

# Untersuchungsbericht

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

## Identifikation

Art des Ereignisses:	Schwere Störung
Datum:	18. Juli 2010
Ort:	Bremen
Luftfahrzeuge:	1. Flugzeug 2. Segelflugzeug
Hersteller / Muster:	1. Boeing / B737-800 2. unbekannt
Personenschaden:	keiner
Sachschaden:	keiner
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen:	BFU EX009-10

## Sachverhalt

Im Anflugbereich der Piste 27 des Verkehrsflughafens Bremen kam es um 17:06 Uhr<sup>1</sup> zu einer Annäherung zwischen einer Boeing B737-800 (B737) und einem unbekanntem Segelflugzeug. Die größte laterale Annäherung betrug 0,36 nautische Meilen (NM). Der geringste Vertikalabstand wurde von der Besatzung der B737 mit ca. 200 ft oberhalb angegeben.

## Ereignisse und Flugverlauf

Die B737 befand sich mit 152 Passagieren und sechs Besatzungsmitgliedern auf einem Flug nach Instrumentenflugregeln (IFR) von Trapani/Italien nach Bremen. Das Flugzeug flog in nördlicher Richtung auf den Endanflugpunkt der Piste 27 des Verkehrsflughafens Bremen zu. Um 15:05:42 Uhr, die B737 befand sich im Sinkflug nach 4 000 ft, erhielt die Besatzung vom zuständigen Fluglotsen folgende Verkehrsinformation: "...primary target, [...] no level [...] information, twelve o'clock". Um 15:06:56 Uhr konkretisierte der Fluglotse die Verkehrsinformation: "Twelve o'clock, two miles". Die Besatzung antwortete um 15:06:00 Uhr: "...we got traffic, ja".

Die Besatzung der B737 gab an, im Sinkflug ca. 4 500 ft passiert zu haben, als ein weißes Segelflugzeug den Flugweg von rechts nach links, ca. 200 ft oberhalb passierte.

Der verantwortliche Lotse teilte mit, dass er ein Primärziel in der 12-Uhr-Position der B737 erkannt habe. Er sei sich nicht sicher gewesen, ob es sich tatsächlich um ein Flugzeug handelte, habe aber sicherheitshalber eine Verkehrsinformation an die Besatzung der B737 erteilt. Die Besatzung habe daraufhin Sichtkontakt gemeldet.

Laut Radaraufzeichnungen kreuzten sich die Flugwege in einem Winkel von etwa 105 Grad.

---

<sup>1</sup> Alle angegebenen Zeiten, soweit nicht anders bezeichnet, entsprechen Ortszeit

## Angaben zu Personen

### Besatzung der B737

Der 41-jährige Pilot war im Besitz der Lizenz für Verkehrspiloten (ATPL(A)), ausgestellt durch die Irish Aviation Authority. Er hatte eine Flugerfahrung von 9 500 Stunden.

Der 33-jährige Erste Offizier war im Besitz der Lizenz für Berufspiloten (CPL(A)), ausgestellt durch die Joint Aviation Authorities, Irland. Er hatte eine Flugerfahrung von 169 Stunden.

Zur Besatzung des Segelflugzeuges liegen keine Informationen vor.

### Fluglotse

Der 37-jährige Fluglotse war im Besitz einer gültigen Lizenz (Anflug- und Bezirkskontrolle einschließlich FIS), Erstaussstellungsdatum: 16.12.2002.

## Angaben zu den Luftfahrzeugen

### B737

Bei dem Flugzeugmuster Boeing B737-800 handelt es sich um ein zweistrahliges Passagierflugzeug, welches vornehmlich auf Kurz- und Mittelstrecken zum Einsatz kommt. Die maximale Passagierzahl beträgt 189.

Das Flugzeug war in Irland zum Verkehr zugelassen und wurde von einem irischen Luftfahrtunternehmen betrieben.

### Segelflugzeug

Zu dem Segelflugzeug liegen keine Informationen vor.

## Meteorologische Informationen

Aus der Routinewettermeldung vom Flughafen Bremen zum Zeitpunkt des Ereignisses geht hervor, dass es keine signifikante Bewölkung unterhalb 5 000 ft und keine

signifikanten Wettererscheinungen gab. Die Sichtweite lag oberhalb von 10 Kilometer.

## Funkverkehr

Der Funkverkehr zwischen der Flugsicherungsstelle und der B737 wurde aufgezeichnet und stand für die Untersuchung zur Verfügung.

## Flugdatenaufzeichnung

Die Radardaten des Flugsicherungsunternehmens standen für die Untersuchung zur Verfügung.

## Zusätzliche Informationen

Das Ereignis fand im Luftraum E statt. Hierbei handelt es sich um einen kontrollierten Luftraum, in dem sowohl Flüge nach Instrumentenflugregeln (IFR) als auch Flüge nach Sichtflugregeln (VFR) stattfinden. Flüge nach IFR werden untereinander gestaffelt. Zu Flügen nach VFR findet keine Staffelung statt. Die zuständige Flugsicherungsstelle erteilt wenn möglich Verkehrsinformationen bezüglich VFR-Flügen. VFR-Flüge benötigen keine Flugverkehrskontrollfreigaben. Eine Transponderpflicht für VFR-Flüge besteht unterhalb von 5 000 ft MSL beziehungsweise 3 500 ft GND nicht.

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](mailto:box@bfu-web.de)  
Internet       [www.bfu-web.de](http://www.bfu-web.de)