

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	9. September 2017
Ort:	Flugplatz Straubing-Wallmühle
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Cirrus Design Corporation / SR 22
Personenschaden:	ohne Verletzte
Sachschaden:	Luftfahrzeug schwer beschädigt
Drittschaden:	Flugplatzbegrenzung beschädigt, Schaden durch ausgetretenen Kraftstoff
Aktenzeichen:	BFU17-1231-CX

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Gegen 13:29 Uhr¹ befand sich die Cirrus SR 22, während eines privaten Fluges aus Ostrava (Tschechische Republik) kommend, auf dem Landeanflug auf die Piste 27 des Verkehrslandeplatzes Straubing-Wallmühle. Zeugen beschrieben den Anflug als unauffällig.

Nach Zeugenaussagen setzte das Luftfahrzeug mit dem Bugrad zuerst auf und begann zu springen. Ein Durchstartmanöver wurde eingeleitet und das Flugzeug drehte sich um die Längsachse nach links. Der linke Randbogen berührte den Boden und das Luftfahrzeug kam nach links von der Piste ab.

Zeugen berichteten, dass das Triebwerk mit Leistung lief. Das Flugzeug rollte über den Grünstreifen neben der Piste bis das Gelände im südlichen Randbereich anstieg, durchbrach einen Wildschutzzaun und stürzte in einen südlich gelegenen Weiher.

Der Pilot schwamm unverletzt ans Ufer und das Luftfahrzeug versank schwer beschädigt in dem Weiher.

Angaben zu Personen

Der 58-jährige Pilot war im Besitz einer Berufspilotenlizenz der Europäischen Union, die am 12.04.2017 von der Zivilluftfahrtbehörde der Tschechischen Republik (Civil Aviation Authority of the Czech Republic) ausgestellt wurde. Eingetragen waren die Berechtigungen zum Führen von mehrmotorigen, kolbengetriebenen Landflugzeugen (MEP) und einmotorigen, kolbengetriebenen Landflugzeugen (SEP) nach Sichtflugregeln (VFR) und Instrumentenflugregeln (IFR). Die Berechtigung für SEP war bis zum 31.08.2018 gültig. Darüber hinaus war eine Musterberechtigung (Type Rating) für Cessna 525 nach Instrumentenflugregeln (C 525/IR) eingetragen.

Der Pilot hatte eine Gesamtflugerfahrung von ca. 1 000 Stunden. Auf dem betroffenen Muster hatte er etwa 30 Stunden absolviert.

Sein flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 war bis zum 06.06.2018 gültig.

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

Angaben zum Luftfahrzeug

Die Cirrus SR 22 ist ein viersitziges Flugzeug in Gemischtbauweise mit Bugfahrwerk und Kreuzleitwerk. Der Tiefdecker mit einer Spannweite von 11,68 m verfügt über ein Gesamtrittungssystem.

Das betroffene Luftfahrzeug mit einer maximalen Abflugmasse (MTOM) von 1 542 kg war mit einem Triebwerk Teledyne Continental IO-550-N ausgerüstet und hatte eine Gesamtbetriebszeit von ca. 1 676 Stunden. Es wurde von einem Luftfahrtunternehmen betrieben, das eine Genehmigung für Luftarbeit in Wald- und Objektschutz, Beobachtungs-, Mess- und Inspektionsflüge, Luftfotographie und Sprühflüge hatte. Das Luftfahrzeug war in der Tschechischen Republik zum Verkehr zugelassen. Seit der Ausstellung der letzten Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit (ARC) am 21.08.2017 waren mit dem Luftfahrzeug etwa 16 Stunden geflogen worden.

Meteorologische Informationen

Am Flugplatz Straubing-Wallmühle wurde zur Unfallzeit Wind mit zwei bis vier Knoten aus West (270°) und einer Sicht von mehr als 10 km dokumentiert.

Die Wetterstation am etwa 100 km südwestlich gelegenen Flughafen München (EDDM) zeichnete zur Unfallzeit Wind aus 270° mit sieben Knoten mit wenigen Wolken und einer Sicht von mehr als 10 km bei einem Luftdruck (QNH) von 1 004 hPa auf.

Funkverkehr

Der Pilot hatte Funkkontakt mit „Straubing INFO“ auf der Platzfrequenz 127.150 MHz. Der Funkverkehr wurde nicht aufgezeichnet.

Angaben zum Flugplatz

Der Flugplatz Straubing-Wallmühle (EDMS) liegt in 321 m (1 053 ft) AMSL Höhe etwa 5 km nordwestlich der Stadt Straubing an der Donau.

Die 1 350 m lange und 30 m breite Asphaltpiste 09/27 ist für Flugzeuge und Helikopter bis Pavement Classification Number (PCN) 40, Motorsegler, Segelflugzeuge und Ultraleichtflugzeuge zugelassen.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle lag etwa 100 m südlich der Piste in einem Teich. Etwa 600 m westlich der Schwelle der Piste 27 war das Luftfahrzeug annähernd senkrecht in dem Teich versunken.



Unfallstelle

Quelle: BFU



Luftfahrzeug, während der Bergung

Quelle: BFU



Luftfahrzeug nach der Bergung

Quelle: BFU

Der Rumpf war zerkratzt und an einigen Stellen delaminiert. Zwei der drei Propellerblätter waren nach hinten gebogen; alle drei wiesen Beschädigungen auf.

Alle Schalter und die Zündung waren ausgeschaltet. Der Zündschlüssel befand sich im Zündschloss. Der Höhenmesser war auf 1 013 hPa eingestellt. Der Gashebel wurde in einer mittleren Stellung vorgefunden und der Mixture-Hebel befand sich in der Stellung „Voll Reich“. Die Landeklappen waren eingefahren und der Hebel für die Klappenbedienung befand sich in der dazu passenden Stellung. Die Bergekräfte gaben an, keine Änderungen im Cockpit vorgenommen zu haben.

Die rechte Höhenruderklappe war etwa in der Mitte nach unten abgeknickt.

Die linke Tragfläche war im Bereich des Randbogens verformt und gesplittert. Etwa 40 cm vom Randbogen entfernt wies sie ein Loch auf.

Die Tragflächenvorderkanten beider Tragflächen waren verformt und im Wurzelbereich delaminiert.

Die Fahrwerksverkleidungen waren beschädigt und abgerissen.

Alle Bauteile des Luftfahrzeuges wiesen Schäden durch Feuchtigkeit auf.

Alle festgestellten Schäden an dem Luftfahrzeug konnten dem Unfallverlauf zugeordnet werden.

Untersuchungsführer: Stefan Maser

Untersuchung vor Ort: Jürgen Freytag

Braunschweig den 15.01.2018

Die Untersuchung wurde in Übereinstimmung mit der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und 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