



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeugs Piper PA-18 Super-Cub HB-OVZ

3. August 1965

auf dem Flugplatz Grenchen

Zirkularbeschluss

DIE EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall des Flugzeugs Piper PA-18 Super-Cub HB-OVZ

3. August 1965

auf dem Flugplatz Grenchen

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 9. November, der Kommission
übermittelt am 10. November 1965, wird genehmigt, mit drei
Änderungen [...UK...]

Zirkulation 23.11./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-Super Cub, HB-OVZ

vom 3. August 1965

auf dem Flugplatz Grenchen

1. UNTERSUCHUNG

Die Voruntersuchung wurde am 11. August 1965 eröffnet.

Die kantonalen Behörden führen keine eigene Untersuchung.

2. ELEMENTE

21. Insassen

211. Pilot: Jahrgang 1939

211.1 Ausweise:

- Führerausweis für Privatpiloten, ausgestellt am 18. Juli 1962, gültig bis 2. Februar 1967, mit Erweiterung zum Schleppflug vom 18. August 1962.

Flugerfahrung: 112 Stunden und 600 Landungen (Beginn 1965).

- Führerausweis für Segelflieger, ausgestellt am 18. August 1961, gültig bis 2. Februar 1967.

Flugerfahrung: 33 Stunden und 120 Landungen (Beginn 1965).

212. Weitere Insassen: Keine.

22. Flugzeug HB-OVZ

Eigentümer und Halter: Segelfluggruppe Grenchen,
Grenchen

Muster: Piper PA-18-150

Gewichtsklasse: bis 2000 kg

Lufttüchtigkeitsausweis vom 23. Oktober 1964, gültig bis 8.
Oktober 1966.

Andere Angaben: Super-Cub, Motor Lycoming 150
PS

23. Gelände

Unfallstelle: Flugplatz Grenchen Koordinaten:
598.250 / 225.300 430 m/M.

Andere Angaben: Segelflugpiste 25 (Südpiste)

24. Wetter im Unfallraum zur Unfallzeit

Mittlerer, böiger Wind aus WNW.

3. FLUGABLAUF UND UNFALL

Startort und Startzeit (MEZ): Grenchen, 1536 (MEZ)

Absicht: Schleppflüge

Unfallort und Unfallzeit: (MEZ): Flugplatz Grenchen, 1543
(MEZ)

Nach dem Seilabwurf des 3. Schleppfluges dieser Serie setzte der Pilot zur Landung an und führte den Anflug mit einer Geschwindigkeit von ca. 70-80 Meilen durch. Auf Anweisung des [...UK...] ...Fluglehrers... fuhr der Pilot die Landeklappen auf die Stellung 1, damit die Böen nicht allzu heftig einwirkten. Beim Abflachen griff der Pilot nach dem Landeklappenhebel um nach erfolgter Landung dieselben sofort einzufahren. Kurz nach dem Aufsetzen geriet die Maschine in eine Wasserlache und wurde dort stark abgebremst. Während das Flugzeug noch ca. 20 m weiterrollte, hob sich das Heck und der Propeller schlug in den Boden. Der Pilot schaltete die Zündung aus wegen eines eventuellen Überschlagens; das Heck aber senkte sich wieder und die Maschine blieb stehen.

4. SCHÄDEN

41. Personenschäden: Keine.

42. Schäden am Luftfahrzeug:

- Propeller verbogen
- Verschalungsbleche eingedrückt
- Voraussichtliche Reparaturkosten: Fr. 1'800.--.
Umfang ca. 10-15% Wertprozent.

43. Bodenschäden: Keine.

5. DISKUSSION

Wie der Flugplatzdirektor schreibt, soll der Pilot, entgegen [...UK...] ...einer... mit dem Segelfluglehrer getroffenen Vereinbarung, in eine ungünstige Landezone hinein gelandet

sein. (Segelflugpiste 25). Der Pilot gibt dazu die Erklärung, dass er [...UK...] ...von dieser Vereinbarung nichts wusste... wohl eine Landung auf der Motorflugpiste in Erwägung gezogen hätte, dies aber nicht durchführte, weil dieselbe mit 2 Kreuzen gesperrt war. Auf der Nordpiste wollte er wegen des Motorflugzeugverkehrs nicht landen. Somit blieb ihm nur die Segelflugpiste übrig. Es ist auch nicht zu verurteilen, dass ein Schleppflugzeug im Schleppdienst auf der Segelflugpiste landet. Der Pilot war mit den allgemeinen Verhältnissen vertraut; auch den damaligen Zustand der Piste musste er kennen, da er dort vorhergehend zwei Landungen ausführte.

Der relativ starke, böige Wind mag insofern einen Einfluss auf das Geschehen gehabt haben, dass der Pilot bereits im Abflachen zum Landeklappenhebel griff, um diese so rasch als möglich einfahren zu können. Es ist allerdings zu bemerken, dass beim Ausrollen die Klappen auf Stellung 1 keine grosse Gefahr bedeutet hätten.

6. SCHLUSS

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass das Flugzeug beim Ausrollen in eine grosse Wasserlache geriet, welche sehr stark bremsend wirkte, so dass das Heck sich emporhob und der Propeller in den Boden schlug.

Bern, den 9. November 1965.

Der Untersuchungsleiter