



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeuges Cessna F 150 J HB-CTV

vom 22. April 1972

auf dem Flugfeld Birrfeld

Die Untersuchung wurde mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 2. September 1974 an den Kommissionspräsidenten abgeschlossen am 1. Oktober 1974.

FLUGVERLAUF

Am Samstag, den 22. April 1972, startete der Pilot auf dem Flugplatz Birrfeld um 1040 Uhr MEZ auf dem Flugzeug Cessna F 150 J HB-CTV, allein an Bord, zu einem Schulungsflug unter Aufsicht eines Fluglehrers. Unmittelbar vorher hatte der Schüler mit seinem Fluglehrer 4 Platzrunden am Doppelsteuer sowie den ersten Alleinflug ohne Beanstandung ausgeführt.

Nach einer kurzen Besprechung mit dem Fluglehrer rollte der Flugschüler vom Hartbelag über die Graspiste zum Startplatz, wobei nach seiner Auffassung das Flugzeug Rollschwierigkeiten hatte, was er auf die holprige und nasse Wiese zurückführte. Nach dem Startzeichen des Fluglehrers gab der Schüler Vollgas. Weil er den Eindruck hatte, dass die HB-CTV zu wenig Geschwindigkeit aufgeholt hatte, entschloss er sich zum Startabbruch, nahm das Gas zurück und betätigte, nach seinen Angaben, mit beiden Füßen die Bremsen. Das Flugzeug wich links leicht von der Piste ab, überquerte einen rund 30 m nach Pistenende quer verlaufenden Feldweg und geriet anschliessend in weichen Ackerboden. Nach ca. 40 m blieb das Bugrad in der lockeren Erde stecken, worauf sich die HB-CTV überschlug.

SCHÄDEN

Der Pilot blieb unverletzt, das Flugzeug wurde schwer beschädigt. Unbedeutender Flurschaden.

BEFUNDE

Der Pilot, geboren 1948, war Inhaber eines gültigen Lernausweises vom 16. September 1971. Seine Flugerfahrung betrug insgesamt 10:20 Std., alle auf dem Unfallmuster. Während der letzten 90 Tage flog er 1:55 Std.

Nichts deutete darauf hin, dass der Pilot beim Unfall in

seiner Gesundheit beeinträchtigt gewesen war.

In den Akten des Eidg. Luftamtes sind keine Vorfälle verzeichnet.

Das Flugzeug war lufttüchtig und zum Verkehr zugelassen.

Die Untersuchung lieferte keinen Anhaltspunkt für irgendwelche vorbestandene Mängel am Flugzeug. Die Kontrolle des Motors nach dem Unfall ergab, dass er einwandfrei funktionierte. Auch die Überprüfung des Bremssystems ergab keinerlei Mängel.

Gewicht und Schwerpunkt befanden sich innerhalb der vorgeschriebenen Grenzen.

Am Unfalltag lag die Schweiz im Einflussbereich eines Mittelmeertiefs. Die Bewölkung betrug 7/8 - 8/8 Sc mit Basis 600/1000 m/G. Der Wind war in Bodennähe variabel, 0,2 - 0,7 kt. Die Horizontalsicht betrug 6-10 km. Lufttemperatur + 10°C, relative Luftfeuchtigkeit in Bodennähe: 70 %.

Die Rasenpiste war nass und teilweise etwas aufgeweicht.

Der Flugschüler will etwa in Pistenmitte festgestellt haben, dass die HB-CTV zu wenig Geschwindigkeit aufgeholt hatte.

Die Instrumentenablesung habe eine Geschwindigkeit von 40 km/h und eine Drehzahl von knapp über 2000 ergeben. Er habe sich deshalb zum Startabbruch entschlossen, das Gas zurückgenommen und mit beiden Füßen die Bremsen betätigt. Dem gegenüber schätzte der Fluglehrer die Beschleunigung des Flugzeuges als normal.

Im Rasen waren nach Startabbruch bis zur Flugplatzbegrenzung keine Bremsspuren feststellbar.

BEURTEILUNG

Der Entscheid des Flugschülers, den Start abubrechen, als er auf der halben Pistenlänge feststellte, dass sein Flugzeug eine zu geringe Geschwindigkeit erreicht hatte, war richtig.

Für die ungenügende Beschleunigung des Flugzeuges sind folgende Gründe denkbar:

- Die Vergaser-Vorwärmung war eingeschaltet;
- es trat ein momentaner Leistungsabfall des Motors aus nicht

mehr feststellbaren Gründen ein;

- der Flugschüler betätigte unabsichtlich die Bremspedale;
- die Motorleistung wurde bei Startbeginn nicht auf Vollgas gesetzt;
- der Flugschüler unterlag bezüglich Beschleunigung und Geschwindigkeit einer Täuschung.

Die nach Startabbruch noch vorhandene Ausrollstrecke hätte mit grosser Wahrscheinlichkeit ausgereicht, um das Flugzeug innerhalb des Flugplatzgeländes zum Stehen zu bringen. Das Bugfahrwerk erlaubt ein wirkungsvolles Bremsen. Auch in Berücksichtigung der nassen Graspiste muss daher angenommen werden, dass der Flugschüler offenbar wegen seiner geringen Flugerfahrung nicht richtig reagierte.

WAHRSCHEINLICHE URSACHEN

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass das Flugzeug nach einem Startabbruch über das Flugplatzgelände hinausgeriet und sich überschlug, weil

- der Startabbruch möglicherweise zu spät erfolgte
- der Flugschüler es unterliess, sofort und wirksam zu bremsen.

Bern, den 5. Dezember 1974