

Untersuchungsbericht

5X022-1-2/05
November 2006

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Schwere Störung
Datum:	06. Dezember 2005
Ort:	nahe Warburg (WRB) VOR
Luftfahrzeug:	1. Flugzeug; 2. Flugzeug
Hersteller / Muster:	1. Airbus Industries / A320-212 2. The Boeing Company / B747-312M(SF)
Personenschaden:	ohne Verletzte
Sachschaden:	Luftfahrzeug nicht beschädigt
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Die A320 befand sich auf einem Linienflug von Berlin nach Köln auf der Luftstraße UW196 im Reiseflug auf Flugfläche (FL) 320. Um 21:23 Uhr¹ wurde das Flugzeug durch die zuständige Flugverkehrskontrolstelle zum Sinkflug auf FL 250 freigegeben. Diese Freigabe erfolgte mit der Auflage, den Punkt PODER in Flugfläche 250 zu überfliegen. Nachdem der Beginn des Sinkfluges auf dem Flugsicherungsradar zu

erkennen war, wies der zuständige Fluglotse die Beatzung der A320 an, den nächsten Flugsicherungssektor auf einer neuen Sprechfunkfrequenz zu rufen. Der Frequenzwechsel wurde nicht ausgeführt. Unmittelbar nach Beginn des Sinkfluges generierte das Kollisionswarnsystem (TCAS) eine Steigflug-Anweisung.

Die B747 befand sich auf der Luftstraße UL620 auf dem Linienflug von Amsterdam nach Dubai. Die Reiseflughöhe betrug FL 310. Um 21:23 Uhr meldete die Besatzung der Boeing 747 per Funk eine TCAS – Anweisung zum Sinkflug.

Anhand der Radaraufzeichnungen war ersichtlich, dass die TCAS-Anweisungen von beiden Besatzungen befolgt wurden.

Der Flugweg der beiden Luftfahrzeuge kreuzte sich in einem – anhand der Radaraufzeichnungen gemessenen – Abstand von 1,2 NM horizontal und 600 ft vertikal. Die A320 befand sich dabei hinter und über der B747.

Beide Luftfahrzeuge setzten ihren Flug fort und landeten sicher an ihren jeweiligen Zielflughäfen.

Angaben zu Personen

Der zuständige Fluglotse war seit Sommer 2000 im Besitz der Fluglotsenlizenz. Fünf Monate später erwarb er die entsprechende Sektorberechtigung. Am Tag der Störung war er seit 15:00 Uhr im Dienst und hatte seine letzte Pause 1 Stunde und 25 Minuten vor dem Ereignis.

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

Meteorologische Informationen

Die Besatzung des A320 sagte aus, dass zum Störungszeitpunkt Sichtflugbedingungen über einer geschlossenen Wolkendecke herrschten.

Funkverkehr

Beide Luftfahrzeuge standen in Funkkontakt mit der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle. Der Funkverkehr wurde aufgezeichnet und stand als Umschrift zur Verfügung.

Flugdatenaufzeichnung

Eine detaillierte Aufzeichnung der Flugsicherungsradarstandaten stand zur Verfügung.

Zusätzliche Informationen

Die Bedingung für die Übergabe des A320 an den nächsten Flugsicherungssektor war das Erreichen von FL 250 über dem Punkt PODER.

Die vorgeschriebene Sollstaffelung in dem Luftraum betrug 5 NM horizontal oder 1000 ft vertikal.

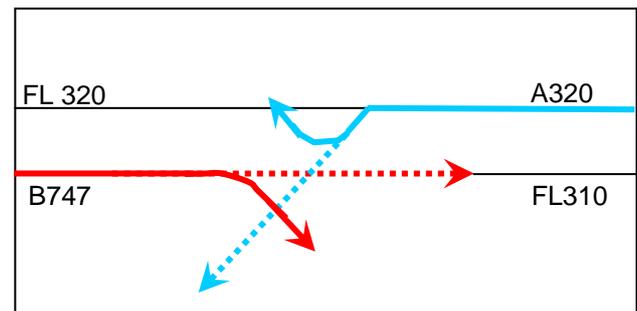
Untersuchungsführer Reuß
Mitwirkung Hohensee

Anlagen

Ausschnitt der Luftstraßenkarte für den oberen Luftraum in Deutschland



Vertikalansicht



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.

mail: box@bfu-web.de
<http://www.bfu-web.de>
Tel: 0 531 35 48 0
Fax: 0 531 35 48 246

Herausgeber/Vertrieb:
Bundesstelle für
Flugunfalluntersuchung
Hermann-Blenk-Str. 16
38108 Braunschweig