



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeuges Aeronca 7 AC HB-ETF

vom 13. September 1968

auf dem Flugplatz La Côte, Prangins

Zirkularbeschluss

DIE EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall des Flugzeuges Aeronca 7 AC HB-ETF

vom 13. September 1968

auf dem Flugplatz La Côte, Prangins

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 3. Februar, der Kommission übermittelt am 6. Februar 1969, wird genehmigt.

Zirkulation, 7./18.3.1969.

FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSBERICHT

Flugzeug: Aeronca 7 AC HB-ETF
Ort: Flugplatz La Côte, Prangins
Datum und Zeit: 13. September 1968, 1500 MEZ

0. KURZDARSTELLUNG

Beim Anwerfen des Motors auf dem Abstellplatz durch den Flugschüler setzt sich das unbemannte Flugzeug in Bewegung und kollidiert mit einem in der Nähe parkierten Piper-Cub-Flugzeug, das durch Propellerschläge erheblich beschädigt wird.

1. UNTERSUCHUNG

1.1. Flugzeug:

Das Flugzeug Aeronca 7 AC HB-ETF war gehörig zugelassen. Eigentümer und Halter sind privat.

Technische Angaben:

Einmotoriger zweisitziger Hochdecker in Metallbauweise mit Heckradfahrwerk. Motor Rolls-Royce C 90/8F, Metallpropeller Sensenich 72 GK-42. Hydraulische Radbremsen, die sowohl durch Pedaldruck wie auch, als Parkbremsen, durch einen Bowdenzug am Instrumentenbrett betätigt werden können.

1.2. Pilot (Flugschüler):

Jahrgang 1943

Inhaber eines gültigen Lernausweises mit Erweiterung für Überlandflüge. Flugerfahrung rund 19 Std Doppelsteuer und 6 ½ Std Solo. Seinen Flugauftrag hatte er von seinem Fluglehrer erhalten.

1.3. Wetter:

Das Wetter hatte keinen Einfluss auf das Unfallgeschehen.

1.4. Gelände:

Abstellplatz des Flugplatzes von La Côte in Prangins.

1.5. Hergang:

Der Flugschüler hatte am 13. September 1968 von seinem Fluglehrer den Auftrag erhalten, mit seinem Flugzeug Aeronca HB-ETF den Dreieck-Navigationsflug auf der Strecke Triengen - Basel - La Côte/Prangins - Triengen auszuführen. Nach der Landung auf dem Flugplatz La Côte kurz vor 15 Uhr MEZ parkierte er sein Flugzeug auf dem Abstellplatz und begab sich ins Büro zur Erledigung der Formalitäten. Auf die Frage, ob er Benzin haben müsse, antwortete er bejahend, ebenso auf die weitere Frage, ob er einen Anlasser habe. Dies war jedoch nicht der Fall und der Flugschüler erklärt, er habe diese Frage nicht richtig verstanden.

Er begab sich daraufhin zu seinem Flugzeug und wollte mit diesem zur etwa 100 m entfernten Benzinsäule rollen. Da er niemanden gesehen habe, der ihm hätte helfen können, habe er sich entschlossen, den Motor selber in Gang zu setzen. Er habe sich auch nach Bremsklötzen umgesehen, aber keine entdecken können. Nachdem er die Parkbremse gezogen, den Gashebel an den Anschlag geschoben und die Zündung eingeschaltet habe, habe er begonnen, den Propeller zu drehen. Beim dritten Versuch sei der Motor angesprungen und habe dann kurzzeitig ("sekundenlang") rascher als erwartet gedreht, worauf sich das Flugzeug unerwarteterweise in Bewegung gesetzt habe. Als der Flugschüler es an der rechten Flügelstrebe zurückhalten wollte, drehte es nach rechts ab und rollte in das parkierte Flugzeug HB-ONH hinein, dessen linker Flügel durch mehrere Propellerschläge erheblich beschädigt wurde.

1.6. Schäden:

- 1.6.1 Personenschaden ist nicht entstanden.
- 1.6.2 Am Flugzeug HB-ETF wurde die rechte Flügelstrebe geknickt; ferner wies der Metallpropeller Kerben auf.
- 1.6.3 Drittschaden: Am parkierten und unbesetzten Flugzeug Piper J3C HB-ONH wurden linker Flügel samt Streben durch Propellerschläge stark beschädigt.

1.7. Weitere Feststellungen:

Unmittelbar nach der Kollision wurde von den Organen des Flugplatzes La Côte folgendes festgestellt:

- Die Räder der HB-ETF waren nicht gebremst, sodass das Flugzeug ohne Anstrengung zurückgeschoben werden konnte.
- Bei einem Standlauf mit Vollgas konnte das Flugzeug mit den Pedalbremsen gehalten werden.
- Beim Anwerfen des Motors mit Gashebel in Leerlaufstellung setzte sich das ungebremste Flugzeug nicht in Bewegung.

2. DISKUSSION

2.1. Der ganze Vorfall war von einem in der Nähe befindlichen Berufspiloten beobachtet worden. Soweit seine Wahrnehmungen reichen, decken sie sich mit der vom Flugschüler gegebenen Darstellung.

2.2. Das Flugzeug HB-ETF ist beim Anwerfen des Motors mit dem Propeller, das der Flugschüler ohne fremde Hilfe vornahm, ins Rollen geraten, und durch den Versuch des letzteren, es an der rechten Flügelstrebe zurückzuhalten, wurde es nach rechts abgedreht, sodass es mit dem abgestellten Flugzeug HB-ONH kollidierte.

2.3. Auf Grund der Erklärungen des Flugschülers ist anzunehmen, dass er den Griff der Parkbremse zwar gezogen hatte, dass jedoch keine Bremswirkung auf die Räder vorhanden war; nach den Angaben des Flugschülers und Miteigentümers habe die Parkbremse schon mehrfach schlecht eingerastet; nach dem Unfall wurde sie ausgebaut, sodass sie nicht überprüft werden konnte.

2.4. Der Flugschüler hat sich in Prangins weder vergewissert, ob die Räder wirklich gebremst seien noch hat er das Flugzeug durch Vorlegen von Radschuhen, Keilen oder anderen Gegenständen gegen ein allfälliges Wegrollen gesichert. Als dann der Motor nach dem Anspringen - vermutlich zufolge einer etwas reichlichen Stellung des Gashebels - etwas mehr als die Leerlaufleistung entwickelte, hat sich das ungebremste und

unbemannte Flugzeug sofort in Bewegung gesetzt.

3. SCHLUSS

Der Unfall hat sich ereignet, weil der Flugschüler keine wirksamen Massnahmen gegen ein Wegrollen des unbemannten Flugzeuges während des Anwerfens des Motors getroffen hatte.

Bern, den 3. Februar 1969.

DER UNTERSUCHUNGSLEITER