

Untersuchungsbericht

3X241-0/99
November 1999

Sachverhalt

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	08. September 1999
Ort:	Neuhausen/Brandenburg
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Socata, TB 10 Tobago
Personenschaden:	alle drei Insassen tödlich verletzt
Sachschaden:	zerstört
Drittsschaden:	Flurschaden

Flugverlauf

Das Flugzeug startete auf der Startbahn 27 des Verkehrslandeplatzes Neuhausen zu einem privaten Reiseflug nach Kamenz. Es flog nach dem Abheben mit einem großen Anstellwinkel und erreichte eine Flughöhe von ca. 40 m über Grund. Nachdem das Flugzeug in einer flachen Linkskurve den Flugplatz überflogen hatte, geriet es nördlich des Platzes in einen überzogenen Flugzustand, kippte nach rechts ab und prallte mit dem rechten Flügel zuerst hart auf dem Boden auf. Es fing kurz darauf Feuer und brannte aus.

Untersuchung

Der Unfall wurde von einem Beauftragten für Flugunfalluntersuchung untersucht. Dabei wurden keine Mängel am Flugzeug festgestellt, die ursächlich für den Unfall gewesen sein könnten. Wegen des hohen Zerstörungsgrades durch den Brand waren die Untersuchungsmöglichkeiten stark eingeschränkt.

Flugzeugführer

Der Flugzeugführer erwarb im Jahr 1998 den Luftfahrerschein für Privatluftfahrzeugführer mit den Beiblättern C und B. Im Jahr 1999 wurde ihm das Beiblatt A erteilt. Die Gültigkeit der Beiblätter war bis zum 04.09.99 befristet. Die Verlängerung der Beiblätter war zum Unfallzeitpunkt beantragt, aber noch nicht erfolgt.

Bis zum Jahr 1991 war der Flugzeugführer Inhaber eines Luftfahrerscheines für Militärhubschrauberführer. Die Gesamtflugerfahrung betrug ca. 1 652 Stunden. Davon entfielen 1 589 Stunden auf Militärhubschrauber. Auf Flugzeugen flog er ca. 31 Stunden und auf Motorseglern und Segelflugzeugen ca. 33 Stunden. Die Flugerfahrung auf dem Baumuster TB 10 betrug ca. 6 Stunden mit 13 Starts und Landungen in den letzten 90 Tagen vor dem Unfall. In den letzten 30 Tagen wurden ca. 6 Stunden und in den letzten 90 Tagen ca. 17 Stunden auf Luftfahrzeugen geflogen. Der Flugzeugführer war tauglich ohne Auflagen und Beschränkungen.

Luftfahrzeug

Die TB 10 ist ein einmotoriger Tiefdecker in Metallbauweise mit starrem Dreibeinwerk. Er wird von einem Lycoming-Kolbenantriebwerk angetrieben, das eine Leistung von 180 PS aufbringt. Das Flugzeug ist mit einem Zweiblatt-Verstellpropeller ausgerüstet.

Die Betriebszeit des Luftfahrzeuges betrug zum Unfallzeitpunkt ca. 1 833 Stunden. Die letzte Jahresnachprüfung fand im Mai 1999 bei einer Betriebszeit von 1 733 Stunden statt. Seit der letzten Wartungskontrolle waren ca. 50 Stunden vergangen.

Es waren zum Unfallzeitpunkt ca. 100 l Kraftstoff an Bord.

Fluggewicht und Fluggewichtsschwerpunkt lagen innerhalb der zulässigen Grenzen.

Wetter

Es herrschten Sichtwetterbedingungen mit Wind aus 280° und 3 Knoten. Die Sicht betrug ca. 8 km mit leichtem Dunst. Es war wolkenlos bei 15 °C und einem Luftdruck (QNH) von 1 020 hPa.

Flugplatz

Der Verkehrslandeplatz Neuhausen hat zwei sich ungefähr in der jeweiligen Mitte kreuzende Gras- Start- und Landebahnen. Am Unfalltag war die Startbahn 27 in Betrieb, die eine Länge von 800 m und eine Breite von 40 m hat. Die zweite Bahn ist Nord-Süd ausgerichtet und hat eine Länge von 600 m und eine Breite von ebenfalls 40 m. Südlich der Bahn 27/09 befinden sich die Segelflug- und Ultraleichtstart- und Landebahnen. Sie sind ebenfalls im Falle einer Notlage landbar.

Unfallstelle

Die Unfallstelle lag nördlich des Flugplatzes auf einem Wiesengelände in einer Entfernung von ca. 1 200 m und ca. 52° rechts der Startbahn 27, gemessen von der Startbahnschwelle. Zwischen dem Flugplatz und dem Ereignisort befindet sich ein schmaler Waldstreifen, ungefähr Ost-West verlaufend.

Obduktion

Der Flugzeugführer und die Fluggäste wurden obduziert. Der Tod ist bei allen dreien infolge des Unfalles aufgetreten. Es wurde eine Beeinträchtigung des Piloten infolge Alkohols festgestellt. Der Restalkohol betrug zwischen 0,6 und 0,9 ‰.

Brand

Kurz nach dem Aufprall entstand ein Brand, der erst nach längerer Zeit gelöscht werden konnte. Eine Hubschrauberbesatzung, die das Geschehen aus der Luft beobachtet hatte, war unmittelbar nach dem Aufprall vor Ort. Sie konnte jedoch mit dem Bordfeuerlöscher den Brand nicht löschen. Während ein Besatzungsmitglied des Hubschraubers an der Unfallstelle blieb, holte der Hubschrauberführer mit dem Hubschrauber weitere Hilfe herbei.

Weitere Untersuchungen

Das Triebwerk wurde durch den am Flugplatz ansässigen Luftfahrttechnischen Betrieb untersucht. Es wurden keine unfallursächlichen Mängel festgestellt

Weitere Informationen

Der Unfallhergang wurde von mehreren fachlich versierten Zeugen beobachtet. Übereinstimmend wurde ein unrunder Lauf des Triebwerkes wahrgenommen. Ebenso wurde der Flug mit sehr großem Anstellwinkel beobachtet.

Die Hubschrauberbesatzung gab an, dass sie über Funk mitgehört habe, dass die Anfrage der Infostelle, ob etwas nicht in Ordnung wäre, vom Flugzeugführer zuerst verneint worden sei. Dann habe er gemeldet, dass er trotz aller Hebel nach vorn keine Leistung be-

käme. Bei dieser Meldung sei deutlich im Hintergrund die Überziehwarnung zu hören gewesen.

Beurteilung

Der Flugzeugführer besaß zum Unfallzeitpunkt kein gültiges Beiblatt und war deshalb nicht berechtigt, den Flug durchzuführen. Er stand unter Alkoholeinfluss, der seine Flugtauglichkeit beeinflusste.

Auf dem Luftfahrzeug besaß der Luftfahrzeugführer eine geringe Flugerfahrung und war wahrscheinlich mit dem Leistungsverlust des Triebwerkes überfordert. Er hätte beim Auftreten der Störung die Landebahn 36 oder die Segelflug- und Ultraleichtbahnen für eine Notlandung nutzen können. Es ist schon sehr oft beobachtet worden, dass Hubschrauberführer mit wenig Erfahrung auf Tragflächenflugzeugen die für die Flugfähigkeit eines Flächenflugzeuges notwendige Fluggeschwindigkeit nicht beachteten. Im vorliegenden Fall verringerte der Flugzeugführer den Anstellwinkel des Flugzeuges nicht, um die Fluggeschwindigkeit zu erhöhen.

Das Luftfahrzeug war ordnungsgemäß zum Verkehr zugelassen und nachgeprüft. Schwerpunkt und Abflugmasse lagen innerhalb der zulässigen Grenzen und hatten keinen Einfluss auf den Unfallhergang.

Die Ursache des Leistungsabfalls ist nicht mehr festzustellen. Er könnte in einer technischen Störung oder in einer Fehlbedienung des Triebwerkes, z. B. eingeschaltete Vergaservorwärmung oder falsch eingestellte Verstellluftschraube, begründet sein.

Schlussfolgerungen

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass der Flugzeugführer die Mindestfluggeschwindigkeit nicht beachtete, als er den Leistungsverlust des Triebwerkes bemerkte. Er entschied sich zum Weiterflug, anstatt die Notlandemöglichkeiten zu nutzen, die der Flugplatz ihm bot. Zu dieser Fehlentscheidung hat die Alkoholbeeinflussung möglicherweise beigetragen..

Untersuchungsführer Heinrich H. Niebaum