



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeugs BU 131 "Jungmann" HB-USL

vom 6. September 1964

auf dem Flugplatz Beromünster LU

Zirkularbeschluss

DIE EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall des Flugzeugs Bü 131 "Jungmann" HB-USL

vom 6. September 1964

auf dem Flugplatz Beromünster LU

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,

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

Der Untersuchungsbericht vom 30. November 1964, der Kommission übermittelt am 3. Dezember 1964, wird mit vier Abänderungen (...UK...) genehmigt.

Zirkulation 21./30. Dez. 1964.

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 Bucker-Jungmann HB-USL

vom 6. September 1964

auf dem Flugfeld Beromünster LU

1. UNTERSUCHUNG

Die Voruntersuchung wurde am 22. September 1964 eröffnet. Die kantonalen Behörden führen keine eigene Untersuchung.

2. ELEMENTE

21. Insassen

211. Pilot: Jahrgang 1924

Inhaber des Führerausweises für Privatpiloten, ausgestellt am 2. August 1962, gültig bis 24. April 1966. Flugerfahrung: 88 3/4 Flugstunden mit 459 Landungen, wovon rund 7 Stunden auf Bucker-Jungmann.

212. "Co-Pilot"

22. Flugzeug HB-USL

Eigentümer und Halter: Flugsportgruppe Zürcher
Oberland, Pfäffikon ZH

Muster: Bucker-Jungmann (Bü 131)

Max. Gewicht: 670 kg

Lufttüchtigkeitsausweis vom 8. Mai 1963, gültig bis 3. Juni 1965.

Andere Angaben: Die Sicht beim Rollen ist beim Bü 131 denkbar schlecht, weil der Pilot tief im Rumpf sitzt und kaum mit dem Kopf herausragt; ferner erzeugen Unterflügel und Motorvorbau sehr erhebliche sichttote Winkel.

23. Gelände

Unfallstelle: Flugfeld Beromünster LU,
Abstellplatz.
Koordinaten: 657.950/227.000 650 m/M.

3. FLUGABLAUF UND UNFALL

[...UK...] ...Anlässlich eines am 6. September 1964 auf dem Flugfeld Beromünster stattfindenden Flugtages wurde das Flugzeug Bü 131 HB-USL nach einer Akrobatikvorführung ausserhalb des sonst benützten Abstellgebietes abgestellt, weil der Flugplatz stark frequentiert war.

Als sich dann der Pilot einige Zeit später, um etwa 1600 MEZ, zum Wegrollen anschickte, erhielt er von einem Platzfunktionär Zeichen, die er als Anweisungen zum Geradeausrollen in Richtung auf den Rollweg auffasste. Während der Startvorbereitung hatte sich dieser Funktionär... wieder wegbegeben. Der Pilot rollte nun langsam gegen die Rollzone, die mit gelben Fähnchen markiert war. Plötzlich kippte das Flugzeug nach vorn und der Propeller schlug in den Boden und brach ab.

Nach dem Aussteigen stellte der Pilot fest, dass er mit dem linken Rad an ein ca. 12 cm aus dem Boden herausragendes [...UK...] ...mit zwei oder drei gelben Fähnchen markiertes... Drainage-Rohr geraten war und dass durch den Anprall auch das linke Fahrwerkgestänge nach hinten verbogen worden war.

[...UK...] ...Nach den Angaben des Piloten hatte dieser wohl die gelben Fähnchen der Rollwegmarkierung, nicht aber jene der Hindernismarkierung gesehen. Nach den Angaben des Platzfunktionärs lagen die letzteren im Sichtfeld des Piloten. Wie es sich genau damit verhielt, konnte nachträglich nicht mehr erstellt werden....

Der betreffende Platzfunktionär und Fluglehrer erklärt, er habe, als er sah, dass der Pilot des Bücker HB-USL sich zum Wegrollen bereit machte, diesen auf das Hindernis am Boden aufmerksam machen wollen, indem er zuerst darauf hinzeigte und nachher mit beiden Händen eine Schale bildete. Da der Pilot daraufhin in die angegebene Richtung geblickt und mit dem Kopf genickt habe, habe er angenommen, er habe begriffen und das markierte Hindernis erkannt.

4. SCHÄDEN

41. Keine Personenschäden.

42. Schäden am Luftfahrzeug: Linkes Fahrwerkgestänge verbogen, Propeller gebrochen. Reparaturkosten 2-3000 Franken (10 - 15 Wertprozent).

43. Keine Bodenschäden.

5. DISKUSSION

Der Vorfall ist vor allem auf ein Missverständnis zwischen Pilot und Platzfunktionär zurückzuführen: Die Zeichen, mit denen der Funktionär den Piloten auf das Vorhandensein eines [...UK...] Rollhindernisses aufmerksam machen wollte, wurden von diesem als Rollfreigabe aufgefasst. Hat der Pilot die Fähnchen gesehen, sie aber als Rollwegmarkierung aufgefasst, was wegen der missverständlichen Verwendung gleicher Farben möglich scheint, so wäre zu bemerken, dass auch solche Fähnchen von einem aufmerksamen Piloten nicht unmittelbar überrollt werden.

Hat er sie überhaupt nicht gesehen, so war das nicht so sehr ein Fehler des Platzfunktionärs, der sich vorzeitig entfernte, als ein Fehler des Piloten, der sich beim unüberwachten Wegrollen durch leichtes Abdrehen des Flugzeuges über die Verhältnisse unmittelbar vor dem Flugzeug hätte vergewissern müssen. Dass die Fähnchen im Gras überhaupt nicht sichtbar waren, kann nicht angenommen werden; wohl aber scheinen sie, auch abgesehen von der Farbe, als Hindernismarkierung wenig auffällig gewesen zu sein.

6. SCHLUSS

Der Zusammenstoss mit dem Hindernis ist auf ein Missverständnis zwischen dem Piloten und einem Platzfunktionär, auf ungenügende Markierung und auf Unaufmerksamkeit des Piloten zurückzuführen.

Der Untersuchungsleiter

Bern, den 30. November 1964