

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	01. September 2010
Ort:	Verkehrslandeplatz Mannheim City
Luftfahrzeug(e):	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Cirrus Design Corporation / SR22
Personenschaden:	keiner
Sachschaden:	Luftfahrzeug schwer beschädigt
Drittschaden:	Flurschaden, Navigationsanlagen
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen:	BFU CX010-10

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Das Flugzeug befand sich mit drei Personen auf einem Flug von Győr/Ungarn nach Friedrichshafen mit einer Zwischenlandung in Vöslau/Österreich. In Mannheim sollte das Flugzeug betankt werden. Der Flug wurde nach Instrumentenflugregeln (IFR) durchgeführt. Gegen 17:44 Uhr¹ meldete sich der Luftfahrzeugführer bei Mannheim Turm als „established runway two seven“.

Das Flugzeug setzte gegen 17:47 Uhr im letzten Drittel der Landebahn auf und überrollte das Ende der befestigten Piste, berührte mit der rechten Tragfläche die Localizer-Antenne und kam an einer Böschung zum Stillstand. Es wurden keine Personen verletzt.

Angaben zu Personen

Der 56-jährige verantwortliche Luftfahrzeugführer war im Besitz einer Lizenz für Verkehrsflugzeugführer (ATPL(A)), ausgestellt nach den Regelungen der JAR-FCL durch die Republik Ungarn. Folgende Berechtigungen waren vorhanden: SEP (land), MEP (land), IR/SPA/SE, IR/SPA/ME und TMG.

Angaben zum Luftfahrzeug

Der Cirrus SR22 ist ein einmotoriger Tiefdecker in Verbundbauweise mit einer maximalen Abflugmasse von 1 542 kg.

Das Flugzeug war in den Vereinigten Staaten von Amerika (USA) zum Verkehr zugelassen und wurde von einem ungarischen Unternehmen betrieben.

Meteorologische Informationen

Zum Unfallzeitpunkt wurden in der Routinewettermeldung (METAR) des Verkehrslandesplatzes Mannheim City folgende Wetterdaten veröffentlicht:

Der Wind wehte aus 350° mit 5 Knoten. Die niedrigste Bewölkung war mit gering (FEW) in 4 800 ft angegeben. Die Temperatur betrug 20 °C und der Taupunkt 09 °C.

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

Funkverkehr

Der Luftfahrzeugführer stand in Kontakt mit Mannheim Turm.

Angaben zum Flugplatz

Der Flugplatz Mannheim liegt auf einer Höhe von 309 ft MSL. Er verfügt über eine asphaltierte Landebahn 09/27 mit einer Länge von 1 066 m und einer Breite von 25 m. Parallel dazu verläuft eine 700 m lange und 30 m breite Grasbahn

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Der erste Bodenkontakt (Reifenspuren) erfolgte ca. 104 m vor dem Ende der Piste 27 (Schwelle 09) bzw. ca. 161 m vor dem Ende der asphaltierten Fläche. Die Landeklappen waren gesetzt. Nach dem Verlassen der asphaltierten Fläche, berührte das Luftfahrzeug mit der rechten Tragfläche die Localizer-Antenne. Dabei wurde ein Teil der Tragfläche abgeschert. Es trat eine kleinere Menge Kraftstoff aus.

Die Airbags in den Gurten lösten nicht aus.

Brand

Es kam zu keinem Brand.

Untersuchungsführer: Philipp Lampert

Untersuchung vor Ort: Fritz Dörnhöfer

Anlagen



Unfallstelle

Foto: Polizei

Die Untersuchung wurde in Übereinstimmung mit dem Gesetz über die Untersuchung von Unfällen und Störungen beim Betrieb ziviler Luftfahrzeuge (Flugunfall-Untersuchungs-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