



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall–Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeugs Piper Cub J3C HB-ODU

6. September 1964

bei Utzenstorf BE

Zirkularbeschluss

DIE EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall des Flugzeugs Piper Cub J3C HB-OUJ

6. September 1964

bei Utzenstorf BE

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 23. September 1964, der Kommission zugestellt am 28. September 1964, wird mit drei Abänderungen (..UK..) genehmigt.

Zirkulation 8./15.Oktober 1964.

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

über den Roll-Unfall des Piper-Cub-Flugzeuges HB-OUD

vom 6. September 1964

bei Utzenstorf

1. UNTERSUCHUNG

Die Voruntersuchung wurde am 8. September 1964 eröffnet.

2. ELEMENTE

21. Beteiligte

211. Pilot: Jahrgang 1927

Inhaber des Führerausweises für Privatpiloten, ausgestellt am 14.8.1956, gültig bis 1.5.1965 und des beschränkten Führerausweises für Berufspiloten, ausgestellt am 25.6.1958, gültig bis 1.5.1965.

Flugerfahrung: am 6.5.1964 300 Std, 1048 Landungen.

212. Pistenwart: Jahrgang 1943

Inhaber des Führerausweises für Privatpiloten, ausgestellt am 20.11.1963, gültig bis 29.1.1965. Der Pistenwart ist gleichzeitig Eigentümer und Halter des beschädigten Autos BE-74808

22. Flugzeug HB-OUD

Eigentümer: Motorfluggruppe-Biel des AeCS

Halter: Motorfluggruppe-Biel des AeCS

Muster: Piper Cub, 90 PS

Gewicht: 580 kg

Lufttüchtigkeitsausweis vom 30.3.1963, gültig bis 19.10.1964.

23. Gelände

Unfallstelle: am südöstlichen Dorfrand in Utzenstorf
BE

Koordinaten : 609 600/210 700 480 m/M.

Andere Angaben: Der Platz war vom Eidg. Luftamt für die
Abhaltung des Flugtages bewilligt
worden.

24. Wetter im Unfallraum zur Unfallzeit

Trüb und regnerisch. Das Wetter war ohne direkten Einfluss auf den Unfall.

3. FLUGABLAUF UND UNFALL

Im Verlauf eines von der Musikgesellschaft Utzenstorf veranstalteten und von der Motorfluggruppe Biel des AeCS organisierten Flugtages in Utzenstorf rollte das Flugzeug HB-
OUD um 14.10 MEZ in das ca. 15 m östlich des Lande-T
aufgestellte Auto des Pistenwartes. Auto und Flugzeug wurden
beschädigt.

Der Pilot hatte sein Flugzeug beim Benzinlager, das sich ca. 230 m vom Lande-T entfernt am östlichen Rand der Startpiste befand, aufgetankt. [...UK...] ... Gemäss Platzorganisation war westlich der Piste zu rollen, wo die Passagiere ohne Überquerung des Platzes ein- und aussteigen konnten. Da sein Passagier aber nach dem Betanken an Ort und Stelle einstieg, ... blieb der Pilot östlich der Startpiste, um zum Start zu gelangen, wobei er vom Pistenwart, der sich bei der Nordwestecke der Flugpiste (d.h. am Pistenanfang aber gegenüber dem Lande-T) befand, fortlaufend durch Fahnenzeichen zum weiteren Rollen aufgefordert wurde. Im Augenblick, als der Pilot etwas nach rechts ausgeholt hatte, um [...UK...] nachher besser nach links in die Startpiste eindrehen zu können, kollidierte ... er mit Propeller und linkem Fahrwerk ... mit dem rechten Hinterende des dort stehenden Autos des Pistenwartes.

Der Anprall war relativ schwach, da der Pilot ohnehin anhalten wollte, um die Aufforderung des Pistenwartes zum Eindrehen zum Start abzuwarten.

4. SCHÄDEN

41. Keine Personenschäden.

42. Schäden am Luftfahrzeug: Metallpropeller verbogen resp. gekerbt, linkes Fahrwerk eingeknickt, Schäden an der Motorver-schalung.

Voraussichtliche Reparaturkosten: ca. Fr. 1'000.--.

Umfang ca. 10 Wertprozent.

43. Schäden am Auto: Opel BE-74808, Eigentümer Pistenwart im Zeitpunkt des Unfalles.

Rechter hinterer Kotflügel und Kofferraumdeckel durch Propel-lerschläge beschädigt.

Schätzung ca. Fr.500.--.

5. DISKUSSION

Der Pilot ist nicht, wie es die Organisation vorsah, nach dem Tanken wieder quer über die Startpiste auf die westlich davon liegende Rollzone zurückgerollt, sondern rollte, nachdem er vom Pistenwart das Winkzeichen erhalten hatte, der östlichen Pistenbegrenzung entlang zum Start. Obwohl der Pistenwart dies bemerkte, gab er ihm weiterhin Fahnenzeichen als Aufforderung zum Weiterrollen. Der Pilot durfte somit annehmen, dass seine Abweichung von der Platzorganisation genehmigt sei. Dabei scheint er allerdings seine Aufmerksamkeit wenig oder gar nicht auf das vor ihm liegende Gelände gerichtet zu haben; er hat sich anscheinend völlig auf die Fahnen-signale verlassen und sich auf diese konzentriert; jedenfalls wurde er erst durch die Kollision auf das Hindernis aufmerksam.

Der Flugdienstleiter hatte dem Pistenwart einen Platz auf der Strasse angewiesen, als dieser seinen Wagen in der Nähe seines Standortes am Pistenanfang stationieren wollte, um einen Regenschutz für seine Papiere zu haben. Der Pistenwart stellte sein Auto dann aber etwa 10 m von der Strasse entfernt ins Feld, auf die Höhe des Lande-T und 17 m östlich davon.

Der Pistenwart, der sich etwa 50 m vom Ort der Kollision ent-fernt befand, bemerkte wohl, dass das Flugzeug sich dem Auto

näherte; er nahm jedoch an, der Pilot habe das Hindernis gesehen und deutete das leichte Rechtsabdrehen als beginnende Ausweichbewegung; er sah sich daher nicht veranlasst, ein Haltsignal zu geben.

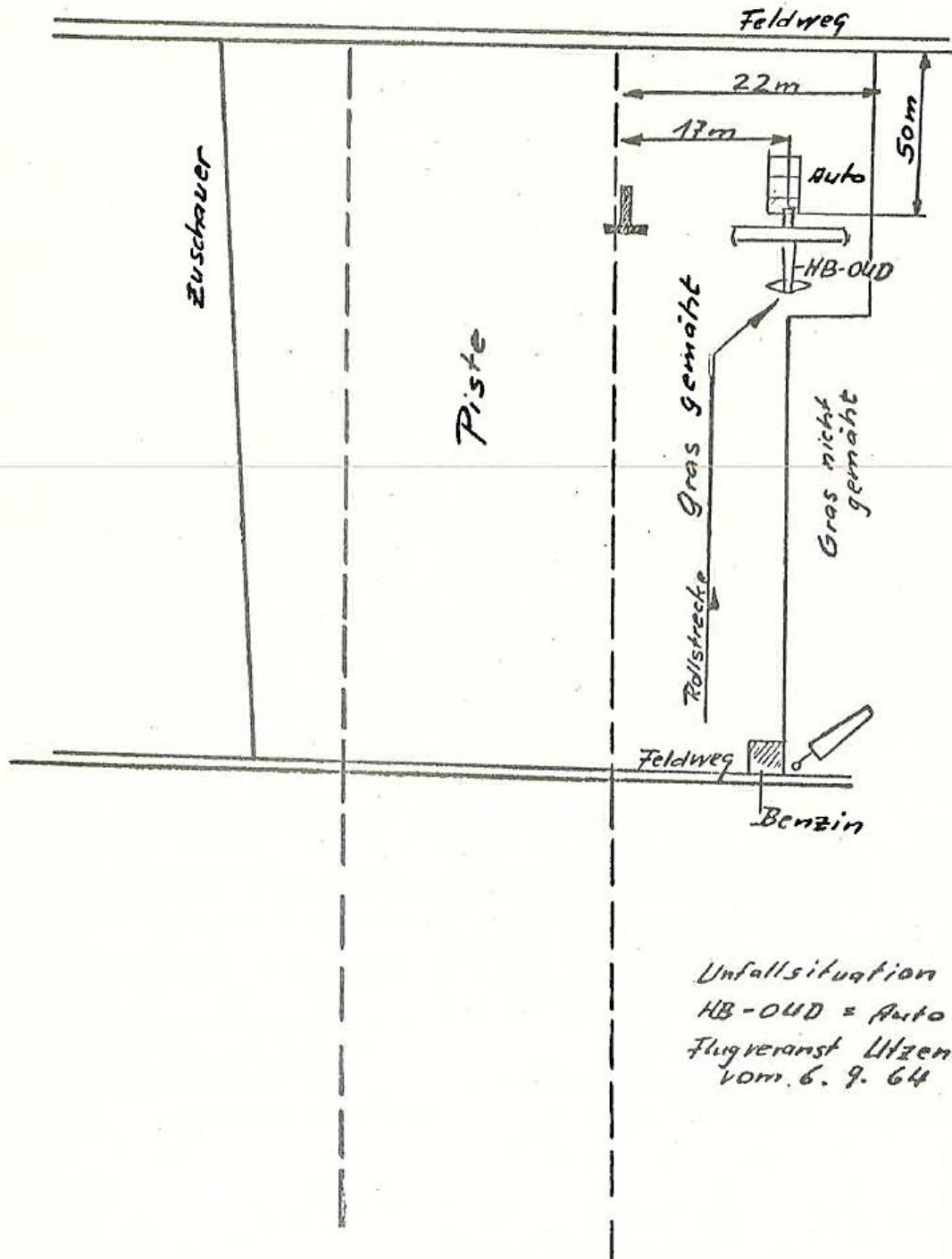
6. SCHLUSS

Der Unfall ist darauf zurückzuführen,

- dass der Pilot beim Rollen nicht den allgemeinen Weisungen der Platzorganisation folgte;
- dass der Pistenwart dies nicht nur duldete, sondern den Piloten durch seine Winksignale sogar noch zum Weiterrollen aufforderte;
- dass sich der Pilot ausschliesslich auf die Fahnenzeichen des Pistenwartes verliess und dem vor ihm liegenden Gelände keine Aufmerksamkeit schenkte;
- dass der Pistenwart ... seinen Wagen 17 m neben Piste und Lande-T parkiert hatte.

Bern, den 23. September 1964

Der Untersuchungsleiter



Unfallsituation
HB-OLD = Auto
Flugveranst. Lützenstorf
vom 6. 9. 64 14.10h