



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeuges Musketeer Sport III HB-ENO

vom 10. April 1969

auf dem Flugplatz Colombier/NE

Zirkularbeschluss

DIE EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall des Flugzeuges Musketeer Sport III HB-ENO

vom 10. April 1969

auf dem Flugplatz Colombier/NE

nach Kenntnisnahme vom Ergebnis des Zwischenverfahrens gemäss Art. 19.2 der Verordnung über die Flugunfalluntersuchungen vom 1. April 1960

und im Einvernehmen mit dem Büro für Flugunfalluntersuchungen im summarischen Verfahren gemäss Art. 27 ff. der oben zitierten Verordnung

b e s c h l i e s s t :

Der Untersuchungsbericht vom 22. Oktober 1969, der Kommission übermittelt am 3. November 1969, wird genehmigt.

Zirkulation, 24.12.1969/15.1.1970

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

über den Unfall
des Flugzeuges Musketeer Sport III HB-ENO
Flugplatz Colombier
vom 10. April 1969

0. ZUSAMMENFASSUNG

Nach einem privaten Trainingsflug führte das Flugzeug bei der Landung in Colombier einige Sprünge aus, wobei das Bugrad brach.

Die Insassen blieben unverletzt.

Der Unfall ist auf ungenügende Landetechnik zurückzuführen.

1. UNTERSUCHUNG

Der Unfall ereignete sich am 10. April 1969 um 1522 Uhr (alle Zeitangaben MEZ). Erst am darauffolgenden Tag, den 11. April 1969, erhielt das Büro für Flugunfalluntersuchungen Kenntnis.

Die Untersuchung wurde durch den Unterzeichneten Untersuchungsleiter gleichentags um 1000 Uhr mit der Einvernahme des Piloten in Colombier eröffnet. Das beschädigte Flugzeug war nach dem Unfall am 10. April 1969 hangariert worden.

2. ELEMENTE

2.1. Insassen

2.1.1. Pilot: Jahrgang 1949

Inhaber des Privatpilotenausweises ausgestellt durch das Eidg. Luftamt am 7. Juni 1968, gültig bis am 8. September 1970.

Beginn der Ausbildung im FVS Kurs M-66 in Colombier vom 14. bis 25. August 1967 auf Piper L-4.

Umschulung auf Musketeer mit 33.15 Stunden und 233 Landungen.

Bis zum Unfallflug totalisierte der Pilot 43.12 Stunden und

300 Landungen wovon 9.52 Stunden und 66 Landungen auf dem Unfallmuster. Seit der Erneuerung des Führerausweises am 4. Oktober 1968 3.01 Stunden 23 Landungen und in den letzten 3 Monaten 2.06 Stunden 12 Landungen.

2.1.2. Fluggäste:

Fluggast 1: Jahrgang 1949

Führerausweis für Privatpiloten, ausgestellt durch das Eidg. Luftamt am 26. September 1968 und gültig bis am 25. September 1970.

Beginn der Ausbildung am 16. Oktober 1967 in Colombier auf Piper L-4, ungefähr 38 Stunden Flugerfahrung auf demselben Muster.

Es liegen keine Anhaltspunkte für die Annahme vor, dass der Fluggast bei der Führung des Flugzeuges mitgewirkt hätte.

Fluggast 2: Ohne fliegerische Ausweise und Erfahrung.

2.2. Flugzeug

2.2.1 Allgemeine Angaben

Eigentümer und Halter:	Club neuchâtelois d'aviation, Neuchâtel.
Muster:	Beech A 23-19 Musketeer Sport III
Hersteller:	Beech Aircraft Corp., Wichita USA
Werknummer:	MB 32
Baujahr:	1966
Motor:	Lycoming 0-320-E2G, Nr. L- 16261-27 A
Charakteristik:	4-sitziges Sportflugzeug in Metallbauweise, Tiefdecker mit festem Fahrwerk für Schule und Training.

Verkehrsbewilligung ausgestellt durch das Eidg. Luftamt am 28. Mai 1966 und gültig bis 27. April 1969, wurde zwecks Erneuerung durch eine Interimbewilligung, gültig bis 7. Mai

1969, durch das Eidg. Luftamt ersetzt.

Das Flugzeug wurde 1966 neu importiert und erlitt am 9. August 1968 bei 1107.17 Flugstunden und 6329 Landungen anlässlich eines Schulfluges einen Landeunfall. (Schlussbericht der Eidg. Flugunfalluntersuchungskommission Nr. 1960/46/457)

Am Unfalltag totalisierte das Flugzeug 1213.20 Flugstunden und 7794 Landungen.

2.2.2 Gewicht und Schwerpunktlage

Höchstzulässiges Fluggewicht 1000 kg, beim Unfallflug rund 810 kg; der Schwerpunkt befand sich innerhalb der zulässigen Grenzen.

2.2.3 Auszug aus dem Flughandbuch

Landing Speed

Normal - 35° Flaps

Approach 74 mph IAS

Contact 62 mph IAS

Obstacle - 35° Flaps

Approach 70 mph IAS

Contact 62 mph IAS

2.3. Gelände

Flugplatz Colombier, Hartbelagpiste 05.

AIP MAP 2 Neuchâtel Airfield LSGN VAL/4, 31. Januar 1969.

2.4. Wetter

Hochdruckschönwetterlage. Sicht über 10 km. Wind variabel bis 5 Knoten.

3. UNFALLHERGANG

3.1 Donnerstag, den 10. April 1969, unternahm der Pilot mit seinen Fluggästen einen privaten Trainingsflug von Colombier nach La Chaux-de-Fonds. Der Start für den Rückflug erfolgte dort um 1715 Uhr und dauerte 7 Minuten.

3.2 Zu Beginn des Endanfluges auf Piste 05 betrug die IAS noch 80 mph und wurde nach Aussage des Piloten bis Pistenanfang beibehalten. Kurz nach dem Übergang in die Horizontallage verspürte der Pilot, dass das Flugzeug die Piste berührte und dass es dann wieder 2 Meter in die Luft stieg. Obwohl der Pilot das Flugzeug mit Gas auffangen wollte, kam es zum zweiten Sprung, da der Motor nicht sofort reagierte. Obwohl der Pilot nun bewusst langsam Gas gab, sprang das Flugzeug wieder vom Boden ab. Nach jedem Sprung führte der Pilot zusätzlich eine Korrektur mit dem Höhensteuer durch. Nach dem dritten Sprung knickte das Bugrad ein, und das Flugzeug kam nach 60 Meter auf der Piste zum Stillstand.

4. SCHÄDEN

4.1 Der Pilot und seine Passagiere blieben unverletzt.

4.2 Das Flugzeug wurde gleich nach dem Unfall hangariert. Die nachträgliche Inspektion des Bruches ergab folgendes:

Die Motorverschalung war vorn unten eingestaucht. Der Propeller wies starke Deformationen auf. Das Bugfahrwerk war nach hinten eingeknickt und die untere Partie des Motorträgers gebrochen. Die Landeklappen auf Stellung 2 (25°) ausgefahren; die Trimmung neutral.

Der unter der Motorhaube angebrachte Benzinablass an der Filterglocke konnte noch betätigt werden; der Ausfluss war quantitativ normal.

4.3 An der Piste entstand kein Schaden.

5. DISKUSSION

5.1. Der Pilot war im Besitze eines gültigen Führerausweises. Die Untersuchung ergab keine Anhaltspunkte, wonach sich der Pilot beim Start zum Unfallflug nicht in guter Verfassung befunden hätte.

5.2. Das Flugzeug war ordentlich zugelassen und gewartet. Es gab keine Anhaltspunkte dafür, dass der Unfall auf einen technischen Mangel zurückgeführt werden konnte.

5.3. Der Pilot wählte für seinen Anflug zur Landung eine gegenüber den Angaben im Flughandbuch etwas höhere Anfluggeschwindigkeit, die jedoch aus Gründen der Sicherheit durchaus vertretbar gewesen wäre. Nach Zeugenaussagen fand die erste Bodenberührung ungefähr 100 Meter nach Pistenanfang statt, und es folgten drei Sprünge, welche immer höher wurden. Es darf angenommen werden, dass das Ansetzen zur Landung und demzufolge die Reduktion der Anfluggeschwindigkeit etwas spät erfolgte. Das Überraschungsmoment der ersten Bodenberührung und das nachfolgende Hochsteigen des Flugzeuges mag den Piloten veranlasst haben, die Bewegungen des Flugzeuges mit dem Höhensteuer zu stoppen und sinngemäss der Fluglage eine Korrektur anzubringen, die jedoch zu brüsk und jeweils zu spät ausgeführt wurde.

6. SCHLUSS

Der Unfall ist auf ungenügende Landetechnik zurückzuführen.

Bern, den 22. Oktober 1969

Der Untersuchungsleiter