



# Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

## über den Unfall

des Flugzeuges 'Taylor Titch' HB-YAM

vom 14. August 1985

auf dem Flugfeld Fricktal-Schupfart

## RESUME

Le pilote veut effectuer un vol d'entraînement à bord de son avion "Taylor Titch" HB-YAM (expérimental), car il désire présenter l'appareil le lendemain, au cours d'une manifestation aéronautique. Après avoir collaboré à la préparation de celle-ci toute la journée, par une chaleur accablante ( $32^{\circ}$ ), il décolle à 1947 h. pour son premier vol.

Après l'atterrissage de deux moto-planeurs, le pilote décolle à nouveau à 2020 h pour un second vol, à partir de la piste 26. Il reste au voisinage du sol pour la prise de vitesse puis, arrivé en fin de piste, monte sous un angle d'environ  $45^{\circ}$ . A une hauteur de 80 m/sol, il amorce un virage sur l'aile à gauche pour redescendre sous un angle assez prononcé.

L'avion heurte le sol sous un angle de  $40^{\circ}$  environ et prend feu.

## CAUSE

L'accident est probablement dû à un virage sur l'aile en montée à une vitesse trop faible et/ou à une réserve de hauteur insuffisante.

Die Voruntersuchung wurde von Jean Overney geleitet und mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 20. August 1986 an den Kommissionspräsidenten am 12. September 1986 abgeschlossen.

DIE RECHTLICHE WÜRDIGUNG DES UNFALLGESCHEHENS IST NICHT GEGENSTAND DER UNTERSUCHUNG UND DER UNTERSUCHUNGSBERICHTE (ARTIKEL 2 ABSATZ 2 VERORDNUNG ÜBER DIE FLUGUNFALLUNTERSUCHUNGEN VOM 20. AUGUST 1980)

**LUFTFAHRZEUG** Flugzeug 'Taylor Titch' HB-YAM  
**HALTER**  
**EIGENTUEMER** ) Privat

**PILOT** Schweizerbürger, Jahrgang 1945  
**AUSWEIS** Beschränkter Ausweis für Berufspiloten

<b>FLUGSTUNDEN</b>	<b>INSGESAMT</b>	1102	<b>WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE</b>	51
	<b>MIT DEM UNFALLMUSTER</b>	29	<b>WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE</b>	23

**ORT** Flugfeld Fricktal-Schupfart  
**KOORDINATEN** --- **HOEHE ü/M** 545 m  
**DATUM UND ZEIT** 14. August 1985 um 2025 Uhr Lokalzeit (UTC+2)

**BETRIEBSART** Privatverkehr  
**FLUGPHASE** Steigflug nach dem Start  
**UNFALLART** Zu spätes Abfangen nach einer hochgezogenen Steilkurve

**BETEILIGTE PERSONEN**

	<b>BESATZUNG</b>	<b>FLUGGÄSTE</b>	<b>DRITTPERSONEN</b>
<b>TÖDLICH VERLETZT</b>	1		
<b>ERHEBLICH VERLETZT</b>			
<b>LEICHT ODER NICHT VERLETZT</b>			

**SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG** zerstört  
**SACHSCHADEN DRITTER** leichter Flurschaden

## VORGESCHICHTE

Am Wochenende des 17. und 18. August 1985 fand auf dem Flugfeld Fricktal-Schupfart ein Flugtag statt.

Verschiedene Piloten nutzten die Tage vor der Veranstaltung, um mit ihren Flugzeugen die vorgesehenen Demonstrationsprogramme einzuüben.

## UNFALLHERGANG

Am Mittwoch, 14. August 1985 wollte der Pilot mit seinem Flugzeug 'Taylor Titch' HB-YAM (Experimental) einen Trainingsflug durchführen. Es war vorgesehen, dass er die 'Taylor Titch' am kommenden Flugtag vorführen sollte. Der Pilot, der bereits den ganzen Tag bei drückender Hitze (32<sup>o</sup>) bei den Vorbereitungen zum Flugtag mitgeholfen hatte, startete um 1947 Uhr zu einem ersten Flug.

Nachdem zwei Motorsegler gelandet waren, startete der Pilot um 2020 Uhr auf Piste 26 zum zweiten Flug. Nach dem Start wurde das Flugzeug in Bodennähe beschleunigt und ging am Pistenende in einen steilen Steigflug über. Auf ca 80 m/G kippte es über den linken Flügel, um anschliessend in einen steilen Sinkflug überzugehen (Nase ca 45<sup>o</sup> tief).

Das Flugzeug schlug in Stechfluglage in einem Winkel von 40<sup>o</sup> am Boden auf und fing Feuer.

Der Pilot wurde beim Aufprall tödlich verletzt, das Flugzeug zerstört.

## BEFUNDE

- Der Pilot war im Besitz eines gültigen beschränkten Führerausweises für Berufspiloten und berechtigt, den vorgesehenen Flug durchzuführen.
- Das Flugzeug war lufttüchtig und zum Verkehr zugelassen. Es bestehen keine Hinweise auf vorbestandene Mängel.
- Es liegen keine Anhaltspunkte für gesundheitliche Störungen des Piloten im Unfallzeitpunkt vor.
- Das Flugzeug war ein Nachbau einer Amateurkonstruktion. Es wurde nicht vom Piloten gebaut.
- Das Flugzeug war mit einem Rolls-Royce Motor ausgerüstet, Typ 0-200-A mit einer Leistung von 74 kW (100 PS).

## BEURTEILUNG

Beim Unfallflug wollte der Pilot offensichtlich nach dem Start eine hochgezogene Kurve durchführen. Bei diesem Flugzeugtyp ist die kurz nach dem Abheben erreichte Geschwindigkeit zu gering, um nach dem steilen Steigflug bis zum Abkippen eine genügend grosse Höhenreserve aufzubauen. Aus den Spuren auf der Unfallstelle kann abgeleitet werden, dass die Flugbahn im Vergleich zum anfänglichen steilen Stechflug etwas flacher verlief. Es darf deshalb angenommen werden, dass der Pilot bereits ein Retablieren der Fluglage eingeleitet hatte.

Ob die am Unfalltag herrschende Hitze und die durch den Piloten vor dem Unfall geleistete Arbeit einen Einfluss auf das Beurteilungsvermögen ausgeübt haben, muss offen bleiben.

## URSACHE

Der Unfall ist wahrscheinlich zurückzuführen auf:

Hochgezogene Umkehrkurve mit zu wenig Geschwindigkeit und/oder Höhenreserve.

An der Sitzung vom 23. Oktober 1986 nahmen Dr. Ch. Ott, J.-P. Weibel und M. Marazza, an der Sitzung vom 18. Dezember 1986 Dr. Ch. Ott, J.-P. Weibel, M. Marazza, H. Angst und J.-B. Schmid teil. Die Kommission verabschiedet den Schlussbericht einstimmig.

Bern, 18. Dezember 1986

Eidgenössische Flugunfall-  
Untersuchungskommission  
Der Präsident:

sig. Dr. Ch. Ott