



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeuges Piper PA-38-112 "Tomahawk" HB-PCP

vom 24. Juni 1979 bei Schwarzenberg/LU

Summarisches Verfahren

RESUME

Dans la matinée du dimanche 24 juin 1979, le pilote effectuait un vol à vue de nature privée avec un passager, à bord de l'avion PA-38-112 "Tomahawk" HB-PCP. Le passager photographia son domaine, puis le vol continua dans un vallon à la pente de plus en plus raide. L'avion ayant pénétré dans ce dernier à une hauteur trop faible, son pilote ne parvint pas à faire demi-tour et il s'écrasa sur un terrain marécageux après avoir touché la cime d'un arbre. Les deux occupants furent légèrement blessés, alors que l'avion était détruit.

Cause

- Comportement erroné en terrain accidenté
- Distraction du pilote par le passager

Die rechtliche Würdigung des Unfallgeschehens ist nicht Gegenstand der Untersuchung und der Untersuchungsberichte (Artikel 2 Absatz 2 Verordnung über die Flugunfalluntersuchungen vom 20. August 1980).

U N T E R S U C H U N G S B E R I C H T

LUFTFAHRZEUG Flugzeug Piper PA-38-112 "Tomahawk" HB-PCP

HALTER)

EIGENTÜMER Gribair SA, Bern

PILOT Jahrgang 1955, Schweizer Bürger

AUSWEIS Führerausweis für Privatpiloten

FLUGSTUNDEN

INSGESAMT 97	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE 50
MIT DEM UNFALLMUSTER 3	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE 3

ORT Schwändialp, 4 km südlich
Schwarzenberg/LU

KOORDINATEN 655.725/203.450 **HÖHE** 1210 ü/M

DATUM UND ZEIT 24. Juni 1979 um 0945 Uhr Lokalzeit
(GMT+1)

BETRIEBSART Privatverkehr VFR

FLUGPHASE Reiseflug

UNFALLART Bodenberührung

PERSONENSCHADEN

	BESATZUNG	FLUGGÄSTE	DRITTPERSONEN
TÖDLICH VERLETZT			
VERLETZT	1	1	
NICHT VERLETZT			

SACHSCHADEN AM LUFTFAHRZEUG zerstört**SACHSCHADEN DRITTER** ---

UNFALLHERGANG

Sonntag, den 24. Juni 1979, um 0924 Uhr startete der Pilot mit dem Flugzeug PA-38-112, HB-PCP, auf dem Flugfeld Beromünster zu einem VFR-Flug in den Raum Schwarzenberg am Pilatusnordfuss. Dort beabsichtigte der mitfliegende Fluggast, ein Onkel des Piloten, Luftaufnahmen von seinem Käseereibetrieb zu machen. Der Pilot hatte zu diesem Zweck am Vortag mit seiner Schwester einen Rekognoszierungsflug durchgeführt.

Nach rund 10 Minuten wurde die Ortschaft Schwarzenberg (840 m/M) erreicht und in geringer Höhe überflogen.

Anschliessend flog der Pilot Richtung Süden dem Giessbachtälchen entlang, um seinem Onkel auf dessen Wunsch hin Gelegenheit zu geben, von seinen weiteren Besitzungen in jener Gegend ebenfalls Luftaufnahmen zu machen. Dazu flog der Pilot in niedriger Höhe in das enge Tälchen ein. Als er feststellte, dass das Flugzeug "nicht mehr genügend steigen wollte", fuhr er die Wölbungsklappen aus, um den Auftrieb zu erhöhen.

Rund 1 ½ km weiter stürzte das Flugzeug aus rund 20 m Höhe auf sumpfigen Alpboden ab, nachdem es mit dem linken Flügel einen Baumwipfel gekappt hatte.

Es brach kein Feuer aus.

BEFUNDE

- Der Pilot war im Besitze eines gültigen Führerausweises für Privatpiloten. Auf das Unfallbaumuster wurde er am 21. April und am 18. Mai 1979 während insgesamt 60 Minuten mit 5 Landungen durch einen Fluglehrer eingewiesen.
- Das Flugzeug war zum Verkehr zugelassen. Es wurde Ende Oktober 1978 fabrikneu aus den USA eingeführt und wies am Unfalltag rund 88 Betriebsstunden auf.
- Das Flugzeug war mit 2 Insassen und rund 75 kg Treibstoff vollbeladen. Gewicht und Schwerpunkt befanden sich jedoch im zulässigen Bereich.
- Gemäss Luftfahrzeug-Flughandbuch beträgt die Steigleistung in 3300 ft (1000 m) Druckhöhe bei Volllast und 15°C Lufttemperatur mit eingefahrenen Wölbungsklappen und 70 KIAS (angezeigte Geschwindigkeit in Knoten) rund 500 ft

(150 m) pro Minute.

- Die Überziehggeschwindigkeit bei Volllast beträgt mit eingefahrenen Wölbungsklappen 48, mit ausgefahrenen Wölbungsklappen 46 KIAS.

Auf der Unfallstelle wurden folgende relevante Erhebungen gemacht:

- Der Höhenmesser war auf 1013 mbar eingestellt.
- Die Wölbungsklappen waren voll ausgefahren und verriegelt. Der Leistungshebel stand auf Vollgas.
- Der Gemischhebel stand auf "reich".
- Die Primerpumpe war gestossen und verriegelt.
- Ob die Vergaservorwärmung ein- oder ausgeschaltet war, konnte nicht mehr ermittelt werden.
- Die Untersuchung ergab keine Anzeichen für vorbestandene Mängel.
- Das Wetter war durch eine flache Druckverteilung, mit Durchgang eines schwachen Störungsausläufers, gekennzeichnet. Im Unfallraum betrug die Bewölkung 5-7/8 Sc mit Basis um 2000 m/M, die Sicht 15 km und mehr, die Lufttemperatur 15°C, der Taupunkt 13° C und der Luftdruck 1013 mbar QNH.

BEURTEILUNG

Der Unfall hat sich ereignet, weil hier wiederum jener allgemeine taktische Grundsatz nicht beachtet wurde, nach welchem man sich für den Fall, dass sich eine geplante Flugabsicht als undurchführbar erweist, den sicheren Rückzug offen halten sollte.

Eine der wichtigsten Regeln des Sicht- und Gebirgsfluges lautet, dass nur in einer Flughöhe in ein Tal oder in eine Geländekammer eingeflogen werden darf, in der jederzeit eine sichere Umkehrkurve eingeleitet werden kann.

Anstatt diese Regel zu befolgen, begab sich der Pilot in eine ausweglose Situation, indem er, vermutlich von der Filmarbeit seines Fluggastes abgelenkt, unüberlegt ins Giessbachtälchen in einer Höhe eingeflogen ist, die keine Rückzugsmöglichkeit mehr

bot. Von da aus ist das überflogene Gelände ständig angestiegen, bis die Steigleistung des Flugzeuges nicht mehr genügte, um einen sicheren Abstand vom Boden einzuhalten.

Das Flugzeug geriet wahrscheinlich allmählich in einen überzogenen Flugzustand und stürzte, nachdem es noch einen Baum gekappt hatte, infolge Unterschreiten der Mindestfluggeschwindigkeit aus geringer Höhe ab.

Der günstige Auftreffwinkel, der weiche Boden und die Tatsache, dass das Flugzeug mit Dreipunkt-Anschnallgurten ausgerüstet war, haben den Insassen das Leben gerettet.

URSACHE

- Fehlverhalten in hügeligem Gelände
- Ablenkung durch Fluggast

Bern, 6.5.1980

Genehmigt an der Sitzung der Eidg. Flugunfall-Untersuchungskommission vom 31. Juli 1980 mit Änderung der Ziffer Ursache.