



# Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

**über den Unfall**

des Flugzeugs Bölkow "Junior" HB-UXN

7. Juni 1965

auf dem Flugfeld Lommis TG

**Zirkularbeschluss**

DIE EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall des Flugzeugs Bolkow "Junior" HB-UXX

7. Juni 1965

auf dem Flugfeld Lommis TG

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 10. Juli 1965, der Kommission  
übermittelt am 22. Juli 1965, wird genehmigt, mit 4  
Abänderungen [...UK...]

Zirkulation 13./25.8.1965

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

über die Bodenkollision zwischen dem Flugzeug Bölkow "Junior"  
HB-UXN und einem Fallschirmspringer

am 7.6.1965

in Lommis (TG)

### 1. UNTERSUCHUNG

11. Die Unfallmeldung an den Pikettdienst des Eidg. Luftamtes erfolgte ordnungsgemäss durch den Platzchef des Flugfeldes Lommis. Die Erhebungen auf der Unfallstelle erfolgten durch die Kantonspolizei Thurgau.

12. Die Voruntersuchung wurde am 14. Juni 1965 nach Eintreffen des Polizeirapportes vom 8. Juni 1965 eröffnet.

### 2. ELEMENTE

21. Fallschirmspringer: Jahrgang 1935, österreichischer Staatsangehöriger

211. Gültiger Ausweis für Fallschirmspringer, ausgestellt am 28. Oktober 1964 mit Erweiterung für Absprünge mit manueller Öffnung vom 14. April 1965.

212. Beginn der Fallschirmspringertätigkeit am 9. Mai 1964 in Lommis. Seither 60 Absprünge, wovon 37 auf dem Flugfeld Lommis.

22. Pilot des Flugzeuges HB-UXN: Jahrgang 1940

221. Gültiger Führerausweis für Privatpiloten ausgestellt am 20. Juli 1964.

222. Beginn der Motorflugschulung am 11. März 1964 in Lommis. Seither rund 63 Flugstunden, wovon rund 20 Std. auf dem Unfallmuster.

23. Flugzeug HB-UXN

Eigentümer: Thurflug A.G., Lommis.  
Halter: Motorfluggruppe Thurgau des  
Aé.C.S., Frauenfeld.  
Muster: Bölkow "Junior", hergestellt  
von Bölkow-Apparate GmbH., in  
Nabern-Teck, Deutschland;  
Baujahr 1963, Seriennummer 513.

Gültige Verkehrsbewilligung vom 6. Juli 1963.

Charakteristik: Abgestrebter einmotoriger  
Schulterdecker von 7,4 m  
Spannweite, max. 600 kg  
Fluggewicht und 100 PS  
Startleistung; Ganzmetall-  
Konstruktion; zwei Sitze  
nebeneinander; Bugrad;  
Handbremse.

#### 24. Gelände

241. AIP-Schweiz, Landing Chart ICAO, Lommis Airfield, LSPM Val  
1.

242. Der Unfall ereignete sich auf dem Flugfeld Lommis beim  
Zielkreuz der Fallschirmspringer, das am Rande des Platzes auf  
dem Rollfeld südlich der Graspiste 07-25 ausgelegt war. Dieses  
Rollfeld hatte am Unfalltag eine Breite von rund 45 m, auf der  
Höhe des Zielkreuzes (bestehend aus zwei gekreuzten roten  
Stoffbahnen von 13,5 x 1,8 m) noch eine solche von 30 m.

#### 25. Wetter

Schönes Wetter, schwache Winde aus dem Ostsektor.

#### 26. Organisation

Der Unfall ereignete sich im Rahmen des mit Zustimmung des  
Platzchefs regelmässig in Lommis stattfindenden Sprungbe-  
triebes des Para-Sport-Club, Vereinigung Deutschschweizer  
Fallschirmsportspringer, angeschlossen der Sektion Langenthal  
des Ae.C.S.

### 3. UNFALLHERGANG

31. Pfingstmontag, den 7. Juni 1965, um 1342 Uhr, MEZ, startete der Pilot in Lommis mit einem Fluggast auf dem Flugzeug Bolkow "Junior" HB-UXN zu einem Rundflug. Die Landung erfolgte auf der Graspiste 07 um 1429 Uhr. Nach dem Ausrollen bog der Pilot nach rechts ab und rollte zwischen Piste und südlicher Platzbegrenzung zurück. Dabei näherte er sich dem am Rande des Platzes ausgelegten Zielkreuz der Fallschirmspringer, in dessen Nähe sich unter anderen einige Mitglieder des Para-Sport-Club aufhielten. Als der Pilot rechts der Gruppe vorbeierollte, sah er [...UK...] ... - nach seinen Aussagen - ... plötzlich aus einer Entfernung von rund 10 m, wie ein weissgekleideter Mann von links rechtswinklig in seine Fahrbahn lief.

32. Pilot: "Der Fussgänger schaute einen Moment gegen das Cockpit, so dass ich annehmen musste, dass er mich gesehen hatte. Ich legte trotzdem die Hand an die Bremse ... Als ich wieder auf sah, stand der Mann vor dem linken Flügel. Ich glaubte, dass die Fläche noch neben ihm vorbeikommen würde. In diesem Augenblick nahm ich jedoch einen leichten Schlag wahr. Ich drehte dann etwas nach links ab um Übersicht zu bekommen und hielt an. Die vom Flügel erfasste Person sah ich regungslos am Boden liegen."

33. Der Unfall ereignete sich ca. um 1430 Uhr.

34. [...UK...] Der Fallschirmspringer war nach einem Gruppenabsprung aus 1200 Meter Höhe, mit freiem Fall während 15 Sekunden, als zweiter der Gruppe kurz vor dem Vorbeierollen des Flugzeugs neben dem Zielkreuz gelandet. Nach der Landung entfernte er Helm und Brille und löste die Fallschirmgurten. Dann nahm er die schräg in der Rollbahn liegende Kalotte zusammen mit einem Kameraden auf und legte sie dann innerhalb des Zielkreuzperimeters parallel zur Rollbahn gestreckt ab. Nun ging er entlang den Leinen zur Kalotte, um den Packschlauch zu lösen, dann auf demselben Weg zurück, den Blick immer auf die Leinen gerichtet. Auf ungefähr halbem Weg wurde er von einem Kameraden durch Zurufen auf das anrollende Flugzeug aufmerksam gemacht. Er schaute auf und wurde in

diesem Augenblick - innerhalb des Zielkreuzperimeters befindlich - vom linken Flügelende des rollenden Flugzeugs im Gesicht getroffen.

#### 4. SCHÄDEN

41. Der Fallschirmspringer wurde am Kopf erheblich verletzt. Der herbeigerufene Arzt stellte u.a. eine Nasenbeinfraktur fest und ordnete die sofortige Überführung des Verunfallten in das Kantonsspital Frauenfeld an. Die voraussichtliche Arbeitsunfähigkeit wurde mit 4 Wochen angegeben.

42. Am Flugzeug entstand kein Schaden.

#### 5. DISKUSSION

51. Der Parallelbetrieb auf kleinen Plätzen von Motorflug und Fallschirmsportspringen stellt erhöhte Anforderungen an die Aufmerksamkeit aller Beteiligten. Beim vorliegenden Fall waren aber sowohl dem Piloten wie auch dem Fallschirmspringer die besonderen Anforderungen eines solchen Betriebes bestens bekannt, hatten doch beide ihre Ausbildung in Lommis erhalten.

52. Im freien Fall oder am Fallschirm hängend, ist der Springer auf die Aufmerksamkeit der Flugzeugführer angewiesen. Nach der Landung hat er aber sofort auf Flugzeugbewegungen Ausschau zu halten und das Flugfeld vorsichtig zu räumen.

53. Es ist anzunehmen, dass der Fallschirmspringer nach seiner Landung auf dem Zielkreuz sich dort in Sicherheit wähnte und deshalb nicht besonders auf eventuelle Flugzeugbewegungen achtete. Es wäre [...UK...] ...denn auch vor allem Sache des Piloten gewesen, der Situation am Zielkreuz seine Aufmerksamkeit zu schenken, sein Flugzeug nicht so nahe heranzuführen und allenfalls sofort anzuhalten. Seine Darstellung erscheint übrigens in verschiedenen Punkten zweifelhaft.

54. Dass der Fallschirmspringer ...das sich nähernde Flugzeug nicht hörte, ist mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit dem Umstand zuzuschreiben, dass er - infolge raschen Druckanstieges während des Sprunges - sein normales Hörvermögen

noch nicht voll erlangt hatte.

6. SCHLUSS

[...UK...] ...Der Zusammenstoss zwischen dem Flugzeug und dem Fallschirmspringer ist darauf zurückzuführen, dass der Pilot dem Fallschirmspringer und der letztere dem Flugzeug zu wenig Aufmerksamkeit schenkte. ...

Bern, den 10 Juli 1965

Der Untersuchungsleiter