

Untersuchungsbericht

5X002-0/09
Juni 2011

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Schwere Störung
Datum:	10. Februar 2009
Ort:	Stuttgart
Luftfahrzeug:	Verkehrsflugzeug
Hersteller / Muster:	Airbus Industries / A321
Personenschaden:	keiner
Sachschaden:	Luftfahrzeug nicht beschädigt
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU

Durchstartverfahren entschieden, nach Stuttgart auszuweichen, da dort die Wetterverhältnisse besser waren. Die Flugzeit nach Stuttgart betrug etwa 25 Minuten. Ungefähr zehn nautische Meilen (NM) südlich des „VOR TGO“ erklärte die Besatzung um 14:05 Uhr Luftnotlage wegen Kraftstoffmangels. Um 14:10 Uhr wurde durch die Flugsicherung Großalarm ausgelöst. Der Airbus landete ohne weitere Probleme um 14:17 Uhr auf der Landebahn 25 in Stuttgart. Der Restkraftstoff am Abstellplatz betrug 980 kg, die minimal geforderte Restmenge (Final Reserve) beträgt 1 184 kg.

Für die Strecke Frankfurt - Zürich waren 5 500 kg Kraftstoff inklusive 1 541 kg Extrakraftstoff berechnet und getankt worden. Vor dem ersten Anflug in Zürich waren noch ca. 3 200 kg Kraftstoff an Bord.

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Am 10. Februar 2009 um 14:20 Uhr¹ führte ein Airbus A321 auf dem Flughafen Stuttgart eine Ausweichlandung durch, nachdem die Besatzung um 14:10 Uhr Luftnotlage wegen Kraftstoffmangels erklärt hatte. An Bord befanden sich 64 Passagiere und sieben Besatzungsmitglieder.

Ursprünglich war der Airbus von Frankfurt nach Zürich unterwegs gewesen. Nach zwei Anflügen auf die Landebahn 28 in Zürich, die kurz vor der Landung wegen starken Seitenwindes abgebrochen worden waren, hatte sich die Besatzung nach dem zweiten

Angaben zu Personen

Im Cockpit befanden sich drei Besatzungsmitglieder, ein Type Rating Instructor (TRI), ein Kapitänsanwärter und der Copilot.

Der Kapitänsanwärter führte seinen Checkflug durch. Alle drei Besatzungsmitglieder waren im Besitz gültiger Lizenzen, um diesen Flug ordnungsgemäß durchzuführen.

Trainingskapitän

Der 52-jährige Kapitän und TRI saß während des gesamten Fluges auf dem dritten Sitz zwischen den beiden Piloten. Er hatte eine Gesamtflugerfahrung von ca. 15 900 Stunden, davon ca. 7 780 Stunden auf Airbus A320/A321. Die Flugzeit innerhalb der letzten 90 Tage betrug 86 Stunden und innerhalb der letzten 24 Stunden vor dem Ereignis 4:16 Stunden. Die Flug-

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

dienstzeit am Tag des Ereignisses betrug 8:00 Stunden. Vor Dienstbeginn hatte er eine Ruhezeit von 40 Stunden.

Er war im Besitz eines gültigen Flugtauglichkeitszeugnisses Klasse 1, Einschränkung mit Brille.

Kapitänsanwärter

Der 45-jährige Kapitänsanwärter saß auf dem linken Sitz. Er hatte ca. 10 995 Stunden Flugerfahrung, davon ca. 1 549 Stunden auf Airbus A320/A321 als Copilot. Die Flugzeit innerhalb der letzten 90 Tage betrug 145 Stunden und innerhalb der letzten 24 Stunden vor dem Ereignis 4:16 Stunden. Die Flugdienstzeit am Tag des Ereignisses betrug 8:00 Stunden. Vor Dienstbeginn hatte er eine Ruhezeit von 96 Stunden.

Er war im Besitz eines gültigen Flugtauglichkeitszeugnisses Klasse 1, Einschränkung mit Brille.

Copilot

Der 26-jährige Copilot saß auf dem rechten Sitz. Er hatte eine Gesamtflugerfahrung von 2 351 Stunden, davon 772 Stunden auf Airbus A320/A321. Die Flugzeit innerhalb der letzten 90 Tage betrug 121 Stunden und innerhalb der letzten 24 Stunden vor dem Ereignis 4:16 Stunden. Die Flugdienstzeit am Tag des Ereignisses betrug 8:00 Stunden. Vor Dienstbeginn hatte er eine Ruhezeit von 58 Stunden.

Er war im Besitz eines gültigen Flugtauglichkeitszeugnisses Klasse 1, ohne medizinische Einschränkungen.

Meteorologische Informationen

Am Ereignistag war ein Tiefdruckgebiet über Norddeutschland mit 990 hPa und ein Hochdruckgebiet zwischen den Kanaren und Portugal mit 1 030 hPa für Süddeutschland und den Alpenraum wetterbestimmend. Dazwischen herrschte in Flugfläche (FL) 300 eine starke westliche Strömung mit Windgeschwindigkeiten von 120 kt, die sich bis zum Boden mit Windgeschwindigkeiten bis 57 kt und Turbulenzen fortsetzte.

Die Routinewettermeldung (METAR) von Zürich um 13:20 Uhr, dem ersten Anflug lautete:

Wind: aus 210°/26 kt mit Böen bis 57 kt

Sicht: über 10 km

Wolken: FEW 025, SCT 060, BKN100

Temperatur: 7 °C/Taupunkt 2 °C

QNH: 1 000 hPa

Navigationshilfen

Der Anflug auf die Landebahn 28 in Zürich wurde mit einem Präzisionsanflugverfahren (ILS) durchgeführt. Alle Navigationsmittel standen zur Verfügung.

Funkverkehr

Der Funkverkehr erfolgte in englischer Sprache. Es gab keine Verständigungsprobleme.

Angaben zum Flugplatz

Der Flughafen Zürich verfügt über drei Landebahnen:

Richtung 10/28, 2 500 m x 60 m, Beton

Richtung 14/32, 3 300 m x 60 m, Beton

Richtung 16/34, 3 700 m x 60 m, Beton

Flugdatenaufzeichnung

Der Flugschreiber und der Cockpit Voice Recorder wurden bei der BFU in Braunschweig ausgewertet.

Untersuchungsführer	Müller
Mitwirkung	Ritschel (Flugschreiberauswertung)