

Untersuchungsbericht

CX018-0/06
November 2007

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	16. November 2006
Ort:	nahe Pfronten
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Simon Burton / Christen Eagle II
Personenschaden:	Pilot tödlich verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittschaden:	leichter Flurschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Das Flugzeug startete mit dem Piloten besetzt um 12:22 Uhr¹ auf dem Flugplatz Kempten-Durach zu einem Rundflug. Auf dem Gipfel des nahe des Ortes Pfronten gelegenen Berg Falkenstein erwarteten Bekannte des Piloten das Flugzeug, um Filmaufnahmen zu machen. Diese Aufnahmen zeigten, wie das Flugzeug auf einem Kurs von ca. 60° die Kamera westlich passierte. Der Flugweg lag wenige Meter oberhalb der Kameraposition in ca. 1270 m MSL. Kurz vor dem Vorbeiflug an der Kamera flog das Flugzeug eine Rolle nach links, anschließend eine Art Platzrunde nach Westen und setzte zu einem erneuten

Vorbeiflug an. Wieder begann das Flugzeug kurz vor der Kameraposition eine Rolle nach links. In der Rückenlage tauchte diesmal jedoch die Flugzeugnase etwas unter den Horizont. Im weiteren Verlauf senkte sich die Nase weiter, bis auf einen Winkel von ca. 30° unter den Horizont. In der zweiten Messerfluglage stoppte die Drehung und das Flugzeug schlug ca. 2 Sekunden später in einer Höhe von ca. 1230 m MSL auf den Berghang auf.

Angaben zu Personen

Der 75-jährige Pilot war deutscher Staatsbürger. Er war im Besitz eines erstmalig im Jahr 1958 in Deutschland ausgestellten Luftfahrerscheins für Privatflugzeugführer (PPL(A)). In der Lizenz war die Klassenberechtigung für einmotorige, kolbenmotorgetriebene Landflugzeuge, Lehrberechtigung, Nachtflug und CVFR Berechtigung eingetragen. Darüber hinaus war der Pilot im Besitz folgender Lizenzen:

- Luftfahrerschein für Segelflugzeugführer mit Lehr- und Kunstflugberechtigung,
- Private Pilot Licence for Airplane Single Engine Land, ausgestellt durch die FAA der USA am 19.07.2006 und
- Österreichischer Privatpilotschein mit Kunstflugberechtigung, ausgestellt am 07.01.1994.

Weiter besaß er ein gültiges Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 nach den Regelungen JAR-FCL 3 deutsch.

Die Flugerfahrung des Piloten betrug:

gesamt:	ca. 9100 h
in den letzten 90 Tagen:	2:30 h

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

Angaben zum Luftfahrzeug

Luftfahrzeug-Hersteller: Simon Burton
 Muster: Christen Eagle II
 Werknr.: Simon - 0001
 Baujahr: 1982
 höchstzul. Startmasse: 726 kg
 Gesamtflugzeit Zelle: 538 h
 seit letzter Nachprüfung: 2:23 h
 Triebwerkshersteller: Textron Lycoming
 Triebwerkmuster: AEIO-360A1D

Die letzte Jahresnachprüfung wurde am 09.10.2006 durchgeführt.

Meteorologische Informationen

Am Unfalltag herrschten Sichtflugbedingungen. Die Wetterstation in Kempten meldete um 13:00 Uhr umlaufende Winde mit max. 4 kt. Die Sicht lag bei 80 km und es waren keine Wolken unterhalb von 20 000 ft vorhanden. Die Temperatur an der Unfallstelle betrug 16 °C. Der Luftdruck (QNH) lag bei 1012 hPa.

Funkverkehr

Während der Überflüge bestand eine Sprechfunkverbindung zu dem Kamerateam. Der Sprechfunkverkehr wurde zum Teil durch die Tonspur der Videoaufzeichnung aufgenommen.

Flugdatenaufzeichnung

Flugdatenaufzeichnungsgeräte waren in dem Flugzeug nicht eingebaut und auch nicht vorgeschrieben. Jedoch wurde der Flugverlauf bis zum Unfall durch Außenstehende per Video aufgezeichnet.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle lag an einem steilen Hang auf der Westseite des Falkensteins in einer Höhe von ca. 1230 m MSL. Die Entfernung zur Position des Kamerateams betrug ca. 50 m.

Das Flugzeug war durch den Aufprall und einen anschließenden Brand zerstört worden. Die Tragflächen und die Bespannung des Rumpfes waren bis auf die Metallbeschläge verbrannt. Die Bruchstücke des Rumpfgerüsts hatten eine Länge von unter einem Meter. Lediglich das Leitwerksgerüst und das Triebwerk waren als Baugruppen erkennbar. Alle größeren Teile befanden sich im Meterbereich um das Triebwerk. Einige Kleinteile lagen bis zu 25 m von der Einschlagstelle des Triebwerks entfernt.

Medizinische und pathologische Angaben

Die Obduktion sowie eine chemisch-toxikologische Untersuchung des Piloten ergaben keine Hinweise auf eine gesundheitliche Beeinträchtigung.

Brand

Unmittelbar nach dem Aufschlag kam es zu einem Brand, der alle brennbaren Teile des Flugzeuges zerstörte.

Untersuchungsführer: Rokohl
 Mitwirkung: Kostrzewa
 Untersuchung vor Ort: Nehrtinger