



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

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

vom 4. Juli 1973

bei Magden/AG

Die Voruntersuchung wurde mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 19. Juli 1973 an den Kommissionspräsidenten am 26. Juli 1973 abgeschlossen.

FLUGVERLAUF

Am Mittwoch, den 4. Juli 1973, startete der Pilot um 0900 Uhr MEZ vom Flugplatz Bonn-Hangelar (BRD) an Bord des Piper PA-18-150 "Super-Cub" HB-OYD zu einem VFR-Flug nach Bern. Der Flug erfolgte anfänglich in 3500 ft/M. Über St. Peter schaltete der Pilot die Brennstoff-Zufuhr vom rechten auf den linken Tank und leitete einen Steigflug auf 5500 ft/M ein. Nach Überfliegen des Feldberges ging er wegen der schlechten Sicht (starker Dunst) in den Sinkflug über. In der Gegend von Wehr flog er wieder horizontal in 200 bis 250 m/G. Die während des Sinkfluges halbgezogene Vergaservorwärmung wurde in dieser Stellung belassen.

Über dem Dorf Mägden (AG) setzte der Motor abrupt aus.

Der Pilot prüfte nach seinen Aussagen folgende Punkte:

Mixture gestossen (full rich)

Vergaservorwärmung eingeschaltet Benzinahnstellung

Benzinstandanzeige Zündschalter auf 1+2

Anschliessend hielt er Ausschau nach einem Notlandefeld, fand aber nur zwei kleine Felder (ca. 100 x 20 m und 80 x 30 m).

Nachdem er den Anflug auf das erste eingeleitet hatte, stellte der Pilot in ca. 50 m/G fest, dass ein Graben quer dazu verlief. Er wechselte zum zweiten, nahe gelegenen Feld.

Vor diesem Landefeld lag ein Getreidefeld, das das Flugzeug 15 m vor der Wiese streifte; die HB-OYD überschlug sich und blieb um 11.25 Uhr auf dem Rücken liegen.

SCHÄDEN

Der Pilot blieb unverletzt, das Flugzeug wurde schwer beschädigt. Leichter Flurschaden.

BEFUNDE

Der Pilot, geboren 1946, Mechaniker, war Inhaber gültiger Ausweise für Berufspiloten (Flächenflugzeuge und Helikopter). Seine Flugerfahrung betrug 745:31 Stunden, wovon ca. 27 Stunden mit dem Unfallmuster. Während der letzten 90 Tage flog er 7:39 Stunden, wovon 5.15 Stunden auf dem Unfallmuster. In den Akten des Eidgenössischen Luftamtes sind in den letzten 5 Jahren keine Vorkommnisse verzeichnet. Nichts deutet darauf, dass der Pilot im Zeitpunkt des Unfalles in seiner Gesundheit beeinträchtigt gewesen wäre.

Das Flugzeug HB-OYD war für den Verkehr zugelassen. Gewicht und Schwerpunkt befanden sich während des Fluges innerhalb der zulässigen Grenzen.

Vor dem Start in Bonn-Hangelar wurde das Flugzeug vollgetankt (136 l).

Die Untersuchung des Motors und des Brennstoff-Systems, mit Ausnahme des Fuel-Strainers (Wasserabscheiders), hat keinen Anhaltspunkt für die Ursache eines plötzlichen Leistungsausfalls ergeben. Der Fuel-Strainer wurde beim Unfall so stark beschädigt, dass sein Verschmutzungsgrad nicht mehr feststellbar war.

Im linken Tank wurden Schmutzteilchen und Zeitungsfetzen gefunden. Ihre gesamte Oberfläche entsprach ungefähr einem Drittel des Durchflussquerschnittes des Brennstoff-Filters im Tank.

Die im linken Tank gefundenen Papierfetzen und Schmutzteilchen können einen solchen Unterbruch nicht verursacht haben.

Aufgrund der technischen Untersuchung ist der plötzliche Leistungsausfall auf einen Unterbruch der Brennstoff-Zufuhr zurückzuführen.

BEURTEILUNG

Berechnungen aufgrund erflogener Werte ergeben für den Zeitpunkt des Unfalls eine verfügbare Brennstoffmenge von 61 l, was für den Flug bis Bern ausreichend war.

Folgende Hypothesen sind denkbar:

- Der nicht mehr überprüfbare Fuel-Strainer war derart verschmutzt, dass ein Brennstoff-Durchfluss nicht mehr möglich

war.

- Der rechte Brennstoff-Tank wurde ausgeflogen, wobei nicht oder zu spät auf den linken Tank umgeschaltet wurde.
- Beim Umschalten blieb der Hahn in der Stellung "Off".

WAHRSCHEINLICHE URSACHE

Der Unfall ist auf einen Unterbruch in der Brennstoff-Zufuhr zurückzuführen. Es bleibt offen, ob der Unterbruch durch Verschmutzung im Brennstoff-System oder durch Fehlbedienung verursacht wurde.

Bern, den 21. September 1973