

# Untersuchungsbericht

3X010-0/06  
August 2006

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

## Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	24. März 2006
Ort:	nahe Plön
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Aquila T. E. GmbH / AT01
Personenschaden:	beide Insassen tödlich verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittschaden:	geringer Flurschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU

Das Flugzeug war zerstört und beide Insassen waren tödlich verletzt.

### Angaben zu Personen

Auf dem linken Sitz des Luftfahrzeugs saß ein 24-jähriger kanadischer Staatsbürger. Er war im Besitz einer Flight Crew Licence (PPL (A)), ausgestellt in Frankreich am 30. März 2004. In die Lizenz war die Klassenberechtigung für einmotorige, kolbenmotorgetriebene Landflugzeuge eingetragen. Diese Berechtigung war bis zum 30. März 2006 gültig. Weiter besaß er ein gültiges Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 nach den Regelungen JAR-FCL 3 deutsch, das die Auflage enthielt eine Sehhilfe zu tragen (VDL). Die Flugerfahrung des Piloten betrug:

gesamt:	55 h
in den letzten 90 Tagen:	3:25 h
auf dem Muster:	keine

## Sachverhalt

### Ereignisse und Flugverlauf

Das Flugzeug startete mit zwei Personen an Bord um 12:01 Uhr<sup>1</sup> vom Flugplatz Finkenwerder bei Hamburg zu einem lokalen Flug nach Sichtflugregeln. Es verließ die Kontrollzone des Verkehrsflughafens Hamburg über den Pflichtmeldepunkt Delta. Die Besatzung verabschiedete sich um 12:10 Uhr von Hamburg Turm. Der Flugweg führte dann in Richtung Nordosten, nördlich an der Kontrollzone des Flugplatzes Lübeck vorbei und weiter in Richtung Plön. Hier endete um 12:58 die Radaraufzeichnung. Das Flugzeug wurde gegen 15:50 Uhr von einem Passanten auf einem Acker unweit der letzten Radaraufzeichnung entdeckt.

Auf dem rechten Sitz des Luftfahrzeugs saß ein 38-jähriger deutscher Staatsbürger. Er war im Besitz einer Lizenz für Privatpiloten (PPL (A)), ausgestellt am 03. Februar 1999 nach den Regelungen JAR-FCL deutsch. In die Lizenz war die Klassenberechtigung für einmotorige, kolbenmotorgetriebene Landflugzeuge eingetragen. Diese Berechtigung war bis zum 18. Mai 2006 gültig. Darüber hinaus waren die Nachtflugqualifikation (NFQ) und die Lehrberechtigung (FI PPL (A)) eingetragen. Weiterhin besaß er eine Kunstflugberechtigung (KFB-A) und ein gültiges Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 nach den Regelungen JAR-FCL 3 deutsch, das die Auflage enthielt eine Sehhilfe zu tragen (VDL). Seine Flugerfahrung betrug:

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

gesamt:	1347 h
in den letzten 90 Tagen:	37 h
in den letzten 30 Tagen:	24 h
auf dem Muster (in den letzten 12 Monaten):	34 h
davon als Einwei- ser/Fluglehrer:	26 h

## Angaben zum Luftfahrzeug

Luftfahrzeug-Hersteller:	Aquila Technische Entwicklungen GmbH
Muster:	AT01
Werknr.:	AT01-105
Baujahr:	2002
höchstzul. Startmasse:	750 kg
Gesamtflugzeit Zelle:	846 h
seit letzter Nachprüfung:	6 h
Triebwerksmuster:	Rotax 912 S3

Die letzte Jahresnachprüfung wurde am 16.03.2006 durchgeführt.

## Meteorologische Informationen

Am Unfalltag herrschten entlang dem Flugweg Sichtflugbedingungen. Die Flugplätze Hamburg und Lübeck meldeten um 12:50 Uhr Sichten von mehr als 10 km und keine Wolken unter 5000 ft AGL (CAVOK). Der Wind wehte aus 110 bis 120° mit 14 bis 15 kt. Der Luftdruck (QNH) lag zwischen 1006 und 1007 hPa.

## Navigationshilfen

Der Flugweg wurde von den Radaranlagen der Flugsicherung erfasst und aufgezeichnet. Die Aufzeichnung endete um 12:58:14,7 Uhr. Zu diesem Zeitpunkt befand sich das Flugzeug auf einem südwestlichen Kurs in einer Höhe von 1500 ft MSL, 300 m östlich der späteren Unfallstelle. Die Radaranlagen der Flugsicherung können im Bereich der Unfallstelle nur Ziele mit einer minimalen Flughöhe von 1500 ft erfassen. Die von der Antenne Hohn empfangenen Daten sind im Anhang graphisch dargestellt.

## Funkverkehr

Nach dem Abmelden von Hamburg Turm wurde kein Sprechfunkverkehr mehr aufgezeichnet oder durch Zeugenaussagen belegt.

## Flugdatenaufzeichnung

Das Luftfahrzeug war nicht mit einem Flugdatenschreiber oder einem Cockpit-Voice-Recorder ausgestattet. Diese Aufzeichnungsgeräte waren nach den gültigen luftrechtlichen Regelungen nicht gefordert.

## Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle lag ca. 15 km nordöstlich der Stadt Plön auf einem Acker. Die nächste Ansiedlung war das ca. 900 m östlich der Unfallstelle gelegene Gut Rantzau. Das Flugzeug lag mit dem Bug in Richtung Nordost. Der vordere Bereich des Rumpfes war bis zum Hauptholm zerstört. Das Triebwerk lag in einem ca. 0,5 m tiefen Krater. Die Tragflügel lagen mit ihrer Unterseite auf dem Boden. Bei beiden Tragflügeln hatten sich Ober- und Unterschale im Bereich der Klebestellen voneinander gelöst. Die Klebestellen wiesen keine Unregelmäßigkeiten auf. Beide Tragflügel wiesen auf der Ober- und Unterseite über die ganze Spannweite auf bis zu 20 cm Profiltiefe starke Verschmutzungen durch den Ackerboden auf. Die Kabinenhaube war zerstört. Die Rumpfröhre war kurz vor dem Leitwerk abgerissen. Das Leitwerk lag nach vorne geklappt auf der Rumpfröhre. Die Verteilung der kleineren Wrackteile war kleinflächig. Das am weitesten entfernte Teil, ein Stück der Kabinenhaube, lag ca. 3 m vom Triebwerk entfernt in Flugrichtung vorne links. Die Quer- und Seitenrudersteuerung des Flugzeugs war bis auf zahlreiche Gewaltbrüche intakt und vollständig. Die Seitenrudersteuerung war vollständig. Die Landeklappen waren eingefahren. Der Gashebel befand sich ca. 10° unterhalb der Vollgasstellung. Der Propellerverstellhebel stand auf „Start“. Beide Insassen hatten sowohl die Becken- als auch die Schultergurte angelegt. Alle Gurte waren intakt. Die Struktur an der die Gurte befestigt waren, war teilweise großflächig zerstört. Die Sitzverstellung beider Sitze war bis auf verschiedene Gewaltbrüche intakt. Alle Anschlüsse waren vorhanden. Das Gehäuse des Notsenders (ELT) war zerbrochen, so dass die Stromversorgung von der Sendeeinheit getrennt war. Der am Panel angeklebte Kohlenmonoxidetektor wies eine helle Farbe auf.

## Medizinische und pathologische Angaben

Beide Insassen wurden obduziert. Darüber hinaus ist jeweils ein ergänzendes chemisch-toxikologisches Gutachten erstellt worden, um zu klären, ob eine Beeinflussung durch Kohlenmonoxid vorgelegen hat. Für beide Insassen ergaben sich keine Hinweise auf eine physiologische oder gesundheitliche Beeinträchtigung.

Brand

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

Überlebensaspekte

Das Luftfahrzeug wurde mehrere Stunden nach dem Unfall zufällig durch Passanten entdeckt. Die Obduktionsdetails bestätigen, dass beide Insassen unmittelbar nach dem Aufprall des Luftfahrzeuges auf den Boden verstorben sind.

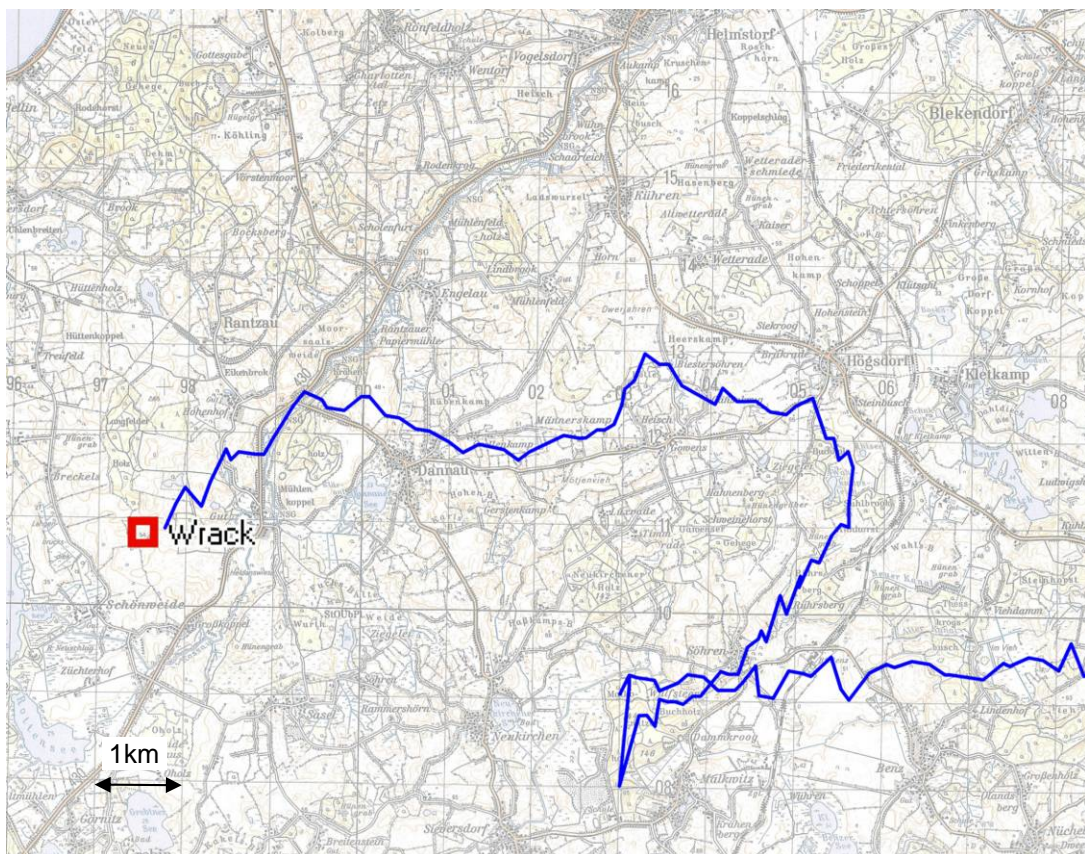
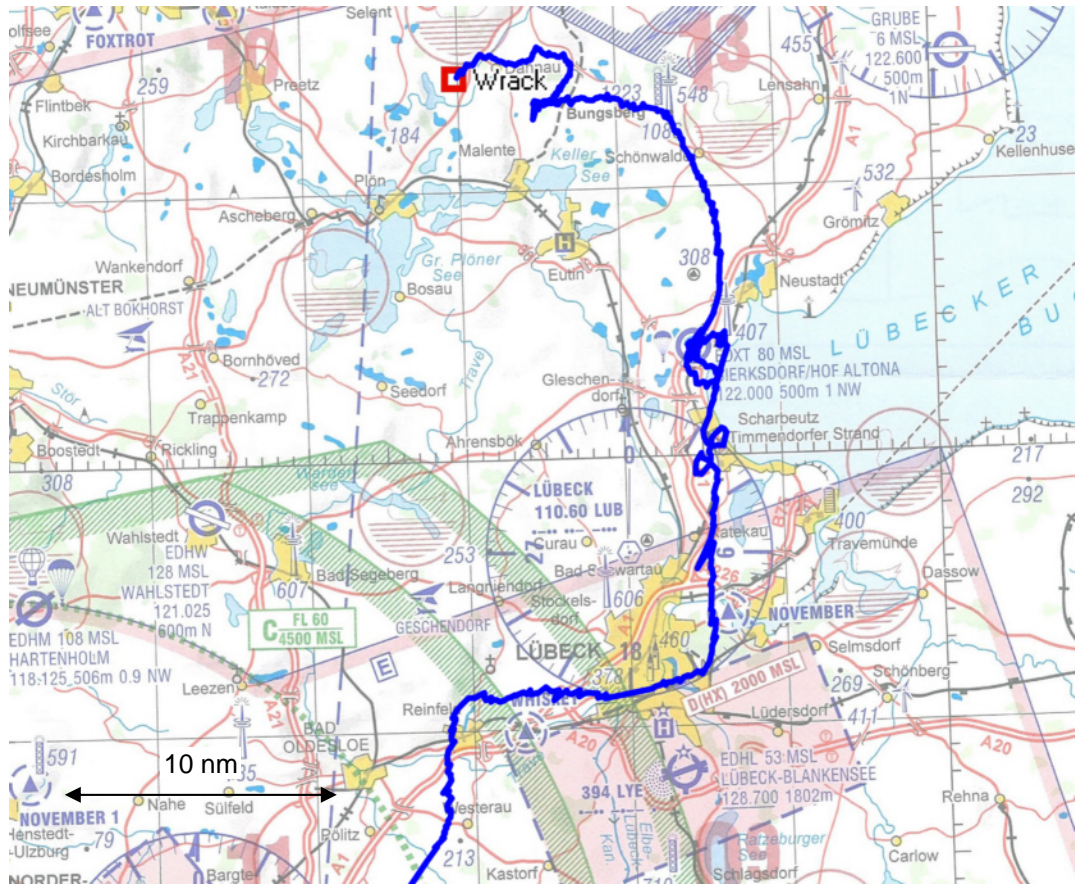
Untersuchungsführer      Kostrzewa

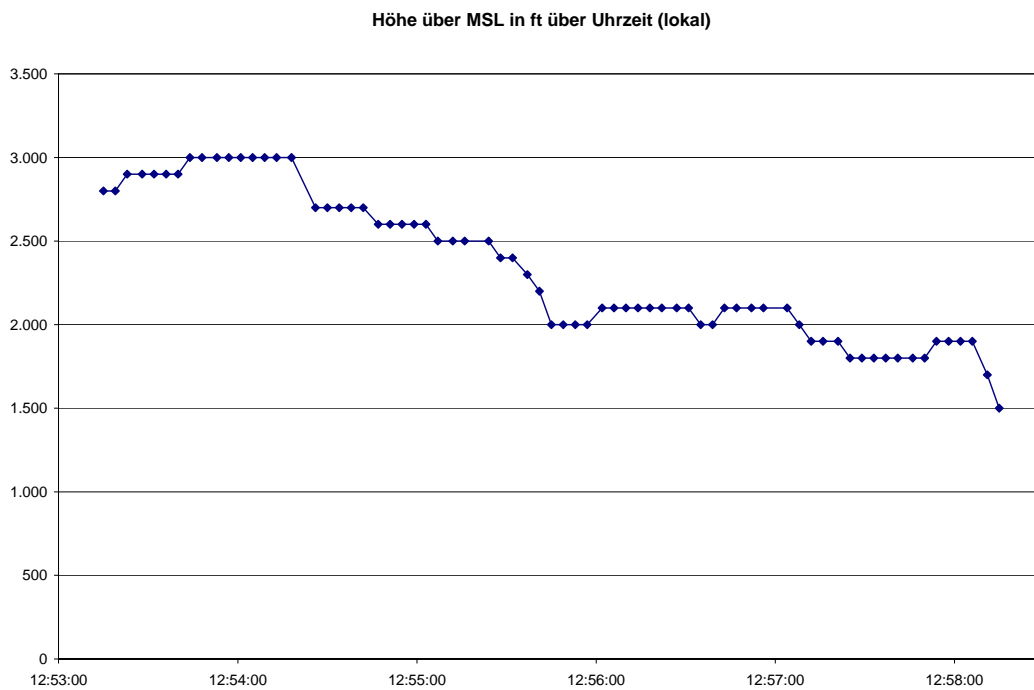
Mitwirkung                Izquierdo  
                                     Nehmsch

## Anlagen

Auswertung der Radardaten der Antenne Hohn

Anlage: Auswertung der Radardaten der Antenne Hohn





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.

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

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