

Untersuchungsbericht

4X042-002
Juni 2003

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	21. Dezember 2002
Ort:	nähe Brno-Turany, Tschechische Republik
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Socata / TB-20 Trinidad
Personenschaden:	alle 3 Insassen tödlich verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Bericht ausländischer Behörde

kippte schließlich nach rechts ab. Ein Anruf der Towerbesatzung, die den eingeschlagenen Kurs auf dem Radarschirm beobachtete, wurde um 10:43:29 Uhr noch beantwortet mit dem Funkspruch: „... we are just coming back to normal“, bevor das Flugzeug in Messerfluglage und hoher Längsneigung auf freiem Feld aufschlug.

Untersuchung

Der Unfall wurde von der tschechischen Behörde untersucht. Ein vollständiger Bericht in englischer Sprache liegt der BFU vor.

Danach ist der Unfall auf den Verlust der Geschwindigkeit bei Einnahme einer unüblichen Fluglage zurückzuführen, aus welcher es dem Flugzeugführer aufgrund geringer Höhe und ungenügender Sichtreferenz nicht gelang wieder herauszukommen.

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Der verantwortliche Flugzeugführer beabsichtigte mit zwei Passagieren von Brno-Turany nach Paderborn-Lippstadt zu fliegen. Ein entsprechender Flugplan nach Instrumentenflugregeln (IFR) war vor dem Hinflug am 18.12.02 in die Tschechische Republik bereits in Deutschland aufgegeben worden.

Der Start in Brno erfolgte um 10:40 Uhr auf der in Betrieb befindlichen Bahn 28.

Anstatt wie freigegeben auf direktem Kurs den Abflugstreckenpunkt ‚BITS1‘ anzufliegen, kurvte das Flugzeug zunächst in geringer Höhe von ca. 220 ft GND nach links in Richtung 120°. In einem sich anschließenden und zunehmend steiler werdenden Steigflug unter Instrumentenwetterbedingungen (IMC) verlor der Tiefdecker rasch an Vorwärtsgeschwindigkeit und

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.

Wie aus dem Bericht weiter zu entnehmen ist, war der hauptsächliche Grund für den Unfall ein um 180° falsch vorgewählter Abflugkurs, dem zunächst der Autopilot folgte. Als der Flugzeugführer seinen Fehler bemerkte, übernahm er das Steuer manuell und versuchte eine rasche Korrektur. Im Stress der Situation war er zur koordinierten Steuerung unter Instrumentenbedingungen nicht in der Lage. In der eingeleiteten Kurve wurde die Mindestgeschwindigkeit unterschritten.

Ein beitragender Faktor war dabei die Überschreitung des zulässigen Höchstabfluggewichtes (MTOW).

Untersuchungsführer F. Kühne

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