

Untersuchungsbericht

RX010-1-2/06
November 2006

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Störung
Datum:	26. Februar 2006
Ort:	nahe Lahr
Luftfahrzeuge:	1. Flugzeug 2. Flugzeug
Hersteller / Muster:	1. The new Piper Aircraft Inc. / PA-34-200T 2. Avions Pierre Robin / HR100/210 D
Personenschaden:	ohne Verletzte
Sachschaden:	Luftfahrzeug nicht beschädigt
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU

Die PA-34 befand sich auf einem Flug nach Instrumentenflugregeln (IFR) von Stuttgart nach Lahr. Um 15:52 Uhr wurde das Flugzeug durch die Anflugkontrolle für den Instrumentenanflug auf die Piste 03 in Lahr freigegeben. Eine Minute später erfolgte die Übergabe an die Flugleitung in Lahr. Nach Angabe des Piloten der PA-34 wurde er von der Flugleitung Lahr auf ein ihm entgegenkommendes unbekanntes Luftfahrzeug hingewiesen. Parallel dazu zeigte das bordeigene Kollisionswarnsystem (Traffic Advisory System, TA) dies an. Der Sinkflug wurde daraufhin beschleunigt und es konnte nach Angabe des TA ein Höhenabstand von 600 ft bei gleicher Position erreicht werden. Der Pilot konnte keinen Sichtkontakt zu dem anderen Luftfahrzeug herstellen.

Die HR100 befand sich auf einem Flug nach Sichtflugregeln (VFR) von Bad Dürkheim nach Bremgarten. Der Flug verlief nach den aufgezeichneten Daten des Flugsicherungsradars mit süd-südwestlichem Kurs, 0,5 NM westlich am Flughafen Lahr vorbei, Richtung Bremgarten. Dabei wurde die Anfluggrundlinie der Piste 03 von Lahr bei etwa 2 NM durchflogen. Die Flughöhe betrug 2100 ft.

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Am 26 Februar 2006 kam es ca. 4 NM südlich des Flughafens Lahr um 15:57 Uhr¹ zu einer Begegnung der PA-34 mit der HR100 in einer Flughöhe von 2000 ft. Der geringste Abstand beider Luftfahrzeuge betrug 2 NM horizontal und 200 ft vertikal.

Meteorologische Informationen

Der Pilot der HR100 gab an, dass die Sicht gut war und die Wolkenuntergrenze bei 2300 ft lag, ab dem Kaiserstuhl bei 2500 ft.

Das Wetter wurde am Flughafen Lahr wie folgt angegeben:

METAR EDTL 261450Z 02013KT 8000 SCT016
BKN025 M01/M04 Q1015

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

Flugdatenaufzeichnung

Die Aufzeichnungen der Flugsicherungsradardaten standen für die Untersuchung zur Verfügung.

Zusätzliche Informationen

Der Flugweg beider Luftfahrzeuge kreuzte sich im Luftraum E. Gemäß § 10 (2) sowie Anlage 4 LuftVO sind in diesem Luftraum VFR – und IFR – Flüge zugelassen. Innerhalb dieses Luftraumes werden nur IFR – Flüge untereinander gestaffelt. IFR – Flüge erhalten Verkehrsinformationen über VFR – Flüge, soweit möglich. VFR – Flüge erhalten Verkehrsinformation über IFR – und andere VFR – Flüge, soweit möglich.

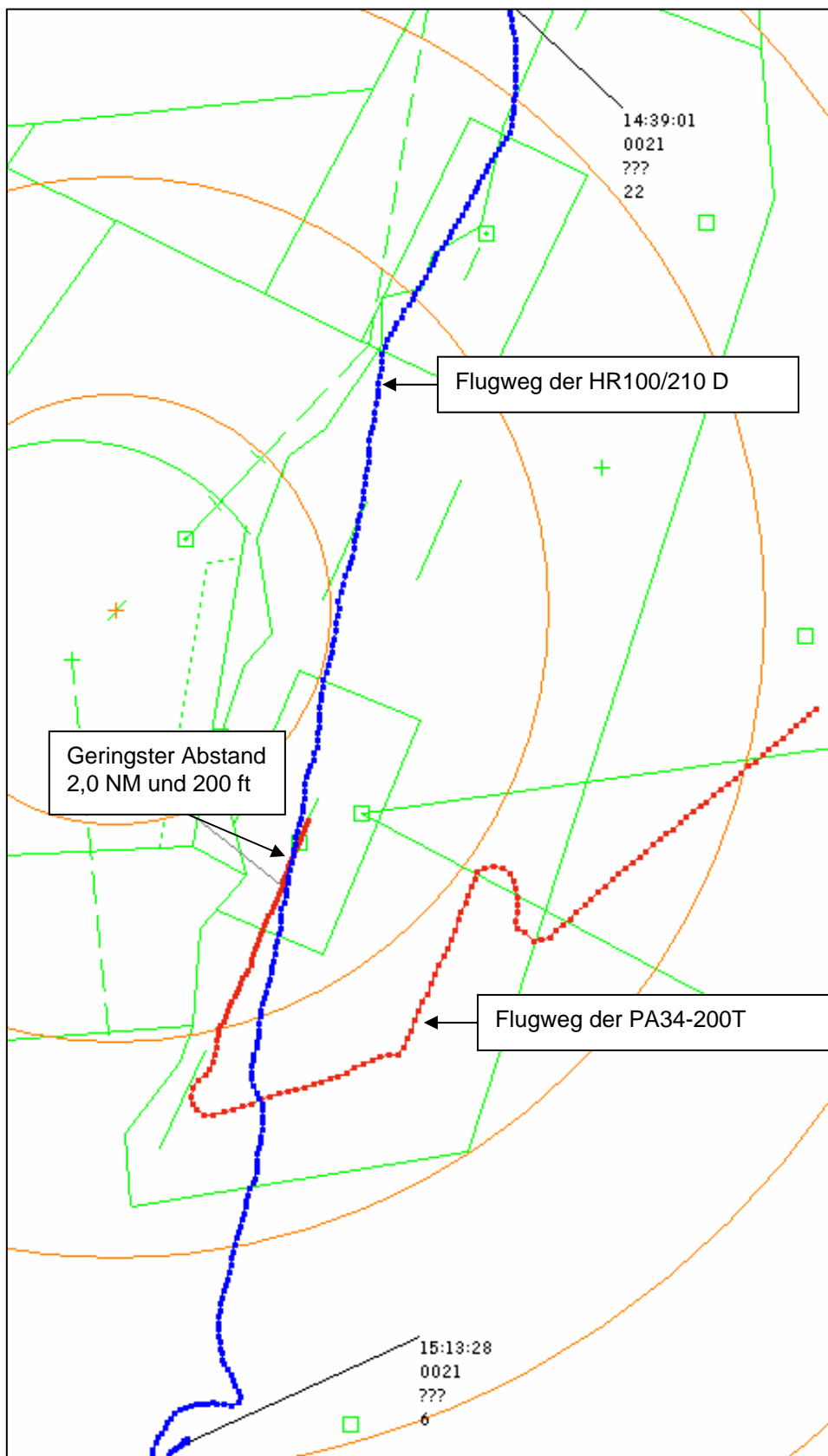
IFR – Flüge müssen für den Flug innerhalb dieses Luftraumes auf der entsprechenden Flugfunkfrequenz ständige Hörbereitschaft halten und benötigen eine Flugverkehrskontrollfreigabe.

Für VFR – Flüge ist keine ständige Hörbereitschaft und keine Flugverkehrskontrollfreigabe notwendig. Um einen VFR – Flug innerhalb dieses Luftraumes durchzuführen, ist die Einhaltung der Sichtflugwetterminima erforderlich: Flugsicht von 8 km, Wolkenabstand von 1000 ft vertikal und 1,5 km horizontal.

Untersuchungsführer Hohensee

Anlagen

Radaraufzeichnung



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.

mail: box@bfu-web.de
<http://www.bfu-web.de>
 Tel: 0 531 35 48 0
 Fax: 0 531 35 48 246

Herausgeber/Vertrieb:
 Bundesstelle für
 Flugunfalluntersuchung
 Hermann-Blenk-Str. 16
 38108 Braunschweig