



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeuges Minicab GY-20-1, HB-SAC

vom 4. September 1972

auf dem Flugfeld Saanen

Die Voruntersuchung wurde mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 31. Januar 1973 an den Kommissionspräsidenten am 16. März 1973 abgeschlossen.

FLUGVERLAUF

Am Montag, den 4. September 1972, führte der Pilot, allein an Bord des Flugzeuges Minicab HB-SAC, einen Privatflug von Reichenbach zum Flugplatz Saanen durch, wo er um 1525 Uhr MEZ landete.

Um 1600 Uhr stieg er wieder an Bord zum Rückflug. Als er kurz nachher vom Abstellplatz wegrollte, um nach rechts in den Rollweg zur Piste 08 mit etwas erhöhter Leistung einzubiegen, hob sich das Heck des Flugzeuges. Der Propeller schlug am Boden auf und das Flugzeug blieb im Kopfstand stehen.

SCHÄDEN

Der Pilot blieb unverletzt. Das Triebwerk des Flugzeuges wurde schwer beschädigt. Es entstand kein Drittschaden.

BEFUNDE

Der Pilot, geboren 1906, war Inhaber eines gültigen Ausweises für Privatpiloten mit Eintrag für Flugzeuge mit Landeklappen. Seine gesamte Flugerfahrung betrug 257:48 Stunden mit 917 Landungen, wovon 24:36 Stunden und 29 Landungen auf dem Unfallmuster. Während der letzten 90 Tage war er 15:50 Stunden geflogen, wovon 11:16 mit 20 Landungen auf dem Unfallflugzeug. Nichts deutet darauf hin, dass der Pilot in seiner Gesundheit beeinträchtigt war.

In den Akten des Eidg. Luftamtes ist eine Busse wegen Führens eines Luftfahrzeuges mit abgelaufenem Ausweis verzeichnet.

Das Flugzeug HB-SAC war lufttüchtig und zum Verkehr zugelassen. Es war im Eigenbau hergestellt worden und mit mechanischen Bremsen ausgerüstet, die zur Zeit des Unfalles normal funktionierten. Es liegen keine Anhaltspunkte für vorbestandene Mängel vor. Beim Unfall befanden sich Gewicht und

Schwerpunkt innerhalb der zulässigen Grenzen. Es ist jedoch zu bemerken, dass bei diesem mit Heckfahrwerk ausgerüsteten Flugzeug der Schwerpunkt sich immer im vorderen Bereich befindet.

Als das Flugzeug vom Abstellplatz wegrollte, herrschte ein Rückenwind von etwa 4 Knoten.

BEURTEILUNG

Der Pilot war berechtigt, den geplanten Flug durchzuführen und verfügte über ein genügendes Training auf dem Unfallflugzeug.

Es darf jedoch angenommen werden, dass er sich zu wenig Rechenschaft gab, dass das Flugzeug mit dem Heck gegen den Wind stand und sein Schwerpunkt im vorderen Bereich lag. Möglicherweise hat eine Kombination von erhöhter Motorleistung und zu starkem Bremsen zum Unfall geführt.

URSACHE

Der Unfall ist mit grosser Wahrscheinlichkeit auf ungenügende Aufmerksamkeit des Piloten beim Rollen zurückzuführen.

Bern, den 18. Mai 1973