

# Untersuchungsbericht

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

## Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	5. Juli 2012
Ort:	nahe Hof
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	The Boeing Company / Boeing 737-800
Personenschaden:	eine Person schwer verletzt
Sachschaden:	keiner
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU
Aktenzeichen:	BFU 1X003-12

## Sachverhalt

### Ereignisse und Flugverlauf

Das Flugzeug war von Gaziantep (Türkei) kommend im Anflug auf den internationalen Verkehrsflughafen Frankfurt/Main, etwa 33 km ost-südöstlich von Hof im Sinkflug auf Flugfläche (FL) 200. Um 13:00 Uhr<sup>1</sup> befand es sich in FL 230 und durchflog einige Turbulenzen. An Bord waren 80 Passagiere und sechs Besatzungsmitglieder. Aufgrund der erwarteten Turbulenzen waren die Anschnallzeichen in der Kabine eingeschaltet. Die Flugbegleiterinnen kontrollierten, ob die Passagiere der Aufforderung zum Anschnallen nachgekommen waren. Danach begaben sie sich auf ihre Plätze. Als die später verunfallte Flugbegleiterin den rechten Sitz im Bereich der Service-Tür in der hinteren Bordküche eingenommen hatte, wurden zwei kurz aufeinander folgende Turbulenzen durchflogen. Die zweite, stärkere Turbulenz führte zu einer vertikalen Beschleunigung von  $-0,15\text{ g}$ . Daraufhin hob die Flugbegleiterin von ihrem Sitz ab, da sie noch nicht angeschnallt war. Der Sitz klappte ein und sie fiel zu Boden. In Folge des Sturzes brach sie sich den rechten Oberschenkel. Die Flugbegleiterin wurde aufgrund der Schmerzen an Ort und Stelle von ihren Kolleginnen gelagert und gesichert.

Das Flugzeug landete ohne weitere Vorkommnisse um 13:43 Uhr in Frankfurt/Main.

### Angaben zu Personen

Der 35-jährige verantwortliche Luftfahrzeugführer der Boeing 737 war im Besitz einer Lizenz für Verkehrspiloten nach den Regelungen der JAR-FCL, erstmalig ausgestellt durch das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) am 17.12.1999. Als Flugzeugmuster waren Boeing 737 300-900 und als Berechtigung war IR (Instrumentenflug), gültig bis 31.03.2013, eingetragen.

Das Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 war bis zum 18.08.2012 ohne Auflagen gültig.

Der Pilot hatte eine Flugerfahrung auf dem betroffenen Muster von 7 167:39 Stunden. In den letzten 24 Stunden vor dem Unfall war er während einer Flugdienstzeit von 9:55 Stunden 7:52 Stunden geflogen.

---

<sup>1</sup> Alle angegebenen Zeiten, soweit nicht anders bezeichnet, entsprechen Ortszeit

Der 28-jährige Copilot war im Besitz einer Lizenz für Berufspiloten (Flugzeug), ausgestellt nach den Regelungen der JAR-FCL. Die Lizenz wurde erstmalig am 08.12.2010 durch das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) ausgestellt. Als Flugzeugmuster waren Boeing 737 300–900, gültig bis 31.12.2012, und als Berechtigungen waren ME (Multi Engine), gültig bis 30.09.2012, SE (Single Engine) und IR (Instrumentenflug), gültig bis 31.12.2012, eingetragen.

Das Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 war bis zum 18.01.2013 ohne Auflagen gültig.

Der Copilot hatte eine Flugerfahrung von 354:10 Stunden auf dem betroffenen Muster. In den letzten 24 Stunden vor dem Unfall war er während einer Flugdienstzeit von 9:55 Stunden 7:52 Stunden geflogen.

Die 30-jährige verletzte Flugbegleiterin war im Besitz eines Fliegerärztlichen Tauglichkeitszeugnisses für Flugbegleiter, ausgestellt am 12.10.2011. Vom 09.01. bis 17.01.2012 hatte sie ein Training für Flugbegleiter entsprechend EU-OPS absolviert, gültig bis 11.01.2014.

## Angaben zum Luftfahrzeug

Das Luftfahrzeugmuster Boeing 737-800 des Herstellers The Boeing Company ist ein Ganzmetall-Tiefdecker mit Einziehfahrwerk in Bugradanordnung. Angetrieben wurde das Flugzeug von zwei Strahltriebwerken CFM 56-7B26 des Herstellers CFM International. Die Starthöchstmasse betrug 77 000 kg. Das Flugzeug mit der Werknummer 32365 wurde im Jahr 2002 gebaut. Es hatte bis zum Unfalltag 37 287:35 Stunden mit 17 141 Landungen absolviert.

Das Flugzeug war in Deutschland zum Verkehr zugelassen und wurde von einem deutschen Luftfahrtunternehmen betrieben.

## Meteorologische Informationen

Zum Zeitpunkt des Unfalles gab es laut Auskunft des Deutschen Wetterdienstes (DWD) im Bereich zwischen Nürnberg und Hof einzelne Gewitter mit starken Auf- und Abwindschläuchen. Die Bewölkung erstreckte sich von etwa FL 50 bis in Spitzen auf FL 380. Um 11:30 Uhr wurde für den Flughafen Nürnberg eine Flughafenwetterwarnung, gültig bis 14:00 Uhr, herausgegeben. Darin wurde vor einzelnen Gewittern mit Wind aus Süden, in Böen bis 30 kt, und Hagel gewarnt.

## Flugdatenaufzeichnung

An Bord des Flugzeuges war ein Flugdatenschreiber des Herstellers Honeywell, Typ SSFDR, P/N 980-4700-042, mit der Seriennummer 09028 verbaut. Der Rekorder stand der BFU zur Auswertung zur Verfügung.

## Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Der Unfall ereignete sich in der hinteren Bordküche im Bereich der rechten hinteren Service-Tür.

## Brand

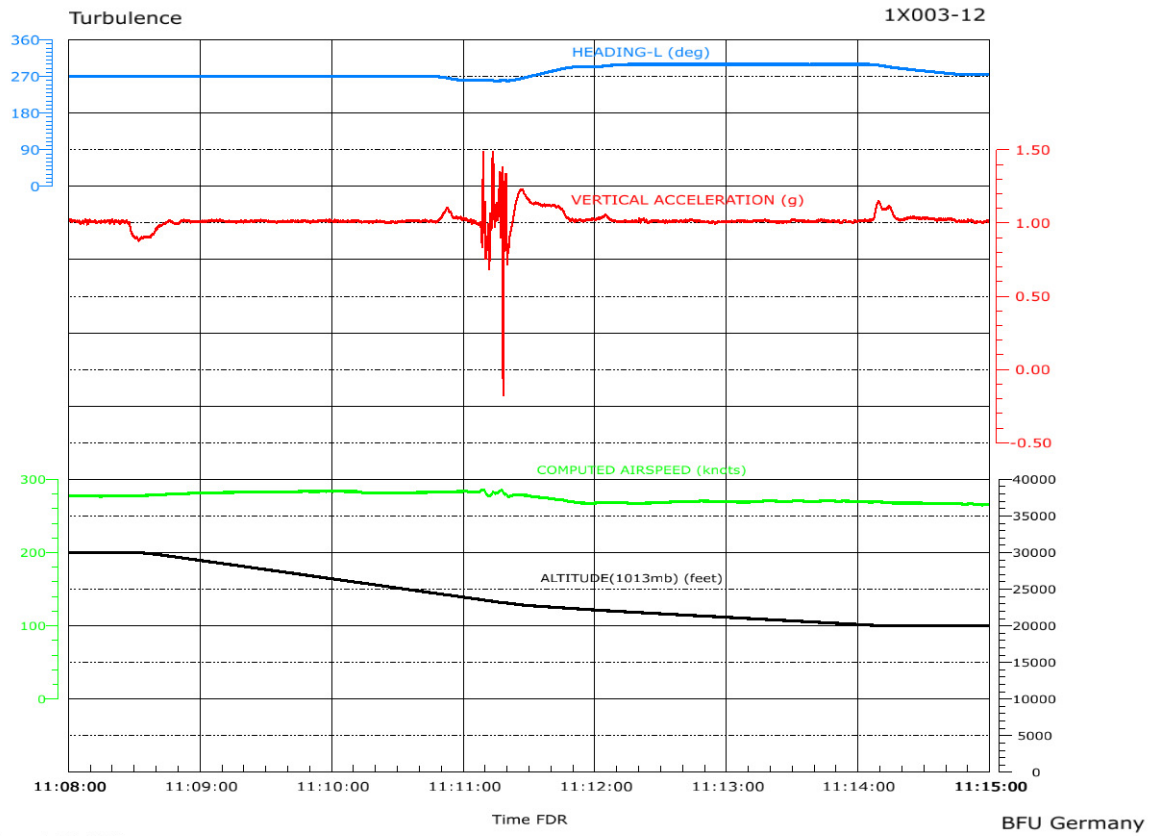
Es entstand kein Brand.

Untersuchungsführer: Nehmsch

Mitwirkung: Ritschel, Hempelmann

Braunschweig, 9. Oktober.2012

# Anlagen



FDR-Plot mit den Vertikalbeschleunigungen

Quelle: BFU

Die Untersuchung wurde 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](mailto:box@bfu-web.de)  
Internet [www.bfu-web.de](http://www.bfu-web.de)