



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall – Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeuges Piper Cub J3C HB-ONK

12. August 1966

bei Niederbüren SG

Sitzung der Kommission

20. Januar 1967

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

der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeuges Piper Cub J3C HB-ONK

12. August 1966

bei Niederbüren SG

0. ZUSAMMENFASSUNG

Am 12. August 1966 erhielt der Flugschüler von seinem Fluglehrer den Auftrag, vom Flugfeld Lommis TG über Frauenfeld-Wil nach Weinfeld zu fliegen und alsdann wieder in Lommis zu landen. Für den Flugschüler war dies der erste allein durchzuführende Überlandflug. Der Start erfolgte um 1919 MEZ. Die Landung hätte etwa um 20 Uhr erfolgen sollen. In der Gegend von Weinfeld verlor jedoch der Flugschüler das Flugfeld Lommis aus den Augen, verirrte sich und entschloss sich wegen der um etwa 2020 Uhr hereinbrechenden Nacht zu einer Notlandung. Sie misslang. Der Pilot blieb unverletzt, das Flugzeug wurde erheblich beschädigt.

Der Unfall hat sich ereignet, weil der Flugschüler auf einem seinem Ausbildungsstand nicht angemessenen Flug sich verflog und bei einem Notlandeversuch durchsackte und unfreiwillig Bodenberührung erhielt.

1. UNTERSUCHUNG

Die Untersuchung wurde mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 11. November 1966 an den Kommissionspräsidenten abgeschlossen am 18. November 1966.

2. ELEMENTE

21. Beteiligte

211. Flugschüler Jahrgang 1947

Lernausweis für Motor- und Segelflieger, ausgestellt am 25. Februar 1966 und gültig bis 15. Februar 1968.

Gesamte Flugerfahrung am 12. August 1966: 11 Stunden und 51 Minuten mit 113 Landungen, davon 3 Stunden und 11 Minuten in 21 Alleinflügen. Alle in Lommis seit 1. August 1966. Erster Alleinflug am 10. August 1966.

212. Fluglehrer Jahrgang 1929

Führerausweis für Privatpiloten, ausgestellt am 24. Juni 1952 (Brevet vom 21. November 1948), gültig bis 11. Juni 1966.

Erweiterung für Ausbildung von Privatpiloten vom 28. Oktober 1958.

Beschränkter Führerausweis für Berufspiloten, ausgestellt am 23. Dezember 1954, gültig bis 31. Oktober 1966.

Bewilligung für Nachtflug vom 6. Mai 1959, nicht erneuert.

Führerausweis für Berufspiloten, ausgestellt am 24. August 1959, gültig bis 31. Oktober 1966.

Flugerfahrung am 17. Juni 1966: 3195 Flugstunden mit 19702 Landungen.

22. Flugzeug

Immatrikulation :	HB-ONK
Eigentümer und Halter :	Motorfluggruppe der Sektion Thurgau des Aero-Clubs der Schweiz
Lufttüchtigkeitsausweis :	vom 2. April 1963, gültig bis 10. April 1967
Verkehrsbewilligung :	vom 16. März 1965, gültig bis 10. April 1967
Konstrukteur und Hersteller :	Piper Aircraft Corp.

Muster : Piper Cub J3C; Fabrik-Nummer
12963

Charakteristik : Einmotoriges Landflugzeug,
abgestrebter Hochdecker in
Mischbauweise, Zweisitzer,
Tandemanordnung,
Heckradfahrwerk

Motor : Continental 4-65 T-
027584/1944; 65 PS

Propeller : Sensenich 720-42 Nr. L-3405

Gewichte : Leergewicht 352 kg
Höchstgewicht 550 kg

Betriebszeiten bis 26. November 1965:

Zelle : 3989:51, seit Revision
2419:58 Stunden

Motor : 2685, seit Revision 700
Stunden

23. Gelände

Das Flugfeld Lommis liegt in einer flachen Senke eines hügeligen Geländes, das neben zahlreichen Ortschaften auch viele, meist kleinere Waldparzellen aufweist.

Das für die Notlandung gewählte Stoppelfeld befindet sich in der Gegend von Niederbüren am südlichen Ufer der Thur, ca. 15 km ost-südöstlich von Lommis und misst rund 200 m x 150 m.

Koordinaten der Unfallstelle: 731'500/258'125. Höhe: 480 m/M.

24. Wetter

Hochdrucklage, 1/8 Cirren, Sicht ca. 30 km, windstill.

25. Organisation

Der Unfall ereignete sich im Rahmen der fliegerischen Vorschulung, Stufe I/II, die nach dem Programm des Eidgenössischen

Luftamtes vom 10. Januar 1962 durchgeführt wird.

26. Vorschriften

Die Verfügung des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge vom 18. November 1960 enthält in Art. 6 folgende Bestimmungen:

- 1) Als Nachtflug gilt jeder Flug oder Teil eines Fluges, der in der Zeit zwischen Ende der bürgerlichen Abenddämmerung und Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung fällt.
- 2) ...
- 3) Trifft das Luftfahrzeug voraussichtlich nicht mindestens 30 Minuten vor Ende der bürgerlichen Abenddämmerung über dem Bestimmungsort oder Ausweichflugplatz ein, so müssen die Bedingungen für die Durchführung eines Nachtfluges erfüllt sein.

Die massgebenden Zeiten für den 12. August sind in der Tabelle der Anlage A dieser Verfügung wie folgt festgelegt: Morgen 0440, Abend 2017.

Das Reglement über die Ausweise für Flugpersonal vom 20. Oktober 1950 bestimmt in Art. 30:

- 1) ...
- 2) Der Lernausweis für Flugschüler berechtigt den Träger, an Bord von Motor- und Segelflugzeugen, entweder am Doppelsteuer mit einem Fluglehrer oder allein an Bord unter der unmittelbaren Aufsicht eines Fluglehrers, über schweizerischem Gebiet Schulungsflüge auszuführen. Überlandflüge allein an Bord sowie Flüge im Rahmen öffentlicher Flugveranstaltungen sind nicht gestattet.
- 3) ...
- 4) ...

3. VERLAUF DES UNFALLFLUGES

Der Flugschüler hatte von seinem Fluglehrer den Auftrag erhalten, einen sogenannten Geografie Rundflug Lommis-Frauenfeld - Wil - Weinfeld - Lommis, entsprechend einem

Dreipunkteflug innerhalb von rund 10 km um das Flugfeld Lommis auszuführen. Flughöhe bis Weinfeldern 3000 Fuss, nachher Absinken auf 2000 Fuss über Platz Lommis. Während des Fluges sollte er Sichtverbindung mit dem Flugfeld aufrechterhalten. Der Start erfolgte um 1919 MEZ; da die Flugstrecke 40-50 km beträgt, war mit einer Landung vor 20 Uhr zu rechnen.

Nach dem Wendepunkt Weinfeldern verlor er jedoch das Flugfeld Lommis aus den Augen, obwohl dieses, allerdings unter einem anderen Sichtwinkel und stark veränderter und ungünstiger Beleuchtung, immer noch in seinem Gesichtskreis lag. Bei seinem etwa viertelstündigen Suchen geriet er zu weit nach Ostsüdost in die Gegend von Niederbüren, wo er sich bei anbrechender Dunkelheit zur Notlandung entschloss.

Der Landeanflug missriet jedoch und der Pilot kam zu lang und zu hoch. Als er in einer Höhe von etwa 5 m zudem noch vor sich eine Bodenunebenheit erkannte, entschloss er sich zum Durchstarten, wobei er aber gleichzeitig nach links abkurvte. Dabei sackte das Flugzeug durch; nachdem es den Boden mit dem linken Rad berührt hatte, wurde es abgedreht, wobei es gleichzeitig noch ganz aufsetzte. Es kam 30-40 m weiter schwanzvoran zum Stillstand.

4. SCHÄDEN

41. Der Pilot blieb unverletzt.

42. Das Flugzeug wurde an Rumpf, linkem Flügel, Fahrwerk, Motor und Propeller erheblich beschädigt. Die Reparaturkosten betrugen 6000 - 8000 Franken.

43. Landschaden entstand nicht.

5. FESTSTELLUNGEN

51. Der Flugschüler war noch nicht im Besitze der Erweiterung seines Lernausweises für Überlandflüge.

52. Der vom Fluglehrer erteilte Auftrag entsprach nicht dem Programm für die fliegerische Vorschulung 1962, sondern erfüllt den Begriff eines Überlandfluges, weil der Fluglehrer die unmittelbare Aufsicht nicht mehr ausüben konnte.

6. DISKUSSION

61. Die Umgebung des Flugfeldes Lommis ist hügelig, zum Teil bewaldet und bebaut. Für einen Schüler, der seinen ersten Überlandflug auszuführen hat, ist es daher nicht einfach, gleichzeitig das Flugzeug zu führen, den Flugweg zu suchen und, zeitweise seitwärts oder seitlich-rückwärts schauend, unter dem sich ständig ändernden Blickwinkel das Flugfeld im Auge zu behalten. Unter diesen Umständen ist es verständlich, dass er bei den schlechter werdenden Sichtverhältnissen die Orientierung verlor.

62. Der Entschluss des Piloten, unter diesen Umständen eine Notlandung einzuleiten, ist nicht zu beanstanden. Das gewählte Gelände stellte aber an den Piloten Anforderungen, denen er angesichts seiner bescheidenen Flugerfahrung, der begreiflichen Nervosität und der zunehmenden Dämmerung nicht gewachsen war.

63. Eine Sicherheitsmarge von 20-30 Minuten zwischen der vorausberechneten Landezeit und der Dämmerung ist für den ersten Überlandflug zweifellos zu knapp.

7. SCHLUSS

Die Kommission gelangt einstimmig zum Schluss: Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass der Flugschüler auf einem seinem Ausbildungsstand nicht angemessenen Flug sich verflög und bei einem Notlandeversuch durchsackte und unfreiwillig Bodenberührung erhielt.

Bern, den 20. Januar 1967

Ausgefertigt am 30. Januar 1967

Ähnliche Fälle: -