

FLUGUNFALL-KURZBERICHT

AZ.: A X 003-0/97

Unfall mit: Verkehrsflugzeug British Aerospace
BAe 146-300

am: 11.09.1997 auf dem Flughafen Köln-Bonn

Personenschaden: keiner

Schaden am Lfz: schwer

Drittschaden: schwere Schäden an einer weiteren BAe 146

Unfallhergang:

Beim Abrollen von der Ramp kollidierte das Flugzeug mit einem auf der Nachbarposition abgestellten Flugzeug. Dabei wurden beide Flugzeuge schwer beschädigt.

Untersuchung:

Die Flugzeuge waren auf den Positionen P07 (Unfallflugzeug) und P06 der Ramp E, dem Frachtvorfeld, abgestellt. Die Ramp E befindet sich im nördlichen Bereich des Frachthofes. Aufgrund von Bauarbeiten auf dem Vorfeld unterliegt dieser Bereich ständigen Änderungen. Ein NOTAM bzw. AIC über veränderte Bedingungen auf dem Frachtvorfeld wurde nicht veröffentlicht, und somit entsprachen Anordnung und Bezeichnung der Abstellpositionen nicht den Veröffentlichungen im Luftfahrthandbuch der Bundesrepublik Deutschland, Teil AGA-2, Köln-Bonn, Blatt 5A.

Die Abstellpositionen der Flugzeuge waren schräg nebeneinander (angled nose-out parking), in einem Winkel von ca. 45° zur Rollgasse, festgelegt worden. Der seitliche Abstand der Rolleitlinien betrug 26,5 m für die jeweilige Abstellposition. Die Rolleitlinien führten von den Abstellpositionen zur Rollgasse. Drei Meter vor der Rollgasse führten die Rolleitlinien im Winkel von 45° nach rechts, so daß der Rollgassenrand im rechten Winkel (90°) gekreuzt wurde. Die Bugradposition auf der Rolleitlinie lag 2,1 m einwärts von der abgeknickten Rolleitlinie. Von der Sitzposition der Flugzeugführer ist, aufgrund der Schrägsicht aus dem Cockpit, der Bereich ca. 10 m vor dem Bugrad nur sehr schwer einsehbar.

Aufgrund der Größe der BAe 146 (Spannweite 26,4 m) und der Anordnung der Abstellpositionen befand sich das Tragflächenende des rechts abgestellten Unfallflugzeuges hinter dem Tragflächenende des links abgestellten Flugzeuges, ebenfalls eine BAe 146.

Da die gegenüberliegende Abstellposition, auf der anderen Seite der Rollgasse, nicht belegt war, wurde von der Rampkontrolle folgender Weg für das Abrollen aus der Position P07 festgelegt: der Flugzeugführer habe der Rolleitlinie folgend, geradeaus über die Rollgasse und den gegenüber liegenden Abstellplatz direkt zur Rollbahn Alfa zu rollen. An "Ground" - der Rollkontrolle der Flugsicherung, die auch für die exakte Übermittlung der Freigaben an die Flugzeugbesatzungen zuständig ist - wurde jedoch übermittelt: „... die brauch dann gleich nur geradeaus zu geh'n ne, auf den Rollweg Alfa ...“. "Ground" erteilte dann, zusammen mit der Freigabe für den eigenen Zuständigkeitsbereich, folgende Freigabe an die Flugzeugführer: „... taxi holding point runway 14L via Alfa, taxi straight ahead to join Alfa“ (Rollen Sie zur Halteposition Startbahn 14L über Alfa ((Rollbahn)), rollen Sie geradeaus, um auf die Rollbahn Alfa aufzurollen). Der Copilot rollte daraufhin, ohne Unterstützung eines Einweisers und ohne der Rolleitlinie zu folgen, geradeaus, während der verantwortliche Flugzeugführer den Fahrzeugverkehr in der Umgebung des Flugzeuges beobachtete, ohne das auf der Position P06 abgestellte Flugzeug zu beachten. Kurz nach dem Rollbeginn kollidierte das Flugzeug mit der auf der Position P06 abgestellten BAe 146. Dabei wurde jeweils das linke bzw. rechte Tragflächenende der beiden Flugzeuge schwer beschädigt.

Ursachen:

Die Flugzeugführer rollten ohne Beachtung der Hindernisfreiheit und ohne Unterstützung eines Einweisers von der Abstellposition, obwohl bei dieser Aufstellung der Flugzeuge das zwingend notwendig gewesen wäre.

Beitragende Faktoren waren:

- die enge Aufstellung der Flugzeuge auf dem Frachtvorfeld,
- die unklare Freigabeerteilung und
- die ungünstigen Sichtverhältnisse aus dem Cockpit des Flugzeuges.

Braunschweig, 28.01.1998

Flugunfalluntersuchungsstelle
beim Luftfahrt-Bundesamt
im Auftrag

gez. (Peters)

Untersuchungsführer

An der Untersuchung haben folgende FUS-Mitarbeiter mitgewirkt:

Heinrich Niebaum Flugbetrieb

Klaus Friedrich Technik