



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeuges Piper PA-28-180 Cherokee HB-OLS

vom 4. Juli 1968

beim Flugplatz Grenchen

Zirkularbeschluss

DIE EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall des Flugzeuges Piper PA-28-180 Cherokee HB-OLS

vom 4. Juli 1968

beim Flugplatz Grenchen

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

beschliesst:

Der Untersuchungsbericht vom 29. Oktober 1968, der Kommission übermittelt am 2. November 1968, wird genehmigt, mit drei Änderungen (Ziffern 1.1, 1.2.1 und 2).

Zirkulation, 16.12.1968/25.1.1969.

FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

Luftfahrzeug: Piper PA-28-180 Cherokee HB-OLS
Ort: Flugplatz Grenchen
Datum und Zeit: 4. Juli 1968, ca. 1730 MEZ
Pilot: Jahrgang 1930

0. ZUSAMMENFASSUNG

Das Flugzeug HB-OLS kommt beim Platzanflug in Grenchen zu kurz und setzt knapp ausserhalb des Fluggeländes auf. Es wird durch eine Geländeunebenheit brutal abgebremst und dabei schwer beschädigt.

1. UNTERSUCHUNG

1.1 Flugzeug

Das Flugzeug Piper PA-28-180 Cherokee HB-OLS war gehörig zugelassen. Eigentümer und Halter war die Segelfluggruppe Grenchen. Schwerpunkt und Beladung befanden sich innerhalb der zulässigen Grenzen.

1.2 Insassen

1.2.1 Der Pilot (geboren 1930) war nicht im Besitz eines gültigen Führerausweises für Privatpiloten. Dieser war Ende 1966 ausgestellt worden und gültig bis 2. Juni 1968; die gesamte Flugerfahrung des Piloten betrug 46:40 Std., wovon rund 5 Std in den letzten zwei Monaten. Auf das Muster PA-28 hatte er im Herbst 1967 umgeschult; er hatte es während insgesamt rund 7 ½ Std (mit 46 Landungen) geflogen, wovon rund 4 Std (15 Landungen) in den letzten zwei Monaten.

1.2.2 Ferner befand sich ein Passagier an Bord.

1.3 Wetter

Mässige Hochdrucklage über Zentraleuropa.

Im Mittelland stark bewölkt. Schwacher Wind aus NE.

Temperatur ca. 20°, Barometerstand ca. 1020 mb.

Die Wetterverhältnisse hatten keinen nennenswerten Einfluss auf das Unfallgeschehen.

1.4 Gelände

Flughafen Grenchen (430 m/M), Graspiste 07, 580 m x 30 m.

Da an der Platzgrenze eine öffentliche Strasse quer zur Anflugachse verläuft, ist die Landeschwelle 100 m von der Platzgrenze hineinverlegt und es besteht die Vorschrift, dass beim Anflug die Strasse in einer Mindesthöhe von 5 m überquert werden soll.

1.5 Hergang

Nach einem Passagierflug von 6 Minuten Dauer setzte der Pilot mit dem Flugzeug Piper Cherokee PA-28-180 HB-OLS um 1730 MEZ zur Landung auf der Piste 07 des Flugplatzes Grenchen an. Der Anflug erfolgte mit Motorleistung, die Landeklappen waren in Position 3 ausgefahren. Da die Graspiste einige Unebenheiten aufweist, war der Pilot bestrebt, mit Minimalgeschwindigkeit aufzusetzen. Dabei muss er aber im Endanflug zu langsam geworden sein, sodass das Flugzeug stark abzusinken begann. Die Gaskorrektur, die der Pilot daraufhin vornahm, stellte zwar den Flugzustand einigermaßen wieder her, glich aber den Höhenverlust nicht aus. Der Pilot erkannte, dass er die im Flugplatzreglement vorgeschriebene Höhe von 5 m über der quer zur Pistenachse längs des Platzrandes verlaufenden öffentlichen Strasse nicht innehalten können; er glaubte jedoch, wenigstens noch knapp in den Platz hineinkommen zu können. Das Flugzeug setzte jedoch schon ausserhalb des Flugplatzes kurz vor der dort verlaufenden Strasse mit dem rechten Fahrwerk auf und stiess dann mit den Rädern gegen die etwa 20 cm überhöhte Strassenfahrbahn. Dabei wurde das Flugzeug erheblich beschädigt. Die Insassen blieben unverletzt.

1.6 Schäden

Kein Personenschaden.

Am Flugzeug: Rechter Flügel, Fahrwerk und Motorenbock beschädigt, Reparaturkosten ca. Fr. 40 - 45'000.-.

Kein Drittschaden.

2. DISKUSSION

Die Darstellung des Herganges stützt sich auf die Angaben des Piloten selber; es besteht kein Grund, sie nicht für zutreffend anzusehen. Danach ist der Unfall auf die ungenügende Beherrschung des Flugzeuges durch den noch wenig erfahrenen Piloten zurückzuführen. Er muss offenbar der Fluggeschwindigkeit seiner Maschine zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt haben und dies ausgerechnet im Endanflug, d.h. in einer Phase, die in dieser Beziehung ganz besondere Konzentration erfordert. Insbesondere hat er die ungenügende Fluggeschwindigkeit und das starke Absinken erst zu einem Zeitpunkt bemerkt, da es ihm nach seiner Darstellung nicht mehr möglich war, die Mindesthöhe von 5 m für das Überfliegen der Strasse innezuhalten resp. wieder zu erreichen. Der Pilot gibt denn auch in seinem Bericht offen zu, dass er einen Pilotenfehler begangen habe.

Der Umstand, dass der Führerausweis nicht mehr gültig war, ist für das Unfallgeschehen unerheblich.

3. SCHLUSS

Der Unfall hat sich zufolge ungenügender Überwachung des Flugzustandes durch den Piloten beim Platzanflug ereignet.

Bern, den 29. Oktober 1968.

Der Untersuchungsleiter