



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.

Luftfahrzeug	Piper J3C-65/L-4	HB-ONA
Halter	Motorfluggruppe Pilatus, Pilatus Flugzeugwerke AG, 6371 Stans	
Eigentümer	Motorfluggruppe Pilatus, Pilatus Flugzeugwerke AG, 6371 Stans	
Pilot	Schweizer Staatsangehöriger, Jahrgang 1953	
Ausweis	Verkehrspilotenlizenz für Flugzeuge (<i>Airline Transport Pilot Licence Aeroplane</i> – ATPL(A)) nach der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (<i>European Aviation Safety Agency</i> – EASA), ausgestellt durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)	
Flugstunden	insgesamt	21 700 h während der letzten 90 Tage 0 h
	auf dem Vorfalldatum	ca. 150 h während der letzten 90 Tage 0 h
Ort	Flugplatz Kägiswil (LSPG)	
Koordinaten	---	Höhe ---
Datum und Zeit	6. März 2019, 16:30 Uhr (LT ¹ = UTC ² + 1 h)	
Betriebsart	Privat	
Flugregeln	Sichtflugregeln (<i>Visual Flight Rules</i> – VFR)	
Startort	Flugplatz Kägiswil (LSPG)	
Zielort	Flugplatz Kägiswil (LSPG)	
Flugphase	Am Boden/Rollen od. Rollen	
Art des schweren Vorfalles	Kollision mit Hindernis	
Personenschaden	Besatzungsmitglieder	Passagiere Drittpersonen
Leicht verletzt	0	0 0
Nicht verletzt	1	0 Nicht betroffen
Schaden am Luftfahrzeug	Leicht beschädigt	Propeller, linker Randbogen, verzogene Rumpfstruktur
Drittschaden	Hangar	

¹ LT: *Local Time*, Lokalzeit

² UTC: *Universal Time Coordinated*, koordinierte Weltzeit

Sachverhalt

Hergang

Nach dem Betanken schob der Pilot das Flugzeug Piper J3C-65/L-4 «Cub», eingetragen als HB-ONA, auf den Grasabstellplatz zurück. Das Flugzeug verfügte über keinen elektrischen Starter, weshalb der Motor von Hand angeworfen werden musste.

Da keine weitere Person zugegen war, entschied sich der Pilot, den Motor alleine anzuwerfen. Dabei benutzte er keine Radschuhe, da seiner Einschätzung nach die Beschaffenheit des Bodens eher weich war und somit dieser genügenden Rollwiderstand aufweisen würde.

Als der Motor startete, realisierte der Pilot, dass zu viel Leistung gesetzt war, worauf er den Gashebel zurück in den Leerlauf ziehen wollte. Da er auf dem Gras ausrutschte, gelang es ihm nicht mehr, das Flugzeug zu erreichen.

Das Flugzeug rollte in Richtung Hangar und berührte diesen mit dem linken Flügel. In der Folge drehte sich das Flugzeug um den linken Flügel zum Hangar hin, so dass der Propeller mit der Holzwand des Hangars kollidierte und der Motor stoppte.

Das Flugzeug wurde beschädigt, und am Hangar entstand ein Loch von rund einem Quadratmeter (vgl. Abbildungen 1).



Abbildungen 1: Beschädigtes Flugzeug HB-ONA und Schaden an der Hangarwand

Feststellungen

Da die HB-ONA über keine Parkbremse verfügte, musste das Flugzeug beim Anlassen des Motors gesichert werden. Gemäss den betrieblichen Vorgaben geschieht dies entweder mittels einer Seilsicherung oder durch den Gebrauch von Radschuhen (*chocks*) auf beiden Seiten. Der Leistungshebel soll für den Startvorgang etwa 1 cm vom hinteren Anschlag (Leerlaufposition) entfernt gesetzt werden, was etwa einer Leistungssetzung von 1200 Umdrehungen pro Minute entspricht.

Analyse und Schlussfolgerungen

Die empfohlene Leistungssetzung für das Anwerfen des Motors war nicht optisch markiert, sondern beruhte lediglich auf einem Erfahrungswert für den optimalen Startvorgang. Offensichtlich war die vom Pilot gesetzte Leistung deutlich höher, so dass sich das Flugzeug mangels Sicherung auch im weichen Untergrund in Bewegung setzte.

Der schwere Vorfall, bei dem sich das Flugzeug nach dem Anwerfen des Motors unkontrolliert in Bewegung setzte und mit der Hangarwand kollidierte, ist darauf zurückzuführen, dass das Flugzeug nicht gegen das Wegrollen gesichert worden war.