

Untersuchungsbericht

CX014-0/05
November 2006

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

Identifikation

| | |
|----------------------|--------------------------------|
| Art des Ereignisses: | Unfall |
| Datum: | 10. Dezember 2005 |
| Ort: | Leipzig/Halle |
| Luftfahrzeug: | Flugzeug |
| Hersteller / Muster: | Cessna / C 525 B |
| Personenschaden: | ohne Verletzte |
| Sachschaden: | Luftfahrzeug schwer beschädigt |
| Drittschaden: | Flurschaden |
| Informationsquelle: | Untersuchung durch BFU |

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Der verantwortliche Flugzeugführer beabsichtigte einen privaten Flug mit zwei Fluggästen von Leipzig/Halle nach Arnsberg/Menden. Um 08:35 Uhr¹ erhielt er auf dem Vorfeld eins stehend die Rollfreigabe für die Piste 26. Die Cessna rollte über die Rollwege N, W1 und C zum CAT-III-Rollhalt im Rollweg A7 (Anlage 1). Während des Einbiegens in den Rollweg A7 bekam die Cessna 525 um 08:45:05 Uhr die Freigabe zum Rollen auf die Piste 26 und 15 Sekunden später die Startfreigabe. Um 08:46:39 Uhr meldete der Flugzeugführer per Funk, dass er von der Piste abgekommen sei.

Angaben zu Personen

Der 59-jährige Luftfahrzeugführer war im Besitz einer Lizenz für Berufspiloten, ausgestellt nach den Regelungen JAR-FCL. Das Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 war gültig bis zum 01.08.2005, das der Klasse 2 bis zum 20.02.2006. Neben der Berechtigung die Cessna 525 als verantwortlicher Luftfahrzeugführer zu fliegen, war er im Besitz einer Instrumentenflugberechtigung. Er verfügte über eine Gesamtflugerfahrung von 8 860 Stunden, davon ca. 2 000 Stunden auf dem Muster Cessna 525. In den letzten 30 Tagen war er 32:29 Stunden, in den letzten 90 Tagen 48:41 Stunden geflogen.

Angaben zum Luftfahrzeug

Bei der Cessna 525 handelt es sich um ein zweistrahliges Flugzeug mit einer maximal zulässigen Startmasse von 6 348 kg.

Das verunfallte Flugzeug mit der Werknummer 525B0016 wurde 2005 gebaut, in den USA registriert und seitdem 133 Stunden betrieben.

Meteorologische Informationen

Laut METAR- Meldung von 07:20 UTC herrschten am Flughafen Leipzig/Halle zum Unfallzeitpunkt folgende Wetterbedingungen:

EDDP 22006KT 0100 R26/ 0250N FZFG SKC
M02/M02 Q1042 NOSIG

Nach Angabe örtlicher Beobachter betrug die Bodensicht zum Unfallzeitpunkt ca. 40 – 50 m.

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

Funkverkehr

Der Funksprechverkehr zwischen Leipzig Ground bzw. Tower und dem verunfallten Luftfahrzeug wurde von der Deutschen Flugsicherung (DFS) aufgezeichnet und der BFU zur Verfügung gestellt.

Angaben zum Flugplatz

Der Verkehrsflughafen Leipzig/Halle verfügt über eine 3 600 m lange und 45 m breite Start-/Landebahn. Die Piste verläuft in Richtung 264° / 084° mit der Bezeichnung 26/08. Der Bezugspunkt liegt 465 ft über dem Meeresspiegel.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Fluglotsen verfolgten das Rollen der Cessna über im Boden eingelassene Kontaktschleifen bis zum Rollweg A7.

Reifenspuren führten in Verlängerung der Mittellinie des Rollweges A7 diagonal über die Piste 26 ca. 100 m in den seitlichen Sicherheitsstreifen (Abbildung 1).



Abbildung 1: Reifenspur diagonal über die Piste 26

Nach einer Linkskurve, wobei zuerst das Bugfahrwerk und wenig später an einem Wirtschaftsweg das linke Hauptfahrwerk brach, verliefen die Spuren parallel zur Piste 26. Auf dieser Strecke drehte sich das Luftfahrzeug ca. 180° um die Hochachse, rutschte mit dem Flugzeugheck voran weiter und kam in Höhe des Rollweges A6 zum Stillstand (Abbildung 2).

Das Bug- und das linke Hauptfahrwerk waren abgerissen. Die linke Tragfläche war stark beschädigt, die Rumpfunterseite in Höhe des Bugrades verformt.



Abbildung 2: Endlage des Wracks

Brand

Es war kein Brand entstanden.

Untersuchungsführer

Wilke

Mitwirkung

Anlage 1: Teilausschnitt der Flugplatzkarte

