



Summarischer Bericht

Bezüglich des vorliegenden Unfalls oder schweren Vorfalls wurde eine summarische Untersuchung gemäss Art. 45 und Art. 46 der Verordnung über die Sicherheitsuntersuchung von Zwischenfällen im Verkehrswesen (VSZV) durchgeführt. Dieser Bericht wurde mit dem Ziel erstellt, dass aus dem vorliegenden Zwischenfall etwas gelernt werden kann.

Luftfahrzeug	AS202/15-1	HB-HFW		
Halter	Bravo Flyers Lommis, Schlossgasse 22, 8570 Weinfelden			
Eigentümer	Bravo Flyers Lommis, Schlossgasse 22, 8570 Weinfelden			
Pilot	Schweizer Staatsangehöriger, Jahrgang 1961			
Ausweis	Privatpilotenlizenz für Flugzeuge (<i>private pilot licence aeroplane</i> – PPL(A)) nach <i>joint aviation requirements</i> (JAR), ausgestellt durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)			
Flugstunden	insgesamt	869 h	während der letzten 90 Tage	11 h
	mit dem Vorfalldmuster	~ 300 h	während der letzten 90 Tage	11 h
Ort	Baumkirchen, Österreich			
Koordinaten	47°17' 39.0" N 11°33' 08.9"E	Höhe	ca. 590 m/M	
Datum und Zeit	04. Juli 2016, 15:18 Uhr (LT = UTC + 2 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit			
Betriebsart	Privat			
Flugregeln	Sichtflugregeln (<i>visual flight rules</i> – VFR)			
Flugphase	Anflug			
Art des schweren Vorfalls	Motorausfall			
Abflugort	Flughafen Salzburg (LOWS)			
Bestimmungsort	Flughafen Innsbruck (LOWI)			

Personenschaden	Besatzung	Passagiere	Drittpersonen
Leicht verletzt	0	0	0
Nicht verletzt	1	2	0

Schaden am Luftfahrzeug Nicht beschädigt

Drittsschaden keiner

Hergang

Im Anflug auf den Flughafen Innsbruck, kurz vor dem Erreichen des Meldepunktes MIKE 3, begann der Motor unruhig zu laufen. Der Pilot schaltete die Hilfspumpe (*booster pump*) ein und entschied sich, eine vorsorgliche Landung vorzunehmen, da er in Fortsetzung seines Anfluges bewohntes Gebiet hätte überfliegen müssen. Diese Entscheidung teilte er der Platzverkehrsleitung Innsbruck mit. Während des Anfluges auf das angepeilte Aussenlandefeld setzte der Motor ganz aus. Die Landung erfolgte auf einem Feld, wobei die Flugzeuginsassen unverletzt und das Flugzeug unbeschädigt blieben.

Weitere Abklärungen

Der Zwischenfall wurde von der Österreichischen Sicherheitsuntersuchungsbehörde an die Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle delegiert. Abklärungen mit dem Piloten ergaben, dass dieser für den Flug von Salzburg nach Innsbruck mit einer Flugdauer von 65 Minuten gerechnet hatte und zusätzlich 60 Minuten Flugzeitreserve vorgesehen hatte. Aufgrund von starkem Gegenwind verlängerte sich der Flug deutlich, wobei der Pilot der Ansicht war, dass trotzdem noch genügend Reserve vorhanden sei.

Der Pilot war in der Vergangenheit häufig mit einem anderen Flugzeug desselben Modells geflogen, dessen Tankanzeigen eine andere Anzeigecharakteristik aufwiesen. Dies verleitete ihn im vorliegenden Fall zur Annahme, dass er noch mehr Treibstoff zur Verfügung hatte, als tatsächlich in den Tanks vorhanden war.

Schlussfolgerung

Die Tankanzeigen älterer Flugzeuge sind häufig nicht sehr zuverlässig und erlauben oft keine präzise Beurteilung des Tankinhalts. Im vorliegenden Fall verliess sich der Pilot offenbar einseitig auf diese Anzeigen, was schliesslich dazu geführt hat, dass der Treibstoff zur Neige ging, bevor ein Flugplatz erreicht werden konnte. Der Entscheid, bei der ersten Funktionsstörung des Motors eine Aussenlandung vorzunehmen, war sicherheitsbewusst, insbesondere weil das Einschalten der *booster pump* keine Wirkung zeigte. Da das Flugzeug nach Angabe des Piloten keine Mängel aufwies, wurde in Anwendung von Art. 45 und Art. 46 VSZV auf weitere Untersuchungshandlungen verzichtet und der schwere Vorfall mit einer summarischen Untersuchung abgeschlossen.

Payerne, 23. November 2016

Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle