



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeugs Sokol HB-TAX

7. Juni 1965

auf dem Flugfeld Sitterdorf TG

Zirkularbeschluss

DIE EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall des Flugzeugs Sokol HB-TAX

7. Juni 1965

auf dem Flugfeld Sitterdorf TG

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 6. Juli 1965, der Kommission übermittelt am 9. Juli 1965, wird genehmigt.

Zirkulation 30.7./14.8.1965

U N T E R S U C H U N G S B E R I C H T

über den Fehlstart

des Flugzeuges Sokol HB-TAX

vom 7. Juni 1965

auf dem Flugfeld von Sitterdorf TG

1. UNTERSUCHUNG

Die Voruntersuchung wurde am 15. Juni 1965 eröffnet.

Die kantonalen Behörden führen keine eigene Untersuchung.

2. ELEMENTE

21. Insassen

211. Pilot: Jahrgang 1920

Inhaber des Führerausweises für Privatpiloten, ausgestellt am 25. April 1960, gültig bis 1. Juli 1965.

Flugerfahrung rund 116 Stunden (davon 85 Std seit Erwerb des Privatpilotenausweises am 16. April 1960). Auf dem Muster Sokol (d.h. auf dem Flugzeug HB-TAX) beträgt die Gesamtflugzeit (seit 1. August 1964) rund 7 $\frac{3}{4}$ Std in 35 Flügen. Vom Flugfeld Sitterdorf aus ist der Pilot seit 1962 insgesamt rund 160 Mal gestartet.

212. Weitere Insassen

Zwei Passagiere (genauere Angaben sind nicht erhältlich).

22. Flugzeug HB-TAX

Eigentümer:	betreffener Pilot
Halter:	Fluggruppe Sittertal, Sitterdorf (TG)
Muster:	Sokol Mid (Motor Walter Minor 105 PS)
Höchstgewicht:	rd 780 kg

Gewicht beim Startversuch: rd 700 kg

Lufttüchtigkeitsausweis vom 28. Juli 1964, gültig bis 19. Mai 1966.

Andere Angaben: Gewichte: Das Leergewicht beträgt 451 kg,
zu erlaubte Zuladung 329 kg,
das Maximalgewicht also 780 kg.

Laut Handbuch des Herstellers beträgt die Startrollstrecke, bei einem Gewicht von 770 kg und mit 2,5 m/sec Gegenwind 190 m. (Mangels einer anderen Angabe bezieht sich dieser Wert wohl auf Meereshöhe).

23. Gelände

Der Unfall ereignete sich auf dem Flugfeld Sitterdorf.

Koordinaten: 737000/263600, 507 m/M.

Die Startrichtung war 08.

24. Wetter im Unfallraum zur Unfallzeit

Leicht bewölkt 3/8; aufkommende Gewitterneigung, Föhneinfluss, Praktisch windstill.

3. FLUGABLAUF UND UNFALL

Der Pilot hatte am gleichen Nachmittag bereits zwei Flüge mit dem Flugzeug HB-TAX ausgeführt, zuerst, um 1449 h eine blosse Platzrunde allein an Bord, und von 1503 bis 1530 einen Flug mit zwei Passagieren, der völlig normal verlaufen war; insbesondere hatten Start und Steigflug keine Schwierigkeiten geboten.

Um 1557 MEZ wollte der Pilot, wiederum mit zwei Passagieren, zu einem weiteren Flug starten. Die Graspiste des Flugfeldes, die durch die starken Regenfälle des Vortages aufgeweicht war, mag im Laufe des Flugbetriebes noch etwas schwerer und schlechter geworden sein. Jedenfalls hob das Flugzeug erst etwa 100 m vor Pistenende mit einer knapp genügenden Fahrt von ca. 100 km/h vom Boden ab. Da sich in der Verlängerung der Piste ein Hindernis in Form eines ca. 2,5 m hohen Heuladers befand, musste der Pilot sofort eine Ausweichbewegung nach

rechts einleiten. Da sich aber rechts davon ein Zaun befand, dessen Oberkante sich etwa 2 m über das Pistenniveau erhob, konnte der Pilot nicht nachdrücken, um Geschwindigkeit aufzuholen. Das Flugzeug verlor gegenteils noch etwas an Geschwindigkeit und Flughöhe und streifte daher den erwähnten Zaun mit der Unterseite, wobei vor allem der rechte Flügel Schäden erlitt. Anschliessend landete der Pilot sein Flugzeug ohne weitere Beschädigungen; Fahrwerk und Klappen waren immer noch ausgefahren, da er noch gar nicht dazu gekommen war, ihre Stellung zu verändern.

4. SCHÄDEN

41. Keine Personenschäden.

42. Am Flugzeug: Schäden an den Flügelunterseiten (besonders am rechten Flügel). Die Reparaturkosten werden auf rund Franken 4000.- veranschlagt.

43. Nennenswerter Drittschaden ist nicht entstanden.

5. DISKUSSION

Das Flugzeug hat auf der weichen Piste erst spät abgehoben und zufolge der vorhandenen Bodenhindernisse (Heulader und Zaun) konnte der Pilot nicht nur keine Fahrt aufholen, sondern verlor bei seinem Ausweichmanöver sogar noch an Geschwindigkeit, sodass es zur Kollision mit dem Zaun kam. Der mit anerkennenswerter Offenheit vom Piloten geäusserten Ansicht, der Unfall müsse darauf zurückgeführt werden, dass er den Start auf der aufgeweichten Piste nicht rechtzeitig abgebrochen habe, kann ohne Rückhalt zugestimmt werden.

6. SCHLUSS

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass der Start nicht rechtzeitig abgebrochen wurde; das Flugzeug, das schon eher knapp weggekommen war, verlor in der Folge wegen notwendig werdenden Ausweichbewegungen noch an Fahrt und Höhe und streifte einen Zaun.

Bern, den 6. Juli 1965

Der Untersuchungsleiter