



# Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

## über den Unfall

des Flugzeuges Bücker Jungmann HB-URP

vom 20. Juli 1967

bei Niederbipp BE

**Zirkularbeschluss**

DIE EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall des Flugzeuges Bücker Jungmann HB-URP

vom 20. Juli 1967

bei Niederbipp BE

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 22. Februar, der Kommission übermittelt am 27. Februar 1968, wird genehmigt.

Im Verlauf eines Doppelsteuer-Fluges trat eine Motorpanne zufolge Kurbelwellenbruchs auf. Der Fluglehrer übernahm darauf die Führung des Flugzeuges, um eine Notlandung auszuführen. Beim Ausrollen geriet das Flugzeug mit dem Fahrwerk in einen Drahtzaun und überschlug sich. Die beiden Insassen blieben unverletzt, das Flugzeug wurde erheblich beschädigt.

Zirkulation 27.3./6.5.1963.

FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSBERICHT

Flugzeug :                      Bucker Jungmann HB-URP  
Ort :                              Bei Niederbipp (BE)  
Zeit :                             20. Juli 1967, 1539 MEZ

I.    ZUSAMMENFASSUNG

Im Verlauf eines Doppelsteuer-Fluges im Rahmen der Schweizerischen Luftverkehrsschule mit dem Flugzeug HB-URP trat eine totale Motorpanne auf. Der Fluglehrer übernahm darauf die Führung des Flugzeuges und sah sich genötigt, bei Oberbipp eine Notlandung zu machen. Beim Ausrollen geriet das Flugzeug mit dem Fahrwerk in einen Drahtzaun und überschlug sich. Die Insassen blieben unverletzt.

II.   UNTERSUCHUNG

1. Der Fluglehrer und der Kursteilnehmer waren im Besitz gültiger fliegerischer Ausweise.
2. Das Flugzeug Bucker Jungmann (Bü 131) HB-URP war gehörig zugelassen; Halter und Eigentümer war die Motorfluggruppe Biel des Schweizerischen Aero-Clubs.
3. Das für die Notlandung gewählte Gelände neben der Strasse Oensingen - Niederbipp war in Bezug auf seine Beschaffenheit für eine Landung zwar geeignet, aber eher kurz.
4. Das Wetter hat beim Unfallgeschehen keine Rolle gespielt.
5. Hergang:

Im Verlauf eines Doppelsteuer-Geographiefluges im Betrieb der Schweizerischen Luftverkehrsschule den der Kursteilnehmer zusammen mit dem Fluglehrer am Doppelsteuer von Grenchen aus über dem Jura ausführte, traten in der Gegend der Hohen Winde in einer Flughöhe von etwa 1500 m/M im Motor Vibrationen auf

und die Drehzahl ging von rund 2300 auf 2000 zurück. Der Fluglehrer übernahm daraufhin die Führung des Flugzeuges und nahm Richtung auf die Lebern, um nach Grenchen zurückzukehren. Über der Lebern wurden jedoch die Vibrationen so stark, dass er genötigt war, das Gas zurückzunehmen und die Zündung auszuschalten.

Da der Flugplatz Grenchen im Gleitflug nicht mehr erreicht werden konnte, wählte der Fluglehrer zur Notlandung ein Gelände nördlich der Strasse Oensingen-Oberbipp. Das Aufsetzen gelang nach Wunsch, aber beim Ausrollen standen dem Fluglehrer, der den vorderen Sitz innehatte, die Radbremsen nicht zur Verfügung, sodass das Flugzeug in einen Drahtzaun rollte und sich dabei überschlug.

Die beiden Insassen blieben unverletzt, das Flugzeug wurde erheblich beschädigt.

#### 6. Weitere Feststellungen:

Bei der technischen Untersuchung konnte als Ursache der Motorpanne ein Kurbelwellenbruch festgestellt werden. Dieser Bruch ist rund 250 Leistungsstunden nach der letzten Grundüberholung des Motors eingetreten.

### III. DISKUSSION

Es ist notorisch, dass bei den nunmehr rund 30 Jahre alten Motoren des Musters HM 504 nicht selten Kurbelwellenbrüche auftreten. Schon zur Zeit dieses Vorfalles war deshalb ihre Laufzeit zwischen zwei Grundüberholungen auf 400 Leistungsstunden begrenzt gewesen. Inzwischen ist sie auf 250 Leistungsstunden herabgesetzt worden.

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass das Flugzeug nach einer sonst geglückten Notlandung bei knappen Platzverhältnissen beim Ausrollen mit einem Hindernis kollidierte und sich überschlug. Grund für die Notlandung war eine totale Motorpanne zufolge Kurbelwellenbruches.

Bern, den 22. Februar 1963

Der Untersuchungsleiter

## Angaben über die Insassen

Im Vordersitz (als überwachender Fluglehrer):

Jahrgang 1937

Inhaber des Führerausweises für Privatpiloten, ausgestellt am 20. November 1959 und gültig bis 11. August 1967. Mit Erweiterung für die Ausbildung von Privatpiloten vom 3. April 1967 und Inhaber des Führerausweises für Berufspiloten, ausgestellt am 25. April 1966 und gültig bis 4. Oktober 1967.

Sonderbewilligung für Instrumentenflug ausgestellt am 25. April 1966 und gültig bis 30. September 1967. Gesamte Flugerfahrung 1617 Stunden plus 404 Stunden im Linienverkehr.

Im Hintersitz (als Pilot):

Jahrgang 1944

Inhaber des Führerausweises für Privatpiloten, ausgestellt am 30. Mai 1967 und gültig bis 31. Januar 1968. Gesamte Flugerfahrung rund 50 Std.

Angaben über das Flugzeug HB-URP

Muster: Bucker 131 Jungmann  
Werknummer: 86  
Immatrikulation: HB-URP  
Eigentümer und Halter: Motorfluggruppe Biel des  
Aero-Clubs der Schweiz  
Konstrukteur und Hersteller: Bucker Berlin und Dornier-  
Werke, Altenrhein  
Baujahr: 1939  
Charakteristik: Verspannter einmotoriger  
Doppeldecker in Misch-  
bauweise mit  
Heckradfahrwerk; zwei Sitze  
(mit Doppelsteuer) in  
Tandemanordnung;  
Gewichte: Leergewicht 393 kg,  
Zuladung 277 kg,  
Höchstgewicht 670 kg  
Motor: Hirth HM 504 2A, 105 PS;  
Werknummer: 412565  
Leistungsstunden von Zelle und Motor:  
1682 Std 25 Min, lt. Zähler

Das Flugzeug war am 19.6.1961 mit 940:31 Std von der Direktion  
der Militärflugplätze übernommen worden.

Aus dem Lebenslauf des Motors (lt. Techn. Akten):

Juni 1966: Totalrevision bei Zählerstand 1447:53  
Std (343:42 seit letzter Revision).  
Auswechseln der Hub-Kurbelbolzen usw.  
30. Juni 1966: Wiedereinbau in HB-URP  
12. Juli 1966: Zustandskontrolle durch LA (Stand  
1447:53)  
1. Aug. 1966: 33-Std-Kontrolle durch Farnerwerke  
Grenchen (Stand 29:35/1476:28)  
2. Sept. 1966: 100-Std-Kontrolle durch Farnerwerke

Grenchen (Stand 55:59/502:52)  
Ölwechsel; Platinschrauben vom rechten  
Zündmagnet ersetzt.

29. Sept 1966: 33-Std-Kontrolle, Ölwechsel.

19. Okt. 1966: Zyl. Nr. 4 mit Kolben und Kolbenringen  
ausgewechselt. Lagerbüchse für  
Kolbenbolzen im Pleuel Nr. 4 ersetzt.  
(Stand 89:49/1536:42).

19. Mai 1967: 100-Std-Kontrolle (Stand  
114:01/1590:54)

8. Juni 1967: 25-Std Kontrolle in Hausen, Ausw.  
1/118, II 302 (Stand 170:47/1617:40)

27. Juni 1967: 50-Std-Kontrolle durch Farnerwerke  
Grenchen (Stand 197:50/1644:43)

18. Juli 1967: 25-Std-Kontrolle durch Farnerwerke  
Grenchen (Stand 224:08/1671:01)  
(20. Juli 1967 Kurbelwellenbruch,  
Notlandung und Capotage).

23. Jan. 1968: Ausbau des Motors, Stand 235:32/1682:25  
(Leistungsstunden seit letzter Revision  
laut Flugreisebuch 230:47', wovon 6:42  
Std Akro).