



# Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

## über den Unfall

des Flugzeuges Sokol M1D HB-TAH

vom 4. Juni 1972

auf dem Flugfeld Speck-Fehraltorf

## Sitzung der Kommission

15. September 1972

Die Voruntersuchung wurde mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 4. Juli 1972 an den Kommissionspräsidenten abgeschlossen am 18. Juli 1972.

#### FLUGVERLAUF

Am Sonntag, den 4. Juni 1972, startete der Pilot in Begleitung eines Kollegen um 1415 Uhr MEZ auf dem Flugfeld Speck-Fehraltorf mit dem Flugzeug Sokol HB-TAH zu einem privaten einstündigen VFR-Rundflug. In den beiden Haupttanks befanden sich ca. 80 l und im Reservetank 13 l Brennstoff. Während des Anrollens zum Start brach das Flugzeug bei leichtem Seitenwind zuerst nach rechts aus und berührte nach erfolgter Korrektur, kurz vor dem Abheben, mit dem Heckrad eine Pistenmarkierung. Die erste Steigflugphase verlief normal und ca. 100 m nach Platzende zog der Pilot das Fahrwerk ein. Unmittelbar darauf, in 30-40 m Höhe, stotterte der Motor und setzte ganz aus. Der Propeller stand in horizontaler Lage still, der Pilot schaltete Zündung und Hauptschalter aus und schloss die Brennstoffzufuhr. Um den vorausliegenden Hindernissen auszuweichen, führte der Pilot eine Kurve von ca. 60° nach rechts aus und landete anschliessend, Landeklappen in Startstellung, mit eingezogenem Fahrwerk. Nach 70 m Ausrutschen und nachdem zwei Weidezäune mitgerissen worden waren, kam das Flugzeug um 1416 Uhr zum Stillstand.

#### SCHÄDEN

Der Pilot und sein Passagier wurden nicht verletzt, das Flugzeug leicht beschädigt. Leichter Drittschaden.

#### BEFUNDE

Der Pilot, geboren 1951, Inhaber eines gültigen Ausweises für Privatpiloten, hatte eine Flugerfahrung von 35 Stunden, wovon  $2\frac{1}{2}$  auf dem Unfallmuster; in den letzten 90 Tagen 3 Stunden, fast ausschliesslich auf dem Unfallflugzeug. Die Untersuchung ergab keine Anhaltspunkte für irgendwelche gesundheitlichen Störungen des Piloten zur Zeit des Unfalles. In den Akten des

Eidg. Luftamtes sind weder Unfälle noch sonstige Vorkommnisse verzeichnet.

Das Flugzeug HB-TAH war für den Verkehr zugelassen und lufttüchtig. Gewicht und Schwerpunkt waren beim Unfallflug im zulässigen Bereich. Haupttanks und Reservetank waren zu  $\frac{3}{4}$  oder mehr gefüllt. Die Brennstoffproben waren in Ordnung.

Unmittelbar nach dem Unfall wurde ein Probestandlauf des Motors bei ausgefahrenem Fahrwerk durchgeführt. Der Motor lief auf beiden Tankstellungen (Reserve/Haupt) und bei allen Gemischhebelstellungen einwandfrei. Die Untersuchung des Brennstoffsystems ergab jedoch einen bisher unbemerkten Mangel am Tankschalter, der auf eine durch Abnutzung entstandene Stellung zwischen "Haupttank" und "zu" einrastete und die Brennstoffzufuhr derart unterband, dass beim Rollen mit reduzierter Leistung der Motor störungsfrei arbeitete, hingegen bei Vollgas (Start und Steigflug) nach 30-40 Sekunden einwandfreier Leistung ohne irgendwelche Vorwarnung abstellte.

Das Verhalten des Piloten war nach dem Motorausfall zweckmässig und die Wahl des Notlandeplatzes richtig.

#### SCHLUSS

Die Kommission gelangt einstimmig zu folgendem Schluss: Der Unfall ist auf einen Unterbruch in der Brennstoffzufuhr zu Beginn des Steigfluges, verursacht durch einen Mangel am Tankschalter, zurückzuführen.

Bern, den 15. September 1972

Ausgefertigt am 27. September 1972