

# Untersuchungsbericht

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

## Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	14. Dezember 2009
Ort:	Osnabrück-Atterheide
Luftfahrzeug(e):	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Beechcraft / Beech A36
Personenschaden:	eine Person tödlich verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug nicht beschädigt
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen:	BFU 3X180-09

## Sachverhalt

### Ereignisse und Flugverlauf

Der Luftfahrzeugführer bereitete sich auf einen Flug nach Sichtflugregeln (VFR) von Osnabrück-Atterheide (EDWO) nach Damme (EDWC) vor. Das Flugzeug war auf dem Vorfeld der Halle 10 abgestellt.

Beim Anlassen des Triebwerkes stellte der Pilot fest, dass die Batterieleistung nicht ausreichte, um das Triebwerk zu starten. Der ortsansässige luftfahrttechnische Betrieb stellte auf Nachfrage des Piloten einen Mechaniker und einen Batteriewagen zur Verfügung.

Ein weiterer Mechaniker in Ausbildung erreichte das Flugzeug einige Minuten später. Laut vorliegenden Informationen soll sich der Auszubildende dem Flugzeug von vorn genähert und sich im Bereich des Propellers aufgehalten haben, als bei einem Anlassversuch um 11:36 Uhr<sup>1</sup> das Triebwerk kurzzeitig ansprang.

Dabei wurde der Auszubildende vom drehenden Propeller getroffen und tödlich verletzt.

### Angaben zu Personen

#### Luftfahrzeugführer

Der 52-jährige Pilot war seit 1988 im Besitz des Luftfahrerscheines für Privatpiloten, ausgestellt nach den Regelungen JAR-FCL deutsch, gültig bis 3. Juli 2014. Er besaß die Berechtigung als verantwortlicher Pilot auf einmotorigen Landflugzeugen (SEPLand), gültig bis 23. August 2010. Zusätzlich besaß er die Instrumentenflugberechtigung.

Das flugmedizinische Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2 war bis zum 17. Juni 2010 gültig.

#### Auszubildender

Bei der tödlich verletzten Person handelte es sich um einen 20-Jährigen, der sich in der Ausbildung zum Flugzeugmechaniker befand.

---

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

## Angaben zum Luftfahrzeug

Das Flugzeug Beech A 36, Baujahr 1977, ist ein sechssitziger, einmotoriger Tiefdecker in Metallbauweise.

Das Flugzeug war in Deutschland zum Verkehr zugelassen.

Die Gesamtbetriebszeit betrug zum Unfallzeitpunkt 1 997 Stunden und 2 682 Landungen.

Die Lufttüchtigkeit wurde bei der Jahresnachprüfung am 30. April 2009 bescheinigt.

## Meteorologische Informationen

Nach den Angaben der Flugleitung herrschten Sichtflugwetterbedingungen (VMC). Die Flugsicht war größer 10 km, der Bedeckungsgrad betrug 1/8 in 600 ft. Die Windrichtung war variabel und die Windstärke betrug weniger als fünf Knoten. Es gab keinen Niederschlag.

Die Temperatur am südwestlich gelegenen und ca. 25 km entfernten Flughafen Münster-Osnabrück (EDDG) betrug -1 °C.

## Angaben zum Flugplatz

Der Verkehrslandeplatz Osnabrück-Atterheide liegt 2,7 nautische Meilen (NM) westlich von Osnabrück in einer Höhe von 287 ft AMSL. Er verfügt über eine Asphaltbahn mit 800 m Länge und 20 m Breite in der Ausrichtung 09/27.

## Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die gepflasterte Abstellfläche vor der Halle war eben und trocken. Die tödlich verletzte Person lag vor dem Propeller.

Zirka 2,5 m vom Triebwerk entfernt stand vor der rechten Tragfläche des Flugzeuges ein Batteriewagen. Das Elektrokabel war mit einem Verlängerungskabel verbunden und lag parallel vor der rechten Tragfläche.

Die rechte obere Motorverkleidung war geöffnet und stand senkrecht in die Höhe, mit einem Metallbügel gesichert. Die Cockpittür stand offen und war arretiert. Alle Flugzeugsysteme waren ausgeschaltet, der Zündschlüssel steckte im Schloss und befand sich in der Position „OFF“



Unfallstelle

Foto: Polizei

## Zusätzliche Informationen

Im Flughandbuch wird auf Seite VII-14 das Aufladen der Batterie bei nicht ausreichender Batterieleistung beschrieben:

- a) *Die Schalter für die Batterie, Wechselstrommaschine und Funkverkehr auf „AUS“ stellen*
- b) *Außenbordkraftquelle auf „AUS“ stellen (Leistung auf 13,75 bis 14,25 Volt einstellen)*
- c) *Verbindung zwischen dem Außenbord-Ladegerät und dem Anschlussstecker am Flugzeug oder an den Batterieklemmen herstellen*
- d) *Batterieschalter auf „EIN“ stellen*
- e) *Ladegerät auf „EIN“ stellen*
- f) *Nach dem Laden der Batterie ist das Außenbord-Ladegerät abzuschalten und die Verbindungen zum Flugzeug zu lösen*
- g) *Batterieschalter auf „AUS“ stellen*

Für den Kaltwetterbetrieb gibt das Flughandbuch auf Seite VI-39 nachfolgende Verfahrensanweisungen:

[...]

*Ist das Flugzeug mit einem Außenbordanschluss versehen, so sollte eine Außenbordbatterie zum Starten verwendet werden. Die normalen Anlassverfahren sind einzuhalten.*

[...]

Andere Anlassverfahren werden im Flughandbuch nicht beschrieben.

Für den zweiten Anlassversuch wurde die externe Batterie über die Außenbordsteckdose an das elektrische Netz des Flugzeuges angeschlossen. Dabei wurde festgestellt, dass über das bordeigene Relais (External Power Relais) keine Stromzufuhr erzeugt werden konnte.

Für den dritten Versuch wurde das Kabel der externen Batterie mit einem Starterkabel verlängert und damit die Bordbatterie überbrückt. Dafür musste die rechte obere Motorverkleidung geöffnet werden.



Starterkabel mit Verlängerung für die Überbrückung der Bordbatterie

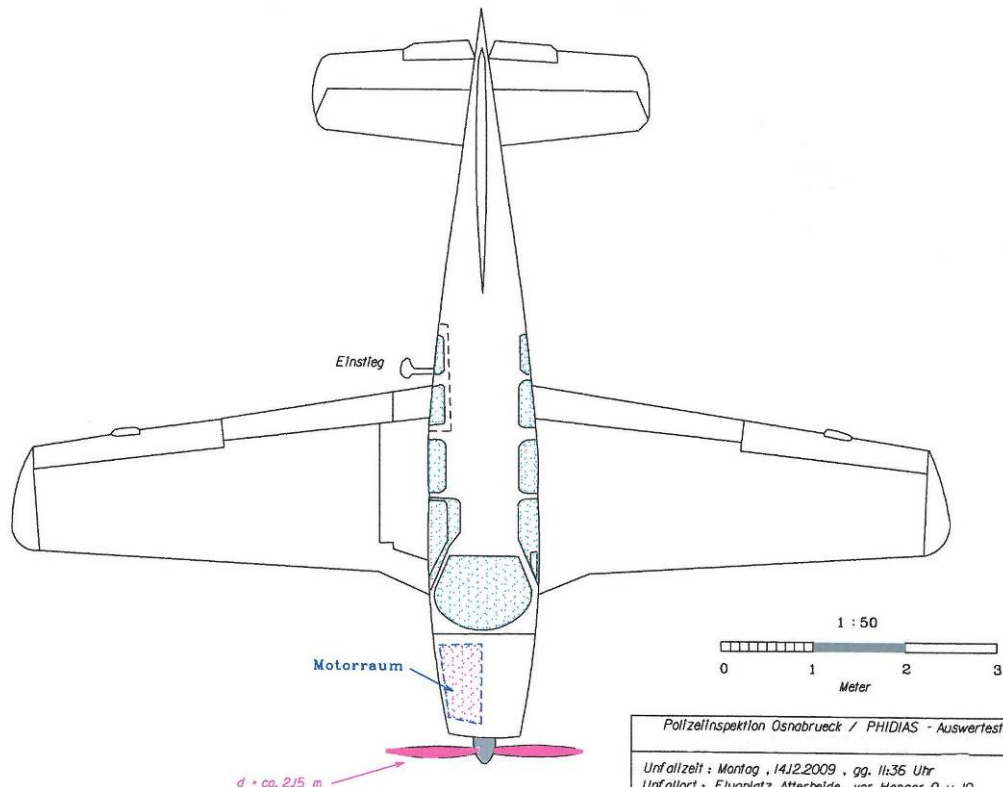
Foto: Polizei

Der dritte Anlassversuch fand bei geöffneter Motorverkleidung statt.



Situation am Flugzeug während des zweiten Anlassversuches

Foto: BFU



Bereich der geöffneten Motorhaube

Quelle: Polizei

Polizeiinspektion Osnabrueck / PHIDIAS - Auswertestelle	
Unfallzeit : Montag , 14.12.2009 , gg. 11:36 Uhr	
Unfallort : Flugplatz Aterheide , vor Hangar 9 u. 10	
Aufgenommen von :	
Ausgewertet von :	
Vorgangsnummer :	Massstab : 1 : 50



Sichtbereich des Piloten nach rechts vorn bei geöffneter Motorhaube

Foto: BFU

Untersuchungsführer: Jens Eisenreich  
Untersuchung vor Ort: Klaus-Peter Schup  
Braunschweig den: 28. Juni 2011

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)