



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeuges Champion 7 GCB HB-UAV

vom 2. Februar 1969

auf dem Flugplatz Schänis

Zirkularbeschluss

DIE EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall des Flugzeuges Champion 7 GCB HB-UAV

vom 2. Februar 1969

auf dem Flugplatz Schänis

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 18. April 1969, der Kommission übermittelt am 24. April 1969, wird genehmigt, mit einer Änderung (Ziffer 5).

Zirkulation, 23.5./9.6.1969.

U N T E R S U C H U N G S B E R I C H T

über den Unfall

des Flugzeuges Champion 7 GCB HB-UAV

auf dem Flugplatz Schänis

vom 2. Februar 1969

0. KURZDARSTELLUNG

Bei der Landung auf dem schneebedeckten Flugfeld sank das Fahrwerk ein und das Flugzeug überschlug sich.

1. UNTERSUCHUNG

Das Büro für Flugunfall-Untersuchungen erhielt erst am 13. Februar 1969 durch das Eidg. Luftamt Kenntnis von diesem Unfall durch Zustellung einer Fotokopie der am 12. Februar 1969 dort eingegangenen Schadenmeldung. Für die Unfalluntersuchung stand daher nur der daraufhin einverlangte Bericht des Piloten zur Verfügung.

2. ELEMENTE

2.1. Pilot: Jahrgang 1929

Inhaber des Führerausweises für Privatpiloten, ausgestellt am 6. April 1965 und gültig bis 5. Juni 1969, mit Erweiterung für Schleppflüge vom 7. August 1966.

Inhaber des Führerausweises für Segelflieger, ausgestellt am 19. April 1954 und gültig bis 5. Juni 1969. Fliegerische Erfahrung: Motorflug rund 70 Std mit 364 Landungen.

Segelflug 60S Std mit 1326 Landungen.

Der Pilot befand sich allein an Bord des Flugzeuges HB-UAV.

2.2. Flugzeug HB-UAV:

Muster:

Champion 7 GCB Serie Nr.
190; Baujahr 1964

Eigentümer und Halter: Alpine Segelflugschule
Schänis

Verkehrsbewilligung: vom 30. Mai 1968, gültig
bis 23. Juni 1970

Charakteristik: Einmotoriger zweisitziger
abgestreifter Hochdecker in
Gemischtbauweise mit festem
Heckradfahrwerk.

Motor: Lycoming O-320-A2B 150 PS
Nr. L-13313-27

Propeller: Metallpropeller McCauley
1A170GM 7448 Nr. P 366

Gewichte: Rüstgewicht 510 kg
Zuladung 240 kg
Höchstgewicht 750 kg

Gewicht im Zeitpunkt des Unfalles ca. 640 kg.

2.3. Gelände:

Flugplatz Schänis, 416 m/M,, Piste 35; Graspiste 600 x 30 m
mit einer Hartschneeschiicht von ca. 15-25 cm Höhe.

2.4. Wetter:

2.4.1. 7/8 hohe Wolken; Sicht 30 km; kein Wind auf dem Flug-
platz. Temperatur + 6° am Boden, - 1° in 1500 m/M.

2.4.2. Bodenzustand: Nach einer klaren Nacht fiel die Luft-
temperatur auf etwa - 2°, unmittelbar über der Schneedecke auf
- 5 bis - 7°, was eine harte Schneedeckenoberfläche bewirkte.
Im Laufe des Vormittags kam bei noch recht sonnigem Wetter
eine milde Südströmung auf, welche die Luft auf + 6° erwärmte
und dank der 2-3 Stunden Sonnenbestrahlung bis mittags die
(recht dünne) Schneedecke zum Auftauen brachte.

3. HERGANG

Nach einem ersten Kontrollflug mit dem Flugzeug HB-UAV durch
den Piloten am Morgen des 2. Februar 1969 wollte der Pilot
ebenfalls einige Flüge von Schänis aus machen. Er wollte dabei

einerseits ermitteln, ob die atmosphärischen Verhältnisse für Segelflüge günstig seien und andererseits mit einigen Landungen die schneebedeckte Piste für Schleppflüge vorbereiten.

Er startete um 1224 MEZ ohne besondere Schwierigkeiten auf der mit einer Schicht Hartschnee bedeckten Piste 35. Nach einem Flug von 22 Minuten setzte er auf derselben Piste zur Landung an. Nach ca. 60 m Rollen begann das linke Rad in den Schnee einzusinken und die Bremsung wurde bald so stark, dass sich das Flugzeug über den linken Flügel überschlug.

4. SCHÄDEN

Der Pilot blieb unverletzt.

Das Flugzeug wurde erheblich beschädigt (Propeller verbogen, Capot eingedrückt, linker Flügel beschädigt, linke Strebe geknickt, Seitenleitwerk beschädigt).

Kein Drittschaden.

5. DISKUSSION

Wie aus der Wetterstudie der Meteorologischen Zentralanstalt hervorgeht, ist an jenem Vormittag zufolge erheblicher Luft-erwärmung die anfangs harte Schneesicht auf der Piste gegen Mittag aufgeweicht worden, sodass sie der Belastung durch das Fahrwerk nicht mehr standhielt.

6. SCHLUSS

Der Unfall ist auf ungenügenden Pistenzustand im Zeitpunkt der Landung zurückzuführen.

Bern, den 18. April 1969.

DER UNTERSUCHUNGSLEITER