

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Schwere Störung
Datum:	17. August 2008
Ort:	Frankfurt/Main
Luftfahrzeuge:	1. Verkehrsflugzeug 2. Ultraleichtflugzeug
Hersteller / Muster:	1. British Aerospace Regional Aircraft Ltd. AVRO / BAe 146-300 2. Ikarus / C42
Personenschaden:	keiner
Sachschaden:	keiner
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen:	BFU 5X013-08

Sachverhalt

Im Abflugbereich des Flughafens Frankfurt/Main kam es um 09:21 Uhr¹ zu einer Annäherung zwischen einer nach Instrumentenflugregeln (IFR) fliegenden BAe 146-300 und einem nach Sichtflugregeln (VFR) fliegenden Ultraleichtflugzeug Ikarus C42. Laut Radaraufzeichnung des Flugsicherungsunternehmens betrug der geringste horizontale Abstand 0,1 NM. Der Vertikalabstand wurde von der Besatzung der BAe 146-300 mit ca. 200 bis 300 ft angegeben.

Ereignisse und Flugverlauf

Die BAe 146-300 war auf der Piste 07R gestartet und befand sich mit nördlichem Kurs auf der Abflugstrecke BIBOS 7E im Anfangssteigflug.

Der Kapitän (PIC) sagte aus, dass er nach dem Passieren von 3 800 ft ein Flugzeug beobachtet habe, welches sich von links nach rechts näherte. Der Erste Offizier (Pilot Flying) habe den Kurs „einige Grad nach links“ korrigiert. Die Entfernung zu der C42 gab der Kapitän der BAe 146-300 mit „schätzungsweise 150 bis 200 m horizontal und ca. 200 bis 300 ft vertikal (oberhalb)“ an. Außer der „kleinen Kurskorrektur“ habe der Erste Offizier keine Ausweichmanöver fliegen müssen. Die Besatzung informierte den zuständigen Fluglotsen. Dieser bestätigte kurz darauf, dass er nunmehr ein Primärziel auf seinem Bildschirm sehen könne. Zu diesem Zeitpunkt hatten sich die Flugzeuge bereits passiert.

Der Pilot der C42 sagte aus, dass er sich auf einem VFR-Flug von Gießen-Lützelinden nach Bremgarten befand, als er die Orientierung verlor. Bei der Kontrolle seiner Position mit GPS-Gerät habe er seinen Fehler bemerkt.

Etwa zehn Minuten nach der Annäherung mit der BAe146-300 meldete sich der Pilot der C42 beim Fluginformationsdienst der zuständigen Flugsicherungsstelle und erhielt die Empfehlung, den Luftraum C in Flugrichtung 140° zu verlassen. Dieser Forderung sei er sofort nachgekommen. Die BAe 146-300 habe er nicht gesehen.

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

Angaben zu Personen

Besatzung BAe 146-300

Der 53-jährige Kapitän war seit 1989 im Besitz der Lizenz für Verkehrspiloten (Flugzeug), ausgestellt nach den Regelungen JAR-FCL deutsch. Er verfügte über mehr als 12 000 Stunden Flugerfahrung.

Der 46-jährige Erste Offizier war seit 2000 im Besitz der Lizenz für Verkehrspiloten (Flugzeug), ausgestellt nach den Regelungen JAR-FCL deutsch. Er verfügte über mehr als 4 200 Stunden Flugerfahrung.

Ultraleichtflugzeugpilot

Der 57-jährige Luftfahrzeugführer der C42 war seit dem 16.07.2008 im Besitz des Luftfahrzeugscheins für Luftsportgeräteführer.

Angaben zu den Luftfahrzeugen

BAe 146-300

Bei dem Flugzeugmuster BAe 146-300, Hersteller British Aerospace Regional Aircraft Ltd. AVRO, handelt es sich um ein vierstrahliges Verkehrsflugzeug für mehr als 90 Fluggäste plus Besatzung. Es kommt vorrangig auf Kurz- und Mittelstrecken zum Einsatz.

Das betroffene Flugzeug war in Deutschland zum Verkehr zugelassen und wurde von einem deutschen Luftfahrtunternehmen betrieben.

Werknummer:	E3187
Baujahr:	1994
MTOM:	44 200 kg
Triebwerke:	4 Textron Lycoming ALF 502R-5

C42

Bei dem Ultraleichtflugzeug C42, Hersteller Ikarus, handelt es sich um einen einmotorigen, zweisitzigen Schulterdecker. Die höchstzulässige Abflugmasse beträgt 450 kg. Ein Transponder war nicht eingerüstet und ist auch nicht vorgeschrieben.

Meteorologische Informationen

Aus der Routinewettermeldung (METAR) des Flughafens Frankfurt/Main für den Zeitpunkt des Ereignisses gingen folgende Wetterbedingungen hervor: mehr als 10 km Sicht, keine Wolken unter 5 000 ft, Wind 060°/05 kt, Temperatur 15 °C, Luftdruck 1 011 hPa.

Funkverkehr

Der Funkverkehr zwischen der Flugverkehrskontrollstelle und der BAe 146-300 sowie der Funkverkehr zwischen dem Fluginformationsdienst der Flugsicherungsstelle und der C42 wurden vom Flugsicherungsunternehmen aufgezeichnet und standen der BFU jeweils als Tonbandumschrift zur Verfügung.

Flugdatenaufzeichnung

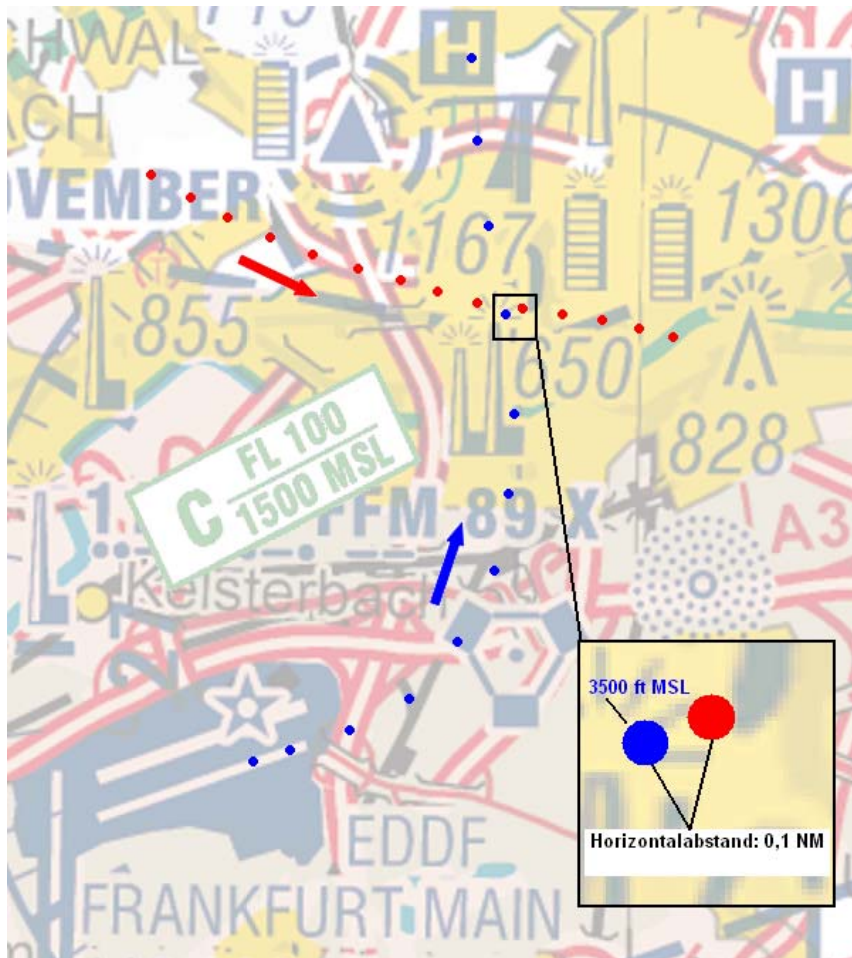
Die Radaraufzeichnungen des Flugsicherungsunternehmens lagen der BFU vor.

Angaben zum Flugplatz

Der Verkehrsflughafen Frankfurt/Main verfügt über zwei Start- und Landebahnen (07L/25R, 07R/25L) und eine Piste 18, die ausschließlich für Starts zur Verfügung steht. Der Luftraum C erstreckt sich von 1 500 ft MSL bis Flugfläche (FL) 100.

Untersuchungsführer: Christian Blanke

Anlagen



Flugwege (schematische Darstellung)

Blau: BAe 146-300

Rot: Ikarus / C42

Quelle: Radaraufzeichnungen des Flugsicherungsunternehmens

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