

# Untersuchungsbericht

CX009-0/06  
November 2006

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

## Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	29. Juli 2006
Ort:	nahe Kall / Eifel
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	HB Aircraft Industries AG / HB 202 V2
Personenschaden:	Pilot tödlich verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittsschaden:	Flurschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU

## Sachverhalt

### Ereignisse und Flugverlauf

Der Pilot beabsichtigte einen Fotoflug über der Eifel und wollte unter anderem den Hochsitz eines Freundes fotografieren. Er betankte das Flugzeug und startete schließlich um 09:56 Uhr<sup>1</sup> auf dem Flugplatz Dahlemer Binz. Ca. 45 Minuten später beobachteten mehrere Zeugen, dass die HB 202 in geringer Höhe aus nördlicher Richtung kommend auf die Ortschaft Kall zuflog. Das Flugzeug kurvte mehrmals um einen Hochsitz, bevor es wieder auf nördlichen Kurs drehte, dann abrupt nach rechts abkippte und zu Boden

stürzte. Nach Zeugenaussagen lief das Triebwerk gleichmäßig bis zum Aufschlag.

### Angaben zu Personen

Der 57-jährige Flugzeugführer war im Besitz eines erstmalig im Jahr 1984 ausgestellten Luftfahrerscheins für Privatflugzeugführer PPL(A), ausgestellt nach den Richtlinien der ICAO. In dem Luftfahrerschein war die Klassenberechtigung für einmotorige Landflugzeuge eingetragen. Er verfügte über eine Gesamtflugerfahrung von 2 501 Stunden, davon 38 Stunden mit 46 Landungen auf dem Unfallmuster.

Der Pilot war von Juli 2004 bis Juli 2006 fluguntauglich. Der Luftfahrerschein wurde nach erteiltem Tauglichkeitszeugnis am 20.07.2006 erneut ausgestellt. Der Unfallflug war der dritte Alleinflug nach der Lizenzerneuerung.

### Angaben zum Luftfahrzeug

Die HB 202 V 2 ist ein freitragender Hochdecker mit Druckpropeller im Leitwerksträger. Die maximale Startmasse beträgt 750 kg. Das in Österreich registrierte Flugzeug mit der Werknummer 202003 wurde 1989 gebaut und seitdem 662 Stunden betrieben. Die letzte Nachprüfung erfolgte im April 2005. Laut Prüfbescheinigung sollte die nächste Nachprüfung im November 2006 stattfinden.

Im Kabinenboden rechts war eine Kameraplattform eingelassen mit Sucherkamera für einen Monitor im Cockpit und einer Aufnahmevorrichtung für eine Handkamera mit Fernauslösung, die aber offensichtlich nicht eingebaut war. Zum Kamerasystem gehörte auch ein großformatiges GPS vom Typ Flightmap XL und ein weiterer Logger, mit denen Fotoobjekte und

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

Koordinaten zusammengeschaltet werden konnten. Die beim Unfallflug benutzte Digitalkamera war hiermit allerdings nicht verbunden.

#### Meteorologische Informationen

Am Absturzort herrschten zum Unfallzeitpunkt Sichtwetterbedingungen.

#### Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Das Flugzeug prallte ca. 80 m vom Hochsitz entfernt mit rechter Fläche und dem Rumpfbug zuerst auf den Boden. Das Flugzeug kam an einem Baum in Rückenlage zum Stillstand.

Das gesamte vordere Rumpfteil war bis zum Hauptspant in Höhe der Flügelvorderkanten zusammengedrückt. Der rechte Flügel war bis zu den Landeklappen zersplittert. Alle Teile des Luftfahrzeuges waren vorhanden. Der durch den Leitwerksträger geschützte Propeller war unbeschädigt. Alle Verbindungen und Umlenkungen der Steuerung waren verschraubt und gesichert. Instrumente, Schalter und Hebel waren zerstört und nicht auswertbar.

Der Motor zeigte äußerlich keine Mängel, war aber durch die Verbiegung der Antriebswelle blockiert.



#### Brand

Es war kein Brand entstanden

#### Zusätzliche Informationen

Der Digitalkamera vom Typ Nikon D 200 wurde der Speicherchip entnommen und ausgelesen. Diese Kamera wurde offensichtlich während des Unfallfluges benutzt. Neben ca. 100 Bildern von Eifellandschaften waren mehrere Bilder der Unfallstelle sowie des Hochsitzes vorhanden. Aus der Abfolge der Bilder wurde ersichtlich, dass die HB 202 in geringer Höhe und in Linkskurven um den Hochsitz gekurvt war.

Untersuchungsführer	Wilke
Mitwirkung	Borgmeier