



# Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

**über den Unfall**

des Flugzeugs Bü-131 Jungmann HB-UTG

14. Juli 1963

bei Selzach SO

**Zirkularbeschluss**

# S C H L U S S B E R I C H T

der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission  
über den Unfall  
des Flugzeugs Bü-131 Jungmann HB-UTG

14. Juli 1963

bei Selzach SO

## 0. ZUSAMMENFASSUNG

Am Sonntag, den 14. Juli 1963, um 1515 MEZ, startete der Pilot auf dem Flugplatz Grenchen mit dem Flugzeug Bü-131 HB-UTG zu einem privaten Rundflug mit einem Fluggast. Auf dem Rückflug sah er sich zufolge schwerer Motorvibrationen zu einer Notlandung in der Gegend von Selzach gezwungen; diese verlief ohne weitere Schäden. Die technische Untersuchung zeigte einen Kurbelbolzenbruch.

## 1. UNTERSUCHUNG

Die Voruntersuchung mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 22. Oktober 1963 an den Kommissionspräsidenten am 28. Oktober 1963 abgeschlossen.

Nach Vornahme verschiedener Aktenergänzungen wird der Fall unter Art.27 der Verordnung über die Flugunfalluntersuchungen vom 1. April 1960 im summarischen Verfahren, aber mit eigenem Schlussbericht der Kommission erledigt.

## 2. ELEMENTE

### 21. Pilot: Jahrgang 1919

Beschränkter Führerausweis für Berufspiloten vom 15. August 1958, gültig bis 15. Juli 1963. Gesamte Flugerfahrung rund 500 Stunden.

### 22. Flugzeug HB-UTG

#### 221. Allgemeines

Eigentümer und Halter: Fliegerschule Grenchen,

Grenchen.

Muster: Bü-131 Jungmann.  
Konstrukteur: Bucker Flugzeugbau G.m.b.H.,  
Berlin-Rangsdorf.  
Hersteller: Aktiengesellschaft für Dornier-  
Flugzeuge, Altenrhein bei  
Rorschach, Baujahr 1937,  
Werknr.14.  
Charakteristik: Einmotoriger Doppeldecker mit  
zwei Sitzen in Tandem,  
Gemischtbauweise.

Verkehrsbewilligung vom 24.April 1963, gültig bis 11.September  
1963 .

Fluggewicht und Schwerpunkt lagen während des ganzen Fluges  
innerhalb der vorgeschriebenen Grenzen.

#### 222. Motor

Muster: HM 504-A2.  
Konstrukteur und Hersteller: Hirth Motoren GmbH, Berlin.  
Charakteristik: Luftgekühlter Reihenmotor mit  
vier hängenden Zylindern, 105  
PS.

Baujahr vor 1939, Werknr.412/2691.

Totalrevision im Oktober 1960 (mit Ersatz aller Kurbelbolzen  
durch neue Originalbolzen), seither 243:12 Flugstunden (217:37  
normal, 25:35 Akrobatik).

Im Betrieb des vorliegenden Musters, das seit langem nicht  
mehr hergestellt wird, traten in den letzten Jahren ver-  
schiedentlich Kurbelbolzenbrüche auf (s.u.25).

#### 23. Gelände

(Landeskarte der Schweiz 1:50.000, Blatt 233 Solothurn)

Die Notlandung wurde im offenen Gelände an der Autostrasse  
Grenchen-Solothurn ausgeführt, Koordinaten 602.550/228.370,  
430 m/M, Gemeindebann Seizach SO.

## 24. Wetter

Der Ablauf wurde vom Wetter nicht beeinflusst.

## 25. Vorschriften

Mit Rücksicht auf die Betriebserfahrungen schrieb das Eidgenössische Luftamt am 31. Mai 1963 durch Technische Mitteilung 721-504 in Ergänzung und Abänderung bereits bestehender Vorschriften vor, dass die Kurbelbolzen der Hublager Nr.1-4 des Motormusters HM-504 nach einer Gesamtbetriebszeit von 400 Flugstunden auszuwechseln seien, unter vierfacher Anrechnung der Akrobatikflugstunden.

## 3. FLUGVERLAUF UND UNFALL

Am Sonntag, den 14. Juli 1963, um 1515 MEZ, startete der Pilot auf dem Flugzeug Bü-131 Jungmann HB-UTG zu einem privaten Rundflug mit einem Fluggast auf dem Flugplatz Grenchen. Auf dem Rückflug begann das Flugzeug heftig zu vibrieren. In der Annahme, es handle sich um einen Kurbelwellenbruch, und um einem Ausbauen des Motors vorzubauen, entschloss sich der Pilot zu einer Notlandung bei Selzach dicht an der Autostrasse Solothurn-Grenchen. Die Notlandung verlief - um 1555 - einwandfrei.

## 4. SCHÄDEN UND BEFUNDE

41. Die Insassen blieben unverletzt.

42. Das Flugzeug erlitt durch die Notlandung keinen Schaden. Die Untersuchung des Motors zeigte einen Bruch des Kurbelbolzens im Hublager Nr.4, aber ohne Befunde, die auf besondere Ursachen hätten schliessen lassen. Die Folgeschäden blieben unbedeutend.

43. Nennenswerte Landschäden entstanden durch die Notlandung nicht.

## 5. DISKUSSION

51. Die Untersuchung führte auf keine Unstimmigkeiten in

Betrieb und Unterhalt, die den Kurbelbolzenbruch hätten  
veranlassen können. Die Nachrechnung der Betriebsstunden zeigt  
im Hinblick auf die technische Mitteilung Nr.721-504 des  
Eidgenössischen Luftamtes folgendes Ergebnis:

Normalbetrieb	217:37 h
Akrobatik 25:35 h vierfach	<u>102:20 h</u>
Zusammen	<u>319:57 h</u>

Das liegt unter der vorgeschriebenen Limite von 400 Stunden.

52. Der Pilot hat sich in jeder Hinsicht zweckmässig verhalten  
und dadurch grösseren Schaden vermieden.

#### 6. SCHLUSS

Die Untersuchungskommission gelangt einstimmig zu folgendem  
Schluss: Die Notlandung wurde veranlasst durch Motorausfall  
zufolge Bruches eines Kurbelbolzens.

Zirkulation 7./13. November 1963.