



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeugs Piper J3C "Cub" HB-OVA

1. Februar 1965

bei Wynau BE

Sitzung der Kommission

13. Juni 1965

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

der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission über den Unfall des Flugzeugs Piper J3C "Cub" HB-OVA

1. Februar 1965

bei Wynau BE

0. ZUSAMMENFASSUNG

Am Sonntag, den 31. Januar 1965, hatte der Flugschüler auf dem Flugzeug Piper Cub HB-OVA mit Bewilligung seines Fluglehrers von Olten aus den als Prüfungsflug vorgeschriebenen Dreieck-Navigationsflug über 300 Kilometer angetreten, mit Landung auf dem ersten Zielflugplatz Prangins/La-Côte. Aus meteorologischen Gründen konnte er den Flug am gleichen Tage nicht mehr fortsetzen, sondern übernachtete in Prangins. Am folgenden Tag startete er, anscheinend ohne sich genauer über die Wetterverhältnisse unterrichtet zu haben, um 0900 (MEZ) und landete 0956 in Bern. In Bern schien das Wetter noch gut. Nun rief er seinen Fluglehrer an, der ihm auf Grund der lokalen Wetterverhältnisse den Weiterflug nach Olten bewilligte. Der Flugschüler startete in Bern um 1018. Nachdem er in eine Kaltfront eingeflogen war, die das Mittelland von Norden her durchzog und im Kern Olten etwa um 1000 passierte, geriet er bis in die Gegend von Wynau, wo der Nebel bis auf 20 Meter über Grund herunterhing. Auf geringer Höhe kippte sein Flugzeug um 1051 aus dem Geradeausflug plötzlich nach links ab und stürzte steil zu Boden.

Der Flugschüler kam ums Leben, das Flugzeug wurde zerstört.

Die letzte Ursache des Absturzes lag in einem Geschwindigkeitsverlust in einer Höhe, die ein Abfangen nicht mehr zulies. Der Unfall ist aber vor allem darauf zurückzuführen, dass der Fluglehrer den Flugschüler einen Navigationsflug bei ungeeignetem Wetter einleiten und durchführen liess und dass der Flugschüler dabei in Wetterbedingungen einflog, die eine sichere Fortsetzung des

Fluges nicht mehr ermöglichten.

1. UNTERSUCHUNG

Die Voruntersuchung wurde mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 24. Mai 1965 an den Kommissionspräsidenten abgeschlossen am 25. Mai 1965.

2. ELEMENTE

21. Beteiligte

211. Flugschüler: † Jahrgang 1926

Lernausweis für Motorflieger vom 25. Mai 1963, gültig bis 13. Mai 1965, mit Erweiterung für Überlandflüge vom 25. September 1964.

Beginn der Motorflugschulung im Juni 1963 auf dem Birrfeld. Unterbruch im August 1963 zufolge Wegzugs des Fluglehrers. Wiederaufnahme im Mai 1964 in Olten mit Fluglehrer (s.212). Flugerfahrung im Birrfeld 8 Stunden und 68 Landungen am Doppelsteuer, in Olten 38 Stunden und 288 Landungen, wovon 12 Stunden und 106 Landungen allein; insgesamt rund 46 Stunden und 350 Landungen, alle auf dem Unfallmuster.

Aussenlandungen und Notlandeübungen in Langenthal, Triengen, Beromünster, Grenchen, Pruntrut und Sisseln, mit Überflügen am Doppelsteuer, verbunden mit Navigationsübungen bei unterschiedlichen Wettersituationen. Alpeneinweisung am 15. Dezember 1964.

Vorgeschichte und Qualifikationen geben zu keinen besonderen Bemerkungen Anlass.

Die Untersuchung ergab keine Anhaltspunkte für irgendwelche gesundheitlichen Störungen während des Unfallfluges.

212. Fluglehrer: Jahrgang 1926

Führerausweis für Privatpiloten vom 23. Mai 1949, gültig bis 29. Dezember 1966, mit Erweiterung für die Ausbildung von Privatpiloten vom 25. August 1958.

Beginn der fliegerischen Ausbildung 1944, seither über 1800 Motor- und 450 Segelflugstunden. 1955 Fluglehrerkurs, seither

nebenamtliche Tätigkeit als Motorfluglehrer in Olten.
Ausbildung von 19 Motorflugschülern bis zum Erwerb des
Führerausweises, ohne besondere Vorkommnisse.

22. Flugzeug HB-OVA

Eigentümer und Halter: Motorfluggruppe der Sektion
Olten des Ae.C.S.

Muster: Piper "Cub" J3C mit Motor
Continental A-65 von 65 PS
Startleistung und Zweiblatt-
Holzpropeller Sensenich, Bau-
jahr 1944, Werknr.12051.

Konstrukteur und Hersteller: Piper Aircraft Corp., Lock
Haven, Pa., U.S.A.

Charakteristik: Einmotoriger, abgestrepter
Schulterdecker in
Gemischtbauweise mit zwei
Sitzen in Tandem; Pilotensitz
normalerweise hinten.

Verkehrsbewilligung vom 9. Januar 1948, gültig bis 3. März
1965.

Höchstzulässiges Fluggewicht 550 kg, Gewicht beim Unfall rund
490 kg. Der Schwerpunkt lag während des ganzen Unfallfluges
innerhalb der vorgeschriebenen Grenzen.

Die Reisegeschwindigkeit des Unfallmusters liegt bei 110 km/h.

Es weist gutmütige Flugeigenschaften auf. Die Abreissge-
schwindigkeit im Horizontalflug liegt bei 60 km/h.

Für den Unfallflug war das Flugzeug mit einem Barographen aus-
gerüstet.

Die Untersuchung ergab keine Anhaltspunkte für irgendwelche
technischen Mängel.

23. Gelände

(Landeskarte der Schweiz 1:50.000, Blatt 224 Olten)

Der Unfall ereignete sich etwa einen Kilometer nordöstlich der
Eisenbahnstation Roggwil-Wynau, etwa 12 km südwestlich Olten,

ziemlich genau auf der Luftlinie Bern-Olten, etwa 45 km nordöstlich vom Flugplatz Bern und etwa 12 km südwestlich vom Flugplatz Olten entfernt. Die Unfallstelle liegt knapp südlich der Hauptstrasse Bern-Zürich, die zwischen Roggwil und Murgenthal in nordöstlicher Richtung verläuft, ungefähr parallel zur Aare, die nördlich davon liegt. Im Unfallraum ist das nördlich an die Strasse anstossende Gelände überbaut, auf der Südseite der Strasse ist es hindernisfrei.

Koordinaten 629.000/234.150, 445 m/M, Gemeindebann Wynau BE.

24. Wetter

241. Am Vortag des Unfalls

1. Die Flugwetterprognose für den Vormittag des 31. Januars 1965, 0600-1400, lautete (für die Alpennordseite) in den wesentlichen Punkten wie folgt:

Allgemeine Wetterlage: Die Schweiz befindet sich südlich der Frontalzone, die sich vom Tief westlich von Portugal bis zur schwachen Depression über Polen erstreckt. Diese bewegt sich langsam gegen Süden, so dass die Kaltluftmassen am Abend die Schweiz erreichen werden. Die schwache Südstaulage bleibt bestehen.

Wetter, Sicht, Wolken: Wechselnd, meist stark bewölkt, lokal bedeckt, Basis auf 3-3500 m/M. Darunter lokal bewölkt auf 1400 m/M. Über Mittelland am Morgen lokale Hochnebefelder auf ca.600-800 m/M. Noch einzelne Regenfälle. Sicht zwischen 1-4 km, lokal Nebel.

Wind: Auf 1500 m/M 20 kt aus 230°, auf 3000 m/M 30 kt aus 230°.

Gefahren: Föhn in den Alpentälern. Alpenpässe teilweise zu.

Weitere Entwicklung bis 1800: Ohne wesentliche Änderungen.

2. Die Flugwetterprognose für den Nachmittag des 31. Januar 1965, 1200-1800, lautete (für die Alpennordseite) in den wesentlichen Punkten wie folgt:

Allgemeine Wetterlage: Die Schweiz befindet sich südlich einer Frontalzone, die sich vom Ostatlantik

über Nordfrankreich und Süddeutschland nach Osteuropa erstreckt. In den Alpen herrscht zurzeit eine Föhnlage, die sich jedoch abschwächt.

Wetter, Sicht, Wolken: Wechselnd bewölkt auf 2300-3000 m/M. Im Westen und Nordwesten gegen Abend einzelne Schauer möglich. Sicht in der Ebene 2-6 km, in der Höhe und in den Alpentälern über 8 km.

Wind: Auf 1500 m/M 20 kt aus 230°, auf 3000 m/M 25 kt aus 230°.

Gefahren: Turbulenz.

Weitere Entwicklung bis 2400: Abflauen des Föhns in den Alpen. Mittelland Nebelbänke.

242. Am Unfalltag

1. Die Flugwetterprognose für den Vormittag des 1. Februar 1965, 0600-1400, lautete (für die Alpennordseite) in den wesentlichen Punkten wie folgt:

Allgemeine Wetterlage: Kaltluftmassen, von Norden her kommend, überfluten langsam die Schweiz. Das Hochdruckgebiet über dem nördlichen Atlantik baut sich allmählich über Nordwesteuropa auf und breitet sich gegen Südwesten aus.

Wetter, Sicht, Wolken: Stark bewölkt bis bedeckt, Basis auf 1700-2000 m/M und darunter bewölkt. Basis auf 1300 m/M, später von Norden her bedeckt mit Basis auf 1000 m/M und darunter bewölkt auf 700 m/M. Zeitweise Regen. Gegen Mittag im Nordosten Schneefälle bis in die Niederungen möglich. Sicht 2-8 km.

Wind, Temperatur: Am Boden variabel 5 kt, später 5 kt aus 50°; auf 1500 m/M 10 kt aus 260°; Nullgradgrenze auf 1500 m/M absinkend.

Gefahren: Alpenpässe zu. In den Niederungen schlechte Sicht.

Weitere Entwicklung bis 1800: Ohne wesentliche Änderungen.

2. Für die Strecke Prangins-Solothurn wurde für die kritische Zeit das folgende Streckenwetter rekonstruiert:

Bewölkung und Niederschlag: 2/8, dann 7/8 Stratus mit Basis auf 1200 m/M, Obergrenze etwa 2500 m/M. Zeitweise leichter Regen.

Sicht: Unterhalb 800 m/M 4-7 km. Über dem unteren Broyetal und dem Aarelauf bis zum Jurasüdfuss Bodennebelfelder (speziell um Grenchen und in der Umgebung des Murtensees).

Wind: Bis 800 m/M windstill, auf 1000 m/M 10 kt aus 240°.

3. Für die Strecke Solothurn Wynau wurde für die kritische Zeit das folgende Streckenwetter rekonstruiert:

Bewölkung und Niederschlag: 2/8, dann 5/8 auf 500 m/M. 8/8 Stratus auf 700 m/M mit Obergrenze in 3000 m/M. Leichter Regen.

Sicht: von 4 auf 1 km in der Front absinkend.

Wind: In den unteren Schichten schwach und veränderlich.

4. In der Kontrollzone des Flughafens Bern wurde das Wetter vom Turm aus gegen 0900 als befriedigend beurteilt: Sicht etwa 10 km und 8/8 Bewölkung mit Basis auf etwa 1000 m/G.
5. Die Kaltfront erreichte Kloten nach 0800, Olten etwa um 1000, Burgdorf um 1400 und Bern nach 1600. Etwa sechs Stunden vor und bis zur Zeit des Frontdurchgangs fiel leichter Regen oder Sprühregen mit Unterbrechungen, wobei Sicht und Plafond gegen den Frontbereich hin stark abnahmen.
6. Zur Unfallzeit lag im Unfallraum dichter Nebel mit Untergrenze bis 20 m/G.

25. Organisation

Der Unfall ereignete sich im Schulbetrieb der Motorfluggruppe der Sektion Olten des Ae.C.S., der auf Grund einer vom Eidgenössischen Luftamt am 10. September 1959 ausgestellten Bewilligung geführt wird.

26. Vorschriften

261. Das Reglement des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements vom 20. Oktober 1950 bestimmt in Art.34:

Wer sich um einen Führerausweis für Privatpiloten bewirbt, muss ... folgende Bedingungen erfüllen:

...

c. Er muss sich über mindestens 30 Flugstunden ... ausweisen. ... In diesem Flugtraining müssen enthalten sein: ...

3. Ein Navigations-Dreieckflug über eine Strecke von insgesamt mindestens 300 km Luftlinie, mit zwei Zwischenlandungen. Der Flugschüler muss allein an Bord sein und selbständig navigieren. Der Flug ist in der Regel im Laufe eines einzigen Tages durchzuführen;

4. Ein Höhenflug, bei welchem der Flugschüler allein an Bord eine Höhe von mindestens 3000 m/M erreicht. Dieser Flug kann mit dem Navigationsflug verbunden werden.

262. Verfügung des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements vom 18. November 1960 über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge enthält die folgenden Bestimmungen:

Art.5 .1: Vor Beginn eines Fluges hat sich der Kommandant eines Luftfahrzeuges mit allen für den Flug massgebenden und verfügbaren Unterlagen vertraut zu machen.

.2: Ein Flug über die Umgebung des Flugplatzes hinaus ... ist so vorzubereiten, dass auch die laufend eintreffenden Wetterberichte und Wettervorhersagen geprüft werden ...

Art.10 .1: Ein Luftfahrzeug ist so zu führen, dass für das Luftfahrzeug, für seine Insassen, für andere Luftfahrzeuge, für Personen und Sachen auf der Erde keine Gefährdung entsteht.

Art.12 .1: Über dicht bevölkerten Gebieten, Ortschaften und Siedlungen oder über Menschenansammlungen im Freien ist eine Flughöhe einzuhalten, die bei Triebwerksausfall eine Notlandung ohne Gefährdung von Personen und Sachen auf der Erde ermöglicht. Die einzuhaltende Flughöhe beträgt mindestens 300 m über dem höchsten Hindernis, von dem das Luftfahrzeug waagrecht weniger als 600 m entfernt ist.

.2: Ausserhalb dichtbevölkerter Gebiete ist die Flughöhe so zu wählen, dass weder das Luftfahrzeug und seine Insassen noch Personen und Sachen auf der Erde gefährdet werden. Die Mindestflughöhe beträgt 150 m über Grund ...

Art.13: Die Mindestflughöhen dürfen unterschritten werden

a) ...

b) ...

c) bei nicht voraussehbaren Zwangslagen.

Art.45 .1: Sichtflüge sind so durchzuführen, dass das Luftfahrzeug ständig unter Sichtbedingungen und in Abständen von den Wolken geflogen wird, die mindestens folgenden Werten entsprechen:

Ausserhalb kontrollierter Lufträume in Höhen bis 200 m über Grund und in allen Flughöhen bis 1000 m/M:

Flugsicht: 1.5 km;

Abstand von Wolken: ausserhalb von Wolken, mit ständiger Sichtverbindung mit dem Boden.

3. VORGESCHICHTE, FLUG UND UNFALL

31. Der Flugschüler, der sich im Schulbetrieb der Motorfluggruppe der Sektion Olten des Ae.C.S. unter einem Fluglehrer auf den Erwerb des Führerausweises für Privatpiloten vorbereitete, wollte seit längerer Zeit den dafür vorgeschriebenen Dreieck-Navigationsflug durchführen. In Aussicht genommen und vorbereitet war die Strecke Olten-Prangins-Bern-Olten, mit Zwischenlandungen in Prangins/La-Côte und in Bern. Auf dem ersten Stück sollte zugleich der vorgeschriebene Höhenflug absolviert werden.

32. Am Sonntag, den 31. Januar 1965, schien ihm das Wetter günstig zu sein, und er setzte sich im Laufe des Vormittags mit dem Flugplatzleiter von Prangins telefonisch in Verbindung. Dieser riet ihm aber, mit Rücksicht auf die durch Dunst stark eingeschränkte Sicht und auf die schneebedeckte Piste, entschieden ab. Ohne dass der Flugschüler dies dem Fluglehrer bekanntgab, suchte er bei diesem die Bewilligung nach, den Flug anzutreten. Der Fluglehrer erkundigte sich telefonisch beim Flughafen Zürich nach der Wetterlage und erhielt eine Auskunft, die ihm befriedigend schien (s.231). Über die Aussichten für die weitere Entwicklung erkundigte er sich nicht. Daraufhin begab er sich auf den Flugplatz und liess seinen Flugschüler um 1215 (MEZ) starten, nachdem er vergeblich versucht hatte, selbst noch nach Prangins zu telefonieren.

33. In Prangins/La-Côte landete der Flugschüler um 1445 - zur Überraschung des Flugplatzleiters, der nicht mit dieser Ankunft gerechnet und das ausgelegte Signal für Landeverbot belassen hatte. Nachdem er dem Flugschüler zunächst ernstliche Vorhalte gemacht und den Weiterflug nach Bern verboten hatte, klärte er doch die Möglichkeiten für die Fortsetzung des Fluges ab und telefonierte - zwischenhinein auch mit dem Fluglehrer Fühlung aufnehmend - hintereinander nach Bern, Grenchen und Neuenburg. In Bern war der Anflug wegen Fallschirmtätigkeit nicht zugelassen, in Grenchen hatte man den Flugplatz wegen schlechter Sicht geschlossen, und in Neuenburg herrschte Nebel. Nun wollte der Flugschüler direkt nach Olten zurückkehren, doch verbot ihm nun der

Flugplatzleiter mit Rücksicht auf die vorgerückte Zeit und auf die längs des Jura sichtbar werdende Wetterverschlechterung den Abflug. Der Flugschüler übernachtete auf dem Flugplatz.

34. Am nächsten Morgen - Montag, den 1. Februar - traf der Flugplatzleiter von La-Côte den Flugschüler nach 0800 beim Frühstück. Er erklärte ihm, er müsse noch nach Nyon fahren und werde in etwa einer Stunde zurückkehren; der Flugschüler solle inzwischen noch zuwarten. Als er auf die vorgesehene Zeit zurückkehrte, war aber der Flugschüler um 0900 bereits gestartet, nachdem er Benzin aufgetankt, vom Flugplatz Bern eine befriedigende Wetterauskunft (s.232.4) und vom Fluglehrer die Bewilligung zur Fortsetzung des Fluges erhalten hatte. Er landete um 0956 in Bern; dann rief er seinem Fluglehrer an und erklärte ihm, der Flug sei ohne besondere Schwierigkeiten verlaufen.

35. Der Fluglehrer erteilte daraufhin seinem Flugschüler die Bewilligung, den Rückflug nach Olten anzutreten, mit Start in Bern etwa 1030; da die Sichtverhältnisse südlich Olten nicht günstig schienen, solle er den Flugweg gegen den Jura hin verlegen, so dass er den Jurafuss spätestens bei Oensingen erreiche; bei auftretenden Schwierigkeiten solle er nach Bern zurückkehren. Eine Wetterberatung holte der Fluglehrer nicht ein, und er vergewisserte sich auch nicht darüber, ob der Flugschüler dies getan hatte. Der Abfertigungsbeamte in Bern hatte für die Fortsetzung des Fluges nach Olten keine Bedenken, denn in Bern schien das Wetter gut.

36. Der Flugschüler scheint sich am Morgen dieses Tages weder in Zürich noch in Genf über die Wetterverhältnisse erkundigt zu haben. Anderen Piloten wurde von der Flugwetterzentrale Zürich von Sichtflügen durch den Unfallraum abgeraten.

37. Der Flugschüler startete in Bern um 1018. Etwa eine Halbstunde später wurde sein Flugzeug von Zeugen im Raum Wynau gesehen, wie es unterhalb des dichten Nebels, der bis auf 20 Meter über Grund herunterhing, mehrmals längs der Aare und längs der Hauptstrasse Zürich-Bern hin- und herflog. Als es hindernisfreies Gelände von Süden her überflogen hatte und in

einem spitzen Winkel gegen die Hauptstrasse flog, kippte es bei normalem Motorengeräusch aus dem Geradeausflug plötzlich nach links ab und stürzte um 1051, 40 Meter von der Hauptstrasse entfernt, in freiem Gelände steil zu Boden.

4. SCHÄDEN

41. Der Flugschüler wurde durch den Absturz getötet.

42. Das Flugzeug wurde zerstört.

43. Am Boden wurden keine nennenswerten Drittschäden verursacht.

5. SPÄTERE BEFUNDE

Die Auswertung des Barographenblattes zeigte, dass das Flugzeug nach dem Start in Bern eine Höhe von 950 m/M erreicht hatte, dann wieder abgesunken und sich in der zweiten Viertelstunde seines Fluges vorwiegend zwischen 500 und 600 m/M aufgehalten hatte.

6. DISKUSSION

61. Die letzte Ursache des Absturzes lag zweifellos in einem Geschwindigkeitsverlust in einer Höhe, die ein Abfangen zum vornherein ausschloss. Der Grund für die Unterschreitung der kritischen Mindestgeschwindigkeit liegt wahrscheinlich darin, dass der Pilot bei der schlechten Sicht die Fluggeschwindigkeit verringerte und in Bodennähe fliegend, seine Aufmerksamkeit weniger auf die Fluglage als auf Geländebeschaffenheit und Hindernisse richtete und dabei das Flugzeug überzog. Möglicherweise bereitete er sich auf eine Notlandung vor; sicherlich befand er sich aber noch nicht im Anflug zur Landung.

62. Im Unfallraum war es für ein sicheres Umkehren zu spät geworden; der Pilot war bereits in die Kaltfront eingeflogen, in welcher keine Sichtflugbedingungen mehr vorhanden waren. Wann, wo und unter welchen Umständen dies geschah, liess sich nicht mehr ermitteln. Aus der zwischen Start und Unfall

verstrichenen Zeit lässt sich ableiten, dass er ziemlich direkt gegen den Unfallraum flog; möglicherweise bot die Wetterentwicklung genügend Grund, nicht den vom Fluglehrer empfohlenen Kurs gegen den Jura zu fliegen. Eine schlagartige Überraschung durch schlechtes Wetter ist weniger wahrscheinlich als eine allmähliche Verschlechterung,, die genügend Zeit und Raum für eine rechtzeitige Umkehr geboten hätte. Das ganze Verhalten des Piloten am Vor- und am Unfalltag zeigt aber, dass er nicht leicht auf etwas verzichten konnte, was er einmal eingeleitet hatte.

63. Objektiv war das Wetter zweifellos ungeeignet für den beabsichtigten Flug, der die praktische Navigationsprüfung eines Flugschülers darstellt. Das gilt schon für den ersten Tag. Aus der in Olten gegebenen Situation war es freilich nicht ohne weiteres zu erkennen. Der Flugschüler hätte es aber erkennen können und erkennen müssen aus der negativen Haltung, die der Flugplatzleiter von La-Côte seinen Absichten gegenüber einnahm. Für den Fluglehrer wäre es schon in Anbetracht der Jahreszeit und der vorgerückten Tageszeit - angebracht gewesen, wenn er weniger auf die Wettersituation in Olten und auf die Auskünfte des Flugschülers abgestellt hätte, sondern sich auch um eine persönliche Rücksprache mit dem Zielflugplatz und um die Entwicklungsaussichten angenommen hätte - die ihm mit der Übersicht mitgeteilten Winddaten, die mindestens auf die Möglichkeit einer raschen Wetterverschlechterung deuteten, hätten ihn noch besonders dazu veranlassen können. Am Unfalltag folgte dann der eigentliche Schlechtwettereinbruch. Hätte der Flugschüler in Genf oder Zürich eine ordnungsgemäße Wetterberatung eingeholt, so hätte er die schlechten Aussichten erkennen müssen und hätte dann vielleicht Anlass gefunden, sich in Bern nochmals genauer über die Entwicklung zu vergewissern. Die Fühlungnahme mit dem am Zielflugplatz befindlichen Fluglehrer mag ihm aber als genügend erschienen sein. Der letztere erkannte die eingetretene Wetterverschlechterung, beschaffte sich aber keine richtige Übersicht, die ihn zu einem vorläufigen Startverbot hätte veranlassen können, sondern begnügte sich mit der Beurteilung der lokal erkennbaren Situation. Er vergewisserte sich auch nicht darüber, ob der

Flugschüler sich richtig über das Wetter habe beraten lassen, sondern begnügte sich mit Weisungen und Ermahnungen, welche diesen Mangel nicht ausgleichen konnten.

64. Dass man den Flugschüler in Bern nicht zurückzuhalten versuchte, hängt in erster Linie mit der damals lokal noch günstigen Wetterlage zusammen; im Übrigen sind die Flugplatzorgane nicht verpflichtet, sich in diesem Sinne um fremde Piloten anzunehmen, wie es der Flugplatzleiter von La-Côte von sich aus in aner kennenswerter Weise getan hatte.

7. SCHLUSS

Die Kommission gelangt einstimmig zu folgendem Schluss: Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass der Fluglehrer den Flugschüler einen Navigationsflug bei ungeeignetem Wetter einleiten und durchführen liess und dass der Flugschüler dabei in Wetterbedingungen hineinflog, die eine sichere Fortsetzung des Fluges nicht mehr ermöglichten.

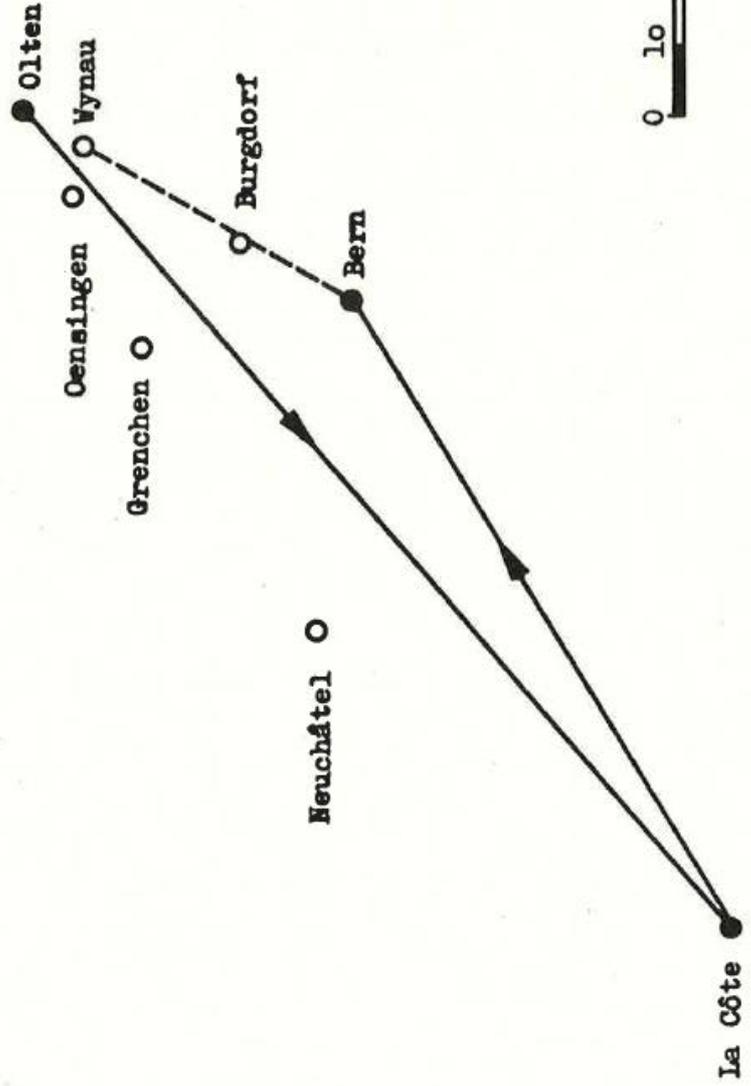
Bern, den 18. Juni 1965.

Ausgefertigt am 21. Juni 1965.

Ähnlicher Fall:

HB-OUO, 13.4.1963, Selibuel (1963/5)

○ Kloten



HB-OVA	1.2.1965, Wynau
Flugweg	