

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

| | |
|----------------------|--------------------------------|
| Art des Ereignisses: | Unfall |
| Datum: | 22. Juni 2010 |
| Ort: | Zweibrücken |
| Luftfahrzeug(e): | Flugzeug |
| Hersteller / Muster: | Mitsubishi MU2B-26A |
| Personenschaden: | keiner |
| Sachschaden: | Luftfahrzeug schwer beschädigt |
| Drittschaden: | leichter Flurschaden |
| Informationsquelle: | Untersuchung durch BFU |
| Aktenzeichen: | BFU 3X077-10 |

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Die Mitsubishi MU-2 (MU-2) war mit einem Besatzungsmitglied und einem Passagier an Bord auf einem Flug von Eisenach nach Zweibrücken. Beim Anflug auf die Piste 21 gegen 18:55 Uhr¹ meldete der Pilot dem Turm in Zweibrücken, dass er eine unsichere Anzeige für das Bugfahrwerk habe. Daraufhin machte er eine Sichtkontrolle und einen Vorbeiflug am Turm. Beides ergab, dass das Bugfahrwerk nur zu etwa zwei Drittel ausgefahren bzw. nicht verriegelt war.

Mehrere Versuche das Bugfahrwerk vollständig auszufahren waren nicht erfolgreich. Gegen 19:09 Uhr setzte der Pilot auf der Piste 03 auf. Dabei knickte das Bugfahrwerk ein und das Flugzeug rutschte ca. 360 m über die Piste bis zum Stillstand.

Angaben zu Personen

Der 49-jährige verantwortliche Luftfahrzeugführer war im Besitz einer Lizenz für Berufspiloten (CPL), ausgestellt nach den Regelungen JAR-FCL deutsch. Er war berechtigt, das Muster MU-2 als verantwortlicher Luftfahrzeugführer zu führen und war lizenziert für Flüge nach Instrumentenflugregeln und Landungen nach Kategorie I (CAT I). Seine Gesamtflugerfahrung belief sich auf ca. 9 800 Stunden, davon wurden ca. 1 900 Stunden auf dem betroffenen Muster geflogen.

Das Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 war bis zum 31.03.2011 gültig.

Angaben zum Luftfahrzeug

Bei der Mitsubishi MU-2 handelt es sich um einen Hochdecker mit zwei Hauptfahrwerken und einem Bugfahrwerk. Beide Triebwerke sind an der jeweiligen Tragfläche angebracht.

Das Luftfahrzeug hat eine Länge von 10,13 m, eine Spannweite von 11,94 m und eine Höhe von 3,94 m. Es ist in die Feuer- und Rettungskategorie 7 nach ICAO-Richtlinien eingeordnet.

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

| | |
|-----------------------------|--|
| Luftfahrzeug-Hersteller: | Mitsubishi Aircraft International Inc. |
| Muster: | MU 2B-26A |
| Werknummer: | 352SA |
| Baujahr: | 1977 |
| höchstzulässige Startmasse: | 4 750 kg |
| höchstzulässige Landemasse: | 4 750 kg |
| Gesamtflugzeit Zelle: | 7 142 h |
| Cycles gesamt: | 6 906 |
| Triebwerksmuster: | TPE 331-5-252M |

Das Luftfahrzeug wurde am 11.03.2003 in der Bundesrepublik Deutschland zum Verkehr zugelassen und seitdem in einem Luftfahrtunternehmen zur Personen- und Frachtbeförderung betrieben. Das Luftverkehrsbetreiberzeugnis war bis zum 30.09.2010 gültig.

Die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit (Airworthiness Review Certificate) wurde am 03.08.2009 durch das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) ausgestellt und war bis zum 31.08.2010 gültig.

Meteorologische Informationen

Laut amtlicher Wetterauskunft des Deutschen Wetterdienstes (DWD) war das Wettergeschehen wie folgt: Im Tagesverlauf mit FEW/SCT SC/CU mit Untergrenzen um 4 000 ft, Obergrenzen FL060 – FL070, im Osten noch bis FL090, es blieb niederschlagsfrei. Am Nachmittag trocknete die CU-Bewölkung ab. Die Sichten betragen 20 – 40 km.

Für den Flughafen Zweibrücken wurde um 18:50 Uhr folgende Routinewettermeldung (METAR) herausgegeben:

Wind variabel mit 3 kt, Sicht mehr als 10 km, aufgelockerte Bewölkung (SCT) in 500 ft, aufgebrochen (BKN) in 2 300 ft, bedeckt (OVC) in 3 900 ft, Temperatur 19 °C, Taupunkt 17 °C, QNH 1 016 hPa.

Navigationshilfen

entfallen

Funkverkehr

Der Funkverkehr wurde mit dem Kontrollturm in Zweibrücken in englischer Sprache geführt.

Angaben zum Flugplatz

Der Verkehrslandeplatz Zweibrücken liegt in einer Höhe von 1 133 ft über Meereshöhe. Er verfügt über eine Start-/Landepiste für die Richtungen 03/21. Die Asphalt-piste ist 2 675 m lang und 45 m breit.

Beide Landerichtungen verfügen über ein Instrumentenlandesystem (ILS) der Kategorie I. Die Landebahn 03 war für die Landung auf voller Länge nutzbar.

Die Feuerlösch- und Rettungseinrichtungen entsprachen der Kategorie 7, auf Anfrage wird diese auf 9 erhöht.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Das Flugzeug setzte etwa in der Aufsetzzone für die Piste 03 auf und kam nach ca. 360 m zum Stillstand. Das Bugfahrwerk war nicht ausgefahren. Von der Rumpfspitze bis ca. 1,8 m dahinter waren die Bodenbleche sowie der Druckspant angescheuert. Die Fahrwerksklappen waren zerstört.

Auf der Piste gab es auf einer Länge von ca. 360 m Schleifspuren des Flugzeugs.



Luftfahrzeug nach Stillstand

Foto: BFU



Rumpfunterseite

Foto: BFU

Nach dem Anheben des Flugzeugs konnte das Bugfahrwerk mit einer Handkurbel ebenfalls nicht ausgefahren werden.

Es wurde festgestellt, dass der Bolzen der Bugfahrwerksanlenkung gebrochen war. Dieser hatte sich mit der Ausfahrmechanik verklemmt und den Ausfahrvorgang blockiert. Der gebrochene Bolzen saß fest und konnte nicht gedreht werden. Spuren von Abschmiermittel wurden nicht gefunden.



Abgebrochener Bolzen

Foto: BFU

Brand

Ein Brand entstand nicht.

Untersuchungsführer: Andreas Bresky

Mitwirkung: P. Baus

Untersuchung vor Ort: P. Baus

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