

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Schwere Störung
Datum:	21. April 2013
Ort:	Flughafen Leipzig/Halle
Luftfahrzeuge:	1. Verkehrsflugzeug 2. Flugzeug
Hersteller / Muster:	1. Boeing Company / B777-F 2. Reims Aviation Cessna / Cessna F 172N
Personenschaden:	keiner
Sachschaden:	keiner
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU
Aktenzeichen:	BFU 5X003-13

Sachverhalt

Auf der Piste 08 R des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle kam es zu einer Annäherung zwischen einer im Startlauf befindlichen Boeing 777-F (B777) und einer vom Rollweg H5 auf die Piste aufgerollten Cessna F 172N. Die Besatzung der B777 brach den Start ab. Der geringste Abstand nach dem eingeleiteten Bremsvorgang betrug laut Radaraufzeichnung 789 Meter.



Bodenradarbild

Quelle: Flugsicherungsunternehmen

Ereignisse und Flugverlauf

Die Besatzung der Boeing meldete sich um 16:44:42 Uhr¹ für einen Flug nach Instrumentenflugregeln (IFR) nach Bergamo (Italien) bei Leipzig Turm: "... we are ready for departure when reaching holdingpoint 08 right." Im Flugzeug befanden sich drei Besatzungsmitglieder. Um 16:44:51 Uhr erteilte der Lotse die Freigabe zum Aufrollen auf die Piste.

Der Pilot der Cessna meldete sich um 16:46:01 Uhr für einen Flug nach Sichtflugregeln (VFR) nach Schönhagen bei Leipzig Turm: "... ready for departure 08 right." Im

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

Flugzeug befanden sich drei Personen. Der Lotse antwortete: *“(Rufzeichen Cessna) Leipzig Tower hallo.”*

Um 16:47:27 Uhr erteilte der Lotse die Startfreigabe für die Boeing: *“(Rufzeichen Boeing) wind 070 degrees, 13 knots, runway 08 right cleared for take-off.”* Die Besatzung der Boeing antwortete: *“(Rufzeichen Boeing) cleared for take-off runway 08 right.”* Die Tonaufzeichnungen dokumentieren, dass zeitgleich mit der Antwort der Boeing auch der Pilot der Cessna antwortete. Es war der typische Ton zu vernehmen, wenn mehrere Sender gleichzeitig auf derselben Frequenz senden. Es war jedoch nur die Antwort der Besatzung der Boeing zu hören und am Ende des Funkpruchs war die Stimme des Piloten der Cessna mit den Worten *„eight right“* zu hören.

Beide Luftfahrzeuge setzten sich daraufhin gleichzeitig in Bewegung. Die Boeing begann den Startlauf am Abflugpunkt der Piste 08 R. Die Cessna rollte vom Rollhalt der Piste 08 R auf dem Rollweg H5 auf die Piste zu.

Der Pilot der Cessna gab an, dass er die Startfreigabe auf sich bezogen habe. Er sagte aus, dass er im Funk eine Startfreigabe für die „Tango Tango“ gehört habe. Die Boeing am Abflugpunkt habe er gesehen und sei davon ausgegangen, dass ihn der Lotse vor der Frachtmaschine starten lassen wollte, um einen eventuellen Einflug in deren Wirbelschleppen zu verhindern.

Nach eigener Aussage bemerkte die Besatzung der Boeing, dass sich die Cessna in Richtung Piste bewegte, als die Boeing ca. 80 Knoten (kt) Geschwindigkeit aufgenommen hatte. Als das Flugzeug ca. 100 kt Rollgeschwindigkeit erreicht hatte, sei die Cessna auf die Piste aufgerollt. Daraufhin habe die Besatzung der Boeing die Triebwerke in den Leerlauf zurückgenommen und einen manuellen Bremsvorgang eingeleitet, da noch genügend Abstand zu der Cessna (geschätzt 1 000 Meter) bestanden habe.

Die Flugschreiberdaten der Boeing belegen, dass diese ihre Höchstgeschwindigkeit von 109 kt um 16:48:05 Uhr erreicht hatte. Der Abstand zu der Cessna, welche zu diesem Zeitpunkt gerade auf die Piste aufrollte, betrug ca. 1 050 m. Der Lotse wies die Besatzung der Boeing um 16:48:07 Uhr an, den Start abubrechen. Die Besatzung informierte den Lotsen über den bereits eingeleiteten Startabbruch.

Um 16:48:23 Uhr war der Bremsvorgang beendet und die Boeing rollte mit einer Geschwindigkeit von 6-8 kt weiter. Der Abstand zu der Cessna, welche ebenfalls rollte,

betrug zu diesem Zeitpunkt gemäß Bodenradar 789 m. Der Lotse wies den Piloten der Cessna an, den Start ebenfalls abubrechen. Dieser führte die Anweisung aus.

Die Boeing verließ die Piste nach rechts über den Rollweg S5. Die Cessna rollte nach links über den Rollweg H7 ab.

Beide Luftfahrzeuge konnten ihre geplanten Flüge anschließend fortsetzen.

Angaben zu Personen

Boeing 777-F

Der 53-jährige verantwortliche Luftfahrzeugführer war im Besitz der Lizenz für Verkehrspiloten (ATPL(A)), ausgestellt nach den Richtlinien der ICAO und den Regelungen der JAR-FCL durch die Austrocontrol GmbH, gültig bis 02.12.2014. Er hatte eine Flugerfahrung von 20 390 Stunden.

Der 35-jährige Copilot war im Besitz der Lizenz für Verkehrspiloten (ATPL(A)), ausgestellt nach den Richtlinien der ICAO und den Regelungen der JAR-FCL durch das Luftfahrt-Bundesamt (LBA), gültig bis 14.10.2015. Er hatte eine Flugerfahrung von 5 500 Stunden.

Das 47-jährige zusätzliche Besatzungsmitglied war im Besitz der Lizenz für Verkehrspiloten (ATPL(A)), ausgestellt nach den Richtlinien der ICAO und den Regelungen der JAR-FCL durch die Austrocontrol GmbH, gültig bis 02.12.2014. Er hatte eine Flugerfahrung von 15 143 Stunden.

Cessna F 172N

Der 62-jährige verantwortliche Luftfahrzeugführer war im Besitz der Lizenz für Privatpiloten (PPL(A)), ausgestellt nach den Richtlinien der ICAO und den Regelungen der JAR-FCL durch die Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg, gültig bis 22.04.2014.

Flugsicherung

Der 29-jährige Lotse war im Besitz der Berechtigung für Flugplatzkontrolle mit Radar einschließlich Fluginformationsdienst (FIS), gültig bis 06.06.2013.

Angaben zu den Luftfahrzeugen

Boeing 777-F

Bei dem betroffenen Flugzeug handelte es sich um ein zweistrahliges Frachtflugzeug, welches auf Mittel- und Langstrecken zum Einsatz kommt. Es war in Deutschland zum Verkehr zugelassen und wurde durch ein deutsches Luftfahrtunternehmen betrieben.

Cessna F 172N

Bei dem betroffenen Luftfahrzeug handelte es sich um einen einmotorigen Schulterdecker. Neben dem Piloten können bis zu drei Fluggäste befördert werden. Es war in Deutschland zum Verkehr zugelassen und wurde durch einen deutschen Luftsportverein betrieben.

Meteorologische Informationen

Zum Ereigniszeitpunkt herrschten bei Tageslicht Sichtweiten von mehr als zehn Kilometern. Es gab keinen Niederschlag.

Flugdatenaufzeichnung

Die Bodenradardaten des Flugsicherungsunternehmens standen für die Untersuchung zur Verfügung.

Die Boeing war mit einem Flugdatenschreiber (FDR) und einem Cockpit Voice Recorder (CVR) ausgestattet. Die Daten des FDR standen für die Untersuchung des Ereignisses zur Verfügung.

Funkverkehr

Der Funkverkehr wurde vom zuständigen Flugsicherungsunternehmen aufgezeichnet und stand für die Untersuchung als Tonbandumschrift und als Tondatei zur Verfügung.

Angaben zum Flugplatz

Der Flughafen Leipzig/Halle verfügt über zwei Start- und Landebahnen in Richtung 08/26. Der Kontrollturm befindet sich zwischen den Bahnen.

Die Piste 08 R hat eine Länge von 3 600 m und eine Breite von 60 m. Bis zur Mitte steigt sie ca. 10 m an und verläuft dann eben.

Untersuchungsführer: Blanke
Mitwirkung: Hempelmann
 Ritschel

Braunschweig, 22. Mai 2013

Die Untersuchung wurde in Übereinstimmung mit der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und 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
Internet www.bfu-web.de