



Schlussbericht des Büros für Flugunfalluntersuchungen

über den Unfall

des Flugzeuges Piper Cherokee Archer II, PA-28, HB-OQW

vom 1. Oktober 1994

in Nassen/SG, Buechholz

Résumé HB-OQW

L'avion Piper Cherokee Archer II (HB-OQW) retourne au champ d'aviation de Lommis après avoir survolé la frontière autrichienne et le Saentis. Il perd de l'altitude dans la région de Degersheim, passant de 9000 à 4000 pieds, puis il s'approche du hameau de Nassen et survole un replat à une hauteur de 30 m. Il s'éloigne et revient quinze minutes plus tard. En descente, il heurte une ligne électrique à 9 m du sol. Indemne, le pilote déclarera avoir voulu exercer un atterrissage de fortune et éviter l'obstacle en cabrant l'appareil. Passablement endommagé, celui-ci peut poursuivre son vol - avec un câble électrique de 43 m accroché au fuselage - et atterrir normalement à Lommis. L'accident a entraîné une coupure de courant durant cinq heures. Il y a lieu de préciser qu'un pilote ne peut dépasser la hauteur minimale de 150 m que si un instructeur ou un pilote autorisé se trouve à bord.

Causes

L'accident est dû à:

- un dépassement de la hauteur minimale et
- à une manoeuvre inutile en vol.

SCHLUSSBERICHT

DIESER BERICHT WURDE AUSSCHLIESSLICH ZUM ZWECKE DER UNFALLVERHÜTUNG ERSTELLT.
DIE RECHTLICHE WÜRDIGUNG DER UMSTÄNDE UND URSACHEN VON FLUGUNFÄLLEN IST NICHT SACHE DER
FLUGUNFALLUNTERSUCHUNG
(ART. 24 DES LUFTFAHRTGESETZES)

LUFTFAHRZEUG	Flugzeug Piper Cherokee Archer II, PA-28	HB-OQW
HALTER	Motorfluggruppe der Sektion Thurgau des AeCS, 9506 Lommis	
EIGENTÜMER	Motorfluggruppe der Sektion Thurgau des AeCS, 9506 Lommis	

PILOT	Schweizerbürger, Jahrgang 1947
--------------	--------------------------------

AUSWEIS	für Privatpiloten
----------------	-------------------

FLUGSTUNDEN	Insgesamt	225:19	während der letzten 90 Tage	9:09
	mit dem Unfallmuster	80:36	während der letzten 90 Tage	9:09

ORT	Nassen/SG, Buechholz		
KOORDINATEN	729 120 / 249 360	HOEHE	825 m/M
DATUM UND ZEIT	1. Oktober 1994, 1140 Uhr Lokalzeit (UTC + 1)		

BETRIEBSART	Privat
FLUGPHASE	Reiseflug
UNFALLART	Kollision mit Freileitung

PERSONENSCHADEN

	Besatzung	Passagiere	Drittpersonen
Tödlich verletzt	---	---	---
Erheblich verletzt	---	---	---
Leicht oder nicht verletzt	1	---	---

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG	Erheblich beschädigt
--------------------------------	----------------------

SACHSCHADEN DRITTER	Schaden an Freileitung mit Stromunterbruch
----------------------------	--

FLUGVERLAUF

Am Samstag, den 1. Oktober 1994, startete der Pilot um 0950 Uhr mit dem Flugzeug Piper Cherokee Archer II, HB-OQW auf dem Flugfeld Lommis. Er beabsichtigte zunächst Richtung Flüelapass/Julierpass und zurück zum Ausgangspunkt zu fliegen. Infolge der Wettersituation entschloss er sich aber zu einer Routenänderung ab Davos. Der neu gewählte Flugweg führte ihn zum Arlbergpass, weiter nach Zell am Moos und nach Bregenz. Nachfolgend überflog der Pilot das Säntisgebiet auf einer Höhe von 9000 ft. In Richtung Hemberg, Degersheim baute er die Höhe ab und näherte sich dem Weiler Nassen, welcher zwischen dem nördlichen Teil des Toggenburg und dem Raum Flawil/Gossau liegt. Ein Zeuge, der auf einem verhältnismässig flachen Geländerrücken, etwa 1,5 km nordöstlich von Nassen, mit Pferden beschäftigt war, beobachtete wie das aus Richtung Nassen kommende Flugzeug eine Freileitung am südwestlichen Ende des Geländes auf einer Höhe von ca. 30 m überflog und sich im Anschluss daran in Richtung Nordosten entfernte. Nach etwa 15 Min. stellte derselbe Zeuge fest, wie sich das Flugzeug aus Nordosten erneut dem Gelände näherte, in etwa 30 - 40 m Höhe ein Scheunendach überflog, noch etwas absank und nahezu rechtwinklig gegen die Leitung flog. Der Zeuge vermutete zuerst eine Landung auf der Wiese. Als sich das Flugzeug querab vom Standort des Zeugen befand, sah dieser, wie der Pilot den Blick nach links richtete und auf ihn und die Pferde schaute. Der Pilot zog das Flugzeug hoch und der Zeuge sah einen Lichtbogen und einen Leitungsdraht, der am Flugzeug hängen blieb.

Der Pilot stellte die letzte Flugphase wie folgt dar: *"Nachdem ich das Säntisgebiet mit 9000 ft überflogen hatte, baute ich an Höhe ab. Mit einer Flughöhe von ca. 4000 ft flog ich aus südlicher Richtung gegen Nassen. Ueber unbewohntem Gebiet beabsichtigte ich ein Notlandeverfahren auszuführen, wobei ich das Gebiet auf 4000 ft kontrollierte. Ich flog eine Schleife und beabsichtigte einen Anflug von 3000 ft zu absolvieren, was ich schon wiederholt mit der genügenden Sicherheitshöhe durchgeführt hatte. Anlässlich dem heutigen Notlandeverfahren muss ich aus mir unerklärlichen Gründen so tief abgesunken sein, dass ich die Hochspannungsleitung touchierte. Die Leitung sah ich noch kurz vor dem Touchieren, wobei ich das Flugzeug hochzog um eine Kollision mit dieser zu verhindern."*

Nach der Kollision, die um 1140 Uhr stattfand, empfand der Pilot keine grosse Beeinträchtigung des Flugverhaltens. Er setzte den Flug Richtung Lommis fort. Ueber dem Platz angekommen, stellte man bei einem Ueberflug vom Boden aus keine besonderen Beschädigungen fest. Allerdings hatte sich ein 43 m langes Stück Leitungsdraht am Flugzeug verfangen, welches sich im Endanflug ablöste. Die anschliessende Landung verlief normal.

Der Pilot blieb unverletzt. Das Flugzeug wurde erheblich beschädigt. An der Freileitung entstanden Drittschäden; es war ein Stromunterbruch von etwa 5 Stunden zu verzeichnen.

BEFUNDE

- Der Pilot war im Besitz eines gültigen Ausweises. Die Flugerfahrung war ausreichend. In den letzten Jahren hatte er seine Flüge praktisch ausschliesslich vom Flugfeld Lommis durchgeführt. Er war bei guter Gesundheit.
- Das Flugzeug war zum Verkehr VFR bei Tag zugelassen und wurde ordentlich gewartet.

- Masse und Schwerpunkt befanden sich innerhalb der vorgeschriebenen Grenzen.
- Es konnten keine Anzeichen für technische Mängel und Störungen ermittelt werden.
- Das Wetter war gekennzeichnet durch ein flaches Zwischenhoch. Es herrschte eine leichte Trübung. Die Sicht betrug um 5 km und der Wind war variabel, um 3 kt. Die Wolkenbasis lag um 1200 m/M mit 2-3/8. Sonnenstand: Azimut 163°, Höhe 43°.
- Die zur Notlandeübung ausgewählte Wiese liegt auf einem Geländertücken, ist leicht buckelförmig und misst eine Länge von rund 250 m.
- Eine am Ende der Wiese quer zur Anflugrichtung verlaufende 10 kV-Freileitung mit 3 Leitern wird auf 9 m hohen Holzmasten geführt. Der Mastabstand an der Unfallstelle beträgt 46,8 m. Die Leitung hebt sich gut vom Hintergrund ab, da das Gelände, in Flugrichtung gesehen, hinter der Leitung abfällt. Der Kollisionspunkt befindet sich unter 9 m/G.

BEURTEILUNG

Der Pilot hat, aufgrund der Wetterlage, richtig entschieden und den ursprünglich vorgesehenen Flug frühzeitig abgeändert. Der weitere Flugverlauf hat dann offensichtlich keine Probleme aufgezeigt bis er nach dem Ueberflug des Säntis-Gebietes die Gegend von Degersheim/Nassen erreichte. Hier beabsichtigte der Pilot mit einem Anflug aus 3000 ft eine Notlandeübung durchzuführen, was er schon wiederholt mit genügender Sicherheitshöhe tat.

Es bestand kein zwingender Grund zu einer Notlandung. Die Uebung wurde aus freiem Ermessen eingeleitet. Weshalb der Pilot dabei so weit abgesunken war, konnte er sich nicht erklären. Die Leitung hat er erst kurz vor der Kollision bemerkt. Ein Ausweichen war nicht mehr möglich.

Eine Unterschreitung der gesetzlichen Mindestflughöhe von 150 m/G ist durch Privatpiloten nur erlaubt, wenn sich ein Fluglehrer oder ein einweisungsberechtigter Pilot an Bord befindet.

Obwohl das Wetter leicht trüb war, kann eine Sichtbehinderung ausgeschlossen werden. Der Pilot, der seinen Wohnsitz rund 3 km südwestlich der Unfallstelle hat, kennt die Gegend zweifelsfrei bis in alle Einzelheiten.

URSACHEN

Der Unfall ist zurückzuführen auf:

- Unterschreiten der minimalen Flughöhe;
- Durchführung eines unnötigen Flugmanövers.

Die Untersuchung wurde von Hans Angst geführt.