



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeuges Piper PA-24-180 "Comanche" G-AXMA

vom 26. Juni 1970

auf dem Flugfeld Biel-Kappelen

Zirkularbeschluss

DIE EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall des Flugzeuges Piper PA-24-180 "Comanche" G-AXMA

vom 26. Juni 1970

auf dem 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 12. Oktober 1970, der Kommission übermittelt am 15. Oktober 1970, wird genehmigt.

Zirkulation, 7.12.70/27.1.71

U N T E R S U C H U N G S B E R I C H T

über den Unfall

des Flugzeuges Piper PA-24 "Comanche" G-AXMA

vom 26. Juni 1970

auf dem Flugfeld Biel-Kappelen

0. ZUSAMMENFASSUNG

Das am 6. Internationalen Flugrallye der Schweizeruhr von Biel teilnehmende englische Flugzeug G-AXMA landete zu lang, überrollte das Pistenende und eine quer zur Pistenachse verlaufende Strasse und blieb in einem Kornfeld stehen.

Der Pilot und die drei Passagiere blieben unverletzt.

Das Flugzeug wurde schwer beschädigt.

Der Unfall ist auf eine zu lange Landung zurückzuführen.

1. UNTERSUCHUNG

Die Untersuchung wurde am 26. Juni 1970 durch den Unterzeichneten auf dem Flugfeld Biel-Kappelen eröffnet.

Die kantonalen Behörden beteiligten sich nicht an der Untersuchung.

2. ELEMENTE

21. Insassen:

211. Pilot: Jahrgang 1909, britischer Staatsangehöriger

Fliegerische Ausweise:

Inhaber der britischen Privatpilotenlizenz, ausgestellt am 9. März 1966, gültig bis 8. März 1971. Erstaussstellung im Jahre 1935.

Lizenz der RAF.

Flugerfahrung:

Total 2400 Stunden. In den letzten 3 Monaten 20 Stunden und 30

Landungen, davon alle auf dem Unfallmuster.

212. Passagiere:

Auf dem rechten Sitz vorn:

- Jahrgang 1920, britischer Staatsangehöriger

Der Passagier war früher Inhaber einer Pilotenlizenz, die er aber aus Gesundheitsgründen in den Jahren 1964/65 verfallen liess.

Auf den beiden hinteren Sitzen:

- Jahrgang 1909, britischer Staatsangehöriger

Keine fliegerischen Ausweise.

- Jahrgang 1931, britischer Staatsangehöriger

Inhaber der britischen Privatpilotenlizenz, ausgestellt am 23. Januar 1969.

22. Flugzeug G-AXMA:

Eigentümer und Halter:	verunfallter Pilot
Konstrukteur und Hersteller:	Piper Aircraft Corporation, Lockhaven, Pennsylvania/USA
Muster:	PA-24/180 "Comanche" mit Motor Lycoming O-360 Al D von 180 PS
Charakteristik:	4-plätziger Tiefdecker mit Einziehfahrwerk und Verstellpropeller
Baujahr:	1963
Werknummer:	24-3467

Britisches Lufttüchtigkeitszeugnis Nr. A 11015 vom 14. Oktober 1969, gültig bis 13. Oktober 1970.

Betriebszeiten und Kontrollen unbekannt.

Gewicht und Schwerpunkt befanden sich anlässlich des Unfalles innerhalb der vorgeschriebenen Grenzen.

23. Gelände:

Flugfeld Biel-Kappelen, geographische Lage: 47° 05' N / 07° 17' E, Elevation 433 m/M oder 1437 ft/M. Das Flugfeld weist eine Graspiste Richtung 04/22 von 630 m Länge und 30 m Breite auf. Während des Unfalles war Piste 04 in Betrieb. Am Ende dieser Piste befindet sich quer zur Pistenachse eine Durchgangsstrasse, auf der andern Seite war die Ebene mit Getreide bewachsen.

24. Wetter:

(nach Angabe der Schweizerischen Meteorologischen Zentralanstalt)

Totalbewölkung 3/8, Wind NW bis NE 2-5 kts, unregelmässig, Sicht 20 km, Wolken 1/8 Cb, Basis 1500 m/G und 3/8 Ac, Basis 3000 m/G.

Temperatur + 25°C, Taupunkt + 17°C, relative Luftfeuchtigkeit 62 %, Luftdruck 1019 mb QNH, Turbulenz zeitweise leicht, sonst keine.

Sonnenstand: Elevation 006°, Azimut 298°.

25. Organisation:

Der Pilot nahm mit seinem Flugzeug und den Passagieren am 6. Internationalen Flugrallye der Schweizeruhr teil, das von der Fluggruppe Biel vom 26. - 29. Juni 1970 durchgeführt wurde. Nach den Wettbewerbsbestimmungen dieses Rallyes bestand die zweite Etappe in einem Beobachtungsflug, mit Start auf dem Flugfeld Neuenburg und einer Landung in der Idealminute auf dem Flugfeld Biel-Kappelen. Die Konkurrenten erhielten eine Idealzeit für den Flug von Neuenburg nach Biel-Kappelen und hatten in der vorgeschriebenen Minute zu landen. Bei der Landung, die zum Unfall führte, handelt es sich um diese letzte Konkurrenz im Rahmen des Rallyes.

3. VORGESCHICHTE, FLUGABLAUF UND UNFALL

31. Der Pilot startete mit seinem Flugzeug und den drei Passagieren am 26. Juni 1970 um 0815 Uhr GMT (= 0915 MEZ) in Newcastle (Nordengland). Er flog VFR über Dover nach Reims (Frankreich), wo er eine Zwischenlandung einschaltete. Von Reims aus flog der Pilot über Luxeuil nach dem Flugfeld

Neuenburg. Dieser Flug wurde bereits als Aufgabe im Rallye gewertet. Gemäss Wettbewerbsprogramm nahm der Pilot zwischen Kallnach und Siselen mit der Verkehrsleitung Biel-Kappelen radiotelefonische Verbindung auf. Er erhielt die Landeanweisung, Piste 04, QNH und Wind. Es war windstill, Piste 04 blieb aber in Betrieb, da den ganzen Tag Bise geherrscht hatte.

32. Die G-AXMA flog in die Platzrunde ein, nachdem sie in der Umgebung einige Kreise geflogen hatte, um die für den Flug vorgeschriebene Zeit von 25 Minuten zu erfüllen. Nach einem eher flachen, nach Angabe des Piloten mit 90 mph angezeigter Geschwindigkeit geflogenen Endanflug, berührte das Flugzeug nach der Pistenhälfte, das heisst rund 300 m vor Pistenende, den Boden. Die auf dem Turm stehenden Zeugen erachteten die Aufsetzgeschwindigkeit als verhältnismässig hoch, ein Zeuge bemerkte sogar sofort: "Der kann nicht mehr bremsen!". Die Zeugen hatten den Eindruck, dass der Pilot zuerst auch keine Bremsung versuchte. Erst als er die Pistenschwelle 22 überrollt hatte, und sich noch rund 100 m von der die Pistenachse überquerenden Kantonsstrasse Worben/Lyss befand, leitete der Pilot eine starke Bremsung ein, welche die Grasnarbe aufriss und Staub aufwirbelte. Mit je einem Schwenker nach rechts und links versuchte der Pilot die Geschwindigkeit zu vernichten und das Flugzeug vor der Strasse zum Stehen zu bringen. Das Flugzeug überrollte schliesslich die Strasse, wobei es an den Strassenrändern hart aufschlug und kam schliesslich ca. 15 m jenseits der Strasse in einem Kornfeld zum Stehen.

33. Der Pilot selbst hatte den Eindruck, er würde noch im ersten Drittel der Piste aufsetzen und glaubte, es stehe ihm noch genügend Pistenlänge zum Anhalten zur Verfügung. Trotz sofortigem Bremsen hielt das Flugzeug aber nicht an, sondern schlitterte mit blockierten Rädern auf dem Gras weiter. Der Pilot wollte nach seinen Angaben durch starkes Rechtsausweichen die Geschwindigkeit verringern da er aber am rechten Pistenende Leute sah, richtete er das Flugzeug wieder gerade und rollte über die Strasse in das Kornfeld.

34. Der Unfall ereignete sich um 1818 Uhr GMT (= 1918 Uhr

MEZ).

4. SCHÄDEN

41. Die Insassen des Flugzeuges blieben unverletzt.

42. Das Flugzeug wurde schwer beschädigt (Schaden ca. 50 Wertprozent).

43. Drittschaden gering.

5. SPÄTERE FESTSTELLUNGEN

Noch am anderen Tag konnten die Bremsspuren auf der Piste deutlich festgestellt werden.

6. DISKUSSION

61. Der Pilot war im Besitz des notwendigen Ausweises und für die Durchführung des Fluges qualifiziert.

62. Das Flugzeug war lufttüchtig. Es liessen sich keine Anhaltspunkte finden, wonach der Unfall auf Mängel am Luftfahrzeug zurückgeführt werden könnte.

63. Obwohl dem Piloten die Pistenlänge in Biel-Kappelen bekannt war, landete er nach übereinstimmenden Zeugenaussagen erst in der zweiten Pistenhälfte und hatte, da er auch mit grosser Geschwindigkeit aufsetzte, schon rein objektiv keine Möglichkeit mehr, das Flugzeug vor dem Pistenende anzuhalten.

64. Dem Piloten waren die Schweiz und ihre kleinen Flugfelder fremd. Auf seinem Heimatflugplatz landete er stets auf der Hartbelagpiste, weshalb ihm die kurzen Graspisten ungewohnt waren.

65. Der wohl erfahrene, aber relativ doch ältere Pilot hatte einen anstrengenden Flug von Newcastle bis Biel-Kappelen hinter sich und musste im Rahmen des Uhrenrallyes bereits schwierige Aufgaben lösen. Eine gewisse Ermüdung mag eine Rolle mitgespielt haben dass sich der Pilot verschätzte.

7. SCHLUSS

Der Unfall ist auf eine zu lang geratene Landung zurückzuführen.

Bern, den 12. Oktober 1970

DER UNTERSUCHUNGSLEITER