



Summarischer Bericht (Art. 21 OEAA)

Dieser Bericht wurde ausschliesslich zum Zwecke der Information erstellt. Es wurde keine Untersuchung durchgeführt. Der Bericht basiert auf den verfügbaren Aussagen.

Luftfahrzeug	F177RG	HB-CDE	
Halter	Privat		
Eigentümer	Privat		
Pilot	Schweizer Bürger, Jahrgang 1987		
Ausweis	für Privatpiloten (Flugzeug)		
Flugstunden	insgesamt 199:48 h	während der letzten 90 Tage	8:36 h
	auf dem Unfallmuster 8:36 h	während der letzten 90 Tage	8:36 h
Ort	1 km östlich von Ulm (D)		
Koordinaten	N 48°34'33.00"/E 008°3'51.21"	Höhe	1220 m/M
Datum und Zeit	22. August 2014, 19:15 Uhr (LT = UTC + 2 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit		
Betriebsart	VFR, privat		
Flugphase	Anflug		
Unfallart	Schwelbrand		
Personenschaden	Besatzung	Passagiere	Drittpersonen
Erheblich verletzt	0	0	0
Leicht oder nicht verletzt	1	1	0
Schaden am Luftfahrzeug	Isolation einiger Kabel sowie von Teilen des Fussbodens		
Drittschaden	Keiner		

Hergang

Unter Sichtwetterbedingungen wurden in Anwesenheit eines *safety-pilot* zu Trainingszwecken Anflüge mittels Instrumentenlandesystem (*instrument landing system* – ILS) nach Lahr (EDTL) durchgeführt.

Beim zweiten Anflug, während des Anschneidens der Grundlinie des Landekurssenders (*localizer*) auf etwa 4000 ft QNH, nahmen die Piloten gelben Rauch im Cockpit war, der unterhalb des Instrumentenbrettes austrat. Gleichzeitig begann es, nach verbranntem Plastik zu riechen. Kurze Zeit später erschien auf dem Bildschirm für die primären Flugdaten die Anzeige, dass die Stromzufuhr von der Bordbatterie erfolgte. Die Avionik setzte daraufhin aus.

Die Piloten leiteten umgehend einen Sinkflug in Richtung des Flughafens ein, schlossen die Lüftungseinlässe des Brandschotts, öffneten die Fenster und arbeiteten die Prüfliste für Notfälle ab. Nachdem der Avionik-Hauptschalter ausgeschaltet worden war, versuchten die Piloten den Kontrollturm auf einem portablen Funkgerät zu kontaktieren, um eine Notmeldung (*Mayday – Mayday – Mayday*) abzusetzen. Der Turm verstand die Notmeldung jedoch nicht. Alle übrigen Instrumenten zeigten Parameter im Normalbereich. Nach Abwägung der Risiken entschied sich die Besatzung, unter diesen Voraussetzungen den Anflug fortzusetzen. Das Fahrwerk wurde nach dem Notverfahren ausgefahren, und die Piloten landeten auf Piste 21 ohne Ausfahren der Landeklappen. Keiner der Piloten wurde verletzt.

Eine Inspektion ergab, dass die Abdichtung des Zigarettenanzünders, welcher von der primären Stromverteilschiene (*bus*) ohne Sicherungsautomat gespeist wurde, kaputt war, die Isolation benachbarter Kabel aufscheuerte und einen Kurzschluss auslöste.

Payerne, 19. September 2014

Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle