



## 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>Luftfahrzeug</b>	Christen A I (Husky)	HB-KCI
<b>Halter</b>	Segelfluggruppe Basel, CH – 4001 Basel	
<b>Eigentümer</b>	Segelfluggruppe Basel, CH – 4001 Basel	
<b>Pilot</b>	Schweizer Staatsangehöriger, Jahrgang 1971	
<b>Ausweis</b>	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)	
<b>Flugstunden</b>	<b>insgesamt</b> 376 h	<b>während der letzten 90 Tage</b> 8 h
	<b>mit dem Vorfallmuster</b> 13 h	<b>während der letzten 90 Tage</b> 6 h
<b>Ort</b>	Flugplatz Fricktal Schupfart (LSZI)	
<b>Koordinaten</b>	---	<b>Höhe</b> ---
<b>Datum und Zeit</b>	Samstag, 8. September 2018, 14:00 Uhr (LT <sup>1</sup> = UTC <sup>2</sup> + 2 h)	
	Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit	
<b>Betriebsart</b>	Privat	
<b>Flugregeln</b>	Sichtflugregeln ( <i>Visual Flight Rules</i> – VFR)	
<b>Abflugort</b>	Fricktal Schupfart (LSZI)	
<b>Bestimmungsort</b>	Fricktal Schupfart (LSZI)	
<b>Flugphase</b>	Am Boden/Rollen od. Rollen	
<b>Unfallart</b>	Kollision mit Hindernis	
<b>Personenschaden</b>	<b>Besatzung</b>	<b>Passagiere</b>
Leicht verletzt	0	0
Nicht verletzt	1	0
		<b>Drittpersonen</b>
		Nicht betroffen
<b>Schaden am Luftfahrzeug</b>	Leicht beschädigt	Beschädigung des Propellers, kleiner Schaden an der Tragflächenunterseite links
<b>Drittsschaden</b>	Wildschweinschutzvorrichtung	

<sup>1</sup> LT: *Local Time*, Normalzeit

<sup>2</sup> UTC: *Co-ordinated Universal Time*, koordinierte Weltzeit

## Sachverhalt

### Vorgeschichte

Auf Pisten und Rollwegen war in den letzten Monaten vor dem Datum des Unfalls diverser Schaden durch Wildschweine entstanden. Eine Wildschweinschutzvorrichtung in Form eines elektrischen Blitzgerätes auf einem Stab wurde als bestes Mittel zum langanhaltenden Vertreiben der Schweine erachtet. Wer die Installation installiert und immer wieder verschoben hat, konnte nicht geklärt werden. Ebenfalls wurden die diversen Standorte und die Zeitspanne des aufgestellten Hindernisses nicht dokumentiert.

Bereits einige Tage vor dem untersuchten Vorkommis kam es zu einer Kollision eines Flugzeuges des Musters Christen A I "Husky" mit dem selben Hindernis an einer anderer Stelle. Es entstand dabei kein Schaden, da der Husky mit einer Flügelstrebe den Wildschreck nur streifte. Es fand anschliessend ein Gespräch zwischen dem Piloten und dem Platzwart statt, aber der Flugplatzchef wurde nicht kontaktiert.

### Hergang

Am Samstag, den 8. September 2018, war auf dem Flugplatz jeweils ein Schlepppilot am Vor- sowie am Nachmittag eingeteilt. Es fand kein Übergabebriefing zwischen den beiden Piloten statt.

Nach dem Betanken und der Vorflugkontrolle begab sich der Pilot zum als HB-KCI eingetragenen Heckradflugzeug des Musters Christen A I "Husky", das in Pistenrichtung 25 abgestellt war.

Er liess den Motor an und wollte in Richtung Warteposition der Piste 07 rollen. Nach ungefähr 50 m gab es einen dumpfen Schlag an der Tragfläche, und der Pilot sah einen Gegenstand durch die Luft fliegen. Der Pilot hielt das Flugzeug sofort an und stellte den Motor ab.

### Feststellungen

Gemäss den nationalen [Richtlinien zu optischen Hilfen von unbefestigten Pisten und Rollwegen \(AD I-002\)](#) sind Markierungen bzw. Fahnen mit einer maximalen Höhe von 35 cm am Rand von Grasrollwegen und Graspisten erlaubt. Falls sich ein Objekt innerhalb des Rollweges befindet, sind Mindestabstände zwischen diesen und den Rollwegen vorgeben (vgl. [minimum separation distances between taxiways and between taxiways and objects](#)).

## Analyse und Schlussfolgerungen

Die Wildschweinschutzvorrichtung wurde immer wieder verschoben, ohne das die Standorte dokumentiert wurden. Weder der Flugplatzchef noch der Pilot wurden über den letzten aktuellen Standort der Schutzvorrichtung informiert, als der Pilot an Bord der HB-KCI in Richtung Warteposition der Piste 07 rollte.

Das Flugzeug war nach der Betankung genau in Richtung des Wildschutzes abgestellt worden. Beim Rollen bis zur Kollision war das Erkennen des Hindernisses aus dem Cockpit kaum möglich gewesen.

Die Hindernisfreiheit zwischen Objekten und Rollwegen sind in der nationalen Richtlinie klar vorgegeben, weshalb im vorliegenden Zwischenfall kein systemisches Defizit vorliegt.

Bern, 14. Februar 2022

Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle