



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeugs Jodel DR-1050 HB-EBS

vom 6. Juli 1963

auf dem Flugplatz Bern Belpmoos

Zirkularbeschluss

DIE EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall des Flugzeugs Jodel DR-1050 HB-EBS

vom 6. Juli 1963

auf dem Flugplatz Bern-Belpmoos

nach Kenntnisnahme vom Ergebnis des Zwischenverfahrens gemäss Art. 19.2

und im Einvernehmen mit dem Büro für Flugunfalluntersuchungen im summarischen Verfahren gemäss Art. 27 ff. der Verordnung über die Flugunfalluntersuchungen vom 1. April 1960

beschliesst:

Der Untersuchungsbericht vom 24. Juli 1963, der Kommission übermittelt am 30. Juli 1963, wird genehmigt.

Zirkulation 14./23. 6.1963.

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 Jodel DR 1050 HB-EBS

vom 6. Juli 1963

auf dem Flugplatz Bern-Belpmoos

1. UNTERSUCHUNG

Die Voruntersuchung wurde am 6. Juli 1963 eröffnet.

Die kantonalen Behörden führen keine Untersuchung durch.

2. ELEMENTE

21. Insassen

211. Pilot: Jahrgang 1920

Inhaber des Privatpilotenausweises vom 30.9.1962, gültig bis 10. Mai 1965.

Flugerfahrung: Rund 90 Flugstunden seit Beginn, wovon rund 6.75 Stunden auf dem Unfallflugzeug. Wenig Landungen auf Hartpisten.

212. Weitere Beteiligte:

Passagier: 1

22. Flugzeug HB-EBS

Eigentümer und Halter: Ecole de Pilotage de la Côte S.A., Grand/VD.

Muster: Jodel DR 1050, Motor Continental 100 PS.

Max. Gewicht: 750 kg.

Lufttüchtigkeitsausweis vom 30. März 1963; gültig bis 4. Dezember 1963.

Andere Angaben:

Bremsen: Das Flugzeug kann wie folgt gebremst werden:

- einseitig, indem man das betreffende Pedal voll austritt;

- beidseitig, indem man den unter dem Instrumentenbrett angebrachten Bremshebel zieht.

23. Gelände

Unfallstelle: Hartpiste 32 des Flughafens Bern-Belpmoos.

Koordinaten : 604520/195600, 511 m/M.

24. Wetter im Unfallraum zur Unfallzeit

Schön, 2/8 Cu 25000'. Windstill, 25 km Sicht.

3. FLUGABLAUF UND UNFALL

Der Pilot war um 0831 mit einem Passagier in Prangins gestartet und landete um 0914 auf der Asphalt-Hartpiste 32 in Bern. Anflug und Landung waren völlig normal. Beim Ausrollen auf der Hartpiste zeigte das Flugzeug eine leichte Tendenz zum Ausbrechen nach links, was der Pilot durch Gegensteuern mit dem Seitensteuer beantwortete, ohne jedoch die Radbremsen zu betätigen. Das Flugzeug geriet in der Folge in immer heftigere Zickzackbewegungen und kurvte schliesslich scharf nach rechts ab, wobei die beiden Federbeine des Hauptfahrwerkes nach rechts einknickten. Das Flugzeug kam nach einer halben Drehung, d.h. in Gegenrichtung zum Landeanflug auf der Piste zum Stillstand.

4. SCHÄDEN

41. Personenschäden sind nicht eingetreten.

42. Schäden am Luftfahrzeug:

- Beide Fahrwerke seitlich weggeknickt,
- Beide Blattspitzen des Holzpropellers beschädigt.
- Linke Landeklappe an der Hinterkante beschädigt.
- Linker Flügel in der Struktur beschädigt (Wellen in der Bespannung).

Voraussichtliche Reparaturkosten: 4 - 5000 Fr.

Umfang ca. 10 Wertprozent.

5. DISKUSSION

Graspisten verlangen gröbere Seitensteuer-Korrekturen beim Rollen als Hartpisten. Der an Graspisten gewöhnte Pilot scheint durch zu starke Korrekturen überkorrigiert und schliesslich die Herrschaft über sein Flugzeug verloren zu haben, sodass es ein Cheval-de-Bois machte.

6. SCHLUSS

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass der Pilot auf der ihm ungewohnten Hartpiste zu starke Seitensteuerkorrekturen vornahm und so die Herrschaft über das rollende Flugzeug verlor.

Bern, den 24. Juli 1963.