



# Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

## über den Unfall

des Flugzeuges Cessna 140 HB-CAG

vom 19. September 1970

auf dem Flugplatz Samedan

**Zirkularbeschluss**

DIE EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall des Flugzeuges Cessna 140 HB-CAG

vom 19. September 1970

auf dem Flugplatz Samedan

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 30. September 1970, der Kommission übermittelt am 2. Oktober 1970, wird genehmigt.

Zirkulation, 7.12.70/27.1.71

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 Cessna 140 HB-CAG

vom 19. September 1970

auf dem Flugplatz Samedan

1. UNTERSUCHUNG

Die Voruntersuchung wurde am 19. September 1970 durch den Unterzeichneten auf dem Flugplatz Samedan eröffnet.

2. ELEMENTE

21. Insassen:

211. Pilot: Jahrgang 1931

Führerausweis für Privatpiloten vom 25. Mai 1966, gültig bis 4. Februar 1972.

Flugerfahrung: 113 Stunden mit 506 Landungen, davon 6 Stunden mit 31 Landungen in den letzten 3 Monaten.

Flugerfahrung auf dem Unfallmuster: 2:43 Stunden mit 23 Landungen, davon alle in den letzten 3 Monaten.

Die Grundschulung absolvierte der Pilot auf dem Muster Piper L4. Samedan hatte der Pilot bereits einmal im November 1969 angefliegen.

212. Passagier: Jahrgang 1940

Keine fliegerischen Ausweise und keine fliegerische Erfahrung.

22. Flugzeug HB-CAG :

Eigentümer und Halter: privat

Muster: Cessna 140

Verkehrsbewilligung vom 27. Juni 1968, gültig bis 31. März 1971.

Charakteristik: Zweisitziger Schulterdecker

mit Heckradfahrwerk

Gelände:

Flugplatz Samedan, 1710  
m/M, erste Hälfte Piste 21.

Der Flugplatz Samedan weist eine Hartbelagpiste von 1800 m Länge und 40 m Breite auf.

### 23. Wetter:

Leichter Wind aus wechselnder Richtung, vorwiegend WNW - N; zur Zeit des Unfalles 030°/02 kts, Sicht über 20 km, wolkenlos.

### 3. FLUGABLAUF UND UNFALL

31. Am 19. September 1970 startete der Pilot mit einem Passagier im Flugzeug HB-CAG um 1119 Uhr Lokalzeit in Wangenlachen zu einem privaten Flug nach Samedan. Die Flugroute führte über Sihlsee - Mythen - Klausenpass - Tödi - Reichenau - Lenzerheide - Julierpass - Maloja - Diavolezza zum Flugplatz Samedan.

32. Über dem Flugplatz stellte der Pilot fest, dass trotz leichtem Wind aus NO Piste 21 in Betrieb war. Im Endanflug wurde vom Turm durch grünes Licht die Landebewilligung erteilt. Nach Aussage des Piloten war die Geschwindigkeit über Grund erheblich. Da das Flugzeug die Piste vorerst nur mit dem Hauptfahrwerk berührte und wieder abhob, startete der Pilot durch. Nach einem zweiten Anflug gab der Pilot, wiederum wegen zu hoher Fahrt, bereits vor dem Berühren der Piste Gas und begab sich zum dritten Mal auf die Volte.

33. Als sich das Flugzeug zum dritten Mal im Endanflug befand, stellte der Pilot anhand des Windsackes fest, dass immer noch leichter Rückenwind herrschte. Das Flugzeug setzte nach Angabe des Piloten in Dreipunktlage auf, brach aber bald nach links aus. Der Pilot will sofort mit Seitensteuer nach rechts eine Korrektur eingeleitet haben, die aber wirkungslos blieb. Das Heck des Flugzeuges hob sich, der Propeller schlug in die Piste und das Flugzeug schlitterte 40 m weit zum linken Pistenrand, wo es sich überschlug.

#### 4. SCHÄDEN

41. Die Insassen des Flugzeuges blieben unverletzt.
42. Das Flugzeug wurde beschädigt (ca. 40 Wertprozent).
43. Der Hartbelag der Piste wurde durch Propellerschläge leicht beschädigt.

#### 5. NACHTRÄGLICHE FESTSTELLUNGEN

51. Auf der Piste konnten vom Aufsetzpunkt des Flugzeuges bis an den Pistenrand deutliche Bremsspuren des Hauptfahrwerkes festgestellt werden. Erst einige Meter nach Beginn dieser Bremsspuren befanden sich die Einschlagmarken des Propellers.
52. Die durch den Untersuchungsleiter durchgeführte Bremsprobe ergab, dass die Bremsen des Flugzeuges ausgezeichnet funktionierten. Allerdings war der Bremspedalweg klein.

#### 6. DISKUSSION

61. Der Pilot verfügte über ein geringes Training im Allgemeinen und über sehr kleine Erfahrung mit dem Flugzeug Cessna 140. Dieses Muster ist seiner Ausbrechtendenzen wegen bekannt. Da der Pilot, wie aus seinem Flugbuch hervorgeht, in den letzten Jahren vorwiegend Bugradflugzeuge geflogen ist, wäre eine gründliche Einweisung in das Muster Cessna 140 am Platz gewesen.
62. Die Tatsache, dass trotz zeitweisem Rückenwind Piste 21 in Betrieb blieb, ist nicht zu beanstanden. Erfahrungsgemäss setzt um die Mittagszeit der Malojawind ein. Bevor dies am Unfalltag der Fall war, herrschten leichte Winde aus verschiedenen Richtungen. Die Inbetriebnahme der Piste 21 war somit zweckmässig, umso mehr als sie dann beim stärker werdenden Malojawind ohnehin in Betrieb bleiben musste; zudem ist die Piste 1800 m lang. Auch bei leichtem Rückenwind sollte für ein Leichtflugzeug die Landung keine besonderen Probleme bieten.

63. Der Pilot liess sich durch die höhere Anfluggeschwindigkeit (TAS) und durch die unfreiwillige Radlandung nach dem ersten Anflug zu sehr beeindruckt. Offensichtlich hat er das Ausbrechen nach links zu stark korrigiert, wobei er, vielleicht unabsichtlich, gleichzeitig mit dem Seitensteuer die Bremsen betätigte. Auf alle Fälle weisen die Spuren auf starkes Bremsen hin, das zur Folge hatte, dass sich das Heck hob, der Propeller in die Piste schlug und sich das Flugzeug schliesslich überschlug.

#### 7. SCHLUSS

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass der Pilot das Ausbrechen des Flugzeuges nach der Landung unzweckmässig korrigierte.

Bern, den 30. September 1970

DER UNTERSUCHUNGSLEITER