

Bulletin

Unfälle und Störungen
beim Betrieb
ziviler Luftfahrzeuge

Februar 2017



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 Februar 2017	7
Teil 2 : Zwischenberichte	11
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 § 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 Februar 2017

Flugzeuge MTOM über 5,7 t

23.02.2017 : Schwere Störung ohne Verletzte mit AIRBUS - A320 in Sao Paulo, Brazil

AZ: BFU17-0264-FX

Flugzeuge MTOM zwischen 2,0 und 5,7 t

09.02.2017 : Unfall ohne Verletzte mit CESSNA - 208 CARAVAN I in Illertissen

AZ: BFU17-0127-3X

Flugzeuge MTOM unter 2,0 t

02.02.2017 : Unfall mit tödlich Verletzten mit DIAMOND - DA 20 EVOLUTION / ECLIPSE in Melle

AZ: BFU17-0115-3X

12.02.2017 : Unfall ohne Verletzte mit CESSNA - 180 SKYWAGON in Paderborn

AZ: BFU17-0129-3X

13.02.2017 : Unfall mit tödlich Verletzten mit S.R.L. Tecnam / P2006T in Cochrane, Canada

AZ: BFU17-0172-DX

16.02.2017 : Unfall ohne Verletzte mit CESSNA - 172 (T-41) in Mengen

AZ: BFU17-0154-3X

Ultraleichtflugzeuge und Tragschrauber

19.02.2017 : Unfall mit schwer Verletzten mit PIPISTREL - VIRUS in Extertal

AZ: BFU17-0147-3X

Hubschrauber

07.02.2017 : Unfall mit leicht Verletzten mit EUROCOPTER GERMANY - EC 135 in Beattyville, United States

AZ: BFU17-0124-DX

16.02.2017 : Unfall ohne Verletzte mit MESSERSCHMITT BOLKOW BLOHM - BO105 in Sao Felix, Brazil

AZ: BFU17-0197-DX

Segelflugzeuge und Motorsegler

25.02.2017 : Unfall ohne Verletzte mit SPORTAVIA-PUTZER - AVION-PLANEUR RF5 in Thiene, Italy

AZ: BFU17-0371-4X

Freiballone

Ereignisse chronologisch

Ereignis:	Unfall mit tödlich Verletzten	Datum, Uhrzeit:	02.02.2017, 12:46:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Melle	Schaden am LFZ:	Zerstört		
Quelle:	Untersuchung durch Beauftragte der BFU	Aktenzeichen:	BFU17-0115-3X		
<p>Laut einem Zeugen sei der Pilot zunächst im Sinkflug auf ca. 20 m Höhe gegangen. Danach sei das Flugzeug bei einem Kurs von ca. 10° im gleichbleibenden Geradeausflug in ca. 20 m Höhe gegen den Stahlgittermast einer Windkraftanlage geprallt. Der Zeuge habe während des ca. 400 m langen Geradeausfluges keine Veränderung der Flugrichtung bzw. der Fluglage wahrnehmen können. Das Triebwerksgeräusch sei permanent konstant gewesen. Zum Zeitpunkt des Unfalls betrug der Sonnenhorizontalwinkel 164,48° und der Sonnenhöhenwinkel 28,36°.</p>					
Luftfahrzeug:	Flugzeug 0 bis 2.250 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	DIAMOND - DA 20 EVOLUTION / ECLIPSE	Besatzung	1	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Lokaler Rundflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	-	-	-
Ereignis:	Unfall mit leicht Verletzten	Datum, Uhrzeit:	07.02.2017, 05:30:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Beattyville, United States	Schaden am LFZ:	Schwer beschädigt		
Quelle:	Untersuchung durch ausländische Behörde	Aktenzeichen:	BFU17-0124-DX		
<p>Bei der Landung auf einem Feld kippte der Helikopter zur Seite. Dabei wurde er 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	1
Betriebsart:	Kommerzielle Luftfahrt - Sonstiger Flug - Rettungsflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	-	-	-
Ereignis:	Unfall ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	09.02.2017, 17:02:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Illertissen	Schaden am LFZ:	Schwer beschädigt		
Quelle:	Untersuchung durch die BFU	Aktenzeichen:	BFU17-0127-3X		
<p>Beim Versuch zu landen brach das rechte Hauptfahrwerk. Nach dem Durchstarten erfolgte dann die Landung ohne Fahrwerk, bei der das Flugzeug an den Tragflächen schwer beschädigt wurde</p>					
Luftfahrzeug:	Flugzeug 2.251 bis 5.700 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	CESSNA - 208 CARAVAN I	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Lokaler Rundflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	-	-	-
Ereignis:	Unfall ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	12.02.2017, 13:39:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Paderborn	Schaden am LFZ:	Schwer beschädigt		
Quelle:	Keine Untersuchung durch BFU	Aktenzeichen:	BFU17-0129-3X		
<p>Während der Landung berührte das Luftfahrzeug mit der linken Tragfläche die Piste.</p>					
Luftfahrzeug:	Flugzeug 0 bis 2.250 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	CESSNA - 180 SKYWAGON	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Sonstiger Flug - Sonstiger Flug	Passagiere	0	0	0
		Andere	-	-	-

Ereignis:	Unfall mit tödlich Verletzten	Datum, Uhrzeit:	13.02.2017, 17:05:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Cochrane, near, Canada	Schaden am LFZ:	Zerstört		
Quelle:	Untersuchung durch ausländische Behörde	Aktenzeichen:	BFU17-0172-DX		
Das Flugzeug wurde in einem Wald aufgefunden.					
Luftfahrzeug:	Flugzeug 0 bis 2.250 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	S.R.L. Tecnam / P2006T	Besatzung	2	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Unbekannt	Passagiere	0	0	0
		Andere	-	-	-
Ereignis:	Unfall ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	16.02.2017, Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Mengen	Schaden am LFZ:	Schwer beschädigt		
Quelle:	Untersuchung durch die BFU	Aktenzeichen:	BFU17-0154-3X		
Bei der Landung setzte das Luftfahrzeug hart mit dem Bugfahrwerk auf.					
Luftfahrzeug:	Flugzeug 0 bis 2.250 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	CESSNA - 172 (T-41)	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Überlandflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	-	-	-
Ereignis:	Unfall ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	16.02.2017, 12:00:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Sao Felix, Brazil	Schaden am LFZ:	Zerstört		
Quelle:	Untersuchung durch ausländische Behörde	Aktenzeichen:	BFU17-0197-DX		
Nach ca. 15 Minuten Flugzeit bemerkte der Pilot Rauch in der Kabine. Nach der Landung brannte der Helikopter aus. Für den Herstellerstaat des Luftfahrzeuges unterstützt die BFU entsprechend ICAO Annex 13 die untersuchende Behörde.					
Luftfahrzeug:	Hubschrauber 2.251 bis 5.700 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	MESSERSCHMITT BOLKOW BLOHM - BO105	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	-	-	-
Ereignis:	Unfall mit schwer Verletzten	Datum, Uhrzeit:	19.02.2017, 17:30:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Extertal	Schaden am LFZ:	Schwer beschädigt		
Quelle:	Untersuchung durch Beauftragte der BFU	Aktenzeichen:	BFU17-0147-3X		
Im Nebel kollidierte das Luftfahrzeug mit einem Hügel. Der Pilot wurde schwer verletzt.					
Luftfahrzeug:	Ultraleichtflugzeug	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	PIPISTREL - VIRUS	Besatzung	0	1	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Überlandflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	-	-	-

Ereignis:	Schwere Störung ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	23.02.2017, 18:48:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Sao Paulo, Brazil	Schaden am LFZ:	Leicht beschädigt		
Quelle:	Untersuchung durch ausländische Behörde	Aktenzeichen:	BFU17-0264-FX		
<p>Beim Startlauf kam es zu einem Triebwerksausfall. Das Flugzeug verließ mit dem rechten Hauptfahrwerk kurzzeitig die Startbahn. Für den Staat, in dem die Triebwerke untersucht werden, unterstützt die BFU gemäß ICAO Annex 13 die untersuchende Behörde.</p>					
Luftfahrzeug:	Flugzeug 27.001 bis 272.000 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	AIRBUS - A320	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Kommerzielle Luftfahrt	Passagiere	0	0	0
		Andere	-	-	-
Ereignis:	Unfall ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	25.02.2017, Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Thiene, Italy	Schaden am LFZ:	Schwer beschädigt		
Quelle:	Untersuchung durch ausländische Behörde	Aktenzeichen:	BFU17-0371-4X		
<p>Während des Rollens kam es zu einem Zusammenstoß mit einem geparkten Luftfahrzeug. Für den Zulassungsstaat des Reisemotorseglers unterstützt die BFU gemäß ICAO Annex 13 die untersuchende Behörde.</p>					
Luftfahrzeug:	Reisemotorsegler	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	SPORTAVIA-PUTZER - AVION-PLANEUR RF5	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:	19. Februar 2017
Ort:	Extertal
Luftfahrzeug:	Ultraleichtflugzeug
Hersteller / Muster:	PIPISTREL d.o.o. Ajdovščina/ Virus SW 80
Personenschaden:	Pilot schwer verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittschaden:	Flurschaden
Aktenzeichen:	BFU17-0147-3X
Veröffentlicht:	Juni 2017

Sachverhalt

Während eines privaten Fluges nach Sichtflugregeln geriet das Ultraleichtflugzeug in Instrumentenwetterbedingungen und prallte in bewaldetem Gelände auf. Der Pilot erlitt schwere Verletzungen, das Luftfahrzeug wurde zerstört.

Ereignisse und Flugverlauf

Nach Angaben des Piloten hatte er am Unfalltag einen Flug mit seinem Ultraleichtflugzeug (UL) vom Flugplatz Hodenhagen zum Flugplatz Gelnhausen und zurück geplant. Vor dem Flug hatte er sich über das Flugwetter informiert. Für den Rückflug

war eine Wetterfront vorhergesagt gewesen, die als „MIKE“ im GAFOR-System klassifiziert war. Der Abflug in Hodenhagen erfolgte um 9:21Uhr¹. Der Hinflug nach Gelnhausen verlief ohne Besonderheiten.

Der Flugleiter in Gelnhausen gab an, dass er mit dem Piloten über das zu erwartende Wetter für den Rückflug gesprochen hatte. Der Pilot entschloss sich, den Rückflug eine Stunde vorzuverlegen, wegen der aufziehenden Front. Der Start nach Hodenhagen erfolgte um 14:50 Uhr.

Um 16:00 Uhr erhielt der Pilot Wetterinformationen vom Flugverkehrslotsen. In Bremen sei eine geschlossene Wolkendecke in 300 Fuß im feuchten Dunst mit einem Trend zu einer starken Bewölkung in 500 Fuß und in Hannover eine starke Bewölkung in 1 000 Fuß. Der Trend für Hannover ginge auf 800 Fuß mit einer Sicht von 4 000 Metern im feuchten Dunst. Um 16:13 Uhr gab der Pilot über Funk an: *„Okay die Sichten sind wirklich grenzwertig hier [...] Naja es geht noch, aber es ist nicht schön.“* Um 16:14 erhielt der Pilot die Information: *„Also Bückeburg hat geschlossene Wolkendecke 900 Fuß da müssten sie vielleicht jetzt schon runter wenn sie da runter wollen.“* Der Pilot antwortete darauf: *„Ja ich bin noch ja nur noch in 1 200 Fuß und äh es ist dunstig also es ist keine richtige Wolkendecke.“* Daraufhin erhielt er die Information durch FIS, dass in Bückeburg eine leichte Bewölkung in 500 Fuß und eine geschlossene Bewölkung in 900 Fuß sei. Der Pilot gab über Funk an, dass es regnen würde, die Sichten grenzwertig seien und er in Rinteln auf dem Flugplatz landen wolle. Um 16:16 Uhr meldete sich der Pilot von der Funkfrequenz ab.

Der Pilot gab an, dass er nahe Bad Driburg durch eine Lücke in der Bewölkung unterhalb der Hauptwolkenuntergrenze gesunken war und dann in niedrige Flughöhe weiterflog. Bei dem Sinkflug traten aufgrund der Außentemperaturen und des hohen Feuchtigkeitsgehaltes der Umgebungsluft Vereisungen auf. Zunächst am Propeller, der durch die Propellerverstellung noch beseitigt werden konnte. Dann vereiste das Pitotrohr, sodass eine Fahrtanzeige nur noch über das GPS vorhanden war. Über die Vereisungsprobleme gab er keine Information an den FIS-Lotsen.

Die Flugsichten seien dabei schlechter geworden, sodass er kaum noch etwas hätte erkennen können. Als Bäume vor ihm auftauchten, versuchte er noch, ihnen auszuweichen. Es kam zur Berührung mit den Bäumen und dem Aufprall auf den Waldboden. Der Pilot konnte sich selbstständig aus dem Wrack befreien.

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

Eine Zeugin fand den Piloten in der Nähe des Wracks und alarmierte die Rettungskräfte.

Angaben zu Personen

Der 62-jährige Pilot war seit dem Jahr 2010 im Besitz eines Luftfahrerscheins für Luftsportgeräteführer. Die Berechtigung für aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge wurde am 18.07.2013 erworben. Die Lizenz mit der Berechtigung für Passagierflüge war bis zum 05.07.2018 gültig. Das medizinische Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 war bis zum 02.07.2018 gültig. Die Gesamtflugerfahrung auf dem Muster betrug 498 Stunden. In den letzten 90 Tagen hatte er 17 Landungen bei ca. 10 Flugstunden mit dem UL unternommen.

Angaben zum Luftfahrzeug

Der Virus ist ein zweisitziges Ultraleichtflugzeug in Kunststoffbauweise. Der Schulterdecker verfügt über ein Bugradfahrwerk.

Hersteller :	Pipistrel d.o.o. Ajdovščina
Muster :	Virus SW 80
Werknummer :	524 SWN 80
Baujahr :	2013
MTOM :	472,5 kg
Betriebsstunden:	498 Stunden
Triebwerk :	Rotax 912 ULS
Werknummer:	6770835
Propeller:	Pipistrel Vario
Rettungsgerät:	GRS 6/473 SD

Das Ultraleichtflugzeug war in Deutschland zum Verkehr zugelassen. Es befand sich im Besitz des Piloten.

Die letzte Jahresnachprüfung fand am 22.05.2016 statt, danach wurde das UL 128 Stunden geflogen.

Das Leergewicht war im Gewichts- und Ausrüstungsverzeichnis vom 20.02.2013 mit 309,5 kg und die Zuladung mit vollem Kraftstofftanks mit 87 kg angegeben.

Die maximale Kraftstoffmenge für das UL beträgt laut Kennblatt 100 Liter, davon sind 2 x 3 Liter nicht ausfliegbar. Laut Flug- und Betriebshandbuch beträgt die max. Flugdauer incl. 10 % Reserve 6,9 Stunden.

Meteorologische Informationen

Laut amtlicher Auskunft des Deutschen Wetterdienstes lag der Nordwesten Deutschlands im Bereich eines Tiefdruckgebietes mit Kern über Skandinavien. Eine Kaltfront erstreckte sich um 15:00 UTC etwa von Brüssel über Hannover sowie Stettin bis zur Ostsee und verlagerte sich langsam südostwärts. Die Flugwettervorhersage für die allgemeine Luftfahrt, GAFOR (General Aviation Forecast), stufte die Wetterbedingungen für den relevanten Bereich am Unfalltag wie folgt ein:

Luftfahrtberatungszentrale (LBZ) Nord, 12:00 UTC:

08 M7 ISOL RADZ, M8 ISOL RADZ, M8 ISOL DZ

09 X ISOL RADZ, X ISOL RADZ, M8 ISOL RADZ

10 M8 ISOL RADZ, X ISOL RADZ, X ISOL RADZ

LBZ Nord, 15:00 UTC:

07 X ISOL RADZ, M8, M8

08 M7 ISOL RADZ, X ISOL DZRA, M8 ISOL DZ

09 X ISOL DZRA, X ISOL DZRA, M8 ISOL DZ

10 M8 ISOL DZRA, X ISOL DZ, X ISOL DZ

Vereisung:

Im Frontbereich mäßig zwischen FL055 und FL160, rückseitig

gebietsweise mäßig zwischen 4000 FT AMSL und FL080. Im nächsten

Warmfrontbereich mäßig zwischen FL080 und FL180

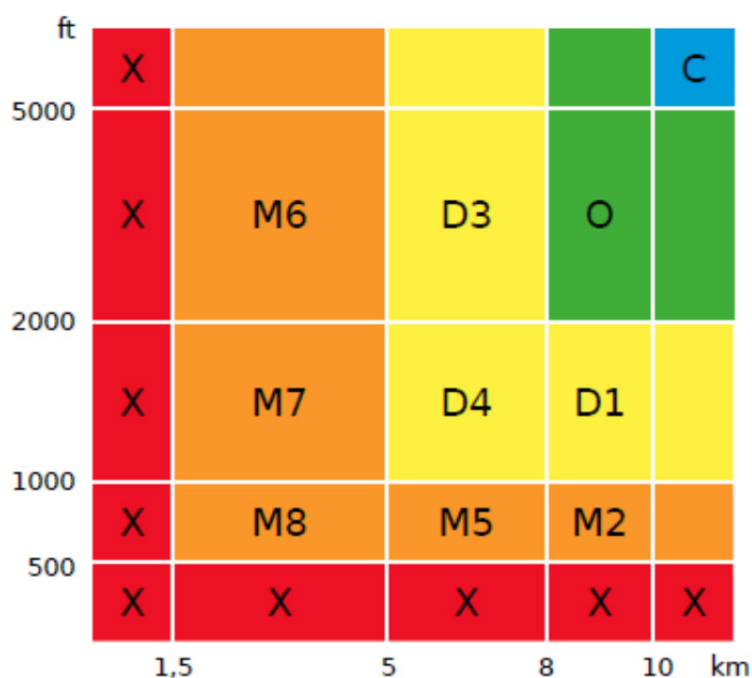
Nullgradgrenze:

Um FL055, rückseitig der Front von Nordwesten her auf 3500-4500 FT

AMSL absinkend. In den Frühstunden im Vorfeld der Warmfront auf FL080

Ansteigend.

Die geplante Flugstrecke verlief durch die GAFOR-Gebiete 43, 10, 09, 08 und 07.



GAFOR-Klassifizierung

Quelle: DWD

Funkverkehr

Es bestand Sprechfunkkontakt zwischen dem Flugzeug und Center Bremen Fluginformationsdienst. Die Gespräche wurden aufgezeichnet und standen der BFU für die Untersuchung zur Verfügung.

Flugdatenaufzeichnung

Der BFU standen Radardaten des Flugsicherungsunternehmens zur Auswertung zur Verfügung.

Das UL war mit einem Dynon FlightDEK-D180 mit den Darstellungen EFIS (Electronic Flight Information System) und EMS (Engine Monitoring System) ausgestattet. Die Daten des Dynon-Systems wurden von der BFU ausgelesen und ausgewertet.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich in ca. 400 m Höhe AMSL und ca. 1 km ost-südöstlich der Burg Sternberg an der Kuppe des Schanzenberges nahe Extertal.

Die erste Hindernisberührung mit einem Baum erfolgte in ca. 10 m über Grund und 41 m vor der Endlage des Wracks. Dabei wurden beide Tragflächen vom Rumpf getrennt. Der Rumpf berührte anschließend noch weitere Bäume in nordöstlicher Richtung. Die Endlage des Rumpfes befand sich in Rückenlage an einem Baum. Bruchstücke der Tragflächen lagen auf den Waldboden und in den Baumästen.

Das Ultraleichtflugzeug war zerstört und das Rettungssystem nicht ausgelöst.



Unfallstelle

Quelle: BFU

Brand

Es entstand kein Brand.

Untersuchungsführer: Knoll

Untersuchung vor Ort: Kühne, Karmbach

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	29.05.2014	Löchgau	Rolladen-Schneider / LS 1f	3X045-14	Mai 2017
2	02.08.2016	Oberschleißheim, Sonderlandeplatz	Agusta / A 109E	BFU16-1082-3X	Mai 2017
3	03.09.2016	Dierdorf-Wienau	Murphy Aircraft / Renegade Spirit	BFU16-1300-3X	April 2017
4	25.02.2016	Bimöhlen, nahe	Airbus Helicopter / EC 135T2+	BFU16-0185-3X	März 2017
5	30.04.2012	Hahnweide	Extra / Extra 300 L	3X030-12	März 2017
6	21.10.2012	Speichersdorf	Mooney / M 20 E	3X152-12	März 2017
7	28.04.2012	Arnstadt-Alkersleben	Moravan / Z 226 "Trener"	3X025-12	März 2017
8	23.07.2012	Leverkusen	Robin / DR 400 RP	3X088-12	März 2017
9	26.08.2011	Adelebsen	3 X Schroeder / fire balloons G	3X135-11 3X136-11 3X137-11	März 2017
10	26.09.2015	Hagen (OT Sandstedt)	Reims Aviation/Cessna F 172M & Piper/PA-28-161	BFU15-1341-3X	März 2017