

Untersuchungsbericht

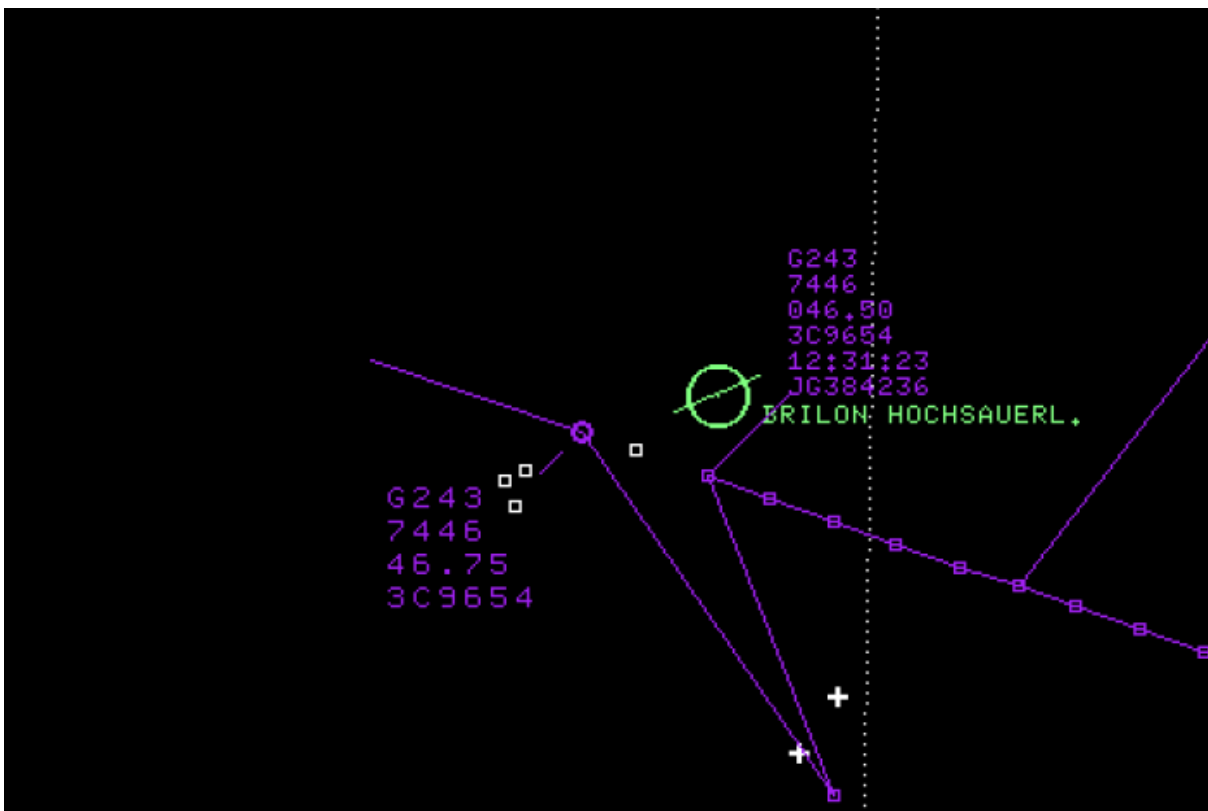
Der Untersuchungsbericht wurde gemäß § 18 FIUUG summarisch abgeschlossen, d.h. ausschließlich mit Darstellung der Fakten.

Identifikation

Art des Ereignisses:	Schwere Störung
Datum:	18. April 2015
Ort:	nahe Flughafen Paderborn-Lippstadt
Luftfahrzeuge:	1. Flugzeug 2. Segelflugzeug
Hersteller / Muster:	1. Dassault-Aviation / Falcon 2000 2. unbekannt
Personenschaden:	keiner
Sachschaden:	keiner
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU
Aktenzeichen:	BFU 15-0404-5X

Sachverhalt

Um 14:31 Uhr¹ kam es zu einer Annäherung zwischen einer nach Instrumentenflugregeln fliegenden Dassault-Aviation, Falcon 2000 und einem unbekanntem Segelflugzeug. Die Besatzung der Falcon 2000 schätzte den Lateralabstand mit ca. 500 Metern in gleicher Flughöhe (5 000 ft AMSL) ein. Auf den Radarbildern der Flugsicherungsorganisation und auf den bereitgestellten Radarbildern der Bundeswehr sind im Bereich des Flugweges der Falcon 2000 mehrere Radarziele ohne Transponderinformation zu sehen. Zum Zeitpunkt der beschriebenen Annäherung wurde kein aktuelles Radarziel in unmittelbarer Nähe des Flugweges der Falcon 2000 dokumentiert. Das unten dargestellte Bild zeigt sowohl aktuelle Radarechos als auch nicht mehr aktuelle Ziele.



Flugspuren (magenta: Falcon 2000, weiß: unbekannte Primärziele)

Quelle: Bundeswehr

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

Ereignisse und Flugverlauf

Die Falcon 2000 befand sich auf einem IFR-Flug von München nach Paderborn. Im Flugzeug befanden sich der Pilot und der Copilot sowie vier Passagiere.

Um 14:27:28 Uhr meldete sich die Besatzung bei Langen Radar: “[...] *passing flight level nine tree, descend flight level seven zero [...]*“.

Um 14:28:18 Uhr erteilte der verantwortliche Lotse die weiterführende Sinkfreigabe auf 5 000 ft AMSL.

Um 14:31:32 Uhr meldete die Besatzung die Annäherung mit dem unbekanntem Segelflugzeug.

Die Besatzung beschrieb, dass sich das Segelflugzeug auf Gegenkurs in gleicher Höhe angenähert und die Falcon mit einem Lateralabstand von ca. 500 Metern passiert habe. Beide Besatzungsmitglieder erkannten das plötzlich auftauchende Segelflugzeug nach eigener Aussage in etwa 1 000 Metern Entfernung.

Der Herkunfts- und Zielort des Segelflugzeuges konnten nicht ermittelt werden, da es ohne aktivierten Transponder flog und keine durchgehende Radardarstellung möglich war.

Im weiteren Verlauf kam es noch zu einem weiteren Ereignis mit einem anderen Segelflugzeug. Dieses flog allerdings mit aktiviertem Transponder. Der verantwortliche Fluglotse erteilte entsprechende Verkehrsinformationen und eine Ausweichempfehlung. Der geringste Abstand betrug ca. 1,3 nautische Meilen (NM) horizontal und 100 Fuß (ft) vertikal. Diese zweite Annäherung wurde durch die BFU nicht als Schwere Störung eingestuft. Im Anschluss landete die Falcon 2000 auf dem Flugplatz Paderborn-Lippstadt.

Angaben zu Personen

Besatzung der Falcon 2000

Verantwortlicher Luftfahrzeugführer

Der 49-jährige Pilot war im Besitz der Lizenz für Verkehrspiloten (ATPL(A)), ausgestellt nach den Richtlinien FCL, gültig bis 29.02.2016. Er hatte eine Flugerfahrung von insgesamt 4 673 Stunden, davon 1 596 Stunden auf dem betroffenen Muster.

Co-Pilot

Der 39-jährige Pilot war im Besitz der Lizenz für Verkehrspiloten (ATPL(A)), ausgestellt nach den Richtlinien FCL, gültig bis 30.11.2015. Er hatte eine Flugerfahrung von insgesamt 4 041 Stunden, davon 1 421 Stunden auf dem betroffenen Muster.

Fluglotse

Der 40-jährige Fluglotse war im Besitz der Erlaubnisscheines für Fluglotsen (Anflug- und Bezirkskontrolle, einschl. FIS), gültig bis 02.12.2015. Zum Ereigniszeitpunkt hatte er am Arbeitsplatz einen Schüler zu beaufsichtigen.

Angaben zu dem Luftfahrzeug

Dassault-Aviation/Falcon 2000

Bei dem betroffenen Flugzeugmuster handelt es sich um ein mit zwei Mantelstromtriebwerken ausgestattetes Geschäftsreiseflugzeug in Tiefdeckerbauweise. Das betroffene Flugzeug war in Deutschland zum Verkehr zugelassen und wurde von einem deutschen Luftfahrtunternehmen betrieben. Das Luftfahrzeug war mit einem Kollisionswarnsystem (ACAS) ausgerüstet.

Segelflugzeug

Das beteiligte Segelflugzeug konnte nicht ermittelt werden. Es strahlte kein Transpondersignal ab.

Meteorologische Informationen

Die Routinewettermeldung (METAR) des Flughafens Paderborn-Lippstadt dokumentierte für den Zeitraum des Ereignisses CAVOK-Bedingungen, das heißt, dass es weder signifikante Wettererscheinungen noch Wolken unterhalb von 5 000 ft AMSL gab. Die Horizontalsicht am Boden betrug zehn Kilometer oder mehr.

Funkverkehr

Der Funkverkehr zwischen der Besatzung der Falcon 2000 und der Flugsicherungsstelle wurde aufgezeichnet und der BFU als Umschrift zur Verfügung gestellt.

Flugdatenaufzeichnung

Die Radardaten der Flugsicherungsorganisation und der Bundeswehr standen für die Untersuchung der Schweren Störung zur Verfügung.

Angaben zum Luftraum

Der Luftraum E ist ein kontrollierter Luftraum in dem sowohl Flüge nach Instrumentenflugregeln (IFR) als auch Flüge nach Sichtflugregeln (VFR) stattfinden. IFR-Flüge werden zu IFR-Flügen, nicht aber zu VFR-Flügen gestaffelt. Soweit möglich, erhalten IFR-Flüge Verkehrsinformationen in Bezug auf VFR-Flüge. VFR-Flüge erhalten, soweit möglich, ebenfalls Verkehrsinformationen.

Für VFR-Flüge gelten weiterhin folgende Bedingungen: 5 km Flugsicht (unterhalb FL 100), Abstand zu den Wolken 1,5 km horizontal und 1 000 ft vertikal. Oberhalb von 5 000 ft AMSL besteht für motorgetriebene Luftfahrzeuge Transponderpflicht.

Zusätzliche Informationen

Die Darstellungssysteme der Flugsicherungsorganisation können nur Flugziele, welche ein Transpondersignal abstrahlen, durchgehend und mit Höheninformationen darstellen. Nur dann können Verkehrsinformationen und Ausweichempfehlungen durch das Flugsicherungspersonal erteilt werden. Auch die in der Verkehrsfliegerei eingesetzten Kollisionswarnsysteme können nur Flugzeuge erkennen und Ausweichempfehlungen generieren, wenn die jeweils anderen Luftfahrzeuge ein Transpondersignal abstrahlen.

Untersuchungsführer: Blanke

Braunschweig, 17. September 2015

Die Untersuchung wurde in Übereinstimmung mit der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivillufffahrt und 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