



# Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

## über den Unfall

des Flugzeugs DH C-1 "Chipmunk" HB-TUA

22. Oktober 1965

auf dem Flugplatz Birrfeld AG

## Zirkularbeschluss

DIE EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall des Flugzeugs DH C-1 "Chipmunk" HB-TUA

22. Oktober 1965

auf dem Flugplatz Birrfeld AG

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,

b e s c h l i e s s t :

Der Untersuchungsbericht vom 29. November, der Kommission  
übermittelt am 2. Dezember 1965, wird genehmigt, mit vier  
Änderungen [...UK...].

Zirkulation 20,/29.12.1965.



Muster: D.H.C-1 Chipmunk Mk 22, Motor  
Gipsy Major, 147 PS,  
Gewichtsklasse bis 2000 kg.

Lufttüchtigkeitsausweis vom 30. März 1963, gültig bis 2. April  
1966.

### 23. Gelände

Unfallstelle: Flugplatz Birrfeld.

Koordinaten: 659.700/255.000/400 m/M.

### 24. Wetter im Unfallraum zur Unfallzeit

Geschlossene Hochnebeldecke, Basis 850 m/M, Temp. ca. 4° C,  
Sicht 4-6 km, Wind 060/3 kts. Das Wetter hatte, mit grosser  
Wahrscheinlichkeit, keinen Einfluss auf das Unfallgeschehen.

### 3. FLUGABLAUF UND UNFALL

Verkehrsart: Ausbildungsflug.

Startort und Startzeit (MEZ): Flugplatz Birrfeld, 1515 h.

Absicht: Notlandeübungen in der Nähe des  
Flugplatzes.

Unfallort und Unfallzeit (MEZ): Flugplatz Birrfeld, 1613 h.

In der Nähe des Flugplatzes Birrfeld führte der Fluglehrer mit  
[...UK...]...dem... Flugschüler am Doppelsteuer Notlandeübungen durch.  
Auf der Gegengeraden zur Piste 08 auf 700 ft/Grund schaltete  
der Fluglehrer die Vergaservorwärmung ein, um anschliessend  
das Gas zurückzunehmen. Der Flugschüler musste nun ein  
geeignetes Feld (excl. Flugplatz) aussuchen und den Anflug  
durchführen. Der Fluglehrer wies auf ein Stoppelfeld quer zum  
Flugplatz und erwähnte speziell die provisorische elektrische  
Leitung an dessen Ende gegen die Flugpiste. Auf 3-4 m Grund  
befahl der Fluglehrer den Durchstart und schob ebenfalls den  
Gashebel nach vorn, um angesichts des erwähnten Hindernisses,  
eine Durchstartverzögerung zu vermeiden.

Nach ca. 1 Sekunde Vollgasstellung begann der Motor zu  
stottern und kam nicht auf Touren. Der Fluglehrer zog das  
Flugzeug leicht hoch, um die Leitung zu überfliegen, und da

der Motor noch immer nicht genügend Leistung abgab, entschloss [...UK...] ...er... sich zum sofortigen Eindrehen und Landen in den Flugplatz, wofür eine schiebende Linkskurve um 70° mit 10° Querneigung in 5-6 Meter Höhe nötig war. ... Das Flugzeug, ein Tiefdecker, touchiert bei diesem Manöver mit der linken Flügelspitze den Boden.

#### 4. SCHÄDEN

41. Personenschäden: Keine.

42. Schäden am Luftfahrzeug: Am linken Flügel:

4 Rippen gebrochen  
Flügelnasenblech verbeult  
Querruder geknickt  
Pitotrohr verbogen

Voraussichtliche Reparaturkosten: Ca. Fr. 1'500.-. Umfang ca. 5 Wertprozent.

43. Bodenschäden: Keine.

#### 5. DISKUSSION

Da der Motor beim Zurückrollen nach der Notlandung einwandfrei lief, ist eine Vergaservereisung mit grosser Wahrscheinlichkeit auszuschliessen. Hingegen lieferte der nachherige Prüflauf, bei welchem der Gemischregulierhebel mit dem Gashebel zusammen nach vorn geschoben wurde, einen Hinweis; es entstand dasselbe Stottern wie anlässlich der abgebrochenen Notlandeübung. Der genannte Gemischhebel befindet sich beim Chipmunk auf derselben Konsole wie der Gashebel und läuft parallel dazu.

Dass der Flugschüler beim Vollgasgeben den Gemischhebel mit dem Rockärmel unbeabsichtigt mit nach vorn schob, scheint den beiden Insassen als durchaus möglich. Dies konnte aber nach der Landung nicht mehr festgestellt werden, da der Gemischhebel mit dem Gashebel mechanisch zurückgezogen wird.

In Anbetracht der ungünstigen Bedingungen (wenig Höhe,

Hindernis) waren die Entschlussfassung und das Verhalten des Fluglehrers richtig. Von den verschiedenen Möglichkeiten war die gewählte die sicherste und meistversprechende für Insassen und Maschine. Auch über die Durchführung kann man dem Fluglehrer keinen Vorwurf machen; den Querneigungswinkel konnte er nicht kleiner wählen, da er sich mit einem sehr kleinen Raum begnügen musste; auch an ein früheres Eindrehen, bzw. Vergrössern des Kurvenweges konnte er nicht denken, da ihm der Hangar und die elektrische Leitung im Wege standen; er musste, mit der wenigen Motorleistung, auf dem kürzesten Weg über die Leitung hinwegkommen, was einen Anflug auf den Flugplatz mit beinahe 90° zur Piste ergab.

## 6. SCHLUSS

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass beim Durchstart von einer Notlandeübung die Leistung des Motors [...UK...] ...wahrscheinlich zufolge versehentlicher Betätigung des Gemischhebels..., stark abfiel, so dass der [...UK...] ...Fluglehrer gezwungen war, unter ungünstigen Bedingungen... eine effektive Notlandung vorzunehmen.

Bern, den 29. November 1965.

Der Untersuchungsleiter

