

Untersuchungsbericht

GX001-0/08
September 2009

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Schwere Störung
Datum:	28. August 2008
Ort:	Verkehrslandeplatz Straubing
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Raytheon Aircraft Company / Raytheon RA 390 Premier 1
Personenschaden:	keiner
Sachschaden:	Luftfahrzeug leicht beschädigt
Drittschaden:	Flurschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Am 28. August 2008 befand sich das Flugzeug Raytheon RA 390 Premier 1 mit zwei Besatzungsmitgliedern und drei Passagieren auf dem Flug von Venedig nach Straubing. Nach dem Anflug auf den Verkehrslandeplatz Straubing setzte das Flugzeug um 08:54 Uhr¹ auf der Landebahn 28 auf. Der Aufsetzpunkt befand sich nach Zeugenaussagen kurz hinter der Einmündung des Rollweges A auf die Landebahn. Der verantwortliche Luftfahrzeugführer gab an, dass er nach dem Aufsetzen den Lift-dump-Hebel betätigte,

worauf die Bremsklappen ausfahren. Unmittelbar danach betätigte er die Bremsen.

Kurz vor dem Passieren der Halbbahnmarkierung bemerkte der Pilot eine kleine, von ihm mit „Skipping“ bezeichnete Bewegung, nach der das Luftfahrzeug nach rechts von der Landebahn driftete. Zu diesem Zeitpunkt befand sich das Flugzeug im Ausrollvorgang. Nach Angaben des Piloten war es ihm trotz Betätigen der Bremsen und der Bugradsteuerung nicht möglich, das Flugzeug auf der Landebahn zu halten. Nach Verlassen der Landebahn kam das Luftfahrzeug nach 70 m auf dem Grasstreifen zum Stehen.

Angaben zu Personen

Der 61-jährige verantwortliche Luftfahrzeugführer war im Besitz einer Airline Transport Pilot Licence (A) (ATPL(A)), die am 13.11.2007 zum ersten Mal durch die österreichische Behörde nach den Richtlinien der ICAO und der JAR-FCL ausgestellt worden war. Er verfügte über die erforderliche Musterberechtigung. Seine Gesamtflugerfahrung betrug 16 036 Stunden, davon absolvierte er 286 Stunden auf dem Störungsmuster. Er verfügte über ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1.

Der 41 Jahre alte Copilot verfügte über eine Commercial Pilot Licence (A) (CPL(A)), mit Erstaussstellung am 24.08.1998 durch die österreichische Behörde nach den Richtlinien der JAR-FCL. Die Musterberechtigung sowie ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 waren ebenfalls vorhanden. Der zweite Luftfahrzeugführer verfügte über eine Gesamtflugerfahrung von 3 490 Stunden, davon 980 Stunden auf dem Störungsmuster.

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

Angaben zum Luftfahrzeug

Bei dem Luftfahrzeugmuster RA 390 Premier 1 des Herstellers Raytheon Aircraft Company mit der Werknummer RB-77 handelte es sich um ein Geschäftsreiseflugzeug, das als Tiefdecker in Gemischtbauweise ausgeführt und mit einem Einziehfahrwerk in Bugradanordnung ausgestattet war. Angetrieben wurde das Flugzeug von zwei Turbinenlufttriebwerken FJ44-2A des Herstellers Williams Rolls. Das Luftfahrzeug hatte eine Gesamtbetriebszeit von 1 706 Stunden. Die letzte Nachprüfung erfolgte am 06.06.2008. Das Flugzeug war in Österreich zum Verkehr zugelassen und wurde in einem Luftfahrtunternehmen betrieben.

Meteorologische Informationen

Zum Zeitpunkt der Schweren Störung war es nahezu windstill, umlaufender Wind mit einer Geschwindigkeit von einem Knoten. Ab einer Höhe von 1 000 ft gab es vereinzelt Wolken. Die Sicht betrug etwa 5 000 Meter. Es herrschte eine Außentemperatur von 15 °C.

Navigationshilfen

Das Luftfahrzeug führte einen GPS-Anflug mit Unterstützung der optischen Gleitpfadanzeige (VASI) durch.

Funkverkehr

Es bestand Funkkontakt mit dem Verkehrslandeplatz Straubing.

Angaben zum Flugplatz

Der Verkehrslandeplatz Straubing liegt 321 m über dem Meeresspiegel und verfügt über eine 1 350 m lange und 30 m breite Start-/Landebahn mit einem Asphaltbelag. Die Start-/Landebahn hat die Ausrichtung 10/28. Zum Zeitpunkt des Ereignisses war die Landebahn 28 in Betrieb.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Landebahn war trocken. Fremdkörper wurden auf der Landebahn nicht gefunden. Aufgrund von zahlreichen Reifenspuren im Bereich der Landebahnschwelle in Richtung 28 war eine Zuordnung zum betroffenen Flugzeug nicht möglich.

Erst ab einem Bereich 200 m westlich des von dem Piloten angegebenen Aufsetzpunktes konnte eine Bremsspur dem Flugzeug zugeordnet werden. Sie zeigte deutlich den Einsatz des Antiskid-Systems, d.h. die Bremsspur zeichnete sich periodisch unterbrochen ab. Der Abstand zwischen den Spurmerkmalen betrug 0,5 m.

Etwa 30 m vor der Halbbahnmarkierung begann eine ununterbrochene Spur, die dem rechten Hauptfahrwerksrad zuzuordnen war. Sie verlief zunächst parallel zur Bahnmitte und zog sich anschließend in einem weiten Bogen nach rechts, bis zum Verlassen der Landebahn. Nach ca. 70 m kam das Flugzeug in 8 m Entfernung rechts der Landebahn im Gras zum Stehen. Das rechte Hauptfahrwerk hatte dabei eine ca. 15 cm tiefe Furche in die Grasoberfläche gezogen.

Äußere Schäden waren am Luftfahrzeug nicht zu erkennen. Die Landeklappen waren voll ausgefahren. Vor dem rechten Hauptfahrwerk war etwas Erdreich aufgehäuft. Der Reifen des rechten Hauptfahrwerkes war eingerissen und ohne Luft. Das Rad war blockiert. Leckagen an den Bremsleitungen bzw. am Fahrwerk selbst wurden nicht festgestellt. Die beiden Abnutzungsanzeiger für das Bremspaket des rechten Hauptfahrwerkes waren 2,5 mm unterhalb der zulässigen Referenzfläche.



Luftfahrzeug rechts neben der Landebahn mit der Spur des rechten Fahrwerkes

Am linken Hauptfahrwerk waren die beiden Abnutzungsanzeiger für das Bremspaket 3,2 mm über der zulässigen Referenzfläche.

Der Antiskid-Schalter im Cockpit war in Stellung „Norm“ geschaltet. Die Parkbremse wurde in der obersten Stellung vorgefunden.

Brand

Es entstand kein Brand.

Untersuchungsführer	Dietmar Nehmsch
Mitwirkung	Klaus Büttner Gerhard Pachowsky

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.

mail: box@bfu-web.de
<http://www.bfu-web.de>
Tel: 0 531 35 48 0
Fax: 0 531 35 48 246

Herausgeber/Vertrieb:
Bundesstelle für
Flugunfalluntersuchung
Hermann-Blenk-Str. 16
38108 Braunschweig