



# Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

**über den Unfall**

des Flugzeugs Piper Cub J3C HB-OWV

17. Juli 1965

auf dem Flugplatz Bern-Belp

**Zirkularbeschluss**

DIE EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall des Flugzeugs Piper Cub J3C HB-OWV

17. Juli 1965

auf dem Flugplatz Bern-Belp

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 12. November, der Kommission  
übermittelt am 13. November 1965, wird genehmigt.

Zirkulation 24.11./6.12.1965.

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

über den Unfall  
des Sportflugzeuges Piper-Cub HB-OWV

vom 17.7.1965

auf dem Flugplatz Bern-Belpmoos

1. UNTERSUCHUNG

Die Voruntersuchung wurde am 19. Juli 1965 eröffnet.

Die kantonalen Behörden führen keine eigene Untersuchung.

2. ELEMENTE

21. Insassen

211. Pilot: Jahrgang 1936

Lernausweis für Motor- und Segelflugschüler ausgestellt am 18. September 1963, gültig bis 15. September 1967.

Flugerfahrung: Doppelsteuer: 31 Flugstunden, 280 Landungen.

Alleinflüge : 6 ½ Flugstunden, 50 Landungen.

(Seit 28. Oktober 1965 Führerausweis für Privatpiloten).

212. Weitere Insassen: Keine.

22. Flugzeug HB-OWV

Eigentümer und Halter: ALPAR A.G., Bern.

Muster: Piper Cub J3C.

Gewichtsklasse: bis 2000 kg.

Lufttüchtigkeitsausweis vom 30. März 1963, gültig bis 2. April 1966.

Andere Angaben: Motor Continental 65 PS.

23. Gelände

Der Unfall ereignete sich auf dem Flugplatz Bern-Belpmoos.

Koordinaten: 604.650/195.500, 511 m/M.

Andere Angaben: Graspiste 32.

#### 24. Wetter im Unfallraum zur Unfallzeit

Zeitweise mässiger Wind aus W-NW.

#### 3. FLUGABLAUF UND UNFALL

Verkehrsart: Prüfflug.

Startort und Startzeit (MEZ): Bern-Belpmoos, 1430 h.

Absicht: Ziellandungen für  
Erweiterungsprüfung des  
Lernausweises.

Unfallort und Unfallzeit (MEZ): Flugplatz Bern-Belpmoos, 1523  
h.

Im Rahmen der Erweiterungsprüfung des Lernausweises führte der Pilot Ziellandungen durch. Die drei ersten waren innerhalb der zur Verfügung stehenden 150 m. Beim Anflug der vierten Ziellandung kam etwas Gegenwind auf was zur Folge hatte, dass der Pilot zu kurz kam; dies festgestellt, zog er etwas am Höhensteuer um zu versuchen, das Lande-T gleichwohl zu erreichen. Aber der Pilot bemerkte nicht, wie das Flugzeug ein wenig stieg. Die Maschine sackte plötzlich durch und setzte hart auf dem Boden auf, wobei das Fahrwerk einknickte und der Propeller in den Boden schlug.

45° nach rechts abgeschwenkt und das Heck in einem Winkel von ca. 50° nach oben ragend, blieb das Flugzeug nach 10 m stehen.

#### 4. SCHÄDEN

41. Personenschäden sind keine eingetreten.

42. Schäden am Luftfahrzeug:

- Holzpropeller gebrochen
- Motorverschalung eingedrückt
- Beide Augenlappen der linken vorderen Fahrwerksbefestigung gebrochen.

Voraussichtliche Reparaturkosten: Fr. 1'100.-. Umfang ca.

5 Wertprozent.

43. Bodenschäden: Keine.

## 5. DISKUSSION

Wie bereits erwähnt, ging es bei diesem Flug um die Erweiterungsprüfung des Lernausweises. Der Pilot hat dem Wind zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt und wurde durch den plötzlich aufgekommenen Gegenwind überrascht. Beim Zukurzkommen war das "Ziehen" wohl falsch, aber in diesem Ausbildungsstand eine automatische Reaktion. Die Landung war nicht extrem hoch, auf alle Fälle nicht hoch genug um an die Festigkeitsgrenze des Fahrwerkes zu kommen. Auch liegt es im Wesen der Schulung, dass nicht alle Landungen ideal sind, somit sollte ein Schulungsflugzeug einer solchen Belastung gewachsen sein. Die nähere Untersuchung am beschädigten Fahrwerk ergab dann auch, dass die beiden Augenlappen der linken Strebe vorbestandene Anrisse aufwiesen. Somit konnte das geschwächte Fahrwerk der wohl grösser als normal, aber durchaus noch in den Grenzen liegenden Belastung nicht mehr standhalten.

## 6. SCHLUSS

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass die durch Anrisse bereits geschwächte Fahrwerkstruktur einer etwas hoch durchgezogenen Landung nicht standhielt.

Bern, den 12. November 1965.

Der Untersuchungsleiter