



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeuges Mooney M-20E, HB-DET

vom 12. Februar 1971

auf dem Flugplatz Birrfeld

Zirkularbeschluss

Die Voruntersuchung wurde mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 18. Juni 1971 an den Kommissionspräsidenten abgeschlossen am 26. Juli 1971.

Nach dem ersten Alleinflug, den der Pilot anlässlich der Umschulung auf die Mooney M-20 E, HB-DET, am Freitag, den 12. Februar 1971 ausführte, knickte beim Durchstartversuch nach der Landung um 1709 Uhr das Einziehfahrwerk ein, was eine Bauchlandung des Flugzeuges zur Folge hatte.

Der Pilot wurde leicht verletzt. Der am Flugzeug aufgetretene Schaden beträgt etwa 30% des Gesamtwertes. Drittschäden entstanden keine.

Der Pilot war im Besitze eines gültigen Führerausweises für Privatpiloten. Nichts deutet darauf hin, dass er beim Unfallflug in seiner Gesundheit beeinträchtigt gewesen wäre.

Die meteorologischen Verhältnisse waren für den Unfall nicht von Bedeutung.

Die Untersuchung der Kinematik des mechanisch betätigten Fahrwerkes führte zum Ergebnis, dass sämtliche Teile intakt und funktionstüchtig waren. Bei der Nachprüfung der Knickstreben-Vorspannung des Bugradfederbeins stellte man einen etwas zu kleinen Wert fest. Die zu geringe Vorspannung erwies sich indessen bezüglich des Unfallgeschehens nicht als relevant.

Der Verriegelungsmechanismus (vergl. Beilage) des Fahrwerkbetätigungshebels (Gear Handle) sowie der zu seiner Sicherung angebrachte Bolzen (Safety Latch) befanden sich in Ordnung. Das Fahrwerkwarnhorn funktionierte normal. Es verstummte sobald das Fahrwerk ausgefahren resp. der Fahrwerkhebel in die Halterung eingeführt oder der Gashebel um mehr als 2,5 mm aus der Leerlaufstellung nach vorn geschoben wurde.

Beide Fahrwerkkontrolllampen funktionierten im richtigen Sinne. Das grüne Lämpchen leuchtete in demselben Moment auf, da der Safety Latch einschnappte.

Bei der Landung war der Fahrwerkbetätigungshebel wahrscheinlich nicht ordnungsgemäss eingeschoben und verriegelt. Eine unbeabsichtigte Betätigung des Fahrwerkhebels durch den Piloten kann jedoch nicht ausgeschlossen werden. Wie der Pilot

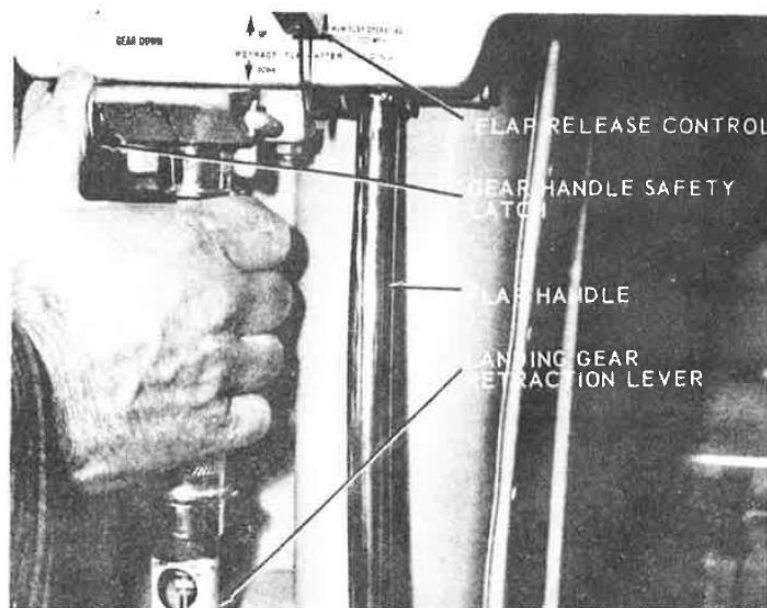
ausführte, schenkte er den Fahrwerkkontrolllampchen nach erfolgtem Final-Check keine Beachtung mehr. Nach seinen Angaben hörte er keinen Fahrwerkwarnton, was damit erklärt werden kann, dass er den Gashebel nicht völlig in die Leerlaufstellung zurückgenommen hatte. Nach einer Rollstrecke von etwa 200 m auf der unebenen Graspiste knickte in der Folge das Fahrwerk ein. Der Pilot scheint versucht zu haben, den zurückschnellenden Fahrwerkhebel mit der rechten Hand zu halten, weshalb es zur Verletzung des Handrückens kam.

SCHLUSS

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass beim Durchstarten des Flugzeuges das Fahrwerk einknickte, als Folge einer Fehlmanipulation des Fahrwerkbetätigungshebels durch den Piloten.

Zirkulation, 4.10./12.11.1971

GEAR AND FLAP CONTROLS



(Aus dem O W N E R S M A N U E L)