



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeuges Wassmer WA 40 HB-DCA

vom 7. Juni 1968

auf dem Flugplatz Grenchen

Zirkularbeschluss

DIE EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall des Flugzeuges Wassmer WA 40 HB-DCA

vom 7. Juni 1968

auf dem Flugplatz Grenchen

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 6. November, der Kommission übermittelt am 10. Dezember 1968, wird genehmigt.

Zirkulation, 8.2./3.3.1969.

FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSBERICHT

Luftfahrzeug: Flugzeug Wassmer WA 40 HB-DCA
Ort: Flugplatz Grenchen
Datum und Zeit: 7. Juni 1968, 1922 MEZ
Pilot: Jahrgang 1923

0. KURZDARSTELLUNG

Nach einer langen und etwas raschen Landung auf dem Flugplatz Grenchen knickte das Bugfahrwerk beim stark gebremsten Ausrollen auf der etwas gewellten Graspiste ein; dabei wurde das Flugzeug erheblich beschädigt.

1. UNTERSUCHUNG

1.1 Flugzeug:

Das Flugzeug Wassmer WA 40 HB-DCA war gehörig zugelassen.

Eigentümer und Halter ist eine Privatperson.

Technische Angaben:

Vierplätziger einmotoriger Tiefdecker in Mischbauweise. Einziehfahrwerk (mit Bugrad) und Landeklappen (2 Stellungen) sind direkt von Hand zu bedienen.

Reisegeschwindigkeit zwischen 210 und 262 km/h (= 134 und 168 Mph).

Empfohlene Anfluggeschwindigkeiten sukzessive 150, 140, 130 und 115 km/h (= 97, 89, 81 und 72 Mph).

Leergewicht 704 kg, erlaubte Zuladung 496 kg, Höchstgewicht 1200 kg.

Es liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass sich das Flugzeug nicht in lufttüchtigem Zustand befunden hätte.

1.2 Insassen:

1.2.1. Pilot: Jahrgang 1923

Inhaber eines im Jahr 1953 ausgestellten und am Unfalltag

gültigen Führerausweises für Privatpiloten. Gesamtes Flugtraining: rund 163 Flugstunden. Flugerfahrung auf dem Unfallmuster (seit Oktober 1967) rund 3 Std 41 Ldg, wovon rund 3 Std mit 29 Landungen auf die Umschulung im Herbst 1967 entfallen. Gesamtes Flugtraining in den letzten 6 Monaten: rund 4 Std mit 17 Ldg.

1.2.2. Passagiere: 3

1.3 Wetter:

Über Zentraleuropa flache Westwindlage. Etwas unbeständiges Wetter. In der Schweiz schwache bis mässige Winde aus SW. Temperaturen 20-25 °C, Baro 1020 mb.

1.4 Gelände:

Flugplatz Grenchen 430 m/M, Graspiste 07, 580 m x 30 m. Die Piste weist an verschiedenen Stellen einige Unebenheiten und flache Wellen auf.

1.5 Hergang:

Der Pilot führte am 7. Juni 1968 von 1905 bis 1922 MEZ vom Flugplatz Grenchen mit dem Flugzeug Wassmer WA 40 HB-DCA einen Rundflug aus. An Bord befanden sich drei Passagiere und das Gesamtgewicht des Flugzeuges betrug ca. 1030 kg bei einem höchstzulässigen Gewicht von 1200 kg. Nach einem Flug von 13 Minuten begann der Pilot den Landeanflug. Bei einer Fahrtanzeige von 95 mph fuhr er das Fahrwerk aus, im Basisteil zur Piste 07 setzte er bei 35 mph die Landeklappen in Stellung "1", und im Endanflug, bei 30 mph, brachte er sie dann in Stellung "2". Da er am Windsack Querwind vom Jura feststellte, entschloss er sich, beim Endanflug die Geschwindigkeit von 80 mph beizubehalten. Beim Überflug der markierten Pistenschwelle befand sich die Maschine noch ca. 2 m in der Luft und das Aufsetzen erfolgte erst rund 320 m nachher, sodass für das Ausrollen nur noch ca. 260 m zur Verfügung standen. Um das Flugzeug auf dieser verbleibenden Strecke zum Stillstand zu bringen, sah sich der Pilot veranlasst, die Radbremsen kräftig zu betätigen. Beim Passieren der auf der Graspiste vorhandenen schwachen Bodenwellen verspürte er einen oder zwei Schläge, worauf das Bugfahrwerk dann zusammenklappte und das Flugzeug,

das nur noch im Schrittempo rollte, auf die Nase ging und etwa 60 m vor dem Pistenende zum Stillstand kam.

1.6 Schäden: Keine Personenschäden.

Das Flugzeug wurde erheblich beschädigt (Propeller, Motorenbock und Verschalung, Ansaugschacht, Bugradfederbein.) Drittschaden ist nicht entstanden.

2. DISKUSSION

In der vom Hersteller verfassten Betriebsanleitung wird für die Landung empfohlen, das Fahrwerk bei 150 km/h (94 Mph) auszufahren und dann im Endanflug die Landeklappen bei 140 km/h (87 Mph) zuerst in Stellung "1" und bei 130 km/h (81 Mph) in Stellung "2" zu bringen. Nachher soll beim Ausrunden die Fahrt bis auf 115 km/h (72 Mph) reduziert und mit etwas hochgezogener Flugzeugnase aufgesetzt werden. Die Landelänge aus 15 m Höhe wird mit 400 m und die Ausrollstrecke mit 165 m angegeben.

Die Landung, die der Pilot nach seinen Angaben wegen des Querwindes absichtlich mit etwas Übergeschwindigkeit ausführte, geriet jedoch etwas zu hoch, sodass das Flugzeug erst in der zweiten Pistenhälfte aufsetzte. Da sich der Pilot im Hinblick auf die kurze für das Ausrollen verbleibende Strecke veranlasst sah stark zu bremsen, wurde die Struktur des Bugradbeins überbeansprucht: die Stützstrebe knickte aus und brach, worauf das Bugfahrwerk zusammenklappte und das Flugzeug auf die Nase ging. Irgendwelche Anzeichen für einen Materialfehler oder für eine früher eingetretene Schwächung der gebrochenen Strebe konnten nicht gefunden werden. Dass die Graspiste in jenem Teil der Landebahn einige flache Wellen aufweist, hat sich zweifellos ungünstig auf die Beanspruchung des Bugfahrwerkes ausgewirkt. Immerhin war dem Piloten diese Pistenbeschaffenheit wohlbekannt, da er seit 1960 sein Flugtraining zu einem grossen Teil von Grenchen aus betrieben hat.

3. SCHLUSS

Der Unfall muss wahrscheinlich auf eine Überbeanspruchung des

Bugfahrwerks zurückgeführt werden, die eingetreten ist, als der Pilot nach einer zu langen Landung auf der etwas unebenen Piste die Bremsen stark betätigen musste.

Bern, den 6. November 1968.

Der Untersuchungsleiter