



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeuges Bölkow-Junior 208 HB-UXP

vom 16. Mai 1968

auf dem Flugplatz Bad Ragaz

Zirkularbeschluss

DIE EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall des Flugzeuges Bolkow-Junior 208 HB-UXP

vom 16. Mai 1968

auf dem Flugplatz Bad Ragaz

nach Kenntnisnahme vom Ergebnis des Zwischenverfahrens gemäss Art. 19.2 der Verordnung über die Flugunfalluntersuchungen vom 1. April 1960

und im Einvernehmen mit dem Büro für Flugunfalluntersuchungen im summarischen Verfahren gemäss Art. 27 ff. der oben zitierten Verordnung

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

Der Untersuchungsbericht vom 15. Oktober 1968, der Kommission übermittelt am 16. Oktober 1968, wird genehmigt.

Nach einer Serie von Landungen mit Seitenwind brach beim Aufsetzen zur vierten Landung die Säule des Bugradfederbeins. Der Pilot blieb unverletzt, das Flugzeug wurde schwer beschädigt.

Zirkulation, 29.11./28.12.1968.

FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSBERICHT

Luftfahrzeug: Flugzeug Bölkow-Junior (208) HB-UXP
Ort: Flugplatz Bad Ragaz
Datum und Zeit: 16. Mai 1968, 0945 MEZ

0. ZUSAMMENFASSUNG

Im Verlauf einer Serie von Platzrunden brach bei der vierten Landung des Flugzeuges HB-UXP beim Aufsetzen das Bugfahrwerk.

1. UNTERSUCHUNG

1.1 Flugzeug: Das Flugzeug Bölkow Junior 208 HB-UXP besass eine gültige Zulassung. Eigentümer und Halter ist die Motorfluggruppe Chur. Das Flugzeug hat ein nicht einziehbares Bugradfahrwerk. Es hat zwei Sitze in Tandemanordnung und sein Höchstgewicht beträgt 600 kg.

1.2 Pilot: Der Pilot (geb. 1942), war im Besitz einer gültigen Führerbewilligung für Privatpiloten. Er besass eine gesamte Flugerfahrung von rund 60 Stunden, wovon rund 20 Stunden auf dem Unfallflugzeug.

1.3 Wetter: Leicht bewölkt; Wind leicht und variabel.

1.4 Gelände: Flugplatz Bad Ragaz; Hartbelagspiste 29-11, 500 m x 12 m.

1.5 Hergang:

Am 16. Juni 1968 flog der Pilot mit dem Flugzeug Bölkow Junior HB-UXP in Bad Ragaz (ab 09.25 MEZ) einige Trainings-Platzrunden von je ca. 5 Minuten. Bei der dritten Landung setzte er zufolge eines leichten Seitenwindes mit etwas ausgeschlagenem Seitensteuer leicht schiebend auf und das Flugzeug zeigte darauf beim Rollen eine starke Ausbrechtendenz. Der Pilot startete durch und flog eine weitere Platzrunde. Bei der nächsten Landung um 0945 setzte er mit Bug- und Hauptfahrwerk ungefähr gleichzeitig auf, worauf das

Bugfahrwerk sofort einknickte und das Flugzeug auf die Nase ging.

1.6 Schäden:

Der Pilot blieb unverletzt.

Das Flugzeug erlitt Schäden am Bugfahrwerk, Propeller und linken Flügel.

Kein Drittschaden.

2. DISKUSSION

Der Pilot ist der Ansicht, dass das Bugrad schon bei der dritten Landung überbeansprucht und beschädigt worden sein muss. Wegen der bei diesem Muster vorhandenen Koppelung zwischen Seitenruder und Bugrad war nämlich beim Aufsetzen zufolge des ausgeschlagenen Seitenruders auch das Bugrad entsprechend abgedreht, was beim Kontakt mit dem Boden einen heftigen Schlag zur Folge hatte. Bei der vierten Landung habe sich vermutlich nur noch ein relativ geringer Restbruch ereignen müssen. Der Untersuchungsleiter kann sich dieser Annahme anschliessen.

3. SCHLUSS

Der Unfall ist vermutlich auf eine ungeeignete Landetechnik bei Seitenwind zurückzuführen.

Bern, den 15. Oktober 1968.

Der Untersuchungsleiter