

Untersuchungsbericht

5X009-0/08
Dezember

Der Untersuchungsbericht wurde gemäß § 18 FIUUG summarisch abgeschlossen, d.h. ausschließlich mit Darstellung der Fakten.

Identifikation

Art des Ereignisses:	Schwere Störung
Datum:	05. Juni 2008
Ort:	Landshut
Luftfahrzeug:	Verkehrsflugzeug
Hersteller / Muster:	Airbus Industrie/A319
Personenschaden:	eine Person leicht verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug nicht beschädigt
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU

München. Laut Aussagen der Besatzung wurden in der Nähe von Landshut, ca. 8 Minuten vor der Landung, rechts und links des Flugweges zwei Kumuluswolken bemerkt, die ein Radarecho auf dem Navigationsdisplay abbildeten. Ungefähr 3 NM vor dem Wegpunkt „LANDU“ kam es dann zu heftigen vertikalen Beschleunigungen. Die Passagiere waren angeschnallt, nur die Kabinenbesatzung war noch mit Aufräumarbeiten beschäftigt

Angaben zu Personen

Beide Flugzeugführer waren im Besitz gültiger Lizenzen und Berechtigungen, um den Flug durchzuführen.

Angaben zum Luftfahrzeug

Es handelte sich um einen Airbus A 319-114, Baujahr 1996 mit der Seriennummer 623. Das Flugzeug wurde am 24.10.1996 vom Luftfahrt-Bundesamt zum Verkehr zugelassen und wurde von einem deutschen Luftfahrtunternehmen betrieben.

Meteorologische Informationen

Nach der flugmeteorologischen Auskunft des Deutschen Wetterdienstes (DWD) waren die Wetterbedingungen am Ereignistag wie folgt:

Die Südhälfte Deutschlands lag im Einflussbereich eines Tiefdruckgebietes mit Kern über dem Alpenraum im Zustrom einer labil geschichteten Luftmasse. Im Zusammenhang mit Hebungsprozessen auf der Vorderseite einer sich nur langsam verlagernden Luftmassengrenze, die sich vom östlichen Alpenraum über die Mitte Deutschlands in Richtung Benelux erstreckte, bildeten sich insbesondere in Süddeutsch-

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

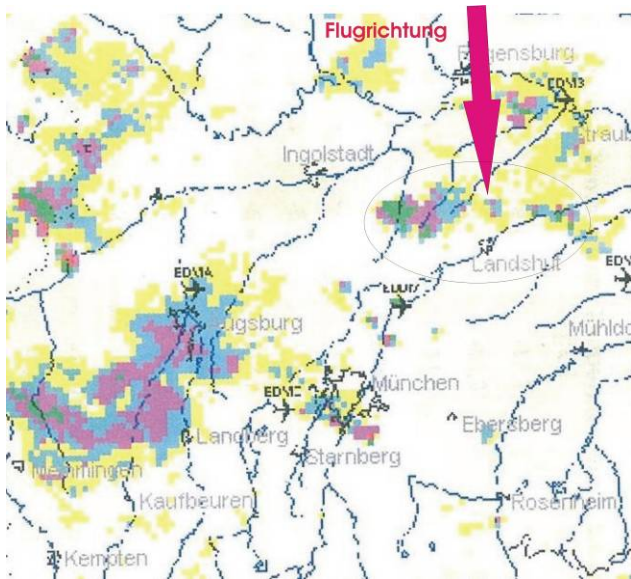
Am 5. Juni 2008 gegen 18:30 Uhr¹ kam es während des Sinkfluges zur Landung in München in Flugfläche (FL) 110 zu Turbulenzen, in deren Folge eine Flugbegleiterin in der hinteren Galley mit dem Kopf an die Decke stieß und kurzzeitig bewusstlos war. Sie wurde nach der Landung zur Behandlung in ein Krankenhaus eingeliefert, konnte aber nach einem kurzen Aufenthalt wieder entlassen werden.

Der Airbus A 319 war in Bremen mit 128 Fluggästen und fünf Besatzungsmitgliedern um 17:53 Uhr gestartet und befand sich auf dem Weg nach

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

land am Nachmittag stellenweise Schauer- und Gewitterzellen aus. Für das FIR München wurde für den Westteil des Vorhersagegebietes vor gelegentlichen (OCNL) und für den Südostteil des Vorhersagegebietes vor vereinzelt (ISOL) Gewitterzellen im Zeitraum zwischen 17:00 Uhr und 21:00 Uhr gewarnt.

Die Radarbilder der Wetterradarstation München von 18:27 Uhr und 18:42 Uhr bestätigen nördlich von Landshut stärkere (violett/grün) bis starke (rot) konvektive Niederschlagschichten im Zusammenhang mit hoch reichender Quellbewölkung.



Navigationshilfen

Es gab keine Einschränkungen bezüglich der vorhandenen Navigationsausrüstung im Flugzeug sowie den am Boden zur Verfügung stehenden Navigationsmitteln.

Funkverkehr

Der Funkverkehr wurde in englischer Sprache geführt. Es wurde eine Umschrift angefertigt.

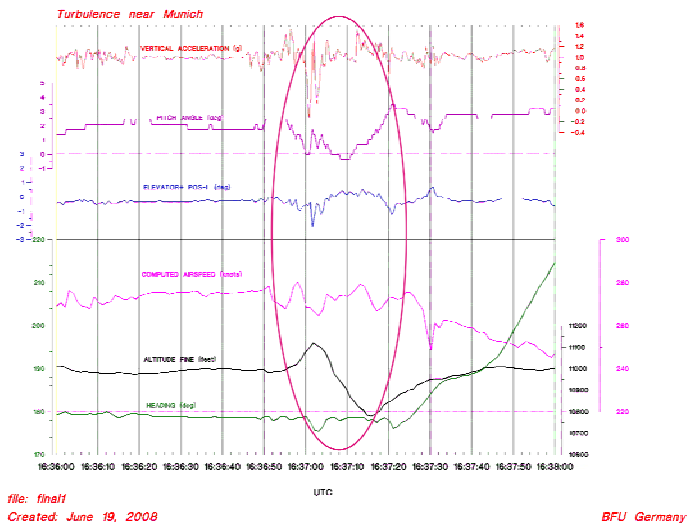
Angaben zum Flugplatz

Der Verkehrsflughafen München liegt 28,5 km nordöstlich der Stadt München und hat eine Bezugshöhe von 1 487 ft MSL. Er hat zwei parallele 4 000 m lange und je 60 m breite Start- und Landebahnen, die in Ostwestrichtung (082°/262°) ausgerichtet sind. Der seitliche Abstand der Bahnen beträgt 2 280 m.

Die Untersuchung wurde in Übereinstimmung mit 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.

Flugdatenaufzeichnung

Der Flugdatenschreiber (FDR) wurde sichergestellt und bei der BFU in Braunschweig ausgewertet. Die Auswertung bestätigte, dass es im fraglichen Zeitraum zu kurzzeitigen heftigen Turbulenzen mit vertikalen Beschleunigungswerten zwischen +1,51 g und -0,15 g gekommen war.



Untersuchungsführer	Müller
Mitwirkung	Ritschel

Herausgeber/Vertrieb:
Bundesstelle für
Flugunfalluntersuchung
Hermann-Blenk-Str. 16
38108 Braunschweig

mail: box@bfu-web.de
<http://www.bfu-web.de>
Tel: 0 531 35 48 0
Fax: 0 531 35 48 246