



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeuges Piper J3C HB-OXK

vom 2. Januar 1967

auf dem Flugplatz Agno-Lugano

Zirkularbeschluss

DIE EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall des Flugzeuges Piper J3C HB-OXK

vom 2. Januar 1967

auf dem Flugplatz Agno-Lugano

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 14. April, der Kommission
übermittelt am 19. April 1967, wird genehmigt.

Zirkulation, 8./19.5.1967.

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

über den Unfall

des Flugzeuges Piper J3C HB-OXK

vom 2. Januar 1967

auf dem Flugplatz Agno-Lugano

0. KURZDARSTELLUNG

Der Flugschüler konnte das nach einer schiebenden Landung nach rechts ausbrechende Flugzeug nicht unter Kontrolle bringen; das Flugzeug kollidierte mit einem Schneewall und wurde erheblich beschädigt. Es entstand kein Personenschaden.

1. UNTERSUCHUNG

Die Voruntersuchung wurde am 2. Januar 1967 eröffnet; ein Augenschein auf dem Flugplatz Agno fand nicht statt.

Die kantonalen Behörden sind an der Untersuchung nicht beteiligt.

2. ELEMENTE

21. Flugschüler: Jahrgang 1923

Inhaber des Lernausweises für Luftfahrtpersonal, ausgestellt am 18. Oktober 1962 und gültig bis 7. Dezember 1960.

Der Flugschüler hat eine Flugerfahrung von Total 76.54 h und 709 Landungen ausschliesslich auf Piper-Cub-Flugzeugen.

Der Pilot war anlässlich des Unfallfluges in guter flugsicherer und gesundheitlicher Verfassung.

22. Fluglehrer: Jahrgang 1906

Inhaber des Führerausweises für Privatpiloten, ausgestellt am 3. Juni 1963 (Erstausstellung 23. Juli 1935) und gültig bis 26. Mai 1967 mit Erweiterung für die Ausbildung von Privatpiloten vom 26. Juli 1940.

23. Luftfahrzeug HB-OXK:

Eigentümer und Halter: Avilu SA., Agno
Konstrukteur: Piper Aircraft Corp., Lock Haven Penna, USA
Typ: Piper J3C
Baujahr: 1942/1960
Werknummer: MDC 1038
Verkehrsbewilligung vom 15.4.1966, gültig bis 10.3.1967
Motor: Continental C90-GF 90 PS
Zweisitziger, abgestrebter Schulterdecker in Gemischbauweise, Sitze in Tandemanordnung, festes Fahrwerk mit Heckrad.
Das Flugzeug war in gutem Zustand und lufttüchtig.

24. Gelände:

AIP Switzerland MAP SZA-Val. 3. Landing Chart-ICAO Lugano Airfield.

Der Unfall ereignete sich auf dem Flugplatz Agno- Lugano am westlichen Rand der Hartbelagpiste 20.

Am 2.1.1967 war die Rasenpiste wegen des Schnees nicht benutzbar; auf der Hartbelagpiste war der Schnee weggeräumt; beidseitig der Piste lagen harte Schneewälle von ca. 70 cm Höhe.

25. Meteo:

Bedeckt (8/8 auf 1300 m/M), gute Sicht, schwache Winde aus dem Sektor Süd.

3. HERGANG

a. Vorgeschichte: Der Flugschüler hatte nach einem Unterbruch von drei Monaten seine Flugschulung auf dem Platz Agno am 27.12.1966 wieder aufgenommen. Am 27.12. hatte er mit seinem Fluglehrer vorerst 14 Platzrunden mit 92 Minuten am Doppelsteuer geflogen und anschliessend 11 Soloflüge mit 81 Minuten Flugzeit ausgeführt. Am 30.12. war der Flugplatz mit Schnee bedeckt und der Fluglehrer machte mit ihm 8 Landungen

am Doppelsteuer (63 Minuten), die anfangs unruhig waren und anscheinend nicht befriedigten.

Am 31.12. folgten 26 Platzrunden mit 2 Stunden und 26 Minuten immer noch am Doppelsteuer: für die ersten drei lautete die Qualifikation "unexact", für die nächsten 6 "unregelmässig", für die folgenden 7 "wird langsam besser" und für die letzten 10 "endlich gut". Am Vormittag des 2.1.1967 fielen die ersten 3 Landungen (am Doppelsteuer) befriedigend aus ("ruhig und gut") und die anschliessenden 6 Sololandungen wurden mit "allgemein gut, zu lang" qualifiziert.

b. Der Unfall: Nach einem Unterbruch von etwas mehr als einer Stunde liess der Fluglehrer den Flugschüler solo auf der Piste 20 drei Ziellandungen mit Gas oder Glissade ausführen, die befriedigten. Nun erhielt der Flugschüler den Auftrag, zuerst eine Ziellandung mit Gas aus einer Platzvolte aus 1000 Fuss zu machen und anschliessend eine zweite aus einer erweiterten Platzrunde aus 2000 Fuss, diesmal ohne Gas und mit Glissade links. Die erste Landung gelang gut. Beim zweiten Anflug, der anfänglich ebenfalls gut verlief, flog der Flugschüler das Flugzeug nach dem Herausnehmen aus der Glissade unsauber und liess es leicht schiebend und fast am linken Pistenrand aufsetzen, was ein Ausbrechen nach rechts zur Folge hatte. Die Versuche des Flugschülers, zuerst mit Seitensteuer links und nachher mit Vollgas diese Tendenz zu korrigieren, waren erfolglos und das Flugzeug rollte quer in den Schneewall am rechten Pistenrand hinein. Dort wurde das Fahrwerk weggedrückt und das Flugzeug rutschte noch ca. 10 m bis zum Stillstand aus.

4. SCHÄDEN

41. Es entstand kein Personenschaden.

42. Das Flugzeug wurde erheblich beschädigt. Fahrwerk, Motorenschalung, Rumpf, Propeller, linke Flügelstrebe.

43. Es entstand kein Bodenschaden.

5. DISKUSSION

Wie dem Flugbuch entnommen werden kann, dauerte die Flugschulung dieses Flugschülers aussergewöhnlich lange. Nach 3 ½ Jahren und dreimaligem Wechsel der Flugschule war er immer noch nicht reif für die Privatpilotenprüfung, obwohl er in 700 Landungen insgesamt 77 Flugstunden, davon 64 ¼ Stunden am Doppelsteuer absolviert hatte. Auch wenn man berücksichtigt, dass der Flugschüler seine Schulung erst mit 40 Jahren aufgenommen hatte, so ergibt sich doch aus diesen Zahlen, dass er für das Fliegen offenbar wenig begabt war.

Beim Unfallflug hat er in der letzten Phase das Flugzeug unsauber geflogen und schiebend aufgesetzt. Dass das Flugzeug daraufhin ausbrach, war beinahe zu erwarten, denn auf Hartbelagpisten ist die Ausbrechtendenz erheblich grösser als auf Gras. Der Versuch des Flugschülers, vorerst mit einer Seitensteuerkorrektur die Lage zu retten, war unzweckmässig wenn nicht ganz am Anfang noch mit Vollgas durchgestartet werden kann, so ist ein einmal begonnenes Ausbrechen meist nicht mehr abzustoppen.

Die Schneewälle auf beiden Seiten der Piste dürften, obwohl sie die Landung an und für sich kaum erschwerten, den Flugschüler beeindruckt und damit etwas unsicher gemacht haben.

Wie die Ereignisse zeigten, war der Flugschüler offenbar der gestellten Aufgabe zu wenig gewachsen. Der Fluglehrer hat die Fähigkeiten seines Flugschülers anscheinend im Hinblick auf die paar letzten geglückten Platzrunden zu hoch veranschlagt, als er ihm den Flugauftrag erteilte.

6. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Der Unfall hat sich ereignet, weil der Flugschüler nach einer unsaubereren Landung die Herrschaft über das ausrollende Flugzeug verlor, sodass dieses mit einem Schneewall kollidierte.

Bern, den 14. April 1967.

Der Untersuchungsleiter