



## Summarischer Bericht

Bezüglich des vorliegenden Unfalls oder schweren Vorfalles wurde eine summarische Untersuchung gemäss Art. 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.

<b>Luftfahrzeug</b>	Robin DR 400/180 R	HB-EQN	
<b>Halter</b>	Segelfluggruppe Schaffhausen, Postfach 1358, 8200 Schaffhausen		
<b>Eigentümer</b>	Segelfluggruppe Schaffhausen, Postfach 1358, 8200 Schaffhausen		
<b>Instruktor</b>	Schweizer Staatsangehöriger, Jahrgang 1960		
<b>Ausweis</b>	Verkehrspilotenlizenz für Flugzeuge ( <i>airline transport pilot licence aeroplane</i> – ATPL(A)) und Ausweis für Instruktor für Klassenberechtigungen auf Flächenflugzeugen ( <i>class rating instructor</i> – CRI(A)) nach der Europäischen Agentur für Flugsicherheit ( <i>European Aviation Safety Agency</i> – EASA), ausgestellt durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)		
<b>Flugstunden</b>	<b>insgesamt</b> 13 062 h	<b>während der letzten 90 Tage</b> 8:40 h	
	<b>mit dem Unfallmuster</b> 283 h	<b>während der letzten 90 Tage</b> 1:50 h	
<b>Pilot</b>	Schweizer Staatsangehöriger, Jahrgang 1938		
<b>Ausweis</b>	Privatpilotenlizenz für Flugzeuge ( <i>private pilot licence aeroplane</i> – PPL(A)) nach EASA, ausgestellt durch das BAZL		
<b>Flugstunden</b>	<b>insgesamt</b> 892 h	<b>während der letzten 90 Tage</b> 0.6 h	
	<b>mit dem Unfallmuster</b> 626 h	<b>während der letzten 90 Tage</b> 0.6 h	
<b>Ort</b>	Flugplatz Schaffhausen (LSPF)		
<b>Koordinaten</b>	--	<b>Höhe</b> --	
<b>Datum und Zeit</b>	19. März 2016, 15:20 Uhr (LT = UTC + 1 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit		
<b>Betriebsart</b>	Schulung		
<b>Flugregeln</b>	Sichtflugregeln ( <i>visual flight rules</i> – VFR)		
<b>Flugphase</b>	Landung		
<b>Unfallart</b>	Überrollen des Pistenendes		
<b>Abflugort</b>	Schaffhausen (LSPF)		
<b>Bestimmungsort</b>	Schaffhausen (LSPF)		
<b>Personenschaden</b>	<b>Besatzung</b>	<b>Passagiere</b>	<b>Drittpersonen</b>
Leicht verletzt	0	0	0
Nicht verletzt	2	0	0
<b>Schaden am Luftfahrzeug</b>	Leicht beschädigt	Bugfahrwerk, Propeller	
<b>Drittschaden</b>	Keiner		

## Hergang

Im Rahmen eines jährlichen internen Checkfluges bei der Segelfluggruppe Schaffhausen flog der Pilot im Beisein eines berechtigten Instructors ein definiertes Programm. Dieses beinhaltete unter anderem zwei Landungen mit Aufsetzen des Fahrwerks und anschliessendem Durchstarten (*touch and go*) und einer Notlandung mit anschliessendem Abbremsen des Flugzeuges bis zum Stillstand (*full stop landing*). Die Anflüge fanden jeweils auf die Piste 07 statt, die eine verfügbare Länge von 540 m und eine Breite von 30 m aufwies. Über die ganze Länge der Piste war ein rund 5 m breiter Streifen mit Kunststoff-Bodenplatten verbaut, die ein Einsinken des Fahrwerks bei weicher Piste verhindern. Der Aufsetzpunkt für die Landeübungen wurde auf der Höhe der Tankstelle bestimmt, diese lag etwa 220 m von der Pistenschwelle 07 entfernt.

Der erste Anflug mit anschliessendem *touch and go* war in Ordnung. Der zweite Anflug war etwas hoch und zu schnell, so dass der Instruktor einen Durchstart (*go around*) kommandierte. Beim dritten Anflug für ein *touch and go* setzte das Flugzeug etwas nach dem definierten Aufsetzpunkt auf. Danach steuerte der Pilot die HB-EQN auf 3500 ft Höhe über dem mittleren Meeresspiegel (*above mean sea level – AMSL*). Dort reduzierte der Instruktor die Motorleistung und leitete so die Notlandeübung ein. Der Pilot setzte im Endanflug (*final*) die Landeklappe auf die Landstellung. Das Flugzeug war wiederum etwas höher und schneller als geplant, so dass dieses etwa 70 m nach dem definierten Punkt aufsetzte, d.h. rund 250 m vor dem Pistenende. Der Pilot betätigte die Radbremse, doch diese zeigte auf dem eher glatten Untergrund eine geringe Wirkung. Der Instruktor erkannte, dass die restliche Pistenlänge nicht mehr ausreichen könnte und lenkte das Flugzeug etwas nach rechts, um an Rollstrecke zu gewinnen. Das Flugzeug rollte auf der Wiese etwa 30 m weiter, überquerte anschliessend den quer zur Piste verlaufenden Feldweg und kam nach rund 5 m im weichen Ackerland zum Stillstand. Das Bugfahrwerk sank im Boden ein. Dabei berührte der Propeller den Boden und der Motor stellte selbständig ab.

Danach schaltete die Besatzung die Zündung sowie die elektronischen Schalter aus und konnte das Flugzeug unverletzt verlassen.

Es liegen keine Anhaltspunkte für vorbestandene technische Mängel vor, die den Unfall hätten verursachen oder beeinflussen können.

