



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeuges "Monsun" Bo-209, HB-UEN

vom 1. August 1973

beim Flugfeld Speck-Fehraltorf

Die Voruntersuchung wurde mit Zustellung des Untersuchungsberichts vom 31. Oktober 1973 an den Kommissionspräsidenten am 27. November 1973 abgeschlossen.

FLUGVERLAUF

Am Mittwoch, 1. August 1973, startete der Pilot um 1110 Uhr MEZ in Buttwil/AG mit dem Flugzeug "Monsun" Bo-209, HB-UEN, zu einem privaten VFR-Flug mit einem Fluggast an Bord.

Aussagegemäss hatte die Benzinkontrolle bei der Flugzeugübernahme für beide Tanks "3/4 voll" ergeben. Die Vorabflugkontrolle des Motors verlief einwandfrei. Start und Flug erfolgten mit der Tankwählhebel-Stellung rechts.

Der Flug führte über Luzern - Schwyz - Klöntalersee - Schwägalp - Wattwil - Bachtel in Richtung Speck, wo eine Zwischenlandung geplant war.

Die letzte Tankkontrolle über dem Bachtel ergab: Tank rechts 1/4, links 3/4 voll. Über Pfäffikon/ZH setzte der Motor plötzlich kurz aus. Als der Pilot den Gashebel auf Vollgasstellung brachte, gab der Motor wieder volle Leistung ab und alle Instrumentenanzeigen waren normal.

Kurze Zeit später setzte der Motor erneut aus, so dass sich der Pilot entschloss, anstelle der normalen Platzrunde den Platz direkt anzusteuern und eine Notlandung vorzunehmen. Ein Umschalten des Tankwählhebels erfolgte nicht, da der Pilot überzeugt war, es handle sich um eine technische Störung am Motor. Das Flugzeug setzte erst im letzten Viertel der 600 m langen Graspiste 30 auf und überschlug sich um 1205 Uhr rund 25 m nach dem Überrollen des Pistenendes in einem Getreidefeld, ohne in Brand zu geraten.

SCHÄDEN

Die Insassen blieben unverletzt, das Flugzeug wurde schwer beschädigt. Es entstand leichter Kulturschaden.

BEFUNDE

1. - Der Pilot, geboren 1935, Dr. med., war Inhaber eines gültigen Ausweises für Privatpiloten. Seine

Flugerfahrung betrug rund 186 h, wovon 18 h auf dem Unfallmuster. Während der letzten 90 Tage flog er rund 6 1/2 h, davon 5 h auf dem Unfallmuster.

- Dem Untersuchungsleiter sind keine für das Unfallgeschehen relevanten Informationen medizinischer Art zur Kenntnis gelangt.
 - In den Akten des Eidg. Luftamtes sind keine Vorkommnisse des Piloten verzeichnet.
- 2.
- Das Flugzeug war lufttüchtig und zum Verkehr zugelassen. Es liegen keine Anhaltspunkte für vorbestandene Mängel am Flugzeug vor.
 - Es konnten keine Spuren von ausgelaufenem Benzin an dem sich in Rückenlage befindlichen Flugzeug festgestellt werden.
 - Nachdem das Flugzeug wieder in Normallage zurückgebracht worden war, wurde u.a. festgestellt:
 - der Tankwählhebel stand auf Tank rechts
 - der Brandhahn war geschlossen
 - der abgelassene Brennstoff betrug: Tank rechts 1/2 dl, Tank links 32 l
 - die Tankanzeigen waren: rechts 0, links 1/2
 - Die Spezialuntersuchungen von Benzin, Motorenöl, Motor und Brennstoffsystem ergaben keine Mängel.
 - Die vorgenommene Eichung der Tankanzeige zeigte die üblichen Ungenauigkeiten und Lageabhängigkeit der Instrumente.
 - Das Betriebshandbuch des Flugzeuges schreibt vor, dass vor der Landung auf den volleren Brennstofftank umzuschalten ist.
 - Der Pilot sagte nach dem Unfall aus, dass er Hemmungen zur Durchführung einer Tankschaltung in der Luft habe und diese Manipulation deshalb bei seinen Flügen immer vermieden habe.
 - Gewicht und Schwerpunkt des Flugzeuges befanden sich bei der Notlandung innerhalb der zulässigen Grenzen.

3. Das Wetter war schön und windstill, es hatte keinen Einfluss auf den Unfallhergang.

BEURTEILUNG

1. Der wenig erfahrene Pilot ging von der irrigen Annahme aus, die festgestellten Motorenaussetzer seien Anzeichen für eine technische Störung des Motors, dies obwohl alle Motor-Überwachungsinstrumente normal anzeigten.
2. Die eventuelle Fehlanzeige des rechten Brennstofftanks, die sich jedoch im üblichen Rahmen hielt, mag den Piloten zur Annahme verleitet haben, die Brennstoffversorgung sei noch in Ordnung.
3. Wenn der Pilot die naheliegendste Massnahme - welche im Übrigen auch für die Anflugkontrolle vorgeschrieben ist - nämlich das Umschalten auf den volleren Tank - nicht ausführte, ist dies wohl primär seinen unerklärlichen Hemmungen zur Durchführung einer Tankschaltung in der Luft zuzuschreiben.

URSACHE

Der Unfall ist zurückzuführen auf:

- Fehlbedienung des Brennstoffsystems.

Bern, den 21. Februar 1974