



Summarischer Bericht

Bezüglich des vorliegenden Unfalls wurde eine summarische Untersuchung gemäss Artikel 46 der Verordnung über die Sicherheitsuntersuchung von Zwischenfällen im Verkehrswesen vom 17. Dezember 2014 (VSZV), Stand am 1. Februar 2015 (SR 742.161) durchgeführt. Dieser Bericht wurde mit dem Ziel erstellt, dass aus dem vorliegenden Zwischenfall etwas gelernt werden kann.

Luftfahrzeug	Mooney M20J «201»	HB-DBU		
Halter	Verein für Exotic and Antique Flying Machines, Zürich			
Eigentümer	Verein für Exotic and Antique Flying Machines, Zürich			
Pilot	Schweizer Staatsangehöriger, Jahrgang 1945			
Ausweis	Privatpilotenlizenz für Flugzeuge (<i>Private Pilot Licence Aeroplane</i> – PPL(A)) nach der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (<i>European Union Aviation Safety Agency</i> – EASA), ausgestellt durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)			
Flugstunden	insgesamt	1777:58 h	während der letzten 90 Tage	6:19 h
	auf dem Vorfalldatum	21:10 h	während der letzten 90 Tage	4:33 h
Ort	Flugfeld Speck-Fehraltorf (LSZK)			
Koordinaten	---	Höhe	--- m/M	
Datum und Zeit	13. November 2020, 13:20 Uhr			
Betriebsart	Privat			
Flugregeln	Sichtflugregeln (<i>Visual Flight Rules</i> – VFR)			
Startort	Flugfeld Speck-Fehraltorf (LSZK)			
Landeort	Flugfeld Speck-Fehraltorf (LSZK)			
Flugphase	Landung			
Art des schweren Vorfalles	Kollaps des Fahrwerks			
Personenschaden	Besatzungsmitglieder	Passagiere	Drittpersonen	
Leicht verletzt	0	0	0	
Nicht verletzt	1	1	Nicht betroffen	
Schaden am Luftfahrzeug	Schwer beschädigt			
Drittschaden	Keiner			

Sachverhalt

Hergang

Der Pilot führte am Nachmittag des 13. November 2020 mit dem Motorflugzeug Mooney M20J, eingetragen als HB-DBU, einen rund einstündigen Rundflug mit einem Passagier aus. Bei der Landung auf der Piste 12 des Flugfeldes Speck-Fehraltorf kollabierte das Fahrwerk kurz nach dem Aufsetzen. Das Flugzeug rutschte auf der Piste aus und kam rund 400 m nach der Pistenschwelle zum Stillstand (vgl. Abbildung 1). Die Insassen blieben unverletzt, das Flugzeug wurde schwer beschädigt.



Abbildung 1: Aufnahme der HB-DBU in ihrer Endlage auf der Piste 12 des Flugfeldes Speck-Fehraltorf mit Blickrichtung nach Westen.

Feststellungen

Der Pilot gab an, das Fahrwerk im Queranflug zur Piste 12 ausgefahren und daraufhin die entsprechenden Cockpitanzeigen wahrgenommen zu haben. Der Passagier bestätigte, dass das Fahrwerk ausgefahren war. Ein Augenzeuge mit einem Ausblick wie in Abbildung 1 gab an, das Flugzeug im kurzen Endanflug ohne ausgefahrenes Fahrwerk gesehen zu haben.

Die Untersuchungen am Flugzeug ergaben keine Hinweise auf vorbestehende technische Mängel. Die Beschädigungen am Flugzeug lassen den Schluss zu, dass sich das Fahrwerk beim Aufsetzen nicht in vollständig ausgefahrener und verriegelter Stellung befand. In welcher Stellung sich das Fahrwerk beim Aufsetzen genau befand, liess sich nicht feststellen.

Analyse und Schlussfolgerungen

Der Kollaps des Fahrwerks lässt sich entweder durch ein zu spätes Ausfahren des Fahrwerks erklären oder durch einen nach dem Unfall nicht mehr feststellbaren technischen Mangel.

Da nicht zu erwarten ist, dass weitere Untersuchungshandlungen der Unfallprävention dienlich wären, schliesst die SUST die Untersuchung gestützt auf Art. 45 Abs. 1 der VSZV mit dem vorliegenden summarischen Bericht ab.

Bern, 3. Juni 2021

Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle