

Untersuchungsbericht

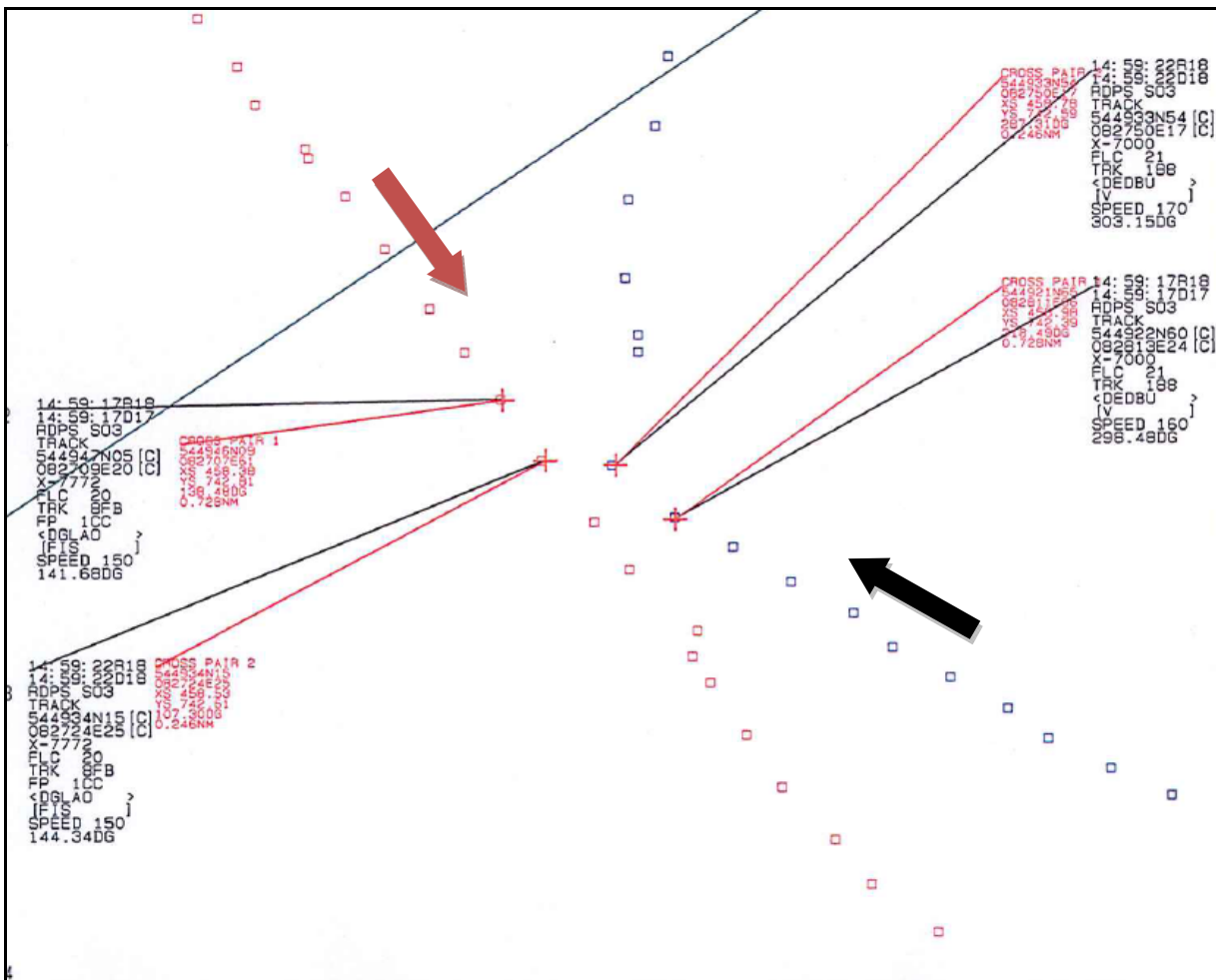
Der Untersuchungsbericht wurde gemäß § 18 FIUUG summarisch abgeschlossen, d.h. ausschließlich mit Darstellung der Fakten.

Identifikation

Art des Ereignisses:	Schwere Störung
Datum:	24. April 2015
Ort:	Abflugbereich Piste 14, Westerland/Sylt
Luftfahrzeug(e):	1. Flugzeug 2. Flugzeug
Hersteller / Muster:	1. Piper Aircraft Cooperation / PA-46-310P 2. The New Piper Aircraft Inc. / PA-34-220T
Personenschaden:	keiner
Sachschaden:	keiner
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU
Aktenzeichen:	BFU 15-0429-7X

Sachverhalt

Um 16:59:22 Uhr¹ kam es im Abflugbereich des Flughafens Westerland (Luftraumklasse E) zu einer Annäherung zwischen einer nach Instrumentenflugregeln (IFR) fliegenden PA34 und einer nach Sichtflugregeln (VFR) fliegenden PA46. Laut Radar- daten betrug der geringste Abstand 0,246 nautische Meilen (NM) horizontal und 100 Fuß (ft) vertikal.



Flugwege: PA34 (IFR) rot, PA46 (VFR) schwarz

Quelle: Flugsicherungsorganisation

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

Ereignisse und Flugverlauf

Die PA34 erhielt um 16:55:29 Uhr durch den Platzverkehrsloten des Flughafens Westerland die Startfreigabe für den IFR-Flug nach Lüneburg von der Piste 14. Im Flugzeug befanden sich der verantwortliche Pilot und ein Passagier. Um 16:57:47 Uhr meldete er sich bei Bremen Radar und erhielt um 16:57:51 Uhr die erste Verkehrsinformation bezüglich einer PA46: “[...] *watch out for traffic in your 11 o'clock position, range 7 miles, indicated 2 600 feet.*“ Der Pilot der PA34 antwortete, dass er das andere Flugzeug nicht in Sicht habe. Um 16:58:19 Uhr erfolgte die nächste Verkehrsinformation: “[...] *traffic eleven o'clock, range 4 miles, 2 500 feet.*“ Der Pilot meldete wiederum, keinen Sichtkontakt zu haben. Um 16:58:29 Uhr empfahl der Lotse, den Steigflug in 2 000 ft (AMSL) zu unterbrechen, was der Pilot bestätigte. Um 16:58:49 Uhr erfolgte die nächste Verkehrsinformation: “*Traffic is on your nose by 2 miles, 2 300 feet.*“ Der Pilot antwortete: „*Dann muss ich sinken.*“ Um 16:59:20 Uhr erteilte der Lotse die Verkehrsinformation: “[...] *half a mile on your nose, slightly high.*“ Um 16:59:24 Uhr meldete der Pilot der PA34 das andere Flugzeug in Sicht. Dies war zum Zeitpunkt des geringsten gemessenen Abstandes.

Der Radarlotse erteilte nach eigener Aussage keine Ausweichempfehlung und beließ die PA 34 auf der Abflugroute, da er nicht wusste, was der Pilot der PA46 vorhatte.

Die PA46 befand sich auf einem VFR-Flug von Leipzig nach Westerland. Im Flugzeug befanden sich der verantwortliche Pilot und ein Passagier. Von 15:26:25 Uhr bis 16:52:27 Uhr befand sich der Pilot auf der Frequenz von Bremen Information. Um 16:53:00 Uhr meldete sich der Pilot bei Westerland Tower. Der Platzverkehrslotse informierte die Piloten darüber, dass der Platz momentan unter Instrumentenwetterbedingungen (IMC) sei und er auf dem ECHO – Routing weiterfliegen solle. Für die Landung könne er die Piste 14 oder 32 erwarten. Das ECHO – Routing führt aus Richtung Osten kommend in die Kontrollzone und ist frei vom Abflugbereich der Piste 14. Im weiteren Verlauf informierte der Platzverkehrslotse den Piloten darüber, dass die Piste 24 geschlossen sei und er sowohl die Piste 14 als auch die Piste 32 nutzen könne. Er entschied sich, auf der Piste 32 zu landen (16:54:54 Uhr). Bis 16:59:12 Uhr fand kein weiterer Funkverkehr zwischen Westerland Tower und der PA46 statt.

Um 16:59:02 Uhr rief der Koordinationslotse von Bremen Radar bei Westerland Tower an und fragte nach, ob er die PA46 auf der Frequenz habe. Der Platzver-

kehrslotse antwortete: „*Der sollte auf die Echo-Strecke fliegen [...] ich nehm ihn gleich mal raus* (16:59:10 Uhr).“

Um 16:59:12 Uhr wies der Platzverkehrslotse den Piloten der PA46 an: „*[...] vacate the arrival sector runway three two – immediately, immediately, immediately – äh, we have an IFR departure.*“ Der Pilot antwortete um 16:59:19 Uhr: „*[...] will do, turning to the right.*“ Auf dem Radarplot ist unmittelbar nach dem Zeitpunkt des geringsten Abstandes eine Ausweichbewegung nach rechts dokumentiert. Sichtkontakt zu der PA34 hatte der Pilot der PA46 zu keinem Zeitpunkt.

Beide Luftfahrzeuge setzten ihren Flug planmäßig fort.

Angaben zu Personen

Besatzung PA46

Der 73-jährige verantwortliche Pilot war im Besitz der Lizenz für Privatpiloten (PPL(A)), ausgestellt nach den Richtlinien der ICAO und den Regelungen JAR-FCL durch das Luftfahrt-Bundesamt (LBA), gültig bis 02.10.2016. Er hatte eine Flugerfahrung von ca. 2 000 Stunden auf Motorflugzeugen.

Besatzung PA34

Der 60-jährige verantwortliche Pilot war im Besitz der Lizenz für Privatpiloten (PPL(A)), ausgestellt nach den Richtlinien der ICAO und den Regelungen JAR-FCL durch das Luftfahrt-Bundesamt (LBA), gültig bis 31.03.2016. Er hatte eine Flugerfahrung von ca. 2 000 Stunden auf Motorflugzeugen

Flugsicherung

Bremen Radar

Der 40-jährige Fluglotse war im Besitz des Erlaubnisscheines für Fluglotsen (Anflug- und Bezirkskontrolle, einschl. FIS), gültig bis 25.08.2015.

Westerland Tower

Der 50-jährige Fluglotse war im Besitz des Erlaubnisscheines für Fluglotsen (Flugplatzkontrolle, einschl. FIS), gültig bis 11.04.2016.

Angaben zu den Luftfahrzeugen

Piper Aircraft Cooperation / PA-46-310P

Bei dem betroffenen Flugzeug handelt es sich um einen einmotorigen, sechssitzigen Tiefdecker mit Kolbentriebwerk.

The New Piper Aircraft Inc. / PA-34-220T

Bei dem betroffenen Flugzeug handelt es sich um einen zweimotorigen, sechssitzigen Tiefdecker mit Kolbentriebwerken.

Meteorologische Informationen

Der Flughafen Westerland meldete in der Routinewettermeldung (METAR) von 16:50 Uhr die folgenden Bedingungen:

- Wind: 200°, 10 Knoten
- Bodensicht: 7 000 Meter
- durchbrochene Bewölkung (BKN), Untergrenze: 600 ft

Der Pilot der PA34 sagte aus, dass die Wolkenobergrenze bei etwa 2 000 ft lag und die Sicht ca. fünf Kilometer betragen habe.

Der Pilot der PA34 sagte aus, dass die Sichtweiten während des Steigfluges, vor allem die Schrägsicht durch Seenebel extrem schlecht gewesen seien.

Funkverkehr

Der Funkverkehr zwischen den Besatzungen und den zuständigen Flugverkehrskontrollstellen wurde aufgezeichnet und der BFU als Umschrift zur Verfügung gestellt.

Flugdatenaufzeichnung

Die Radardaten der Flugsicherungsorganisation standen für die Untersuchung der Schwere 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 Flugfläche 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.

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 Zivilluftfahrt und dem Gesetz über die Untersuchung von Unfällen und Störungen beim Betrieb ziviler Luftfahrzeuge (Flugunfalluntersuchungs-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