

Bulletin

Unfälle und Störungen beim Betrieb ziviler Luftfahrzeuge

Januar 2019



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 Januar 2019	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 Schwere Störungen. Angaben können unvollständig und/oder fehlerhaft sein.

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

Im Teil 3 sind die neuesten veröffentlichten Untersuchungsberichte aufgelistet. Diese sind über die BFU erhältlich oder können im Internet unter www.bfu-web.de/Berichte abgerufen werden.

Begriffsbestimmungen

Unfall

Ein Ereignis beim Betrieb eines Luftfahrzeugs vom Beginn des Anbordgehens von Personen mit Flugabsicht bis zu dem Zeitpunkt, zu dem diese Personen das Luftfahrzeug wieder verlassen haben, wenn hierbei:

1. eine Person tödlich oder schwer verletzt worden ist
 - an Bord eines Luftfahrzeugs oder
 - durch unmittelbare Berührung mit dem Luftfahrzeug oder einem seiner Teile, auch wenn sich dieser Teil vom Luftfahrzeug gelöst hat, oder
 - durch unmittelbare Einwirkung des Turbinen- oder Propellerstrahls eines Luftfahrzeugs,

es sei denn, dass der Geschädigte sich diese Verletzungen selbst zugefügt hat oder diese ihm von einer anderen Person zugefügt worden sind oder eine andere von dem Unfall unabhängige Ursache haben, oder dass es sich um Verletzungen von unbefugt mitfliegenden Personen handelt, die sich außerhalb der den Fluggästen und Besatzungsmitgliedern normalerweise zugänglichen Räume verborgen hatten, oder

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

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

3. das Luftfahrzeug vermisst wird oder nicht zugänglich ist.

Schwere Störung

Ein Ereignis beim Betrieb eines Luftfahrzeugs, dessen Umstände darauf hindeuten, dass sich beinahe ein Unfall ereignet hätte.

Tödliche Verletzung

Eine Verletzung, die eine Person bei einem Unfall erlitten hat und die unmittelbar bei dem Unfall oder innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall ihren Tod zur Folge hat.

Schwere Verletzung

Eine Verletzung, die eine Person bei einem Unfall erlitten hat und die

1. einen Krankenhausaufenthalt von mehr als 48 Stunden innerhalb von 7 Tagen nach der Verletzung erfordert oder
2. Knochenbrüche zur Folge hat (mit Ausnahme einfacher Brüche von Fingern, Zehen oder der Nase) oder
3. Risswunden mit schweren Blutungen oder Verletzungen von Nerven, Muskeln- oder Sehnensträngen zur Folge hat oder
4. Schäden an inneren Organen verursacht hat oder
5. Verbrennungen zweiten oder dritten Grades oder von mehr als fünf Prozent der Körperoberfläche zur Folge hat oder
6. Folge einer nachgewiesenen Aussetzung gegenüber infektiösen Stoffen oder schädlicher Strahlung ist.

Teil 1 : Übersicht der Ereignisse im Januar 2019

Flugzeuge MTOM über 5,7 t

06.01.2019 : Schwere Störung ohne Verletzte mit BOEING - 737-800 in Lanzarote, Spain	AZ: BFU19-0012-6X
18.01.2019 : Schwere Störung ohne Verletzte mit BOEING - 737-800 in Helsinki, Finland	AZ: BFU19-0049-FX
18.01.2019 : Schwere Störung ohne Verletzte mit BOEING - 737-800 in Helsinki, Finland	AZ: BFU19-0049-FX
21.01.2019 : Unfall mit tödlich Verletzten mit MCDONNELL-DOUGLAS - DC-3 in Stoltzfus Airfield, United States	AZ: BFU19-0111-BX

Flugzeuge MTOM zwischen 2,0 und 5,7 t

Flugzeuge MTOM unter 2,0 t

12.01.2019 : Unfall mit tödlich Verletzten mit PARTENAVIA - P68 VICTOR in nahe Strausberg	AZ: BFU19-0029-3X
17.01.2019 : Unfall ohne Verletzte mit Aquila AT01 in Krems, Austria	AZ: BFU19-0068-4X
20.01.2019 : Unfall ohne Verletzte mit PIPER - PA-32R CHEROKEE in Dinslaken	AZ: BFU19-0050-3X
22.01.2019 : Unfall ohne Verletzte mit PIPER - PA-46(MALIBU) in Bekescaba, Hungary	AZ: BFU19-0062-4X
25.01.2019 : Unfall mit tödlich Verletzten mit JODEL - D-140 MOUSQUETAIRE, ABEILLE in Rutor Glacier, Italy	AZ: BFU19-0086-DX

Ultraleichtflugzeuge und Tragschrauber

Hubschrauber

25.01.2019 : Unfall mit tödlich Verletzten mit AEROSPATIALE - AS 350 ASTAR in Rutor Glacier, Italy	AZ: BFU19-0086-DX
--	-------------------

Segelflugzeuge und Motorsegler

11.01.2019 : Unfall ohne Verletzte mit ROLLADEN-SCHN. - LS6 in Lake Keepit, Australia	AZ: BFU19-0037-DX
17.01.2019 : Unfall ohne Verletzte mit SCHLEICHER - ASK-13 in Black Mountain, United Kingdom	AZ: BFU19-0070-DX
20.01.2019 : Unfall ohne Verletzte mit GLASER-DIRKS - DG-800 in Northumberland, United Kingdom	AZ: BFU19-0069-DX

Freiballone

Ereignisse chronologisch

Ereignis:	Schwere Störung ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	06.01.2019, 10:17:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Lanzarote, Spain	Schaden am LFZ:	Ohne Beschädigung		
Quelle:	Die ausländische Behörde untersucht nicht das Ereignis.	Aktenzeichen:	BFU19-0012-6X		
<p>Das Luftfahrzeug befand sich zum Ereigniszeitpunkt auf dem Flughafen Lanzarote, Kanarische Insel, auf der Parkposition 19. Der Betankungsvorgang war beendet und das Boarding der Passagiere abgeschlossen. Zu diesem Zeitpunkt waren die Triebwerke noch nicht gestartet worden. Gegen 8:09 Uhr lokaler Zeit wurde im Cockpit der „Forward Cargo Fire“ Alarm ausgelöst. Daraufhin aktivierte die Cockpitbesatzung die „Forward Cargo Fire Bottle“. Nachdem die Passagiere und die Flugbesatzung das Luftfahrzeug verlassen hatten, entnahm die Feuerwehr das Gepäckstück aus dem Frachtraum und löschte das noch bestehende Feuer. Im Frachtraum entstand jedoch kein weiteres Feuer. Bei der Feuerquelle handelte es sich um ein Personal Electronic Device (Powerbank) mit einer Gesamtkapazität von ca. 22.000 mAh.</p>					
Luftfahrzeug:	Flugzeug 27.001 bis 272.000 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	BOEING - 737-800	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Kommerzielle Luftfahrt - Charter - Charter (International) - Charter (Passagierflug)	Passagiere	0	0	0
		Andere	-	-	-
Ereignis:	Unfall ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	11.01.2019, 16:30:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Lake Keepit, Australia	Schaden am LFZ:	Schwer beschädigt		
Quelle:	Untersuchung durch ausländische Behörde	Aktenzeichen:	BFU19-0037-DX		
<p>Beim Anflug verlor der Pilot durch unerwartete Wetterbedingungen die Kontrolle über das Segelflugzeug. Daraufhin prallte das Luftfahrzeug auf den Boden. Für den Halterstaat des Luftfahrzeugs unterstützt die BFU gemäß ICAO Annex 13 die untersuchende Behörde.</p>					
Luftfahrzeug:	Segelflugzeug	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	ROLLADEN-SCHN. - LS6	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Lokaler Rundflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	-	-	-
Ereignis:	Unfall mit tödlich Verletzten	Datum, Uhrzeit:	12.01.2019, 11:55:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	nahe Strausberg	Schaden am LFZ:	Zerstört		
Quelle:	Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU	Aktenzeichen:	BFU19-0029-3X		
<p>Das Luftfahrzeug prallte während eines Prüfungsfluges mit hoher Geschwindigkeit auf ein Feld und wurde zerstört. Die erste Bodenberührung erfolgte mit der linken Tragfläche. Die Unfallstelle hatte eine Länge von ca. 205 Metern. Beide Piloten wurden tödlich verletzt.</p>					
Luftfahrzeug:	Flugzeug 0 bis 2.250 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	PARTENAVIA - P68 VICTOR	Besatzung	2	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt	Passagiere	0	0	0
		Andere	-	-	-

Ereignis:	Unfall ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	17.01.2019, 14:56:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Krems, Austria	Schaden am LFZ:	Schwer beschädigt		
Quelle:	Keine Untersuchung durch ausländische Behörde	Aktenzeichen:	BFU19-0068-4X		
<p>Bei der Landung hob das Flugzeug wieder ab. Es kam zu zwei weiteren Berührungen mit der Piste. Der Pilot startete durch, dabei kam das Luftfahrzeug nach links von der Piste ab. Das Flugzeug kippte anschließend über die linke Tragfläche ab und prallte im steilen Winkel auf den Boden. Für den Eintragungsstaat 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:	Aquila AT01	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Lokaler Rundflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	-	-	-
Ereignis:	Unfall ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	17.01.2019, 14:58:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Black Mountain, United Kingdom	Schaden am LFZ:	Zerstört		
Quelle:	Untersuchung durch ausländische Behörde	Aktenzeichen:	BFU19-0070-DX		
<p>Bei einer Außenlandung wurde das Segelflugzeug zerstört. Für den Herstellerstaat des Luftfahrzeugs unterstützt die BFU gemäß ICAO Annex 13 die untersuchende Behörde.</p>					
Luftfahrzeug:	Segelflugzeug	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	SCHLEICHER - ASK-13	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Lokaler Rundflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	-	-	-
Ereignis:	Schwere Störung ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	18.01.2019, 16:18:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Helsinki, Finland	Schaden am LFZ:	Ohne Beschädigung		
Quelle:	Untersuchung durch ausländische Behörde	Aktenzeichen:	BFU19-0049-FX		
<p>Die zweimalige Aufforderung des Lotsen an die Besatzung, Durchzustarten, blieb ohne Auswirkung. Das Luftfahrzeug landete auf einer noch durch ein anderes Flugzeug belegten Landebahn. Das andere Flugzeug war gerade in einen Taxiway abgerollt, als das Luftfahrzeug an ihm auf der Piste vorbeirollte. Auf Ersuchen der finnischen Untersuchungsbehörde unterstützt die BFU gemäß ICAO Annex 13 beim Auslesen des Cockpit Voice Recorders.</p>					
Luftfahrzeug:	Flugzeug 27.001 bis 272.000 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	BOEING - 737-800	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Kommerzielle Luftfahrt - Linienflug - International - Passagierflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	-	-	-
Luftfahrzeug:	Flugzeug 27.001 bis 272.000 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	BOEING - 737-800	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Kommerzielle Luftfahrt - Linienflug - International - Passagierflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	-	-	-
Ereignis:	Unfall ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	20.01.2019, 14:00:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Northumberland, United Kingdom	Schaden am LFZ:	Zerstört		
Quelle:	Untersuchung durch ausländische Behörde	Aktenzeichen:	BFU19-0069-DX		
<p>Das Segelflugzeug mit Hilfsantrieb wurde bei einer Außenlandung zerstört. Für den Herstellerstaat unterstützt die BFU entsprechend ICAO Annex 13 die untersuchende Behörde.</p>					
Luftfahrzeug:	Segelflugzeug mit Hilfsantrieb	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	GLASER-DIRKS - DG-800	Besatzung	0	1	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Lokaler Rundflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	-	-	-

Ereignis:	Unfall ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	20.01.2019, 17:29:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Dinslaken	Schaden am LFZ:	Schwer beschädigt		
Quelle:	Untersuchung durch die BFU	Aktenzeichen:	BFU19-0050-3X		
<p>Während eines privaten Fluges nach Sichtflugregeln kam es nach Angaben des Piloten beim Landeanflug zu einer Anzeige über ein unvollständig ausgefahrenes Fahrwerk. Nach einem Vorbeiflug am Turm landete das Flugzeug mit abgestelltem Triebwerk. Kurz nach dem Aufsetzen klappte das rechte Hauptfahrwerk ein. Das Luftfahrzeug kam seitlich von der Landebahn ab. Die fünf Insassen blieben unverletzt, das Flugzeug wurde schwer beschädigt.</p>					
Luftfahrzeug:	Flugzeug 0 bis 2.250 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	PIPER - PA-32R CHEROKEE	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Überlandflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	-	-	-
Ereignis:	Unfall mit tödlich Verletzten	Datum, Uhrzeit:	21.01.2019, 09:12:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Stoltzfus Airfield, United States	Schaden am LFZ:	Schwer beschädigt		
Quelle:	Untersuchung durch ausländische Behörde	Aktenzeichen:	BFU19-0111-BX		
<p>Kurz nach dem Start kam es zu einem Leistungsverlust an den Triebwerken. Das Flugzeug flog in eine Freileitung und stürzte ab. Für den Herstellerstaat der Propeller unterstützt die BFU entsprechend ICAO Annex 13 die untersuchende Behörde.</p>					
Luftfahrzeug:	Flugzeug 5.701 bis 27.000 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	MCDONNELL-DOUGLAS - DC-3	Besatzung	2	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt	Passagiere	0	0	0
		Andere	-	-	-
Ereignis:	Unfall ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit:	22.01.2019, 18:50:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Bekescaba, Hungary	Schaden am LFZ:	Schwer beschädigt		
Quelle:	Untersuchung durch ausländische Behörde	Aktenzeichen:	BFU19-0062-4X		
<p>Das Luftfahrzeug setzte vor der Piste auf. Das Bugfahrwerk brach und am Rumpf und dem Propeller entstanden Schäden. Für den Eintragsstaat unterstützt die BFU entsprechend ICAO Annex 13 die untersuchende Behörde.</p>					
Luftfahrzeug:	Flugzeug 0 bis 2.250 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	PIPER - PA-46(MALIBU)	Besatzung	0	0	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Privater Rundflug - Überlandflug	Passagiere	0	0	0
		Andere	-	-	-
Ereignis:	Unfall mit tödlich Verletzten	Datum, Uhrzeit:	25.01.2019, 14:30:00 Uhr (lokal)		
Ort, Staat:	Rutor Glacier, Italy	Schaden am LFZ:	Zerstört		
Quelle:	Untersuchung durch ausländische Behörde	Aktenzeichen:	BFU19-0086-DX		
<p>Es kam zu einer Kollision zwischen einem AS350B3 Hubschrauber und einem Jodel D140E Flugzeug im Gebirge. Beide Luftfahrzeuge wurden zerstört. Für das Herkunftsland der Passagiere im Hubschrauber unterstützt die BFU entsprechend ICAO Annex 13 die untersuchende Behörde.</p>					
Luftfahrzeug:	Hubschrauber 0 bis 2.250 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	AEROSPATIALE - AS 350 ASTAR	Besatzung	1	0	0
Betriebsart:	Kommerzielle Luftfahrt - Charter - Charter Inlandsflug - Passagier	Passagiere	4	1	0
		Andere	-	-	-
Luftfahrzeug:	Flugzeug 0 bis 2.250 kg	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Muster:	JODEL - D-140 MOUSQUETAIRE, ABEILLE	Besatzung	1	1	0
Betriebsart:	Allgemeine Luftfahrt - Ausbildung	Passagiere	1	0	0
		Andere	-	-	-

Teil 2 : Zwischenberichte

Zwischenbericht

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	12.01.2019
Ort:	nahe Strausberg
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Partenavia / P.68B „Victor“
Personenschaden:	beide Piloten tödlich verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittschaden:	Flurschaden
Aktenzeichen:	BFU19-0029-3X

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Gegen 11:00 Uhr¹ starteten zwei Piloten mit dem Flugzeug P.68B „Victor“ am Flugplatz Strausberg, um eine Befähigungsüberprüfung MEP (Multi Engine Piston) nach Sichtflugregeln (VFR) durchzuführen. An Bord befanden sich der Prüfer als verantwortlicher Pilot und der Prüfungskandidat.

Der Flug führte zum Flugplatz Neuhardenberg, wo nach Angaben der Flugleitung zwischen 11:12 Uhr und 11:25 Uhr drei Anflüge nach dem Verfahren „Touch and Go“

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

durchgeführt worden seien, bevor sich die Piloten über Funk zum Weiterflug nach Eberswalde-Finow abmeldeten. Um 11:48 Uhr habe sich die Besatzung der P.68B „Victor“ erneut auf der Frequenz des Flugplatzes Neuhardenberg gemeldet und eine weitere Anflugübung angekündigt. Nach dieser Übung habe die P.68B „Victor“ gegen 11:50 Uhr den Flugplatz mit Ziel Strausberg verlassen.

Aus den Radardaten geht hervor, dass das Luftfahrzeug in einer Höhe von etwa 1300 ft AMSL (ca. 1 100 ft über Grund) in westliche Richtung flog.

Die Flugleitung des Flugplatzes Strausberg berichtete, dass sich die Besatzung über Funk mit den Worten „[...] Strausberg Info zurück zur Landung, ist bei euch Niederschlag am Platz?“ gemeldet habe. Die Besatzung sei daraufhin über das aktuelle Wetter mit Nieselregen informiert worden. Weitere Funksprüche der Besatzung mit der Flugleitung habe es nicht gegeben.

Das Flugzeug prallte mit einer südsüdöstlichen Flugrichtung auf ein Wiesengelände. Die beiden Piloten erlitten tödliche Verletzungen, das Luftfahrzeug wurde zerstört.

Angaben zu Personen

Verantwortlicher Flugzeugführer

Der 55-jährige Luftfahrzeugführer besaß eine Pilotenlizenz der Europäischen Union CPL(A), erteilt gemäß Teil-FCL. Die Lizenz beinhaltete den Sprechfunk in deutscher und englischer Sprache für Flüge nach Sicht- oder Instrumentenflugregeln und folgende Muster- bzw. Klassenberechtigungen:

- MEP (land) PIC IR, gültig bis zum 30.11.2019
- SEP (land) PIC, gültig bis zum 30.11.2020
- SEP (land) IR, gültig bis zum 30.11.2019
- Aerobatic, unbefristet gültig
- FI(A), CPL PPL SE SP ME SP night
- (A) instructor instrument rating, gültig bis zum 30.11.2021

Das flugmedizinische Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 des Piloten mit der Einschränkung VNL war bis zum 08.12.2019 gültig.

Er hatte eine Gesamtflugerfahrung von 2 923:21 Stunden. Innerhalb der letzten 90 Tage hatte er 6 Starts und Landungen auf dem Unfallmuster durchgeführt. Der letzte Flug mit einer P.68B erfolgte am 17.12.2018.

Zweiter Luftfahrzeugführer

Der 64-jährige Luftfahrzeugführer besaß eine Pilotenlizenz der Europäischen Union PPL(A), erteilt gemäß Teil-FCL. Die Lizenz beinhaltete den Sprechfunk in deutscher und englischer Sprache für Flüge nach Sichtflugregeln und folgende Muster- bzw. Klassenberechtigungen:

- MEP (*land*) PIC, gültig bis zum 30.11.2018
- SEP (*land*) PIC, gültig bis zum 31.08.2020
- *Night*, unbefristet gültig

Sein flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 mit der Einschränkung VDL war bis zum 10.07.2019 gültig.

Laut dem bis zum 26.08.2018 geführten Flugbuch hatte der Pilot eine Gesamtflugführung von 632:28 Stunden mit 660 Landungen. Im Jahr 2018 hatte er 13 Flüge mit einer Flugzeit von 26:32 Stunden auf dem Flugzeugmuster P.68 durchgeführt. Der letzte Flug mit einer P.68 erfolgte am 10.06.2018.

Angaben zum Luftfahrzeug

Das Flugzeug Partenavia Construzioni Aeronautiche S.P.A. P.68B „Victor“ ist ein mit zwei Kolbenmotoren (Triebwerk IO-360-A1B6) ausgerüsteter Schulterdecker. Das Flugzeug wurde im Jahr 1976 hergestellt und hatte eine maximal zulässige Abflugmasse von 1 960 kg.

Das Luftfahrzeug war in Deutschland zum Verkehr zugelassen und wurde von einem deutschen Luftfahrtunternehmen betrieben. Am Unfalltag war es an die beiden Piloten für den Checkflug vermietet.

Das Flugzeug war für Flüge in Instrumentenflugwetterbedingungen (IMC) zugelassen.

Die letzte Überprüfung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeuges erfolgte am 04.06.2018 bei einer Betriebszeit von 5 562:07 Stunden. Seit der letzten 100-Stunden-Kontrolle, durchgeführt bei 5 723 Stunden, war das Flugzeug ca. 27 Stunden geflogen. Zum Zeitpunkt des Unfalles hatte das Luftfahrzeug eine Gesamtbetriebszeit von ca. 5 750 Stunden.

Meteorologische Informationen

Nach Angaben der Flugleitung des Flugplatzes Strausberg lag die Wolkenuntergrenze zum Zeitpunkt des Unfalles bei etwa 1 000 bis 1 200 ft über Grund. Am Boden betrug die Sichtweite im Nieselregen etwa 6 000 bis 8 000 Meter, die Temperatur 5 °C und der Taupunkt 3 °C. Der sich etwa 4,6 km westlich des Flugplatzes befindende Wasserturm sei klar erkennbar gewesen.

Laut Auskunft des Deutschen Wetterdienstes (DWD) zeigte die Vorhersage für das GAFOR-Gebiet 18 zunächst D1-Bedingungen (Sichtweite \geq ,8 Km und eine Höhe der Ceiling von 1 000 bis < 2 000 ft über der Bezugshöhe). Nach der Amendierung der Vorhersage reduzierten sich die Wetterverhältnisse auf M2 (Sichtweite \geq 8 Km und Höhe der Ceiling 500 bis < 1 000 ft über der Bezugshöhe). Zusätzlich wurden vereinzelt (entspricht weniger als 50 % Gebietsabdeckung) Sprühregen mit Regen vermischt erwartet.

Funkverkehr

Der Sprechfunkverkehr zwischen den beiden Piloten der P.68B und den Flugleitern an den Flugplätzen Strausberg, Finow und Neuhardenberg wurde nicht aufgezeichnet.

Angaben zum Flugplatz

Der Verkehrslandeplatz Strausberg befindet sich ca. 2 km östlich der Stadt Strausberg und liegt in einer Höhe von 263 ft AMSL. Der Flugplatz verfügt über eine Betonbahn mit einer Länge von 1 200 m, einer Breite von 28 m und der Ausrichtung 045°/225°. Für beide Anflugrichtungen steht ein PAPI-System als Anflughilfe zur Verfügung.

Zur Zeit des Unfalls war die Bahn 23 in Betrieb.

Parallel zur Betonbahn verläuft südlich eine Grasbahn mit einer Länge von 1 200 m und 40 m in der Breite.

Flugdatenaufzeichnung

Das Luftfahrzeug war nicht mit einem Cockpit Voice Recorder (CVR) und einem Flight Data Recorder (FDR) ausgerüstet, deren Verwendung für dieses Luftfahrzeug-Muster nicht gesetzlich vorgeschrieben ist.

Der Flugweg wurde durch die zivile und die militärische Flugsicherung aufgezeichnet. Die Daten standen der BFU zur Auswertung zu Verfügung. Die Radardatenaufzeichnungen endeten im Bereich der Unfallstelle, unterhalb einer Flughöhe von ca. 800 ft über Grund.

Die beiden im Wrack gefundenen GPS-Geräte konnten aufgrund ihres Zerstörungsgrades nicht ausgelesen werden.

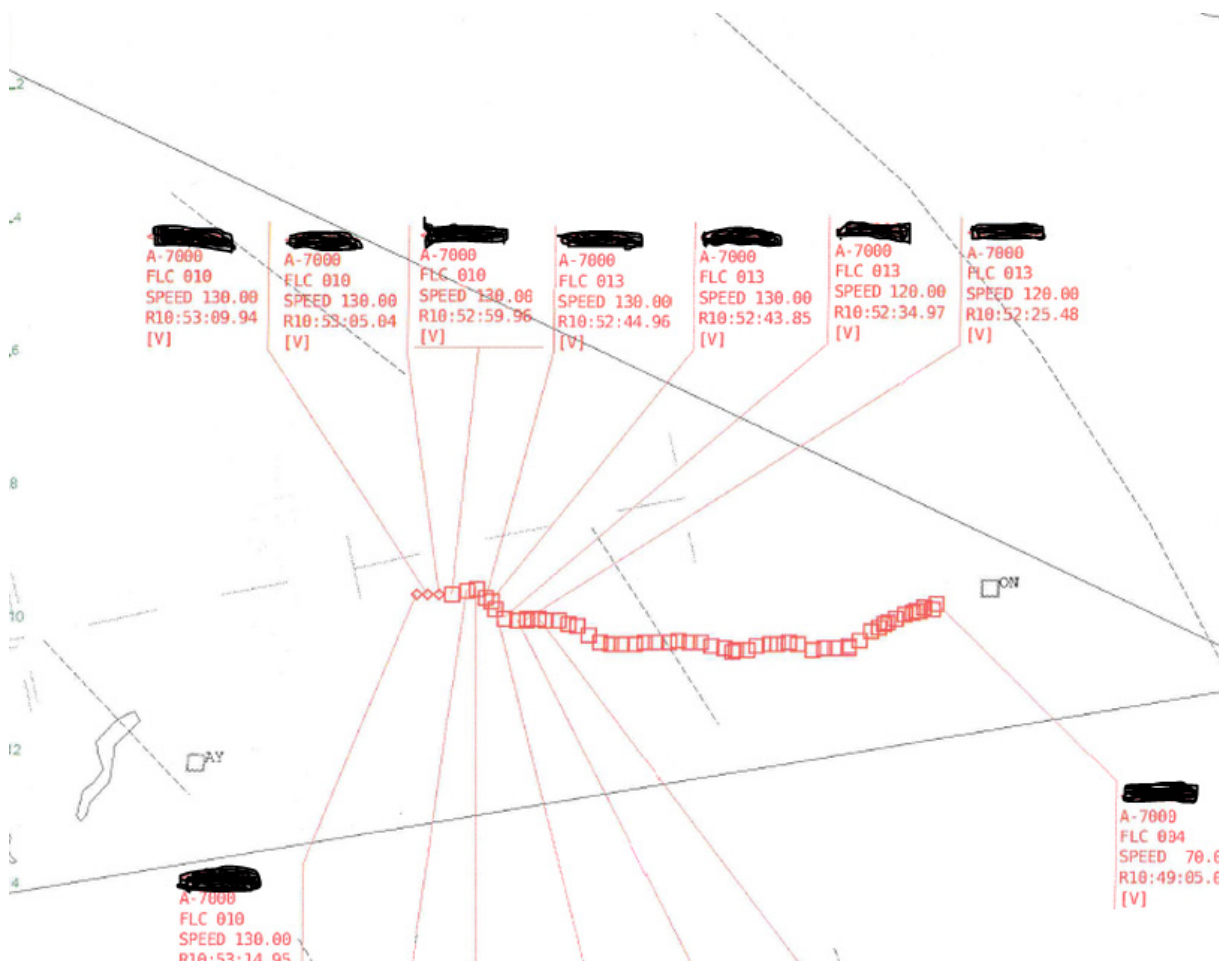


Abb.: Die Abbildung zeigt die letzten 4 Minuten der Radaraufzeichnung des Flugweges der P.68B
Quelle: DFS/Bearbeitung BFU

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

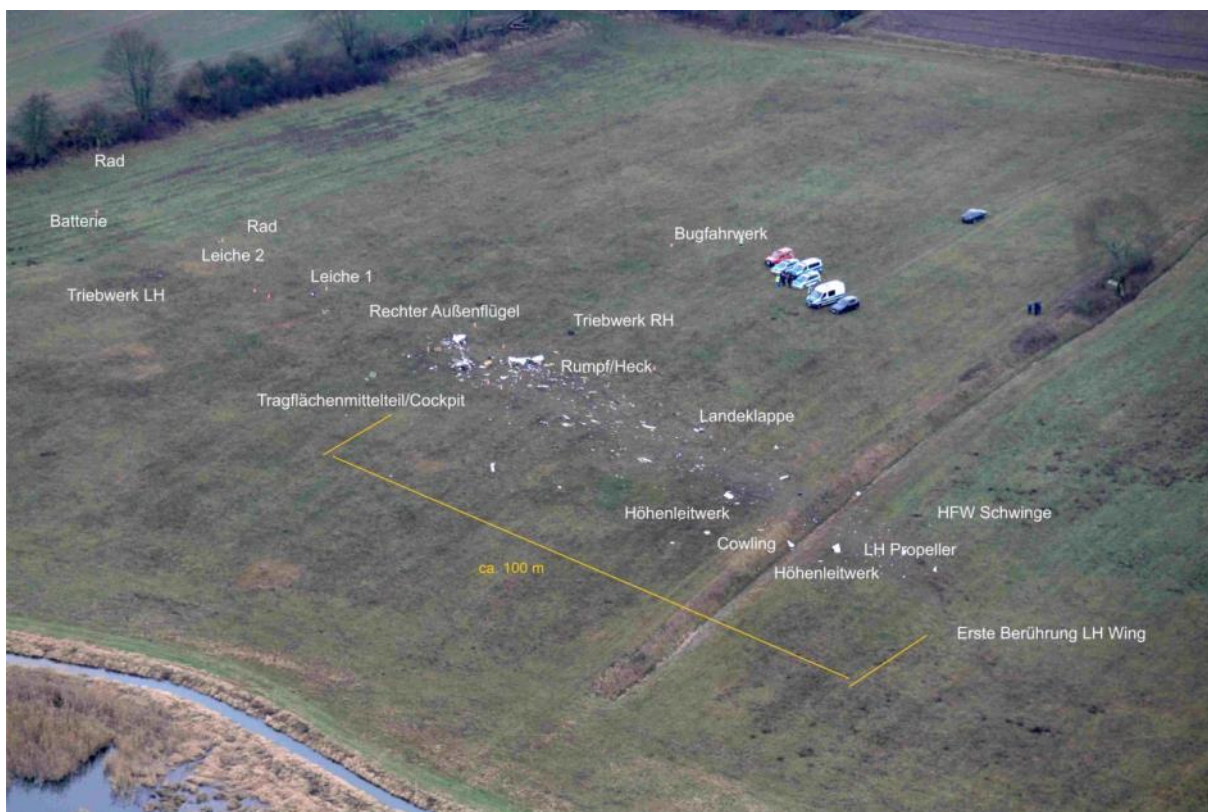
Die Unfallstelle befand sich 4,3 NM nordöstlich des Flugplatzes Strausberg auf einem hügeligen Wiesengelände.

Die Bodenspuren und die Wrackverteilung belegen, dass das Flugzeug in Richtung 165° aufgeprallt war. Die Unfallstelle hatte eine Länge von 205 m und eine Breite von ca. 50 m. Die Rutschstrecke des Hauptwracks betrug 104 m, der Aufschlagwinkel des Luftfahrzeuges betrug ca. 5°.

Aus den Aufprallspuren, dem Zerstörungsgrad des Luftfahrzeuges und seiner Wrackverteilung ergibt sich, dass das Luftfahrzeug zur Zeit des Aufpralls mit hoher Geschwindigkeit und linker Querneigung flog. Die erste Bodenberührung erfolgte mit der linken Tragfläche.

Der abgetrennte Propeller des linken Triebwerks lag einige Meter südöstlich der ersten Bodenberührung.

Etwa 100 m südöstlich der ersten Bodenberührung lag das Hauptwrack, bestehend aus einem größeren Wrackteil mit der Holmbrücke, dem Cockpit und Rumpfteilen sowie einem zweiten größeren Wrackteil mit Rumpfheck einschließlich des Seitenleitwerks.



Unfallstelle

Quelle: Polizei/Bearbeitung BFU

Das linke Triebwerk lag ca. 50 m südsüdöstlich des Hauptwracks, das rechte Triebwerk einschließlich des Propellers wurde ca. 15 m westlich des Hauptwracks gefunden.

Die Schalterstellungen im Cockpit und die Funktion des künstlichen Horizonts waren aufgrund des Zerstörungsgrades nicht nachvollziehbar.

Die verstorbenen Piloten wurden etwa 30 m bzw. ca. 50 m südsüdöstlich des Hauptwracks gefunden.

Untersuchungsführer: Pfefferl

Mitwirkung: Friedemann

Untersuchung vor Ort: Friedemann, Berndt

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	17.07.2018	Oberammergau	Rolladen-Schneider / LS 7-WL	BFU18-1018-3X	März 2019
2	19.12.2016	Heringsdorf	Technam / P 2006 T	BFU16-1802-3X	März 2019
3	15.02.2013	Berlin-Schönefeld	Embraer / EMB-500	CX001-13	Dezember 2018
4	03.11.2011	München	Boeing / B777-300 ER	EX010-11	Dezember 2018
5	16.06.2017	Hamburg	Airbus / A319	BFU17-0716-PX	Dezember 2018
6	09.09.2015	Iserlohn	Comco Ikarus / C42B	BFU15-1241-3X	November 2018
7	08.12.2017	Coppenbrügge, nahe	Aquila / AT01	BFU17-1590-3X	November 2018
8	12.06.2018	Berne, nahe	Enstrom Helicopter / 280C	BFU18-0752-3X	Oktober 2018
9	30.05.2018	Herten-Rheinfelden	Scheibe / SF 25 C	BFU18-0665-3X	Oktober 2018
10	02.04.2018	Uetersen/Heist	Bell Helicopter Textron Canada / Bell 206L-T	BFU18-0324-3X	September 2018