

SCHLUSSBERICHT

DER EIDGENOESSISCHEN FLUGUNFALL

UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

über den Unfall

des Flugzeuges HB-COU

am 12. April 1960 bei ORSLEV/VORDINGBORG

Sitzung der Kommission

(Zirkulationsbeschluss. Zirkuliert von 14. bis 27. Oktober 1960)

INHALTSVERZEICHNIS

Anlagenverzeichnis

- Abschnitt 1, Umstände bezüglich des Unfalles
- Abschnitt 2, das Luftfahrzeug
- Abschnitt 3, der Pilot
- Abschnitt 4, Passagiere
- Abschnitt 5, die Wetterverhältnisse
- Abschnitt 6, Zeugen und andere,
die Erklärung abgegeben haben
- Abschnitt 7, Untersuchung des verunglückten Luftfahrzeuges
und Beschreibung der Unfallstelle
- Abschnitt 8, Untersuchungsergebnisse,
Erwägungen und Beurteilungen u.dgl
das Luftfahrzeug
der Pilot
Planung des Fluges
Wetterverhältnisse
Durchführung des Fluges sowie Rekonstruktion des
Ereignisverlaufes
- Abschnitt 9, wahrscheinliche Ursache

(Bemerkung: Die Anlagen werden hier nicht wiedergegeben.)

Anlage	Nr.	1.	Technischer Bericht
"	"	2.	Wetterkarte
"	"	3.	Aerodrome Forecast
"	"	4.	Upper Winds
"	"	5.	Laboratorienbericht betr. Brennstoffanalyse
"	"	6.	Polizeilicher Bericht
"	"	7.	Riss von der Unfallstelle
"	"	8.	Flight Plan
"	"	9.	Luftstreckenkarte mit eingezeichneter Route des HB-COU
"	"	10.	Karte, 1:40000, mit eingezeichneter Unfallstelle und Kurslinie zwischen den Funkfeuern PR und RY
"	"	11.	Karte, 1:20000, mit eingezeichneter Unfallstelle und Platzierung der wichtigsten Zeugen
"	"	12.	Bericht des Gerichtsmedizinischen Institutes der Universität über Blutuntersuchungen - Pilot
"	"	13.	Bericht des Gerichtsmedizinischen Institutes der Universität über Blutuntersuchungen - Passagier 1
"	"	14.	Bericht des Gerichtsmedizinischen Institutes der Universität über Blutuntersuchungen - Passagier 2
"	"	15.	4. Bericht des Gerichtsmedizinischen Institutes der Universität über Blutuntersuchungen.
"	"	16.	Eine Reihe Aufnahmen von der Unfallstelle.

Alle Zeitangaben in diesem Bericht sind GMT

1. UMSTÄNDE BEZÜGLICH DES UNFALLES

Den 12. April 1960 um etwa 1115 Uhr verunglückte das Luftfahrzeug CESSNA 180 HB-COU auf einem zu dem Hof LUNDEGAARD bei Oerslev nordöstlich von Vordingborg gehörenden Feld.

Das Luftfahrzeug, dessen Besitzer und Führer ein schweizerischer Staatsangehöriger war, war um 1051 Uhr vom Kopenhagener Flughafen, Kastrup, auf einem Privatflug nach Mannheim gestartet. Sowohl der Pilot als zwei Passagiere wurden bei dem Unfall getötet.

Das Luftfahrtministerium wurde durch die Flugleitung in Kastrup von dem Unfall unterrichtet, wonach ein Materialienkontrolleur und der Unterzeichnete im Auto nach der Stelle fuhren, wo die erste Besichtigung um etwa 1500 Uhr stattfand.

Die Trümmer waren bei unserer Ankunft unter der Bewachung der örtlichen Polizei, und die Rettungsgesellschaft FALCK hatte eine Absperrung des Gebietes vorgenommen. Die Trümmer waren übrigens praktisch unberührt, indem man sie nur ein wenig gedreht hatte, um die Befreiung der Umgekommenen zu ermöglichen.

Die Bewachung wurde am selben Abend um etwa 1800 Uhr aufgehoben. Die Trümmer wurden dann nach Kastrup transportiert, wo sie bis zur Beendigung der Untersuchungen aufbewahrt wurden.

Der Oberkontrolleur hat in Kastrup an den Untersuchungen von den Funkanlagen des Luftfahrzeuges teilgenommen.

2. DAS LUFTFAHRZEUG

Höchstzulässiges Fluggewicht: 2650 LBS (1202 kg)

Gewicht beim Start von Kastrup (veranschlagt):

Gewicht des leeren Luftfahrzeuges	1615,0	LBS
" " Öls	22,5	LBS
" " Piloten und der Passagiere	516,0	LBS
" " Brennstoffes	330,0	LBS
" " Gepäckes	<u>99,0</u>	<u>LBS</u>
Insgesamt	2582,5	LBS

1162 kg

Vollgewicht, als der Unfall eintraf:

1162 kg % verbrauchter Brennstoff 15 kg 1147 kg

Der Schwerpunkt lag innerhalb der in OWNER'S MANUAL angegebenen Grenzen.

Luftfahrzeugs- und Motordaten bezüglich Fliege- und Laufzeiten sowie Inspektionen usw. gehen aus dem von Materialienkontrolleur ausgefertigten Bericht über die technischen Untersuchungen hervor, welcher diesem Bericht als Anlage 1 beigefügt ist.

Das Luftfahrzeug hat bei höchstzulässigem Vollgewicht und mit dem Motor im Leerlauf folgende Mindestauftriebgeschwindigkeiten, als TIAS in MPH angegeben:

		Krängung		
		0°	30	60°
Klappen	0°	62°	67	88
"	20°	57	61	81
"	40°	56	60	79

Das Luftfahrzeug ist mit einem STALL WARNING INDICATOR ausgestattet, dessen Fühler an der Vorderkante der linken Tragfläche montiert ist, und der auf eine elektrische Hupe in dem Pilotenraum bei Geschwindigkeiten von 5MPH über den aktuellen Mindestauftriebgeschwindigkeiten einwirkt.

Die Überziehungs- (stall) Charakteristik des Luftfahrzeuges ist ziemlich konventionell, indem es bei Überziehung (stalling) beim Geradeausflug möglich ist, das Luftfahrzeug in normaler Fluglage mit vollem positivem Ausschlag des Höhenruders zu halten. Die Nase fällt jedoch in der Regel unter den Horizont, wenn der Schwerpunkt etwas vor der achtersten Grenze liegt.

Bei Überziehung in einer Kurve "fällt" der Flügel, der in der Kurve zu innerst liegt.

3. DER PILOT

Jahrgang 1928, Besitzer einer Privatpilotenlizenz

Der Ausweis wurde am 22. August 1957 vom Eidg. Luftamt ausgestellt

und war bis zum 3. März 1961 gültig.

Seine Heranbildung fand im Typ PYPER L 4 statt, und aus dem Probe-
flugbericht geht hervor, dass er zum Flieger gute Veranlagungen
hatte und dass die Flugprüfung als "gut" beurteilt wurde.

Nach Umschulung und Flugprüfungen wurde der Ausweis den 17. Mai 1959
erweitert, so dass er auch den Typ CESSNA 180 umfasste, und aus dem
Umschulungsbericht geht es hervor, dass er anfangs Schwierigkeiten
hatte, diesen Typ zu fliegen. Die Umschulung wurde jedoch be-
friedigend durchgeführt und die Flugprüfung gab keinen Anlass zu
Anmerkungen.

Den 22. März 1960 erwarb er die "Spezialbewilligung für Nachtflug",
die ihm mit Gültigkeit bis zum 3. März 1962 das Recht gab, nicht-
gewerbsmässige VMC-Flüge in der Nacht auszuführen.

In seinem Antrag vom 12. März 1960 auf die vorgenannte Spezial-
bewilligung hat der Pilot die folgenden Flugzeiten usw. angegeben:

Gesamte Motorflugzeit als Pilot:	200 Stunden
Nachtflugübung:	5:06 Stunden
	27 Landungen/Starts.
Anzahl Nachtlandungen und Starts während der letzten 12 Monate:	27.

Der Pilot wurde bei dem Unfall getötet, und die Leiche war bei
unserer Ankunft auf der Unfallstelle nach dem Vordingborger Kranken-
haus geführt worden.

4. PASSAGIERE

Ingenieur, Schweiz

Sekretärin, Schweiz.

Beide Passagiere wurden bei dem Unfall getötet, und ihre Leichen
waren bei unserer Ankunft auf der Unfallstelle nach dem
Vordingborger Krankenhaus geführt worden.

5. WETTERVERHÄLTNISSE

Durch den wachthabenden Offizier in der Vordingborger Kaserne wurde
ermittelt, dass die Flugstation AVNO, die etwa 15 km WNW der

Unfallstelle gelegen ist, folgendes über die Wetterlage an dem betreffenden Tag gesendet hat:

1100 Uhr Sicht: 2,5 km

Wolkenmenge und -höhe: 7/8 in 400 Fuss Höhe

1200 Uhr Sicht: 3,5 km

Wolkenmenge und -höhe: 7/8 in 500 Fuss Höhe.

In diesem Zusammenhang wird darauf aufmerksam gemacht, dass AVNO beinahe bei der Meeresfläche liegt, nämlich in etwa 13 Fuss Höhe, wogegen die Unfallstelle in etwa 167 Fuss Höhe liegt, weshalb die angegebenen Wolkenhöhen um etwa 154 Fuss reduziert werden müssen, sofern die Wolkenhöhe an den beiden Stellen im Verhältnis zu der Meeresfläche die gleiche gewesen ist.

Man muss sich ebenfalls daran erinnern, dass die Sicht oft bei der Meeresfläche bedeutend besser ist als in einem hochgelegenen, waldigen Gelände wie demjenigen, das die Unfallstelle umgibt.

Wie es aus der dem Bericht als Anlage 2 beigelegten Wetterkarte ersichtlich ist, war die Wetterlage an dem betreffenden Tag zwischen 0900 und 1200 Uhr wie folgt:

Ein Tiefdruck unter Ausfüllung westlich von Norrköping in Schweden bewegte sich gegen Nordosten, was Dänemark schwachen westlichen Wind mit niedrigen Stratuswolken an vielen Orten gab.

Für die Route nach Basel wurde folgende Wettervorhersage gegeben:

Über Dänemark und Deutschland eine Sicht von 400 bis 600 Fuss.

Für den restlichen Teil der Route werden die Wetterverhältnisse wesentlich besser sein mit Wolkenhöhen von 2000-3000 Fuss und mit 0° ebenfalls in 2000-3000 Fuss Höhe.

Das Wetter "briefing" des Piloten fand um 0900 Uhr in Kastrup statt, und hierbei wurden ihm AERODROME FORECAST und UPPER-WINDS ausgehändigt, von denen Kopien dem Bericht als Anlagen Nr. 3 und 4 beigefügt sind.

Der Flugwetterdienst hat über das aktuelle Wetter an den Stationen AVNO, die wie früher erwähnt etwa 15 km WNW der Unfallstelle liegt,

und MOEN, die etwa 35 km ESE der Unfallstelle liegt, folgendes mitgeteilt :

AVNO.

0955	270°07	KTS	3 km	Sicht	Nebeldunst	6/8	ST	in 500 f
1055	270°08	"	2,5	"	"	7/8	"	in 400 f
1155	260°10	"	3,5	"	"	7/8	"	in 500 f

MOEN.

0900	250°15	KTS	5 km	Sicht	Regen	8/8	ST	in 1000-2000 f
1200	270°10	"	7 km	"	bewölkt	8/8	"	in 1000-2000 f

Das aktuelle Wetter in Kastrup um den Startzeitpunkt geht aus folgenden Wetterberatungen hervor:

QAM EKCH 1055

QAN 270/09 kts
QBA 10 km
QNY no
QBB 6/8 1400 ft
QFE 1013,8 mb
QNH 1014,5 mb
QMU 06/04
nosig

QAM EKCH 1025

QAN 280/08 kts
QBA 10 km
QNY no
QBB 6/8 1400 ft
QFE 1013,3 mb
QNH 1014,0 mb
QMU 06/04
nosig

6. ZEUGEN UND ANDERE. DIE ERKLÄRUNG ABGEGEBEN HABEN

1. Fleischermeister, Orslev
2. Parzellenbesitzer, Orslev Mark
3. Parzellenbesitzer, Orslev Mark
4. Schülerin, Lundegaard, Orslev
5. Stationsleiter, Falck, Vordingborg
6. Fabrikant, Holmevej 8, Hvidovre
7. BP-Öl-Kompanie, Kopenhagener Flughafen, Kastrup
8. Hotel Mercur. V. Farimagsgade 17, Kopenhagen.

Von den obengenannten Zeugen hat nur Nummer 2 der Polizei gegenüber

Erklärung abgegeben; die Zeugen Nummer 1, 3 und 4 haben sowohl der Polizei, vgl. Anlage 6, als dem Unterzeichneten gegenüber Erklärung abgegeben, während die übrigen Zeugen nur dem Unterzeichneten gegenüber Erklärung abgegeben haben.

Zeuge Nummer 1 traf nach der Berufung am Abend des 12. d.M. im Vordingborger Polizeirevier ein, wo er mitteilte, dass er um die Mittagszeit auf dem Feldweg gefahren sei, der in einer Entfernung von etwa 400 m südlich der Unfallstelle in ost-westlicher Richtung verläuft und dass er von hier dem Unfall beigewohnt habe.

Er habe das Luftfahrzeug zum ersten Mal bemerkt, als dieses in niedriger Höhe von Nordosten her über das Feld kam, worauf es später verunglückte, und er habe den Eindruck gehabt, dass der Führer zu landen beabsichtigt habe. Es sei aber wieder gestiegen, habe eine Rechtsrunde gemacht und sei über die Häuser nördlich der Mern-Strasse verschwunden.

Der Zeuge habe danach die Fahrt gegen Westen fortgesetzt und habe dabei das Luftfahrzeug noch einmal gesehen, als es von Südwesten her in einem sehr jähen Sturz gekommen sei, der sich gerade in den Boden hinein fortgesetzt habe. Hier sei ein gewaltiges "Feuermeer" entstanden, das indessen von sehr kurzer Dauer gewesen sei, indem das Feuer im Laufe der kurzen Zeitspanne, die er brauchte, um zu der Unfallstelle hinüberzulaufen, merkbar abgenommen habe.

Der Zeuge habe gemeinschaftlich mit anderen Herbeieilenden die Person befreit, die unter den Trümmern am nördlichsten gelegen habe und die am wenigsten verbrannt gewesen sei.

Weiter teilte der Zeuge mit, dass der Motor des Luftfahrzeuges sich während des dem Unfall vorangegangenen Fluges ganz normal angehört habe, und dass während der Überflüge das Luftfahrzeug nicht in Brand gewesen sei sowie sich auch kein Rauch aus demselben gezeigt habe.

Über das Wetter im Unfallaugenblick teilte er mit, dass Nebeldunst geherrscht habe, besonders über den Wäldern im Norden, mit einer Sicht von ein paar Kilometern. Es seien keine Niederschläge gefallen.

Zeuge Nummer 3 teilte mit, dass er sich auf seinem Besitz aufhalten habe, der etwa 300 m nordöstlich der Unfallstelle gelegen

ist.

Er sei an dem Ostgiebel des Hauses mit der Beladung eines Wagens beschäftigt gewesen und habe dabei das Geräusch eines Flugzeuges gehört, welches von Nordosten gekommen und nach dem Geräusch zu urteilen in sehr niedriger Höhe gerade über den Besitz passiert sei; trotzdem habe er aber des Luftfahrzeuges nicht gewahr werden können, obwohl er danach gespäht habe.

Der Zeuge habe angenommen, dass es sich um ein Schulflugzeug von AVNO gehandelt habe, er habe sich aber andererseits darüber gewundert, dass diese Fliegerschule bei den herrschenden Wetterverhältnissen Flugzeuge fliegen lasse.

Für den Zeugen habe es geklungen als ob das Luftfahrzeug eine Rechtskurve gemacht hätte und als ob sein Motorgeräusch an Stärke variiert hätte, "wie wenn die Schulflugzeuge von AVNO Purzelbäume machen", und kurz danach sei es wieder von Norden her über den Besitz hereingekommen. Diesmal habe er es in niedriger Höhe, die er auf etwa 100 m veranschlagt, eine Rechtskurve machen sehen, wonach es aus seinem Gesichtsfeld hinter das Haus verschwunden sei.

Nach kurzer Zeit habe er es wieder von Norden mit derselben Richtung und in derselben Höhe wie bei dem vorangegangenen Überflug kommen gesehen, als es aber diesmal den Besitz passiert habe, habe seine Höhe abgenommen gleichzeitig damit, dass es mit einer Geschwindigkeit, die "normal" aussah, nach rechts gedreht habe.

Da das Wohnhaus des Besitzes die Aussicht gehindert habe, sei der Zeuge an der Nordseite des Hauses entlang bis zu dessen Westgiebel gelaufen, um zu sehen, was der Pilot beabsichtige, und als er wieder freie Aussicht gewonnen habe, habe er das Luftfahrzeug auf dem Feld des "Lundegaarden" brennend liegen gesehen.

Der Zeuge sei zu der Stelle hingeeilt, um den Insassen aus dem Luftfahrzeug herauszuhelfen; da es aber nicht möglich gewesen sei, wegen der gewaltigen Hitze von dem Feuer sich den Trümmern zu nähern, sei er zu dem Besitz zurückgelaufen, um eine Schaufel zur Verwendung bei der Löscharbeit zu holen. Als er wieder zu den Trümmern zurückgekehrt sei, seien Falck und die Feuerwehr angekommen und hätten das Feuer gelöscht und die Umgekommenen hervorgezogen.

Der Zeuge habe kein Feuer in dem Flugzeug noch Rauch aus demselben während der Überflüge beobachtet.

Über die Wetterverhältnisse teilte der Zeuge mit, dass die Sicht nur

etwa 500 m, vielleicht doch bei näherer Überlegung etwa 800 m gewesen sei, und dass die Wolkenhöhe annähernd der Flughöhe des Luftfahrzeuges während dessen beider letzter Überflüge gleich gewesen sei, da er dabei das Luftfahrzeug nicht klar, sondern an der unteren Kante von der Wolkendecke verschleiert habe sehen können.

Der Zeuge konnte mit einigermaßen Sicherheit feststellen, dass der Unfall um 1115 Uhr geschehen sei.

Die fünfzehnjährige Zeugin Nummer 4 teilte mit, sie habe in der Küche des "Lundegaarden" Geschirr gespült, als sie zwischen 1110 und 1115 Uhr das Geräusch eines Flugzeuges gehört habe und aus dem Geräusch habe erhören können, dass es in der Nähe des Hauses niedrig kreise, weshalb sie der Meinung gewesen sei, es habe sich um Luftphotographieren gehandelt.

Da die Aussicht durch das Küchenfenster sehr begrenzt ist, da das Fenster nach dem erschlossenen Hofraum des vierflügeligen Hofes hinausgeht, sei sie durch das Tor des Hofes auf die Strasse hinausgegangen, von wo sie einen freien Ausblick über die Felder des Hofes gehabt habe; es sei aber immer noch nicht möglich gewesen, das Luftfahrzeug gewahr zu werden, obwohl sie habe hören können, dass es fortgefahren habe, über der Stelle in niedriger Höhe zu kreisen.

Sie sei deshalb sicher gewesen, dass das Luftfahrzeug in oder über den Wolken geflogen habe, und sie habe sich entschlossen, wieder in das Haus zu gehen, als es plötzlich in ganz geringer Höhe, aus den Wolken hervorgetaucht sei, die Nase steil gegen die Erde, die es getroffen habe, wonach ein gewaltiges Feuer aufgeflammt sei.

Sie habe danach ihren Vater von dem Vorfall benachrichtigt, und er habe telephonisch Falck und die Feuerwehr alarmiert.

Die Zeugin habe weder Feuer noch Rauch von dem Luftfahrzeug, ehe es die Erde traf, beobachtet, und das Geräusch des Motors habe die ganze Zeit ganz normal geklungen.

Sie teilte schliesslich mit, dass das Wetter stark dunstig gewesen sei, dass sie aber doch imstande gewesen sei, den Troldbjærg Wald zu sehen, der etwa 1,5 km südlich des Hofes liegt. Ausserdem seien niedrige Wolken dagewesen, deren Höhe sie nicht habe beurteilen können.

Der Stationsleiter (Zeuge Nummer 5) teilte mit, dass der Hofbesitzer, "Lundegaarden", Falck um 1120 Uhr alarmiert habe, und als er kurz danach zu der Stelle gekommen sei, habe es noch ein

wenig, aber nicht stark in den Haupttrümmern gebrannt.

Er habe veranlasst, dass die Leiche zuerst hervorgezogen worden sei, die unter den Trümmern der Mern-Strasse am nächsten gelegen habe, und die am wenigsten verbrannt gewesen sei, die aber sehr schwere Verletzungen gehabt habe.

Die beiden anderen Leichen, die dem Motor am nächsten gelegen hätten, seien zu diesem Zeitpunkt stark verkohlt und noch von Flammen umspannt gewesen. Erst als die Feuerwehr kurz danach zur Stelle gekommen sei und das Feuer gelöscht habe, sei es möglich gewesen, die zwei letztgenannten Leichen hervorzuziehen.

Der Zeuge teilte mit, dass alle drei Leichen die Köpfe gegen Süden und Brust und Gesicht gegen die Erde gekehrt gelegen hatten.

Die Frau sei am östlichsten gefunden worden.

Abgesehen von einer kleinen Hebung, um die Umgekommenen befreien und hervorziehen zu können, seien die Trümmer unberührt geblieben.

Ein Fabrikant (Zeuge Nummer 6), der sich während der Untersuchungen auf der Unfallstelle einfand, teilte mit, dass sein schweizerischer Geschäftsfreund von der Firma IM-HOF CIE, Basel, vorigen Sonntag mit seinem Bruder, der das Luftfahrzeug geführt habe, und dessen Sekretärin von Amsterdam nach Kastrup geflogen gekommen sei.

Während der Bruder und die Sekretärin während des Aufenthaltes in Kopenhagen architektonische Studien betrieben hätten, habe der Zeuge einige Geschäfte mit dem schweizerischen Geschäftsfreund erledigt, und erst am Abend vor der geplanten Abreise seien sie alle beisammen gewesen.

Der Zeuge habe die drei um etwa 1900 Uhr im Hotel Mercur getroffen, und in der Bar des Hotels hätten sie alle einen Aperitif in der Form eines Glases Wermutweins bekommen.

Sie hätten danach alle in dem Wagen des Zeugen eine Rundfahrt in Kopenhagen vorgenommen und seien darauf zu der Wohnung des Zeugen in Holte gefahren, wo sie zwischen 2030 und 2100 Uhr angekommen seien. Hier sei ihnen sofort Kaffee serviert worden, wozu die Sekretärin ein Glas schwarzen Johannisbeerenwein getrunken habe, wogegen die Männer keinerlei starke Getränke genossen hätten.

Um 2200 - 2230 Uhr herum sei die ganze Gesellschaft zu dem Etablissement VALENCIA gefahren, wo sie alle bei der Ankunft ein Glas Wermut getrunken hätten. Später am Abend hätten sie wieder alle ein

Glas Wermut getrunken, die Sekretärin ausserdem ein Whisky-saur (Cocktail mit Whisky als Hauptbestandteil).

Der Zeuge habe seine Gäste zwischen 0100 und 0130 Uhr zum Hotel Mercur zurückgefahren, und sei seitdem nicht mit ihnen zusammen gewesen. Er habe gehört, dass sie beabsichtigten, den folgenden Morgen um 0600 Uhr aufzustehen und von Kastrup um 0700 Uhr zu starten, und er habe später erfahren, dass der Start wegen der Wetterverhältnisse aufgeschoben worden sei.

Die BP-Öl-Kompanie. Kopenhagener Flughafen, Kastrup, hat mitgeteilt, dass sie als einen Teil der routinenmässigen Untersuchungen eine Probe des Brennstoffes aus dem Tankwagen, der die Lieferung vorgenommen habe entnommen, und diese zur Untersuchung bei dem Laboratorium gesandt habe, das die Kompanie bei derartigen Untersuchungen verwendet.

Das Resultat der Brennstoffanalyse liegt in Form des Berichtes, Anlage 5, vor, welche zeigt, dass der gelieferte Brennstoff den Forderungen laut Spezifikation MIL-G-5572 B entspricht. Wenn es aus dem Bericht hervorgeht, dass der Brennstoff den Forderungen der Spezifikation D.ENG.R.D. 2485 nicht genügt, beruhe es darauf, dass die englische Spezifikation Brennstoff 80 Oktan nicht umfasst, sondern 73 Oktan, und also bei der Analyse von Brennstoff 80 Oktan irrelevant ist.

Der Empfang des Hotel Mercur hat mitgeteilt, dass die erwähnten Gäste den betreffenden Morgen um 0630 Uhr Wecken bestellt hätten, und dass sie das Hotel zwischen 0800 und 0900 Uhr verlassen hätten.

Der Empfang hat weiter mitgeteilt, es gehe aus den Büchern des Hotels hervor, dass die erwähnten Gäste während des Aufenthaltes im Hotel nur eine Mahlzeit eingenommen hätten, und dass sie keine Drinks od. dergl. auf die Zimmer bekommen hätten. Genannte Mahlzeit sei das Frühstück am 12. gewesen, wozu keine starken Getränke serviert worden seien.

7. UNTERSUCHUNG DES VERUNGLÜCKTEN LUFTFAHRZEUGES UND BESCHREIBUNG DER UNFALLSTELLE

Der Unfall fand auf einem zu dem Hof "Lundegaarden" gehörenden Feld statt, das unmittelbar südlich der Strasse liegt, die das Dorf Orslev mit der kleinen Stadt Mern verbindet. Das Feld liegt ausser-

dem etwa 900 m östlich von Orslev und etwa 6 km nordöstlich von Vordingborg.

Das Feld, das für die Saat bereit gemacht worden war, wird im Norden von der Mern-Strasse abgegrenzt, die mit niedrigen Bäumen und Telephonleitungen auf 10 m hohen Masten eingefasst wird, und im Osten von einem nord-südlich gehenden Feldweg abgegrenzt, an dem entlang elektrische und Telephonleitungen auf Masten von etwa 12 m Höhe geführt sind.

Im Süden und Westen grenzt das Feld ohne Hindernisse an anstossende Felder, und in diesen Richtungen ist das Gelände ganz offen, frei und beinahe eben auf einer Strecke von etwa 400 m in nord-südlicher Richtung und etwa 600 m in ost-westlicher Richtung.

Die Trümmer und losgerissene Teile davon sowie Spuren danach wurden auf einem 20 x 30 m grossen Gebiet gefunden, das etwa 200 m südlich der Mern-Strasse und 150 m westlich des nord-südlichgehenden Feldweges gelegen ist.

Eine Skizze über dieses Gebiet ist ausgefertigt worden und dem Bericht als Anlage Nr. 7 beigelegt, und mit Bezugnahme daraus kann folgendes mitgeteilt werden:

Bei 1) in der südwestlichen Ecke des Gebietes wurde eine Vertiefung in der Erdoberfläche von 50 cm Tiefe und mit einer Ausdehnung von 2,5 m in nord-südlicher und 1,5 m in ost-westlicher Richtung gefunden. An den nördlichen und südlichen Enden der Vertiefung gab es kräftige Abschabungen der Erdschicht in ungefähr der halben Breite der Vertiefung, wodurch die Vertiefung an beiden Enden um etwa 50 cm verlängert wurde. In der Vertiefung lag ein abgebrochenes Luftschraubenblatt.

Unmittelbar westlich der Vertiefung fanden sich zwei andere Vertiefungen, die beinahe kreisrund mit einem Durchmesser von etwa 40 cm waren. Der Abstand zwischen den Zentren der beiden Vertiefungen war etwa 2,35 m.

2) Hier wurde eine grosse Bahn der Verkleidung von der Oberseite der rechten Tragfläche gefunden.

3) Das Rechte Fahrgestellbein und die rechte Flügelstrebe.

4) Der Motor mit der Oberseite nach oben und mit der Luftschraubennabe, woran das eine Luftschraubenblatt noch befestigt war, gegen Südwesten gekehrt. Der Motor war nur durch Bowdenzug, Kabel usw. mit den Haupttrümmern verbunden. Die Kühlrippen der Zylinder waren mit Erde gefüllt.

5) Die Haupttrümmer lagen als ein verfilzter, stark verbrannter, unordentlicher Haufen, aus dem jedoch zu ersehen war, dass der Rumpf, abgesehen von dem Schwanz, mit der Rückenseite nach unten lag, und dass die Reste der völlig gesprengten rechten Tragfläche mit den zusammengekrümmten Resten des Hauptholmes an dem Rumpfholm befestigt westlich und auf der Höhe von der Stelle der Trümmer lagen, wo sich die Bruchstelle des Schwanzes fand.

Der fast intakte und nur vom Feuer leicht versengte Schwanz war wie erwähnt fast ganz von den Haupttrümmern abgebrochen und lag auf dem Trümmerhaufen mit der Schwanzspitze gegen Südwesten gekehrt.

Er ruhte auf der unteren Seite der Rumpfverkleidung und der linken Höhenflossenspitze und neigte sich etwa 45° nach links.

6) Die stark verkohlte Wand mit Brennstoffmesser zwischen dem Brennstofftank des linken Flügels und dem Pilotenraum.

7) Die linke Tragfläche mit der Oberseite nach oben und mit der Vorderkante gegen Nordwesten gekehrt. Ein Stück der Verwindungsklappe fehlte. Der Flügel war vom Feuer stark beschädigt, indem es an der Oberseite über dem Brennstofftank eine 70 x 40 cm grosse Durchbrennung der Flügelbehütung gab. An der Unterseite war die Behütung bis zu einem Abstand von etwa 2 m von dem Rumpf-Flügel-Übergang fast ganz geschmolzen und lag als Kugeln aus Leichtmetall unter dem Flügel. Die Flügelstrebe war an dem Flügel befestigt.

8) Ein Stück der linken Verwindungsklappe.

9) Die linke Kabinentür, ziemlich stark beschädigt, indem besonders der Fensterrahmen stark zerknüllt war. Die Kunststoffverkleidung an der Innenseite der Tür hatte einige versengte Flecken.

Unmittelbar nördlich von den Trümmern lagen einige ganze Zigaretten

und dicht daneben lag der Aschenbecker der linken Tür mit Zigarettenskippen angefüllt.

Ein stark beschädigter Handfeuerlöscher lag zwischen den Trümmerteilen. Er war nicht benutzt worden, da die Plombe ungebrochen war.

Eine Untersuchung von der VHF-Sende/Empfangsanlage des Luftfahrzeuges von dem Fabrikat LEAR, Typ RT-10 E Serie Nr. 1-A-5, die aus einem kontinuierlich einstellbaren Empfänger mit dem Frequenzbereich 108 bis 132 Mc/s sowie zwei 12-Kanäle-Sendern, die durch einfache Umschaltung jeder für sich bedient werden können, besteht, zeigte folgendes :

Bei dem Unfall war Sender 2 (der rechte) angeschlossen gewesen, da aber der Kanalschalter stark verbrannt und der Umschalter selbst ganz aufgebrannt war, konnte nicht mit Sicherheit festgestellt werden, ob er auf Kanal 6 oder 12 gestanden hatte. Da Kanal 12 aber nicht mit Kristall ausgestattet war, und da der Empfänger, wie es aus dem Folgenden hervorgeht, auf 121-122 Mc/s eingestellt war, ist es wahrscheinlich, dass der Frequenzschalter auf Kanal 6, 121,5 Mc/s gestanden hat, der die internationale Notfrequenz für Luftfahrt ist.

Sender 1 war so stark beschädigt, dass es nicht mit Sicherheit festgestellt werden konnte, auf welche Frequenz er eingestellt war.

Es ist jedoch wahrscheinlich, dass er auf 118,1 Mc/s eingestellt gewesen ist, welches die Frequenz ist, auf der beim Start von Kastrup Kontakt mit dem Turm gehalten wurde.

Die Skala des Empfängers war gebrannt, aber aus der Stellung des Skalazeigers konnte es beim Vergleich mit einem Empfänger desselben Typs festgestellt werden, dass er auf eine Frequenz von etwa 121-122 Mc/s, wahrscheinlich auf 121,5 Mc/s, eingestellt gewesen war. Der Lautstärkereglер war auf etwas über halbe Stärke eingestellt.

Der Funkkompassempfänger des Luftfahrzeuges vom Fabrikat LEAR, Typ ORIENTER war so deformiert, dass man nur vermuten konnte, dass der Frequenzschalter auf den Bereich 190-430 kc/s eingestellt gewesen sei, während es unmöglich war, die Frequenz selbst festzustellen. Der Funktionswähler stand in der Stellung ADF (automatic direction finding) und der Lautstärkereglер stand auf 3/4 Stärke.

Bei den Untersuchungen der Funkanlagen sind keine Zeichen gefunden worden, dass diese in Brand gewesen seien, ehe das Luftfahrzeug verunglückte.

8. UNTERSUCHUNGSRISULTATE. ERWÄGUNGEN UND BEURTEILUNGEN

Das Luftfahrzeug

1. Das Luftfahrzeug hatte ein gültiges Lufttüchtigkeitszeugnis, und es sind weder bei den Untersuchungen der Trümmer auf der Stelle noch bei später vorgenommenen eingehenderen Untersuchungen derselben im Flughafen Kastrup Mängel oder Defekte gefunden worden, die die Ursache des Unfalles sein könnten, oder die indizieren könnten, dass das Luftfahrzeug während des Fluges vor dem Unfall nicht völlig lufttüchtig gewesen wäre.
2. Das Luftfahrzeug war zu Privatflügen unter VFR-Verhältnissen wohlausgestattet.
3. Der Schwerpunkt des Luftfahrzeuges lag innerhalb der in OWNER'S MANUAL festgesetzten Grenzen, und das Vollgewicht des Luftfahrzeuges war, als der Unfall geschah, etwa 55 kg unter dem festgesetzten höchstzulässigen Vollgewicht.
4. Das Luftfahrzeug war mit einem gummierten Brennstofftank des sogenannten Bladder-Typs in jeder Tragfläche ausgestattet. Sie waren so angebracht, dass die innersten Tankwände direkt an die Leichtmetallplatten stiessen, die die Flügel gegen den Pilotenraum abschlossen, und auf denen die Brennstoffmesser angebracht waren.

Diese Art Brennstofftanks und die Weise, in der sie montiert waren, scheinen im Vergleich mit den ganzgeschweissten Leichtmetalltanks, mit denen die übrigen CESSNA-Typen ausgestattet sind, die Gefahr eines Feuers bei Unfällen zu vermehren.

Bei einem harten Aufschlag auf die Erde unter einem steilen Winkel, wie ihn das Luftfahrzeug bei dem besagten Unfall erfuhr, besteht die Möglichkeit, dass die Brennstofftanks gesprengt werden und die Leichtmetallplatten gegen den Pilotenraum eindrücken, wonach ein nicht unbedeutender Teil des Brennstoffes in den Pilotenraum geschleudert werden wird, wo in einer solchen Lage viele Möglichkeiten für eine Anzündung desselben vorhanden sind.

5. Das Luftfahrzeug war, wie im Abschnitt 2 des Berichtes erwähnt, mit einem STALL WARNING INDICATOR ausgestattet, dessen Fühler an der linken Tragfläche angebracht ist, und der bei den Änderungen des Luftstromes über die Vorderkante des Flügels, die eintreten,

wenn der Überziehungspunkt beinahe erreicht ist, auf eine elektrische Hupe im Pilotenraum einwirkt. Das System tritt in Funktion bei Geschwindigkeiten von 5 MPH über den aktuellen Mindestauftriebgeschwindigkeiten.

Es scheint unvorteilhaft zu sein, nur an der linken Tragfläche einen Fühler zu montieren, indem dies anscheinend die Möglichkeit gibt, dass die rechte Tragfläche überziehen kann, ohne dass der STALL WARNING in Funktion tritt, wenn das Luftfahrzeug mit langsamer Geschwindigkeit in eine scharfe Rechtskurve mit einer Krängung von 45° - 60° gelegt wird.

Besteht eine solche Möglichkeit, was durch Versuchsflüge untersucht werden müsste, birgt dies eine ernste Gefahr in sich, besonders natürlich bei Flügen in sehr niedrigen Höhen, indem einem Piloten, der sich auf den STALL WARNING blind verlässt, ein falsches Gefühl beigebracht wird, dass das Luftfahrzeug mit sicherer Geschwindigkeit fliege, obwohl sich die eine Tragfläche in Wirklichkeit eben an der Überziehungsgrenze befindet.

6. Die Möglichkeit, dass der Brand im Luftfahrzeug vor dessen Aufschlag auf die Erde entstanden sein könnte, ist in ganz besonderem Grade zum Gegenstand von Untersuchungen gemacht worden, und die folgenden Untersuchungsergebnisse zeigen, dass das Feuer nach dem Aufschlag auf die Erde entstanden sein muss:
 - a) Keiner der Zeugen hat Feuer in oder Rauch von dem Luftfahrzeug beobachtet, während es über dem Gebiet kreiste.
 - b) Die Verletzungen und Verbrennungen, die sich die Insassen zuzogen, scheinen klar zu beweisen, dass die Verletzungen vor den Verbrennungen eingetreten sind.
 - c) Laut der Aussage der Ärzte haben die Verletzungen den augenblicklichen Tod der Insassen zur Folge gehabt, und da laut der Anlagen 12, 13 und 14 kein Kohlenoxyd in ihrem Blut vorhanden war, kann das Luftfahrzeug nicht in Brand geraten sein, während sie noch am Leben waren.

Der Pilot

Der Pilot war im Besitze eines gültigen Ausweises der ihn berechtigte, unter VFR-Verhältnissen mit dem besagten Flugzeugmuster Privatflüge auszuführen.

Die Qualifikationen des Piloten mit Bezug auf Flüge unter VFR-

Verhältnissen können schwerlich in Zweifel gezogen werden, aber seine Behandlung des Motors während der Prüfung vor dem Start von Kastrup sowie seine Art, das Luftfahrzeug nach der Landung bei der Ankunft zu fahren, die von der Flugleitung als "keckes Fahren" bezeichnet wurde, scheinen eine etwas rücksichtslose Behandlung des Luftfahrzeuges zu zeigen.

Der Pilot hat anscheinend grosse Mühe gehabt, sich über den flachen Landgebieten in Dänemark und Norddeutschland zu orientieren und darüber zu navigieren, vermutlich weil er hauptsächlich in Gebirgsgegenden ein Luftfahrzeug geführt hat, wo das Gelände weit grössere Möglichkeiten genauer Ortsbestimmungen durch terrestrische Navigation bietet.

Es scheint ausserdem, als ob der Pilot sehr wenig Routine im Navigieren mittels des Funkkompasses gehabt hat.

Diese Vermutungen werden von den folgenden Aufschlüssen bestätigt, die über den letzten Abschnitt des Fluges von Amsterdam bis Kastrup den 10. April d.J. eingezogen worden sind:

Da die vorgesehene Ankunftszeit (ETA) in Kastrup mit 15 Minuten überschritten war, ohne dass man mit dem Luftfahrzeug in Funkverbindung gewesen war, setzte sich das ACC mit Hamburg Radar in Verbindung, welches mitteilte, dass ein langsames Luftfahrzeug gegen dänisches Gebiet unterwegs sei und sich etwa 30 NM NE vom Flughafen Hamburg befinde.

Etwa eine Stunde später teilte ein SAS-Flugzeug, das von SW Kastrup anflog, mit, dass HB-COU Kastrup auf der Frequenz 119,1 Mc/s rufe. Kastrup war zu diesem Zeitpunkt ausserstande, es zu hören, so wie das automatische Peilgerät nicht reagierte.

Via verschiedene SAS-Flugzeuge wurde dann eine indirekte Verbindung mit dem Luftfahrzeug erzielt, welches angab, über Prästö auf Kurs 150° in 500 Fuss Höhe zu sein. Es wurde darauf von dem ACC darum gebeten, bis 2500 Fuss Höhe zu steigen, um einen Radarkontakt zu ermöglichen, und 360° zu steuern.

Einige Zeit danach wurde endlich eine direkte, obwohl sehr schwache Verbindung mit dem Luftfahrzeug erreicht, wo eine Damenstimme unter der Verwendung einer einwandfreien Phraseologie auf die Anfrage des ACC mitteilte, dass "flight conditions" VMC in and out of (soweit man auffangen konnte) haze" waren. Eine von dem ACC gerichtete Anfrage danach, ob das Luftfahrzeug sich über Land oder Wasser

befinde, blieb dagegen unbeantwortet.

HB-COU war kurz danach imstande, das automatische Peilgerät zu "ziehen" und wurde von dem ACC gebeten, den QDM zu steuern, den das Peilgerät angab. Unmittelbar danach, als sich das Luftfahrzeug über Stevns befand, konnte man es auf Radar observieren.

Bei der Passage der Nordküste von Stevns drehte das Luftfahrzeug aber auf einen westlichen Kurs, und da man in dem ACC annahm, die Kursänderung sei auf die Furcht des Piloten, über offenes Wasser zu fliegen, zurückzuführen, bat man es, bis auf weiteres der Küste zu folgen, wonach der restliche Teil des Fluges normal verlief.

Bei der Landung war die Sicht 7-8 km und die Wolkenhöhe etwa 3000 Fuss.

Wie es aus der Erklärung des Zeugen Nummer 6 erhellt, hat der Pilot einige Restaurants besucht und hier einige Drinks am Abend vor dem Unfall bekommen. Es geht weiter aus der Erklärung hervor, dass der Pilot spät zu Bett gegangen ist.

Laut der Anlagen Nr. 12 und 15 kann es aber nicht mit Sicherheit festgestellt werden, ob der Pilot unter dem Einfluss von Spiritus gestanden hat, ist dies aber der Fall gewesen, wird es nur in geringem Grade gewesen sein.

Dieses und der Umstand, dass er vor dem Start von Kastrup nur wenige Stunden Schlaf bekommen hatte, können seine Reaktionsfähigkeit und Urteilskraft etwas herabgesetzt haben.

Es kann in diesem Zusammenhang mitgeteilt werden, dass bei Untersuchungen von dem Blut der beiden Passagiere keine sichere Reaktion für Alkohol gefunden worden ist.

Planung des Fluges

Es ist schwierig zu sagen, in welchem Umfange der Pilot den betreffenden Flug geplant hat, indem der Flugplan, der vor einem solchen VFR-Flug abgegeben werden muss, nur wenige Aufschlüsse enthalten soll und somit kein wirkliches Bild von dem Umfange der Planung geben kann.

Da er aber wie in Abschnitt 5 erwähnt dafür gesorgt hat, über die

Wetterverhältnisse sorgfältig unterrichtet zu werden, und den vorgeschriebenen Flugplan abgegeben hat, hat man Grund anzunehmen, dass er den Flug sorgfältig geplant hat.

Im Flugplan hat er Hamburg als alternativen Flugplatz angeführt, sowie er angegeben hat, dass das Luftfahrzeug mit einem Funkkompass ausgestattet war. Es ist deshalb anzunehmen, dass er beabsichtigt hat, Kontaktfliegen unter Benutzung von terrestrischer Navigation mit Stütze des Funkkompasses auf der auf Anlage 9 gezeigten Route via die Funkfeuer PR, RY und MIC nach Hamburg und von dort via Frankfurt nach Mannheim zu fliegen.

Aus dem Flugplan geht es übrigens hervor, dass die Eigengeschwindigkeit auf 130 KTS, die vorgesehene Flugzeit auf 3:20 Stunden angesetzt sind, und dass der Aktionsradius 5:00 Stunden war.

Wetterverhältnisse

Die Wetterlage in dem Gebiet an der Unfallstelle ist ohne Zweifel eine solche gewesen, dass es nicht möglich gewesen ist, VFR-Flug unter Einhaltung dänischer Bestimmungen durchzuführen, die folgendes vorschreiben:

Die Mindestflughöhe muss 150 m über dem Gelände sein, und in dieser Höhe soll das Luftfahrzeug von den Wolken klar sein, und es muss konstante senkrechte Bodensicht und eine Flugsicht von 1,5 km gehalten werden können.

Durchführung des Fluges sowie Rekonstruktion des Ereignisverlaufes

Nachdem der Pilot ausklariert worden war, ist er um 1051 Uhr auf Bahn 27 in Kastrup gestartet, um einen VFR-Flug nach Mannheim anzufangen. Während des Ausrollens zum Start sowie während und unmittelbar nach dem Start hielt er Funkkontakt mit dem Turm auf 118,1 Mc/s, wonach er zum Verlassen der TWR-Frequenz klariert wurde. Er brach danach die VHF-Anlage ab, stellte den Funkkompass auf das Funkfeuer PR ein und flog dieses unter relativ guten Wetterverhältnissen an, obwohl es jedoch notwendig gewesen ist, die Flughöhe allmählich zu reduzieren, um Bodensicht halten zu können.

Nach Passage von PR hat der Pilot den Funkkompass auf RY eingestellt, das jedoch wegen der Entfernung nicht zuverlässig "ziehen" konnte, und er hat deshalb den Flug auf dem bisher gefolgten Kurs

fortgesetzt, indem er eine bessere Zeigung des Funkkompasses abgewartet hat.

Unmittelbar südlich von PR hat eine fast geschlossene Stratusschicht in etwa 250 Fuss Höhe über dem ziemlich hochgelegenen, kupierten Gelände gelegen, und das Luftfahrzeug ist in diese Wolkenschicht geflogen, indem der Pilot möglicherweise angenommen hat, dass es sich nur um einige Wolkenfetzen drehte.

Nachdem der Pilot einige Minuten in den Wolken geflogen hat - wobei es nicht undenkbar ist, dass er versucht hat, auf der Notfrequenz 121,5 Mc/s mit einer Bodenfunkstelle in Verbindung zu kommen, was aber nicht gelungen ist, weil die Flughöhe mindestens 1150 Fuss hätte sein sollen, wenn die VHF bis nach Kastrup sollte reichen können - ist er darauf vorsichtig nach unten gesucht, um wieder Bodensicht zu erreichen. Dies gelang auch teilweise, indem er eine kurze Zeit senkrechte und sehr beschränkte vorwärtsgerichtete Sicht erreichte, die jedoch hinreichend gewesen ist, dass er unter sich eine grosse, unbepflanzte und ebene Fläche sehen konnte, worauf er sich entschloss zu landen und eine Besserung des Wetters abzuwarten.

Das Luftfahrzeug war wieder in niedrige Wolkenbänke geraten, und er legte es in eine Rechtskurve, um zu dem Lee-Ende der betreffenden Fläche zurückzukommen, und führte während der Kurve BEFORE LANDING-COCKPIT CHECK aus, gleichzeitig damit, dass er das Luftfahrzeug bis zu 75 m Höhe herabgehen liess, wodurch wieder senkrechte Bodensicht erreicht wurde.

Als die Fläche wieder für ihn sichtbar wurde, war das Luftfahrzeug so nahe an deren nördlicher Begrenzung, dass Landung unmöglich war, weshalb er die Flughöhe auf etwa 50 m über der Fläche selbst reduzierte, um während einer neuen Landungsrunde bessere Sicht zu erzielen, und er legte das Luftfahrzeug in eine scharfe Rechtskurve, um es von den tiefhängenden Wolkenfetzen unmittelbar westlich davon klar zu halten.

Während dieser scharfen Rechtskurve hat die rechte Tragfläche überzogen, was bewirkt hat, dass das Luftfahrzeug eine steile Halbspirale nach rechts machte und die Erde unter einem sehr steilen Winkel traf.

Bei dem gewaltsamen Aufschlag auf die Erde ist der Motor vom Rumpf losgerissen worden und ist nach einer Drehung von etwa 90° mit der Oberseite nach oben und mit der Luftschraubennabe gegen Südwesten

zur Ruhe gekommen.

Die linke Tragfläche ist ebenfalls vom Rumpf gerissen und wegen der rotierenden Bewegung des Luftfahrzeuges gegen Nordosten geschleudert worden, während die rechte Tragfläche ganz gesprengt worden ist und die Reste davon, darunter der beschädigte Hauptholm, an dem Rumpf entlang geschleudert worden sind.

Der Rumpf, mit Ausnahme von dem Schwanz, kam zur Ruhe mit dem Rücken nach unten unmittelbar nordöstlich des Motors, während der fast abgebrochene Schwanz mit der Oberseite nach oben und mit dem Schwanz in südwestlicher Richtung deutend zur Ruhe gekommen ist.

Bei dem Aufschlag auf die Erde sind die Brennstofftanks gesprengt worden, und der Inhalt ist über die Trümmer gespritzt, wo er entweder von Funkenbildungen aus der elektrischen Anlage oder vielleicht von der glühenden Asche einer angesteckten Zigarette angezündet worden ist und ein kurzdauerndes, aber sehr gewaltsames Feuer verursacht hat, wobei fast alle brennbaren Materialien in dem Luftfahrzeug von dem Feuer verzehrt worden sind.

Die Insassen sind alle bei dem Aufschlag selbst getötet worden, und sie sind deshalb alle, besonders aber der Pilot und der weibliche Passagier, der neben ihm sass, von dem angezündeten Brennstoff stark verbrannt worden.

9. WAHRSCHEINLICHE URSACHE

Die Ursache des Unfalles ist wahrscheinlich diese, dass das Luftfahrzeug in geringer Höhe und mit geringer Geschwindigkeit in eine so scharfe Rechtskurve gelegt wurde, dass die rechte Tragfläche überzog, wonach das Luftfahrzeug eine Halbspirale machte und unter einem steilen Winkel die Erde traf.

Die ungünstigen Wetterverhältnisse, die keinen VFR-Flug erlaubten, sowie die Umstände, dass der Pilot geringe, vielleicht gar keine Erfahrung im Instrumentenflug hatte, und dass er nicht ausgeruht war, haben wahrscheinlich entscheidenden Einfluss auf den Ereignisverlauf gehabt.

Luftfartsdirektoratet

September 1960

DIE EIDGENÖESSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

beschliesst,

gestützt auf Art. 32.2 und im summarischen Verfahren gemäss Art. 27.ff. der Verordnung über die Flugunfalluntersuchungen vom 1. April 1960, in Sachen

Flugunfall des Flugzeugs HB-COU

vom 12. April 1960

in Oerslev, Dänemark:

1. Vom Untersuchungsbericht der dänischen Luftfahrtverwaltung vom September 1960, der Kommission übermittelt am 10. Oktober 1960, wird Kenntnis genommen.
2. Auf weitere Ermittlungen und Massnahmen wird verzichtet.

Zirkulationsbeginn 14. Oktober 1960.

Zirkulationsende 27. Oktober 1960.