



# Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

## über den Unfall

des Flugzeuges Piper PA-28-160, HB-OWE

vom 14. März 1993

Flughafen Grenchen / SO

## **Résumé HB-OWE**

Rentrant d'un vol privé avec escale à Altenrhein, le pilote se prépare à atterrir à bord de l'avion Piper PA-28-160 (HB-OWE); deux passagers l'accompagnent. Après avoir survolé le seuil de la piste 25, il veut couper les gaz, mais le moteur continue de tourner à 1800 tours par minute. Arrivé au milieu de la piste, il plaque l'appareil au sol et tire le frein à main, mais sans succès. Il tente alors un nouveau décollage avec une vitesse constante du moteur. L'avion franchit un pré et deux routes avant de terminer sa course dans un fossé. Il est très endommagé, mais les trois occupants sont indemnes. En l'occurrence, il aurait suffi de tirer le contrôle du mélange ou de couper le contact pour arrêter le moteur.

### **Causes**

L'accident est dû à

- une discontinuité au niveau de la commande des gaz, à la suite d'un mauvais montage.

Die Voruntersuchung wurde von Jean Overney geleitet und mit Zustellung des Voruntersuchungsberichtes vom 14. Juni 1993 an den Kommissionspräsidenten am 17. Juni 1993 abgeschlossen.

**DIE RECHTLICHE WÜRDIGUNG DES UNFALLGESCHEHENS IST NICHT GEGENSTAND DER UNTERSUCHUNG UND DER UNTERSUCHUNGSBERICHTE**

(ART. 2 ABS. 2 DER VERORDNUNG ÜBER DIE FLUGUNFALLUNTERSUCHUNGEN VOM 20. AUGUST 1980)

---

<b>LUFTFAHRZEUG</b>	Flugzeug Piper PA-28-160	HB-OWE
<b>HALTER</b>	Privat	
<b>EIGENTÜMER</b>	Privat	

---

<b>PILOT</b>	Schweizerbürger, Jahrgang 1940
<b>AUSWEIS</b>	für Privatpiloten

<b>FLUGSTUNDEN</b>	insgesamt	270	während der letzten 90 Tage	6
	mit dem Unfallmuster	101	während der letzten 90 Tage	6

---

<b>ORT</b>	Flughafen Grenchen
------------	--------------------

<b>KOORDINATEN</b>	---	<b>HOEHE</b>	---
--------------------	-----	--------------	-----

<b>DATUM UND ZEIT</b>	14. März 1993, 1720 Uhr Lokalzeit (UTC + 1)
-----------------------	---

---

<b>BETRIEBSART</b>	Privater VFR-Flug
--------------------	-------------------

<b>FLUGPHASE</b>	Landung
------------------	---------

<b>UNFALLART</b>	Ueberrollen des Pistenendes
------------------	-----------------------------

---

**PERSONENSCHADEN**

	<b>Besatzung</b>	<b>Passagiere</b>	<b>Drittpersonen</b>
<b>Tödlich verletzt</b>	---	---	---
<b>Erheblich verletzt</b>	---	---	---
<b>Leicht oder nicht verletzt</b>	1	2	

<b>SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG</b>	Bugrad, Flügel, Propeller
--------------------------------	---------------------------

<b>SACHSCHADEN DRITTER</b>	Unbedeutend
----------------------------	-------------

## FLUGVERLAUF

Am 14. März 1993 um 1308 Uhr startete der Pilot mit zwei Passagieren an Bord des Flugzeuges Piper PA-28-160, HB-OWE, auf dem Flughafen Grenchen zu einem Privatflug. Nach dem Flug mit Zwischenlandung in Altenrhein meldete sich der Pilot über dem Meldepunkt "Echo" beim Flugverkehrsleiter des Flughafens Grenchen, welcher ihm die Landeerlaubnis erteilte.

Nachdem der Pilot den "Final Check" durchgeführt hatte, drosselte er die Drehzahl des Motors auf 1800 U/min. Als er die Pistenchwelle 25 überflog, wollte er die Motorleistung auf Leerlauf reduzieren. Die Motordrehzahl blieb aber nach wie vor auf 1800 U/min. Ungefähr bei der halben Pistenlänge drückte der Pilot das Flugzeug auf die Piste und versuchte es mit der Handbremse abzubremesen. Da das Pistenende schnell auf ihn zukam, leitete er einen Durchstart ein. Die Motordrehzahl blieb unverändert. Der Pilot überflog bzw. überrollte die sich am Pistenende befindende Strasse, eine Wiese, eine weitere Strasse und kam in einem Graben zum Stillstand.

Der Pilot und die Passagiere konnten das schwerbeschädigte Flugzeug unverletzt verlassen.

## BEFUNDE

- Der Pilot war im Besitz eines gültigen Führerausweises für Privatpiloten.
- Das Flugzeug war für VFR-Flüge zugelassen.
- Am 6. November 1992 wurde das Flugzeug HB-OWE bei der Firma Farner Air-Service einer 500-Stunden-Kontrolle unterzogen.
- Anlässlich dieser Kontrolle wurde der Gaskabelzug ersetzt. Nach dieser Kontrolle bis zum Unfallzeitpunkt wurde das Flugzeug ca. 7 Stunden geflogen.
- Nach dem Unfall wurde am Flugzeug eine technische Kontrolle durchgeführt. Dabei wurde festgestellt:
  - "1. Der Gaskabelzug ist nicht mehr mit dem Drosselklappenhebel des Vergasers verbunden.
  2. Der Gaskabelzug ist nicht korrekt an der Halterung beim Vergaser montiert (Stopmmutter nur ca. 2 Gewindeumgänge auf der Schraube)".

Es wurden lose bzw. fehlende Schrauben festgestellt, die aber für den Unfall nicht kausal sind.

## **BEURTEILUNG**

Etwa 7 Flugstunden vor dem Unfallflug wurde der Gaskabelzug am Motor ausgewechselt. Es steht fest, dass der Gaskabelzug durch den Unterhaltsbetrieb fehlerhaft montiert wurde.

Nach dem Ueberfliegen der Pistenschwelle 25 wollte der Pilot die Motorleistung auf Leerlauf setzen. Weil er die Leistung nicht reduzieren konnte, wurde er wahrscheinlich in eine Stress-Situation versetzt. Ca. 15 - 20 Sekunden nach dem Pistenanfang drückte er das Flugzeug auf die Piste und versuchte es mittels Handbremse abzubremesen. Gleich anschliessend leitete er einen Durchstart ein. Es ist dem Piloten nie klar geworden, was da vor sich ging.

Solche Situationen werden im Verlaufe der Pilotenausbildung im Theorie- oder beim fliegerischen Unterricht selten geübt bzw. besprochen. Dies könnte eine Erklärung sein, weshalb der Pilot die Lage nicht richtig einschätzte. Durch ziehen der Mixture-Control oder Unterbrechen der Zündung, hätte der Motor abgestellt werden können.

## **URSACHE**

Der Unfall ist zurückzuführen auf:

Unterbrochener Gaskabelzug infolge mangelhafter Montage.

Die Kommission verabschiedete den Schlussbericht einstimmig.

Bern, 13. Oktober 1993.

EIDG. FLUGUNFALL-  
UNTERSUCHUNGSKOMMISSION  
Der Präsident:

gez. H. Angst