



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeuges Cessna 150 HB-CUA

vom 25. Juli 1973

beim Flugfeld Wangen-Lachen

Die Voruntersuchung wurde mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 10. September 1973 an den Kommissionspräsidenten am 25. September 1973 abgeschlossen.

FLUGVERLAUF

Am Mittwoch, 25. Juli 1973, startete der Flugschüler auf dem Flugfeld Wangen-Lachen um 19.35 Uhr MEZ unter der Aufsicht eines Fluglehrers mit der Cessna 150 HB-CUA zu einem Flug mit dem Zweck, Landungen aus 600 m/G ohne Motorhilfe zu üben.

Bereits am Vortag hatte der Flugschüler mit dem Fluglehrer am Doppelsteuer und solo auf dem Flugfeld Speck-Fehraltorf Ziellandeübungsflüge durchgeführt, die zur Zufriedenheit ausgefallen waren. Weil am 25. Juli 1973 das Flugfeld Speck-Fehraltorf gesperrt war, flogen die beiden vom Flughafen Zürich nach Lachen, nachdem der Fluglehrer sich vorher telefonisch nach den dortigen Wetterverhältnissen erkundigt hatte. Er erhielt die Mitteilung, dass für Schulungsflüge trotz leichtem zeitweiligem Regen das Wetter in Ordnung sei.

Der Flugschüler hatte schon früher Landungen am Doppelsteuer auf dem Flugfeld Wangen-Lachen geübt. Die Platzverhältnisse und Volten waren ihm bekannt. Auf die relativ kurze Piste wurde er wiederholt vom Fluglehrer aufmerksam gemacht.

Nach einer Funkkontrolle erfolgte um 19.15 Uhr unter Aufsicht des Fluglehrers der Start zu Soloflügen mit touch and go. Der Fluglehrer befand sich bei der 150-m-Marke am linken Pistenrand, ausgerüstet mit einem tragbaren Funkgerät.

Nach der ersten Landung erteilte der Fluglehrer die Weisung, wenn er zu kurz komme, solle er mit Gasgeben korrigieren und normal landen. Falls der Anflug schlecht oder zu lang gerate oder Hindernisse auf der Piste seien, habe der Flugschüler in jedem Fall durchzustarten. Der Flugschüler quittierte den Erhalt dieser Anweisung. Bei der dritten Volte hatte der Flugschüler im Anflug etwas zu weit ausgeholt. Der Fluglehrer gab ihm daher die Weisung, nochmals einen touch and go auszuführen und sich anschliessend auf 3500 ft zu melden. Der Flugschüler quittierte und fuhr im Short-Final die Flaps auf ca. 20° aus. Die Sicht war durch Regen leicht beeinträchtigt, wurde jedoch vom Schüler auf Anfrage des Lehrers als

ausreichend beurteilt. Das Flugzeug setzte kurz nach der 150-m-Marke flach mit relativ grosser Geschwindigkeit auf und hob wieder ab, ohne dass vom Schüler Gas gegeben wurde. Der Fluglehrer befahl auf das hin: "Gas geben", worauf der Schüler die Motorleistung erhöhte, dann aber das Flugzeug wieder auf die Piste drückte, bremste und nach links abdrehte. Die HB-CUA verliess nach der Einmündung des Rollweges die Piste und Überschlug sich etwa 30 m vom Pistenende entfernt und ca. 12 m vom linken Pistenrand am Seeufer derart, dass das Flugzeug in Rückenlage in den See fiel, wobei sich der Propeller am Ufer verfang.

SCHÄDEN

Der Pilot wurde nicht verletzt. Das Flugzeug wurde schwer beschädigt. Unbedeutender Drittschaden.

BEFUNDE

Der Flugschüler, geb. 1943, war Inhaber eines gültigen Lernausweises. Seine Flugerfahrung betrug insgesamt 16h 17', alle geflogen auf dem Unfallmuster in den letzten 90 Tagen. Es gibt keine Anhaltspunkte dafür, dass der Flugschüler beim Unfall in seiner Gesundheit beeinträchtigt gewesen wäre. In den Akten des Eidg. Luftamtes sind keine Vorkommnisse verzeichnet.

Das Flugzeug war lufttüchtig und zum Verkehr zugelassen. Es bestehen keine Anhaltspunkte für irgendwelche vorbestandene Mängel am Flugzeug. Die Pistenlänge auf dem Flugfeld Wangen-Lachen beträgt 500 m.

Im Unfallgebiet herrschten zur Unfallzeit am Boden schwache Winde um 5 kt.

Die Sicht betrug 5 bis 10 km. Zeitweise aussetzender, zum Teil mässiger bis starker Regen. Die Sicht war derart, dass die vorgesehenen Flüge knapp möglich waren.

BEURTEILUNG

Der Flugschüler entschloss sich ohne ersichtlichen Grund, in Abänderung des Auftrages, zu einer Full-Stop-Landung.

Weil die Landung zu lang geriet, erhielt er vom Fluglehrer die Weisung, Gas zu geben, die er auch befolgte, um dann sofort wieder auf seinen ursprünglichen Entschluss, zu einer Full-Stop-Landung zurückzukommen.

Die Weisung des Fluglehrers, Gas zu geben, hat den Flugschüler offensichtlich verwirrt. Der Fluglehrer hat den Durchstartbefehl nicht genauer präzisiert, weil er vom erteilten Auftrag des touch and go ausging, und weil die verbleibende Pistenlänge für den Durchstart ohne weiteres ausgereicht hätte.

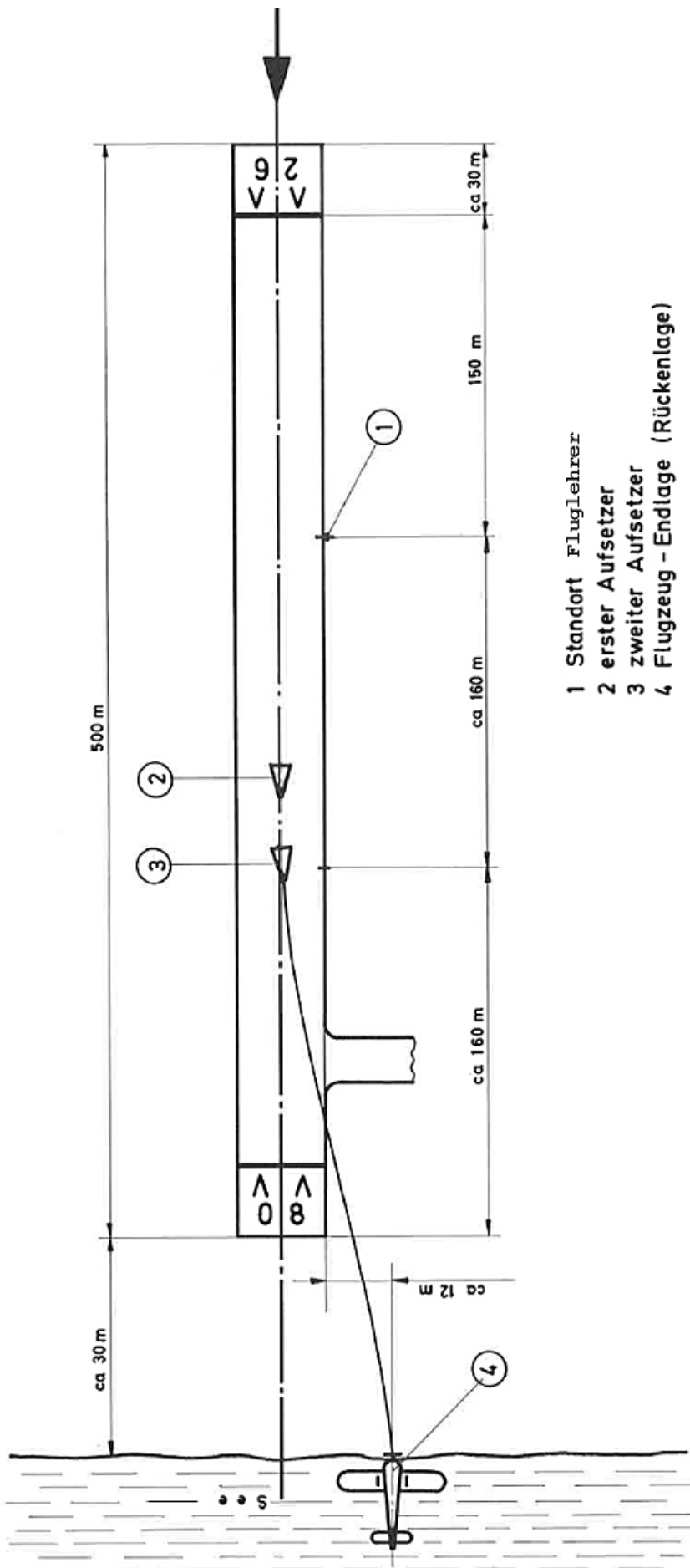
WAHRSCHEINLICHE UNFALLURSACHE

Der Unfall ist zurückzuführen auf:

- Nicht konsequentes Befolgen des Auftrages des Fluglehrers.
- Die nicht ganz eindeutige Weisung des Fluglehrers während der Landephase hat zum Verlust der Übersicht des Flugschülers beigetragen.

Zürich, den 23. November 1973

Flugunfall HB-CUA
 vom 25.7.73 auf dem
 Flugfeld Wangen-Lachen
 Flugschüler



- 1 Standort Fluglehrer
- 2 erster Aufsetzer
- 3 zweiter Aufsetzer
- 4 Flugzeug - Endlage (Rückentlage)