



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeuges Turbopro 2-motorig, Beechcraft BE-200, F-BXOL
vom 18. Januar 1992
auf dem Flughafen Samedan/GR

Schlussbericht

Die Voruntersuchung wurde von Hans Peter Graf geleitet und mit Zustellung des Voruntersuchungsberichtes vom 5. Juni 1992 an den Kommissionspräsidenten am 21. Juli 1992 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 1986)

LUFTFAHRZEUG Turboprop 2-motorig, Beechcraft BE-200 F-BXOL
HALTER
) Privat
EIGENTÜMER

PILOT Französischer Staatsangehöriger, Jahrgang 1949
AUSWEIS für Berufspiloten

FLUGSTUNDEN	INSGESAMT	7201	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE	19:50
	MIT DEM UNFALLMUSTER	161	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE	6:15

ORT Flughafen Samedan
KOORDINATEN --- **HÖHE** ---
DATUM UND ZEIT 18. Januar 1992, 1145 Uhr Lokalzeit (UTC+1)

BETRIEBSART Gewerbsmässiger Taxiflug
FLUGPHASE Landung
UNFALLART Zukurzkommen

PERSONENSCHADEN

	BESATZUNG	FLUGGÄSTE	DRITTPERSONEN
TÖDLICH VERLETZT			
ERHEBLICH VERLETZT			
LEICHT ODER NICHT VERLETZT	2	7	

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG Propeller, Triebwerke, Bugfahrwerk
SACHSCHADEN DRITTER ---

PILOT (Copi)

Französischer Staatsangehöriger, Jahrgang 1949

AUSWEIS

für Berufspiloten

FLUGSTUNDEN

INSGESAMT	3747	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE	31:40
MIT DEM UNFALLMUSTER	72:25	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE	8:00

FLUGVERLAUF

Die Beechcraft BE-200, F-BXOL, startete am 18.1.92 um 1045 Uhr mit zwei Piloten und 7 Passagieren an Bord in Toussus-le-Noble (F) zu einem gewerbsmäßigen Taxiflug nach Samedan. Der Flug wurde unter IFR auf FL 210 bis "Albix", anschließend unter VFR im Sinkflug bis Samedan durchgeführt. Für beide Piloten war dies der erste Anflug in Samedan, wobei der PIC als fliegender Pilot agierte. Die Besatzung benützte die Anflugkarte aus dem Jeppesen Flughandbuch, welche die wesentlichen Angaben aus dem AIP (Beilage 1) enthält. Der Ueberflug des Platzes erfolgte in 10000 ft QNH in südöstlicher Richtung. Nach einer 180°- Kurve links überflog das Flugzeug die Piste in nordwestlicher Richtung, um auf 6600 ft QNH in den Downwind Piste 03 einzufliegen. Die Linkskurve in den kurzen Final wurde mit relativ großer Querneigung und tief geflogen. Ca. 128 m vor der Pistenschwelle 03 kam das Hauptfahrwerk mit der ca. 65 cm hohen Schneedecke in Berührung. Das Bugrad wurde beim Eintauchen in den Schnee wegerissen. Nach ca. 530 m ab Pistenanfang kam die BE-200 auf Bugspitze und Hauptfahrwerk stehend auf der Piste zum Stillstand.

Nach Angaben der Besatzung wurde eine kurze Landung angestrebt. Die Geschwindigkeit im Final betrug 110 kt (V ref 99 kt), 400 ft/min Sinken.

Der PIC hatte die Anflugkarte so interpretiert, dass ein direkter Anflug nur für Jets zulässig sei.

Die Besatzung machte keine technischen Mängel am Flugzeug geltend.

BEFUNDE

- Das Flugzeug war mit gültigen Verkehrs-und Betriebsbewilligungen ausgestattet.
- Die Piloten besaßen gültige Führerausweise.
- Masse und Schwerpunkt befanden sich innerhalb der Limiten.
- Wetter am Unfallort zur Unfallzeit: windstill, Sicht mehr als 30 km, 3/8 hohe Cirren, Temp./Tpkt. -14°/-21°, Luftdruck 1030 hPa QNH.

Snowtam: " A) LSZS B) 01160700 C) 03 E) 20 F) NIL/NIL/NIL H) 5/5/5 N) 8 P) YES/YES/YES R) 7 S 01170700 T) RWY OPEN, CONT 50 PERCENT AVBL RWY WIDTH 20 M, REST OF RWY COVERED WITH ICE. TAXY WITH CTN ON TWY AND APRON DUE TO ICE" war der Besatzung bekannt.

BEURTEILUNG

In Anbetracht der wenigen Flugstunden der Piloten auf dem Unfallmuster, sowie insgesamt in den letzten drei Monaten, war die fliegerische Kompetenz der Besatzung stark eingeschränkt.

Eine korrekt geflogene Volte Piste 03 ergibt einen Final von nur 400 m. Diese Volte kann mit einem Flugzeug wie die BE-200 nur sauber mit einem stabilisierten Final geflogen werden, wenn die Besatzung einen guten Trainingsstand auf den Flugzeugtyp aufweist. Nach eigenen Angaben wählte der PIC der F-BXOL den wesentlich einfacheren, direkten "JET ANFLUG" nicht, weil er glaubte, mit der Turbopropmaschine an die Volte gebunden zu sein.

Eine Erweiterung des Direktanfluges für die Piste 03 auf mehrmotorige Flugzeuge würde die Aufgabe für ortsunkundige Piloten dieser Flugzeugkategorien wesentlich erleichtern und die Sicherheit entsprechend verbessern.

URSACHE

Der Unfall ist zurückzuführen auf:

- Unzweckmässiger und nichtstabilisierter Anflug.
- Ungenügendes Flugtraining.

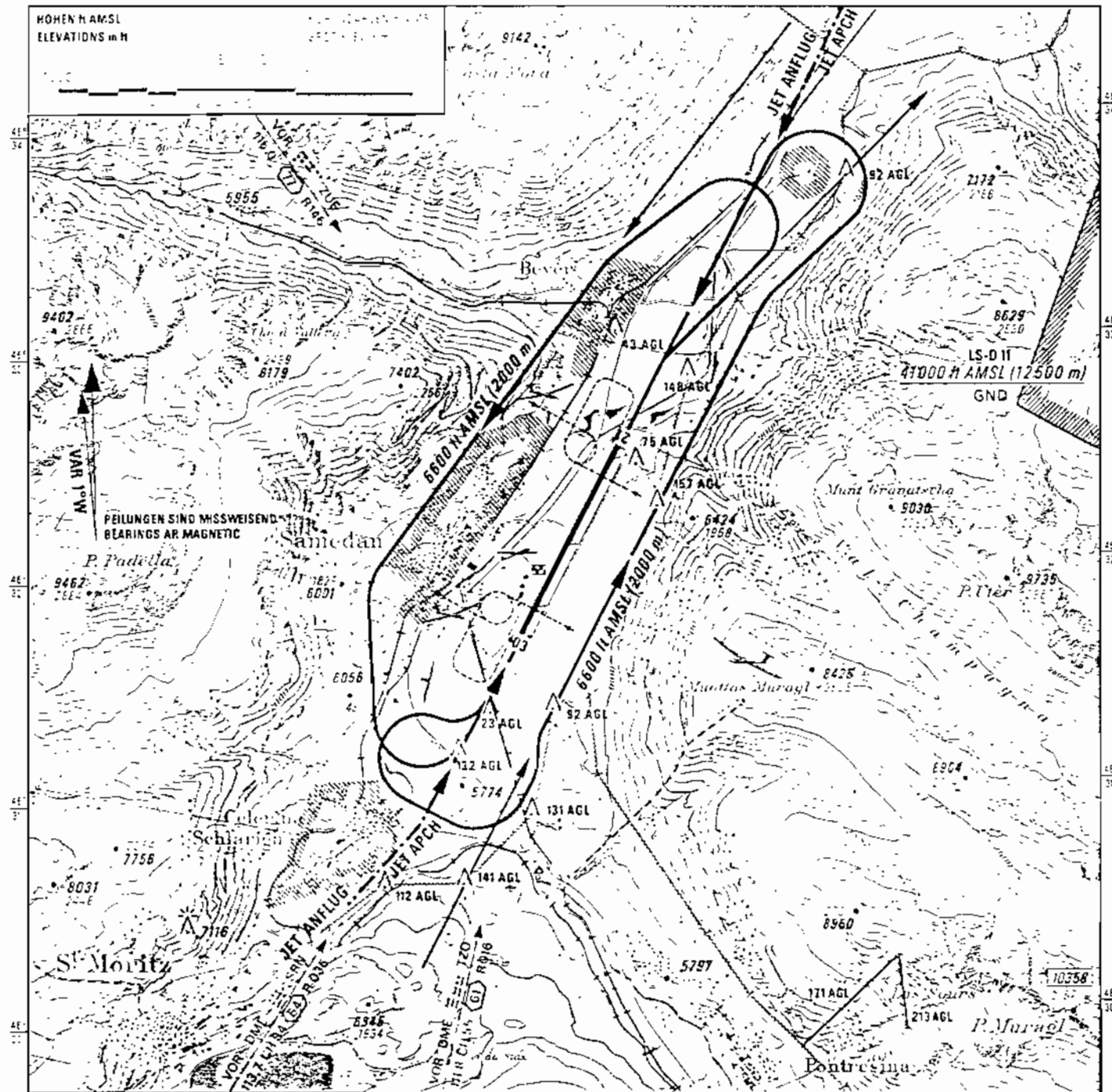
EMPFEHLUNG

Die EFUK empfiehlt die Direktanflüge in LSZS auf Anfrage zuzulassen.

An den Sitzungen vom 26. August 1992 und 28. Oktober 1992 nahmen H. Angst, J.-B. Schmid, M. Marazza, R. Henzelin und M. Soland teil. Die Kommission verabschiedet den Schlussbericht einstimmig.

Bern, 28. Oktober 1992

EIDG. FLUGUNFALL-
UNTERSUCHUNGSKOMMISSION
Der Präsident:
gez. H. Angst



BEMERKUNGEN

1. 1 OCT-15 MAY
RWY 21: Fangnetz 60 m nach Pistenanfang, darf nicht überrollt werden. THR 21 100 m versetzt.
2. Achtung auf Jets, längerer Anflug als normale Platzrunden.
3. LOI, OBST befreit.
4. Zu meidende Räume:
5. Segelflugbetrieb
122.60 MHz HX Region Alpen
≠ RAC 6-1 und LFHK Ergänzung

RMK

1. 1 OCT-15 MAY
RWY 21: Net 60 m from RWY extremity, not to be taxied over. THR 21 displaced 100 m.
2. Be alert for Jet ACFT having longer APCH than conventional AD circuits.
3. LOI, OBST LGTD
4. Areas to be avoided
5. GLD
122.60 MHz HX Region Alps
≠ RAC 6-1 and ONAV complement

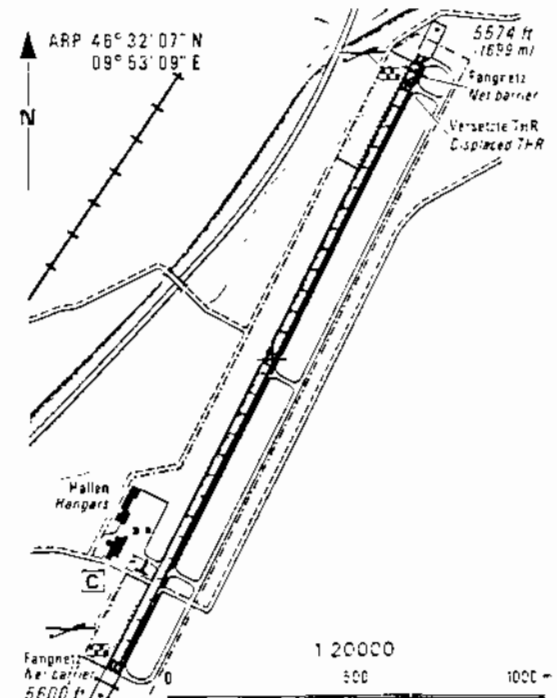
Siehe AIP RAC 6, Gebirgsflug/ See AIP RAC 6, Mountain Flying

EINRICHTUNGEN

TWR-RDO 118.85 MHz Samedan Tower, Turm HX En Ge
 S1, PF, TF, CUST O R

FACILITIES

RWY MAG	AVBL LEN m	AVBL LEN LDG	AVBL LEN TKOF	Belag SFC	Tragfähigkeit STRENGTH
031		1800	1700		M.W 15
211	1800 x 40	1700	1800	ASPH	M.LW 17.2 M.W 21.4



R. Wolf, drawing after the original, completely revised

A. Bump, drawing for Landingschichtkarte CH 3084 Walkers. Alle Rechte vorbehalten

SAMEDAN, SWITZERLAND

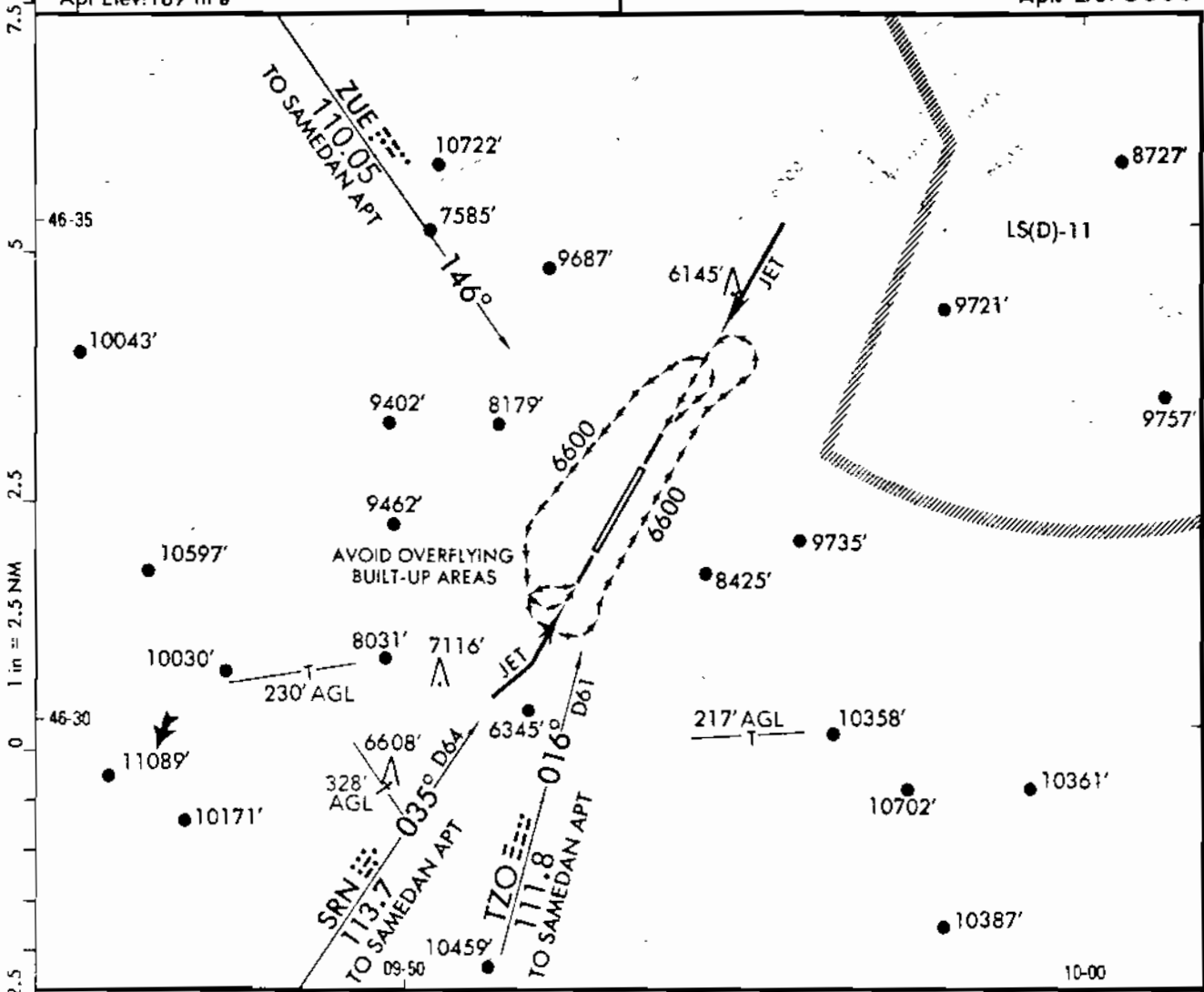
SAMEDAN VICINITY CHART

*SAMEDAN Tower 118.85

Alt Set: hPa
Apt Elev: 189 hPa

Beilage 1

Apt. Elev 5600'



No instrument approach procedure established for this airport.