

# Untersuchungsbericht

3X033-0/04  
Dezember 2009

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

## Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	01. Mai 2004
Ort:	nahe Ronnenberg-Empelde
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Reims Aviation / Cessna F 172 P
Personenschaden:	Pilot tödlich verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittschaden:	leichter Flurschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU

## Sachverhalt

Das Flugzeug wurde beobachtet, wie es gleichmäßig im Sinkflug kreisend mit dem Boden kollidierte und in Flammen aufging. Stark alkoholisiert hatte der Flugzeugführer die Cessna F 172 am Flugplatz Oldenburg-Hatten zuvor entwendet und war unbemerkt gestartet.

### Ereignisse und Flugverlauf

Im Anschluss an einen nächtlichen Diskothekenbesuch in seiner Heimatstadt Hannover war der Flugzeugführer mit seinem Auto einer Polizeistreife aufgefallen.

Eine ihm um 04:29 Uhr<sup>1</sup> entnommene Blutprobe ergab als Mittelwert eine Alkoholkonzentration von 1,92 ‰. Daraufhin wurde von den Beamten der Führerschein eingezogen und das Auto sichergestellt.

Etwa eine Stunde später fuhr er mit dem PKW seines Vaters von der elterlichen Wohnung in Hannover zum Verkehrslandeplatz Oldenburg-Hatten. Hier hatte er seit Erlangung seiner Privatpilotenlizenz häufiger Flugzeuge gechartert.

Kurz vor dem Erreichen seines Zieles fiel der Flugzeugführer auf der A28 gegen 06:55 Uhr durch verkehrsgefährdende Fahrweise erneut auf. Die alarmierte Polizei konnte ihn jedoch nicht stoppen, da er bei Eintreffen eines Streifenwagens die Autobahn über die Abfahrt Hatten inzwischen verlassen hatte.

Wenig später drang der Flugzeugführer am Flugplatz Oldenburg-Hatten gewaltsam durch ein Fenster in die unbesetzte Flugleitung ein und entwendete die Schlüssel des Hangars und der Cessna, die – wie ihm bekannt war – darin stets vollgetankt abgestellt war. An dem frühen Morgen des Unfalltages blieb des Weiteren auch das Aushallen der Cessna unbeobachtet.

Der Start erfolgte um 07:34 Uhr. Kurz darauf wurde das Flugzeug mit eingeschaltetem Transponder und gerastetem VFR-Code 0021 als Sekundärziel von der Radarantenne erfasst, wie es den Flugplatz Oldenburg-Hatten mit südöstlichem Kurs verließ. Die gesamte Wegstrecke des insgesamt 3:26 Stunden dauernden Fluges wurde aufgezeichnet.

---

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

Siebenunddreißig Minuten nach dem Start meldete sich der Flugzeugführer auf der Towerfrequenz des Verkehrsflughafens Hannover. Er erhielt die Freigabe zum Durchqueren der Kontrollzone und zu einigen Kreisen über der Stadt Hannover. Zudem erhielt er auf Anfrage ("... request simulated ILS") nacheinander Freigaben für zwei Anflüge auf die Landebahn 09R. Einen dritten erbetenen Anflug lehnte der Towerlotse ab. Er wies den Flugzeugführer an, nach Süden in Richtung Stadt abzudrehen und eine Flughöhe von 2 500 ft MSL nicht zu überschreiten.

Nach dieser Anweisung fand ab 08:45 Uhr keine Kommunikation mehr statt. Alle Versuche des Towers noch einmal mit dem Piloten Kontakt aufzunehmen blieben erfolglos, während dieser weitere 2:15 Stunden über dem Stadtgebiet und im Bereich der südlichen Grenze der Kontrollzone umherflog. Die Flughöhen variierten dabei zwischen 500 und 4 400 ft GND.

Zwischenzeitlich war ein Polizeihubschrauber alarmiert und an die augenblickliche Position des Flugzeuges herangeführt worden. Die Besatzung observierte die links kreisende Cessna ab ca. 10:40 Uhr aus der Nähe. Bei mehrmaligen Vorbeiflügen in sicherem Abstand konnten keinerlei Fluglageänderungen oder Steuerbewegungen festgestellt werden. Der Flugzeugführer nahm den Hubschrauber offensichtlich nicht wahr.

Die letzte Flugphase ab 10:55 Uhr wurde von der Hubschrauberbesatzung mit der Videokamera dokumentiert. Der Hochdecker näherte sich gleichmäßig kreisend aus einer Höhe von ca. 2 000 ft dem Boden. Die linke Tragfläche kollidierte am bewaldeten Fuß einer Abraumhalde mit einem Baum. Beim anschließenden Anprall der Cessna an den Hang der Halde kam es zur Explosion mit nachfolgendem Brand, der das Flugzeug zerstörte.

Zwei ebenfalls alarmierte militärische Kampfflugzeuge des Typs F-4 Phantom, die sich von Wittmund aus mit unbekanntem Einsatzbefehl auf dem Weg nach Hannover befanden, wurden nach dem Unfall zurückbeordert.

#### Angaben zu Personen

Der 21-jährige Flugzeugführer war seit dem 05.07.2002 im Besitz einer Privatpilotenlizenz. Sie berechnete ihn zum Führen von einmotorigen Landflugzeugen bis 2 000 kg nach Sichtflugregeln und war am Unfalltag gültig.

Ein persönliches Flugbuch lag nicht vor. Exakte Angaben über die Flugerfahrung konnten daher nicht ermittelt werden. Nach Auskunft eines Zeugen hatte der Flugzeugführer in den 22 Monaten nach Scheinerhalt jedoch überdurchschnittlich viel geflogen. Das erklärte Ziel des Fluggerätemechanikers sei es gewesen, die Berufspilotenlizenz zu erwerben.

#### Meteorologische Informationen

Die Sichten lagen bei mehr als 10 km. Es herrschte ein schwacher Wind aus östlicher Richtung.

#### Funkverkehr

Von der Aufzeichnung des zwischen Flugzeugführer und Hannover Tower in englischer Sprache durchgeführten Funksprechverkehrs wurde eine Umschrift gefertigt.

#### Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Der Unfall wurde vor Ort durch einen Beauftragten der BFU untersucht. Soweit nachvollziehbar wurden keine Mängel am Flugzeug festgestellt.

Die Landeklappen befanden sich in eingefahrenem Zustand.

#### Brand

Der zentrale Bereich des Wracks brannte durch das beim Aufprall entstandene Feuer vollständig aus.

#### Medizinische und pathologische Angaben

Die Leiche des Flugzeugführers wurde am Institut für Rechtsmedizin der Medizinischen Hochschule Hannover obduziert.

Nach den erhobenen Befunden fanden sich keine traumatischen Schädigungen. Todesursächlich war ein Hitzeschock, sehr wahrscheinlich in Verbindung mit einem Inhalationstrauma.

Weiterführende Untersuchungen in Bezug auf Einnahme von Drogen bzw. Medikamenten wie auch eine Kohlenmonoxidbestimmung verliefen negativ.

Der festgestellte Blutalkoholgehalt betrug zum Unfallzeitpunkt 1,45 ‰.

Untersuchungsführer F. Kühne  
Untersuchung vor Ort H.-U. Maly