



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeugs Piper Cub J3C HB-OXD

27. Juli 1963

auf dem Flugplatz Locarno

Sitzung der Kommission

12. Februar 1964

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

der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeugs Piper Cub J3C HB-OXD

Fluglehrer & Flugschüler

27. Juli 1963

auf dem Flugplatz Locarno

0. ZUSAMMENFASSUNG

Am Samstag, den 27. Juli 1963, führte der Fluglehrer mit dem Flugschüler auf dem Flugzeug Piper Cub HB-OXD Doppelsteuerflüge auf dem Flugplatz Locarno aus. Da im Verlaufe dieser Flüge der Wind wechselte, entschloss er sich, das Lande-T in Gegenrichtung zu verlegen. Er stellte das Flugzeug mit drehendem Motor unmittelbar beim Lande-T auf und liess dieses durch den Flugschüler einziehen. Dabei geriet der Flugschüler in den Propellerkreis und wurde schwer verletzt.

1. UNTERSUCHUNG

Die Voruntersuchung wurde mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 22. November 1963 an den Kommissionspräsidenten am 26. November 1963 abgeschlossen; die Kommission liess dann im Sinne von Art.20.2 der Verordnung über die Flugunfalluntersuchungen vom 1. April 1960 die Akten durch das Büro für Flugunfalluntersuchungen in verschiedenen Punkten ergänzen.

2. ELEMENTE

21. Flugzeuginsassen

211. Fluglehrer: Jahrgang 1912

Führerausweis für Privatpiloten vom 25. Oktober 1949 (ausgestellt auf Grund des Brevets vom 3. Juni 1947), mit Erweiterung zum Lehrausweis für die Ausbildung von Privat-

piloten vom 7. Dezember 1948, gültig bis 1. Oktober 1963; beschränkter Führerausweis für Berufspiloten vom 17. Dezember 1949, gültig bis 1. Oktober 1963.

Der Fluglehrer ist seit 1947 im Tessin als hauptberuflicher Motorfluglehrer tätig. In der Schweiz hat er rund 7200 Flugstunden und 39.000 Landungen absolviert.

212. Flugschüler: Jahrgang 1946, deutscher Staatsangehöriger Lernausweis für Motor- und Segelflugschüler vom 25. Juli 1963, gültig bis 17. Juni 1965.

Der Flugschüler hatte am 21. Juli 1963 seine Motorflugschulung in Locarno aufgenommen und bis zum Unfall etwas mehr als fünf Stunden geflogen, alles mit dem beim Unfall beteiligten Fluglehrer. Auf die am Boden vom Propeller her drohenden Gefahren wurde er zu Beginn der Schulung aufmerksam gemacht, eine besondere Instruktion zum Aufnehmen des Lande-T erhielt er nicht.

22. Flugzeug HB-OXD

Eigentümer und Halter: Aerocentro Sportivo S.A.,
Locarno.

Muster: Piper Cub J3C mit Motor
Continental von 90 PS,
zweiflügliger Metallpropeller
McCauley CM 71/46.

Konstrukteur und Hersteller: Piper Aircraft Co., Lock Haven
Pa., U.S.A., Baujahr unbekannt,
Werknr.G-215.

Charakteristik: Einmotoriger, zweiplätziger,
abgestrebter Hochdecker in
Gemischtbauweise.

Verkehrsbewilligung vom 30. März 1963, gültig bis 12. Februar
1964.

23. Gelände

(Landeskarte der Schweiz 1:50.000, Blatt 276 V.Verzasca)

Der Unfall ereignete sich an der Schwelle der Graspiste 26 des

Flugplatzes Locarno. Koordinaten 711.600/113.300, 198 m/M, Gemeindebahn Locarno.

24. Wetter

Zur Unfallzeit war das Wetter im Unfallraum gekennzeichnet durch wechselnde Bewölkung und wechselnde lokale Winde.

25. Organisation

Der Unfall ereignete sich im Schulungsbetrieb der Fa. Aero-centro Sportivo Ticinese S.A. in Locarno, der auf Grund einer vom Eidgenössischen Luftamt am 15. Dezember 1954 ausgestellten Bewilligung zum Betrieb einer Motorflugschule geführt wird.

3. FLUG UND UNFALL

31. Am Samstagabend, den 27. Juli 1963, führte der Fluglehrer von 1740 MEZ an mit dem Flugschüler, mit welchem er vor wenigen Tagen die Schulung aufgenommen hatte, auf dem Flugzeug Piper Cub HB-OXD Doppelsteuerflüge über dem Flugplatz Locarno aus. Dazu benützte er die Graspiste 26, an deren Schwelle wie üblich das - aus zwei rechteckigen Tuchstreifen bestehende - Lande-T unbefestigt ausgelegt war.

32. Nach etwa 20 Minuten stellte der Fluglehrer in der Luft fest, dass der Wind gewechselt hatte; er entschloss sich daher, nach der Landung das Lande-T einzuziehen, es auf der Gegenpiste auszulegen und dann die Schulung von dieser aus fortzusetzen. Er gab dem Flugschüler, der hinter ihm sass, im Anflug zur Landung von dieser Absicht Kenntnis. Das Flugzeug landete um 1807.

33. Der Fluglehrer rollte das Flugzeug in Gegenrichtung zum Lande-T, bis sich dessen Querbalken an der Rückseite des rechten Flügels befand, während der Längsbalken unter diesem Flügel und ziemlich nahe am Propellerkreis vorbei nach vorn verlief. Hier hielt er das Flugzeug mit Motor im Leerlauf an.

34. Was zwischen Fluglehrer und Flugschüler noch gesprochen wurde, war nicht mehr zuverlässig zu ermitteln, aber jedenfalls hielt sich der Flugschüler zur Aufnahme des Lande-T

angewiesen und verliess das Flugzeug, und der Fluglehrer bemerkte dies. Ohne dass er den Flugschüler vorher darüber instruiert hatte, war der Fluglehrer der Meinung, dass jener sich für das Einziehen des Lande-T nicht unter dem Flügel nach vorn begeben werde. Gerade dies aber tat der Flugschüler, indem er das den Querbalken berührende Ende des Längsbalkens nach vorn gegen das andere Ende umlegte. Dabei geriet er in den Propellerkreis und wurde - um 1810 - vom drehenden Propeller in die Landengegend getroffen.

4. SCHÄDEN

41. Der Flugschüler erlitt Weichteilverletzungen in der linken Nierengegend, die eine sechstägige Spitalpflege erforderten.

42. Das Flugzeug blieb unbeschädigt.

5. DISKUSSION

51. Die letzte Unfallursache liegt im Verhalten des Flugschülers, welcher im Eifer die vom drehenden Propeller her drohende Gefahr nicht beachtet hat.

52. Ebenso bedeutsam als Ursache ist aber auch das Verhalten des Fluglehrers, der sich mit seiner Ausbildung und Erfahrung der Betriebsgefahren allgemein viel mehr bewusst sein musste als ein am Anfang der Ausbildung stehender Flugschüler. Das von ihm ins Auge gefasste Verfahren zum raschen Einziehen des Lande-T, dem er die Aufstellung des Flugzeugs anpasste, ist einfach und an sich gefahrlos, aber nicht selbstverständlich; seine Anwendung hätte daher eine präzise Instruktion vorausgesetzt. Da er eine solche nicht erteilt hatte, hätte er entweder das Flugzeug gar nicht so nahe zum Lande-T stellen dürfen oder den Motor beim Aussteigen des Flugschülers abstellen müssen.

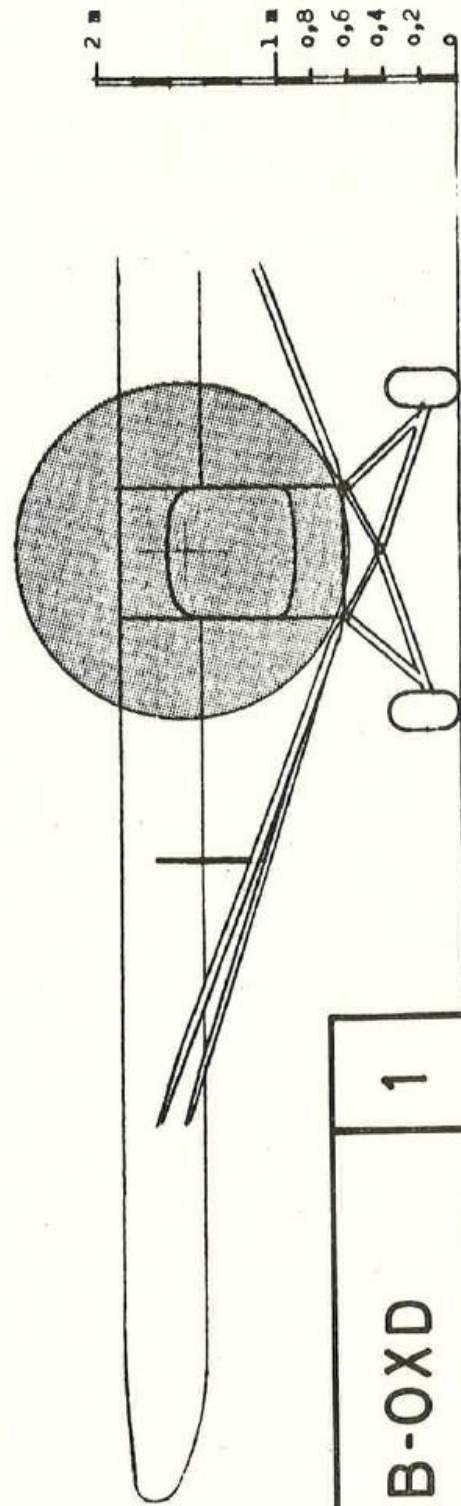
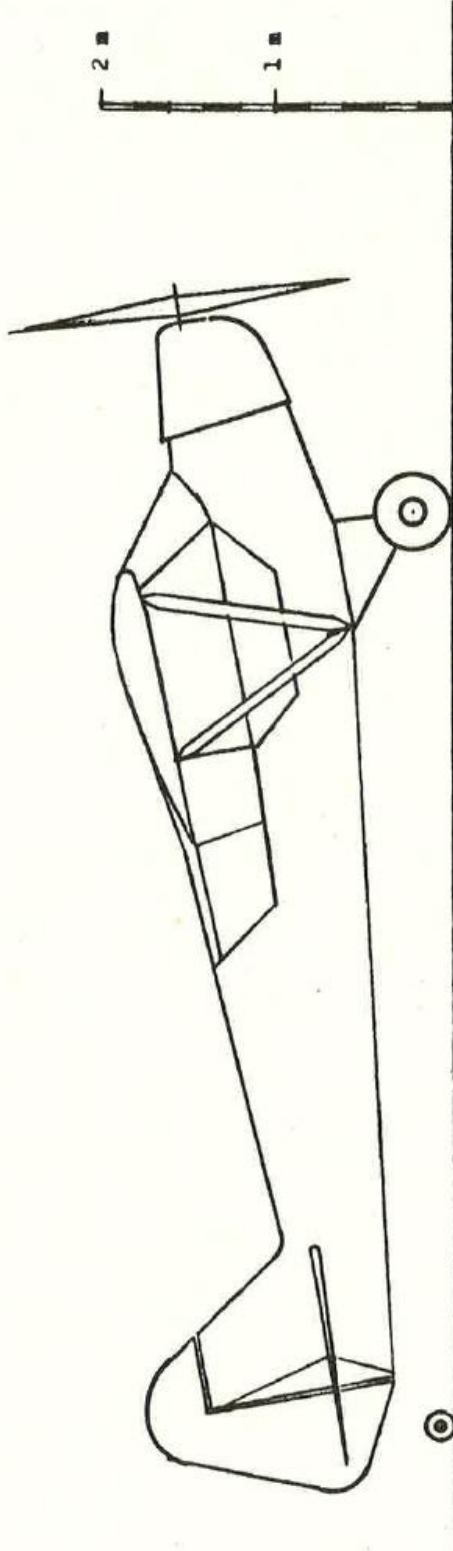
6. SCHLUSS

Die Untersuchungskommission gelangt einstimmig zu folgendem Schluss: Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass der Fluglehrer das Flugzeug mit laufendem Motor unmittelbar beim

Lande-T stehen liess und dass der Flugschüler sich beim
Aufnehmen des Lande-T in den Propellerkreis hineinbegab.

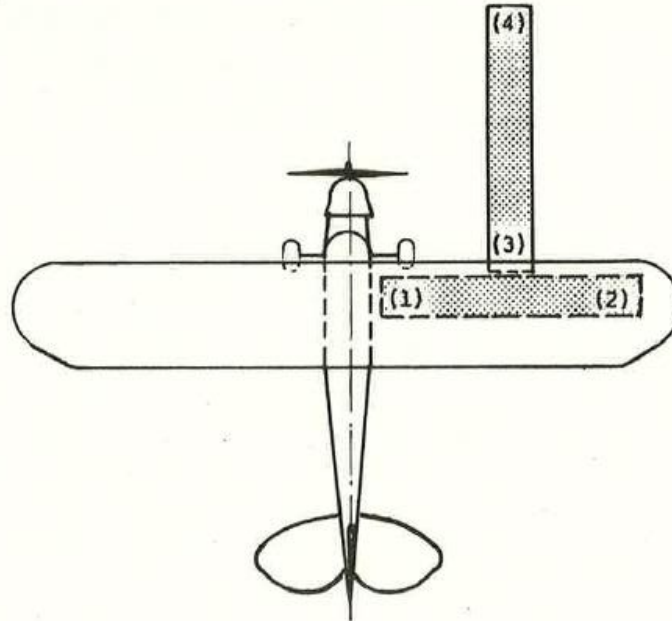
Lausanne, den 12. Februar 1964.

Ausgefertigt am 13. Februar 1964.



HB-OXD	1
27.7.63 LOCARNO	

Darstellung des Fluglehrers:



Darstellung des Flugschülers:

