



# Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

**über den Unfall**

des Flugzeugs BEAGLE E 3 G-ASCC

vom 19. Juli 1963

auf dem Flugplatz Bern-Belpmoos

**Zirkularbeschluss**

DIE EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall des Flugzeugs BEAGLE E 3 G-ASCC

vom 19. Juli 1963

auf dem Flugplatz Bern-Belpmoos

nach Kenntnisnahme vom Ergebnis des Zwischenverfahrens gemäss  
Art. 19.2

und im Einvernehmen mit dem Büro für Flugunfalluntersuchungen  
im summarischen Verfahren gemäss Art. 27 ff. der Verordnung  
über die Flugunfalluntersuchungen vom 1. April 1960,

beschliesst:

Der Untersuchungsbericht vom 5. August 1963, der Kommission  
übermittelt am 13. August 1963, wird genehmigt.

Zirkulation 23./27. September 1963.

## UNTERSUCHUNGSBERICHT

über den Unfall

des Sport- und Touristikflugzeuges BEAGLE E 3 G-ASCO

vom 19. Juli 1963

auf dem Flugplatz Bern-Belpmoos

### 1. UNTERSUCHUNG

Die Voruntersuchung wurde am 19. Juli 1963 eröffnet.

### 2. ELEMENTE

#### 21. Insassen

##### 211. erster Pilot:

Jahrgang 1912

Inhaber des Privatpilotenausweises. Ausgestellt am 29. April 1946, gültig bis 22. Februar 1964.

Flugerfahrung: 1'400 Stunden.

##### 212. zweiter Pilot:

Jahrgang 1911

Inhaber des Privatpilotenausweises seit 11. Mai 1939, gültig bis 13. Mai 1964.

#### 22. Flugzeug G-ASCC

Eigentümer und Halter: Beagle Aircraft Ltd, Shoreham/GB

Muster: Beagle E 3 M 11

Gewicht: ... 978 kg

Lufttüchtigkeitsausweis vom 31. August 1962, gültig bis 31. August 1963.

#### 23. Gelände

Der Vorfall ereignete sich auf der Hartbelagpiste des Flugplatzes Bern-Belpmoos.

Koordinaten: 604'520/195'690, 511 m/M.

#### 24. Wetter im Unfallraum zur Unfallzeit

Schön, wolkenlos, windstill, Horizontalsicht 10 km, kein Wind.

#### 3. FLUGABLAUF UND UNFALLHERGANG

Zwecks Einführung auf das Flugzeugmuster führte der eine Pilot am 19. Juli 1963 mit dem zweiten Piloten einige Platzvolten auf dem Flugplatz Bern-Belpmoos durch (Start 0856). Bei den Landungen zeigte sich jeweils eine Tendenz zum Ausbrechen nach links, was durch Bremsen rechts korrigiert werden musste. Die vierte Landung, um 0915, war gut, so dass der Pilot das Zeichen zum Durchstarten gab. Als sich darauf der zweite Pilot mit der Korrektur der Klappenstellung beschäftigte, schwenkte das Flugzeug wieder nach links aus. Der erste Pilot korrigierte darauf mit Bremsen rechts, bis das Flugzeug wieder geradeaus rollte, doch zeigte sich erneut ein Ausbrechen nach links, was diesen Piloten wiederum zum Bremsen rechts veranlasste. Darauf machte die Maschine aber unvermittelt eine Schwenkung um nicht ganz 90° nach rechts, wobei der Schwanzsporn vom Boden abhob, so dass die Propellerspitzen den Boden berühren konnten.

#### 4. SCHÄDEN

41. Personenschäden: Keine.

42. Schäden am Luftfahrzeug: Propellerspitzen beschädigt. Die voraussichtlichen Reparaturkosten betragen ... etwas über Fr. 2'000.-- (gegen 2 Wertprozent).

#### 5. DISKUSSION

Die Überprüfung der Bremsen liess feststellen, dass die Lauffreiheit des linken Rades geringer war als diejenige des rechten Rades. Bei der Inbewegungsetzung von Hand machte das rechte Rad mehrere Umdrehungen, das linke aber nur 1/2 - 3/4. Bei geringer Geschwindigkeit mag sich dies in der leichten Linksabweichung ausgewirkt haben. Das Flugzeug war im Ausrollen begriffen, mit Motor im Leerlauf.

Das Flugzeug ist auf der Piste nicht einfach zu landen, da es im Ausrollen gerne zu schlingern beginnt. Diese Eigenschaft ist vermutlich auf das ungeführte Heckrad zurückzuführen.

6. SCHLUSS

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass etwas zu stark gebremst wurde.

Bern, den 5. August 1963

Der Untersuchungsleiter