



Summarischer Bericht

Bezüglich des vorliegenden Unfalls 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	Europa Aircraft Ltd., Europa	HB-YJF
Halter	Privat	
Eigentümer	Privat	
Pilot	Schweizer Staatsangehöriger, Jahrgang 1949	
Ausweis	Pilotenlizenz für Leichtflugzeuge (<i>Light Aircraft Pilot Licence – LAPL(A)</i>) nach der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (<i>European Aviation Safety Agency – EASA</i>), ausgestellt durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)	
Flugstunden	insgesamt 170 h	während der letzten 90 Tage 6:44 h
	mit dem Unfallmuster 1:14 h	während der letzten 90 Tage 1:14 h
Ort	Flugplatz Grenchen (LSZG)	
Koordinaten	---	Höhe ---
Datum und Zeit	2. Juni 2017, 08:20 Uhr (LT = UTC + 2 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit	
Betriebsart	Privat	
Flugregeln	Sichtflugregeln (<i>Visual Flight Rules – VFR</i>)	
Flugphase	Start und Steigflug	
Unfallart	Kontrollverlust	
Abflugort	Grenchen (LSZG)	
Bestimmungsort	Grenchen (LSZG)	

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

Schaden am Luftfahrzeug Leicht beschädigt Landeklappen (*flaps*)

Drittschaden Pistenbefeuerung, geringer Flurschaden

Hergang

Beim Startlauf auf der Hartbelagpiste 25 beschleunigte das Flugzeug nicht wie erwartet, weshalb der Pilot etwa nach der halben Pistenlänge einen Startabbruch bei rund 45 kt einleitete. In diesem Moment öffnete sich die Flügeltüre auf der Pilotenseite und das Plexiglas wurde aus dem Rahmen gerissen. In der Folge verlor der Pilot für einen Augenblick die Kontrolle und das Flugzeug überrollte kurzzeitig die linke Pistenbegrenzung. Dabei berührten die Flügel die Lampen der Pistenfeuerung, wodurch die Landeklappen (*flaps*) beider Flügel beschädigt wurden.

Als der Pilot das Pistenende näherkommen sah, steuerte der das Flugzeug rechts in ein kleines Getreidefeld, um ein Weiterrollen in Richtung Hauptstrasse zu vermeiden.

Bei einer nachträglichen Kontrolle konnte kein Mangel am Schliessmechanismus der Pilotentür festgestellt werden. Aufnahmen einer auf dem Instrumentenbrett montierten Kamera zeigten, dass der Hebel für die Verriegelung vor dem Start vorne im Anschlag, d.h. in der Position „verriegelt“ gestanden hatte.

Der vorliegende Fall zeigte jedoch, dass es durchaus möglich ist, die Türe derart zu schliessen, dass der hintere Schliessbolzen nicht in der Buchse, sondern ausserhalb des Rumpfes aufliegt. Bei genügendem Staudruck wird der vordere Bolzen ausgefahren, wodurch sich die Türe öffnet und etwa 5 cm vorsteht.

Bern, 5. September 2017

Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle