



## Summarischer Bericht

Bezüglich des vorliegenden schweren Vorfalles wurde eine summarische Untersuchung gemäss Artikel 46 der Verordnung über die Sicherheitsuntersuchung von Zwischenfällen im Verkehrswesen vom 17. Dezember 2014 (VSZV), Stand am 1. Februar 2015 (SR 742.161) durchgeführt. Dieser Bericht wurde mit dem Ziel erstellt, dass aus dem vorliegenden Zwischenfall etwas gelernt werden kann.

<b>Luftfahrzeugmuster</b> DG-400		HB-2070	
<b>Halter</b>	SAFE Säntis Aerobatic Fox, Enthusiasts, Sonnenhof 2, 8355 Aadorf		
<b>Eigentümer</b>	Privat		
<b>Pilot</b>	Schweizer Staatsangehöriger, Jahrgang 1960		
<b>Ausweis</b>	Leichtluftfahrzeug-Pilotenlizenz für Segelflugzeuge ( <i>Light Aircraft Pilot Licence</i> – LAPL(S)) nach der Europäischen Agentur für Flugsicherheit ( <i>European Aviation Safety Agency</i> – EASA), ausgestellt durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)		
<b>Flugstunden</b>	<b>insgesamt</b>	651 h	<b>während der letzten 90 Tage</b> 2:16 h
	<b>auf dem Vorfalldmuster</b>	115 h	<b>während der letzten 90 Tage</b> 2:06 h
<b>Ort</b>	St. Gallen-Altenrhein (LSZR)		
<b>Koordinaten</b>	---	<b>Höhe</b> ---	
<b>Datum und Zeit</b>	14. April 2018, 16:00 Uhr (LT = UTC + 2 h)		
<b>Betriebsart</b>	Privat		
<b>Flugregeln</b>	Sichtflugregeln ( <i>Visual Flight Rules</i> – VFR)		
<b>Startort</b>	St. Gallen-Altenrhein (LSZR)		
<b>Zielort</b>	St. Gallen-Altenrhein (LSZR)		
<b>Flugphase</b>	Landung		
<b>Art des schweren Vorfalles</b>	Kontrollverlust		
<b>Personenschaden</b>	<b>Besatzungsmitglieder</b>	<b>Passagiere</b>	<b>Drittpersonen</b>
Leicht verletzt	0	0	0
Nicht verletzt	1	0	Nicht betroffen
<b>Schaden am Luftfahrzeug</b>	Leicht beschädigt	Rumpf angerissen, Heckrad verbogen	
<b>Drittschaden</b>	Keiner		

## Sachverhalt

### Hergang

Während des Anfluges des Segelflugzeuges DG-400, eingetragen als HB-2070 auf die Graspiste 28 in St. Gallen-Altenrhein (LSZR) wurden die Funksprüche des Piloten aufgrund von Funkproblemen nicht gehört. In der Folge machte sich kurz vor der Landung der HB-2070 ein Schleppzug, bestehend aus Schleppflugzeug und Segelflugzeug, auf der Graspiste zum Start bereit. Aus diesem Grund wählte der Pilot den Aufsetzpunkt vor dem Pistenanfang in einer Wiese mit hohem Gras.

Nach dem Aufsetzen wurde das Segelflugzeug im hohen Gras nach einer Rollstrecke von rund zehn Metern um 180 Grad um die Hochachse gedreht (Ringelpiez). Bei der Landung wurden der Rumpf des Segelflugzeuges beschädigt und das Heckrad verbogen (vgl. Abbildungen 1). Der Pilot blieb unverletzt.

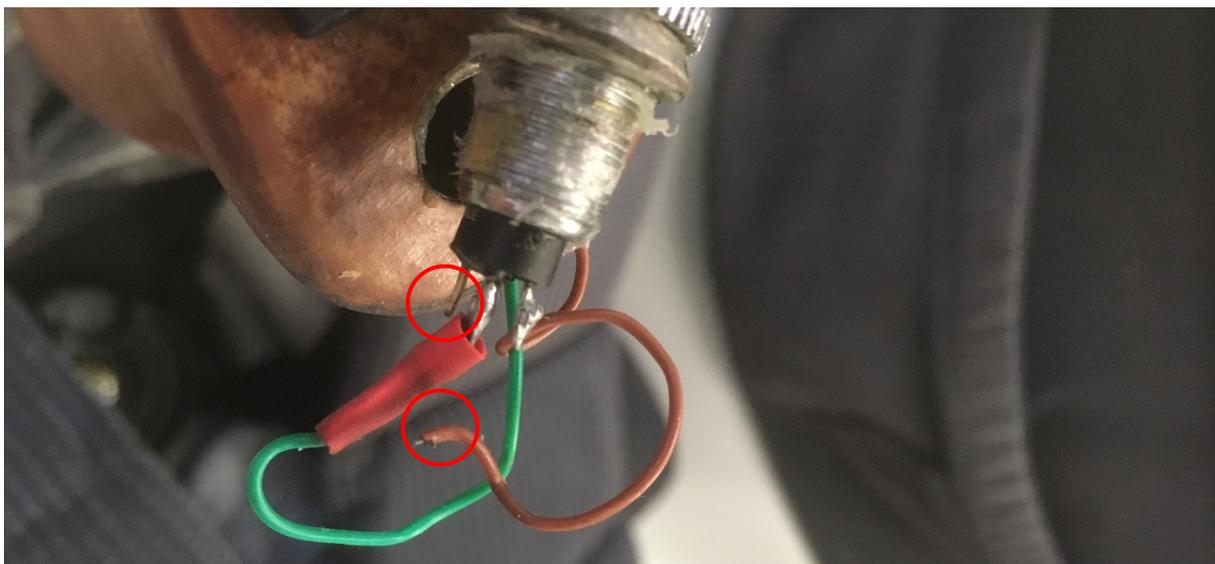


**Abbildungen 1:** Angerissene Rumpfpartie (rote Pfeile) und verbogenes Heckrad der HB-2070 nach der Landung

### Feststellungen

Gemäss Aussagen des Piloten funktionierte das Funkgerät vor dem Flug einwandfrei. Im Anflug auf die Graspiste 28 stellte er fest, dass er Funksprüche empfangen, jedoch selber nicht senden konnte. Im vorliegenden Fall wäre es darum gegangen, Blindübermittlungen (*blind calls*) vornehmen zu können.

Im Rahmen der Instandsetzungsarbeiten wurde festgestellt, dass grundsätzlich die Installation des Funkgerätes in Ordnung war, allerdings bei der Sprechfunktaste (*push to talk*) eine Lötstelle gebrochen war (vgl. Abbildungen 1).



**Abbildung 2:** Gebrochene Lötstelle (rote Kreise) an der Sprechfunktaste (*push to talk*)

## Analyse

Es ist denkbar, dass durch die zahlreichen Knüppelbewegungen die elektrische Verbindung, die im Rahmen der Vorabflugkontrolle geprüft und für gut gefunden wurde, im Flug plötzlich nicht mehr funktionierte.

Da in Bezug auf die Sprechfunktaste im Cockpit keine redundante Lösung vorhanden war, konnte der Pilot noch hören, was auf der Funkfrequenz gesprochen wurde; er konnte jedoch keine Funksprüche mehr absetzen.

## Schlussfolgerungen

Mit Blick auf die Tatsache, dass der Pilot nicht mehr funken konnte, war sein Entscheid, den zum Start bereiten Schleppzug auf der Graspiste 28 nicht zu überfliegen, vorausschauend.

Im Lichte dieser Ergebnisse kommt die Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle zum Schluss, dass bezüglich des vorliegend untersuchten schweren Vorfalls keine weiteren Ergebnisse zu erwarten sind, die für die Verhütung eines solchen Zwischenfalls notwendig wären. Deshalb verzichtet die SUST gestützt auf Art. 46 VSZV auf weitere Untersuchungshandlungen und schliesst die Untersuchung mit dem vorliegenden summarischen Bericht ab.

Bern, 24. Mai 2018

Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle