

Untersuchungsbericht

4X019-0/99
Februar 2002

Sachverhalt

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	30. Juni 1999
Ort:	nahe Liège / Belgien
Luffahrzeug:	Frachtflugzeug
Hersteller Muster:	Beech Aircraft Corp. / Beech 99
Personenschaden:	zwei tödlich Verletzte
Sachschaden:	Frachtflugzeug zerstört
Drittsschaden:	Flur- und Waldschaden

Flugverlauf

Das Flugzeug war um 01:25 UTC zu einem Frachtflug in Luton (EGGW) mit Flugziel Frankfurt/Main (EDDF) gestartet. An Bord des Flugzeuges befanden sich zwei Besatzungsmitglieder und 733 kg Fracht. Der Flug wurde nach Instrumentenflugregeln (IFR) in einer Flughöhe von 11 000 ft (FL 110) durchgeführt. Wenige Minuten später startete ein anderes Frachtflugzeug¹ desselben Unternehmens und Musters.

Ca. um 02:29 UTC teilte die Besatzung dem „Flugzeug 2“ auf der Frequenz des Luffahrtunternehmens mit, sie habe beobachtet, dass Flammen aus der rechten Triebwerksdüse kommen. Sie habe das Triebwerk abgestellt und fliege weiter bis zum Zielflughafen.

¹ Dieses Flugzeug wird im weiteren Bericht als „Flugzeug 2“ bezeichnet.

Um 02:30:40 UTC meldete die Besatzung der belgischen Flugverkehrskontrollstelle (ATC) BRUSSELS CONTROL, dass sie Probleme mit dem rechten Triebwerk habe und deshalb die Geschwindigkeit reduzieren müsse. Kurz darauf (02:32:10 UTC) verlangte die Besatzung die Freigabe auf FL 90 zu sinken. Diese wurde von ATC, verbunden mit der Freigabe eines Direktanfluges auf Frankfurt/Main, gewährt.

Danach teilte die Besatzung dem „Flugzeug 2“ mit, dass das zweite Triebwerk soeben ausgefallen sei. Der verantwortliche Flugzeugführer des „Flugzeuges 2“ rief, Radarhilfe (Radarvektoren) zum nächstgelegenen Flugplatz, wahrscheinlich Liège, anzufordern.

Da von der Besatzung kein Funkspruch an ATC über die eingetretene Situation abgesetzt wurde, meldete der Flugzeugführer des „Flugzeuges 2“ unter Verwendung des Dringlichkeitssignals (PAN PAN) an ATC, dass das andere Flugzeug seines Unternehmens Probleme mit dem zweiten Triebwerk habe.

Unmittelbar danach, um 02:34:00 UTC, meldete sich die Besatzung und erbat von ATC eine Radarführung zum nächstgelegenen Flugplatz und teilte mit, dass beide Triebwerke nicht mehr arbeiten. Die Besatzung erhielt die Anweisung, auf einen Kurs von 060° zu kurven und nach ca. 40 Sekunden wurde das Sinken auf FL 60 freigegeben. Danach fand ein Frequenzwechsel auf ATC BRUSSELS APPROACH statt.

Diese Kontrollstelle wies die Besatzung an, den Kurs zu halten und weiter zu sinken. Außerdem erfolgte die Mitteilung, dass die Landebahn 23L in Liège in Betrieb sei. Um 02:38:10 UTC verlangte ATC von der Besatzung nach Erreichen der Höhe von 4000 ft, diese dann zu halten. Die Besatzung verwies darauf, dass dies nicht möglich sei, da die Triebwerke nicht mehr arbeiten und forderte den direkten Kurs zum Flugplatz. Der

direkte Kurs betrug 320°. Das Flugzeug kurvte auf den genannten Kurs.

Um 02:40:40 UTC erkundigte sich die Besatzung, ob die Landebahn frei sei. Dies bestätigte ATC und fügte hinzu, dass sie jede Bahn benutzen könne. Darauf meldete die Besatzung ihre Höhe von 1700 ft und fragte nach der Entfernung zum Flugplatz. ATC gab die Entfernung mit 5 NM an. Von der Besatzung kam jetzt keine Antwort mehr.

Kurz darauf verschwand das Flugzeug vom Radarschirm der Kontrollstelle. Das Flugzeug stürzte ca. 5 NM südöstlich des Flugplatzes in ein Waldgebiet und brannte vollständig aus. Beide Besatzungsmitglieder kamen dabei ums Leben.

Untersuchung

Die Untersuchung wurde von der belgischen „Air Accidents and Incidents Investigation Unit“ geführt. Gemäß den Richtlinien des Annex 13, ICAO nahm ein bevollmächtigter Vertreter der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung an der Untersuchung teil.

Der Untersuchungsbericht der belgischen Untersuchungsbehörde vom 17. August 2001 liegt der BFU in französischer Sprache vor.

Wie aus dem Bericht hervorgeht, ereignete sich der Unfall nach dem Ausfall beider Triebwerke.

Die Untersuchungen an den Triebwerken hatten ergeben, dass Instandhaltungsmängel die Ausfälle verursachten.

Weiter ist zu entnehmen, dass die Besatzung sich nicht an die Vorschriften ihres Luftfahrtunternehmens hielt und Missverständnisse zwischen Flugverkehrskontrolle (ATC) und der Besatzung auftraten.

Beigetragen haben sollen, sowohl die Zeit des Unfalles und die Lichtverhältnisse (nachtdunkel) als auch der Mangel an Initiative auf Seiten der Besatzung.