



Summarischer Bericht

Bezüglich des vorliegenden schweren Vorfalls wurde eine summarische Untersuchung gemäss 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	Robin 155CDI		HB-KLM	
Halter	Privat			
Eigentümer	Privat			
Pilot	Schweizer Staatsangehöriger, Jahrgang 1963			
Ausweis	Privatpilotenlizenz für Flugzeuge (<i>Private Pilot Licence Aeroplane – PPL(A)</i>) nach der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (<i>European Aviation Safety Agency – EASA</i>), ausgestellt durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)			
Flugstunden	insgesamt	518 h	während der letzten 90 Tage	8 h
	mit dem Vorfallmuster	119 h	während der letzten 90 Tage	8 h
Ort	Region Schwarzsee/FR			
Koordinaten	---	Höhe	Rund 7500 ft AMSL ¹	
Datum und Zeit	26. Oktober 2017, 12:02 Uhr (LT = UTC + 2 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit			
Betriebsart	Privat			
Flugregeln	Sichtflugregeln (<i>Visual Flight Rules – VFR</i>)			
Abflugort	Flugplatz Zweisimmen (LSTZ)			
Bestimmungsort	Flugplatz Zweisimmen (LSTZ)			
Flugphase	Reiseflug			
Art des schweren Vorfalls	Leistungsverlust			
Personenschaden	Besatzung	Passagiere	Drittpersonen	
Leicht verletzt	0	0	0	
Nicht verletzt	1	0	0	
Schaden am Luftfahrzeug	Nicht beschädigt			
Drittschaden	Keiner			

¹ AMSL: *Above Mean Sea Level*, Höhe über dem mittleren Meeresspiegel

Hergang

Der Pilot beabsichtigte, einen lokalen Rundflug durchzuführen. Die Treibstoffanzeige zeigte eine Tankfüllung von 75 % an. Es war jedoch dem Piloten bekannt, dass diese nicht immer die richtige Tankmenge anzeigte.

Die Flugstrecke verlief über den Tsanfleuron zurück in Richtung Spiez via das Funkfeuer Fribourg (FRI). In der Region Schwarzsee begann der Motor zu stottern. Aufgrund der Flughöhe von rund 7500 ft AMSL entschloss sich der Pilot, zurück zum Flugplatz Zweisimmen zu fliegen, mit der Alternative in Boltigen auf einem grossen Feld zu landen.

Die Landung auf der Piste 17 in Zweisimmen erfolgte ohne besondere Ereignisse, und der Motor stellte am Ende der Piste ab.

Der Pilot betankte das Flugzeug und stellte fest, dass keine Reserve mehr im Tank war.

Schlussfolgerung

Weil trotz einer bekannten Fehlfunktion der Treibstoffanzeige dem Treibstoffvorrat nicht genügend Beachtung geschenkt wurde, kam es zu einem Leistungsverlust.

Die SUST verzichtet deshalb auf weitere Abklärungen und schliesst den vorliegenden Zwischenfall mit einem summarischen Bericht ab.

Bern, 18. Januar 2018

Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle