



# Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

**über den Unfall**

des Flugzeuges Piper J3C HB-OFV

vom 28. Mai 1970

auf dem Flughafen Grenchen

**Zirkularbeschluss**

DIE EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall des Flugzeuges Piper J3C HB-OFV

vom 28. Mai 1970

auf dem Flughafen Grenchen

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 12. Oktober 1970, der Kommission übermittelt am 15. Oktober 1970, wird genehmigt.

Zirkulation, 7.12.70/27.1.71

# 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-OFV

vom 28. Mai 1970

auf dem Flughafen Grenchen

### 1. UNTERSUCHUNG

Die Untersuchung wurde am 28. Mai 1970 durch den Unterzeichneten eröffnet.

### 2. ELEMENTE

#### 21. Beteiligte Personen:

211. Pilot : Jahrgang 1922

Lernausweis für Flugschüler, ausgestellt am 4. Mai 1970, gültig bis 15. März 1971.

Beginn der Ausbildung in der zweiten Hälfte April 1970 in Grenchen. Flugerfahrung: 13 Stunden mit 85 Landungen am Doppelsteuer und 20 Minuten mit 3 Landungen allein an Bord. Die ersten Alleinflüge fanden am Vormittag des Unfalltages statt, am Nachmittag führte der Fluglehrer einen Kontrollflug am Doppelsteuer durch, worauf der Flugschüler zu einem weiteren Soloflug startete. Beim Start zum vierten Soloflug ereignete sich der Unfall.

212. Fluglehrer: Jahrgang 1931

Führerausweis für Privatpiloten vom 27. März 1953, gültig bis 25. März 1971, mit der Erweiterung für die Ausbildung von Privatpiloten (Motorfluglehrerausweis) vom 16. November 1960.

Beschränkter Führerausweis für Berufspiloten vom 16. August 1955, gültig bis 14. März 1971.

Militärflieger-Brevet vom 8. November 1953.

Flugerfahrung: 1742 Stunden mit 4956 Landungen.

Der Fluglehrer stand während des Unfalles auf der Piste.

22. Flugzeug HB-OFV:

Eigentümer und Halter: Regionalflugplatz Jura-  
Grenchen AG, Grenchen.

Muster: Piper J3C

Triebwerk: Continental A 65 von 65 PS

Propeller: Holzpropeller Sensenich 72  
C 42

Verkehrsbewilligung ausgestellt am 25. April 1970, gültig bis  
31. März 1971.

Betriebsstunden: 5120.22 mit 8059 Landungen.

Die letzte Kontrolle (1000-Stundenkontrolle) fand bei einer  
Betriebsstundenzahl von 5103 am 6. Mai 1970 statt.

23. Gelände:

Flughafen Grenchen, 430 m/M, 3 Graspisten Richtung 07/25.  
Während des Unfalles stand Piste 07 in Betrieb. Diese ist 530  
m lang und 30 m breit und weist zum Teil einige Unebenheiten  
auf.

24. Wetter:

Bisenlage, Wind 100°/8 kts, Sicht 20 km, Sonnenstand zur  
Unfallzeit: Elevation 025°, Azimut 275°.

3. FLUGABLAUF UND UNFALL

31. Am Vormittag des 28. Mai 1970 führte der Flugschüler mit  
seinem Fluglehrer 6 Flüge am Doppelsteuer und die 2 ersten  
Soloflüge aus.

Am Nachmittag um 1713 Uhr<sup>1</sup> trat er wiederum zu einem Kontroll-  
flug am Doppelsteuer an und startete darauf zu einem Soloflug  
(Schulvolte), der zu keinen Bemerkungen Anlass gab. Um 1732  
Uhr startete der Flugschüler zu seinem vierten Alleinflug.

32. Nach dem Anrollen brach das Flugzeug, Heck in  
Horizontallage, leicht nach rechts aus. Der Schüler

---

<sup>1</sup> alle Zeitangaben MEZ.

korrigierte mit dem Seitenruder nach links, worauf das noch langsame Flugzeug abhob und links hängend 45° nach links über den Pistenrand flog. Bereits ausserhalb der Piste berührte das linke Flügelende den Boden.

Das dadurch gebremste Flugzeug schmierte ab. Der Propeller schlug in den Boden, und das Flugzeug blieb auf dem Kopf stehen.

#### 4. SCHÄDEN

41. Pilot unverletzt.

42. Flugzeug beschädigt (ca. 40 Wertprozent).

43. Keine Drittschäden.

#### 5. DISKUSSION

51. Nach seinen Aussagen und den Feststellungen des am Boden stehenden Fluglehrers, hat der Flugschüler das leichte Ausbrechen nach rechts zu stark mit dem linken Fuss korrigiert. Gleichzeitig oder gerade unmittelbar nach der Korrektur kam es zu einem unbeabsichtigten Abheben das unter Umständen durch eine Bodenunebenheit verursacht wurde.

52. Der unerfahrene und ältere Flugschüler war der Situation nicht gewachsen und traf keine Anstalten, das Flugzeug in eine normale Fluglage zu bringen.

#### 6. SCHLUSS

Der Unfall ist auf unzweckmässige Korrektur beim Ausbrechen und anschliessend passives Verhalten des Flugschülers zurückzuführen.

Bern, den 12. Oktober 1970

DER UNTERSUCHUNGSLEITER