

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Schwere Störung
Datum:	10. April 2010
Ort:	Stuttgart
Luftfahrzeuge:	1. Verkehrsflugzeug 2. Ultraleichtflugzeug
Hersteller / Muster:	1. Boeing Company / B737-500 2. Comco Ikarus GmbH / C42
Personenschäden:	ohne Verletzte
Sachschaden:	keiner
Drittsschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen:	BFU 5X006-10

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

Sachverhalt

Im Anflugbereich des Flughafens Stuttgart kam es um 18:00 Uhr¹⁾ zu einer Annäherung zwischen einer Boeing B737-500 (B737) und einer Comco Ikarus C42 (C42). Laut Radaraufzeichnung betrug der geringste Abstand eine nautische Meile (NM) horizontal und 300 ft vertikal.

Ereignisse und Flugverlauf

Die B737 befand sich mit 89 Passagieren auf einem Flug nach Instrumentenflugregeln (IFR) von Frankfurt nach Stuttgart. Der zuständige Lotse erteilte um 17:57:09 Uhr die Freigabe für eine Linkskurve auf das Instrumentenlandesystem (ILS) für die Piste 07. Um 17:57:29 Uhr erteilte der Lotse folgende Verkehrsinformation: "..., watch out to VFR traffic one to two o'clock position, range two miles, four thousand seven hundred indicated, not confirmed, right wing now, one mile, tree hundred feet above, do you see anything?" Die Besatzung erhielt zudem eine TCAS-RA (Adjust vertical speed) Kurz darauf, kam es in ca. 4 000 ft im Luftraum C zu der Annäherung an eine C42. Um 17:57:52 Uhr meldete die Besatzung der B737: „...wir sind jetzt unter durch, nach unserem indication war das fünfhundert Fuß über uns.“ Anschließend landete die B737 auf dem Flughafen Stuttgart.

Die C42 befand sich mit zwei Personen an Bord auf einem Flug nach Sichtflugregeln (VFR) von Friedrichshafen nach Worms. Der Pilot sagte aus, dass er mit GPS navigiert habe. Die Flugroute Friedrichshafen – Pforzheim – Worms sei im Vorfeld durch den Fluggast, welcher zur Unterstützung mitflog, in das GPS eingegeben worden und auf eine Flughöhe von unter 3 500 ft ausgelegt gewesen. Den Höhenmesser habe der Fluggast auf das in Friedrichshafen abgehörte QNH eingestellt. Laut Radaraufzeichnung flog die C42 in einer Flughöhe von 4 500 ft im Luftraum C des Flughafens Stuttgart, der sich in diesem Bereich von 3 500 ft bis 5 500 ft MSL erstreckt, in nördlicher Richtung. Die zu hohe Flughöhe habe der Pilot nicht bemerkt. Um ca. 18:00 Uhr kam es zu der Annäherung an die B737. Die Insassen der C42 erkannten die B737 in ihrer 12-Uhr-Position. Beide drückten das Ruder stark nach unten und leiteten eine Linkskurve ein. Die C42 verließ den Luftraum C nach unten (unterhalb 3 500 ft).

Angaben zu Personen

Besatzung der B737

Kapitän

Der 54-jährige Pilot war im Besitz des Luftfahrerscheines für Verkehrsflugzeugführer, Erstaussstellungsdatum 17.07.1984, gültig bis 20.06.2014. Er hatte eine Flugerafahrung von mehr als 14 500 Stunden.

Erster Offizier

Der Erste Offizier war im Besitz der Lizenz für Berufspiloten, ausgestellt nach den Regelungen JAR FCL deutsch, Erstaussstellungsdatum 18.10.2005, gültig bis 14.11.2010. Er hatte eine Flugerafahrung von mehr als 1 400 Stunden.

Besatzung C42

Pilot

Der 54-jährige Pilot war im Besitz des Luftfahrerscheins für Luftsportgeräteführer mit der Berechtigung zum Passagierflug aerodynamisch gesteuerter Ultraleichtflugzeuge (UL), Erstaussstellungsdatum 31.01.2007, gültig bis 31.01.2012. Er hatte eine Flugerafahrung von 76 Stunden.

Fluggast

Der 43-jährige Fluggast war im Besitz der Lizenz für Privatpiloten (PPL(A)), ausgestellt nach den Regelungen JAR FCL deutsch, Erstaussstellungsdatum 25.07.2002, gültig bis 17.08.2014. Er hatte eine Flugerafahrung von 487 Stunden, davon 100 Stunden auf UL. Er verfügte weiterhin über eine Fluglehrerberechtigung (PPL(A)).

Lotse

Der 52-jährige Fluglotse war seit 1993 Inhaber einer gültigen Lizenz (Anflug- und Bezirkskontrolle einschließlich FIS).

Angaben zu den Luftfahrzeugen

Bei dem Flugzeugmuster Boeing B737-500 handelt es sich um ein zweistrahliges Verkehrsflugzeug für bis zu 111 Fluggäste plus Besatzung. Es kommt vorrangig auf Kurzstrecken zum Einsatz. Das betroffene Flugzeug war in Deutschland zum Verkehr zugelassen und wurde von einem deutschen Unternehmen betrieben.

Bei dem Ultraleichtflugzeug Comco Ikarus C42 handelt es sich um einen einmotorigen, zweisitzigen Schulterdecker. Das maximale Fluggewicht beträgt 450 kg. Das Flugzeug war mit einem Mode-S-Transponder und einem GPS-Navigationsgerät (Garmin196) ausgerüstet.

Meteorologische Informationen

Aus der Routinewettermeldung des Flughafens Stuttgart (METAR) zum Zeitpunkt des Ereignisses gingen folgende Informationen hervor:

METAR EDDS 101550Z 01010KT 9999 FEW045 SCT060 12/M02 Q1024 NOSIG=

Funkverkehr

Der Funkverkehr zwischen der Flugverkehrskontrollstelle und der B737 wurde vom Flugsicherungsunternehmen aufgezeichnet und steht der BFU als Tonbandumschrift zur Verfügung. Es bestand kein Funkkontakt zur Besatzung der C42.

Flugdatenaufzeichnung

Die Radaraufzeichnungen des Flugsicherungsunternehmens liegen der BFU vor.

Angaben zum Flugplatz

Der Flughafen Stuttgart verfügt über eine Start- und Landebahn (07/25). Der Luftraum C des betroffenen Bereiches erstreckt sich von 3 500 ft bis 5 500 ft MSL. Oberhalb 5 500 ft liegt der Luftraum D bis FL100.

Zusätzliche Informationen

Der Fluggast war vom verantwortlichen Piloten gebeten worden, ihn auf dem Flug zu begleiten und zu unterstützen. Nach Aussage des Fluggastes war das mitgeführte GPS-Gerät mit den ICAO-Karten von 2010 programmiert. Das Gerät bietet die Möglichkeit, bei Annäherungen an eingeschränkte Lufträume Warnungen anzuzeigen, wenn entsprechende Einstellungen am Gerät vorgenommen werden. Das Garmin 196 gibt keine akustischen Warnungen aus.

Untersuchungsführer Christian Blanke

Die Untersuchung wurde in Übereinstimmung mit 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