

# Untersuchungsbericht

3X102-0/08  
September 2008

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

## Identifikation

Art des Ereignisses: Unfall  
Datum: 23. Juli 2008  
Ort: nahe Tarmow  
Luftfahrzeug: Ultraleichtflugzeug  
Hersteller / Muster: Evector-Aerotechnik a.s. /  
Eurostar EV-97  
Personenschaden: Luftfahrzeugführer tödlich verletzt  
Sachschaden: Luftfahrzeug zerstört  
Drittsschaden: Flurschaden  
Informationsquelle: Untersuchung durch BFU

## Angaben zu Personen

Der 79-jährige Ultraleichtpilot war im Besitz eines bis zum 22.07.2010 gültigen Luftfahrerscheins für Luftsportgeräteführer, ausgestellt am 22.05.2005 vom Luftsportgeräte-Büro des Deutschen Aero Club e.V. Der Eintrag der Passagierflugberechtigung erfolgte im September 2007.

Der UL-Pilot hatte eine Gesamtflugerfahrung von ca. 203 Flugstunden, davon flog er 111 Stunden während der Ausbildung bis zum Erwerb der Lizenz. Auf dem Unfallmuster hatte er eine Flugerfahrung von ca. 80 Stunden und 140 Starts und Landungen.

## Angaben zum Luftfahrzeug

Die EV-97 Eurostar ist ein zweisitziges aerodynamisch gesteuertes Ultraleicht-Flugzeug in Metallbauweise.

Hersteller: Evector Aerotechnika a.s.  
Muster: Eurostar EV-97, Mod. 2000R  
Werknummer: 2005 2623  
Baujahr: 2005  
MTOW: 472,5 kg  
Triebwerk: Rotax 912 ULS / 100 HP  
Gesamtflugzeit: ca. 80 Stunden

## Sachverhalt

### Ereignisse und Flugverlauf

Um 17:25 Uhr<sup>1</sup> startete der Ultraleichtpilot vom Verkehrslandeplatz Ruppiner Land auf der Piste 11 zu einem privaten Flug. Nach dem Start flog das Ultraleichtflugzeug (UL) in Verlängerung der Startrichtung weiter. Es wurde beobachtet, dass das UL in geringer Höhe flog und sich auf und ab bewegte. Ein Zeuge vom Flugplatz Ruppiner Land beobachtete wie das Ultraleichtflugzeug aus einer Drehung senkrecht auf ein Rapsfeld prallte und in Brand geriet. Der Pilot wurde getötet.

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

Gewicht und Schwerpunkt befanden sich im zulässigen Bereich. Die letzte Jahresnachprüfung wurde am 28.11.2007 durchgeführt.

Das Ultraleichtflugzeug war in Deutschland zum Verkehr zugelassen.

#### Meteorologische Informationen

Laut Aussage der Luftaufsicht und Zeugen herrschte am Unfalltag eine hochsommerliche und wolkenlose Wetterlage. Der Wind kam variabel aus Nord mit 5 Knoten. Der Luftdruck betrug 1 024 hPa und die Temperatur 25° Celsius. Die Sichtweiten lagen über 10 km (CAVOK).

#### Angaben zum Flugplatz

Der Verkehrslandeplatz Ruppiner Land verfügt über die Landebahn 11/29 mit einer 905 m x 23 m Asphaltbahn. Der Flugplatz liegt 42 m über Normalnull (NN).

#### Flugdatenaufzeichnung

Die Radardaten vom zuständigen Flugsicherungsunternehmen standen zur Verfügung.

#### Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich ca. 2,6 km östlich des Flugplatzes Ruppiner Land auf einem Rapsfeld. Das Rettungssystem war nicht ausgelöst. An der Unfallstelle waren keine Rutschspuren zu erkennen.

Der Cockpitbereich und die angrenzenden Baugruppen wurden durch den Brand zerstört.

Aufgrund des hohen Zerstörungsgrades konnten die Steuerverbindungen nicht mehr nachgewiesen werden. Alle Ruder und Landeklappen waren von außen beweglich.



Propeller und Triebwerksbereich zeigten einen hohen Zerstörungsgrad infolge der Bodenkollision und der Brandeinwirkung. Ein Propellerblatt wurde beim Aufprall an der Propellerwurzel abgerissen.

An der linken Tragfläche sowie an der Vorderkante und im Außenbereich des Flügels befanden sich diagonal verlaufende Deformationsspuren. Die rechte Tragfläche wies an der Vorderkante Aufschlagsspuren auf.

Der Rumpf war im Bereich des Leitwerkansatzes gestaucht.

#### Brand

Bei dem Aufschlag entstand ein Brand. Die Feuerwehr und Notdienste wurden um 17:28 Uhr alarmiert und trafen um 17:37 Uhr an der Unfallstelle ein. Der Brand war um 17:45 Uhr gelöscht.

Untersuchungsführer	Knoll
Mitwirkung	Eisenreich