

Event	Höhe	Time (UTC)	TU-154M Copilot	TU-154M Pilot	TU-154M PNF	TU-154M	B757-200 PIC	B757-200 Copilot	B757-200	ACC Zürich	Wien Radar	München Radar
Start in Bahrain, Dubai		13:30								X		
Start in Moskau, Domodedovo		18:48				X						
Zwischenlandung in Bergamo, Italien		19:10								X		
Weiterflug nach Brüssel, Belgien		21:06								X		
Direkter Anflug auf VOR Trasadingen erlaubt	FL360	21:11:55				R					X	
Eintreten in deutschen Luftraum	FL360	21:16:10				X						
Führung von München Radar						X						X
PIC kontaktiert ACC Zürich auf 128.050 MHz	FL260	21:21:50					X			R		
Transpondercode 7524 zugewiesen		21:21:56								R	X	
Direkter Anflug auf TANGO VOR erlaubt										R	X	
Steigen auf FL320 angewiesen										R	X	
Anfrage auf FL360 steigen zu dürfen		21:22								X	R	
Erlaubnis auf FL360 zu steigen erteilt		21:26:36								R	X	
FL360 erreicht	FL360	21:29:50								X		
Wechsel von München Radar nach ACC Zürich	FL360	21:29:54				X						X
Kontakt mit ACC Zürich	FL360	21:30:11				X				R		
Transpondercode 7520 zugewiesen	FL360	21:30:33				R				X		
Bestätigung des Transpondercodes	FL360	21:30:39				X				R		
Beginn Gespräch über Konfliktverkehr von links auf TCAS-Variometer		21:33:00				X						
Beginn der Kursänderung um 10° auf 264°		21:34:25				X						
Copilot übergibt Steuerung an PIC		21:34:30					R	X				
PIC bestätigt Übernahme der Steuerung		21:34:31					X	R				
1. Sichtkontakt mit Konfliktverkehr		21:34:36			X							
„Hier, es zeigt Null an“ - Konfliktverkehr auf gleicher Flughöhe		21:34:38			X							
Ende Gespräch über Konfliktverkehr		21:34:41				X						
TCAS TA		21:34:42					R	R	X			
TCAS TA						X						
„... descend flight level 350, expedite, I have crossing traffic“	FL360	21:34:49				R				X		
TCAS RA („descend, descend“)		21:34:56					R	R	X			
Einleitung des Sinkflugs, Beschleunigung 0.8g						X						

Event	Höhe	Time (UTC)	TU-154M Copilot	TU-154M Pilot	TU-154M PNF	TU-154M TU-154M	B757-200 PIC	B757-200 Copilot	B757-200 200	ACC Zürich	Wien Radar	München Radar
TCAS RA („climb, climb“)						X						
Autopilot deaktiviert		21:34:58							X			
Steuersäule gedrückt, Triebwerksleistung reduziert									X			
„Es (TCAS) sagt Steigen“		21:34:59	X									
„Er (ATC) fordert uns zum Sinken auf“					X							
„Zum Sinken?“			X									
Keine weitere Vergrößerung der Sinkgeschwindigkeit		21:35:02				X						
Triebwerkshebel werden weiter zurückgezogen		21:35:03				X						
„... descend level 350, expedite, descend“						R				X		
Bestätigung von PNF					X					R		
„... we have traffic at 2 o'clock position now at 3-6-0“						R				X		
„Wo ist es?“			R	X	R	R						
„Hier, auf der linken Seite!“			X	R	R	R						
Kanal für Querneigung des Autopiloten abgeschaltet		21:35:04				X						
„Traffic right there“		21:35:05					R	X				
„Yes“							X	R				
Steuersäule gedrückt, Sinkrate 2000ft/min				X								
Kursänderung nach rechts von 264° auf 274°		21:35:07				X						
1500ft/min vertikale Sinkgeschwindigkeit		21:35:10								X		
TCAS RA („increase descent, increase descent“)							R	R	X			
Arbeitsplatz wieder eingenommen								X				
„increase“							R	X				
Akustisches Alarmsignal (Master Caution Aural Warning)		21:35:20								X		
Automatische Steuerung der Triebwerke (autothrottle) deaktiviert		21:35:18								X		
„TCAS descent“		21:35:19								X	R	
2600ft/min vertikale Sinkgeschwindigkeit		21:35:20								X		
TCAS RA („increase climb“)		21:35:24				X						
Sinkrate ca. 1800ft/min						X						
„descent“		21:35:26					R	X				
Steuersäule wird leicht gezogen		21:35:27				X						
Leistungssäule wird nach vorn geschoben						X						
„descent hard“		21:35:30					R	X				
Steuersäule bis zum Anschlag nach vorne gedrückt							X			X		
Längsneigung -1°, vertikale Beschleunigung 1,1g						X						
Steuersäule ruckartig gezogen, Leistungshebel voll nach vorn		21:35:31				X						
Zusammenstoß über Überlingen	FL349	21:35:32				X				X		