

Untersuchungsbericht

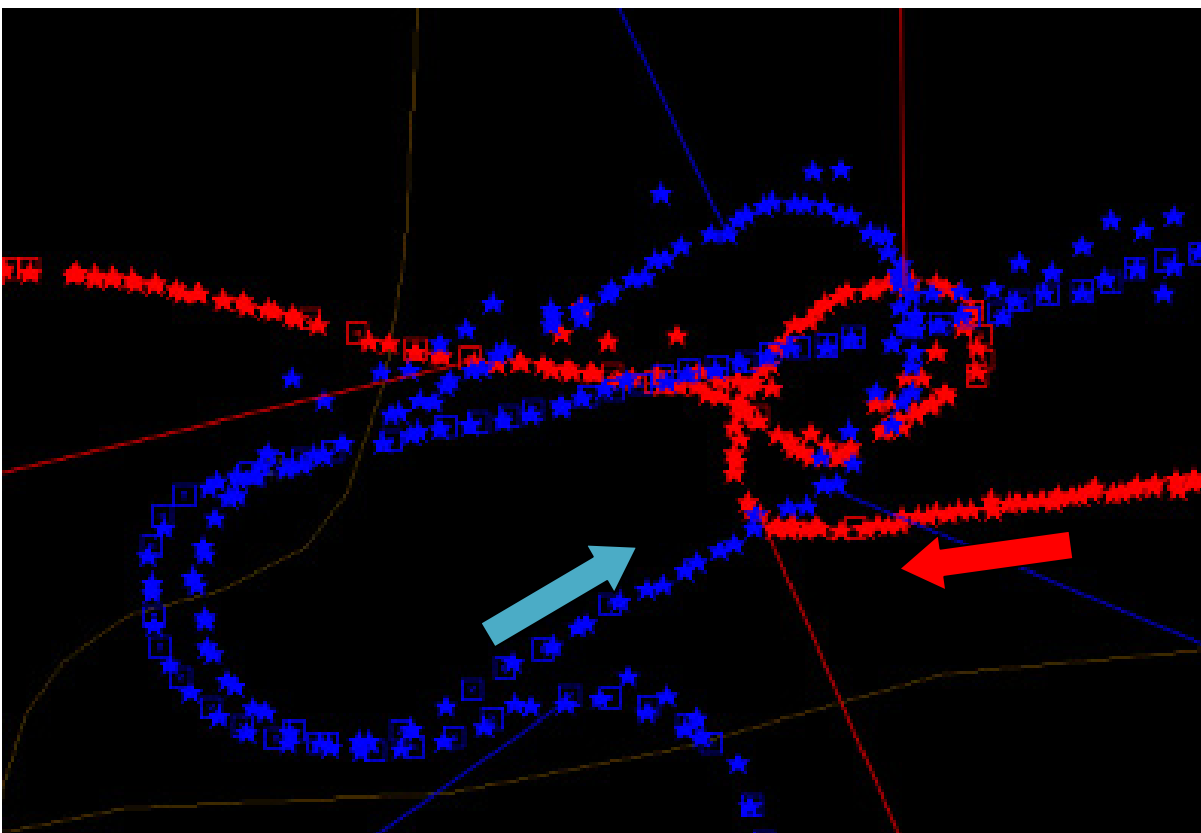
Der Untersuchungsbericht wurde gemäß § 18 FIUUG summarisch abgeschlossen, d.h. ausschließlich mit Darstellung der Fakten.

Identifikation

Art des Ereignisses:	Schwere Störung
Datum:	6. Januar 2015
Ort:	Verkehrsflughafen Düsseldorf, Luftraum C
Luftfahrzeuge:	1. Flugzeug 2. Ultraleichtflugzeug
Hersteller / Muster:	1. Piper Aircraft Cooperation / PA-28-181 2. Comco Ikarus GmbH / C42 B
Personenschaden:	keiner
Sachschaden:	keiner
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU
Aktenzeichen:	BFU 7X001-15

Sachverhalt

Um 11:57:18 Uhr¹ kam es zu einer Annäherung zwischen einer nach Instrumentenflugregeln (IFR) fliegenden PA28 und einer nach Sichtflugregeln (VFR) fliegenden C42. Laut Radardaten betrug der geringste Abstand 0,156 nautische Meilen (NM) horizontal und 300 Fuß (ft) vertikal. Im weiteren Verlauf näherten sich die beiden Flugzeuge nochmals im gleichen Luftraum um 11:58:18 Uhr an. Dabei betrug der geringste Abstand 0,414 NM horizontal und 0 ft vertikal.



Flugwege: C42 rot, PA28 blau

Quelle: Flugsicherungsorganisation

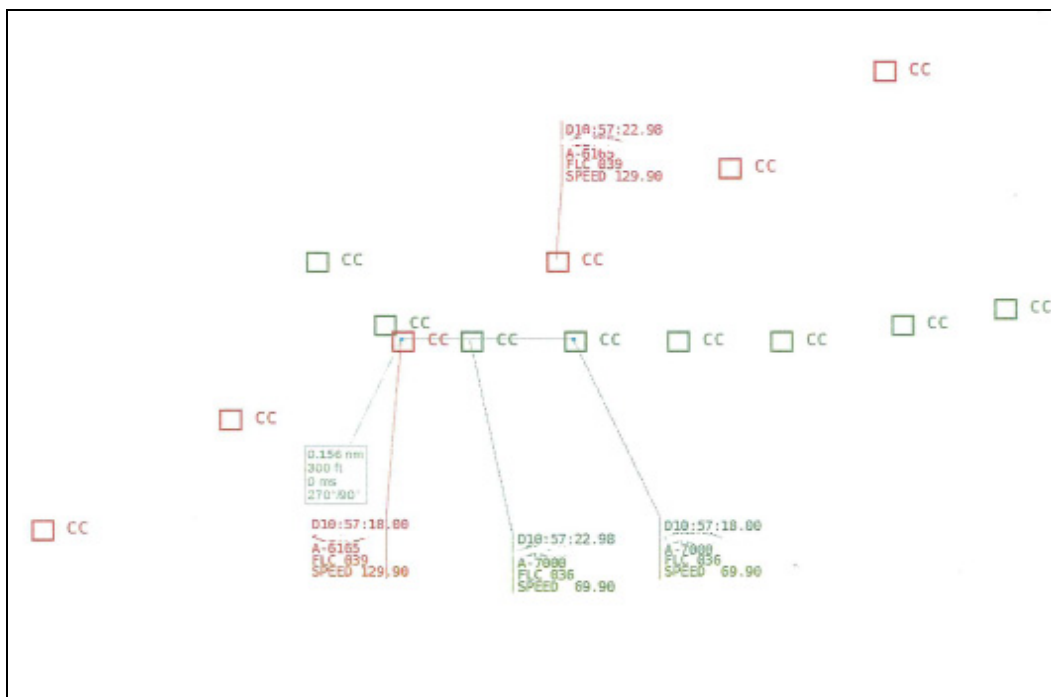
¹ Alle angegebenen Zeiten, soweit nicht anders bezeichnet, entsprechen Ortszeit.

Ereignisse und Flugverlauf

Die PA28 war auf einem IFR-Trainingsflug. Im Flugzeug befanden sich der Fluglehrer und dessen Flugschüler. Das Luftfahrzeug flog kontinuierlich in einer Höhe von 3 900 ft (AMSL).

Um 11:56:21 Uhr erhielt die Besatzung die erste Verkehrsinformation bezüglich der C42: “[...] unknown VFR traffic in your eleven o’clock position, range is 3 miles, opposite, indicating 3 600 feet, not confirmed“ und antwortete mit “[...] is looking out.“ Laut den Radaraufzeichnungen betrug der Horizontalabstand zwischen den beiden Luftfahrzeugen zu diesem Zeitpunkt ca. 3,2 NM.

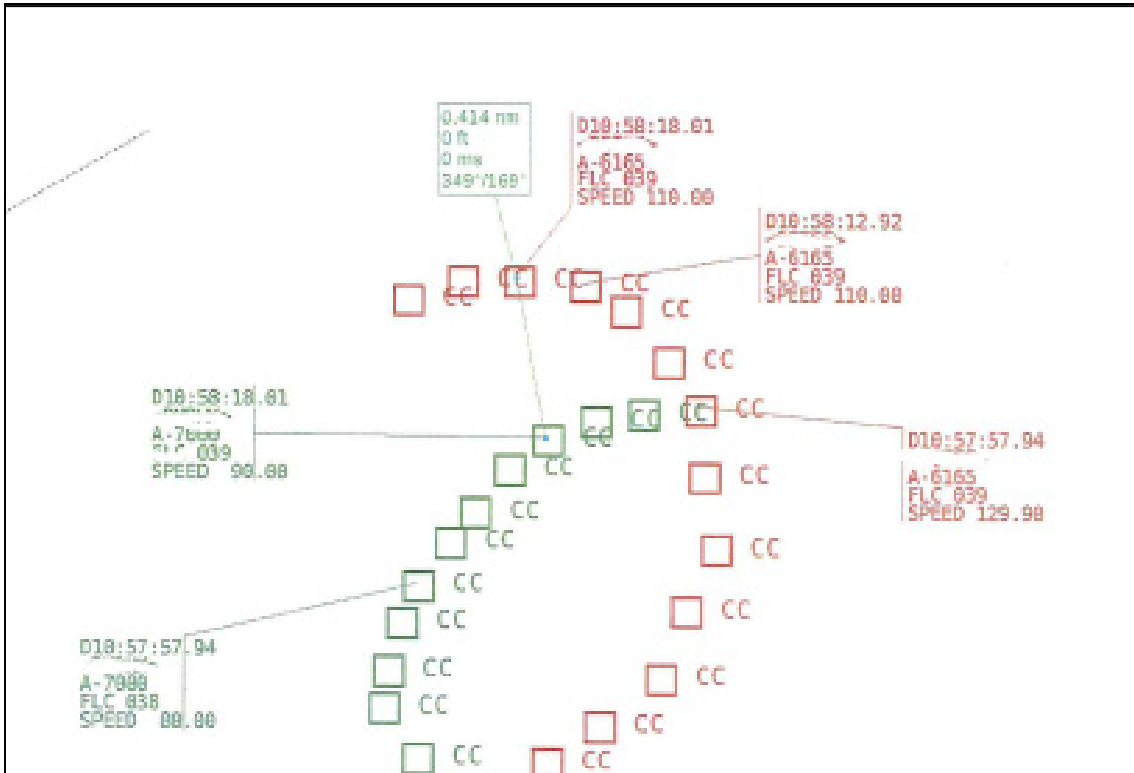
Die zweite Verkehrsinformation erteilte der Lotse um 11:56:54 Uhr: “[...] mentioned traffic now twelve o’clock, range is one mile, eh indicating 3 point 5“, was die Besatzung mit “[...] looking out“, beantwortete. Gemäß den Radaraufzeichnungen betrug der Horizontalabstand zwischen den beiden Luftfahrzeugen zu diesem Zeitpunkt ca. 1,45 NM. Ausweichempfehlungen von der Flugsicherungsstelle wurden bis zum Zeitpunkt des geringsten gemessenen Abstands nicht erteilt.



erste Annäherung um 11:57:18 Uhr

Quelle: Flugsicherungsorganisation

Um 11:58:04 Uhr meldete die Besatzung der PA28 die C42 in Sicht.



zweite Annäherung um 11:58:18 Uhr

Quelle: Flugsicherungsorganisation

Um 12:00:47 Uhr wies der Lotse die Besatzung an, nach rechts auf Steuerkurs 180° zu drehen, da sich die C42 noch immer in der Nähe befand.

Der Pilot der C42 gab an, dass er um 11:32 Uhr in Borkenberge gestartet sei. Er war alleine an Bord des Luftfahrzeuges. Seine Flugroute habe von Borkenberge über Haltern, Gelsenkirchen, Gladbeck, Dinslaken und Wesel zurück nach Borkenberge geführt. Der Flug sei in einer Höhe zwischen 3 000 und 4 000 ft (AMSL) durchgeführt worden. Ein kreuzendes Luftfahrzeug sei ihm zu keinem Zeitpunkt aufgefallen. Die Frequenz der Fluginformationsstelle habe er gerastet gehabt und den Funkverkehr mitgehört.

Während des Fluges stieg die C42 gemäß den Radaraufzeichnungen über 3 500 ft (AMSL) und somit über die Untergrenze des Luftraumes C des Verkehrsflughafens Düsseldorf.

Beide Luftfahrzeuge setzten ihren Flug planmäßig fort.

Angaben zu Personen

Besatzung PA28

Der 65-jährige verantwortliche Pilot war im Besitz der Lizenz für Verkehrspiloten (ATPL(A)), ausgestellt nach den Richtlinien der ICAO und den Regelungen JAR-FCL durch das Luftfahrt-Bundesamt (LBA), gültig bis 31.10.2015. Er hatte eine Flugerfahrung von mehr als 27 000 Stunden.

Besatzung C42

Der 46-jährige Pilot war im Besitz des Luftfahrerscheines für Luftsportgeräteführer (SPL), ausgestellt durch den Deutschen Aero Club e.V. (DAeC), gültig bis 02.03.2016. Er hatte eine Flugerfahrung von mehr als 252 Stunden.

Angaben zu den Luftfahrzeugen

Piper Aircraft Cooperation / PA-28-181

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

Comco Ikarus GmbH / C42 B

Bei dem betroffenen Ultraleichtflugzeug handelt es sich um einen einmotorigen, zweisitzigen Schulterdecker mit Kolbentriebwerk.

Meteorologische Informationen

Der Verkehrsflughafen Düsseldorf meldete in der Routinewettermeldung (METAR) von 11:50 Uhr folgende Bedingungen:

- Wind: 160°, 4 Knoten
- CAVOK, d.h. mehr als 10 Kilometer Bodensicht, keine signifikante Bewölkung unterhalb 5 000 ft AMSL, keine signifikanten Wettererscheinungen, keine Gewitterwolken

Der verantwortliche Luftfahrzeugführer der PA28 beschrieb die Verhältnisse als stark windig. Der verantwortliche Luftfahrzeugführer der C42 beschrieb die Sichtverhältnisse als leicht dunstig bei einer Sicht von mehr als fünf Kilometern. Die Schrägsicht nach unten sei durch den Dunst leicht eingeschränkt gewesen.

Funkverkehr

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

Radardaten

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

Angaben zum Luftraum

Um den Verkehrsflughafen Düsseldorf ist ein Luftraum der Klasse C eingerichtet. Im betroffenen Bereich war dessen Untergrenze bei 3 500 ft (AMSL) festgelegt.

Es handelt sich um einen kontrollierten Luftraum für welchen eine Flugverkehrskontrollfreigabe erforderlich ist. Es sind Flüge nach IFR und VFR zugelassen. Weiterhin ist eine ständige Hörbereitschaft vorgeschrieben. IFR-Verkehr wird zu anderem IFR-Verkehr und zu VFR-Verkehr gestaffelt. VFR-Verkehr erhält Verkehrsinformationen über anderen VFR-Verkehr.

Untersuchungsführer: Blanke

Braunschweig, 26. Februar 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 Zivilluffahrt 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