



Sicherheitsempfehlung Nr. 437

Ausgabedatum der Sicherheitsempfehlung	23.06.2011
---	------------

Nummer Schlussbericht	2109
------------------------------	------

Sicherheitsdefizit

Am Morgen des 7. Juni 2010 startete das Flugzeug Diamond DA 40 HB-SGE zu einem Trainingsflug nach Joint Aviation Requirements (JAR) auf der Piste 28 in St. Gallen-Altenrhein. Der Flugverkehrsleiter (FVL) erteilte der Besatzung anfänglich die Anweisung, wegen eines IFR-Fluges das runway heading beizubehalten. Kurz nach dem Start wurde die Besatzung aufgefordert, nach links zum Ausflugspunkt ZULU zu drehen. Die Besatzung bestätigte diese Anweisung.

Die Piper PA-46-500TP ‚Meridian‘ D-FRAH befand sich auf einem IFR Flug von Grenchen nach St. Gallen-Altenrhein. Kurz nach dem Einflug in die Kontrollzone meldete sich die Pilotin auf der Frequenz von St. Gallen Tower. Das Flugzeug war auf dem Instrumentenlandesystem (instrument landing system - ILS) der Piste 10 ausgerichtet. Als sich die beiden Flugzeuge bis auf eine Distanz von 1 NM an genähert hatten, bemerkte der FVL auf seinem Radardisplay, dass sich die HB-SGE noch immer auf der Grundanfluglinie des ILS befand. Er gab der HB-SGE die Anweisung, sofort nach links zu drehen und informierte sie über die entgegenkommende Maschine. Beide Besatzungen meldeten Sichtkontakt zur jeweils anderen Maschine. Die Flugzeuge kreuzten sich in entgegengesetzter Richtung mit einem Höhenunterschied von 300 ft.

Das Büro für Flugunfalluntersuchungen gelangte zum Schluss, dass bezüglich IFR-Anflügen auf Piste 10 und gleichzeitigen VFR-Abflügen von Piste 28 durch die Kombination der nachfolgenden Faktoren Sicherheitsmängel bestehen:

Die Voraussetzungen für die Entstehung des schweren Vorfalls wurde durch ein Betriebskonzept aufgrund eines zwischenstaatlichen Vertrags geschaffen, welches dazu führt, dass in St. Gallen-Altenrhein Luftfahrzeuge auf Piste 10 landen und von Piste 28 abfliegen. Auch wenn das vorliegende Verfahren aus Lärm- und Umweltschutzgründen nachvollziehbar ist, entspricht es nicht den bewährten Verfahren in der Luftfahrt, die Flugwege von an- und abfliegenden Flugzeugen zu entflechten und birgt aus Sicht der Flugsicherheit erhebliche systemische Risiken.

Der schwere Vorfall ereignete sich in einer Kontrollzone der Luftraumklasse D, in der IFR-Verkehr gegenüber VFR-Verkehr nicht gestaffelt wird, sondern lediglich Verkehrsinformationen erhält.

In der Platzverkehrsleitstelle des Flughafens St. Gallen-Altenrhein steht ein Radardisplay (tower air situation display) zur Verfügung, welches erlaubt, die Distanz eines auf Piste 10 anfliegenden

Luftfahrzeuges zur Pistenschwelle zu bestimmen. Damit kann der Flugverkehrsleiter einen beschränkten Überblick über die Verkehrslage im Anflugsektor der Piste 10 gewinnen.

Die Anweisung des Flugverkehrsleiters an die Besatzung des von Piste 28 abfliegenden Flugzeuges, nach dem Start die Pistenrichtung beizubehalten, stellte einen Versuch dar, den Flugweg dieses Flugzeuges zu beeinflussen. Dabei stützte er sich auf das tower air situation display, das für diesen Zweck unzulänglich war.

Trotz der Verkehrsinformationen, die der Flugverkehrsleiter beiden Flugzeugen übermittelte und es in der Folge zum gegenseitigen Sichtkontakt kam, entstand eine gefährliche Annäherung.

Sicherheitsempfehlung

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) sollte zusammen mit dem Betreiber des Flughafens St. Gallen-Altenrhein und Skyguide technische oder betriebliche Massnahmen ergreifen, welche die Risiken bei einem IFR-Anflug auf Piste 10 und gleichzeitigen VFR-Abflügen von Piste 28 verringern.

Untersuchungsberichte zur Sicherheitsempfehlung

[Schlussbericht](#)