



# Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

## über den Unfall

des Flugzeuges Piper PA-18-150 Super Cub HB-OYD

vom 27. Juni 1971

auf dem Flugplatz Beromünster

## Sitzung der Kommission

29. Januar 1972

Die Voruntersuchung wurde mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 7. Dezember 1971 an den Kommissionspräsidenten abgeschlossen am 22. Dezember 1971.

Anlässlich eines Flugzeugschleppstartes auf dem Flugfeld Beromünster am 27. Juni 1971 um 1030 Uhr, erreichte das Schleppflugzeug Piper PA-18-150 "Super Cub" HB-OYD die notwendige Abhebegeschwindigkeit nicht. Der Pilot zog das Flugzeug hoch, worauf es jedoch abkippte, seitwärts ausbrach und anschliessend die Flugfeldumzäunung durchstiess. Nachdem der Pilot das Flugzeug ein zweites Mal vom Boden abgehoben hatte, kippte es erneut ab und überschlug sich etwa 200 m ausserhalb des Flugfeldes.

Der Pilot des Schleppflugzeuges blieb unverletzt. Das Flugzeug wurde schwer beschädigt. Es entstand nur unbedeutender Drittschaden.

Der Schlepppilot war im Besitz eines gültigen Führerausweises (PP) mit Erweiterung für Schleppflüge. Nichts deutet darauf hin, dass er beim Unfall in seiner Gesundheit beeinträchtigt gewesen wäre.

Zur Zeit des Unfalles herrschte folgende meteorologische Situation: Wind aus 240 bis 270 Grad 15 kt mit Böen von 25 bis 30 kt, Sicht über 20 km, kein Niederschlag, Temperatur + 15°C, relative Luftfeuchtigkeit 65 %.

Wie die Untersuchung ergab, startete der Pilot mit der HB-OYD auf der Piste 34 mit dem Segelflugzeug Ka 7 HB-652 im Schlepp. Die Besatzung des Segelflugzeuges bestand aus einem Fluglehrer und einem Flugschüler.

Der Schleppzug kam beim Start abnormal langsam auf Fahrt.

Nach einer Rollstrecke von etwa 280 m zog der Pilot das Schleppflugzeug bei einer Geschwindigkeit von ungefähr 55 mph vom Boden hoch. Das Flugzeug kippte jedoch kurz darauf nach rechts ab. Es setzte zuerst mit dem rechten Fahrwerk wieder auf und brach in der Folge nach rechts aus. Der Fluglehrer in der Ka

7 erkannte die kritische Situation. Er klinkte deshalb das Schleppseil bei der immer noch am Boden rollenden Ka 7 aus und brachte das Segelflugzeug bald darnach auf der Piste zum Stehen. Inzwischen verliess das Schleppflugzeug in einem Winkel von ca. 20° zur Pistenachse die Graspiste und durchstiess die Flugfeldumzäunung. Der Schlepmpilot klinkte jetzt das Schleppseil aus. Mit unverminderter Motorleistung rollte das Flugzeug über leicht ansteigendes sumpfiges Gelände und hob in stark angestellter Lage erneut ab. Es geriet in einen überzogenen Flugzustand und kippte wiederum nach rechts ab, wobei es zuerst mit dem rechten Flügelende und anschliessend mit dem rechten Rad am Boden aufprallte und sich auf dem unebenen Gelände überschlug.

Die Trümmeruntersuchung führte zur Feststellung, dass beim Schleppflugzeug die Vergaservorwärmung eingeschaltet war. Dies verursachte eine Verminderung der Motorhöchstdrehzahl um etwa 300 bis 400/min und hatte eine erhebliche Reduktion der Maximalleistung zur Folge.

#### SCHLUSS

Die Kommission gelangt einstimmig zu folgendem Schluss:

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass der Pilot mit eingeschalteter Vergaservorwärmung des Schleppflugzeuges startete, daher die notwendige Abhebegeschwindigkeit nicht erreichte, der Pilot den Start nicht rechtzeitig abbrach, weshalb sich das Flugzeug ausserhalb des Flugfeldes überschlug.

Luzern, den 29. Januar 1972

Ausgefertigt am 1. Februar 1972