



# Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

## über den Unfall

des Flugzeuges Piper PA-18-150 "Super-Cup" HB-OLR

vom 26. Juni 1973

auf dem Flughafen Grenchen

Die Voruntersuchung wurde mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 10. Juli 1973 an den Kommissionspräsidenten am 26. Juli 1973 abgeschlossen.

#### FLUGVERLAUF

Am Dienstag, 26. Juni 1973 startete der Pilot um 1930 Uhr MEZ auf dem Flughafen Grenchen zu einem stündigen Rundflug allein an Bord des Pipers PA-18-150 "Super-Cub" HB-OLR.

Bei der Rückkehr zum Platz befolgte er das vorgeschriebene Anflugverfahren. Der erste Anflug auf die Graspiste 25 geriet jedoch zu hoch, so dass der Pilot das Flugzeug erst etwa 140 m vor dem Ende der Piste aufsetzen konnte und deshalb sofort durchstartete.

Der zweite Anflug erfolgte in gleicher Weise, das Flugzeug setzte mit den Haupträdern in beinahe horizontaler Lage 125 m vor dem Pistenende auf. Der Pilot begann sofort stark zu bremsen, so dass das Heckrad in der Luft blieb. Nach dem Überrollen der asphaltierten Schwellenmarkierung für die Landepiste 07 ging das Flugzeug auf die Nase und überschlug sich. Es blieb um 2028 Uhr knapp 30 m vor dem Pistenende auf dem Rücken liegen, ohne in Brand zu geraten.

#### SCHÄDEN

Der Pilot blieb unverletzt, das Flugzeug wurde schwer beschädigt. Es entstand nur leichter Drittschaden.

#### BEFUNDE

Der Pilot, geboren 1926, war Inhaber eines gültigen Ausweises für Privatpiloten mit Erweiterung für beschränkte Radiotelefonie.

Seine Flugerfahrung betrug insgesamt 112:21 h, wovon 46:05 h auf dem Unfallmuster. Während der letzten 90 Tage flog er 6:05 h, davon 0:58 h auf dem Unfallflugzeug.

Die Untersuchung ergab keinerlei Hinweise auf gesundheitliche Störungen des Piloten zur Zeit des Unfalles. In den Akten des Eidgenössischen Luftamtes sind keine Vorkommnisse des Piloten verzeichnet.

Das Flugzeug war lufttüchtig und zum Verkehr zugelassen. Es liegen keine Anhaltspunkte für vorbestandene Mängel vor. Gewicht und Schwerpunkt befanden sich in den zulässigen Grenzen.

Das Wetter war sehr schön, Wind leicht und variabel, Tendenz Rückenwind. Die Sicht betrug mindestens 10 km. Die Sonne war bereits hinter dem Jura untergegangen, die Beleuchtung war im Bereich eines kleinen Rauch-Dunstschleiers etwas diffus.

Die Graspiste 25 für Motorflugzeuge (450 x 30 m) war wegen einer feuchten Stelle in der Pistenmitte parallel leicht nach Süden verlegt und mit roten Fanions entsprechend markiert worden. Der Pilot schenkte diesem Umstand jedoch keine Beachtung und landete beide Male auf dem gut berollbaren Schlussteil der gesperrten Rasenpiste.

#### BEURTEILUNG

Der Pilot flog beide Male viel zu hoch an. Das erste Mal zeigte er die richtige Reaktion, indem er - allerdings reichlich spät - durchstartete. Das zweite Mal korrigierte er nicht, setzte praktisch am gleichen Ort auf, aber konnte sich nicht mehr zum Durchstart entschliessen.

Der zweimalige viel zu hohe Anflug bei sonst richtigen Elementen deutet auf eine Fehlschätzung des Gleitwinkels.

Der Verzicht auf den Durchstart nach dem zweiten, ebenfalls viel zu langen Aufsetzen ist wohl nicht auf eine Fehlbeurteilung, sondern auf einen Mangel an Entschlusskraft zurückzuführen. Der Pilot wusste, dass er zu lang gelandet war; die entsprechenden Anhaltspunkte seitlich der Piste (Flughafengebäulichkeiten) sind markant genug. Angesichts der kritischen Situation begann er stark zu bremsen, bevor er das Heckrad gelandet hatte.

Auf dem asphaltierten Pistenstück war die Bremswirkung naturgemäss viel grösser als auf dem Gras, was dem in fast horizontaler Lage rollenden Flugzeug ein zusätzliches starkes Drehmoment nach vorne gab.

#### URSACHE

Der Unfall ist zurückzuführen auf:

- übermässiges Bremsen nach zu lang geratener Landung,
- mangelnde Entschlusskraft zum Durchstart.

Bern, den 21. September 1973