



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeugs Champion 7 GCB HB-UAL

vom 4. September 1966

auf dem Flugplatz Schänis

Zirkularbeschluss

DIE EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall des Flugzeugs Champion 7 GCB HB-UAL

vom 4. September 1966

auf dem Flugplatz Schänis

nach Kenntnisnahme vom Ergebnis des Zwischenverfahrens gemäss Art. 19.2

und im Einvernehmen mit dem Büro für Flugunfalluntersuchungen im summarischen Verfahren gemäss Art. 27 ff.

der Verordnung über die Flugunfalluntersuchungen vom 1. April 1960,

b e s c h l i e s s t :

Der Untersuchungsbericht vom 23. Dezember, der Kommission übermittelt am 27. Dezember 1966, wird genehmigt, mit einer Änderung.

Zirkulation 23./31.5.1967.

FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSBERICHT

Luftfahrzeug: Flugzeug HB-UAL, Muster Champion 7 GCB
Ort: Flugplatz Schänis.
Datum und Zeit: 4. September 1966, 1831 MEZ.

I. ZUSAMMENFASSUNG

Nach einem Rundflug von 14 Minuten Dauer wollte der Pilot mit dem Flugzeug HB-UAL wieder auf dem Flugfeld Schänis landen. Im Endanflug zur Piste 17 sackte das Flugzeug durch und setzte stark rechts hängend wenige Meter vor der Platzgrenze auf. Die Insassen blieben unversehrt, das Flugzeug wurde erheblich beschädigt.

II. UNTERSUCHUNG

1. Flugzeug: HB-UAL; Eigentümer und Halter ist die Segelfluggesellschaft Lägern in Schänis. Für das Flugzeug bestanden eine gültige Verkehrsbewilligung und ein gültiges Lufttüchtigkeitszeugnis. Es liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass es nicht lufttüchtig gewesen wäre. Das Flugzeug ist für zwei Insassen (ein Pilot und ein Passagier) zugelassen und entsprechend mit zwei Sitzen (in Tandemanordnung hintereinander) ausgerüstet. Beim Unfallflug befand sich im Hintersitz ausser dem erwachsenen Passagier auch noch dessen siebenjähriger Sohn. Das Leergewicht des Flugzeuges beträgt 478 kg, das höchstzulässige Abfluggewicht 750 kg. Das Startgewicht betrug etwa 747 kg; die Maschine war also voll ausgelastet, aber nicht überladen. Der Schwerpunkt befand sich nahe der hinteren zulässigen Grenze.

2. Insassen:

- a) Der Pilot, geboren 1923, ist Inhaber des Führerausweises für Privatpiloten seit 1959 und besitzt ein Flugtraining von insgesamt rund 182 Stunden, wovon rund 25 Stunden seit Anfang 1966. Mit dem Flugzeugmuster Champion GCB 7 war er gut vertraut.
- b) Der Passagier war vom Piloten zu einem Rundflug eingeladen

worden und hatte dazu seinen siebenjährigen Sohn mitgenommen. Er selber wiegt rund 80 kg, sein Sohn rund 20 kg. Die beiden sassen nebeneinander im Hintersitz.

3. Wetter:

Schön, wolkenlos, praktisch windstill. Nachtgrenze laut AIP: 1932 MEZ.

4. Gelände:

Der Anflug zur Piste 35 des Flugplatzes Schänis ist hindernisfrei; das Gelände ist dort etwas sumpfig und knapp vor der Platzgrenze verläuft ein Strässchen quer zur Anflugrichtung.

5. Hergang:

Der Pilot wollte mit einem Bekannten vom Flugplatz Schänis aus einen Rundflug ausführen. Er startete um 1817 MEZ mit dem voll ausgelasteten Flugzeug, wobei er im hinteren Sitz ausser seinem Passagier auch noch dessen siebenjährigen Sohn mitnahm. Nach einem Flug von 14 Minuten setzte er zur Landung auf der Piste 35 des Flugplatzes Schänis an. Die Gleitfluggeschwindigkeit betrug nach seinen Angaben anfangs 65 Mph, nachher hat er den Fahrtmesser nicht mehr konsultiert. Die Landeklappen fuhr er vorerst auf Position 2, nachher auf Position 4 (voll) aus. Kurz vor dem Erreichen des Flugfeldes sackte die Maschine durch, wobei sie gleichzeitig über den rechten Flügel wegging. Stark nach rechts hängend setzte sie wenige Meter vor der Platzgrenze auf dem Strässchen mit rechtem Fahrwerk und rechtem Flügelende auf und kam etwa 15-20 m weiter, um 90° nach rechts abgedreht, zum Stillstand. Die Insassen blieben unverletzt, das Flugzeug erlitt erhebliche Schäden an Propeller, rechtem Fahrwerk und rechtem Flügel.

III. DISKUSSION

Der Pilot hatte vor zwei Monaten, im Juli 1966 mehr als 40 Schleppflüge mit einem Flugzeug des gleichen Musters (HB-UAV) in Schänis ausgeführt; er kannte also die Platzverhältnisse und auch das Flugzeugmuster zur Genüge. Nach seiner Aussage

hatte er die Absicht, wegen der ziemlich unebenen Piste möglichst kurz zu landen. Er muss dabei, wie er selber erklärt, zu langsam geworden sein resp. die Maschine zu früh überzogen haben, sodass der Auftriebszusammenbruch schon im Endanflug ausserhalb des Flugplatzes eintrat. Dass er in der letzten Phase nicht nach Fahrtmesseranzeige, sondern nach Gefühl flog, entspricht allgemeiner Übung. Anscheinend hat jedoch der Pilot die warnenden Anzeichen des beginnenden Geschwindigkeitsverlustes - laut der Aussage eines fachkundigen Zeugen hat er noch Schwankungen um die Längsachse auskorrigiert - missachtet. Es kann vermutet werden, dass der Pilot, der von seinen Schleppflügen gewohnt war, mit diesem Flugzeugmuster nur mit wesentlich geringerer Zuladung zu landen, hier dem Umstand zu wenig Rechnung getragen hat, dass seine Maschine voll ausgelastet war und dass sich der Schwerpunkt nahe der hinteren zulässigen Grenze befand. .

IV. SCHLUSS

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass der Pilot die Maschine im Endanflug zu langsam werden liess, sodass sie schliesslich aus geringer Höhe durchsackte.

Bern, den 23. Dezember 1966

Der Untersuchungsleiter