



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeuges Piper J3 "Cub" HB-OII

vom 2. Juni 1968

auf dem Flugfeld Triengen

Zirkularbeschluss

DIE EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall des Flugzeuges Piper J3 "Cub" HB-OII

vom 2. Juni 1968

auf dem Flugfeld Triengen

nach Kenntnisnahme vom Ergebnis des Zwischenverfahrens gemäss Art. 19.2 der Verordnung über die Flugunfalluntersuchungen vom 1. April 1960

und im Einvernehmen mit dem Büro für Flugunfalluntersuchungen im summarischen Verfahren gemäss Art. 27 ff. der oben zitierten Verordnung

b e s c h l i e s s t :

Der Untersuchungsbericht vom 22. November 1968, der Kommission übermittelt am 22. November 1968, wird genehmigt, mit zwei Änderungen (Ziffern 53 und 54).

Zirkulation, 16.12.1968/25.1.1969.

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 HB-OII

vom 2. Juni 1968

auf dem Flugfeld Triengen

0. ZUSAMMENFASSUNG

Am 2. Juni 1968 flog der Flugschüler bei einer Ziellandung ohne Motorleistung zu kurz an. Das Flugzeug berührte das vor der Piste hoch stehende Gras und überschlug sich.

Der Flugschüler blieb unverletzt. Das Flugzeug wurde beschädigt. Der Unfall ereignete sich, weil der Flugschüler keine Korrekturmassnahmen traf.

1. UNTERSUCHUNG

Die Untersuchung wurde am Tag nach dem Unfall, am 3. Juni 1968 durch den Unterzeichneten ohne Beteiligung der kantonalen Behörden auf dem Flugplatz Triengen eröffnet.

2. ELEMENTE

21. Beteiligte Personen

211. Flugschüler Jahrgang 1935

Lernausweis für Motor- und Segelflugschüler vom 28. August 1967, gültig bis 23. August 1969, mit Erweiterung für die Durchführung von Überlandflügen allein an Bord vom 19. Dezember 1967.

Beginn der Ausbildung Ende August 1967 in Triengen. Bis zum Unfall 60 Stunden mit 400 Landungen, davon 35 Stunden und 200 Landungen allein an Bord. Während der dem Unfall vorangehenden drei Monate flog der Flugschüler 30 Stunden mit 130 Landungen, davon 5 Stunden mit 12 Landungen allein an Bord.

In den Akten des Eidgenössischen Luftamtes sind keine für den Flugschüler belastende Vorkommnisse verzeichnet.

212. Fluglehrer Jahrgang 1921

Führerausweis für Privatpiloten vom 13. Juli 1943, gültig bis 6. Dezember 1963 mit Erweiterung für die Ausbildung von Privatpiloten (Motorfluglehrerausweis) vom 5. August 1955.

Flugerfahrung: 3500 Stunden, davon 120 Stunden in den letzten drei Monaten.

In den Akten des Eidgenössischen Luftamtes sind keine nennenswerte Vorkommnisse verzeichnet.

22. Flugzeug HB-OII

Muster: Piper J 3 "Cub"
Motor: Continental 65 PS,
Metallpropeller Mc Cauley.
Eigentümer und Halter: privat
Baujahr: unbekannt (ca. 1942/1944).
Das Flugzeug wurde am 19. September 1963 in gebrauchtem Zustand aus Frankreich in die Schweiz eingeführt.
Betriebsstunden: 1139 Stunden seit Einfuhr.
Seit der letzten Kontrolle am 14. Mai 1968 flog das Flugzeug 18 Stunden.
Charakteristik: Abgestrebter, einmotoriger Hochdecker mit zwei hintereinander angeordneten Sitzen und festem Heckfahrwerk,
Gemischtbausweise.
Durchschnittliche Landerollstrecke: 250 m

23. Gelände

Flugfeld Triengen. Piste 33. Das Flugfeld Triengen besitzt eine Hartbelagpiste von 419 m Länge und 15 m Breite, Höhe 490 m/M. Unmittelbar vor Beginn der Piste 33 befand sich am

Unfalltag auf eine Länge von 15 m (in Pistenachse gemessen) ein Meter hohes Gras. Vor dieser Grasfläche stand auf eine Länge von 13 m (ebenfalls in Pistenachse) Getreide, das einen halben Meter Höhe erreichte, 50 Meter nach Pistenbeginn befand sich am linken Pistenrand ein orangefarbenes Fähnchen, das den Beginn der Messtrecke für Ziellandungen markierte.

24. Wetter

Wolkenlos, windstill, Sicht 15 km.

25. Organisation

Der Unfall ereignete sich im Rahmen des Schulbetriebes der Flying Ranch, Triengen.

3. UNFALLHERGANG

31. Am 2. Juni 1968, vormittags, gab der Fluglehrer seinem Flugschüler den Auftrag das Prüflingsprogramm für die Privatpilotenprüfung übungshalber durchzufliegen. Der Schüler startete allein und brachte die erste Übung, eine Ziellandung mit Gas in eine Strecke von 50 m erfolgreich hinter sich.

32. Anschliessend startete der Flugschüler zu einer Signallandung, bei der er ohne Motorhilfe eine Ziellandung in eine Strecke von 100 m ausführen sollte. Nach einer Glissade lag der Anflug aber bereits tief. Über dem vor der Piste stehenden Gewächs begann der Schüler auszurunden. Nach seiner eigenen Aussage wollte er um jeden Preis das Ziel erreichen, ohne Gas geben zu müssen. Der Flugschüler täuschte sich aber in seiner Höhe und hängte 28 Meter vor Pistenbeginn mit dem Hauptfahrwerk im Gewächs an. Dadurch wurde das Flugzeug gebremst und überschlug sich unmittelbar vor Pistenanfang.

33. Der Unfall ereignete sich um 1028 Uhr.

4. SCHÄDEN

41. Der Flugschüler blieb unverletzt.

42. Das Flugzeug erlitt Schäden am Propeller und am Seitenleitwerk. Schadenssumme ca. 30 Wertprozent.

43. Keine nennenswerten Drittschäden.

5. DISKUSSION

51. Der Flugschüler stand unmittelbar vor der Privatpilotenprüfung. Nach dem Stand seiner Ausbildung wäre er somit ohne weiteres in der Lage gewesen, die verlangte Signallandung ohne Motorhilfe zustande zu bringen.

52. Das unmittelbar vor der Piste stehende hohe Gras übte, auf die Ziellandung einen ungünstigen Einfluss aus. Zwar hat der Fluglehrer den Beginn der Messtrecke 50 Meter nach Pistenanfang verlegt und mit einem orangefarbenen Fähnchen markiert. Trotz dieser Erleichterung wird aber hohes Gras vor Pistenbeginn durch unerfahrene Flugschüler als Hindernis empfunden.

53. Da der Schüler es unterliess, Leistung zu geben, war die Bodenberührung vor Pistenanfang unvermeidlich.

54. Durch das Gras wurde das Flugzeug so stark gebremst, dass es sich überschlug.

6. SCHLUSS

Der Unfall ereignete sich, weil der Flugschüler bei einem zu kurz geratenen Anflug keine Korrekturmassnahmen traf und das Flugzeug mit dem vor der Piste hoch stehenden Gras in Berührung geriet.

Bern, den 22. November 1968

Der Untersuchungsleiter

