

Untersuchungsbericht

EX010-1-2/06
April 2007

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

Identifikation

Art des Ereignisses: Schwere Störung
Datum: 28. September 2006
Ort: Flughafen München
Luftfahrzeug: 1. Flugzeug
2. Flugzeug
Hersteller / Muster: 1. Airbus / A300-B4
2. Boeing Company / B737-600
Personenschaden: ohne Verletzte
Sachschaden: Luftfahrzeuge leicht beschädigt
Drittsschaden: keiner
Informationsquelle: Untersuchung durch BFU

Angaben zu Personen

Die drei Flugbesatzungsmitglieder des A300 (zwei Piloten und ein Flugingenieur) waren jeweils im Besitz einer gültigen Lizenz und eines fliegerärztlichen Tauglichkeitszeugnisses.

Der Pilot der B737 war im Besitz einer gültigen Lizenz und eines fliegerärztlichen Tauglichkeitszeugnisses. Seine Flugerfahrung belief sich auf 13 539 Stunden Gesamtflugzeit, davon 4 534 Stunden auf B737. Der Copilot war im Besitz einer gültigen Lizenz und eines fliegerärztlichen Tauglichkeitszeugnisses. Seine Flugerfahrung belief sich auf 11 924 Stunden Gesamtflugzeit, davon 4 837 Stunden auf B737.

Angaben zum Luftfahrzeug

Der A300-B4 war ein in Belgien zum Verkehr zugelassenes, im Frachtliniendienst eingesetztes Flugzeug. Er hat eine Spannweite von 44,85 m bei einer Länge von 53,62 m.

Die B737-600 war in Ungarn eingetragen und wurde als Passagierflugzeug ebenfalls im Liniendienst eingesetzt. Ihre Spannweite von 34,30 m bei einer Länge von 31,20 m.

Meteorologische Informationen

Die Wetterbeobachtung von 10:20 Uhr gab eine Sichtweite von 1200 m in feuchtem Dunst an.

METAR EDDM 280820Z 30001KT 1200
R26R/P1500U R26L/P1500N BR BKN003 13/13
Q1014 BECMG 1500 BKN005

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Auf dem Weg zur Startbahn bog die B737-600 vom Rollweg „S“ auf „B14“ ein. Da bereits zwei weitere Flugzeuge am Rollhalt der Piste 26L warteten, hielt der Pilot in der Kurve an. Der A300 befand sich ebenfalls auf dem Rollweg „S“ in Richtung „B15“. Als das Flugzeug hinter der B737 vorbeierollte, kam es um 10:33 Uhr¹ zur Kollision beider Flugzeuge. Dabei berührte die rechte Tragflächenspitze des A300 das linke Höhenleitwerk der B737.

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

Funkverkehr

Der Funkverkehr stand als Umschrift für die Untersuchung zur Verfügung.

Angaben zum Flugplatz

Der Flughafen München ist ein internationaler Verkehrsflughafen. Er verfügt über zwei parallel verlaufende Pisten mit der Ausrichtung 080°/260°. Dazwischen befinden sich die Flughafengebäude und Abfertigungsterminals. Der Rollverkehr zu und von der jeweiligen Piste erfolgt über zwei parallel verlaufende Rollwege.

Flugdatenaufzeichnung

Die B737 war mit einem Flugdatenschreiber Honeywell SSFDR, Serial No. 10100, Part No. 980-4700-042, sowie mit einem Cockpit Voice Recorder Honeywell SSCVR, Serial No. 6329, Part No. 980-6022-001, ausgerüstet.

Der A300 war mit einem Flugdatenschreiber Lockheed L209, Serial No. 540, Part No 10077A500, sowie mit einem Cockpit Voice Recorder Fairchild A100, Serial No. 437, Part No. 93-A100-30 ausgerüstet.

Alle vier Geräte wurden ausgelesen und die Daten standen für die Untersuchung zur Verfügung.

Die Aufzeichnungen des Vorfelddradars der Flugsicherung standen zur Verfügung.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich auf dem Rollweg „S“ im Bereich der Einbiegung zum Rollweg „B14“.

An den beiden Flugzeugen entstand leichter Sachschaden. Bei der B737 wurde das linke Höhenleitwerk außen leicht eingedrückt und bei dem A300 entstand an der rechten Tragfläche eine 80 cm lange Druckstelle an der äußeren Vorflügelklappe.

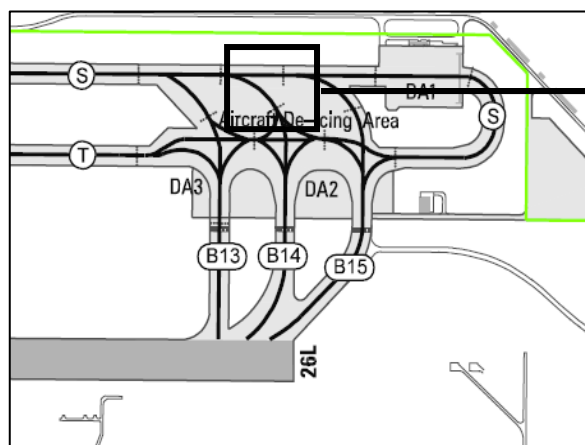
Untersuchungsführer Hohensee
Mitwirkung Ritschel

Anlage 1

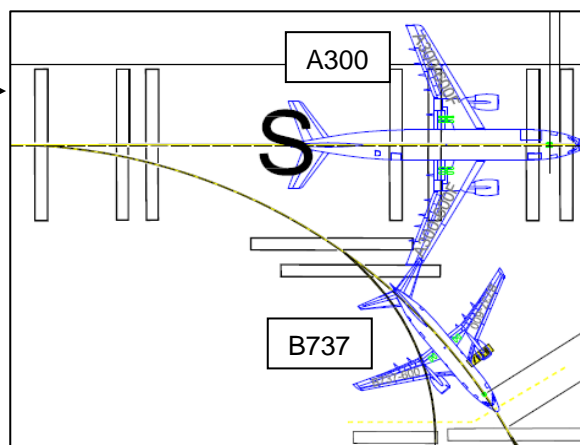
Auszug aus der Flugplatzrollkarte, AIP AD2 EDDM 2-7, 22DEC 2005

Anlage 2

Vermessungsskizze des Flughafens



Anlage 1



Anlage 2