



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeuges AA-5B Grumman Tiger HB-UCN

vom 19. Juni 1987

auf dem Flugfeld Luzern-Beromünster

RESUME

Après une longue période de pluie, la piste en herbe est très détrempée; le remplaçant du chef de place décide alors d'en interdire l'usage. Le pilote, qui a cependant voulu lui-même se faire une idée de l'état de la piste en la parcourant à pied, estime néanmoins qu'un décollage avec son type d'appareil est possible.

L'avion quitte le sol à une vitesse minimale, puis retombe et touche avec les roues la couche herbeuse du chemin qui traverse la piste à 420 m du seuil de celle-ci. Après quelques autres bonds, le pilote décide d'interrompre le décollage. Toutefois, il ne parvient pas à le faire sur les 90 m restants. Au début d'un champ de seigle, l'avion capote et s'arrête finalement 20 m plus loin, toujours sur le dos.

CAUSE

L'accident est dû au fait que:

- le pilote a mal apprécié l'état de la piste, et
- qu'il a décidé trop tard d'interrompre le décollage.

Die Voruntersuchung wurde von Bruno Leiser geleitet und mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 30. September 1987 an den Kommissionspräsidenten am 22. Oktober 1987 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 AA-5B Grumman Tiger HB-UCN

HALTER) Privat

EIGENTUEMER

PILOT Schweizerbürger, Jahrgang 1926

AUSWEIS für Berufspiloten (beschränkt), Sonderbewilligung für IFR

FLUGSTUNDEN

	INSGESAMT 2061	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE 45:34
MIT DEM UNFALLMUSTER	32:43	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE 4:38

ORT Flugfeld Luzern-Beromünster

KOORDINATEN --- **HOEHE ü/M** 654 m

DATUM UND ZEIT 19. Juni 1987 um 1345 Uhr Lokalzeit (UTC+2)

BETRIEBSART Privatverkehr

FLUGPHASE Start

UNFALLART Startabbruch-Zuweitkommen-Ueberschlag

BETEILIGTE PERSONEN

	BESATZUNG	FLUGGÄSTE	DRITTPERSONEN
TÖDLICH VERLETZT			
ERHEBLICH VERLETZT			
LEICHT ODER NICHT VERLETZT	1	1	

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG zerstört

SACHSCHADEN DRITTER leichter Flurschaden

VORGESCHICHTE UND FLUGVERLAUF

Am Freitag, den 19. Juni 1987 beabsichtigte der Pilot mit dem Flugzeug Grumman Tiger HB-UCN mit seiner Tochter als Passagier einen VFR/IFR-Flug von Luzern-Beromünster nach Zürich durchzuführen.

Wegen der vorangegangenen längeren Regenperiode war die Graspiste stark durchnässt und deshalb vom zuständigen Flugplatzchef-Stellvertreter für den Betrieb generell gesperrt worden. Um sich selber ein Bild über den Pistenzustand machen zu können, schritt der Pilot die Piste zu Fuss ab und beurteilte den Start mit seinem Flugzeugmuster als möglich. Nach Diskussion mit der administrativen Sekretärin des Flugplatzchefs glaubte der Pilot eine Ausnahmegewilligung für einen Start erhalten zu haben.

Nachdem der Pilot das Flugzeug mit minimalster Geschwindigkeit abgehoben hatte, sackte es nochmals durch und touchierte mit den Rädern die Graspiste der Strasse, die nach 420 m Pistenlänge die Piste kreuzt. Nach einem weiteren Hüpfen entschloss sich der Pilot, den Start abubrechen, da er befürchtete, das Roggenfeld am Pistenende nicht überfliegen zu können.

Auf den verbleibenden 90 m konnte er das Flugzeug nicht mehr zum Stillstand bringen. Am Anfang des Roggenfeldes überschlug sich das Flugzeug und kam nach ca. 20 m in Rückenlage zum Stillstand.

BEFUNDE

- Der Pilot besass einen gültigen Führerausweis.
- Die Untersuchung ergab keine Hinweise auf vorbestandene technische Mängel. Auf Grund der technischen Akten war die jährliche 100-Stunden-Kontrolle, fällig am 30. Mai 1987 (inkl. Toleranz 15. Juni 1987), noch nicht ausgeführt worden.
- Das Flugzeug war zum privaten VFR/IFR-Verkehr zugelassen.
- Gewicht und Schwerpunkt lagen innerhalb der vorgeschriebenen Grenzen.
- Es war vorgesehen, das Flugzeug nach Zürich zu überfliegen, um am anderen Tag einen IFR-Flug (Ferienreise) nach Spanien antreten zu können.
- Der Flugplatz war grundsätzlich gesperrt, da die Piste nach der langen Regenperiode stark durchnässt und entsprechend weich war. In speziellen Fällen, d.h. je nach Flug-

zeugmuster, Beladung und Pilotenerfahrung wurde, nach einer positiven Beurteilung des Piloten, ausnahmsweise durch den Flugplatzchef-Stellvertreter eine persönliche Ausnahme-Startbewilligung erteilt.

- Wetter: Wind variabel 5 kt.

BEURTEILUNG

Es ist sinnvoll, eine durchnässte Piste für den Flugbetrieb generell zu sperren, sie aber fallweise für einen Start freizugeben, da der Einfluss einer weichen Piste je nach Flugzeugmuster und -gewicht bei Start und Landung unterschiedlich gross ist. Bei den vorherrschenden Verhältnissen war das Unfallmuster in dieser Beziehung im Nachteil.

Die Sperrung des Flugfeldes war mit einer schriftlichen Notiz unmissverständlich bekannt gemacht worden.

Es wäre zweckmässig, das mögliche Ausnahmeverfahren ebenfalls schriftlich zu formulieren, um die Kompetenzen und Verantwortungsverteilung ebenfalls klar festzulegen. Dadurch wäre im vorliegenden Fall klar geworden, dass ohne persönliche Rückfrage des Piloten beim zuständigen operationellen Chef kein Ausnahmestart zulässig war.

Obwohl eine grössere Flugreise bevorstand, wurde die fällige 100-Stunden-Kontrolle nicht ausgeführt. Dieses Versäumnis hatte jedoch keinen Einfluss auf den Eintritt des Unfalles, da beim missglückten Start kein technischer Mangel im Spiele war.

URSACHE

Der Unfall ist zurückzuführen auf:

- Fehlbeurteilung des Pistenzustandes durch den Piloten
- zu später Entscheid für den Startabbruch.

An der Sitzung vom 15. Januar 1988 nahmen Dr. Ch. Ott, J.-P. Weibel, M. Marazza, H. Angst und J.-B. Schmid, an der Sitzung vom 9. März 1988 J.-P. Weibel, H. Angst und J.-B. Schmid teil. Die Kommission verabschiedet den Schlussbericht einstimmig.

Bern, 9. März 1988

Eidgenössische Flugunfall-
Untersuchungskommission
Der Vizepräsident:

sig. J.-P. Weibel