



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeuges Cessna F 150 K HB-CVO

vom 22. Juli 1975

beim Flugfeld Speck-Fehraltorf

Die Voruntersuchung wurde mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 30. Oktober 1975 an den Kommissionspräsidenten am 10. November 1975 abgeschlossen.

FLUGVERLAUF

Am Dienstag, den 22. Juli 1975, startete die Cessna F 150 K, HB-CVO, um 1755 Uhr MEZ auf dem Flughafen Zürich zu einem Flug nach Speck-Fehraltorf, wo der Fluglehrer aspirant mit der Flugschülerin Landetraining durchführen wollte.

Auf der Schulvolte der Piste 31 von Speck-Fehraltorf wurde die Landung vorbereitet und die Landeklappen stufenweise auf 30° gesetzt.

Der Endanflug geriet etwas hoch, so dass der Fluglehrer die Schülerin anwies, Full Flaps zu setzen und das Gas wegzunehmen. Das Abflachen für die Landung erfolgte etwas zu früh und zu abrupt, so dass das Ausschweben auf rund 5 m/G erfolgte. Die akustische Abreisswarnung sprach an und der Fluglehrer griff ein, indem er leicht Gas gab und den Druck auf das Steuerrad etwas reduzierte.

Die Flugschülerin überliess von diesem Moment an das Flugzeug ganz dem Fluglehrer, d.h. sie liess Steuerrad und Gashebel los. Das Flugzeug sackte durch, schlug in stark angestelltem Zustand 150 - 200 m nach dem Pistenanfang auf und brach nach links aus.

Der Fluglehrer entschloss sich zum Durchstart, gab Vollgas und versuchte, die HB-CVO gegen die Pistenachse zurückzusteuern. Das Flugzeug bewegte sich aber weiterhin in stark angestelltem Zustand (Bugrad immer in der Luft) mit voll ausgefahrenen Landeklappen rund 40° links der Pistenachse in Richtung einer Kiesgrube. Das Hauptfahrwerk berührte dabei ab und zu den Boden.

In einem rund 3 m tiefen Graben der Kiesgrubenzufahrt kam das Flugzeug in Bauchlage, aber 180° abgedreht, zum Stillstand.

Der Unfall ereignete sich bei Tageslicht um 1803 Uhr MEZ.

SCHÄDEN

Beide Insassen blieben unverletzt, das Flugzeug wurde zerstört. Es entstand kein Drittschaden.

BEFUNDE

- Der Fluglehrer aspirant, Jahrgang 1942, war Inhaber eines gültigen Ausweises für Berufspiloten mit Erweiterungen für beschränkte Radiotelefonie, Nacht- und Kunstflug sowie eines provisorischen Motorfluglehrerausweises.
Seine Flugerfahrung betrug insgesamt 684:07 h, wovon rund 130 h auf dem Unfallmuster. Während der letzten 90 Tage flog er 125:28 h, davon 59:51 h auf dem Unfallmuster.
- Die Flugschülerin, Jahrgang 1948, war im Besitz einer gültigen Übungserlaubnis. Ihr Privatpilotenausweis war wegen eines Trainingsunterbruchs vom 2.11.1971 bis zum 19.7.1975 verfallen. Ihre gesamte Flugerfahrung betrug 58:45 h, wovon 30:54 h auf dem Unfallmuster. In den letzten 90 Tagen flog sie 1:11 h mit 6 Landungen, alle auf dem Unfallmuster und mit dem gleichen Fluglehrer.
- Während der Untersuchung wurden keine für das Unfallgeschehen relevanten gesundheitlichen Störungen von Fluglehrer und Schülerin bekannt.
- In den Akten des Eidg. Luftamtes sind keinerlei Vorkommnisse von Fluglehrer und Flugschülerin verzeichnet.
- Das Flugzeug war lufttüchtig und zum Verkehr zugelassen. Die Untersuchung ergab keine Anhaltspunkte für irgendwelche vorbestandene Mängel am Flugzeug. Gewicht und Schwerpunkt befanden sich innerhalb der zulässigen Grenzen.
- Das Flugzeug war vom Durchstart bis zum Unfall stark angestellt und die Landeklappen voll ausgefahren.
- Wetter im Unfallraum gemäss Angaben der MZA:
Bewölkung: Max 2/8 Sc und Ac auf etwa 1800 m/M
Sicht: 30 - 40 km
Wind: West / 5 - 10 kt
Sonnenstand: Azimut 279° / Elevation 19°

BEURTEILUNG

- Der das Unfallgeschehen auslösende Schülerfehler ist eine häufig festzustellende Überkorrektur eines früheren Fehlers (zu spätes Abflachen) und durfte den Fluglehrer deshalb keinesfalls überraschen. Auch das Loslassen der Steuer nach der misslungenen Landung durch die Flugschülerin ist als bekannte Anfängerreaktion zu werten.
- Das Eingreifen des Fluglehrers nach dem zu hohen Ausschweben erfolgte zu wenig konsequent, so dass das Flugzeug aus rund 5 m/G durchsackte.

Da der Fluglehreraspirant sich zur Landung entschlossen hatte, hätte er nach dem harten Aufsetzen die Motorleistung auf Leerlauf reduzieren und das Bugrad absetzen müssen. Damit wäre die Bugradsteuerung wirksam und so das Ausbrechen nach der Landung korrigierbar geworden.

- Ein Durchstart in stark angestelltem Zustand und mit voll ausgefahrenen Landeklappen konnte nicht gelingen, weil so das leistungsschwache Flugzeug nicht Geschwindigkeit aufholte.
- Inwiefern die untergehende Sonne den Fluglehreraspirant während des Durchstarts irritierte - das Flugzeug bewegte sich ziemlich genau in ihrer Richtung - muss offen bleiben. Auf alle Fälle wurde eine solche Störung dem Piloten nicht bewusst.

WAHRSCHEINLICHE UNFALLURSACHE

Unkorrektes Durchstartverfahren des Fluglehrers im Anschluss an eine misslungene Landung seiner Flugschülerin.

Bern, den 19. Dezember 1975