

# Untersuchungsbericht

RX0002-0/09  
Mai 2009

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

## Identifikation

Art des Ereignisses:	Störung
Datum:	16. März 2009
Ort:	Nürnberg
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Diamond Aircraft / DA 42
Personenschaden:	ohne Verletzte
Sachschaden:	Luftfahrzeug leicht beschädigt
Drittschaden:	Landebahnbefeuern
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU

## Sachverhalt

### Ereignisse und Flugverlauf

Auf einem Flug nach Instrumentenflugregeln (IFR) von Linz nach Nürnberg wurde das Flugzeug am Zielflughafen mit Radar zum Anflug auf die Piste 28 geführt.

Zum Zeitpunkt der Freigabe zur Nutzung des Instrumentenlandesystems (ILS) 28 um 08:04 Uhr<sup>1</sup> befand sich die DA 42 ca. 15 NM südöstlich des Platzes in Flugfläche FL79 im „dogleg“.

Drei Minuten später passierte das Flugzeug den 9,1 NM vor der Bahnschwelle befindlichen Final

Approach Fix (FAF) OSNUB 1 900 ft über der veröffentlichten Sollhöhe von 4 000 ft. Die Frage des Anfluglotsen zur Machbarkeit einer Landung aus dieser Höhe „Is that sufficient for you?“, beantwortete der Pilot mit „It's o.k.“.

Mit einer eingenommenen Sinkrate von etwa 1 400 ft/min behielt das Flugzeug im Endanflug eine mittlere Geschwindigkeit von 171 kt bis zum Ausschweben bei. Als der Flugzeugführer beim Sinkflug durch die Wolkenuntergrenze Erdsicht erhielt, befand er sich nach seinen Angaben knapp auf der Hälfte der Landebahn.

Nach dem Aufsetzen auf der regennassen Piste 28 rollte der Tiefdecker ca. 2 m über das Bahnende hinaus. Beim Wendevorgang kollidierte das Flugzeug mit zwei Befeuerungslampen. Dabei wurde eine Propellerspitze am rechten Triebwerk beschädigt.

### Angaben zu Personen

Der 50-jährige Flugzeugführer war seit 1983 Inhaber einer österreichischen Privatpilotenlizenz (PPL (A)). Die nach den Regeln JAR-FCL ausgestellte Erlaubnis war bis zum 12.06.2013 gültig. Darin eingetragen waren die Musterberechtigung zum Führen mehrmotoriger Flugzeuge (MEP) und die Instrumentenflugberechtigung (IR). Beide Berechtigungen waren bis zum 16.06.2009 gültig.

Der Pilot verfügte über eine Gesamtflugerfahrung von 790 Stunden, davon entfielen ca. 130 Stunden auf das Muster DA 42. Die Anzahl der nach Instrumentenflugregeln absolvierten Stunden betrug ca. 400 Stunden, fünf davon innerhalb der letzten 90 Tage.

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

#### Meteorologische Informationen

Am Flughafen Nürnberg herrschten Instrumentenwetterbedingungen. Als ATIS (Automatic Terminal Information Service) wurde ab 07:50 Uhr die Wetterbeobachtung: 29003KT 2700 DZ BR SCT001 BKN006 04/04 Q1031 NOSIG ausgestrahlt.

#### Angaben zum Flugplatz

Der nördlich der Stadt Nürnberg in einer Höhe von 1 046 ft MSL gelegene Verkehrsflughafen verfügt über eine 2 700 m lange Asphaltpiste in Ausrichtung 10/28. Alle Einrichtungen des ILS waren während des Anfluges und der Landung in Betrieb und arbeiteten einwandfrei.

Untersuchungsführer      F. Kühne