

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	07. Mai 2011
Ort:	Nördlingen
Luftfahrzeug(e):	Ultraleichtflugzeug
Hersteller / Muster:	Evektor Aerotechnik a.s./ Eurostar EV97
Personenschaden:	Pilot schwer verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug schwer beschädigt
Drittschaden:	Flurschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU
Aktenzeichen:	BFU 3X043-11

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Der Pilot gab an, dass er am Vormittag des Unfalltages am Flugplatz eintraf und beabsichtigte zunächst einige Starts und Landungen mit dem Ultraleichtflugzeug (UL) zu absolvieren. Anschließend wollte er dann zum Flugplatz Donaueschingen fliegen, um dort einen Passagier aufzunehmen. Nachdem er den Eurostar aus der Vereinsflugzeughalle rangiert hatte, habe er das UL gecheckt und anschließend vollgetankt. Nach dem Warmlaufen des Triebwerkes rollte er zur Piste 22. Der Start erfolgte um 10:35 Uhr¹. Zum Flugverlauf gab der Pilot an, dass der Steigflug und der weitere Flug in der Platzrunde bis zum Gegenanflug ereignislos verliefen. Im Gegenanflug habe es einen lauten Knall gegeben. Die Kabinenhaube sei aufgesprungen; der Öffnungswinkel habe ca. 30 bis 45 Grad betragen. Durch die geöffnete Haube war nach Angaben des Piloten die Anströmung am Leitwerk gestört und die Steuerung beeinträchtigt. Er habe versucht, die Haube mit der linken Hand zu schließen und mit einem verkürzten Anflug zu landen. Im weiteren Flugverlauf sei es ihm nicht gelungen, die Triebwerksleistung zu erhöhen, um den Geschwindigkeitsabbau durch die geöffnete Haube auszugleichen.

Der Flugleiter gab an, dass er auf das UL aufmerksam wurde, weil es ungewöhnlich tief und nahe an der Start- und Landebahn mit einer unruhigen Flugbahn flog. Er habe versucht, den Piloten über Funk anzusprechen, ob er Probleme habe, bekam jedoch keine Antwort. Im weiteren Verlauf sah er, wie das UL im kurzen Endteil plötzlich nach links abdrehte und mit einer Baumreihe kollidierte.

Bei dem Aufprall wurde der Pilot schwer verletzt und das Luftfahrzeug schwer beschädigt.

Angaben zu Personen

Der 46-jährige Pilot der Eurostar war im Besitz einer Lizenz für Privatpiloten (PPL (A und H) nach den Regelungen JAR-FCL deutsch, erstmalig ausgestellt am 03.11.2006 (PPL-A) bzw. am 29.05.2008 (PPL-H). Als Berechtigungen waren einmotorige Landflugzeuge mit Kolbentriebwerk (SEP land), R22, R44 und eine Nachtflugberechtigung (NFQ), gültig bis 03.11.2011, eingetragen. Ebenso war er im Besitz ei-

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

nes Luftfahrerscheins für Segelflugzeugführer, ausgestellt nach den Richtlinien der ICAO, erstmalig ausgestellt am 05.08.2009 mit der Startart Flugzeugschlepp. Der Luftfahrerschein für Luftsportgeräteführer war erstmalig ausgestellt am 09.07.2008 und war bis zum 09.07.2013 gültig. Das Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 war bis zum 01.08.2011 gültig mit der Auflage eine Sehhilfe zu tragen (VML).

Angaben zum Luftfahrzeug

Der EV97 Eurostar ist ein zweisitziges, aerodynamisch gesteuertes Ultraleichtflugzeug in Metallbauweise.

Hersteller :	Evektor Aerotechnik a. s.
Muster :	Eurostar EV97
Werknummer :	2006-12810
Baujahr :	2006
Gesamtbetriebszeit:	667 Stunden
MTOW :	472,5 kg
Triebwerk :	Rotax 912 ULS
Propeller:	Woodcomp Varia

Das UL war mit dem Rettungssystem BRS-5 UL ausgerüstet.

Das UL befand sich in Vereinsbesitz und war in Deutschland zum Verkehr zugelassen. Die letzte Jahresnachprüfung wurde am 31.08.2010 durchgeführt.

Laut Wägebericht vom 16.03.2010 betrug das Leergewicht 310,9 kg. Vor dem Start wurden nach Angaben des Piloten 27 l Kraftstoff getankt.

Die vom Deutschen Aero Club e.V. (DAeC) am 18.12.2009 herausgegebene Lufttüchtigkeitsanweisung (LTA) LSG 09-004 (Mögliche Abweichung der geforderten Materialqualität) wurde am 13.03.2010 vom Hersteller durchgeführt. Die Konformität von Materialstärke und Güte wurden bescheinigt.

Meteorologische Informationen

Die Routinewettermeldung (METAR) der ca. 30 nautischen Meilen (NM) südöstlich

der Unfallstelle liegenden Flugplatzes Neuburg lautete:

ETSN 070820Z 07003KT 9999 BKN250 15/06 Q1023 BLU/

Zur Unfallzeit herrschten Sichtflugwetterbedingungen (CAVOK).

Funkverkehr

Es bestand Sprechfunkverbindung zwischen der Luftaufsicht und dem Flugzeugführer. Der Sprechfunkverkehr wurde nicht aufgezeichnet.

Angaben zum Flugplatz

Der nördlich der Stadt liegende Verkehrslandeplatz Nördlingen liegt 422 m über Normalnull (NN) und verfügt über eine 750 m lange und 15 m breite Asphaltpiste mit der Ausrichtung 04/22. Zur Unfallzeit wurde auf der Piste 22 gestartet.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich ca. 90 m östlich querab der Schwelle der Piste 22 in Verlängerung des Rollweges auf einer Wiese.



Unfallstelle

Foto: BFU

Das UL lag in Rückenlage im Bereich einer Uferböschung. Die erste Hindernisberührung fand mit einem Baum statt. Danach war das UL in Rückenlage auf den Bo-

den geprallt. Beide Tragflächen wiesen Stauchspuren auf. Das Seitenleitwerk war ebenfalls gestaucht und das Seitenruder hatte sich aus dem oberen Beschlag gelöst. Am Bugfahrwerk und der Propellerwurzel befanden sich Baumreste.

Bei der Untersuchung des Ultraleichtflugzeuges wurden keine technischen Mängel oder Einschränkungen in der Steuerung festgestellt.

Brand

Es entstand kein Brand.

Untersuchungsführer: Knoll

Untersuchung vor Ort: Wolf

Braunschweig, den 14.07.2011

Die Untersuchung wurde in Übereinstimmung mit dem Gesetz über die Untersuchung von Unfällen und Störungen beim Betrieb ziviler Luftfahrzeuge (Flugunfalluntersuchungs-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
Internet www.bfu-web.de