

# Untersuchungsbericht

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

## Identifikation

|                      |  |
|----------------------|--|
| Art des Ereignisses: | Unfall   |
| Datum:               | 30. Mai 2008   |
| Ort:                 | Westerland/Sylt  |
| Luftfahrzeug:        | Flugzeug   |
| Hersteller / Muster: | Beech Aircraft Corporation / A 36                      |
| Personenschaden:     | Pilot tödlich verletzt, zwei Fluggäste schwer verletzt |
| Sachschaden:         | Luftfahrzeug zerstört                                  |
| Drittschaden:        | Forstschaden   |
| Informationsquelle:  | Untersuchung durch BFU                                 |
| Aktenzeichen:        | BFU 3X056-08   |

## Sachverhalt

### Ereignisse und Flugverlauf

Das Flugzeug war um 17:10 Uhr<sup>1</sup> in Maastricht/Niederlande zu einem privaten Reiseflug nach Instrumentenflugregeln (IFR) mit dem Ziel Westerland/Sylt gestartet. An Bord befanden sich der verantwortliche Flugzeugführer und zwei Passagiere.

Östlich von Helgoland hob der Pilot gegen 18:33 Uhr den IFR-Status auf und setzte den Flug nach Sichtflugregeln (VFR) fort. Mit Kurs auf die Südspitze der Insel Sylt begann er kurz darauf aus Reiseflughöhe FL 80 mit dem Sinkflug.

Zum Einflug in die Kontrollzone wurde das Flugzeug vom Tower des Verkehrsflughafens Westerland über die VFR-Pflichtmeldepunkte Hotel und Whisky freigegeben. Der Meldepunkt Hotel wurden in ca. 1 500 ft GND passiert. Etwa über Whisky meldete der Flugzeugführer in ca. 1 100 ft GND um 18:48:41 Uhr, dass er sich im Endteil der Bahn 06 befinden würde.

Als letzter Kontakt wurde um 18:48:55 Uhr der Funkspruch seiner Bestätigung zur erteilten Landefreigabe aufgezeichnet. Als Hintergrundgeräusch war dabei im Funk der pulsierende Ton der Fahrwerkswarnung zu hören.

In der weiteren Phase des Endanfluges kam es zum Ausfall des Triebwerks, der später von den beiden überlebenden Fluggästen bestätigt wurde.

Der Tiefdecker kollidierte mit zwei Bäumen und schlug auf einer Straße auf. Nach einer kurzen Rutschstrecke kam das Wrack an einer Böschung zum Stillstand. Das Triebwerk wurde in die Kabine gedrückt und klemmte beide vorn sitzenden Insassen in der Kabine ein.

Der Flugzeugführer erlag seinen Verletzungen an der Unfallstelle, während beide Fluggäste schwer verletzt geborgen wurden. Die vorn rechts sitzende Person wurde mit dem Rettungshubschrauber in ein Krankenhaus geflogen.

---

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

## Angaben zu Personen

Der 63-jährige Flugzeugführer war seit dem 09.10.1986 im Besitz einer Privatpilotenlizenz. Die Erlaubnis nach JAR FCL deutsch war bis zum 11.07.2008 gültig. Im fliegerärztlichen Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 war als Auflage das Tragen einer Brille vermerkt.

In seiner Erlaubnis eingetragen waren die Berechtigungen zum Führen von kolbengetriebenen einmotorigen Landflugzeugen auf Flügen nach Sicht- und Instrumentenflugregeln mit einer max. Abflugmasse (MTOW) bis 2 000 kg, der mehrmotorigen Musterserie Beech 90 - 200 sowie der Cessna 525 Citation.

Ein persönliches Flugbuch wurde an Bord nicht gefunden. Nach den Angaben eines Angehörigen verfügte der Pilot über eine umfassende Flugerfahrung. Seine Flugzeit innerhalb der letzten 90 Tage betrug 14:55 Stunden und neun Landungen.

## Angaben zum Luftfahrzeug

Das Flugzeug Beechcraft A 36 war in Deutschland zum Verkehr zugelassen. Bei dem Muster handelt es sich um einen 6-sitzigen Tiefdecker in Ganzmetallbauweise mit einziehbarem Bugfahrwerk. Die Höchstabflugmasse betrug 1 630 kg. Es war mit dem Triebwerk Continental IO-520 ausgerüstet.

Das Flugzeug hatte eine Gesamtbetriebszeit von 2 202 Stunden. Seit der letzten Jahresnachprüfung war es 21 Stunden geflogen worden.

## Meteorologische Informationen

Bei einem Wind aus 090° mit 12 – 15 kt herrschten Sichtflugbedingungen von mehr als 10 km.

## Funkverkehr

Von der Kommunikation zwischen Flugzeugführer und Westerland Tower wurde eine Umschrift gefertigt, die der BFU zur Untersuchung zur Verfügung stand. Technische Probleme wurden darin von dem Piloten nicht geäußert.

## Angaben zum Flugplatz

Der Verkehrsflughafen Westerland auf der Insel Sylt liegt ca. 1,8 nautische Meilen (NM) nordöstlich des Ortes Westerland in einer Höhe von 51 ft über MSL. Er verfügt über zwei sich kreuzende Asphaltpisten in den Ausrichtungen 06/24 und 14/32.

Die zur Landung freigegebene Bahn 06 hat eine Länge von 1 696 m. Ein Teil des Endanfluges auf diese Piste führt über den Bereich der Ortes Westerland.

## Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle im Wohngebiet von Westerland lag etwa 1,5 NM vom Bahnanfang der Piste 06 entfernt. Sie befand sich rechts der Anfluggrundlinie an der Böschung eines Grabens neben einem schmalen Fußweg.

Das Fahrwerk war ausgefahren. Ein Blatt des 3-Blatt-Propellers war nach hinten gebogen. Die beiden anderen Blätter wiesen keine Beschädigungen auf. Die beiden in den Tragflächen liegenden Gummitanks blieben beim Unfall unbeschädigt. An der Unfallstelle wurde kein ausgelaufener Kraftstoff festgestellt.

Das Wrack wurde geborgen und in eine Halle des Flughafens verbracht. Beim Anheben und beim Transport trat aus der Tankentlüftung des rechten Tanks eine geringe Menge an Kraftstoff aus. Sie betrug max. etwa 10 Liter.

Der Tankwahlschalter links vorn im Cockpit war auf den linken Tank gerastet und in dieser Stellung durch ein verbogenes Verkleidungsblech blockiert. Der Schalter ließ sich erst nach Entfernen des Bleches wieder in alle Positionen schalten.

Die Leitungen der Einspritzanlage des Motors zwischen Verteiler und Zylinder waren leer und drucklos. Auch in der geöffneten Verteilerspinne befand sich kein Kraftstoff. Im rechten Tragflächentank befanden sich ca. 85 l Kraftstoff. Die vorgefundene Restmenge des linken Tanks betrug ca. 0,75 l Avgas 100 LL.

## Brand

Im Bereich des Motors war an der Unfallstelle ein Aufschlagbrand entstanden, der durch Außenstehende mit einem Handfeuerlöscher jedoch rasch gelöscht werden konnte.

Untersuchungsführer: F. Kühne

Untersuchung vor Ort: A. Schulz

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.

## 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)