

Untersuchungsbericht

3X041-0/09
Mai 2009

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

Identifikation

Art des Ereignisses: Unfall
Datum: 28. April 2009
Ort: Finkenwerder
Luftfahrzeug: Flugzeug
Hersteller / Muster: Cessna Aircraft Company/
Cessna 421C
Personenschaden: ohne Verletzte
Sachschaden: Luftfahrzeug zerstört
Drittsschaden: keiner
Informationsquelle: Untersuchung durch BFU

um ca. 18:35 Uhr¹ für eine Notlandung in einer Bucht der Elbe. Hierbei überschlug sich das Flugzeug. Der Pilot konnte sich aus dem Wrack befreien und gelangte selbstständig ans Ufer.

Angaben zu Personen

Der 49-jährige Pilot war im Besitz einer Lizenz für Privatpiloten (PPL (A)), ausgestellt am 13. Mai 2008 nach den Regelungen JAR-FCL deutsch. In die Lizenz waren folgende Muster-/Klassenberechtigungen eingetragen: ME piston (land) als PIC und SE piston (land) als PIC. Alle Berechtigungen waren am Unfalltag gültig. Weiter besaß er ein gültiges Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 nach den Regelungen JAR-FCL 3 deutsch mit der Auflage eine Seehilfe zu tragen (VDL). Seine Flugerfahrung betrug:

gesamt:	175 Stunden
in den letzten 24 Stunden:	1 Stunde
In den letzten 7 Tagen:	5 Stunden
in den letzten 90 Tagen:	14 Stunden
auf dem Muster:	28 Stunden
davon als PIC:	8 Stunden
in den letzten 24 Stunden:	1 Stunde
in den letzten 7 Tagen:	4 Stunden
in den letzten 90 Tagen:	9 Stunden 19 Flüge

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Das Flugzeug startete auf dem Flughafen Hamburg zu einem privaten Flug nach Sichtflugregeln (VFR) zum Flugplatz Leipzig-Altenburg. Es befand sich nur der Pilot an Bord. Nachdem das Flugzeug die Kontrollzone über die Abflugstrecke W verlassen hatte, bemerkte der Pilot beim Einschalten des Autopiloten, dass die elektrische Anlage des Flugzeuges nicht einwandfrei funktionierte. Daraufhin kehrte er nach Hamburg zurück. Im Anflug auf den Flughafen Hamburg erschien nach dem Betätigen des Fahrwerkhebels keine Zustandsanzeige. In der Folge fielen alle elektrischen Komponenten einschließlich der Funkgeräte aus. Letztendlich entschied sich der Pilot

¹ Alle angegebenen Zeiten, soweit nicht anders bezeichnet, entsprechen Ortszeit

Angaben zum Luftfahrzeug

Luftfahrzeug-Hersteller:	Cessna Aircraft Company
Muster:	Cessna 421C
Werknr.:	421C-1024
Baujahr:	1980
höchstzul. Startmasse:	3 379 kg
Gesamtflugzeit Zelle laut Bordbuch:	5 482:10 Stunden
seit letzter Prüfung:	42 Stunden
seit letzter Wartung:	5 Stunden
Gesamtzahl Flüge laut Bordbuch:	1 161
Triebwerknummer:	GTSIO-520-N
Triebwerkhersteller	Teledyne Continental Motors

Die letzte Jahresnachprüfung erfolgte am 22. April 2008.

Bei der Cessna 421C handelt es sich um einen zweimotorigen Tiefdecker mit Druckkabine in Metallbauweise. Er ist mit einem einziehbaren Fahrwerk ausgerüstet.

Meteorologische Informationen

Zum Unfallzeitpunkt wehte am Flughafen Hamburg ein Wind mit 10 kt aus westlicher Richtung. Die Sicht am Boden lag über 10 km. Die niedrigste aufgelockerte Wolkenschicht hatte eine Untergrenze von 2 000 ft. Eine zweite Wolkenschicht mit durchbrochenem Bedeckungsgrad begann in 5 000 ft. Die Temperatur betrug 16 °C und der auf Meereshöhe reduzierte Luftdruck (QNH) lag bei 1 002 hPa

Folgende METARs liegen vor:

METAR EDDH 281620Z 24010KT 9999 SCT020
BKN050 16/11 Q1002 NOSIG=

METAR EDHI 281620Z 23011KT 9000 SCT024
BKN053 16/13 Q1002=

Flugdatenaufzeichnung

Das Flugzeug war nicht mit einem Flight Data Recorder oder einem Cockpit Voice Recorder ausgestattet. Keiner der beiden Recorder war durch entsprechende luftrechtliche Regelungen gefordert.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Elbe im Bereich der Unfallstelle ist ein tidenabhängiges Gewässer. Zum Zeitpunkt des Unfalls herrschte Hochwasser, d. h. an der Unfallstelle betrug die Wassertiefe ca. 0,8 m.

Das Wrack lag etwa 50 m vom Ufer entfernt kopfüber im Watt des Mühlenberger Lochs, einer Bucht an der Elbe südlich von Finkenwerder. Der Grund der Elbe ist in diesem Bereich mit einer dicken Schicht aus Schlick bedeckt, in die der Bug des Flugzeugs ca. 0,5 m tief eingesunken war. Die Nase des Flugzeugrumpfes war abgerissen. Die Flugzeuglängsachse zeigte in Richtung Osten. Die Hauptfahrwerke waren ausgefahren und verriegelt. Das Bugfahrwerk war abgerissen. Die Landeklappen befanden sich in der Stellung 15°.

Alle vier Zündschalter, die zwei Alternatorschalter und der Batterieschalter waren eingeschaltet. Die Schalter Avionic Bus Emergency Power und Alternate Field Emergency Power waren ausgeschaltet. Alle Sicherungsautomaten (CBs) waren geschlossen, die Schmelzsicherungen RH & RH Alt Field waren intakt. Die Anschlüsse der Alternatoren wiesen keine mechanischen Beschädigungen auf und die Kupplungen waren unbeschädigt.

Medizinische und pathologische Angaben

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

Untersuchungsführer Kostrzewa

Mitwirkung Berndt
Lampert
de Jelski