

Untersuchungsbericht

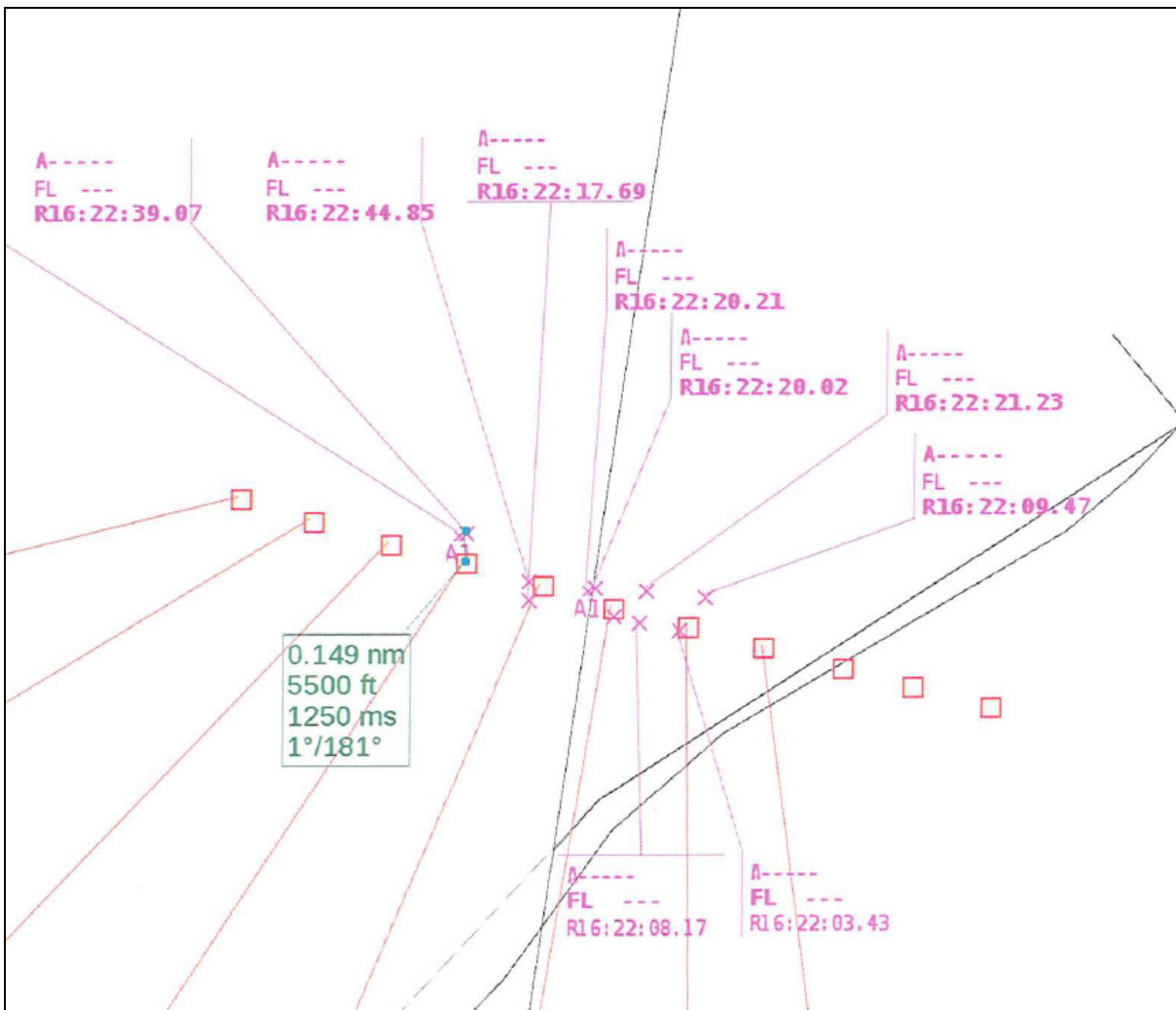
Der Untersuchungsbericht wurde gemäß § 18 FIUUG summarisch abgeschlossen, d.h. ausschließlich mit Darstellung der Fakten.

Identifikation

Art des Ereignisses:	Schwere Störung
Datum:	4. Mai 2016
Ort:	nahe Visselhövede
Luftfahrzeuge:	1. Flugzeug 2. Segelflugzeug
Hersteller / Muster:	1. Airbus / A319-112 2. Unbekannt
Personenschaden:	keiner
Sachschaden:	keiner
Drittschaden:	keiner
Aktenzeichen:	BFU 16-0579-5X

Sachverhalt

Während des Anfluges eines Airbus A319 auf den Verkehrsflughafen Bremen, kam es im Luftraum E, um ca. 18:22 Uhr¹, in einer Flughöhe von etwa 5 900 Fuß (ft) AMSL zu einer Annäherung mit einem unbekanntem Segelflugzeug. Das Segelflugzeug bewegte sich nach Aussage der Besatzung des Airbus ca. 200 ft oberhalb und 50 ft nach rechts versetzt in gleicher Flugrichtung.



Flugspur des A319 (rot) mit Primärzieldarstellung (magenta)

Quelle: Flugsicherungsorganisation

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

Ereignisse und Flugverlauf

Der Airbus war auf einem Flug nach Instrumentenflugregeln (IFR) von Hurghada (Ägypten) nach Bremen. An Bord befanden sich sechs Besatzungsmitglieder und 148 Passagiere. Der verantwortliche Pilot (PIC) steuerte das Luftfahrzeug (PF) und der Copilot hatte die Funktion des überwachenden Piloten (PM) inne.

Um 18:18:47 Uhr kontaktierte die Besatzung des Airbus Bremen Radar: *“(...) passing flight level 105, descending 5 000 ft, QNH 1028, inbound ROGBO, information BRAVO.”* Der Lotse antwortete: *“(...) identified, BRAVO is correct. I call you back for further descent.”*

Um 18:22:35 Uhr meldete die Besatzung dem Fluglotsen die Annäherung mit dem Segelflugzeug. Im Vorfeld dieser Meldung wurden keine Verkehrsinformationen oder Ausweichempfehlungen an die Besatzung des Airbus erteilt. Der zuständige Fluglotse gab an, dass er keine Primärziele auf seinem Radarsichtgerät beobachtet habe und von der Annäherung erst durch die Meldung der Besatzung des Airbus erfahren habe. Das Kollisionswarnsystem des Airbus generierte keine Warnung hinsichtlich eines anderen Luftfahrzeuges.

Im Anschluss landete der Airbus auf dem Verkehrsflughafen Bremen.

Das beteiligte Segelflugzeug strahlte kein Transpondersignal ab. Sein Abflugs- beziehungsweise Zielort konnte nicht ermittelt werden.

Angaben zu Personen

Besatzung Airbus A319-112

Verantwortlicher Pilot

Der 53-jährige verantwortliche Pilot war im Besitz einer Lizenz für Verkehrspiloten (ATPL(A)), erteilt gemäß Teil-FCL-FCL durch das Luftfahrt-Bundesamt (LBA), gültig bis 31.10.2016. Er hatte eine Flugerfahrung von 14 198 Stunden.

Copilot

Der 30-jährige Copilot war im Besitz einer Lizenz für Berufspiloten (CPL(A)), erteilt gemäß Part-FCL durch die United Kingdom Civil Aviation Authority, gültig bis 30.11.2016. Er hatte eine Flugerfahrung von 3 592 Stunden.

Flugsicherung

Der 54-jährige verantwortliche Fluglotse war im Besitz einer Fluglotsenlizenz, ausgestellt durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF), gültig bis 22.03.2017.

Angaben zu den Luftfahrzeugen

Airbus A319-112

Bei dem betroffenen Muster handelt es sich um ein 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

Der Pilot und der Typ des Segelflugzeuges konnten nicht ermittelt werden.

Meteorologische Informationen

Der Verkehrsflughafen Bremen meldete in der Routinewettermeldung (METAR) von 18:20 Uhr folgende Bedingungen:

- Wind: 280°, 11 Knoten
- Sicht am Boden: mehr als 10 Kilometer
- leichte Bewölkung mit einer Untergrenze von 3 500 ft (GND)
- durchbrochene Bewölkung mit einer Untergrenze von 8 000 ft (GND)

Die Sonne stand zum Ereigniszeitpunkt in westlicher Richtung in einer Höhe von ca. 25 Grad.

Funkverkehr

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

Flugdatenaufzeichnungen

Die Radardaten wurden von der Flugsicherungsorganisation aufgezeichnet und standen für die Untersuchung zur Verfügung. In diesen sind im Ereigniszeitraum di-

verse Primärziele dokumentiert, welche sich im unmittelbaren Flugweg des Airbus befanden. Auf dem Radarsichtgerät des zuständigen Lotsen wurden Primärziele im Flugweg des Airbus dargestellt.

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 es dem Flugsicherungspersonal möglich ist, erhalten IFR-Flüge Verkehrsinformationen in Bezug auf VFR-Flüge. VFR-Flüge erhalten, soweit möglich, ebenfalls Verkehrsinformationen.

Für VFR-Flüge gelten bis FL 100 weiterhin folgende Bedingungen: 5 km Flugsicht, 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, 12. August 2016

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 Zivillufffahrt 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