



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeuges Champion 7 GCB, HB-UAV

vom 8. September 1972

auf dem Flugfeld Schänis

Die Voruntersuchung wurde mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 10. September 1973 an den Kommissionspräsidenten am 27. September 1973 abgeschlossen.

FLUGVERLAUF

Am Freitag, den 8. September 1972, startete der Pilot um 1755 Uhr MEZ auf dem Flugfeld Schänis mit dem Flugzeug Champion HB-UAV zu einem Segelflugzeugschlepp. Nach dem Ausklinken des Segelflugzeuges und dem Abwurf des Schleppseiles auf dem dafür bestimmten Teil des Flugfeldes, setzte der Pilot auf der trockenen Hartbelagpiste 17 zur Landung an. Das Flugzeug setzte etwa 190 m nach Pistenanfang in Dreipunktlage auf, rollte ca. 60 m geradeaus und brach dann plötzlich nach links aus. Obgleich der Pilot, nach seinen Aussagen, das Seitensteuer voll nach rechts ausschlug und die rechte Radbremse betätigte, geriet das Flugzeug ab der Piste. Es kurvte in einem grossen Bogen nach links, überrollte den zum Hangar führenden Rollweg und kollidierte mit dem auf dem Hangarvorplatz, Richtung Hangar parkierten Segelflugzeug Blanik HB-833. Dabei schlug der drehende Propeller der HB-UAV um 1805 Uhr, von hinten auf den rechten Flügel der HB-833.

SCHÄDEN

Der Pilot blieb unverletzt. Das Motorflugzeug wurde leicht, das Segelflugzeug schwer beschädigt.

BEFUNDE

Der Pilot, geboren 1951, kaufmännischer Angestellter, war Inhaber eines gültigen Führerausweises für Privatpiloten. Er war zur Durchführung des Flugzeugschlepps berechtigt. Seine Flugerfahrung im Motorflug betrug insgesamt 152:40 Std., wovon 0:50 Std. auf dem Unfallmuster. Während der letzten 90 Tage flog er 1:31 Std., davon 0:13 Std. auf dem Unfallmuster.

Der Unfallflug war der zweite Flugzeugschlepp des Piloten mit dem Unfallmuster,

Nichts deutet darauf hin, dass der Pilot beim Unfall in seiner Gesundheit beeinträchtigt gewesen wäre.

In den Akten des Eidg. Luftamtes sind weder Unfälle noch sonstige Vorkommnisse verzeichnet.

Das Flugzeug war lufttüchtig und zum Verkehr zugelassen. Anhaltspunkte für irgendwelche vorbestandene technische Mängel, insbesondere des Steuer- und des Bremssystems, liegen nicht vor.

Zulässiges maximales Fluggewicht:	750 kg
Gewicht im Zeitpunkt des Unfalles:	628 kg
Zulässiger Schwerpunktsbereich:	323 - 490 mm hinter Bezugsebene

Schwerpunktsabstand im Zeitpunkt des Unfalles: 343 mm.

Wetter im Unfallgebiet zur Unfallzeit gemäss Angaben der MZA.

Wind am Boden: schwach und veränderlich

Sicht: über 10 km

Sonnenstand: Elevation 07°, Azimut 270°

BEURTEILUNG

Das Flugzeugmuster neigt zum Ausbrechen bei Landungen auf Hartbelagpisten. Die Ausbrechtendenz wird verstärkt, wenn sich der Schwerpunkt, wie beim Unfallflug, weit vorn befindet, da dann das Heckrad nur schwach belastet ist, weshalb sich seine Führungswirkung verringert.

Die geringe Flugerfahrung des Piloten auf dem Unfallmuster dürfte zum Unfall beigetragen haben.

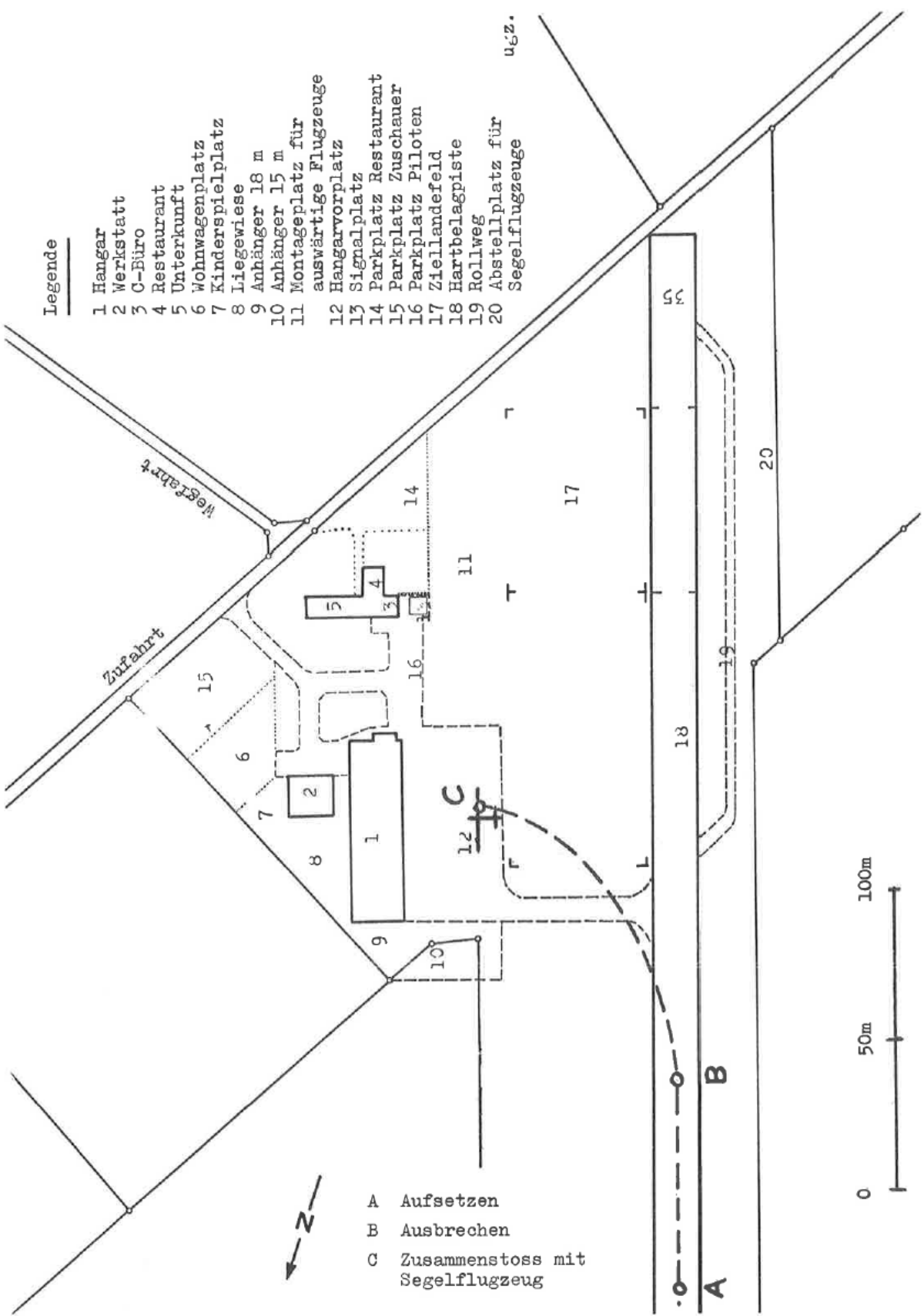
UNFALLURSACHE

Kollision mit einem parkierten Segelflugzeug, weil das Flugzeug nach der Landung auf der Hartbelagpiste ausbrach.

Bern, den 31. Januar 1974

Legende

- 1 Hangar
- 2 Werkstatt
- 3 C-Büro
- 4 Restaurant
- 5 Unterkunft
- 6 Wohnwagenplatz
- 7 Kinderspielplatz
- 8 Liegewiese
- 9 Anhänger 18 m
- 10 Anhänger 15 m
- 11 Montageplatz für auswärtsige Flugzeuge
- 12 Hangarvorplatz
- 13 Signalplatz
- 14 Parkplatz Restaurant
- 15 Parkplatz Zuschauer
- 16 Parkplatz Piloten
- 17 Ziellandefeld
- 18 Hartbelagpiste
- 19 Rollweg
- 20 Abstellplatz für Segelflugzeuge u.ä.



- A Aufsetzen
- B Ausbrechen
- C Zusammenstoß mit Segelflugzeug