

Untersuchungsbericht

5X014-1-2/06
März 2007

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Schwere Störung
Datum:	13. November 2006
Ort:	nahe Flughafen Düsseldorf
Luftfahrzeug:	1. Flugzeug 2. Hubschrauber
Hersteller / Muster:	1. The Boeing Company / B737 2. Bell / 430
Personenschaden:	ohne Verletzte
Sachschaden:	Luftfahrzeug nicht beschädigt
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU

der B737 wurde bei der Kontaktaufnahme vom Fluglotsen per Funk auf die Bell 430 und deren Flugweg hingewiesen. Sie gab weiter an, den Hubschrauber auf dem Kollisionswarnsystem (TCAS) gesehen zu haben. Es konnte jedoch kein Sichtkontakt hergestellt werden. Das TCAS gab eine Warnung aus, eine Ausweichenweisung wurde nicht generiert. Die Besatzung entschied sich, den Anflug fortzusetzen, da das TCAS die Bell 430 kurzfristig 100 ft über der B737 anzeigte. Es erfolgte eine sichere Landung.

Die Bell 430 flog im Werksverkehr nach Sichtflugregeln (VFR) von Stuttgart nach Herne. Die Kontrollzone Düsseldorf sollte entlang der Autobahn A 3 in nördlicher Richtung durchfliegen werden. Der Durchflug wurde vom zuständigen Fluglotsen unter Sonder-VFR freigegeben. Kurz hinter dem Autobahnkreuz Ratingen-Ost verhinderten tief hängende Wolkenfetzen den Weiterflug. Der Pilot entschied sich umzudrehen und meldete dies dem Fluglotsen.

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Innerhalb der Kontrollzone des Flughafens Düsseldorf kam es zu einer Annäherung zwischen einer Boeing B737 und einem Hubschrauber Bell 430.

Die B737 befand sich auf einem Linienflug nach Instrumentenflugregeln (IFR) von Berlin nach Düsseldorf. Im Endanflug – etwa eine NM vor der Piste – näherte sich von Süden die Bell 430. Um 09:20 Uhr¹ wurde der geringste Abstand mit 0,8 NM in einer Flughöhe von 600 ft gemessen. Die Besatzung

08:16:02 *“ja [Kennzeichen] ah wir können nun nicht weiter nach Norden, wir fliegen erstmal wieder zurück die A 3 Richtung Süden und sagen Ihnen gleich noch mal unsere intentions”*

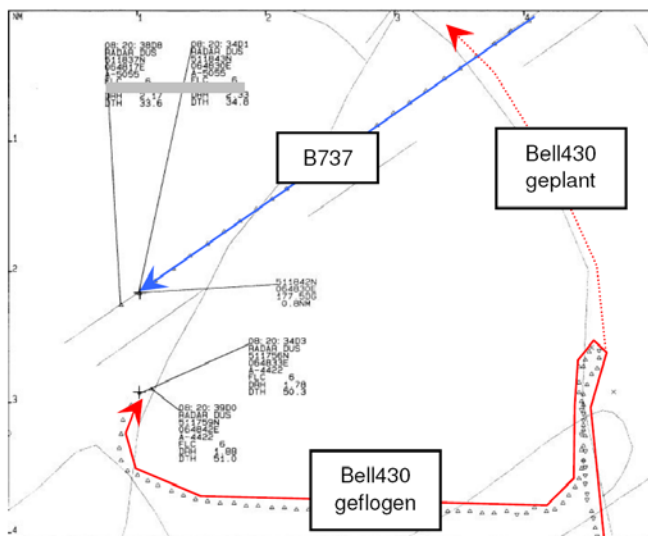
08:16:11 *“verstanden, ah ich kann ihnen natürlich auch durchaus anbieten zum Platz zu kommen und hier eben zu landen und auf ne Wetterbesserung zu warten”*

08:16:23 *“ok [Kennzeichen] in that case request to proceed direct to the field if possible and from there we will decide wether to proceed via Rhine or land at Düsseldorf”*

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

Er akzeptierte dessen Vorschlag in Richtung Flughafen zu fliegen, um eventuell dort zu landen.

Der Flug wurde entlang der A 44 Richtung Flughafen fortgesetzt. Dabei verbesserte sich das Wetter und der Pilot entschied sich zum Weiterflug in Richtung Rhein.



Am Autobahnkreuz Düsseldorf-Nord folgte der Pilot dann der A 52 nach Norden. So näherte sich der Hubschrauber dem Anflugsektor. Die Nachfrage des Fluglotsen über Funk und eigene Zweifel über den nördlichen Kurs veranlassten den Piloten zu einer Rechtskurve nach Süden. Zu dem Zeitpunkt hatten sich die beiden Luftfahrzeuge bis auf eine Entfernung von 0,8 NM angenähert. Danach wurde der Flug fortgesetzt und mit der Landung in Herne sicher beendet.

Angaben zu Personen

Der Pilot der B737 hatte eine Gesamtflugerfahrung von 12 000 Stunden, davon 2 400 auf B737. Der Copilot hatte eine Gesamtflugerfahrung von 3 000 Stunden, davon 2 400 auf B737.

Der Pilot der Bell 430 hatte eine Gesamtflugerfahrung von 5 400 Stunden, davon 1 200 auf dem Muster.

Der Fluglotse war seit drei Stunden im Dienst. Davor hatte er mehr als zehn Stunden Ruhezeit. Seit 15 Jahren war er im Besitz der Fluglotsenberechtigung.

Meteorologische Informationen

Zum Zeitpunkt der Annäherung waren am Flughafen Düsseldorf keine Sichtwetterbedingungen gegeben. Es herrschte eine Sichtweite von 4 000 m mit Nieselregen, vereinzelt Wolken in 600 ft und durchbrochener Bewölkung in 800 ft.

SPECI EDDL 0801 21014KT 4500 DZ FEW006
BKN008 BKN010 09/08 Q1008 NOSIG

METAR EDDL 0820 21014KT 4000 DZ FEW006
BKN008 BKN010 09/08 Q1008 NOSIG

SPECI EDDL 0822 21014KT 4000 RA FEW006
BKN008 BKN010 09/08 Q1008 NOSIG

Funkverkehr

Der Funkverkehr wurde aufgezeichnet und stand zur Verfügung.

Flugdatenaufzeichnung

Der Flugweg beider Luftfahrzeuge wurde durch das Flugsicherungsradar erfasst und aufgezeichnet. Die Aufzeichnungen standen als Ausdruck zur Verfügung.

Zusätzliche Informationen

Gemäß NfL I-223/98 und Luftfahrthandbuch (AIP) VFR ENR 1-10 sind VFR-Flüge innerhalb einer Kontrollzone (Luftraum D, CTR) unterhalb der Sichtwetterminima möglich; sog. Sonder-VFR. Die Freigabe zum Flug nach Sonder-VFR erteilt der zuständige Fluglotse. Dabei sind die Sichtflugminima des Luftraumes G einzuhalten. Flüge nach IFR und Sonder-VFR werden zueinander gestaffelt.

Untersuchungsführer Hohensee