



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeuges Piper J3C HB-OEN

vom 25. Juni 1968

auf dem Flugfeld Spreitenbach

Sitzung der Kommission

21. September 1968

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

der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeuges Piper J3C HB-OEN

vom 25. Juni 1968

auf dem Flugfeld Spreitenbach

0. ZUSAMMENFASSUNG

Dienstag, den 25. Juni 1968, oblag der Flugschüler auf dem Flugfeld Spreitenbach dem Training von Ziellandungen mit Motorhilfe. Bei der zweiten Alleinlandung flog er mit dem Flugzeug Piper HB-OEN im Anflug derart tief an, dass das Flugzeug kurz vor dem Pistenanfang mit dem Boden in Berührung kam.

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass der Flugschüler bei einer Gaslandeübung zu tief anflug und das Flugzeug vor dem Pistenanfang mit dem Boden in Berührung geriet.

1. UNTERSUCHUNG

Die Voruntersuchung wurde mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 3. August 1968 an den Kommissionspräsidenten abgeschlossen am 8. August 1968.

Die kantonalen Behörden führen keine eigene Untersuchung.

2. ELEMENTE

21. Flugschüler: Jahrgang 1945

Lernausweis für Motor- und Segelflieger, ausgestellt durch das Eidg. Luftamt am 10. April 1968, gültig bis 25. März 1970.

Die fliegerische Ausbildung begann am 19. April 1968 in Spreitenbach. Vor dem Unfall betrug das Training total 18 h 04 min und 168 Landungen, alles auf dem Unfallmuster. Davon entfielen 2 h 17 min und 26 Landungen auf Alleinflüge. Ausser gelegentlichen Überflügen von oder nach Kloten hatten

sämtliche Flüge ihren Ausgangspunkt auf dem Flugfeld Spreitenbach.

Die fliegerischen Qualifikationen gaben zu keinen Bemerkungen Anlass.

22. Flugzeug HB-OEN

Muster:	Piper J3C, Motor Continental A-65
Eigentümer und Halter:	Motorfluggruppe Zürich der Sektion Zürich des Aero- Clubs der Schweiz
Konstrukteur und Hersteller:	Piper Aircraft Co., Lock Haven, Pa, USA
Baujahr:	1944, Werknummer 11842
Charakteristik:	Abgestrebter, einmotoriger Hochdecker in Mischbauweise für Schulung und Training mit zwei hintereinander an- geordneten Sitzen und festem Heckradfahrwerk

Das Flugzeug war ordnungsgemäss zugelassen und befand sich in lufttüchtigem Zustand. Gewicht und Schwerpunkt lagen innerhalb der zulässigen Grenzen.

23. Gelände

In Anflugrichtung Ost verläuft dem linken Band des Flugfeldes Spreitenbach entlang ein Bach. Dieser Bach verläuft vor dem Pistenanfang ungefähr in nordöstlicher Richtung und somit in spitzem Winkel zur Anflugrichtung. Der obere Rand des Bachbettes, insbesondere die dem Flugfeld zugewandte Seite, ist gegenüber dem umliegenden Gelände um ca. 1 m überhöht. Eine Hochspannungsleitung verläuft in einem Abstand von ca. 250 m vor dem Pistenanfang rechtwinklig zur Anflugrichtung. Die Unfallstelle liegt etwa 20 m nach dem Pistenanfang innerhalb des Platzes und ca. 20 m von der linken Begrenzung entfernt.

24. Wetter

Es herrschte ein schwacher Ostwind bei leichter Bewölkung. Das Wetter war ohne Einfluss auf den Unfall. Auch kann eine Blendwirkung durch die Sonne ausgeschlossen werden.

25. Organisation

Der Unfall ereignete sich im Rahmen des Schulungsbetriebes der Motorfluggruppe Zürich, welcher sich in der Anfängerphase vorwiegend auf dem Flugplatz Spreitenbach abwickelt.

3. UNFALLHERGANG

Dienstag, den 25. Juni 1968, begab sich der Flugschüler in Begleitung seines Fluglehrers mit dem Flugzeug Piper HB-OEN von Kloten nach Spreitenbach, um eine Anzahl Schulflüge auszuführen. Nach der ersten Landung in Spreitenbach, einer Ziellandung aus 600 m/G, folgten zwei Motorlandungen am Doppelsteuer. Diese fielen zufriedenstellend bis gut aus, so dass der Schüler allein an Bord startete, um weitere Motorlandungen zu üben. Die Kritik des Fluglehrers lautete nach der ersten Landung dahin, dass der Anflug zu hoch gewesen sei. Der Flugschüler schleppte nämlich das Flugzeug in 8 bis 10 m/G über eine Distanz von ca. 150 m, bevor er zur Landung ansetzte. Der Fluglehrer wies hierauf den Schüler an, bei der zweiten Schlepplandung zu Beginn des Platzes tiefer herunter zu kommen.

Der Pilot startete anschliessend zum zweiten Versuch. Bereits vor Beginn der Basiskurve befand sich das Flugzeug derart tief dass die Hochspannungsleitung nur sehr knapp überquert wurde. Nach der Leitung ging der Schüler sofort tiefer und flog 1 bis 2 m/G in angestellter Lage weiter. Vom Lande-T aus war das Fahrgestell in dieser Phase hinter einem an den Flugplatz angrenzenden Kornfeld teilweise nicht mehr sichtbar. Der geschleppte Anflug ging in dieser Weise ca. 180 m ohne wesentliche Höhenänderung weiter, bis das Flugzeug schliesslich mit den Rädern am platzseitigen Bord des Baches aufschlug. Dabei wurde es noch einmal leicht angehoben. Nach einer Drehung um 90 Grad nach links kam es um 1907 h, ca. 20 m nach dem Platzanfang und etwa 20 m von der linken Platzbegrenzung entfernt, beschädigt zum Stillstand.

4. SCHÄDEN

41. Der Pilot blieb unverletzt.

42. Das Fahrwerk und der linke Fahrwerkanschluss am Rumpf wurden beschädigt. Schadenumfang ca. Fr. 3'000.- oder ca. 15 % des Verkehrswertes.

43. Drittschäden entstanden keine.

5. DISKUSSION

51. Der Flugschüler besass einen gültigen Lernausweis und befand sich bei guter Gesundheit.

52. Technische Mängel am Flugzeug, Wettereinflüsse und Blendwirkungen müssen als Unfallursache ausgeschlossen werden.

53. Der Ausbildungsstand des Schülers war für derartige Übungen genügend fortgeschritten. Zudem war ihm das Flugfeld Spreitenbach wohl bekannt.

54. Nach der ersten Motorlandung allein an Bord, welche ohne Zwischenfall abgelaufen war, übte der Fluglehrer Kritik wegen zu hoch ausgeführtem Anflug und wies den Flugschüler an, beim nächsten "Schleppflug" tiefer herunterzukommen. Die Korrekturen des Schülers fielen jedoch derart massiv aus, dass er sich bereits rund 200 m vor der Platzgrenze zu tief befand. Die Höhe hat hierbei teilweise 1 bis 2 m/G betragen. Dass es bei einer so tief gelegten Flugbahn im angestellten "Schleppflug" und mit der bescheidenen Flugerfahrung eines Schülers auf dieser Ausbildungsstufe fast zwangsläufig zu einer Bodenberührung kommen musste, ist einleuchtend.

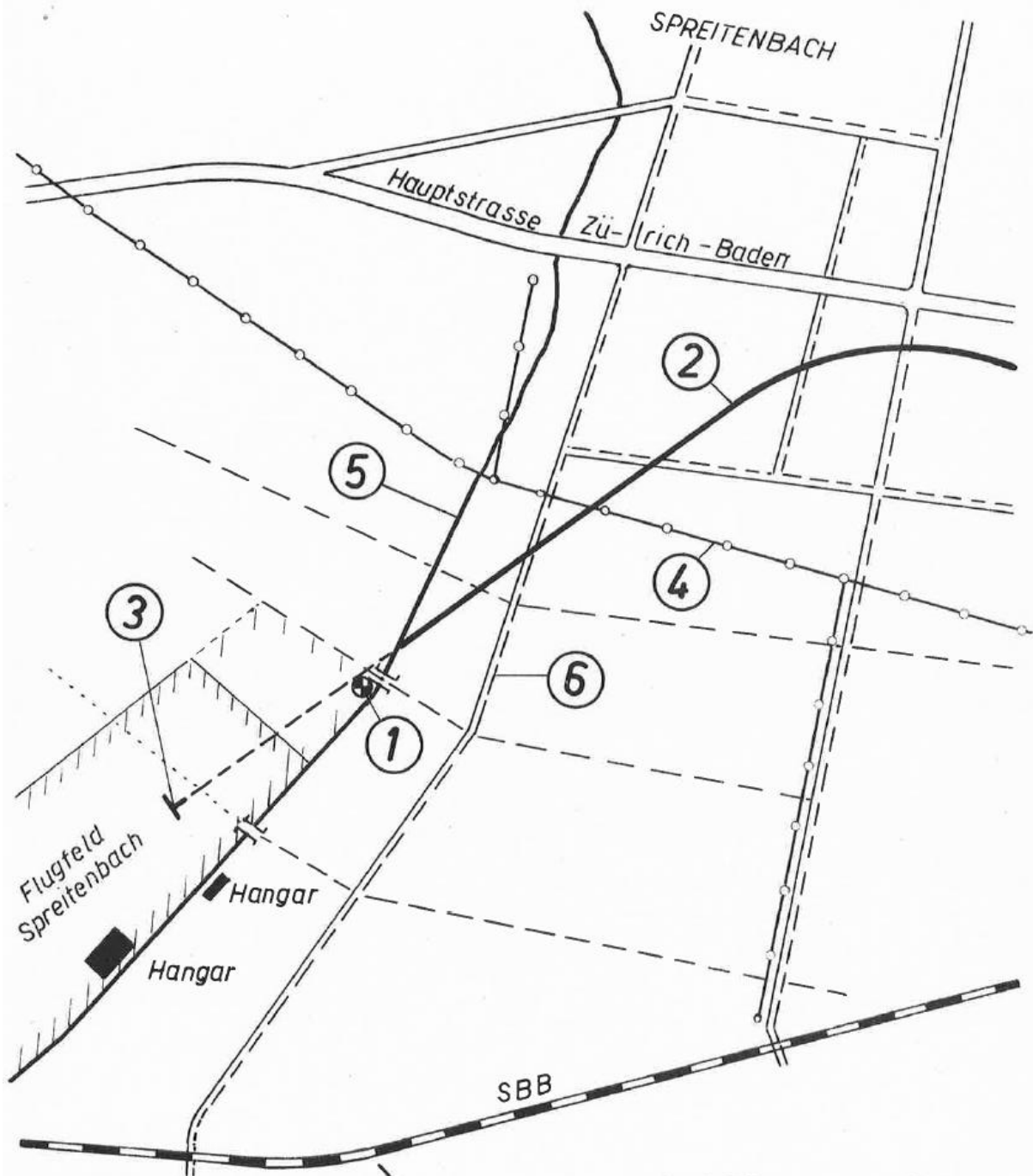
6. SCHLUSS

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass, der Flugschüler bei einer Gaslandeübung zu tief anflug und das Flugzeug vor dem Pistenanfang mit dem Boden in Berührung geriet.

Luzern, den 21. September 1968

Ausgefertigt am 27. September 1968

Ähnliche Fälle: -



- 1 Unfallstelle
- 2 Anflugweg
- 3 Vorgesehene Landung
- 4 Starkstromleitung
- 5 Bach
- 6 Feldstrasse mit Naturbelag

HB-OEN
Situation
 1:5000