



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeugs Piper Cub HB-OSU

vom 27. Mai 1967

beim Flugfeld Biel-Kappelen

Zirkularbeschluss

DIE EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall des Flugzeugs Piper Cub HB-OSU

vom 27. Mai 1967

beim Flugfeld Biel-Kappelen

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 18. Januar, der Kommission übermittelt am 23. Januar 1968, wird genehmigt.

Zirkulation 29.2./13.3.1968.

FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSBERICHT

Luftfahrzeug: Piper Cub HB-OSU
Ort: Beim Flugfeld Biel-Kappelen
Datum und Zeit: 27. Mai 1967, 1504 MEZ

I. ZUSAMMENFASSUNG

Als nach einem Start, der wegen versehentlich eingeschaltet gebliebener Vergaser-Vorwärmung sehr lang und flach war, der Pilot sich genötigt sah, eine elektrische Leitung zu unterfliegen kollidierte das linke Flügelende mit einer Strassensignalisationstafel. Anschliessend konnte der Pilot das beschädigte Flugzeug ohne weiteren Zwischenfall landen. Die Insassen blieben unversehrt.

II. UNTERSUCHUNG

1. Flugzeug:

Das Flugzeug Piper Cub HB-OSU war gehörig zugelassen. Eigentümer und Halter war die Motorfluggruppe Biel. Es liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass es sich nicht in lufttüchtigem Zustand befunden hätte. Gewicht und Schwerpunkt befanden sich innerhalb der zulässigen Grenzen. Das Flugzeug ist mit einer Vergaser-Luftvorwärme-Vorrichtung ausgerüstet.

2. Der Pilot

Jahrgang 1926

Inhaber einer gültigen Führerbewilligung für Privatpiloten. Flugtraining von insgesamt rund 42 Stunden, wovon 1 Std. 40 Minuten seit Bestehen der Privatpilotenprüfung am 24.9.1966. Er hatte bisher ausschliesslich das Muster Piper Cub geflogen.

3. Das Wetter spielte bei dem Vorfall keine Rolle.

4. Gelände:

Der Vorfall ereignete sich auf dem vor wenigen Monaten

eröffneten Flugfeld Biel-Kappelen. Dieses besitzt eine Graspiste 05/23 von 630 m Länge und 30 m Breite, in 438 m/M.

5. Hergang:

Am 27. Mai 1967 unternahm der Pilot vom Flugfeld Biel-Kappelen aus mit dem Flugzeug Piper Cub HB-OSU mehrere kurze Flüge. Nach zwei Solo-Platzflügen von je 10 Minuten flog er einen Passagier nach Grenchen und kehrte nach Biel - Kappelen zurück, um einen weiteren Passagier zu holen. Die Landung erfolgte um 1500 MEZ.

Um 1504 startete er wieder mit seinem Passagier, ohne sich vorher vergewissert zu haben, ob die Vergaser-Vorwärmung ausgeschaltet (gestossen) war. Das Flugzeug kam diesmal nur mit Mühe vom Boden weg und beim Suchen nach der Ursache stellte der Pilot bald fest, dass die Vorwärmung gezogen war. Er schaltete sie daraufhin sofort aus, musste aber feststellen, dass er sich nun in knappster Höhe über (Grund vor einer elektrischen Leitung befand. Er entschloss sich, diese zu unterfliegen, musste hierfür aber abkurven, um einem Leitungsmast auszuweichen. Dabei kollidierte das linke Flügelende mit einer Beton-Ortschaftstafel der Strasse Lyss-Biel. Obwohl dadurch etwa 1 m Flügel weggeschlagen wurde blieb das Flugzeug genügend flug- und steuerfähig und der Pilot konnte es nach etwa 300 m ohne weitere Beschädigung landen. Beide Insassen blieben unversehrt.

III. DISKUSSION

Wie der Pilot in seinem Bericht selber feststellt, hatte er nach der unmittelbar vorangehenden Landung vergessen, die Vergaser-Vorwärmung wieder zu stossen und weil er bei seinen Startvorbereitungen die entsprechende Kontrolle unterliess, ist er dem auch so gestartet. Da der Motor mit eingeschalteter Vorwärmung nur eine erheblich reduzierte Leistung abgibt, wurde der Start sehr lang und flach. Bis die Ursache gefunden und behoben war, war das Flugzeug schon nahe an das Hindernis der elektrischen Leitung gekommen und beim Versuch, das Flugzeug abkurvend zwischen zwei Masten hindurch zu bringen, kollidierte das bodennahe linke Flügelende mit der Ortschaftstafel.

IV. SCHLUSSFOLGERUNG

Der Unfall muss auf mangelhafte Startvorbereitung zurückgeführt werden.

Bern, den 18. Januar 1968

Der Untersuchungsleiter