander Schleicher / ASW 19 b	BFU15-0667-3X	Januar 2016
6	18.05.2015	Mönchsheide, Flugplatz	Glaser-Dirks / DG-400	BFU15-0538-3X	Januar 2016
7	13.03.2013	Nürnberg	Embraer / ERJ-170-100 LR	TX001-13	Januar 2016
8	20.07.2014	Melle, Sonderlandeplatz	Robinson Helicopter / R22 Beta	3X073-14	Dezember 2015
9	13.08.2015	Klix	Robin / DR400 & Schleicher / ASH 26E	BFU15-1098-3X	Dezember 2015
10	29.06.2013	Eberswalde-Finow	Moravan / Z 526 AFS-V	CX008-13	Dezember 2015
11	01.03.2010	Stuttgart, nahe	Cessna / Citation 525A	7X001-10	Dezember 2015
12	07.08.2015	Heilbronn	Airbus / A319 & Schempp-Hirth / Ventus-2cM	BFU15-1045-5X	November 2015
13	06.04.2015	Memmingen, nahe	Airbus / A320 & Grob / G102	EX001-15	November 2015
14	13.09.2015	Ohrsleben	Roland Aircraft / Zodiac CH601D	BFU15-1274-3X	November 2015
15	03.08.2015	Schnuckenheide-Repke	Schempp-Hirth / Discus-2T	BFU15-1015-3X	November 2015