

# Untersuchungsbericht

3X018-0/07  
Mai 2007

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

## Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	19. März 2007
Ort:	Rendsburg-Schachtholm
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Beech Aircraft Corp. / BE24R
Personenschaden:	Insasse tödlich verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittschaden:	Flurschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU

Piste 03, von wo aus er nach kurzem Warmlauf des Triebwerks mit Rückenwind um 10:48 Uhr<sup>1</sup> startete. Da der Flugzeugführer keinen Kontakt mit der Flugleitung aufgenommen hatte, versuchte der Flugleiter ihn über Funk zu erreichen, erhielt jedoch keine Antwort.

Nach dem Start verschwand das Flugzeug in den Wolken. Aufgrund des Motorgeräusches hörte der Flugleiter, dass sich das Flugzeug danach auf Gegenkurs befand. Kurze Zeit später beobachtete er, wie das Luftfahrzeug in Richtung Piste 03 mit ca. 60° Längsneigung und hoher Motorleistung steil aus den Wolken kam und rechts neben der Piste im Gras aufschlug. Nach seiner Aussage wurde der gesamte Flug mit voller Triebwerksleistung durchgeführt.

## Sachverhalt

Der Flugzeugführer startete ohne Ankündigung über Funk und flog einige Minuten mit hoher Triebwerksleistung über dem Flugplatz, bevor das Flugzeug in steilem Winkel auf dem Flugplatzgelände aufschlug.

### Ereignisse und Flugverlauf

Am Unfalltag zog der Flugzeugführer das Flugzeug aus der Halle, nachdem er zwei davor abgestellte Flugzeuge aus der Halle auf das Vorfeld gezogen hatte. Üblicherweise schob er diese anschließend zurück in die Halle und schloss die Hallentore, was er in diesem Fall unterließ. Er rollte vom Hallenvorfeld auf dem asphaltierten Rollweg zum Rollhalt der

### Angaben zur Person

Der 51-jährige Flugzeugführer war seit 1992 im Besitz von Luftfahrerscheinen für Privatflugzeugführer und Privathubschrauberführer, ausgestellt nach den Richtlinien der ICAO, gültig bis 18.12.2008. Er war grundsätzlich berechtigt, als verantwortlicher Flugzeugführer - *SE piston (land) PIC* - Flugzeuge nach Sichtflugregeln (VFR) bei Tage, und als Hubschrauberführer den Hubschrauber Hughes 269 nach Sichtflugregeln (VFR) bei Tage zu führen. Die Berechtigung PIC – Flugzeug war gültig, die Berechtigung PIC Hu269 war nicht verlängert oder erneuert worden und damit seit mehr als vier Monaten ungültig.

---

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

Er besaß ein gültiges medizinisches Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2 gemäß JAR-FCL mit der Einschränkung VML.

Zum Zeitpunkt des Ereignisses hatte der Flugzeugführer auf der Beech BE24R eine Gesamtflugerfahrung von über 190 Flugstunden, davon über 45 Stunden in den letzten 12 Monaten und über 3 Stunden in den letzten 90 Tagen.

#### Angaben zum Luftfahrzeug

Die Beech BE24R „Sierra“ ist ein einmotoriger Tiefdecker mit Kolbenantrieb mit Verstellpropeller und einziehbarem Fahrwerk in Bugradanordnung.



Das Unfallflugzeug, Baujahr 1974 mit der Werknummer MC 250 war zum nichtgewerblichen Verkehr nach Sichtflugregeln (VFR) zugelassen.

Die letzte Jahresnachprüfung erfolgte im April 2006 bei einer Gesamtbetriebszeit von 2642 Stunden. Die Betriebszeit zum Zeitpunkt des Ereignisses betrug 2699:49 Stunden.

#### Meteorologische Informationen

Nach Zeugenaussagen herrschten zum Zeitpunkt des Ereignisses Sichtflugbedingungen mit einer Sichtweite von 8 km und einer geschlossenen Wolkendecke in ca. 1000 Fuß über Grund.

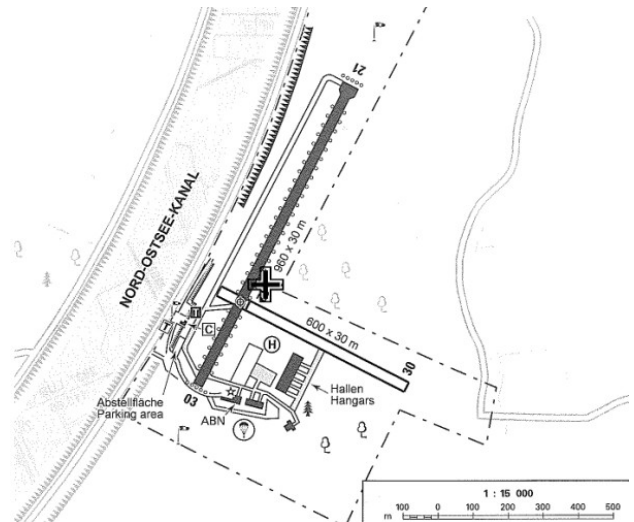
Der Wind kam aus 240 bis 250 Grad mit einer Geschwindigkeit zwischen 5 und 10 Knoten.

#### Funkverkehr

Der Flugzeugführer antwortete nicht beim Versuch der Kontaktaufnahme des Flugleiters über Funk auf der Flugplatzfrequenz 123,650 MHz.

#### Angaben zum Flugplatz

Der Verkehrslandeplatz Rendsburg-Schachtholm liegt 5,4 NM südsüdwestlich der Stadt Rendsburg unmittelbar an der südlichen Seite des Nord-Ostsee-Kanals. Am Tag des Ereignisses war die Piste 21 in Betrieb.



#### Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Aufschlagstelle befand sich nahe der sich kreuzenden Pisten (⊕) auf dem Flugplatz. Das Luftfahrzeug war in viele kleine Teile zerborsten und die Trümmerteile lagen in einem Umkreis von ca. 120 m verstreut. Die größten Wrackteile waren Triebwerk und Leitwerk.

Das Luftfahrzeug war zuerst mit der Nase und den beiden Tragflächenvorderkanten aufgeschlagen und hatte einen Krater von ca. 1 m Tiefe erzeugt. Der von der Welle gelöste Propeller lag im Aufschlagkrater.

Der einzige Insasse war aus dem Flugzeug geschleudert worden und lag in einer Entfernung von 110 m vom Krater auf der Hartbelagbahn. In der linken Hand befand sich ein Stück des Steuerhorns.



Eine detaillierte Untersuchung der Steuerorgane, Instrumentenanzeigen, etc. war aufgrund des hohen Zerstörungsgrades nicht möglich. Am Funkgerät war die Frequenz 123,65 MHz gerastet und der Einschaltknopf befand sich in der OFF-Position. Alle Sitzgurte im Flugzeug waren geöffnet und nicht gerissen.

Nach Aussage des Flugzeughalters befanden sich vor dem Flug ca. 60 Liter Kraftstoff in den Tanks.

#### Flugdatenaufzeichnungen

Das Flugzeug war nicht mit einem Flugdatenschreiber oder Cockpit-Voice-Recorder ausgerüstet; diese Aufzeichnungsgeräte waren entsprechend den gültigen Luftfahrtvorschriften nicht gefordert.

#### Medizinische und pathologische Angaben

Es gab keinen Hinweis auf eine physiologische oder gesundheitliche Beeinträchtigung des Flugzeugführers.

#### Brand

Es gab keinen Hinweis auf ein Feuer im Fluge oder nach dem Aufprall.

#### Überlebensaspekte

Beim Aufprall wurde der nicht angeschnallte Pilot aus dem Flugzeug geschleudert. Der Aufschlag erfolgte mit hoher Energie und war nicht überlebbar.

#### Zusätzliche Informationen

Die staatsanwaltschaftlichen Ermittlungen ergaben Anhaltspunkte für einen Suizid.

Untersuchungsführer	Severin
Mitwirkung	Schulz