



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeuges Cessna C-152, HB-CXX

vom 28. Oktober 1989

auf dem Flugplatz Langenthal/BE

Résumé HB-CXX

Avant d'effectuer un vol d'entraînement à bord de l'avion Cessna C-152, le pilote veut se rendre à la colonne d'essence pour faire le plein. Lors de la mise en marche du moteur, celui-ci fournit immédiatement une grande puissance, le levier des gaz se trouvant à 5 mm de la position "plein gaz". L'avion accélère puis, 50 m plus loin, entre en collision avec un autre appareil et enfonce la porte d'un hangar.

Cause

L'accident est dû à un manque de réaction de la part du pilote après avoir mis en marche le moteur.

Elément contributif :

Mise en marche du moteur de façon mal appropriée.

Die Voruntersuchung wurde von Herrn Bruno Leiser geleitet und mit Zustellung des Voruntersuchungsberichtes vom 16. September 1990 an den Kommissionspräsidenten am 7. Dezember 1990 abgeschlossen.

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)

LUFTFAHRZEUG Cessna C-152 **HB-CXX**

HALTER

EIGENTUEMER

) Privat

PILOT

Schweizerbürger, Jahrgang 1948

AUSWEIS

für Privatpiloten
für Segelflug

FLUGSTUNDEN

	INSGESAMT	278	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE	2:56
MIT DEM UNFALLMUSTER		6:12	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE	0

ORT

Flugplatz Langenthal

KOORDINATEN

HOEHE ---

DATUM UND ZEIT

28. Oktober 1989, 0820 Uhr Lokalzeit (UTC+1)

BETRIEBSART

Privat (Schulung)

FLUGPHASE

Rollen

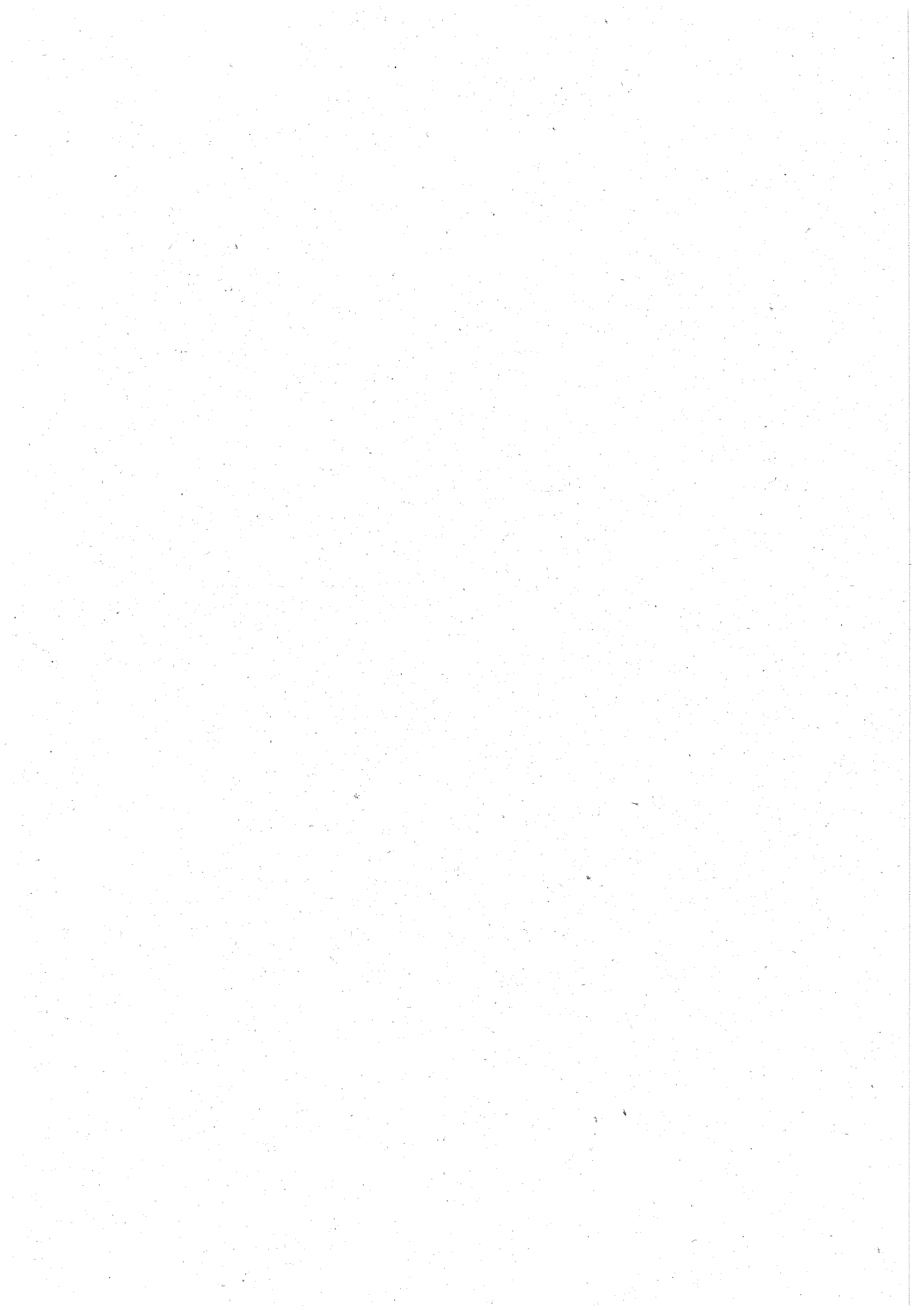
UNFALLART

Kollision mit abgestelltem Flugzeug und Hangartor

PERSONENSCHADEN

	BESATZUNG	FLUGGÄSTE	DRITTPERSONEN
TÖDLICH VERLETZT	---	---	---
ERHEBLICH VERLETZT	---	---	---
LEICHT ODER NICHT VERLETZT	1	---	

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG Propeller, Rumpfvorderteil und Flügel
SACHSCHADEN DRITTER Starke Beschädigungen an abgestelltem Flugzeug HB-PFO und am Hangartor



VORGESCHICHTE UND FLUGVERLAUF

Am Samstag, den 28. Oktober 1989 beabsichtigte der Pilot mangels Training auf dem Flugzeug Cessna - C 152, mit dem Fluglehrer einen VFR Navigationsflug, mit Landung in Yverdon und Neuchâtel durchzuführen.

Nach dem Aushangieren des Flugzeuges HB-CXX und nach Ausführung der Aussenkontrolle, wollte der Pilot das Flugzeug für den bevorstehenden Flug zur Tankstelle rollen. Der Motor sprang spontan an und gab mit hoher Drehzahl sofort eine grosse Leistung ab. Das Flugzeug beschleunigte, ohne dass der in Panik geratene Pilot etwas dagegen unternahm. Das Flugzeug rollte unkontrolliert auf dem Taxiway zwischen den Hangars Richtung Norden. Nach ca. 50 m kollidierte die Cessna-152 mit einem vor dem Hangar parkierten Piper Tomahawk. Bei diesem Zusammenstoss wurde dem Piper das Rumpfhinterteil hinter dem Cockpit abgeschlagen. Durch diese Kollision wurde die Cessna-152 um 90° nach links abgedreht. Darauf durchschlug sie mit dem immer noch laufenden Propeller - bis zu den Flügeln - das Hangartor der Firma "AIRLA Flugzeug Service". Der unverletzte Pilot schaltete vor dem Verlassen des Flugzeuges die Zündung und den Master-Switch aus.

BEFUNDE

- Der Pilot besass einen gültigen Führerausweis und war berechtigt den vorgesehenen Flug durchzuführen.
- Das Flugzeug war lufttüchtig und die entsprechenden Bordpapiere waren gültig.
- Befunde am Flugzeug
 - Zündung: aus
 - Batterie und Alternator: aus
 - Leistungshebel: auf Stellung Vollgas minus 5 mm
 - Gemischhebel: reich
 - Parkbremse: nicht gesetzt
 - Benzinhahn: geschlossen (wurde nachträglich geschlossen)
- Der Untersuchungsleiter verlangte vom Piloten, dass er ihm die Manipulationen im Cockpit gemäss Checkliste demonstriere. Er stellte dabei fest, dass der Pilot beim Punkt "Anlassen des Motors" mit der linken Hand den Zündschlüssel betätigte und mit der rechten Hand die Checkliste und das Steuerrad hielt.
- Der Fluglehrer und ein weiterer Zeuge befanden sich vor dem C-Büro und konnten den Anfang des Unfallgeschehens von dort beobachten.

BEURTEILUNG

- Die C-152 kollidierte nach ca. 50 m Rollstrecke zuerst mit einem anderen Flugzeug.

Ein Ausbildungsgrundsatz beim Starten des Motors heisst:

- Bremsbereitschaft mit den Füßen.
- Die rechte Hand gehört an den Throttle, um die Leerlaufdrehzahl zu korrigieren und notfalls sofort reagieren zu können.
- Die Parkbremse war nicht richtig gesetzt.

URSACHE

Der Unfall ist auf mangelnde Reaktion des Piloten nach dem Anlassen des Triebwerkes zurückzuführen.

Zum Unfall beigetragen hat:

Unsachgemässes Anlassen des Triebwerkes.

An der Sitzung vom 8. Februar 1991 nahmen H. Angst, J.-B. Schmid, M. Marazza und R. Henzelin und an der Sitzung vom 3. April 1991 H. Angst, J.-B. Schmid, M. Marazza, R. Henzelin und M. Soland teil. Die Kommission verabschiedet den Schlussbericht einstimmig.

Bern, 3. April 1991

Eidgenössische Flugunfall-
Untersuchungskommission
Der Präsident:

sig. H. Angst