



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	DG-1000M	HB-2481		
Halter	Segelfluggruppe Nidwalden, Postfach 918, 6371 Stans			
Eigentümer	Segelfluggruppe Nidwalden, Postfach 918, 6371 Stans			
Pilot	Schweizerstaatsangehöriger, Jahrgang 1948			
Ausweis	Pilotenlizenz für Leichtflugzeuge (<i>light aircraft pilot licence</i> – LAPL(S))			
Flugstunden	insgesamt	167 h	während der letzten 90 Tage	3:52 h
	Motorflug	6630 h		
	mit dem Unfallmuster	19:38 h	während der letzten 90 Tage	3:52 h
Ort	Buochs (LSZC)			
Koordinaten	-	Höhe	-	
Datum und Zeit	29. Juli 2016, 14:18 Uhr (LT = UTC + 2 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit			
Betriebsart	Privat			
Flugregeln	Sichtflugregeln (<i>visual flight rules</i> – VFR)			
Flugphase	Landung			
Unfallart	Landung mit eingefahrenem Fahrwerk			
Abflugort	Buochs (LSZC)			
Bestimmungsort	Buochs (LSZC)			
Personenschaden	Besatzung	Passagiere	Drittpersonen	
Leicht verletzt	0	0	0	
Nicht verletzt	1	1	0	
Schaden am Luftfahrzeug	Leicht beschädigt	Rumpf angescheuert		
Drittschaden	Keiner			

Hergang

Geplant war ein Flug mit Eigenstart, einer Landung und unmittelbar folgendem Eigenstart. Das Flugzeug darf nicht mit ausgefahrenem Motor landen, d.h. nach der Landung muss der Motor ausgefahren und erneut gestartet werden. Der Passagier war Flugverkehrsleiter auf dem Flugplatz und es ging darum, ihm dieses Verfahren aus Sicht des Piloten zu zeigen.

Bei der Kontrolle vor dem Anflug sah der Pilot die grüne Lampe des Fahrwerks. Es handelte sich dabei um die obere grüne Lampe. Die Bremsklappen wurden im Endanflug betätigt, von da an war der Blick auf die Piste, d.h. nach Aussen gerichtet. Eine positive Überprüfung, dass das Fahrwerk ausgefahren war, erfolgte im Endanflug nicht mehr.

Die Landung erfolgte innerhalb der angestrebten Position, wobei zuerst das Heckrad aufsetzte und unmittelbar danach die Rumpfunterseite. Der Landestoss war nur leicht stärker als mit einem ausgefahrenen Fahrwerk. Das Flugzeug rutschte auf dem Rumpf auf der Piste bis zum Stillstand.

Es wurde keine akustische Warnung festgestellt. Der Navigationsrechner war wegen den vielen Warnungen auf leise gestellt.

Das Flugzeug verfügt über zwei gleichartige grüne Fahrwerkklampen. Die eine ist unter dem Fahrwerk-Schalter, die andere ist oberhalb angeordnet. Die obere Lampe leuchtet, wenn das Fahrwerk eingefahren und verriegelt ist. Die untere Lampe leuchtet, wenn das Fahrwerk ausgefahren ist.

Payerne 7. September 2016

Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle