



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeugs Piper Cub JJC HB-OEM

vom 6. August 1964

auf dem Flugplatz Montreux VD

Zirkularbeschluss

DIE EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall des Flugzeugs Piper Cub J3C HB-OEM

vom 6. August 1964

auf dem Flugplatz Montreux VD

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,

b e s c h l i e s s t :

Der Untersuchungsbericht vom 7. August 1964, der Kommission
übermittelt am 10. August 1964, wird genehmigt.

Zirkulation 28.8./4.9.1964

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

über den Unfall
des Flugzeuges Piper-Cub HB-OEM
vom 6. August 1964
auf dem Flugplatz Montreux / VD

1. UNTERSUCHUNG

Die Voruntersuchung wurde am 6. August 1964 eröffnet.

Die kantonalen Behörden führen keine eigene Untersuchung.

2. ELEMENTE

21. Pilot: Jahrgang 1926

Lernausweis, ausgestellt am 14.1.1963, gültig bis 8.1.1965.

Erweiterung für Überlandflüge vom 10.6.1964. Flugerfahrung: 36 Std, 185 Landungen.

22. Flugzeug HB-OEM

Eigentümer: Fliegerschule Birrfeld,
Birrfeld / AG

Halter: do

Muster: Piper Cub (J3C)

Gewicht: ca. 480 kg

Lufttüchtigkeitsausweis vom 30.3.1963, gültig bis 29.5.1965.

Die Bremsen des Flugzeuges waren sowohl vor dem Start in Birrfeld wie nach dem Unfall in Ordnung.

23. Gelände

Unfallstelle: Piste 01 des Flugplatzes
Montreux

Koordinaten: 560.250/136.600, 375 m/M

Andere Angaben: Die Piste misst 700 x 30 m. Gut

ausgeebnete Graspiste.

24. Wetter im Unfallraum zur Unfallzeit

Im Abbau begriffene Hochdrucklage über Zentraleuropa.

Horizontalsicht: ca. 30 km

Wind: 5-10 Kt aus Norden

Bewölkung: Cirrus Ausmass: 1/8

Zeitweise etwas Thermik-Turbulenz.

3. FLUGABLAUF UND UNFALL

Der Flugschüler war im Birrfeld zur ersten Etappe seines 300 km-Fluges, der vom Fluglehrer überwacht wurde, gestartet und hatte Montreux programmgemäss erreicht. Die Landung erfolgte um 12.15 Uhr in Richtung 01, wie es sowohl der Lande-T-Anzeige wie auch der Stellung des Windsackes entsprach, d.h. gegen einen mässigen Nordwind.

Nach einem normalen Platzanflug spürte der Flugschüler kurz vor dem Aufsetzen einen Windstoss, der ihn wieder auf etwa 3 m hob. Er gab darauf etwas Gas und setzte die Landung fort. Das Flugzeug setzte im ersten Drittel der 700 m langen Landepiste mit dem Hauptfahrwerk auf, wobei aber das Heckrad den Boden noch nicht berührte (leichte Radlandung). Das Flugzeug, das keine grosse Vorwärtsgeschwindigkeit mehr besass, begann nun immer mehr auf die Nase zu gehen, d.h. statt dass sich der Schwanz bis zur Bodenberührung gesenkt hätte, hob er sich langsam immer mehr, bis das Flugzeug schliesslich völlig senkrecht auf der Propellernabe stand. So blieb es einige Augenblicke im labilen Gleichgewicht, bis es schliesslich noch ganz auf den Rücken kippte.

4. SCHÄDEN

41. Keine Personenschäden.

42. Schäden am Luftfahrzeug: Holzpropeller gebrochen, Motorverschalung etwas eingedrückt; Oberkante Seitensteuer eingedrückt. Rechter Flügel beschädigt (oberer Strebenanschluss eingedrückt, Flügel verdreht). Voraussichtliche

Reparaturkosten: 3000-4000 Franken.

Umfang ca. 20 Wertprozent.

5. DISKUSSION

Da die Landung mit Gegenwind erfolgte und ein plötzlicher Windsprung im Augenblick des Aufsetzens unwahrscheinlich ist - er hätte übrigens einige Zeit dauern müssen, um das Flugzeug zum Capotieren zu bringen - muss eher angenommen werden, dass die Bremsen des Flugzeuges während oder kurz nach dem Aufsetzen betätigt worden sind. Da der Flugschüler keinen Anlass und auch nicht die Absicht hatte, zu bremsen, muss angenommen werden, dass er sie versehentlich betätigt hat. Jedenfalls hält auch der Flugschüler selber dies zum mindesten nicht für völlig ausgeschlossen.

6. SCHLUSS

Der Unfall ist vermutlich auf eine versehentliche Betätigung der Bremsen während oder kurz nach dem Aufsetzen zurückzuführen.

Der Untersuchungsleiter

Bern den 7. August 1964