



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeuges Cessna 150 HB-CBL

vom 2. Mai 1976

auf dem Flughafen Samedan

Die Voruntersuchung wurde mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 6. September 1976 an den Kommissionspräsidenten am 1. Oktober 1976 abgeschlossen.

FLUGVERLAUF

Am 2. Mai 1976 um 0809 Uhr MEZ startete die Pilotin zusammen mit einer Passagierin an Bord der Cessna 150, HB-CBL, auf dem Flugfeld Speck-Fehraltorf zu einem VFR-Flug nach Samedan.

Der Flug verlief über Walensee-Chur-Lenzerheide-Julier-Silvaplana problemlos. Die maximale Flughöhe von 10000 ft wurde bis über Silvaplana beibehalten. Das Wetter war schön und die Luft ruhig. Nach Aufnahme der Funkverbindung mit Samedan, erhielt die Pilotin die Landepiste 21 zugeteilt. Sie liess das Flugzeug im Direktflug auf Downwind für Piste 21 auf 6500 ft absinken. Der Check for approach wurde im Downwind durchgeführt und die Landeklappen auf 10° ausgefahren. Da sich ein anderes Flugzeug im Landeanflug befand, wurde die Pilotin aufgefordert, etwas weiter auszuholen und einen langen Endanflug zu fliegen.

Durch das schnelle Absinken, die Radiotelefonie und die Aufforderung, einen langen Endanflug zu fliegen etwas irritiert, vergass die Pilotin in der Folge, die Landeklappen ganz auszufahren. Im Short Final stellte sie fest, dass die Anfluggeschwindigkeit zu hoch war (ca. 110 mph). Gleichzeitig fiel ihr ein, dass die Landeklappen noch auf 10° standen. Die Pilotin fuhr nun bei der relativ hohen Geschwindigkeit die Landeklappen ganz aus. Ohne abgeflacht zu haben, prallte das Flugzeug auf die Piste, wobei das Bugrad zuerst den Boden berührte. Das Flugzeug wurde hochgeworfen, flog ein kurzes Stück weiter, prallte nochmals auf die Piste, wobei das Bugrad nach hinten abbrach. Hierauf machte das Flugzeug noch einen Sprung, ging auf die Nase und kam um 0912 Uhr MEZ, 782 m vom Pistenanfang und 8,70 m rechts der Pistenmitte, brennend zum Stillstand.

Die Insassen konnten das Flugzeug unverletzt verlassen.

SCHÄDEN

Das Flugzeug wurde zerstört.

BEFUNDE

- Die Pilotin war im Besitze eines gültigen Führerausweises für Privatpiloten und berechtigt, den Flug durchzuführen.
- Die allgemeine Flugerfahrung der Pilotin war bescheiden.
- Der Unfall ereignete sich bei ihrer sechsten Landung im Samedan.
- Es gibt keine Anhaltspunkte, wonach die Pilotin beim Unfall in ihrer Gesundheit beeinträchtigt war.
- Das Flugzeug war zum Verkehr zugelassen. Letzte 50-Stunden-Kontrolle am 21. April 1976 bei einer Totalflugzeit von 4533:41 Stunden. Im Unfallzeitpunkt betrug die Betriebszeit 4571:36 Stunden bei 17691 Landungen.
- Die Untersuchung ergab keine Hinweise auf vorbestandene technische Mängel am Unfallflugzeug.
- Gewicht und Schwerpunkt lagen im zulässigen Bereich.
- Wetter: Hochdrucklage, schön, 1/8 Cu in ca. 3000 m/M, Sicht 40 km, Wind aus NE 3-5 kt, Temperatur 4°C, Taupunkt -13°, QNH 1016 mb.

BEURTEILUNG

Die noch wenig erfahrene Pilotin liess sich durch geringe Abweichungen von der Norm dermassen ablenken, dass sie der korrekten Anfluggeschwindigkeit und der richtigen Landeklappenstellung nicht die erforderliche Beachtung schenkte. Sie bemerkte die falsche Landeklappenstellung erst kurz vor dem Aufsetzen. Statt durchzustarten, was in dieser Situation am zweckmässigsten gewesen wäre, wurde eine Landung mit zu hoher Geschwindigkeit erzwungen und das Flugzeug auf die Piste gedrückt, wobei das Bugrad einknickte. Dabei wurde der untere Teil des Brandspantes mit dem Benzinfilter/Wasserabscheider nach hinten gebogen und die Benzinleitung abgerissen.

Das ausfliessende Benzin entzündete sich wahrscheinlich durch Funkenbildung beim Aufschlag auf der Piste.

WAHRSCHEINLICHE UNFALLURSACHEN

- Fehlbedienung der Landeklappen im Endanflug

- Harte Landung mit zu hoher Geschwindigkeit
- Einknicken des Bugrades

Bern, den 12. November 1976