

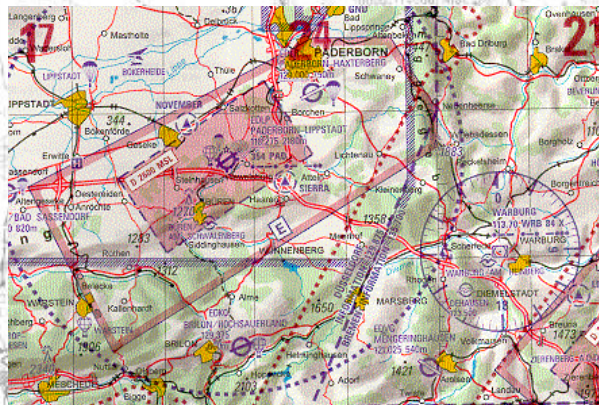


Nearmiss – kann mir nicht passieren?

Vor einigen Monaten hat sich am kontrollierten Flugplatz Paderborn-Lippstadt eine gefährliche Begegnung ereignet. Der Copilot der beteiligten Boeing B 757, der selber auch Segelflieger ist, berichtet:

An einem Wochentag im Herbst des letzten Jahres befanden wir uns auf einem kurzen IFR-Flug von Münster-Osnabrück nach Paderborn. Bei guter Sicht, hoher aufgelockerter Bewölkung und einer Inversion in ca. 3500 Fuss erlebte ich die folgende Situation:

Nach dem Erhalt der Sinkflugfreigabe zu einem Sichtanflug auf die Bahn 24 in Paderborn-Lippstadt durch Düsseldorf Radar drehten wir in den nördlichen, verkürzten Gegenanflug NE Salzkotten ein. Plötzlich erkannte ich eine ASH 25 etwa 200m voraus, die etwa in gleicher Höhe (3000ft) flog und in einer Ausweichbewegung mit starker Querneigung (ca. 70°) anscheinend unseren Flugweg kreuzte.



Nach einem recht abrupten Ausweichmanöver nach links oben und einiger Aufregung im Cockpit, „...sind da noch mehr in der Luft..?“, sowie Nachfragen beim Controller („...ich habe keine Informationen über VFR-Verkehr..“) wurde der Anflug fortgesetzt.

Der Paderborner Tower-Lotse erklärte uns nach der Landung, daß wir genau außerhalb der Kontrollzone (CTR) angefliegen seien und uns somit zum Zeitpunkt des „Nearmiss“ genauso wie der Pilot der ASH 25 völlig legal im Luftraum „E“ befanden.

Der Segelflieger hatte sich auf der Towerfrequenz zu keiner Zeit gemeldet. In einem späteren persönlichen Telefongespräch mit dem Piloten zeigte sich auch, daß er sich der Gefährlichkeit dieser Situation gar nicht bewußt war („...ich darf da doch fliegen..“).

Soweit die Schilderung des Copiloten der Boeing 757 über die gefährliche Begegnung im Anflugbereich des Verkehrsflughafens Paderborn-Lippstadt. Nur durch intensive Luftraumbeobachtung, aber auch mit einer Portion Glück konnte in diesem Fall Schlimmeres verhindert werden!

Im letzten Jahr wurden insgesamt 89 Vorfälle an die Aircraft Proximity Evaluation Group (APEG) gemeldet, in denen sich Luftfahrzeugführer durch andere Luftfahrzeuge bedroht fühlten. Der gerade veröffentlichte Jahresbericht der APEG weist aus, daß sich die Zahl der gefährlichen Zwischenfälle im deutschen Luftraum erheblich verringert hat. Dennoch sollten wir uns mit den Erkenntnissen dieser Untersuchungen befassen, um aus Fehlern anderer Piloten zu lernen und Problembereiche bei der gemeinsamen Nutzung des Luftraums frühzeitig zu erkennen.

Als häufigste Ursachen für solche gefährlichen Annäherungen nennt die APEG vor allem Luftraumverletzungen (27%) und die späte Sichtung des Konfliktverkehrs (53%). Gerade in den An- und Abflugbereichen der Verkehrsflughäfen werden verstärkt solche „Airprox“-Fälle verzeichnet.

Wie können wir als Segelflieger, Motorseglerpilot, Motorflugzeugführer oder Ultraleichtpilot solche Situationen in den An- und Abflugbereichen entschärfen ?

- **Bei Flügen nach Sichtflugregeln und besonders in der Umgebung von Flugplätzen gilt: Augen auf ! Luftraumbeobachtung ist lebenswichtig !**
- **Versuchen Sie die An- und Abflugbereiche der Verkehrsflughäfen möglichst zu meiden!**
- **Nehmen Sie rechtzeitig Funkkontakt mit dem Tower (auch bei Militärplätzen) auf, oder treten Sie mit FIS in Verbindung.**
- **Schalten Sie den Transponder ein (über 5000 ft MSL - Mode A/C 0022 / unter 5000 ft MSL - Mode A/C 0021)! Sie erhöhen auch Ihre Sicherheit!**

Hierzu noch ein Hinweis:

Das mittlerweile in vielen Verkehrsflugzeugen genutzte Zusammenstoßwarnsystem TCAS kann dem Piloten nur dann entscheidende Ausweichempfehlungen vorgeben, wenn der Transponder des anderen betroffenen Luftfahrzeuges auch eingeschaltet (Schalterstellung „ALT“) ist.

Fazit:

Um auch weiterhin als zuverlässige Partner im Luftraum zu gelten, müssen wir alle vorhandenen Möglichkeiten nutzen, um solche Vorfälle in Zukunft zu verhindern!!