



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeuges Gardan-Horizon F-BLPR

vom 9. März 1974

bei Zuoz/GR

(Summarisches Verfahren)

EIDG. BÜRO FÜR
FLUGUNFALLUNTERSUCHUNGEN

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

LUFTFAHRZEUG Gardan GY 80/160, F-BLPR
HALTER) Societe des Carrieres d'Helfaut,
Helfaut (Pas-de-Calais), France
EIGENTÜMER " "

PILOT Jahrgang 1927, französischer
Staatsbürger
AUSWEIS Führerausweis für Privatpiloten
FLUGSTUNDEN

INSGESAMT ca. 1100	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE 47
MIT DEM UNFALLMUSTER 550	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE 47

ORT Zuoz/GR
KOORDINATEN 46° 36 ' N 09° 58' E **HÖHE ü/M** 1735 m
DATUM UND ZEIT Samstag, 9. März 1974, 1546 Uhr MEZ

BETRIEBSART Privat
FLUGPHASE Landung - Anflug
UNFALLART Überschlag

PERSONENSCHADEN

	BESATZUNG	FLUGGÄSTE	DRITTPERSONEN
TÖDLICH VERLETZT			
VERLETZT	1		
NICHT VERLETZT		2	

SACHSCHADEN AM LUFTFAHRZEUG

schwer beschädigt
(Rumpf, Fahrwerk,
Propeller, ev. Triebwerk)

SACHSCHADEN DRITTER

leichte Schäden am Boden

FLUGVERLAUF

Der Pilot startete am 9. März 1974, um 1219 Uhr GMT, mit dem Flugzeug Gardan-Horizon, F-BLPR in Lille/F zu einem VFR-Flug nach Samedan. Als Passagierin war er von seiner Braut begleitet. Nachdem er Davos passiert hatte, nahm er mit dem Kontrollturm von Samedan Funkkontakt auf und erhielt die Bewilligung zu einem Direktanflug auf die Piste 21. Der Pilot machte seinen Sinkflug im Engadin talaufwärts und hatte dabei die Sonne im Gesicht. Der im Tal vorhandene Dunst beeinträchtigte die Sicht. Plötzlich sah der Pilot einen asphaltierten Streifen, der vom Schnee geräumt war, und hielt diesen für die Landepiste von Samedan. Er setzte seinen Anflug fort und meldete am Funk "short final". Der Verkehrskontrollleur, der das Flugzeug nicht sah, antwortete ihm "You may land at your own discretion". Ungefähr 100 Meter vor der Pistenschwelle sah der Pilot plötzlich Holzgestelle, dort wo er die Piste sah, und entschied sich zum Durchstarten. Um diesen Hindernissen auszuweichen, hielt er etwas nach links. Das Fahrgestell berührte dabei die 1.10 Meter hohe Schneemauer, worauf sich das Flugzeug überschlug. Der Unfall ereignete sich um 1546 Uhr GMT. Die Insassen konnten das Flugzeug aus eigener Kraft verlassen.

BEFUNDE

1. Der Pilot war Träger eines gültigen Führerausweises für Privatpiloten. Die Untersuchung hat keinerlei Anhaltspunkte ergeben, dass der Pilot beim Unfall gesundheitlich beeinträchtigt gewesen wäre. Die Blutprobe ergab ein negatives Resultat (null Gewichtspromille).

Der Pilot war bisher noch nie in Samedan gelandet.

2. Das Lufttüchtigkeitszeugnis und die Verkehrsbewilligung des Flugzeuges waren gültig.

Die Untersuchung hat keine technischen Mängel am Flugzeug ergeben.

Gewicht und Schwerpunkt lagen innerhalb der zulässigen Grenzen.

3. Nach dem Bericht der Meteorologischen Zentralanstalt herrschten am Unfallort zur Unfallzeit folgende

Wetterverhältnisse: Schön, 1/8 Sc auf ca. 4.000 m/M, Sicht 30 km, schwacher Wind, vorwiegend aus SW mit 2-3 Knoten, Temperatur -2 °C, Taupunkt -12 °C, QNH 1016 MB.

Die Sonne hatte ein Azimut von 247° und eine Höhe von 14°.

4. Der Flughafen Samedan (46° 32' N 09° 53' E) liegt in einem Gebirgstal, dessen Achse in NE - SW - Richtung verläuft. Die Hartbelagpiste misst 1800 x 40 Meter. Das QFU ist 033-213 und die Höhe über Meer beträgt 1707 Meter.

Die rechteckige Plattform, auf welcher sich der Unfall ereignete, misst 200 x 14 Meter und besitzt ungefähr die gleiche Richtung (066-246° missweisend) wie die Landepiste von Samedan. Sie befindet sich 10 Kilometer NE des Bestimmungsflughafens.

BEURTEILUNG

Obwohl der Bericht der Meteorologischen Zentralanstalt von einer Sicht von 30 Kilometern spricht, lag im Engadin Dunst. Der Anflug auf den Flughafen Samedan erfolgte gegen die Sonne, und der Dunst verminderte die Sicht. Der Pilot kannte die Gegend nicht und war auch noch nie in Samedan gelandet. Als er den schneefreien Asphaltstreifen erblickte, nahm er an, es handle sich um den Flughafen und kontrollierte nicht näher, ob dies auch richtig war. Infolge der Blendung durch die Sonne und die durch den Dunst hervorgerufene Sichtbehinderung sah er die Hindernisse, die sich auf dem asphaltierten Streifen befanden, zu spät. Während des Ausweich- und Durchstartmanövers streifte das Flugzeug mit dem Fahrwerk die 1.10 m hohe Schneemauer, was dann die Capotage bewirkte.

UNFALLURSACHE

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass der Pilot, der sich dem Zielflughafen in ungünstigen Wetterverhältnissen, hervorgerufen durch Dunst und Sonnenblendung, näherte, einen falschen Platz als Landepiste annahm.

Glattbrugg, den 23. April 1974

Der Untersuchungsleiter