



# Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

**über den Unfall**

des Flugzeuges American AA-1A HB-UBM

vom 28. Juni 1975

auf dem Flugfeld Langenthal

**UNTERSUCHUNG**

Die Voruntersuchung wurde mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 3. September 1975 an den Kommissionspräsidenten am 12. September 1975 abgeschlossen.

**LUFTFAHRZEUG**

American AA-1A HB-UBM

**HALTER )**

Motorfluggruppe Thurgau des AeCS, 9506 Lommis

**EIGENTÜMER**

Thurflug AG, 9506 Lommis

**PILOT**

Jahrgang 1937

**AUSWEIS**

Führerausweis für Privatpiloten

**FLUGSTUNDEN**

<b>INSGESAMT</b> 168:31	<b>WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE</b> 12:37
<b>MIT DEM UNFALLMUSTER</b> 66:20	<b>WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE</b> 7:48

**ORT**

Flugfeld Langenthal

**KOORDINATEN**--- **HÖHE ü/M** 480 m**DATUM UND ZEIT**

28.6.1975, 1322 Uhr MEZ

**BETRIEBSART**

Privatverkehr

**FLUGPHASE**

Start

**UNFALLART**

Berührung mit Hindernissen

**PERSONENSCHADEN**

	BESATZUNG	FLUGGÄSTE	DRITTPERSONEN
TÖDLICH VERLETZT			
VERLETZT	1	1	
NICHTVERLETZT			

**SACHSCHADEN AM LUFTFAHRZEUG**

zerstört

**SACHSCHADEN DRITTER**

kleiner Landschaden

## FLUGVERLAUF

Der Pilot führte anlässlich der Schweizerischen Motorflugmeisterschaften in Grenchen eine im Rahmen der Meisterschaft verlangte Ziellandung auf dem Flugfeld Langenthal durch. Die Landung verlief normal.

Kurz vor dem Start regnete es, was den Piloten veranlasste, den Start zu verschieben, um mit seinem Passagier (PP-Pilot) die Pistenverhältnisse zu besichtigen.

Die Graspiste war etwas aufgeweicht und mit einzelnen Wasserlachen bestückt.

Beim Start wurden die Landeklappen nicht ausgefahren. Es wurde jedoch vereinbart, dass der Passagier auf Befehl des Piloten während des Startvorganges die Landeklappen auf Stellung 1/3 ausfahren sollte.

Der Start begann am Pistenrand 23. Nach ca. 1/3 Pistenlänge erhielt der Passagier vom Piloten die Anweisung, die Landeklappen 1/3 auszufahren, was vom Passagier ausgeführt wurde. Nach ca. 2/3 Pistenlänge forderte der Pilot den Passagier auf, die Landeklappen 2/3 auszufahren, was vom Passagier wiederum gemacht wurde.

Kurz darauf durchrollte das Flugzeug ca. 175 m vor dem Pistenende eine Wasserlache, durch die das Flugzeug erheblich gebremst wurde.

Nach dem Durchrollen der Wasserlache hielt der Pilot ein Abheben als zu riskant. Nach seiner Aussage reduzierte er die Leistung und stellte das Flugzeug an; dies geschah kurz vor Pistenende und vor einem anschliessenden mit hohem Weizen bewachsenen Acker.

Angestellt, mit dem Hauptfahrwerk ca. 20-30 cm über Boden, kollidierte das Flugzeug mit dem Getreide, wobei der rechte Flügel etwas mehr abgebremst wurde, so dass das Flugzeug in der Folge eine 1/8-Drehung um die Hochachse ausführte und sich anschliessend über Nase und das linke Flügelende überschlug. Das Flugzeug kam in Rückenlage ca. 28 m nach Pistenende im Weizenacker zum Stillstand.

Aufgrund verschiedener Zeugenaussagen (fachkundige Zeugen) wurde das Bugrad während der Startrollstrecke nicht entlastet.



Wolken: 6/8–7/8 Cu/Sc, Basis um 1500 m/M, ev.  
1/8–2/8 Cb

Sicht: 6–8 km

Wind: WSW - WNW, 5–10 kt

Temp/Tpkt.: 22°/14°

Luftdruck: QNH 1018 mb

Gefahren: Gewitter, Regenschauer

Sonnenstand: Azimut 207°, Höhe 63°

Bemerkungen: Vermutlich Gewitter am späten Vor-  
mittag, ev. Regenschauer zur Unfallzeit

Gemäss Zeugenaussagen im Unfallzeitpunkt

- annähernd windstill
- Keine Niederschläge

#### BEURTEILUNG

Der Pilot hatte sich trotz der dem Start vorangehenden Pistenbesichtigung, bei der er den verhältnismässig schlechten Pistenzustand erkannte, anlässlich der Meisterschaft zu einem Start verleiten lassen.

- Die vom Hersteller vorgeschriebene Technik für den Start auf aufgeweichter Piste wurde nicht eingehalten, insbesondere wurden die Landeklappen für den Start nicht von Anfang an voll ausgefahren und das Bugrad nicht rechtzeitig entlastet.
- Das genaue Einhalten des vom Hersteller im Owner's Manual festgehaltenen Verfahrens für den Start auf einer aufgeweichten Piste hätte den Unfall möglicherweise verhindern können.
- Das verhältnismässig grosse Abfluggewicht, die hohe Flächenbelastung und die relativ geringe Motorleistung wirkten sich beim Start ungünstig aus.
- Aufgrund von Zeugenbeobachtungen und Unfallspuren handelt es sich bei diesem Unfall nicht um einen zu späten Startabbruch, sondern eher um einen missglückten Start.

- Es war wenig zweckmässig, auf einer sich verschlechternden verhältnismässig kurzen Piste im Rahmen der Motorflugmeisterschaften Starts und Landungen fortzusetzen, da bekanntlich an einer Meisterschaft eine Vielfalt von Flugzeugtypen mit den verschiedensten Eigenschaften eingesetzt werden und sich die Piloten eher zu grösseren Risiken verleiten lassen.

#### WAHRSCHEINLICHE UNFALLURSACHE

Missglückter Start, zurückzuführen auf:

- ungünstige Pistenverhältnisse.

Die Nichteinhaltung des für solche Verhältnisse festgelegten Startverfahrens hat zum Eintritt des Unfalles beigetragen.

Bern, den 20. November 1975