



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.

Luftfahrzeugmuster ASK 21

HB-1629

Halter Segel- und Motorfluggruppe Grenchen, Flughafenstrasse 117, 2540 Grenchen

Eigentümer Segel- und Motorfluggruppe Grenchen, Flughafenstrasse 117, 2540 Grenchen

Pilot Schweizer Staatsangehöriger, Jahrgang 2000

Ausweis Pilotenlizenz für Segelflugzeuge (*Sailplane Pilot Licence – SPL*) nach der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (*European Aviation Safety Agency – EASA*), ausgestellt durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)

Flugstunden	insgesamt	26:28 h	während der letzten 90 Tage	2:24 h
	auf dem Vorfalldmuster	22:20 h	während der letzten 90 Tage	1:50 h

Ort Flugplatz Grenchen (LSZG)

Koordinaten --- **Höhe** ---

Datum und Zeit 14. April 2018, 17:10 Uhr (LT = UTC + 2 h)

Betriebsart Privat

Flugregeln Sichtflugregeln (*Visual Flight Rules – VFR*)

Startort Grenchen (LSZG)

Zielort Grenchen (LSZG)

Flugphase Landung

Art des schweren Vorfalles Landung auf einer blockierten Piste

Personenschaden	Besatzungsmitglieder	Passagiere	Drittpersonen
Leicht verletzt	0	0	0
Nicht verletzt	1	1	Nicht betroffen

Schaden am Luftfahrzeug Nicht beschädigt

Drittschaden Keiner

Sachverhalt

Hergang

Nach einem ereignislosen Rundflug meldete sich der Pilot des als HB-1629 eingetragenen Segelflugzeuges ASK 21 um 16:59:45 Uhr erstmals beim Platzverkehrsleiter Grenchen über der Ortschaft Romont auf 1100 m/M an, ohne dabei die ATIS¹-Kennung Juliett zu nennen. In der Folge erhielt der Pilot die Freigabe, über Lengnau in die Kontrollzone (*Control Zone* – CTR) einzufliegen und "Campo²" zu kontaktieren. Kurz darauf wurde um 17:00:16 Uhr über Funk an alle Luftfahrzeuge mitgeteilt, dass die CTR nun geschlossen bzw. der Luftraum Delta nicht mehr aktiv sei und dass die *Radio Mandatory Zone* (RMZ) ab sofort aktiv sei.

Einige Minuten später meldete sich der Pilot der HB-1629 um 17:06:40 Uhr erneut auf der Platzfrequenz mit der Absicht, vom Abkreisraum (*circling area*) über den rechten Gegenanflug (*downwind*) in den Endanflug auf die Piste 06L zu fliegen. Rund eine Minute später meldete sich der Pilot im rechten Gegenanflug (*base*) für die Piste 06L. Um 17:08:40 Uhr meldete sich der Pilot im Endanflug 06L, als er gewahr wurde, dass die angeflogene Piste gemäss *Notice To Airmen* (NOTAM) auf dem Flugplatz Grenchen an diesem Tag geschlossen war. Da es nach Einschätzung des Piloten für einen Wechsel auf die parallele Nachbarpiste zu spät war, setzte er den Anflug auf die Graspiste fort und meldete sich erneut um 17:09:19 Uhr im Endanflug mit der Aufforderung, die Graspiste freizugeben (*"may you leave the runway, please"*). Dieser Aufruf richtete sich an den Piloten der HB-YSH, der sich um 17:08:45 Uhr auf der Platzfrequenz meldete in der Absicht, zum Pistenanfang der Hartbelagpiste 06 zu rollen. Die HB-1629 überflog in der Folge kurz vor dem Aufsetzen die auf der Graspiste 06L stehenden Flugzeuge (vgl. Abbildungen 1).



Abbildungen 1: Das Segelflugzeug HB-1629 (roter Kreis) im Anflug auf die per NOTAM gesperrte Graspiste 06L, auf der Flugzeuge parkiert waren. Der Pilot der HB-YSH (weisser Kreis) war im Begriff, zum Pistenanfang der Hartbelagpiste 06 zu rollen.

Beim Passagier auf dem Rücksitz der HB-1629 handelte es sich ebenfalls um einen Segelflugpiloten, der im Juni 2015 seine fliegerische Ausbildung begonnen hatte.

Betriebliche Feststellungen

Für den 14. April 2018 galt die Graspiste 06L/24R gemäss *Notice to Airmen* (NOTAM) von 08:00 Uhr bis 21:00 Uhr anlässlich einer Generalversammlung als geschlossen (vgl. Abbildung 2)

LS B0422/18	Q) LSAS/QMRLC/V/NBO/A/000/999/4711N00725E005
18APR131617	A) LSZG
	B) 18APR140600 C) 18APR141900
	E) GRASS RWY 06L/24R CLSD.

Abbildung 2: NOTAM betreffend die ganztägige Schliessung der Graspiste 06L am 14. April 2018

¹ ATIS: *Automatic Terminal Information System*, Flughafen- und Wetterinformationen

² Campo: Flugdienstleitung des Segelflugbetriebs

Gemäss den ATIS-Angaben mit der Kennung Juliett und der Gültigkeit von 14:50 UTC war die CTR nicht mehr aktiv bzw. die *Radio Mandatory Zone* (RMZ) aktiv. Demnach war das Mitführen und Verwenden der bordgestützten Flugfunkgeräte für Blindübermittlungen³ (*blind calls*) obligatorisch. Ferner wurde die Information ausgestrahlt, dass bei geringem nordöstlichen Bodenwind von 6 kt aus 070 Grad die beiden Piste 06 und 06R in Betrieb standen.

Analyse und Schlussfolgerungen

Anhand des für den 14. April 2018 publizierten NOTAM sowie das ATIS der Kennung Juliett war bekannt, dass die Piste 06L nicht in Betrieb stand. Die Tatsache, dass der Pilot dennoch die Graspiste 06L anflog, lässt auf eine ungenügende Anflugvorbereitung bzw. Vorflugvorbereitung schliessen.

Die HB-1629 überflog in der Folge kurz vor dem Aufsetzen die auf der Graspiste 06L stehenden Flugzeuge, davon eines mit laufendem Motor. Dies stellte ein hohes Risiko dar, insbesondere, weil Piloten von Segelflugzeugen im Endanflug nur ein eingeschränkter Handlungsspielraum bleibt.

Mit Blick auf diese 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, 4. Juli 2018

Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle

³ Bei einer Blindübermittlung meldet die Besatzung ihre Position, Flughöhe und Absicht auf einer vorgegebenen Frequenz, ohne diese Meldung an eine definierte Stelle wie beispielsweise einen Flugverkehrsleiter oder ein anderes Luftfahrzeug zu richten. Damit werden die auf dieser Frequenz mithörenden Luftverkehrsteilnehmer über Position, Flughöhe und Absicht des Luftfahrzeuges informiert.