

Untersuchungsbericht

7X007-0/07
Juni 2008

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

Identifikation

| | |
|----------------------|--|
| Art des Ereignisses: | Schwere Störung |
| Datum: | 21. Mai 2007 |
| Ort: | Verkehrsflughafen Leipzig-Halle |
| Luftfahrzeug: | Flugzeug |
| Hersteller / Muster: | Commander Aircraft Company / Commander 114B |
| Personenschaden: | ohne Verletzte |
| Sachschaden: | Luftfahrzeug nicht beschädigt |
| Drittschaden: | keiner |
| Informationsquelle: | Untersuchung durch BFU |

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Das Flugzeug landete auf einer neuen, noch nicht für den Betrieb freigegebenen Landebahn.

Das mit einem Piloten und einem Fluggast besetzte einmotorige Flugzeug war auf dem Verkehrslandeplatz Westerstede zu einem Sichtflug (VFR) zum Verkehrsflughafen Leipzig-Halle gestartet. Um 15:37 Uhr¹ meldete sich der Pilot dort zur Landung an.

Nachdem das Flugzeug über den Einflugpunkt "November" in die Kontrollzone des Flughafens eingeflogen war und der Pilot Sicht auf die Landebahn

gemeldet hatte, erhielt er die Freigabe zur Landung auf der Landebahn 08. Die Landefreigabe wurde mit der Anweisung für eine lange Landung und dem Verlassen der Landebahn über den Rollweg „Alpha 6“ verbunden. Der Pilot bestätigte um 15:47 Uhr diese Anweisung.

Zur selben Zeit befanden sich drei Verkehrsflugzeuge im Anflug auf den Verkehrsflughafen. Der Platzverkehrslotse erledigte den Sprechfunkverkehr und die Dateneingaben dafür. Anschließend suchte er wieder Sichtkontakt zu dem landenden Flugzeug.

Erst bei einer erweiterten Suche gegen die Sonne erkannte der Lotse um 15:49 Uhr das Flugzeug im Endteil der noch im Bau befindlichen Südbahn. Er gab sofort die Anweisung zum Durchstarten. Der Pilot reagierte darauf mit einer Rückfrage, setzte aber den Anflug fort und landete. Weil sich Baufahrzeuge auf der Piste befanden, wurde er angewiesen, sofort anzuhalten.

Nach Angaben des Piloten hatte er sein GPS als Navigationshilfe genutzt. Bis nach dem Einflug in die Kontrollzone, als er die Bahnen in Sicht hatte, war er dem GPS gefolgt. Von der Luftaufsicht am Platz wurde eine Dokumentenkontrolle durchgeführt und die Flugvorbereitung geprüft. Die Flugvorbereitung wurde in Ordnung befunden, das Kartenmaterial war aktuell.

Angaben zu Personen

Der 56-jährige Pilot war seit dem 14.07.2003 im Besitz einer Erlaubnis für Privatpiloten und eines fliegerärztlichen Tauglichkeitszeugnisses. Er war berechtigt, als verantwortlicher Pilot einmotorige Landflugzeuge bis 2 000 kg zu fliegen.

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

Angaben zum Luftfahrzeug

Bei dem Flugzeug Commander 114B mit der Werknummer 14551, Baujahr 1992, des Herstellers Commander Aircraft Company handelt es sich um einen in Deutschland zum Verkehr zugelassenen einmotorigen Tiefdecker in Ganzmetallbauweise mit einziehbarem Fahrwerk in Bugradanordnung. Das Flugzeug war mit dem Triebwerk Lycoming IO 540-T4B5 ausgerüstet.

Meteorologische Informationen

Nach Angaben der Luftaufsichtsstelle auf dem Verkehrsflughafen Leipzig-Halle war es zum Zeitpunkt der Landung wolkenlos und die Sicht betrug mehr als 10 Kilometer.

Funkverkehr

Der Pilot stand mit dem Kontrollturm des Verkehrsflughafens Leipzig-Halle in Funkverbindung. Der Funkkontakt begann um 15:36:50 Uhr. Von dem Sprechfunkverkehr stellte das Flugsicherungsunternehmen eine Tonbandumschrift zur Verfügung. Daraus war zu entnehmen, dass der Pilot nach der Landung um 15:49:32 Uhr fragte, ob er zurückrollen solle. Nach weiteren Anweisungen des Lotsen endete die Aufzeichnung um 15:55:23 Uhr.

Angaben zum Flugplatz

Der Verkehrsflughafen Leipzig-Halle liegt nordwestlich der Stadt Leipzig und hat eine Bezugshöhe von 143 m (470 ft) über NN. Er verfügt über eine 3 600 m lange asphaltierte Start- und Landebahn in Richtung 08/26.

Im Abstand von 2 100 m befand sich eine Parallelbahn im Bau, die ebenfalls eine Länge von 3 600 m hat. Sie stand kurz vor ihrer Fertigstellung und Inbetriebnahme, war aber noch durch Kreuze als geschlossen markiert. Zum Zeitpunkt der Landung war die Befehrerung für diese Piste teilweise eingeschaltet.

Flugdatenaufzeichnung

Die räumliche Flugbewegung des Flugzeugs wurde mit Radaranlagen des Flugsicherungsunternehmens aufgezeichnet und am Arbeitsplatz des Platzverkehrslotsen als veränderliches Radarzielsymbol dargestellt. Aus den aufgezeichneten Flugdaten war ersichtlich, dass das Flugzeug um 15:47:43 Uhr die Mittellinie der aktiven Landebahn gekreuzt hatte.

Organisationen und deren Verfahren

Nach der Betriebsanweisung für die die Flugverkehrskontrolle (BA-FVK) hat der Platzverkehrslotse grundsätzlich folgende Tätigkeiten durchzuführen (in Auszügen):

- Beobachtung aller sichtbaren Flugbewegungen auf und in der Umgebung des Flugplatzes sowie von Luftfahrzeugen, Fahrzeugen und Personen auf dem Rollfeld
- Übermittlung von Informationen, die für die sichere, geordnete und flüssige Durchführung von Flügen erforderlich sind

Zusätzliche Informationen

Für die Benachrichtigung der Bodendienste musste der Lotse die Daten von drei im Anflug befindlichen Verkehrsflugzeugen in das Informationssystem des Flughafens eingeben. Dazu übertrug er Informationen vom Radarschirm und vom Informationssystem der Flugsicherung in ein drittes Erfassungssystem. Der Radarbildschirm war für diesen Zweck auf einen größeren Maßstab eingestellt. Die Darstellung auf dem Radarbildschirm zeigte beide Pisten.

Untersuchungsführer K. Büttner