



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeugs Sokol MID HB-TAH

vom 3. September 1961

bei Mosen LU.

Sitzung der Kommission

16. Februar 1962

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

der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeugs Sokol MID HB-TAH

vom 3. September 1961

bei Mosen LU.

0. ZUSAMMENFASSUNG

Am Sonntag, den 3. September 1961 führte die Motorfluggruppe der Sektion Olten des Ae.C.S. in Reinach AG einen Flugtag durch. Bei diesem Anlass flog der Pilot auf dem Flugzeug Sokol HB-TAH mit zwei Fluggästen einen entgeltlichen Rundflug. Gegen 1430 blockierte plötzlich der Motor, und er musste sich zu einer Notlandung in der Gegend von Mosen entschliessen. Beim Ausrollen wurde das Flugzeug durch Zusammenstoss mit einem Leitungsmast schwer beschädigt, während die Insassen unverletzt blieben. Die Ursache des Motorausfalls lag im Ermüdungsbruch eines Pleuels.

1. UNTERSUCHUNG

Der Untersuchungsbericht vom 6. Januar 1962 wurde dem Präsidenten der Untersuchungskommission am 10. Januar 1962 zugestellt. Am 11. Januar 1962 wurde ein ergänzender Bericht der Eidgenössischen Materialprüfungs- und Versuchsanstalt erstattet.

2. ELEMENTE

21. Flugzeuginsassen

211. Pilot: Jahrgang 1919

Führerausweis für Privatpiloten vom 22. Mai 1958, beschränkter Führerausweis für Berufspiloten vom 22. Dezember 1959, gültig bis zum 29. August 1962.

Beginn der Motorflugschulung im Mai 1957 in Olten. Gesamte Flugerfahrung 303:39 Stunden und 1281 Landungen, wovon 89:56 Stunden und 346 Landungen auf dem Unfallmuster.

Die fliegerischen Qualifikationen geben zu keinen Bemerkungen

Anlass; Flugunfälle, andere fliegerische Vorfälle oder Verstösse gegen die fliegerischen Vorschriften sind nicht verzeichnet.

Die Untersuchung ergab keine Anhaltspunkte für irgendwelche gesundheitlichen Störungen zur Zeit des Unfalls.

212. Fluggäste

1. Jahrgang 1947

2. Jahrgang 1946

Beide Fluggäste waren ohne fliegerische Ausbildung.

22. Flugzeug HB-TAH

Eigentümer und Halter: Motorfluggruppe der Sektion Olten des Ae.C.S.

Muster Sokol MID, Werknr. 311 mit Motor Walter Minor, 4/III von 105 PS und Holzpropeller Sokol-Infanger.

Konstrukteur und Hersteller der Zelle: Ceskoslovenske Zavody Automobilovö, Praha; des Motors LET Leteckd Zavody, Narodni Podnik, Praha; Baujahr 1949.

Charakteristik: Dreiplätziger freitragender Tiefdecker in Holzbauweise mit mechanisch einziehbarem Fahrwerk.

Verkehrsbewilligung vom 22. Dezember 1956, gültig bis 11. Juni 1962.

Höchstzulässiges Fluggewicht 780 Kilogramm, Gewicht beim Unfall rund 715 Kilogramm. Der Schwerpunkt lag beim Unfall innerhalb der vorgeschriebenen Grenzen.

Gesamte Betriebszeit der Zelle und des Motors bis zum Unfall 1105:15 Stunden; letzte Totalrevision des Motors am 26. Juli 1954 mit 665:55 Stunden, letzte grosse Kontrolle am 7. April 1961 mit 1050:22 Stunden, letzte kleine Kontrolle am 27. Juli 1961 mit 1078:36 Stunden.

Beim Einziehen des Fahrwerkes bleiben die Laufräder des Flugzeugs ungefähr zu einem Viertel ausserhalb des Flügels.

Während der Untersuchung wurde bekannt, dass auf Motoren einer

späteren Serie des Unfallmusters einige Fälle von Ermüdungsbrüchen zufolge Gefügezerrüttung der Pleuel aufgetreten waren.

23. Gelände

Die Unfallstelle befindet sich in flachem Wiesland, das in Richtung gegen Nordwest eine Ausdehnung von etwa 300 Metern aufweist und abgegrenzt ist im Nordwesten durch die Strasse von Mosen nach Aesch, im Südosten durch einen grossen Graben, im Südwesten durch einen Bach. Etwa 200 Meter südlich der Strasse zieht sich ein kleiner Graben quer durch das Feld. Die genannte Strasse liegt auf einer Böschung; sechs Meter südlich der Strasse steht ein Leitungsmast.

Koordinaten 232.875/659.950, 452 m/M.

24. Wetter

Zur Unfallzeit herrschte im Unfallraum eine Sicht von 10-25 Kilometern; schwache veränderliche Winde, Wolken 6-8/8 mit Untergrenze über 2500 m/M.

3. FLUGABLAUF UND UNFALL

31. Am Sonntag, den 3. September 1961 führte die Motorfluggruppe der Sektion Olten des Ae.C.S. gemeinsam mit dem Kegelklub Burg AG in Reinach AG im Rahmen ihrer Betriebsbewilligung und mit der notwendigen Veranstaltungsbewilligung des Eidgenössischen Luftamtes einen Flugtag durch.

32. Um 1419 MEZ startete ein Pilot auf dem Flugzeug Sokol HB-TAH mit zwei Fluggästen zu einem entgeltlichen Rundflug über Sempacher-, Baldegger- und Hallwilersee von rund 15 Minuten. Gegen 1430 befand er sich auf dem Rückflug gegen den Platz auf einer Höhe von gegen 600 m/G (1050 m/M), im Sinkflug mit reduzierter Motorleistung, als der Motor schlagartig blockierte.

33. Der Pilot musste sich zu einer Notlandung entschliessen und setzte um 1430 das Flugzeug im Wiesland südlich der Strasse zwischen Aesch und Mosen auf den Boden, in

nordwestlicher Richtung, etwa 120 Meter von der Strassenböschung entfernt. Um einen Überschlag an der Strassenböschung zu vermeiden, steuerte er das Flugzeug gegen einen Leitungsmast. Das Flugzeug stiess mit dem linken Flügel dagegen, drehte nach links ab und blieb dann etwa 15 Meter von der Strassenböschung entfernt stehen.

34. Die Untersuchung des Motors zeigte, dass durch Ermüdungsbruch Pleuel Nr. 3 gebrochen war; Anzeichen für eine Überbeanspruchung des Motors ergaben sich keine; ausgesprochene Fehler im Werkstoff oder in der Wärmebehandlung waren nicht festzustellen.

4. SCHÄDEN

- 41. Die Flugzeuginsassen blieben unverletzt.
- 42. Am Flugzeug wurde der linke Flügel teilweise abgerissen. Der Motor war schon vor der Landung zerstört.
- 43. Beim Abschleppen des Flugzeugs entstand geringer Landschaden.

5. DISKUSSION

- 51. Die Untersuchung des Motors lässt eindeutig auf einen Ermüdungsbruch schliessen; die dahinterstehende Ursache ist nicht näher zu bestimmen.
- 52. Das Verhalten des Piloten war zweckmässig. Die Aufsetzgeschwindigkeit war allerdings etwas hoch.

6. SCHLUSS

Die Untersuchungskommission kommt einstimmig zum Schluss, dass der Unfall durch Motorausfall zufolge eines Ermüdungsbruchs an einem Pleuel verursacht wurde.

Zürich, den 16. Februar 1962.

Ausgefertigt am 16. Februar 1962.