



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	1.131-E Serie 2000 (Jungmann)	HB-UVM		
Halter	Swiss Oldies, Frauenackerstrasse 10, 8356 Ettenhausen			
Eigentümer	Swiss Oldies, Frauenackerstrasse 10, 8356 Ettenhausen			
Pilot	Schweizer Staatsangehöriger, Jahrgang 1957			
Ausweis	Verkehrspilotenlizenz für Flugzeuge (<i>Airline Transport Pilot Licence Aeroplane</i> – ATPL(A)) nach der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (<i>European Aviation Safety Agency</i> – EASA), ausgestellt durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)			
Flugstunden	insgesamt	19 600 h	während der letzten 90 Tage	5 h
	mit dem Unfallmuster	300 h	während der letzten 90 Tage	1 h
Ort	Flugplatz Lommis (LSZT)/TG			
Koordinaten	---	Höhe	--	
Datum und Zeit	5. Mai 2017, 14:55 Uhr (LT = UTC + 2 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit			
Betriebsart	Privat			
Flugregel	Sichtflugregeln (<i>Visual Flight Rules</i> – VFR)			
Flugphase	Landung			
Unfallart	Eingeknicktes Fahrwerk			
Abflugort	Lommis (LSZT)			
Bestimmungsort	Lommis (LSZT)			

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

Schaden am Luftfahrzeug Leicht beschädigt Rechtes Fahrwerkbein

Drittschaden Keiner

Hergang

Der Pilot führte insgesamt drei Platzrunden durch, bei denen die Landungen jeweils unauffällig waren und ohne zu schieben erfolgten.

Nach der dritten Landung knickte kurz vor dem Verlassen der Piste bei einer geschätzten Geschwindigkeit von etwa 20 km/h das rechte Fahrwerkbein ein. In der Folge drehte das Flugzeug nach rechts und blieb dann stehen (vgl. Abbildung 1).



Abbildung 1: Das Flugzeug HB-UVM mit eingeknicktem Fahrwerk aufgrund eines Manschettenbruches (blau markiert) nach der Landung

Der Unterhaltsbetrieb, bei dem das Flugzeug inklusive dessen Original-Fahrwerk im Jahr 2002 grundüberholt worden war, erklärte, dass die Bruchstelle beim Übergang zwischen der Zugstrebe und dem rechten Fahrwerkbein erfolgte. Das Verbindungsstück, eine Manschette aus 0.8 mm dünnem Blech, die an das Mantelrohr autogen aufgeschweisst war, erlitt zwei Rissbrüche, die sich über längere Zeit entwickelt haben dürften.

Wie der Unterhaltsbetrieb, der auf dem Gebiet der Restaurierung, der Reparatur und des Neubaus historischer Flugzeuge spezialisiert ist, weiter ausführte, handle es sich bei der vorliegenden Bruchstelle um einen Einzelfall.

Bern, 6. Juni 2017

Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle