



# Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

**über den Unfall**

des Flugzeugs Piper Cub J3C HB-OAC

vom 18. Juli 1963

auf dem Flugplatz Grenchen SO

**Zirkularbeschluss**

DIE EIDGENÖSSICHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall des Flugzeugs Piper Cub J3C HB-OAC

vom 18. Juli 1963

auf dem Flugplatz Grenchen SO

nach Kenntnisnahme vom Ergebnis des Zwischenverfahrens gemäss  
Art. 19.2

und im Einvernehmen mit dem Büro für Flugunfalluntersuchungen  
im summarischen Verfahren gemäss Art. 27 ff. der Verordnung  
über die Flugunfalluntersuchungen vom 1. April 1960,

beschliesst:

Der Untersuchungsbericht vom 24. Juli 1963, der Kommission  
übermittelt am 26. Juli 1963, wird genehmigt.

Zirkulation 14./23.8.1963.

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

über den Unfall  
des Flugzeugs Piper Cub HB-OAC  
vom 18. Juli 1963  
auf dem Flugplatz Grenchen SO

## 1. UNTERSUCHUNG

Die Voruntersuchung wurde am 18. Juli 1963 eröffnet.

Die kantonalen Behörden führen keine eigene Untersuchung durch.

## 2. ELEMENTE

### 21. Insassen

211. Pilot: Jahrgang 1940

Inhaber folgender Ausweise:

- Privatpilotenausweis, ausgestellt am 12.7.1962 mit Eintragung für Schleppflug vom 8.8.1962.
- Segelfliegerausweis, ausgestellt am 10.6.1959 mit Eintragungen für Kunstflug vom 14.8.62, für Wolkenflug vom 3.10.1962, Passagierflugbewilligung vom 5.7.1962.

Flugerfahrung je etwa 75 Stunden im Motorflug und im Segelflug.

### 212. Weitere Beteiligte:

Insassen des geschleppten Segelflugzeuges HB-721:

Fluglehrer: zugleich Flugdienstleiter des Segelflugbetriebes an jenem Tage.

Flugschüler: noch ohne Lernausweis.

### 22. Luftfahrzeug

221. Motorflugzeug: HB-OAC

Eigentümer und Halter: Segelfluggruppe Grenchen, Grenchen/SO.

Muster: Piper Cub 100 PS.

Max. Gewicht: 580 kg.

Lufttüchtigkeitsausweis vom 30. März 1963, gültig bis 12. April 1964.

Schlepptüchtigkeitsausweis vom 11.10.1961.

222. Segelflugzeug: HB-721

Eigentümer und Halter: Segelfluggruppe Grenchen, Grenchen/SO.

Muster: Rhönlerche.

Max. Gewicht: 400 kg.

23. Gelände

Unfallstelle: Segelflugpiste des Flugplatzes Grenchen, Start-richtung 25.

Koordinaten: 590000/225550. 430 m/M.

24. Wetter im Unfallraum zur Unfallzeit:

Sommerwetter mit Cumulus-Bewölkung, Gewitterneigung. Sicht 15-20 km. Wind auf dem Flugplatz: Zwischen 10 und 20 Kt wechselnd, aus Norden.

### 3. FLUGABLAUF UND UNFALLHERGANG

Da der Jorand am Unfalltag früher und etwas stärker als gewöhnlich auftrat - dieser Wind wirkt sich bei Startrichtung 25 als Querwind von leicht hinten rechts aus - wollte der Flugdienstleiter und Segelfluglehrer keine Schüler mehr im Soloflug starten lassen. Dagegen beabsichtigte er, selber mit einem Flugschüler am Doppelsteuer zu einer Erkundung der Thermikverhältnisse zu starten.

Der Schleppzug wurde in gewohnter Weise auf der Segelflugpiste 25 bereitgestellt. Nachdem der Motorpilot Vollgas gegeben und anschliessend wie gewohnt das Heckrad durch Stossen am Knüppel vom Boden abgehoben hatte, zeigte das Motorflugzeug nach etwa 200 m Rollen eine Tendenz zum Ausbrechen nach links, d.h. gegen die südliche Platzgrenze. Als der Segelfluglehrer sah, dass sich diese Tendenz zu verstärken schien, klinkte er das

Segelflugzeug, das den Boden ebenfalls noch nicht verlassen hatte, aus; die Rhönlerche rollte daraufhin normal aus und kam etwa 300 m weiter zum Stillstand.

Das Motorflugzeug - dessen Pilot übrigens das Ausklinken nicht bemerkt hatte - geriet jedoch immer weiter nach links, und erst in unmittelbarer Nähe der seitlichen Platzgrenze gelang es dem Piloten, die Maschine wieder in ungefähre Startrichtung zu bringen, wobei das Flugzeug nun ziemlich stark nach rechts hing und mit dem linken Rad den Boden kurzzeitig verliess. Von einem Startabbruch wollte der Pilot absehen, da er befürchtete, in die links anstossenden bebauten Felder zu geraten, was möglicherweise zu einem Überschlag hätte führen können. Er wollte vielmehr den Start fortsetzen und die Maschine in die Luft bringen.

Kurz bevor ihm dies jedoch seiner Ansicht nach gelungen wäre, stiess die linke Flügelstrebe heftig gegen den zweiten Markierungsreiter, der rund 400 m vom Startplatz auf der Flugplatzgrenze steht. Dieser Reiter besteht aus einer ziemlich soliden zeltförmigen Blechkonstruktion, die auf 4 Eisenrohren montiert ist und sich ca. 130 cm über das Pistenniveau erhebt. Durch die Kollision wurde der Reiter ausgerissen und einige Meter weggetragen, während gleichzeitig das Flugzeug abgedreht wurde und nach etwa 25 m zum Stillstand kam.

#### 4. SCHÄDEN

41. Personenschaden ist nicht eingetreten.

42. Schäden am Luftfahrzeug:

- Linker Flügel inklusive Strebe stark beschädigt. Rechter Flügel etwas verzogen.
- Div. Plexiglasscheiben gespalten.
- Propeller (Metall) beide Blätter verbogen.
- Motor Ansaugschacht gestaucht.
- Fahrwerk beschädigt.
- Rohrrumpf verzogen.

Voraussichtliche Reparaturkosten: 8 - 10'000 Fr. Umfang ca. 40 Wertprozent.

43. Bodenschäden: Flugplatzreiter ca. 100 Fr.

Geschädigter: Flugplatz Grenchen, Grenchen/SO.

## 5. DISKUSSION

Der Jorand-Querwind ist in Grenchen eine fast alltägliche Erscheinung. Der Flugleiter, der in Grenchen beheimatet ist, erachtete ihn am Unfalltage zwar als etwas stärker als gewöhnlich, doch hatte er keine Bedenken, selber einen Schleppstart auf Doppelsitzer auszuführen. Der Motorpilot, der in Baden wohnt, war mit den örtlichen Windverhältnissen weniger vertraut, hatte aber auch schon mehr als 100 Schleppflüge in Grenchen absolviert.

Dass es zum Unfall gekommen ist, lässt sich wahrscheinlich etwa wie folgt erklären:

Das Segelflugzeug HB-721 hatte einen ca. 100 kg schweren Segelflugschüler im Vordersitz, sodass es - obwohl der Schwerpunkt im zulässigen Bereich lag - beim Rollen stark kopflastig war. Zufolge der Rückenwindkomponente (der Wind kam aus ungefähr 360, die Startrichtung ist 250), war auch die Höhenruderwirkung beeinträchtigt, sodass das Segelflugzeug vorerst stark nach vorn geneigt rollte und einen negativen Anstellwinkel behielt, also an den Boden gedrückt wurde. Das Motorflugzeug dagegen wurde vom Piloten schon bald durch Entlasten des Heckrades in waagrechte Lage gebracht und konnte einen gewissen Auftrieb entwickeln, wenn es auch noch nicht zum Abheben reichte. Das so entlastete Motorflugzeug scheint durch den Seitenwind nach links geschoben worden zu sein, während das noch fest am Boden rollende Segelflugzeug gewissermassen den Windfahnen-Drehpunkt bildete.

(Normalerweise geschieht das Umgekehrte: Das Segelflugzeug hebt zuerst ab und gerät in den Seitenwindeinfluss, während das Motorflugzeug den Windfahrendrehpunkt bildet).

Durch das Ausklinken des Segelflugzeuges wurde dem Piloten das Bekämpfen der Ausbrech-Tendenz erleichtert, doch ging es einige Zeit, bis er seine ursprüngliche Startrichtung wieder

erreicht hatte. Der Entschluss, den Start fortzusetzen scheint unter den obwaltenden Verhältnissen als vertretbar.

Einen gewissen Einfluss auf das Unfallgeschehen mag der Umstand gehabt haben, dass der Pilot das Heckrad wie gewohnt ziemlich früh entlastete. Hätte er es länger am Boden gelassen, so hätte er auch bei noch geringer Rollgeschwindigkeit eine bessere Richtungsstabilität beim Rollen gehabt und hätte so dem Einfluss des Seitenwindes wohl besser widerstehen können.

## 6. SCHLUSS

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass das schleppende Motorflugzeug vermutlich unter dem Einfluss des starken Seitenwindes stark nach links weggetragen wurde und dort an einem Flugfeldreiter anhängte, bevor es der Pilot wieder auf die Startpiste zurückführen oder vom Boden abheben konnte.

Bern, den 24. Juli 1963.