



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeuges Beagle-Pup 121, HB-NAC

vom 2. Juni 1970

auf dem Flughafen Grenchen

Zirkularbeschluss

DIE EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall des Flugzeuges Beagle-Pup 121, HB-NAC

vom 2. Juni 1970

auf dem Flughafen 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 12. März 1971, der Kommission übermittelt am 26. März 1971, wird genehmigt, mit einigen Änderungen.

Zirkulation, 7.5./23.6.1971

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 Beagle-Pup 121 HB-NAC

vom 2. Juni 1970

auf dem Flughafen Grenchen

0. ZUSAMMENFASSUNG

Am Dienstag, den 2. Juni 1970, führte der Flugschüler auf dem Flugzeug HB-NAC den dritten Alleinflug durch. Bei der harten Landung brach das Bugfahrwerk.

Der Pilot blieb unverletzt, das Flugzeug wurde schwer beschädigt.

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass der Flugschüler sich ausschliesslich auf die Einhaltung der Landeachse konzentrierte und dabei das Abfangen des Flugzeuges unterliess.

1. UNTERSUCHUNG

Der Unfall ereignete sich um 0944 Uhr¹. Die Untersuchung wurde gleichentags um 1130 Uhr auf der Unfallstelle eröffnet.

Die kantonalen Behörden beteiligten sich nicht an der Untersuchung.

2. ELEMENTE

21. Beteiligte Personen

211. Pilot Jahrgang 1950

Inhaber des Lernausweises für Flugschüler, ausgestellt am 26. Januar 1970, gültig bis 14. Januar 1972. Keine besonderen Eintragungen.

Beginn der Ausbildung am 25. Mai 1970 in Grenchen in einem

¹ Alle Zeitangaben MEZ

Kurs der fliegerischen Vorschulung (FVS).

Flugtraining total 8:47 Stunden und 68 Landungen, alle auf Beagle-Pup.

Zwei erste Alleinflüge mit 8:24 Stunden und 63 Landungen am Tage vor dem Unfall.

Vor dem Unfallflug zwei Kontrollflüge mit dem Fluglehrer am Doppelsteuer.

Fliegerärztliche Untersuchung am 15. Januar 1970; tauglich.

212. Fluglehrer: Jahrgang 1941

Führerausweis für Privatpiloten vom 21. Oktober 1960, gültig bis 28. April 1971.

Provisorischer Motorfluglehrer-Ausweis (Anhang zum Führerausweis), ausgestellt am 25. April 1969, gültig bis 31. Dezember 1970.

Führerausweis für Berufspiloten, ausgestellt am 3. November 1967, gültig bis 28. Oktober 1970.

Spez. Bewilligung für Blindflug, ausgestellt am 3. November 1967, gültig bis 28. Oktober 1970.

Flugstunden total rund 1250, wovon rund 35 Stunden Schulung in FVS-Kursen.

22. Flugzeug HB-NAC

Eigentümer und Halter:	Regionalflugplatz Jura-Grenchen AG, 2540 Grenchen
Konstrukteur und Hersteller:	Beagle Aircraft Ltd., Shoreham, England
Muster:	Beagle-Pup B 121-S2 mit Motor Lycoming O-320-A2B von 150 PS
Baujahr und Werknummer:	1969/036
Charakteristik:	Einmotoriger, dreisitziger Tiefdecker in Metallbauweise mit festem Bugfahrwerk und nicht verstellbarem Propeller

Sensenich M74-DMS-0-60

Verkehrsbewilligung: ausgestellt am 19. Juni
1969, gültig bis 31. März
1971

Betriebsstunden total: 630:00 Stunden und 4983
Landungen.

Letzte 100-Stunden-Kontrolle am 26. Mai 1970 bei 592:08
Stunden und 4641 Landungen.

Keine besondere Beanstandungen oder Mängel.

Gewicht und Schwerpunkt lagen innerhalb der vorgeschriebenen
Grenzen.

23. Gelände (sh. AIP MAP 2, LSZG-VAL 3)

Flughafen Grenchen, 430 m/M, Graspiste Richtung 07 (Südpiste)
von 580 m Länge und 30 m Breite.

24. Wetter

Wetter in Grenchen nach MZA:

241. (Die folgenden Angaben gelten als Richtwerte, da keine
Wetterbeobachtungen an die Sammelzentrale der Radio-Schweiz in
Kloten durchgegeben wurden.)

6/8 Stratocumulus, Basis um 4500 ft/G, Wind 360-040 Grad 5
kts, Sicht 15 km, Temperatur + 15°C, keine bemerkenswerte
Turbulenz.

Sonnenstand: Elevation 49 Grad; Azimut 113 Grad.

242. Angaben des Piloten:

Wind schätzungsweise 20-40°, 5-10 kts.

25. Organisation

Der Unfall ereignete sich im Rahmen der fliegerischen
Vorschulung Kurs M-44 Stufe 1, welcher vom 25. Mai bis zum 6.
Juni 1970 durchgeführt wurde.

3. FLUGABLAUF UND UNFALL

31. Am Vormittag des 2. Juni 1970 führte der Pilot mit seinem

Fluglehrer zwei Kontrollflüge am Doppelsteuer aus. Diese gaben zu keinen Beanstandungen Anlass.

Der Auftrag des Fluglehrers lautete: Soloflug (Schulvolte) auf 1000 ft/G, Anflug mit oder ohne Gas. Er wies den Schüler an, darauf zu achten, dass das Aufsetzen zur Landung möglichst am Pistenanfang stattfinden solle.

Um 0939 Uhr startete der Flugschüler zu seinem dritten Alleinflug.

32. Start und Flug verliefen normal. Nach Aussage des Piloten will dieser in rund 1000 ft/G und einer angezeigten Geschwindigkeit zwischen 80 und 85 mph in den Anflug eingedreht haben. Er stellte dann fest, dass er im Endanflug etwas rechts aus der Pistenachse abgetrieben worden war, worauf er nach links korrigierte. Mittlerweile hatte aber bereits das Bugrad Bodenberührung erhalten, was zum Bruch der Bugradsäule führte. Das Flugzeug kam auf der Nase rutschend nach ungefähr 60 m zum Stillstand.

4. SCHÄDEN

41. Der Pilot blieb unverletzt.

42. Das Flugzeug wurde schwer beschädigt.

43. Keine Drittschäden.

5. DISKUSSION

51. Der Flugschüler war im Besitze eines gültigen Lernausweises.

52. Der Fluglehrer war Träger eines provisorischen Motorfluglehrerausweises und berechtigt, im Rahmen der schweizerischen Luftverkehrsschule (SLS) oder FVS-Kursen die Ausbildung von Privatpiloten bis zum Erwerb des Führerausweises, unter der Aufsicht von Fluglehrern der SLS oder von FVS-Kursleitern durchzuführen.

53. Das Flugzeug war lufttüchtig und für den Verkehr

zugelassen.

54. Offenbar hatte sich der Pilot zu stark auf die Einhaltung der Anflugrichtung konzentriert und bemerkte zu spät, dass er bereits in unmittelbarer Bodennähe war.

6. SCHLUSS

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass der Flugschüler sich ausschliesslich auf die Einhaltung der Landeachse konzentrierte und dabei das Abfangen des Flugzeuges unterliess.

Bern, den 12. März 1971

Der Untersuchungsleiter