



Summarischer Bericht

Bezüglich des vorliegenden Unfalls 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.

Luftfahrzeug	C182RG	HB-CFZ
Halter	Privat	
Eigentümer	Privat	
Pilot	Schweizer, Jahrgang 1951	
Ausweis	Privatpilotenlizenz für Flugzeuge (<i>Private Pilot Licence Aeroplane</i> – PPL(A)) nach der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (<i>European Union Aviation Safety Agency</i> – EASA), ausgestellt durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)	
Flugstunden	insgesamt 1665:04 h	während der letzten 90 Tage 0:59 h
	auf dem Unfallmuster 676:53 h	während der letzten 90 Tage 0:59 h
Ort	Flugplatz Sitterdorf (LSZV)	
Datum und Zeit	14. März 2018, 13:40 Uhr (LT ¹ = UTC ² + 2 h)	
Betriebsart	Privat	
Flugregeln	Sichtflugregeln (<i>Visual Flight Rules</i> – VFR)	
Startort	St. Gallen-Altenrhein (LSZR)	
Zielort	Sitterdorf (LSZV)	
Flugphase	Landung	
Unfallart	Überrollen der Piste während des Abbremsens am Boden	
Personenschaden	Besatzungsmitglieder	Passagiere Drittpersonen
Leicht verletzt	0	0 0
Nicht verletzt	1	0 nicht betroffen
Schaden am Luftfahrzeug	Schwer beschädigt	Propeller, Flügel und Flugzeug-rumpf
Drittschaden	Leichter Flurschaden	

¹ LT: *Local Time*, Normalzeit

² UTC: *Universal Time Coordinated*, koordinierte Weltzeit

Sachverhalt

Hergang

Am Tag des Unfalls plante der Pilot mit einer Cessna 182 RG einen Flug von St. Gallen-Altenrhein (LSZR) nach Sitterdorf (LSZV).

Nach einem Abflug vom Flugplatz St. Gallen-Altenrhein plante der Pilot einen Anflug auf Sitterdorf via den Sektor Süd. Nach seinen Beobachtungen entschied er, sich in den Platzrundenverkehr für die Piste 25 einzugliedern. Zur gleichen Zeit drehte ein Flugzeug vom Typ Pilatus Porter Platzrunden auf der Piste 07. Die Besatzung dieses Flugzeugs teilt dem Piloten der Cessna die in Betrieb stehende Piste mit und informierte ihn, dass Ostwind herrsche. Der Pilot der Cessna beschloss, den Anflug auf die Piste 25 fortzusetzen, der nach eigenen Angaben bis zur Landung ohne Zwischenfälle verlief. Eine erste Bodenberührung des Bugrads erfolgt kurz vor der Mitte der Piste, d. h. etwa 240 m nach der Pistenschwelle. Es folgten mehrere Bodenkontakte und eine Phase der Verzögerung am Boden. Das Flugzeug rollte über das Pistenende und in ein frisch gesätes Feld, bevor das Bugrad einsank, sich das Flugzeug überschlug und schliesslich etwa 20 m nach dem Pistenende auf dem Rücken liegend zum Stillstand kam. Der Pilot blieb unverletzt und konnte sich selbständig aus dem Wrack befreien (siehe Abbildung 1).



Abbildung 1: Endlage des stark beschädigten Flugzeugs HB-CFZ nach dem Überrollen der Piste. Die Spuren am Boden zeigen die Richtung der Landung an.

Augenzeuge

Während des Anflugs der HB-CFZ beobachtete ein Augenzeuge, ein erfahrener Fluglehrer, das Geschehen von der Tankstelle des Flugplatzes aus. Als die Cessna in den Gegenanflug der Piste 25 einflog, also in die entgegengesetzte Richtung zur Besatzung des Pilatus Porter, stellte der Augenzeuge fest, dass der automatische Landerichtungsanzeiger die Piste 25 anzeigte. Er beschloss sofort, die Anzeige manuell auf 07 zu ändern. Als die Cessna zum ersten Mal den Boden berührte, beobachtete der Augenzeuge einen Ostwind mit einer Geschwindigkeit von 7-9 kt.

Landerichtungsanzeiger

Der automatische Landerichtungsanzeiger ist mit einem Sensor verbunden, der auf dem Dach eines Hangars installiert ist und die Windrichtung bestimmt. Die Konfiguration des Landerichtungsanzeigers, d. h. die Richtung der Piste, wird automatisch anhand des Durchschnitts der Messwerte der letzten zwei Minuten bestimmt. Bei technischen Problemen kann der automatische Modus deaktiviert werden und die Konfiguration kann regelmässig geändert werden. Am Tag des Unfalls war die automatische Funktion des Landerichtungsanzeigers aufgrund von Wartungsarbeiten nicht in Betrieb.

Analyse und Schlussfolgerungen

Der Pilot ignorierte die Windrichtung, den Verkehr im Gegenanflug und die Richtung der in Betrieb stehenden Piste. Dieses unangemessene Verhalten hätte die Besatzung des anderen Flugzeugs in der Platzrunde der Piste 07 gefährden können.

Darüber hinaus leitete der Pilot des Flugzeugs HB-CFZ kein Durchstartmanöver ein, obwohl die Situation dies erforderte.

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass das Flugzeug bei der Landung die Piste überrollte, weil der Pilot die Richtung der Piste falsch gewählt hatte, ohne einen anderen Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen, der zuvor in die entgegengesetzte Richtung geflogen war.

Die französische Fassung dieses Berichts ist das Original und daher massgebend.

Bern, 3. Mai 2022

Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle