

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Störung
Datum:	08. August 2010
Ort:	Anflugbereich Friedrichshafen
Luftfahrzeuge:	1. Verkehrsflugzeug 2. Ultraleichtflugzeug
Hersteller / Muster:	1. Bombardier / DHC8-314 2. Ikarus / C42
Personenschaden:	keiner
Sachschaden:	keiner
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen:	BFU TX003-10

Sachverhalt

Im Anflugbereich für die Piste 24 in Friedrichshafen kam es um 11:59 Uhr¹ zu einer Annäherung zwischen einer nach Instrumentenflugregeln (IFR) fliegenden Bombardier DHC8-314 (DHC8) und einem nach Sichtflugregeln (VFR) fliegenden Ikarus C42 (C42). Die Radaraufzeichnungen dokumentieren den geringsten Abstand mit 0,06 nautische Meilen (NM) horizontal bei einem Vertikalabstand von 500 ft.

Ereignisse und Flugverlauf

Die DHC8 befand sich auf einem Flug von Saint Catherine/Frankreich nach Friedrichshafen. Die Besatzung entschied sich für einen Instrumentenlande-Anflug (ILS) auf die Piste 24 in Friedrichshafen und bekam eine Sinkfreigabe auf 4 000 ft MSL. Um 11:57:20 Uhr erhielt die Besatzung folgende Verkehrsinformation bezüglich eines anderen Luftfahrzeuges: " unknown VFR traffic at eleven o'clock, five miles, indicating four thousand feet, southeastbound, just crossing the localizer." Die Besatzung antwortete: "We have him on TCAS, but not yet in sight [...]."

Um 11:57:55 Uhr erhielt die Besatzung die Freigabe, rechts auf 280 Grad zu drehen. Die Besatzung bestätigte und informierte den zuständigen Lotsen, dass das andere Flugzeug nicht mehr auf dem TCAS - Display zu sehen sei. Der Lotse fragte, ob ein ausweichendes Flugmanöver nötig sei. Darauf antwortete die Besatzung, dass das andere Flugzeug jetzt in Sicht wäre. Nach Aussage der Besatzung wurde eine TCAS-RA „Descend“ generiert und auch befolgt. Kurz darauf unterflog die DHC8 die C42.

Die C42 befand sich auf einem Flug von Konstanz nach Lindau. Der Pilot sagte aus, dass er dabei um die Kontrollzone von Friedrichshafen herum in Richtung Nord-Ost über Weingarten und dann in Richtung Süd-Ost in Richtung Wangen geflogen sei. Er habe nach Karte navigiert. Der Transponder war auf den Mode 3A 7000 eingestellt und Mode C war aktiviert. Zur Information habe er den Funk von Friedrichshafen mitgehört. Funkkontakt mit dem Kontrollturm habe aber nicht bestanden.

Kurz vor Wangen habe er den Weg eines 2-motorigen Turbopropflugzeuges gekreuzt. Dieses sei aus nordöstlicher Richtung in Richtung Friedrichshafen geflogen. Die Entfernung zu diesem Zeitpunkt lag nach Aussage des Piloten bei etwa 1,5 km

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

und der vertikale Abstand war ca. 100 m tiefer. Er habe Kurs und Höhe gehalten und das andere Flugzeug habe die C42 unterflogen. Ein Ausweichmanöver sei aus seiner Sicht nicht nötig gewesen.

Beide Flugzeuge setzten ihren Flug planmäßig fort.

Angaben zu Personen

Besatzung der DHC8

Die 51-jährige Pilotin war im Besitz der Lizenz für Verkehrspiloten (ATPL(A)), ausgestellt nach den Richtlinien der ICAO und JAR-FCL. Sie hatte eine Flugerfahrung von 13 177 Stunden.

Der 36-jährige Erste Offizier war im Besitz der Lizenz für Berufspiloten (CPL(A)), ausgestellt nach den Richtlinien der ICAO und JAR-FCL. Er hatte eine Flugerfahrung von 2 287 Stunden.

Besatzung der C42

Der 60-jährige Pilot war im Besitz des Luftfahrerscheines für Luftsportgeräteführer. Er hatte eine Flugerfahrung von mehr als 200 Stunden.

Angaben zu den Luftfahrzeugen

Bombardier DHC8-314

Bei dem Flugzeugmuster DHC8-314 handelte es sich um einen zweimotorigen Schulterdecker. Das betroffene Flugzeug wird auf Kurz- und Mittelstrecken eingesetzt und bietet bis zu 50 Fluggästen Platz.

Das Luftfahrzeug war in Österreich zum Verkehr zugelassen und wurde von einem österreichischen Luftfahrtunternehmen betrieben.

Ikarus C42

Bei dem Ultraleicht-Flugzeugmuster C42 handelte es sich um einen einmotorigen, zweisitzigen Schulterdecker. Die höchstzulässige Abflugmasse beträgt 450 kg. Das Luftfahrzeug war mit einem Transponder ausgerüstet.

Meteorologische Informationen

Aus der Routinewettermeldung (METAR) des Flughafens Friedrichshafen zum Zeitpunkt des Ereignisses gingen folgende Informationen hervor:

Wind aus verschiedenen Richtungen mit drei Knoten bei einer Sicht von mehr als 10 Kilometern, leichte Bewölkung in 3 200 ft, mittlere bis starke Bewölkung in 7 400 ft, Temperatur 20°C, Taupunkt 15°C.

Funkverkehr

Der Funkverkehr wurde vom zuständigen Flugsicherungsunternehmen aufgezeichnet und stand für die Untersuchung als Tonbandumschrift zur Verfügung.

Flugdatenaufzeichnung

Die Radardaten des Flugsicherungsunternehmens standen für die Untersuchung zur Verfügung.

Zusätzliche Informationen

Das Ereignis fand im Luftraum E statt. Hierbei handelt es sich um einen kontrollierten Luftraum, in dem sowohl Flüge nach Instrumentenflugregeln (IFR) als auch Flüge nach Sichtflugregeln (VFR) stattfinden. Flüge nach IFR werden untereinander gestaffelt. Zu Flügen nach VFR findet keine Staffelung statt. Die zuständige Flugsicherungsstelle erteilt wenn möglich Verkehrsinformationen bezüglich VFR-Flügen. VFR-Flüge benötigen keine Flugverkehrskontrollfreigaben. Eine Transponderpflicht für VFR-Flüge besteht unterhalb von 5 000 ft MSL beziehungsweise 3 500 ft GND nicht.

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