



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	F172P	HB-CIE		
Halter	Motorfluggruppe Thun, Postfach 9, 3603 Thun			
Eigentümer	Motorfluggruppe Thun, Postfach 9, 3603 Thun			
Pilot	Luxemburger Bürger, Jahrgang 1970			
Ausweis	für Privatpiloten (Flugzeug) PPL(A)			
Flugstunden	insgesamt	273 h	während der letzten 90 Tage	2 h
	mit dem Unfallmuster	170 h	während der letzten 90 Tage	2 h
Ort	Flugplatz Thun (LSZW)			
Koordinaten	---	Höhe	---	
Datum und Zeit	20. Juni 2015, 12:00 Uhr (LT = UTC + 2 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit			
Betriebsart	Privat			
Flugregeln	VFR			
Flugphase	Start und Steigflug			
Unfallart	Startabbruch und Überrollen der Piste			
Abflugort	Thun (LSZW)			
Bestimmungsort	Freiburg i. Breisgau (EDTF)			
Personenschaden	Besatzung	Passagiere	Drittpersonen	
Leicht verletzt	0	0	0	
Nicht verletzt	1	1	-	
Schaden am Luftfahrzeug	Leicht beschädigt			
Drittschaden	geringer Landschaden			

Hergang

Der Pilot wollte mit einem Passagier eine zweiwöchige Reise nach Norwegen durchführen. Nachdem er fast ein Jahr nicht geflogen war, absolvierte er am 28. Mai 2015 und am 9. Juni 2015 insgesamt 3 Checkflüge mit einem Fluglehrer der Motorfluggruppe Thun auf dem Unfallmuster. Diese Checkflüge wurden alle mit Teillast, d.h. mit zwei Personen und wenig Treibstoff durchgeführt. Der Fluglehrer bestätigte dem Piloten nach diesen Checkflügen, dass dessen fliegerische Leistungen gut seien.

Nach der Flugvorbereitung belud der Pilot das Flugzeug und tankte es voll. Aus der Erfahrung war er überzeugt, dass die Startstrecke bei den herrschenden Bedingungen ausreichen würde. Die Piste war trocken. Nach den üblichen Checks, die alle ohne Unregelmässigkeiten verliefen, rollte der Pilot mit der HB-CIE zum Start. Wie der Pilot nach dem Unfall angab, habe ihn der Umstand beunruhigt, dass am Flugzeug, unmittelbar bevor er es für seinen Flug übernahm, Wartungsarbeiten ausgeführt worden waren. Aus diesem Grund habe er beim Startlauf noch mehr als sonst auf die Leistung des Flugzeuges geachtet.

Die Drehzahl des Motors sei konstant bei etwas mehr als 2300 Umdrehungen pro Minute gelegen. Während des Startlaufs verspürte der Pilot ein ungutes Gefühl, weil die Eindrücke in der letzten Phase vor dem Abheben nicht denjenigen der Checkflüge entsprachen. Der Pilot war sich zwar bewusst, dass das Flugzeug etwas schwerer als bei den Checkflügen beladen war. Zusammen mit dem Umstand, dass das Flugzeug unmittelbar aus der Wartung kam entstand beim Piloten der Eindruck, dass die Leistung des Flugzeuges für einen sicheren Start nicht ausreiche. Da er kurz bevor er die erste Hälfte der Piste genutzt hatte, ernsthafte Zweifel verspürte, ob das Flugzeug abheben könne, wollte er den Start abbrechen und zog den Gashebel zurück. Dabei stellte er fest, dass das Flugzeug bereits abgehoben hatte und sich ungefähr einen Meter über dem Boden befand. Der Pilot wollte daraufhin wieder Leistung setzen, aber die Überziehwarnung ertönte. Nun war der Pilot überzeugt, dass ein Start nicht mehr sicher gelingen könne und entschloss sich, den Start definitiv abzubrechen. Das Flugzeug setzte wieder auf und konnte auf der verbleibenden Piste nicht mehr zum Halten gebracht werden. Der Pilot konnte einer Metallschranke in der Pistenverlängerung ausweichen, das Flugzeug überquerte die an den Flugplatz angrenzende Panzerpiste und blieb ein paar Meter weiter im hohen Gras stehen.

Anschliessende Abklärungen ergaben, dass das Flugzeug keine technischen Einschränkungen aufgewiesen hatte. Aufgrund der herrschenden Wetterlage kann ein geringer Rückenwind einfluss nicht ausgeschlossen werden.

Payerne, 15. Januar 2016

Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle