



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	Brditschka HB-207 Alpha	HB-YIQ		
Halter	Privat			
Eigentümer	Privat			
Fluglehrer	Schweizer Bürger, Jahrgang 1962			
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	2940 h	während der letzten 90 Tage	19:20 h
	mit dem Unfallmuster	0:25 h	während der letzten 90 Tage	0:25 h
Flugschüler	Schweizer Bürger, Jahrgang 1950			
Ausweis	---			
Flugstunden	insgesamt	814:17 h	während der letzten 90 Tage	0:00 h
	mit dem Unfallmuster	78:59 h	während der letzten 90 Tage	0:00 h
Ort	Flugplatz Birrfeld (LSZF)			
Koordinaten	---	Höhe	---	
Datum und Zeit	24. Oktober 2015 14:24 Uhr LT (LT = UTC + 2) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit			
Betriebsart	Schulung			
Flugregeln	Sichtflugregeln (<i>visual flight rules</i> – VFR)			
Flugphase	Am Boden/Rollen od. Rollen			
Unfallart	Einfahren des Fahrwerks am Boden			
Abflugort	Birrfeld (LSZF)			
Bestimmungsort	Birrfeld (LSZF)			

Personenschaden	Besatzung	Passagiere	Drittpersonen
Leicht verletzt	0	0	0
Nicht verletzt	2	0	0
Schaden am Luftfahrzeug	Leicht beschädigt	Propeller, Bugfahrwerk	
Drittschaden	keiner		

Hergang

Der Flugzeugbesitzer beabsichtigte, nach einem dreijährigen Flugunterbruch das Training zur Wiedererlangung seiner Pilotenlizenz auf seinem Flugzeug wieder aufzunehmen. Er traf sich zusammen mit dem Fluglehrer um 11:00 Uhr beim Flugzeug. Gemeinsam gingen sie das Flughandbuch und die technischen Eigenheiten des Flugzeuges während anderthalb Stunden durch. Eine Besonderheit bei diesem Fahrwerk ist der zusätzliche *guard switch*. Wenn dieser geschlossen ist, verhindert er, dass das Fahrwerk eingefahren werden kann. Anschliessend wurde die Gewichtsberechnung gemacht und die Leistungsdaten wurden durchgegangen.

Nach einer Pause trafen sie sich um 13:45 Uhr wieder beim Flugzeug. Der Fluglehrer plante zuerst, drei Platzrunden vom rechten Sitz aus zu fliegen. In der ersten Platzvolte stellte der Flugzeugbesitzer den Fahrwerkhebel nach dem Ausfahren des Fahrwerks in die Mittelstellung mit der Begründung, dass allenfalls die Elektromotoren nicht unterbrechen und die Kupplung abgenützt würde. Dies war vor dem Flug so nicht abgesprochen worden. Der Fluglehrer gab später an, bei den darauffolgenden Manipulationen den Fahrwerkshebel jeweils wieder in die Mittelposition gebracht zu haben.

Nach der dritten Landung rollte die Besatzung von der Piste und machte einen *check after landing*. Dabei wurde auch der *guard switch* wieder geschlossen. Der Fluglehrer hatte den Eindruck, dass der Fahrwerkhebel in der Position DOWN sei. Er habe die Kulissee nicht gesehen. Er beabsichtigte nun, den Fahrwerkhebel in die Mittelposition zu bringen. Bei dieser Manipulation wurde der Fahrwerkhebel in die Position UP gebracht. Zu diesem Zeitpunkt ereignete sich noch nichts, da der *guard switch* geschlossen war. Nach der Übergabe der Steuer an den Flugzeugbesitzer rollte dieser zum Rollhaltepunkt Piste 08. Beim Ausführen des *line up check* im Stillstand, deaktivierte er den *guard switch*. Darauf fuhr das Bugfahrwerk ein und der Propeller berührte den Boden.

Payerne, 30. November 2016

Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle