



Summarischer Bericht

Bezüglich des vorliegenden Unfalls oder schweren Vorfalles 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	BÜ 131 APM	HB-UUD
Halter	Bücker Fan Club, Kirchmätteliweg 5, 3653 Oberhofen	
Eigentümer	Bücker Fan Club, Kirchmätteliweg 5, 3653 Oberhofen	
Fluglehrer	Schweizer Bürger, Jahrgang 1954	
Ausweis	Berufspilotenlizenz für Flugzeuge (<i>commercial pilot licence aeroplane</i> – CPL(A)) nach der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (<i>European Aviation Safety Agency</i> – EASA), ausgestellt durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)	
Flugstunden	insgesamt 4740 h	während der letzten 90 Tage 0 h
	mit dem Unfallmuster 769 h	während der letzten 90 Tage 0 h
Pilot	Schweizer Bürger, Jahrgang 1953	
Ausweis	Privatpilotenlizenz für Flugzeuge (<i>private pilot licence aeroplane</i> – PPL(A)) nach der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (<i>European Aviation Safety Agency</i> – EASA), ausgestellt durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)	
Flugstunden	insgesamt 724 h	während der letzten 90 Tage 2:21 h
	mit dem Unfallmuster 50 h	während der letzten 90 Tage 0:27 h
Ort	Flugplatz Thun (LSZW)	
Koordinaten	---	Höhe ---
Datum und Zeit	19. März 2016, 16:32 Uhr (LT = UTC + 1 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit	
Betriebsart	Schulung	
Flugregeln	Sichtflugregeln (<i>visual flight rules</i> – VFR)	
Flugphase	Am Boden/Rollen od. Rollen	
Unfallart	Überrollen eines Rollwegmarkers	
Abflugort	Flugplatz Thun (LSZW)	
Bestimmungsort	Flugplatz Thun (LSZW)	
Personenschaden	Besatzung	Passagiere Drittpersonen
Leicht verletzt	0	0 0
Nicht verletzt	2	0 0
Schaden am Luftfahrzeug	Leicht beschädigt	Bespannung der Unterseite des Höhenleitwerks aufgerissen
Drittschaden	keiner	

Hergang

Am Morgen des 19. März 2016 wurden alle Teilnehmer der Generalversammlung des Bücken-Fan-Club auf die Rollwegmarker aufmerksam gemacht.

Am Nachmittag beabsichtigte der Pilot zusammen mit dem Fluglehrer den Saisonkontrollflug auf der HB-UUD durchzuführen.

Beim Rollen zum Haltepunkt der Piste 32 in Thun kollidierte die HB-UUD mit einem Rollwegmarker. Dies wurde vom Piloten als Rumpeln wahrgenommen. Er dachte, dass sie einen Betonschacht überrollt hätten. Anschliessend führten sie den Flug wie geplant durch. Es wurden keine veränderten Flugeigenschaften festgestellt.

Nach dem Flug wurde der Schaden erkannt und auf weitere Flüge verzichtet.

Eine Nachmessung des Halters der bestehenden Rollwegmarkierung ergab, dass die effektive Rollwegbreite knapp 10.50 m betrug.

In der Richtlinie AD I-002 D „Optische Hilfen von unbefestigten Pisten und Rollwegen: Markierungen und Marker“ publizierte das BAZL folgende Hinweise:

„2.6.3 Anordnung der Rollwegkennzeichnung

Die generelle Wahl der Rollwegmarker (taxiway marker) ist aus der Tabelle 2 (Seite 14) ersichtlich. Die Breite eines Rollweges ist gemäss Kapitel 3 des ICAO Annex 14 Vol. I wie folgt definiert:

- Flugzeuge bis Spannweite 15 m (Code letter A): 7.5 m*
- Flugzeuge mit Spannweite ab 15 m bis 24 m (Code letter B): 10.5 m*

Die Randmarker haben in Anlehnung an Kapitel 5 des ICAO Annex 14 Vol. I einen maximalen Abstand von 3 m vom Rollwegrand aufzuweisen. Es wird vorgeschlagen, die Marker generell 3 m vom zugelassenen Rollwegrand entfernt zu setzen. Auf dem Pistenstreifen sind keine Rollwegkennzeichnungen erforderlich, ggf. sind nur Fähnchen oder stabförmige Marker zugelassen.

Aus Gründen der Übersichtlichkeit sollte auf einem Flugplatz nur ein Markertyp verwendet werden.“

Payerne, 16. Januar 2017

Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle