

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Schwere Störung
Datum:	16. August 2008
Ort:	Flughafen Frankfurt/Main
Luftfahrzeug(e):	1) Flugzeug 2) Flugzeug 3) Flugzeug
Hersteller / Muster:	1) Airbus Industrie / A320-211 2) Airbus Industrie / A320-211 3) Grumman / AA-5B
Personenschaden:	keiner
Sachschaden:	keiner
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU
Aktenzeichen:	BFU 5X014-08

Sachverhalt

Um 10:37 Uhr¹⁾ näherte sich eine Grumman AA-5B zunächst einem im Endanflug auf die Piste 25L befindlichen Airbus A320-211 und um 10:38 Uhr einem im Endanflug auf die Piste 25R befindlichen Airbus A320-211 an.

Ereignisse und Flugverlauf

Der erste Airbus A320-211 befand sich im Endanflug auf die Piste 25L. Dabei kreuzte die Grumman AA-5B dessen Flugweg von links nach rechts. Die Besatzung des A320 folgte einer TCAS Resolution Advisory (RA) und ging in den Steigflug über. Laut Radaraufzeichnung betrug die Annäherung 0,9 NM horizontal und 400 ft vertikal.

Den Flugweg des zweiten im Endanflug auf die Piste 25R befindlichen Airbus A320-211 kreuzte die Grumman AA-5B ebenfalls von links nach rechts. Der Airbus stoppte den Sinkflug auf Anweisung des Lotsen in Flugfläche (FL) 60. Aus den Radaraufzeichnungen ging eine Annäherung von 1,2 NM horizontal und 500 ft vertikal hervor.

Die Radaraufzeichnungen des Flugsicherungsunternehmens dokumentierten, dass die Grumman AA-5B in Aschaffenburg gestartet war und auf nördlichem Kurs bis auf 5 500 ft stieg und diese Höhe beibehielt. Dabei flog das Flugzeug in den Luftraum C (Untergrenze 3 500 ft) des Flughafens Frankfurt/Main ein.

Der Pilot der Grumman AA-5B befand sich nach eigener Aussage auf einem Flug nach Sichtflugregeln (VFR) von Aschaffenburg nach Wangerooge. Aufgrund der Wettersituation habe er sich in der Nähe der Ortschaft Mainaschaff entschieden, über die Wolken auf 2 500 ft zu steigen. Er habe einen Steuerkurs von 350° geflogen und dadurch den inneren Bereich des Frankfurter Luftraumes gemieden (Untergrenze des kontrollierten Luftraums 1 500 ft). Der Transponder sei auf Mode S geschaltet gewesen. Er habe versucht, mit Langen Information Kontakt aufzunehmen. Aufgrund einer fehlerhaften Einstellung am Funkgerät habe er diese zunächst aber nur hören können. Die Suche nach dem Fehler habe ihn von der Navigation abgelenkt. Die terrestrische Navigation sei sehr schwierig gewesen, da es nur vereinzelt Wolkenlöcher gegeben habe.

Angaben zu Personen

Der 56-jährige Pilot der Grumman AA-5B war seit 1986 in Besitz des Luftfahrzeugscheins für Privatflugzeugführer nach den Richtlinien der ICAO. Die letzte medizinische Tauglichkeitsuntersuchung war bis zum 30.06.2010 gültig.

Informationen zu den beiden Airbus A320-211-Besatzungen und dem Fluglotsen lagen der BFU nicht vor.

Angaben zu den Luftfahrzeugen

Der Airbus A320-211 ist ein zweistrahliges Passagierflugzeug, welches auf Kurz- und Mittelstrecken eingesetzt wird. Darin können bis zu 156 Passagiere befördert werden.

1) Airbus A320-211

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

Werknummer: 218
Baujahr: 1991
MTOM: 66 000 kg
Triebwerke: 2 CFM56-5-A1

2) Airbus A320-211

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

Werknummer: 209
Baujahr: 1991
MTOM: 66 000 kg
Triebwerke: 2 CFM56-5-A1

3) Grumman AA-5B

Die Grumman AA-5B ist ein einmotoriger Tiefdecker und bietet neben dem Piloten drei Passagieren Platz. Das Flugzeug war in Deutschland zum Verkehr zugelassen.

Werknummer: 0009
Baujahr: 1979
MTOM: 1 089 kg
Triebwerk: Lycoming O-360-A4K

Meteorologische Informationen

In der Bodenwettermeldung (SPECI) zum Zeitpunkt des Ereignisses wurden folgende Wetterbedingungen veröffentlicht:

8 km Sicht, keine Wolken über 700 ft, Wind VRB/03 kt, Temperatur 15 °C, Luftdruck 1 015 hPa.

Funkverkehr

Der Funkverkehr zwischen der Flugsicherungskontrollstelle und den beiden Airbus A320-211 wurde vom Flugsicherungsunternehmen aufgezeichnet und stand der BFU 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 FL100.

Untersuchungsführer: Christian Blanke

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