



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	PZL-104 Wilga	D-ELOH		
Halter	Privat			
Eigentümer	Privat			
Pilot	Schweizer Staatsbürger, Jahrgang 1963			
Ausweis	Privatpilotenlizenz für Flugzeuge (<i>Private Pilot Licence Aeroplane</i> – PPL(A)) nach der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (<i>European Aviation Safety Agency</i> – EASA), ausgestellt durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)			
Flugstunden	insgesamt	500 h	während der letzten 90 Tage	26 h
	auf dem Unfallmuster	24 h	während der letzten 90 Tage	6 h
Ort	Flugplatz Bad Ragaz (LSZE)			
Koordinaten	---	Höhe	--- m/M	
Datum und Zeit	30. September 2018, 15:15 Uhr (LT = UTC + 2 h)			
Betriebsart	Privat			
Flugregeln	Sichtflugregeln (<i>Visual Flight Rules</i> – VFR)			
Startort	Bad Ragaz (LSZE)			
Zielort	Bad Ragaz (LSZE)			
Flugphase	Am Boden/Rollen od. Rollen			
Unfallart	Kollision mit Hindernis			
Personenschaden	Besatzungsmitglieder	Passagiere	Drittpersonen	
Leicht verletzt	0	0	0	
Nicht verletzt	1	1	0	
Schaden am Luftfahrzeug	Schwer beschädigt	Propeller, vordere Rumpfstuktur		
Drittschaden	Keine			

Sachverhalt

Am 30. September führte der Pilot mit dem Heckradflugzeug des Musters PCL-104 Wilga, eingetragen als D-ELOH, einen Passagierflug vom Flugplatz Bad Ragaz (LSZE) aus. Nach der Landung rollte der Pilot zur üblichen Parkposition, die sich im Aussenbereich nordwestlich des Betriebsgebäudes auf einer Wiese befand. Er übersah dabei eine einseitig grün bemalte, rund 40 cm hohe Aluminiumbox, die bei der Parkposition abgestellt war. Unmittelbar bevor die D-ELOH zum Stillstand kam, berührte der laufende Propeller die Aluminiumbox, die in dieser Phase nicht im Sichtfeld des Piloten lag. Dabei zerbarst der Propeller in kleine Stücke, wobei einzelne Teile bis eine Entfernung von 200 m vom Flugzeug wegflogen.

Der Pilot legte sofort den Motor still. Trotzdem vermochte die entstandene Unwucht starke Vibrationen in der gesamten Flugzeugzelle hervorzurufen. Dabei wurde die Motorhaube in die Frontscheibe gedrückt, worauf diese zerbrach. Die Aufhängungspunkte des Motorträgers am Brandschott wurden durch die Vibrationen derart belastet, dass die gesamte vordere Rumpfstruktur deformiert wurde (vgl. Abbildung 1).



Abbildung 1: D-ELOH mit zerbrochenem Propeller.

Der Pilot und der Passagier blieben unverletzt. Ausser der zerstörten Aluminiumbox entstand kein Drittschaden.

Analyse und Schlussfolgerungen

Der Unfall verdeutlicht, dass beim Rollen am Boden, insbesondere mit Heckradflugzeugen, die Sicht aus dem Cockpit nach vorne eingeschränkt ist.

Ausserdem zeigt der Unfall, dass am Boden abgestellte Gegenstände im Bereich der Rollflächen von Flugzeugen ein erhebliches Risiko darstellen. Es empfiehlt sich, derartige Gegenstände ausserhalb der Rollflächen zu positionieren oder zumindest entsprechend auffällig zu kennzeichnen.

Die Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST) erhielt am 27. November 2018 Kenntnis vom Unfall, nachdem eine Meldung eines Augenzeugen eingegangen war. Eine unverzügliche Meldung des schweren Vorfalls an die Meldestelle der SUST, wie dies gemäss Art. 17 VSZV vorgeschrieben ist, erfolgte nicht. Die Kommission der SUST hat gemäss Art. 10 lit.e VSZV die REGA als Meldestelle bezeichnet. Unfälle und schwere Vorfälle müssen deshalb gemäss Luftfahrthandbuch der Schweiz (*Aeronautical Information Publication – AIP*) unmittelbar nach dem Zwischenfall an die Alarmzentrale der Schweizerischen Rettungsflugwacht (REGA, Telefonnummer 1414) gemeldet werden.

Bern, 16. Januar 2019

Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle