

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Schwere Störung
Datum:	14. Mai 2015
Ort:	Anflugbereich Verkehrsflughafen Nürnberg, Luftraum E
Luftfahrzeug(e):	1. Flugzeug 2. Segelflugzeug
Hersteller / Muster:	1. Boeing Commercial Airplane Group / Boeing 737-800 2. unbekannt
Personenschaden:	Keiner
Sachschaden:	Keiner
Drittschaden:	Keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU
Aktenzeichen:	BFU 15-0523-5X

Sachverhalt

Um ca. 14:19:25 Uhr¹ kam es zu einer Annäherung zwischen einer nach Instrumentenflugregeln (IFR) fliegenden Boeing 737-800 und einem unbekanntem Segelflugzeug. Der verantwortliche Pilot (PIC) der Boeing gab den geringsten Abstand mit ca. 100 bis 150 Meter horizontal und ca. 150 bis 200 Fuß vertikal an. Auf den für die Untersuchung zur Verfügung stehenden Radardaten war kein Radarziel zu erkennen, welches dem unbekanntem Segelflugzeug zugeordnet werden konnte.

Ereignisse und Flugverlauf

Die Boeing 737-800 befand sich auf einem IFR-Flug von Antalya (Türkei) nach Nürnberg. Im Flugzeug befanden sich sechs Besatzungsmitglieder und 113 Passagiere.

Um 14:11:06 Uhr meldete sich die Besatzung bei München Radar und erhielt die Freigabe von Flugfläche (FL) 180 auf FL 110 zu sinken. Um 14:13:29 Uhr erteilte der Radarlotse die Freigabe auf FL 70 zu sinken. Um 14:18:58 Uhr erhielt die Besatzung die Freigabe auf 6 000 ft AMSL zu sinken. Um 14:19:30 Uhr meldete die Besatzung der Boeing die Annäherung mit dem Segelflugzeug. Der Lotse antwortete, dass er kein entsprechendes Radarziel auf seinem Sichtgerät sehen könne.

Der PIC der Boeing sagte aus, dass er und sein Copilot ca. zehn Sekunden vor dem Ausweichmanöver ein Objekt leicht links von ihrem Flugweg ausgemacht hätten. Kurz danach hätten sie ein Segelflugzeug erkannt, welches sich im rechten Kurvenflug, vermutlich im Steigflug befand. Nach Einschätzung des PIC hätte der bisherige Flugweg zu einer Kollision geführt. Daher habe der er den Autopiloten deaktiviert und ein Ausweichmanöver eingeleitet. Die Flugschreiberdaten der Boeing dokumentieren, dass der Autopilot um 14:19:25 Uhr deaktiviert wurde und sich der Steuerkurs durch Betätigung des Steuerhorns von 300 Grad auf 308 Grad veränderte. Zusätzlich wurde die Sinkrate verringert und der Sinkflug bei 6 200 ft AMSL gestoppt. Der Insasse des Segelflugzeuges war nach Aussage des PIC deutlich erkennbar. Das Segelflugzeug habe die Boeing unter der linken Tragfläche passiert.

Der zuständige Fluglotse sagte aus, dass von dem Segelflugzeug weder ein Sekundärziel noch ein Primärziel angezeigt wurde.

Die Boeing landete anschließend auf dem Verkehrsflughafen Nürnberg.

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

Angaben zu Personen

Besatzung Boeing 737-800

PIC

Der 38-jährige verantwortliche Pilot war im Besitz der Lizenz für Verkehrspiloten (ATPL(A)), ausgestellt nach den Richtlinien der ICAO und Part-FCL durch das Luftfahrt-Bundesamt (LBA), gültig bis 31.05.2016. Er hatte eine Flugerfahrung von mehr als 5 400 Stunden.

Copilot

Der 34-jährige Copilot war im Besitz der Lizenz für Berufspiloten (CPL(A)), ausgestellt nach den Richtlinien der ICAO und Part-FCL durch das Luftfahrt-Bundesamt (LBA), gültig bis 31.03.2016. Er hatte eine Flugerfahrung von mehr als 5 300 Stunden.

Besatzung Segelflugzeug

Der Pilot des Segelflugzeuges konnte nicht ermittelt werden.

Flugsicherung

Der 23-jährige verantwortliche Fluglotse war im Besitz des Erlaubnisscheines für Fluglotsen (Anflug- und Bezirkskontrolle, einschl. FIS), ausgestellt durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF), gültig bis 21.11.2015.

Angaben zu den Luftfahrzeugen

Boeing 737-800

Bei dem betroffenen Muster handelt es sich um zweimotoriges Verkehrsflugzeug mit Mantelstromtriebwerken. Es kommt vorrangig auf Kurz- und Mittelstrecken zum Einsatz. Das Flugzeug war in Deutschland zum Verkehr zugelassen und wurde durch ein deutsches Luftfahrtunternehmen betrieben.

Segelflugzeug

Das beteiligte Segelflugzeug konnte nicht ermittelt werden.

Meteorologische Informationen

Der Verkehrsflughafen Nürnberg meldete in der Routinewettermeldung (METAR) von 14:20 Uhr folgende Bedingungen:

- Wind: 300°, 7 Knoten
- CAVOK, d.h. mehr als 10 Kilometer Bodensicht, keine signifikante Bewölkung unterhalb 5 000 ft AMSL, keine signifikanten Wettererscheinungen, keine Gewitterwolken

Der verantwortliche Pilot der Boeing beschrieb die Wetterbedingungen in der Luft als gut. Es habe eine aufgelockerte Cumulusbewölkung mit einer Untergrenze zwischen 6 500 ft AMSL FL 70 vorgeherrscht. Unterhalb der Wolkenbasis habe es leichte bis mäßige Turbulenzen gegeben.

Funkverkehr

Der Funkverkehr wurde von der Flugsicherungsorganisation aufgezeichnet und stand für die Untersuchung als Umschrift zur Verfügung.

Radardaten

Die Radardaten wurden von der Flugsicherungsorganisation aufgezeichnet und standen für die Untersuchung 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

Das Segelflugzeug flog ohne aktivierten Transponder. Somit war es für das Flugsicherungspersonal nicht sichtbar. Auch das in der Boeing 737-800 eingerüstete Kollisionswarnsystem konnte das Segelflugzeug aufgrund fehlender Transponderinformationen nicht erkennen.

Untersuchungsführer: Blanke

Mitwirkung: Hempelmann

Braunschweig, 8. 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 (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