



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeuges Piper PA-38-112 HB-PGI

vom 6. August 1987

beim Flugfeld Ascona

RESUME

Accompagné de son instructeur, l'élève pilote décolle de Granges/SO à bord de l'avion PA-38-112 pour un vol au Tessin (initiation dans les Alpes et atterrissages sur d'autres aérodromes). 75 minutes plus tard, il se pose par beau temps à Locarno.

Après le repas de midi, les deux pilotes repartent pour Lugano, où ils arrivent 20 minutes plus tard. Les formalités étant remplies, ils se dirigent ensuite vers Ascona et y effectuent d'abord un posé-décollé. Après le deuxième atterrissage, l'instructeur quitte l'avion et demande à son élève d'accomplir seul trois tours de piste.

Le décollage a lieu cinq minutes plus tard. L'instructeur, qui se tient au bord de la piste, est en contact radio avec le pilote. Lors de la première approche, il constate que l'avion est légèrement trop haut et signale le fait à l'élève. Celui-ci corrige alors l'angle d'approche par une diminution de la puissance et survole le seuil de piste à une bonne hauteur, mais à une vitesse un peu trop élevée. L'atterrissage risquant d'être trop long, il remet plein gaz alors qu'il se trouve à 1 m/sol. L'avion part à gauche, en direction de deux appareils en stationnement. L'instructeur ordonne alors par radio "pied droit". L'élève réagit et l'avion vire à droite en position très cabrée. Ensuite, l'appareil bascule en avant sur l'aile droite et s'abat d'une hauteur de 5 à 6 mètres sur la piste en dur, la traversant en diagonale pour s'arrêter en position normale de l'autre côté.

Le pilote qui portait un harnais d'épaules quitte indemne l'avion très endommagé.

CAUSE

L'accident est dû à

une action erronée sur les commandes de vol au moment d'entreprendre un atterrissage différé.

Elément ayant pu jouer un rôle :

Fatigue du pilote.

Die Voruntersuchung wurde von Hubert Maeder geleitet und mit Zustellung des Voruntersuchungsberichtes vom 21. März 1988 an den Kommissionspräsidenten am 8. April 1988 abgeschlossen.

DIE RECHTLICHE WÜRDIGUNG DES UNFALLGESCHEHENS IST NICHT GEGENSTAND DER UNTERSUCHUNG UND DER UNTERSUCHUNGSBERICHTE (ARTIKEL 2 ABSATZ 2 VERORDNUNG ÜBER DIE FLUGUNFALLUNTERSUCHUNGEN VOM 20. AUGUST 1980)

LUFTFAHRZEUG Flugzeug Piper PA-38-112 HB-PGI
HALTER) MAXIMAIR Grenchen AG
EIGENTUEMER

PILOT Schweizerbürger, Jahrgang 1946
AUSWEIS Lernausweis für Flugzeugführer

FLUGSTUNDEN	INSGESAMT 35:47	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE 22:30
	MIT DEM UNFALLMUSTER 35:47	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE 22:30

ORT Flugfeld Ascona
KOORDINATEN --- **HOEHE ü/M** 200 m
DATUM UND ZEIT 6. August 1987 um 1550 Uhr Lokalzeit (UTC+2)

BETRIEBSART Privatverkehr (Schulung)
FLUGPHASE Durchstarten
UNFALLART Ausbrechen

BETEILIGTE PERSONEN

	BESATZUNG	FLUGGÄSTE	DRITTPERSONEN
TÖDLICH VERLETZT			
ERHEBLICH VERLETZT			
LEICHT ODER NICHT VERLETZT	1		

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG zerstört
SACHSCHADEN DRITTER ---

UNFALLHERGANG

Donnerstag, 6. August 1987, mittags, startete der Schüler in Begleitung seines Fluglehrers Y auf dem Flughafen Grenchen mit dem Flugzeug PA-38-112, HB-PGI, zu einem Ausbildungsflug ins Tessin (Alpeneinweisung mit Aussenlandungen).

Nach einem 75-minütigen Flug bei guten Wetterverhältnissen landete das Flugzeug um 1244 Uhr auf dem Flugfeld Locarno.

Nach dem Mittagessen starteten beide Piloten nach Lugano, wo sie nach einem 20-minütigen Flug um 1436 Uhr ankamen. Nach Erledigung der Formalitäten flogen sie um 1517 Uhr nach Ascona weiter. Nach einem "touch and go" auf Piste 17 des Flugfeldes Ascona stieg nach der zweiten Landung um 1538 Uhr der Fluglehrer aus dem Flugzeug aus und wies seinen Flugschüler an, drei Platzrunden alleine durchzuführen.

Der Start erfolgte um 1543 Uhr. Der Fluglehrer, der am Pistenrand in Funkverbindung mit seinem Flugschüler stand, stellte beim ersten Anflug fest, dass das Flugzeug etwas zu hoch war und teilte dies dem Piloten mit. Durch Wegnahme der Motorleistung konnte der Anflugwinkel korrigiert werden. Der Ueberflug der Pistenschwelle erfolgte in richtiger Höhe aber etwas zu schnell. Als der Pilot merkte, dass die Landung möglicherweise zu lang geraten könnte, fasste er auf rund 1 m/G den Entschluss, durchzustarten und gab wieder Vollgas. Das Flugzeug brach nach links aus in Richtung zweier neben der Piste im Gras parkierter Flugzeuge. Unverzüglich wies der Fluglehrer den Flugschüler per Funk an "rechten Fuss" zu geben, was er auch tat. Das Flugzeug drehte in stark angestellter Lage nach rechts, kippte über den rechten Flügel nach vorn, schlug aus 5-6 m Höhe in steilem Winkel auf die Hartbelagpiste und schlitterte diagonal über diese bis zum gegenüberliegenden Pistenrand, wo es in Normallage zum Stillstand kam. Der Pilot, der Schultergurten trug, konnte das schwer beschädigte Flugzeug unverletzt verlassen.

BEFUNDE

- Der Flugschüler war im Besitz eines gültigen Lernausweises für Luftfahrzeugführer, ausgestellt im Mai 1986. Bis Mitte Juli flog er auf dem Unfallbaumuster rund 13 Stunden mit 110 Landungen am Doppelsteuer. Nach einem mehrmonatigen Unterbruch nahm er am 22. April 1987 das Training mit Fluglehrer Y wieder auf. Den ersten Alleinflug führte er in Grenchen am 13. Juli nach insgesamt 21 Stunden und 201 Landungen, alle auf dem Unfallbaumuster, durch. An diesem Tag flog er zunächst acht Platzrunden am Doppelsteuer, danach drei Platzrunden allein. Weniger als eine Stunde später flog er wiederum eine Serie von sechs Landungen

solo. Nach einer halbstündigen Pause liess ihn sein Fluglehrer nochmals starten. Beim ersten "touch and go" brach das Flugzeug beim Abheben nach rechts aus, streifte mit dem Fahrwerk den Aushub eines neben der Piste in Pistenrichtung verlaufenden Grabens und schlug hart auf Grasboden auf. Das Flugzeug wurde dabei schwer beschädigt.

Der zweite Unfall (Gegenstand dieses Berichtes) ereignete sich bei der ersten Solo-Aussenlandung des Flugschülers.

- Das Flugzeug war zum Verkehr zugelassen. Die Untersuchung ergab keinen Anhaltspunkt für vorbestandene Mängel. Im Zeitpunkt des Unfalles waren die Landeklappen voll ausgefahren. Die Flugmasse und der Schwerpunkt befanden sich im zulässigen Bereich.
- Das Wetter in der Schweiz war durch eine flache Druckverteilung gekennzeichnet. Im Unfallraum war der Himmel leicht bewölkt mit Basis um 2300 m/M. Die Sicht betrug mehr als 20 km. Der Wind war schwach und variabel. Die Lufttemperatur betrug 22°C, der Taupunkt 09°C, der Luftdruck 1014 hPa QNH. Sonnenstand: Azimut 236°, Höhe 49°.

BEURTEILUNG

Der Entschluss des Flugschülers, durchzustarten, war richtig. Das Ausbrechen des Flugzeuges nach links in Richtung der parkierten Flugzeuge ist in dem Augenblick erfolgt, als der Pilot die Motorleistung wieder erhöhte. Diese Tatsache lässt den Schluss zu, dass er dem dadurch erzeugten Drehmoment nicht Rechnung trug und es unterlassen hat, mit dem Seitenruder diesen Effekt auszugleichen. Eine Korrektur erfolgte erst auf Anweisung des am Pistenrand stehenden Fluglehrers. Da aber das Höhensteuer dabei höchstwahrscheinlich angezogen blieb, geriet das Flugzeug in einen überzogenen Flugzustand und kippte über den rechten Flügel nach vorne ab.

Es ist nicht ausgeschlossen, dass Müdigkeit zum Unfall beigetragen hat. Wie bei der ersten Bruchlandung (nach 18 Platzrunden in einer Zeitspanne von rund drei Stunden) drei Wochen zuvor, ereignete sich der Unfall wiederum nach einem für den 40jährigen Flugschüler sicher anstrengenden Flug (Alpeneinweisungsflug mit Alpüberquerung gekoppelt mit Anflug- und Landungen auf drei neuen Plätzen).

URSACHE

Der Unfall ist zurückzuführen auf:
Fehlbedienung der Steuerung beim Einleiten eines Durchstartes.
Zum Unfall kann beigetragen haben:
Müdigkeit.

An der Sitzung vom 16. Juni 1988 nahmen J.-P. Weibel, M. Marazza und J.-B. Schmid, an der Sitzung vom 26. August 1988 Dr. Ch. Ott, J.-P. Weibel, H. Angst und J.-B. Schmid teil. Die Kommission verabschiedet den Schlussbericht einstimmig.

Bern, 26. August 1988

Eidgenössische Flugunfall-
Untersuchungskommission
Der Präsident:

sig. Dr. Ch. Ott



