



# Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

## über den Unfall

des Flugzeugs Cessna 172-B "Sky Hawk" OY-ADW

16. Oktober 1963

bei Chavornay VD

## Sitzung der Kommission

30. November 1963

## S C H L U S S B E R I C H T

der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeugs Cessna 172-B "Sky Hawk" OY-ADW

16. Oktober 1963

bei Chavornay VD

### 0. ZUSAMMENFASSUNG

Am Sonntag, den 13. Oktober 1963, startete der Pilot, der am 18. September 1963 seinen Führerausweis für Privatpiloten erworben hatte, auf dem Flughafen Kopenhagen mit dem vierplätzigem Flugzeug Cessna 172-B "Sky Hawk" OY-ADW, um in Begleitung von drei Familienangehörigen nach Südfrankreich zu fliegen. Am gleichen Tag gelangte er nach Stuttgart, am nächsten Tag nach Basel. Am 16. Oktober, um 1142 MEZ, startete er in Basel zum Weiterflug nach Lyon, verlor aber in der Gegend von Besançon in unsichtigem Wetter die Orientierung. Nach etwa zwei Stunden gelangte er über die Ebene von Orbe, wo er mit Rücksicht auf den zur Neige gehenden Treibstoff um 1445 bei Chavornay VD eine Notlandung ausführte. Dabei stiess das Flugzeug gegen die Böschung eines Feldweges und wurde leicht beschädigt. Die Insassen blieben unverletzt.

### 1. UNTERSUCHUNG

Die Voruntersuchung wurde am 2. November 1963 mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 24. Oktober 1963 an den Kommissionspräsidenten abgeschlossen.

### 2. ELEMENTE

#### 21. Flugzeuginsassen

211. Pilot: Jahrgang 1928, dänischer Staatsangehöriger

Führerausweis für Privatpiloten (Dänemark) vom 18. September 1963, gültig bis 27. Juni 1965, mit Eintragung für das Unfallmuster vom 10. Oktober 1963. Beschränkter Funkausweis.

Beginn der Flugschulung im Juni 1963. Gesamte Flugerfahrung 19 Stunden am Doppelsteuer, 37 Stunden Alleinflug.

212. Fluggäste:

Jahrgang 1932, Ehefrau des Piloten

Jahrgang 1954, Tochter des Piloten

Jahrgang 1960, Tochter des Piloten

22. Flugzeug OY-ADW

Eigentümer und Halter: Naestved Fly AS, Naestved  
(Dänemark).

Muster: Cessna 172-B Sky Hawk, mit Motor  
Continental 0-300-D von 145 PS  
sowie Funk- und einfacher Blind-  
flugausrüstung (VOR, Wendezeiger,  
künstlicher Horizont,  
Kreiselkompass).

Konstrukteur und Hersteller: Cessna Aircraft Co., Wichita,  
Kansas, U.S.A.

Charakteristik: Einmotoriger, abgestrebter  
Hochdecker in Metallbauweise,  
festes Fahrgestell mit Bugrad;  
viersitzig.

Verkehrsbewilligung Nr.867 (Dänemark) vom 28. Mai 1962.

23. Gelände

(Landeskarte der Schweiz 1:50.000 Blatt 251 La Sarraz)

Die Notlandung wurde in der Ebene von Orbe im freien Gelände ausgeführt, das etwa einen Kilometer westlich von Chavornay VD liegt, über zwei Felder, die sich in südwestliche Richtung auf eine Länge von zusammen 400 Metern erstrecken, in der Mitte getrennt durch einen um etwa 20 cm erhöhten Feldweg.

Das Gelände ist in Luftlinie rund 125 km von Basel, 8 km vom Flugplatz Yverdon und 20 km vom Flugplatz Lausanne entfernt.

Koordinaten 532.500/173.600, 440 m/M, Gemeindebann Chavornay VD.

## 24. Wetter

Die allgemeine Wetterlage am Unfalltag war beherrscht von einer Hochdruckbrücke über Mitteleuropa, die ein Hoch über den Azoren mit dem Hoch über Osteuropa verband; Störungsausläufer der nordatlantischen Tiefdruckgebiete überstrichen mit einzelnen Wolkenfeldern die Nordschweiz.

Auf der Strecke Basel-Lyon lag 1-3/8 Ac (im Raum Dijon 5/8 Ac) auf 4500 m/M; die Sicht war bis auf eine Höhe von 1000 m/M durch mässigen Dunst auf 4.5-6 Kilometer eingeschränkt.

Im Jura und Mittelland war schönes Wetter; Morgennebel, nachmittags Dunst. Sicht 20 km, windstill.

## 3. FLUG UND NOTLANDUNG

31. Der Pilot, der am 18. September 1963 seinen Führerausweis für Privatpiloten erworben hatte, mietete sich auf den 13. Oktober 1963 das vierplätzig Flugzeug Cessna 172-B OY-ADW, um mit seiner Familie nach Südfrankreich zu fliegen. Er startete wie vorgesehen am 13. Oktober nachmittags in Kopenhagen-Kastrup und gelangte am gleichen Tag über Bremen nach Stuttgart.

Von Stuttgart wollte er am nächsten Tag nach Lyon fliegen, gelangte aber nach einer Zwischenlandung auf einem französischen Militärflugplatz nur bis Basel.

32. Am Mittwoch, den 16. Oktober 1963, um 1142 MEZ, startete der Pilot in Basel zum Weiterflug nach Lyon. Das Flugzeug war voll aufgetankt, was einer Flugdauer von etwa vier Stunden entsprach. Etwa 80 Minuten nach dem Start verlor der Pilot in der Gegend von Besançon in schlechten Sichtverhältnissen (Dunst und Nebelbänke) die Orientierung. Versuche, mit Genf oder Lyon Verbindung zu erhalten, blieben erfolglos, obwohl der Pilot Genf und Lyon hören konnte.

33. Im weiteren Verlauf nach insgesamt etwa drei Flugstunden über die Ebene von Orbe gelangt, entschloss sich der Pilot im Hinblick auf den zur Neige gehenden Treibstoff zur Notlandung in freiem Gelände.

34. Für die Landung wählte er sich ein Gelände knapp westlich Chavornay aus und flog dieses bei Windstille in Richtung SSW an. Etwa 70 Meter nach dem ersten Aufsetzen - um 1445 - stiess das Flugzeug gegen die Böschung eines Feldwegs und nahm einen Sprung von etwa 40 Metern, um dann auszurollen und stillzustehen.

#### 4. SCHÄDEN UND BEFUNDE

41. Die Insassen blieben unverletzt.

42. Durch die Unebenheit im Ausrollen wurde das Flugzeug am Bugrad leicht beschädigt (Fr.300.- Instandstellungskosten). Die Nachprüfung der Funkgeräte zeigte, dass die Anlage nicht ganz einwandfrei arbeitete.

43. Es entstand kein nennenswerter Drittschaden.

#### 5. DISKUSSION

51. Die vorhandenen Kenntnisse und Erfahrungen, die beim Piloten unmittelbar nach dem Erwerb des Führerausweises vorausgesetzt werden können, müssen für den unternommenen Auslandflug als etwas schmal bezeichnet werden. Dass sich der Pilot unter den herrschenden Wetterbedingungen in auch nicht sehr einfachem Gelände verflogen hat und mehr als zwei Stunden herumgeirrt ist, erscheint weniger erstaunlich als dass das Abenteuer schliesslich doch noch gut ausgegangen ist.

52. Neben der geringen Erfahrung des Piloten mögen technische Unstimmigkeiten in den Funkgeräten dazu beigetragen haben, eine rechtzeitige Reorientierung zu verhindern.

53. Der Entschluss zur Landung kann in Anbetracht der Umstände nicht als unzweckmässig bezeichnet werden, auch wenn der Treibstoffvorrat noch für etwas länger ausgereicht hätte. Auch die Auswahl des Geländes war - in Unkenntnis der nicht sehr weit abliegenden ordentlichen Flugplätze - zweckmässig. Dass der Feldweg in der Ausrollzone eine erhebliche Unebenheit darstellte, war aus der Luft nicht ohne weiteres zu erkennen, und die Landung wurde im Übrigen richtig angesetzt und

durchgeführt.

6. SCHLUSS

Die Untersuchungskommission gelangt einstimmig zu folgendem Schluss: Der Unfall ist zurückzuführen auf das Überrollen einer Unebenheit im Gelände bei einer Notlandung, zu welcher sich der Pilot mit Rücksicht auf den zur Neige gehenden Treibstoff veranlasst sah, nachdem er auf einem ohne grosse Erfahrung unternommenen Auslandsflug die Orientierung bei unsichtigem Wetter verloren hatte.

Bern, den 30. November 1963.

Ausgefertigt am 2. Dezember 1963