



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeugs Piper PA-18-150 Super Cub HB-OVZ

23. Mai 1965

bei Delsberg BE

Zirkularbeschluss

DIE EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall des Flugzeugs Piper PA-18-150 Super Cub HB-OVZ

23. Mai 1965

bei Delsberg BE

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 16. Dezember, der Kommission
übermittelt am 21. Dezember 1965, wird genehmigt, mit einigen
Änderungen [...UK...].

Zirkulation 6./23.1.1966.

U N T E R S U C H U N G S B E R I C H T

über den Unfall

des Sportflugzeuges Piper Super-Cub HB-OVZ

vom 23.5.1965

bei Delsberg

1. UNTERSUCHUNG

Die Voruntersuchung wurde am 2. August 1965 eröffnet.

Die kantonalen Behörden führen keine eigene Untersuchung.

2. ELEMENTE

21. Insassen

211. Pilot: Jahrgang 1926

Inhaber des Führerausweises für Privatpiloten ausgestellt am 27. Mai 1958, gültig bis 18. August 1967, mit Erweiterungen zum Schleppflug vom 7. Juni 1958 und zum Kunstflug vom 9. Mai 1960; [...UK...] ... eingetragene Flugzeugmuster:

Miles-Gemini, Devoitine 26, Beechcraft Musketeer.

Führerausweis für Segelflieger, ausgestellt am 14. März 1951 (Brev. vom 28. Februar 1948), gültig bis 18. August 1967, mit Ausweis für Segelfluglehrer vom 6. April 1954. ...

Flugerfahrung: Motorflug 605 h/3980 Landungen, Segelflug 1120 h/5810 Landungen. ...

212. Weitere Insassen

keine

22. Flugzeug HB-OVZ

Eigentümer und Halter:

Segelfluggruppe Grenchen,
Grenchen.

Muster:

Piper PA-18-150, Super-Cub,
Motor Lycoming 150 PS.
Gewichtsklasse bis 2000 kg.

Lufttüchtigkeitsausweis vom 23. Oktober 1964, gültig bis 8. Oktober 1966.

23. Gelände

Unfallstelle: Wiese bei La Deute, 1 km südlich Delsberg, 420 m/M.
Koordinaten: 592.750/244.600.
Andere Angaben: Länge ca. 300 m, leicht ansteigend.

24. Wetter im Unfallraum zur Unfallzeit

Ziemlich bewölkt, mässiger Wind aus W-NW.

3. FLUGABLAUF UND UNFALL

Startort und Startzeit (MEZ): Grenchen, 1756.
Absicht: Schleppflug von Delsberg nach Grenchen.

Unfallort und Unfallzeit (MEZ): Delsberg, 1808.

Der Pilot erhielt den Auftrag, ein Segelflugzeug von einer [...UK...] ...Wiese bei La Deute (ca. 1 km südlich Delsberg)... nach Grenchen zurück zu schleppen. Bei der Landung schenkte der Pilot des Schleppflugzeuges dem Rückenwind zu wenig Beachtung, sodass er zu lang kam. Das Flugzeug rollte in eine Vertiefung wo der Propeller und die rechte Fahrwerkhälfte beschädigt wurden.

4. SCHÄDEN

41. Personenschäden

Keine

42. Schäden am Luftfahrzeug

Propellerblatt beschädigt, rechte Fahrwerkhälfte eingeknickt.

Voraussichtliche Reparaturkosten: Fr. 1'000.-.

Umfang ca. 5 Wertprozent.

43. Bodenschäden

Keine

5. WEITERE FESTSTELLUNGEN

51. Das Gelände ist [...UK...] ...leicht ansteigend... somit gab es nach Ansicht des Piloten nur eine Landerichtung.

52. Der Platz wurde vorhergehend durch den abzuschleppenden Segelflieger rekognosziert. Von Windangaben und Landehilfen spricht der Pilot jedoch nicht.

53. Für diese Aussenlandung im Gelände bestand keine Erlaubnis des Eidg. Luftamtes.

6. DISKUSSION

61. Bei Aussenlandungen im Gelände ist man sehr oft gezwungen [...UK...] ...zu einem Kompromiss Wind/beste Landerichtung... Im betreffenden Falle aber, gab es, nach Ansicht des Piloten, nur eine Richtung, nämlich gegen den leicht ansteigenden Hang. Dass dies mit Rückenwind zu geschehen hätte, schien der Pilot zu wissen, unterschätzte aber dessen Stärke.

62. Da es galt, ein Segelflugzeug abzuschleppen, musste der Pilot möglichst nahe bei demselben landen. Es ist nicht anzunehmen, dass der Pilot mit seiner Motor- und Segelflugerfahrung einen eindeutig bessern Landeplatz übersehen hätte.

63. Die Frage, ob es angezeigt war, das Segelflugzeug von einem Geländeplatz im Schlepp zurückholen zu wollen und nicht mit Anhänger, sei hier nur aufgeworfen.

64. Der Pilot hatte wohl einen schriftlichen Auftrag des Obmannes der Segelfluggruppe, die Entscheidung über die Ausführung eines Auftrages sowie die Verantwortung trägt aber dennoch der Pilot.

7. SCHLUSS

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass der Pilot bei einer Landung im Gelände den Rückenwind unterschätzte und demzufolge zu lang kam.

Bern, den 16. Dezember 1966.

Der Untersuchungsleiter