



# Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

## über den Unfall

des Flugzeugs Piper J3 "Cup" HB-OVG

5. September 1965

auf dem Flugplatz Schänis SG

## Sitzung der Kommission

10. Februar 1966

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

der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission  
über den Unfall  
des Flugzeugs Piper J3 "Cub" HB-OVG

5. September 1965

auf dem Flugplatz Schänis SG

### 0. ZUSAMMENFASSUNG

Am Sonntag, den 5. September 1965, führte der Fluglehrer mit einem Flugschüler auf dem Flugzeug Piper "Cub" HB-OVG von Zürich-Kloten aus Landungen auf auswärtigen Flugplätzen aus. Für den Rückflug hatte er telefonisch die Bewilligung zum Einflug in die Kontrollzone Zürich einzuholen. Nach Zwischenlandung in Altenrhein wollte er zu diesem Zwecke noch in Wangen-Lachen landen. Ohne mit diesem Flugplatz Fühlung genommen zu haben, startete er um 1618 in Altenrhein. Über Wangen-Lachen angelangt, stellte er das Signal "Landeverbot" fest und entschloss sich, nach Schänis weiterzufliegen. Über Schänis angekommen, bemerkte er das Signal "Vorsicht beim Anflug und bei der Landung" und erkannte einige schlammige Stellen im Westteil der Piste, während der nordöstliche Teil gut schien. Der erste Anflug fiel zu eng aus; im zweiten Anflug setzte das Flugzeug um 1745 im nordöstlichen Teil auf. Nach einer Rollstrecke von etwa 50 Metern geriet es in ein unmarkiertes, grasüberwachsenes Sumpfloch und überschlug sich. Die Insassen blieben unverletzt, das Flugzeug wurde schwer beschädigt.

Auf dem Flugplatz Schänis hatte man es mit dem Vorsichtssignal bewenden lassen, da man darauf abstellte, dass Landungen von aussen her vorheriger Bewilligung des Flugplatzchefs bedurften. Zwischen dem ersten und dem zweiten Anflug legte der Flugplatzchef das Verbotssignal aus, doch wurde dieses von den Flugzeuginsassen nicht mehr bemerkt.

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass sich der Fluglehrer bei der Flugvorbereitung nicht über die Landemöglichkeiten in

Wangen-Lachen und Schänis vergewissert hatte.

## 1. UNTERSUCHUNG

Die Voruntersuchung wurde mit Zustellung des Untersuchungsbericht an den Kommissionspräsidenten abgeschlossen am 14. Dezember 1965.

## 2. ELEMENTE

### 21. Beteiligte

#### 211. Fluglehrer: Jahrgang 1927

Führerausweis für Privatpiloten vom 4. April 1957, gültig bis 31. Januar 1967, mit provisorischem Motorfluglehrerausweis vom 30. April 1962, gültig bis 31. Dezember 1965; Führerausweis für Berufspiloten vom 6. Oktober 1959, gültig bis 21. Januar 1965.

Fliegerische Grundschulung im Oktober 1955 in U.S.A.

Gesamte Flugerfahrung nahezu 700 Stunden und rund 3400 Flüge.

Als Fluglehrer Ausbildung von drei Schülern.

#### 212. Flugschüler: Jahrgang 1931

Lernausweis für Flugpersonal vom 3. Mai 1965, gültig bis 27. April 1967.

Beginn der Motorflugschulung im Frühjahr 1965 in Kloten. Gesamte Flugerfahrung rund 20 Stunden und 190 Flüge.

#### 213. Diensttuender Flugplatzchef: Jahrgang 1940

## 22. Flugzeug HB-OVG

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

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

Verkehrsbewilligung vom 24. Mai 1965, gültig bis 18. Mai 1966.

Muster: Piper J3 "Cub" mit Motor Continental A65-12F von 65 PS.

Charakteristik: Einmotoriger, abgestrebter Hochdecker mit zwei Sitzen in Mischbauweise, mit festem Heckrad-Fahrwerk. Baujahr unbekannt, Werknr.29.893.

### 23. Gelände

(Landeskarte der Schweiz 1:50.000; Blatt 236 Lachen)

Der Unfall ereignete sich auf der Graspiste 17 des Flugplatzes Schänis. Die Piste misst 600 auf 30 Meter. Am Unfalltag war sie in ziemlich schlechtem Zustand und wies neben verschiedenen nassen und sumpfigen Stellen auch grössere zum Teil grasüberwachsene Schlammlöcher auf.

Der Signalplatz befindet sich neben den Flugplatzgebäulichkeiten, östlich der Piste, 500 Meter von der Pistenschwelle 17 entfernt.

Unfallkoordinaten 721.300/225.300, 416 m/M, Gemeindebann Schänis SG.

### 24. Wetter

Am Unfalltag herrschte im Unfallraum allgemein regnerisches Wetter, jedoch ohne Niederschläge zur Zeit des Unfalls. Bewölkung 3/8 auf 1000 m/M, windstill, Sicht 10-12 km.

### 25. Organisation

251. Die Motorfluggruppe der Sektion Zürich des Ae.C.S. betreibt Schulung auf Grund einer vom Eidgenössischen Luftamt am 17. Dezember 1954 ausgestellten Bewilligung zum Betrieb einer Schule für Motorflieger.

252. Der Flugplatz Schänis wird von der Alpenen Segelflugschule Schänis AG auf Grund einer vom Eidgenössischen Luftamt am 31. Oktober 1964 ausgestellten Bewilligung betrieben.

### 26. Vorschriften

261. Die Verfügung des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements vom 18. November 1960 (damals: EPED) 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.

Art.41: Der Führer eines Luftfahrzeuges hat jeden beabsichtigten Flug bei Tag nach Sichtflugregeln innerhalb der Landesgrenzen bei der hierfür bestimmten Meldestelle des Abflugortes mit folgenden Angaben anzumelden:

- a. Kennzeichen und Muster des Luftfahrzeugs,
- b. voraussichtliche Abflugzeit,
- c. Abflugort,
- d. Flugweg,
- e. Bestimmungsort,
- f. voraussichtliche Flugzeit,
- g. Anzahl der Insassen,
- h. Name des Kommandanten.

Art. 66: Am Boden ausgelegte Signale bedeuten:

- a. Waagrecht ausgelegtes quadratisches rotes Feld mit zwei gelben Diagonalstreifen:  
Landeverbot für längere Dauer.
- b. Waagrecht ausgelegtes quadratisches rotes Feld mit einem gelben Diagonalstreifen:  
Vorsicht beim Anflug und bei der Landung, wegen schlechten Zustandes des Rollfeldes oder aus andern Gründen.
- ...
- e. Augenfällige, einfarbige Kreuze, die an den Grenzen eines unbenützbaren Gebietes waagrecht ausgelegt sind. Pisten und Rollwege werden an den beiden Enden des unbenützbaren Teiles gekennzeichnet: Der bezeichnete Teil des Rollfeldes ist nicht benützbar.
- ...

Rechte und Pflichten des Kommandanten eines Luftfahrzeuges enthält die folgende Bestimmung:

Art.7: Der Kommandant ist für die Führung des Luftfahrzeuges nach den gesetzlichen Bestimmungen, den Vorschriften der Luftfahrthandbücher (AIP), den anerkannten Regeln der Luftfahrt und den Weisungen des Halters verantwortlich.

263. Die Betriebsbewilligung des Eidgenössischen Luftamtes für den Flugplatz Schänis vom 31. Oktober 1964 enthält unter Art. 4 unter dem Titel "Einschränkungen" die folgende Bestimmung:

2. Die Durchführung von Flügen mit Motorflugzeugen ist nur Zweck des Segelflugzeugschlepps und der Ausbildung von Flugschülern im Rahmen des fliegerischen Nachwuchses gestattet.

264. Das Luftfahrthandbuch (AIP) Schweiz enthält für den Flugplatz Schänis in AGA 1-2-6 Kol.15 unter der Angabe des Halters die folgenden Bemerkungen:

"Privat/Private. PPR  
Nur Segelflug / Glider flying only"

Ähnlich findet sich in AGA 1-2-7 Kol.15 für den Flugplatz Lachen die Bemerkung

"Privat/Private  
PPR"

"PPR" ist die unter GEN 3-1-10 entschlüsselte Abkürzung für "Vorherige Genehmigung erforderlich / Prior Permission Required".

### 3. FLUGVERLAUF UND UNFALL

31. Am Sonntag, den 5. September 1965, führte der Fluglehrer mit dem Flugschüler auf dem Flugzeug Piper "Cub" HB-OVG von Zürich-Kloten aus Landungen auf auswärtigen Flugplätzen aus. Für den Rückflug nach dem Flughafen Zürich hatte er gemäss Weisung des Verkehrsleiters telefonisch die Bewilligung zum Einflug in die Kontrollzone einzuholen. Um 1530 MEZ landete er in Altenrhein, von dort aus wollte er einen Flug nach dem

Flugplatz Wangen-Lachen anmelden; da die telefonische Verbindung nicht sofort herzustellen war, liess er sich vom diensttuenden Flugplatzbeamten versprechen, die Meldung nachträglich durchzugeben und startete um 1618. Etwas nach 1700 über Wangen-Lachen angelangt, stellte er das Signal "Lande-Verbot für längere Dauer" fest und entschloss sich daher, auf dem Flugplatz Schänis zu landen und die Bewilligung zum Einflug in die Kontrollzone Zürich von dort aus einzuholen.

32. Etwa um 1740 über Schänis angekommen, stellte der Pilot das Signal "Vorsicht beim Anflug und bei der Landung wegen schlechten Zustandes des Rollfeldes" fest und erkannte, dass die Piste im Westteil einige schlammige Stellen aufwies, der nordöstliche Teil aber auf etwa 400 x 20 Meter eine intakte Grasnarbe mit frischen Rollspuren aufwies. Der Pilot wies daher den Flugschüler an, auf diesem Teil in Richtung 17 zu landen. Der erste Anflug fiel zu eng aus, und der Flugschüler musste vor der Pistenschwelle durchstarten und auf Linksvolte abdrehen. Der zweite Anflug war in Ordnung. Auf dem Signalplatz achtete die Besatzung nicht mehr weiter. Kurz vor der Landung übernahm der Pilot das Steuer und setzte um 1845 das Flugzeug etwa 220 Meter nach Pistenbeginn in Dreipunktlage auf. Nach einer Rollstrecke von gegen 50 Metern geriet das Flugzeug in ein mit Gras überwachsenes, unmarkiertes Sumpfloch von etwa 30 cm Tiefe, überschlug sich und blieb entgegengesetzt zur Anflugrichtung auf dem Rücken liegen.

33. Auf dem Flugplatz Schänis war der Flugbetrieb wegen des regnerischen Wetters im Laufe des Nachmittags eingestellt worden. Am Signalplatz war das Signal "Vorsicht beim Anflug und bei der Landung" ausgelegt; das Lande-T war eingezogen. Auf eine Markierung der vielen schlechten Stellen und auf die Auslegung des Signals "Lande-Verbot" hatte man verzichtet, weil Landungen von aussen her ohnehin vorheriger Bewilligung des Flugplatzleiters bedurften und diese Bewilligung nur Piloten erteilt wurde, welche die Platzverhältnisse genau kannten. Der diensttuende Flugdienstleiter, zugleich stellvertretender Flugplatzchef, befand sich in der Werkstätte als er gegen 1745 das Geräusch des anfliegenden Flugzeugs hörte. Er begab sich

sofort zum Signalplatz und legte das Signal "Landeverbot" aus. Als das Flugzeug nach dem ersten Anflug vor der Pistenschwelle 17 wegdrehte, war das Signal ausgelegt. Der Flugplatzleiter nahm an, dass es der Pilot gesehen habe, und begab sich wieder in die Werkstatt. Nach kurzem wurde er mit der Mitteilung herausgerufen, das Flugzeug fliege neuerdings an. Bis er aus der Werkstätte herausgelaufen war, befand sich das Flugzeug unmittelbar vor dem Aufsetzen; weitere Signale zu geben, war ihm nicht mehr möglich.

#### 4. SCHÄDEN

41. Die Insassen blieben unverletzt.

42. Am Flugzeug entstanden Schäden von rund Fr. 8000.- (30 Wertprozent).

43. Am Boden entstanden keine nennenswerten Schäden.

#### 5. SPÄTERE FESTSTELLUNGEN

-

#### 6. DISKUSSION

61. Die Hauptursache des Unfalls liegt darin, dass es der Fluglehrer unterlassen hat, sich vor dem Start über die Zwischenlandemöglichkeiten zu vergewissern. Hätte er nicht einfach auf die Durchgabe der Startmeldung nach Lachen abgestellt, sondern zum Einholen der Landebewilligung selbst telefonische Verbindung aufgenommen, so wäre ihm die Sperrung des Platzes bekannt gegeben worden; hätte er zum gleichen Zweck Verbindung mit Schänis aufgenommen, so wäre ihm vermutlich auch hier die Bewilligung nicht erteilt worden. Dieses präzise Vorgehen wäre übrigens auch aus Instruk-tionsgründen angezeigt gewesen.

Dass die Insassen dann nach dem ersten Anflug in Schänis den Signalwechsel nicht wahrnahmen, erklärt sich einerseits aus der Sichtbehinderung in der Linkskurve im Abdrehen, andererseits daraus, dass mit einem solchen Wechsel auch nicht ohne weiteres zu rechnen war.



62. Dass der Flugplatzleiter in Schänis auf eine Markierung der vielen schlechten Stellen auf der Piste verzichtete, ist verständlich; in Anbetracht der Umstände hätte er freilich besser getan, das Signal "Landeverbot" auszulegen. Da er aber darauf abstellen durfte, dass vor Anflügen eine "vorherige Genehmigung" eingeholt würde, die er verweigern konnte, handelte er nicht unzweckmässig.

## 7. SCHLUSS

Die Kommission gelangt einstimmig zu folgendem Schluss: Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass sich der Fluglehrer bei der Flugvorbereitung nicht über die Landemöglichkeiten auf dem nächsten Zwischenlandeplatz vergewissert hatte.

Lachen, den 10.Februar 1966.

Ausgefertigt am 11.Februar 1966.

Ähnliche Fälle:

