



# Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

**über den Unfall**

des Flugzeuges Piper PA-18-125 HB-OYB

vom 13. Juni 1968

auf dem Flugfeld Beromünster

**Zirkularbeschluss**

DIE EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall des Flugzeuges Piper PA-18-125 HB-OYB

vom 18. Juni 1968

auf dem Flugfeld Beromünster

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 19. September 1968, der Kommission übermittelt am 30. September 1968, wird genehmigt.

Beim Ausrollen nach einer Platzrunde weicht das Flugzeug wegen mangelnder Aufmerksamkeit des Flugschülers nach links ab und gerät schliesslich in den das Flugfeld begrenzenden Bach. Der Pilot blieb unverletzt, das Flugzeug wurde schwer beschädigt.

Zirkulation, 29.11./28.12.1968.

## FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSBERICHT

Luftfahrzeug: Piper PA-18 - 125 HB-OYB  
Flugschüler: Jahrgang 1930  
Ort: Flugfeld Beromünster  
Datum und Zeit: 18. Juni 1968, 1145 MEZ

### 0. ZUSAMMENFASSUNG

Beim Ausrollen nach einer Platzrunde weicht das Flugzeug mehr und mehr nach links ab und gerät schliesslich in den das Flugfeld begrenzenden Bach.

### I. UNTERSUCHUNG

1.1 Flugschüler: Der Flugschüler (geb. 1930) ist Inhaber eines gültigen Lernausweises.

1.2 Fluglehrer: Der Fluglehrer (geb. 1944) ist Inhaber eines gültigen Führerausweises für Privatpiloten seit 1964 und besitzt seit 1967 die Erweiterung für die Ausbildung von Privatpiloten; seine Flugerfahrung beträgt mehr als 1500 Std.

2. Flugzeug: Das Flugzeug vom Muster Piper PA-18-125 (Super-Cub) war gehörig zugelassen. Halter ist die Flubag Flugbetriebs AG Neudorf. Das Flugzeug befand sich in technisch einwandfreiem Zustand.

3. Wetter: Schön, ca. 1/8 Cu, Sicht unbeschränkt. Wind wechselnd ca. 2-3 Kt.

4. Gelände: Piste des (neuen) Flugplatzes Beromünster, Graspiste 18-36, 430m x 30m.

Die westliche Begrenzung des Fluggeländes wird durch den Bach Wina gebildet der völlig geradlinig in einem ca. 1 ½ m breiten und 1 m tiefen Graben fliesst, dessen Böschungen starken Graswuchs aufweisen.

## 5. Hergang:

5.1. Vorgeschichte: Der Flugschüler hatte seine Flugschulung am 5. April 1968 angefangen und bis 21. Mai insgesamt in 151 Doppelsteuerflügen eine Flugzeit von 13:32 Std. erreicht. Alle Flüge hatten auf dem (neuen) Flugplatz Beromünster stattgefunden und mit Ausnahme von 12 Flügen mit 71 Minuten war stets das Muster PA-18-125 benützt worden. Nach einem Unterbruch von 4 Wochen wurde die Schulung am 18. Juni 1968 wieder aufgenommen und der Flugschüler flog zuerst am Doppelsteuer 7 Platzrunden in 35 Minuten. Dann liess ihn der Fluglehrer von 1000 bis 1015 Uhr seine drei ersten Allein Platzrunden fliegen. Nach einer Pause von 75 Minuten wurde eine weitere Serie von Alleinflügen begonnen.

5.2. Der Unfallflug: Nach dem Start um 1130 Uhr in Richtung 36 flog der Flugschüler vorerst zwei Platzrunden, die zu keinen Bemerkungen Anlass gaben. Bei der dritten Landung, die um 1145 erfolgte, machte das Flugzeug einen Sprung, vermutlich weil der Schüler das Höhensteuer nicht völlig durchgezogen hatte; zudem weist die Piste einige flache Wellen auf. Ohne wieder Gas zu geben, landete der Schüler das Flugzeug dann ca. 120 m nach dem Lande-T nochmals in normaler Dreipunktlage. Es rollte vorerst noch etwa 180 m in der Mittelachse der Piste aus, begann dann aber immer mehr nach links abzuweichen und geriet schliesslich nach einer Richtungsänderung von ca. 60-70°, im Schritttempo rollend, mit dem Fahrwerk in den Bach Wina, der das Flugfeld auf der Westseite begrenzt und jenseits dessen parallel zur derzeitigen Piste das bis 1967 im Gebrauch stehende alte Flugfeld liegt. Geradeaus hätten noch rund 80 m Pistenlänge und nachher noch ca. 100 m überrollbares Gelände zur Verfügung gestanden.

Der Flugschüler erklärt, er habe das Flugzeug beim Ausrollen nicht gebremst. Den schmalen und stark mit Gras überwachsenen Bachlauf habe er nicht realisiert, vielmehr habe er die ihm unerklärliche Fehlüberlegung angestellt, er könne auf dem sonst völlig ebenen und hindernisfreien Gelände, das von der neuen und der alten Piste beidseits des Baches gebildet wird, das Flugzeug vorerst ruhig nach links weiterrollen lassen und es dann in weitem Bogen nach rechts abdrehen, um wieder an den

Start zu gelangen. Hätte er den Bach gesehen oder an ihn gedacht, so hätte er das Flugzeug bei der geringen noch verbliebenen Rollgeschwindigkeit auf kürzeste Distanz zum Stillstand bringen können.

6. Weitere Feststellungen: Die Kontrolle der Radbremsen nach dem Unfall ergab, dass sie sich in einwandfreiem Zustand befanden.

7. Schäden:

Personenschaden ist nicht entstanden.

Flugzeug: Fahrwerk und Rumpfboden verbogen; Propeller verbogen; am Motor Ansaugschacht abgedrückt, Kurbelwelle ange-rissen; Motorbock verbogen, Rep.-Kosten ca., 20-25'000,-.

Kein Drittschaden.

## II. DISKUSSION

Nach der Darstellung des Flugschülers, die zu bezweifeln kein Grund vorhanden ist, muss der Unfall auf eine Fehlhandlung resp. eine psychische Blockierung zurückgeführt werden. Obwohl ihm sowohl das Flugzeug wie auch der Flugplatz durchaus bekannt waren und auch der Flug - mit Ausnahme des Springens nach der ersten Bodenberührung - keine besonderen Schwierigkeiten geboten hatte, hat sich der Flugschüler anscheinend beim Ausrollen physisch und psychisch völlig passiv verhalten und das Flugzeug kritiklos rollen lassen wohin es wollte. Über die Gründe dieses Versagens lassen sich nur Vermutungen aufstellen. Vielleicht hat die Wiederaufnahme der Schulung nach einem Unterbruch von vier Wochen verbunden mit dem Erlebnis der ersten Alleinflüge eine etwas zu starke Belastung für den Flugschüler bedeutet.

## III. SCHLUSSFOLGERUNG

Der Unfall ist auf fehlende Reaktion des Flugschülers während des Ausrollens zurückzuführen.

Bern, den 19. September 1968

Der Untersuchungsleiter

## Ergänzungsblatt

### Angaben über den Flugschüler

Jahrgang 1930

Inhaber eines Lernausweises

Flugerfahrung 14:07 Std, in 164 Flügen, wovon 0:30 Std. und 6 Flüge solo. - Der Flugschüler ist ein bekannter Autorennfahrer.

### Angaben über den Fluglehrer

Jahrgang 1944

Inhaber des Privatpilotenausweises, ausgestellt am 19. Februar 1964 und gültig bis 13. August 1968 mit der Erweiterung für Ausbildung von Privatpiloten vom 31. Januar 1967.

Der Fluglehrer besitzt ferner die Führerausweise für Segelflieger (seit 1962), und für Berufspiloten (seit 1966). Seine gesamte Flugerfahrung beträgt über 1500 Stunden.

### Angaben über das Flugzeug HB-OYB

<u>Muster:</u>	PA-18-125
<u>Hersteller:</u>	Piper Aircraft Corp, Wichita, USA Serie-Nr.: 1192
<u>Eigentümer:</u>	privat
<u>Halter:</u>	Flubag Flugbetriebs-AG, 6025 Neudorf

Lufttüchtigkeitsausweis vom 19. August 1965 gültig bis 3. März 1969

Verkehrsbewilligung vom 20. Februar 1967 gültig bis 3. März 1969

Charakteristik: Abgestrebter einmotoriger

Hochdecker in Mischbauweise, Heckradfahrwerk, zwei Sitze in Tandemanordnung.

Motor:

Lycoming O-290-D Nr. 1771-21

Propeller:

Sensenich N76AM-2 Nr. 12122

Gewichte:

Rüstgewicht 483 kg,

Zuladung 197 kg,

Max. Fluggewicht 680 kg

Landelänge: (aus 15 m Höhe)

ca. 350 - 400 m