

Fakten und Meldungen zur Notlandung eines Frachtjumbos am Flughafen Frankfurt-Hahn – zwei Welten prallen aufeinander!

Die Faktenlage im Zusammenhang mit der Notlandung eines Frachtjumbos der Aerotrans Cargo mit der Flugnummer ATG 4428 am Flughafen Frankfurt-Hahn am 15.02.2018 zeigt, dass die bisherigen Meldungen über den Flug allesamt nicht stimmen.

Ein Bericht im „Aviation Herald“ und die exakt dazu passende Flugspuraufzeichnung des Fluges ATG 4428 im Flugportal „FlightAware“ zeigen, dass die bisherigen Meldungen zur Flugdauer und zur Flughöhe dieses Fluges, somit vielleicht auch die sich daraus ergebenden Konsequenzen, völlig falsch sind. Wahrscheinlich war die Luftnotlage weitaus gravierender, als sie dargestellt wurde.

Insbesondere die Angaben der Deutschen Flugsicherung (DFS) zur Menge des abgelassenen Kerosins erscheinen aufgrund der neuen Informationen als viel zu niedrig.

Fakten, Fakten, Fakten

Aus der Leserschaft unseres Newsletters wurden wir auf nachfolgende Nachricht im „Aviation Herald“ aufmerksam gemacht.

“An Aerotrans Cargo Boeing 747-400, registration ER-JAI performing freight flight ATG-4428 from Frankfurt Hahn (Germany) to Baku (Azerbaijan), was climbing out of Frankfurt Hahn when the crew stopped the climb at FL150 following an unidentified bang sound on board of the aircraft. The aircraft returned to Frankfurt Hahn for a safe landing on runway 03 about 45 minutes after departure.

The airport reported the aircraft was going to be unloaded and reloaded as a safety precaution.

The aircraft remained on the ground for 22 hours before departing to Baku again.”

http://www.fluglaerm.de/hahn/oeffent/zeitungsartikel_2018/avherald_170219_aerotrans.pdf

Die Maschine befand sich demzufolge noch im Steigflug, als es die Knallgeräusche gab. Der Steigflug wurde in FL 150 = Flight Level 150 = ca. 15.000 Fuß = ca. 5 km Höhe abgebrochen. 45 Minuten später landete die Maschine wieder in Hahn.

Diese Nachricht deckt sich mit der Flugspuraufzeichnung im Luftfahrtportal „FlightAware“. http://www.fluglaerm.de/hahn/oeffent/zeitungsartikel_2018/ATG4428.pdf

Laut Flugspur ist der ATG-Jumbo mit der Flugnummer: ATG4428 um 10:50 Uhr am Hahn in Richtung Trier gestartet. Der Jumbo ist relativ kurz nach dem Start nach links abgedreht und hat bei gleichbleibender Höhe über dem Pfälzer Wald eine große Schleife gezogen, um dann über das Saarland und den Hochwald Richtung Hahn zurückzufliegen. Nach einer weiteren kleinen Schleife ist die Maschine dann um 11:36 Uhr nach einem Flug von 298km und 46 Minuten Flugdauer wieder in Hahn gelandet.

Aerotrans Cargo (ATG)

Es war also weder, wie von verschiedenen Medien berichtet, die türkische ACT Airlines, noch die aserbaidische Silkway mit einer Maschine, die in Moldawien registriert und in den Arabischen Emiraten angemeldet ist, noch eine chinesische Fluggesellschaft, sondern die moldawische Fluggesellschaft Aerotrans Cargo (ATG).

Die von uns im Zusammenhang mit ACT Airlines getroffene Aussage von „alten Schröpschen“ vom Typ Boeing B 747-400 im Portefolio gilt im Übrigen auch für ATG.

Aero Trans Cargo führt regelmäßig für SilkWay Cargo Frachtflüge zwischen Hahn und Baku durch. Auch die Aussagen bezüglich ACT, MyCargo und Magma halten wir aufrecht.

Aussagen zu Flugzeiten und Höhe stimmen nicht

Bezüglich der Flugzeiten und der Flughöhe gab es folgende Informationen, die allesamt nicht stimmen, wobei die Nachricht der Rhein-Zeitung mit weitem Abstand den Vogel abschießt:

Rhein-Zeitung, 15.02.2018: *„Das Flugzeug war etwa eine Stunde zuvor vom Flughafen Hahn aus gestartet und hatte rund 100 Tonnen Fracht an Bord, hauptsächlich waren es Maschinenteile. Auf 13.000 Metern Höhe ertönte plötzlich ein Knall ...“*

SWR, 15.02.2018: *„Die Frachtmaschine der ATC auf dem Weg nach Baku (Aserbaidische) sei am Hahn gestartet und nach eineinhalb Stunden Flugzeit zurückgeflogen. An Bord habe es ein lautes, explosionsartiges Geräusch gegeben, so Christoph Götzmann ...“*

Volksfreund, 21.02.2018: *„Die Frachtmaschine, die vergangenen Donnerstagvormittag 45 Minuten nach dem Start vom Flughafen Hahn wegen Knallgeräuschen an Bord wieder umkehren musste...“*

Aussagen zur Menge des abgelassenen Kerosin nicht glaubwürdig

Der SWR schreibt am 21.02.2018: *„Das Flugzeug, das vergangene Woche Donnerstag am Flughafen Hahn notgelandet ist, hat in der Luft zuvor mehrere Tonnen Kerosin abgelassen. Das bestätigte die Deutsche Flugsicherung (DFS) auf Nachfrage des SWR. Den Tank mit dem Kerosin hatte der Pilot der Boeing 747 etwa 50 Kilometer südlich vom Flughafen Hahn entleert.“*

Der Volksfreund schreibt am 21.02.2018: *„Die Frachtmaschine, die vergangenen Donnerstagvormittag 45 Minuten nach dem Start vom Flughafen Hahn wegen Knallgeräuschen an Bord wieder umkehren musste, hat vor der Sicherheitslandung zehn Tonnen Kerosin abgelassen. Das bestätigte eine Sprecherin der Deutschen Flugsicherung (DFS) auf Anfrage unserer Zeitung.“*

Die Mengenangabe der Deutschen Flugsicherung zum abgelassenen Kerosin halten wir angesichts der Faktenlage für viel zu niedrig.

Die Luftnotlage trat noch im Steigflug auf. Also waren zu diesem Zeitpunkt auch noch die Tanks mit Treibstoff für den gesamten Flug voll, wobei eine Boeing B 747-400 eine maximale Tankkapazität von ca. 200.000 Liter = ca. 160 to hat. Für den ca. 6 ½ Stundenflug mit einer vollgeladenen Maschine waren sicherlich deutlich mehr als die Hälfte der Tanks (ca. 80 – 100 to Kerosin) gefüllt, sodass uns das Ablassen von lediglich 10 to als zu wenig erscheint. Aus der Zeitdifferenz zwischen Start und Landung und Flugstrecke könnte ein Fachmann sicherlich errechnen, wie viel Kerosin in dieser Zeit noch verflogen wurde. Genauso ließe sich errechnen, wie hoch angesichts der geplanten Flugstrecke die minimale Treibstoffmenge an Bord gewesen sein muss. Dies alles im Vergleich mit dem maximal zulässigen Landegewicht eines mit 100 to Fracht beladenen Jumbos, dürfte die tatsächlich abgelassene Menge Kerosin ergeben.

Wo wurde das Kerosin abgelassen?

Laut SWR ca. 50 km südlich vom Flughafen Hahn. D.h. im nördlichen Saarland (Sankt Wendeler Land) und evtl. sogar über dem Naturpark Saar-Hunsrück.

Aufgrund der Flugspuraufzeichnung glauben wir, dass die Maschine bereits auf der ersten großen Schleife über dem Pfälzer Wald im großen Stil Kerosin abgelassen hat. Weiteres Kerosin dann im erneuten Anflug auf den Hahn und die Restmenge in der letzten kleinen Schleife vor dem Eindrehen in den Endanflug.

Aussage von Herrn Christoph Götzmann, Mitglied der Geschäftsleitung der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH bezüglich der Anzahl von Sicherheitslandungen am Flughafen Frankfurt als reine Erfindung entlarvt.

Der Volksfreund schreibt hierzu: *„Klar ist hingegen, dass die Aussage von Christoph Goetzmann, Mitglied der Hahn-Geschäftsführung kurz nach dem Zwischenfall, dass es solche Sicherheitslandungen am Flughafen Frankfurt „mehrmals in der Woche“ gebe, wohl nicht richtig ist. Ein Sprecher des Frankfurter Flughafens sagte unserer Zeitung, dass solche Landungen selten seien.“*

Chinesische „PR“

Seit die chinesische HNA auf dem Flugplatz Hahn das Sagen hat, betreiben Sie die aus ihrem Heimatland bekannte Art der Informationspolitik auch auf dem Hahn: nichts nach außen dringen lassen und wenn, geschönt.