



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeuges Champion HB-UAV

vom 1. August 1973

beim Flugfeld Schänis

Die Voruntersuchung wurde mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 15. Oktober 1973 an den Kommissionspräsidenten am 30. Oktober 1973 abgeschlossen.

FLUGVERLAUF

Am Mittwoch, den 1. August 1973, startete der Pilot um 1430 Uhr MEZ auf dem Flugfeld Schänis, mit dem Flugzeug Champion HB-UAV, zu einem Segelflugzeugschlepp. Nachdem das Segelflugzeug ausgeklinkt war, flog der Pilot zum Flugfeld zurück, warf das Schleppseil ab und setzte auf der trockenen Hartbelagpiste 17 zur Landung an. Nach dem Aufsetzen in Dreipunktlage brach das Flugzeug etwa 45° nach rechts aus, obgleich der Pilot gemäss seinen Aussagen, Gegenseitensteuer gegeben und die linke Radbremse betätigt hatte. Das Flugzeug geriet in der Folge ab der Piste. Nachdem es den zur Piste parallel verlaufenden und etwa 8 m breiten verfestigten Rasenstreifen überquert hatte, rollte die HB-UAV mit relativ geringer Geschwindigkeit in den anschliessenden, mit hohem Gras bewachsenen Riedsumpf, wo sie sich kurz darauf um 1443 Uhr überschlug.

SCHÄDEN

Der Pilot blieb unverletzt, das Flugzeug wurde schwer beschädigt. Es entstand kein Drittschaden.

BEFUNDE

Der Pilot, geboren 1945, Service-Techniker, war Inhaber eines gültigen Führerausweises für Privatpiloten. Er war zur Durchführung des Flugzeugschlepps berechtigt. Seine Flugerfahrung im Motorflug betrug insgesamt 203:49 Std., wovon 10:42 Std. auf dem Unfallmuster. Während der letzten 90 Tage flog er 12:26 Std., davon 6:16 Std. auf dem Unfallmuster.

Dem Untersuchungsleiter sind keine für das Unfallgeschehen relevanten Informationen medizinischer Art zur Kenntnis gelangt.

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

Das Flugzeug war lufttüchtig und zum Verkehr zugelassen. Es liegen keine Anhaltspunkte für irgendwelche vorbestandene technische Mängel vor, insbesondere waren die Radbremsen und die Heckradführung in Ordnung.

Zulässiges maximales Fluggewicht 750 kg Gewicht im Zeitpunkt des Unfalles 581 kg

Zulässiger Schwerpunktsbereich: 310 - 488 mm hinter Bezugsebene

Schwerpunktsabstand im Zeitpunkt des Unfalles: 322 mm

Gewicht und Schwerpunkt lagen somit im Zeitpunkt des Unfalles innerhalb der vorgeschriebenen Grenzen.

Wetter im Unfallgebiet zur Unfallzeit nach Angaben der MZA:

Wind am Boden: schwach und veränderlich, meist aus NW
- NE, 2-5 kt

Sicht: 10 bis 15 km

Sonnenstand: Elevation 50°, Azimut 235°

BEURTEILUNG

Das Flugzeugmuster neigt zum Ausbrechen bei Landungen auf Hartbelagpisten, insbesondere wenn bei der Landung "geschoben" wird.

Der Überschlag des Flugzeuges war in erster Linie die Folge des Rollens im sumpfigen Gelände, wobei der Umstand, dass sich der Schwerpunkt im vordersten Teil des zulässigen Bereichs befunden hat, das Überschlagen begünstigte. (Vgl. auch Schlussbericht Nr. 731)

UNFALLURSACHE

Rollen in sumpfiges Gelände, weil das Flugzeug nach der Landung auf der Hartbelagpiste seitwärts ausbrach.

Bern, den 21. Februar 1974