



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeuges Siat 223 Flamingo, HB-EVM

vom 16. Januar 1971

beim Flugfeld Hausen a.A.

Die Voruntersuchung wurde mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 27. November 1972 an den Kommissionspräsidenten am 24. Januar 1973 abgeschlossen.

FLUGVERLAUF

Am 16. Januar 1971 startete der Flugschüler um 0925 MEZ zu einem VFR Schulflug solo auf dem Flugplatz Hausen a.A. mit dem Flugzeug Siat 223, Flamingo, HB-EVM.

Kurz nach dem Abheben, auf zirka 50 m/G, trat eine Motorstörung auf, die sich in unruhigem Lauf und Leistungsabfall äusserte. Durch das Setzen voller Startleistung verschwand die Motorstörung, so dass der Schüler glaubte, seine Platzvolte fortsetzen zu können. Bereits in der Startkurve, auf zirka 100 m/G, trat die Motorstörung erneut auf und war von heftigen Vibrationen begleitet, so dass sich der Pilot zu einer Notlandung entschloss.

Als im Sinkflug der Motor mit gedrosselter Leistung normal lief, ging der Flugschüler nochmals in den Steigflug über, um doch noch den Flugplatz zu erreichen. Die Motorstörung trat aber rasch wieder auf und zwang den Piloten zu einer Notlandung im Hagenfeld NW von Kappel a.A. Nach einer Strecke von zirka 50 m blieb das Flugzeug um 0928 Uhr, ohne sich zu überschlagen und ohne in Brand zu geraten, im weichen, schneebedeckten Gelände stecken.

SCHÄDEN

Der Pilot blieb unverletzt, das Flugzeug wurde schwer beschädigt. Der Drittschaden war unbedeutend.

BEFUNDE

- Der Pilot, Jahrgang 1948, war im Besitz eines gültigen Lernausweises für Motorflug mit Erweiterung für Überlandflüge. Seine Flugerfahrung betrug 67:15 h, wovon 27:45 h auf dem Unfallmuster. Während der letzten 90 Tage flog er ausschliesslich auf dem Unfallmuster, total 27:45 h.

- Die Untersuchung ergab keine Anhaltspunkte für irgendwelche gesundheitliche Störungen des Piloten zur Zeit des Unfalles.
- In den Akten des Eidg. Luftamtes sind keinerlei Vorkommnisse verzeichnet.
- Das Wetter zur Zeit des Unfalles war winterlich, d.h. bedeckt, mit Wolkenbasis auf 1700 m/M, Wind schwach SW bis SE / 3 kt, die Sicht in der Dunstschicht knapp über Boden war 5-10 km, darüber 20-50 km, Temperatur: 0°C, Taupunkt -2°C.
- Das Flugzeug besass das notwendige Lufttüchtigkeitszeugnis und war zum Verkehr zugelassen. Es war mit einem Einspritzmotor Lycoming IO-360-CIB ausgerüstet.
- Die Motorpanne muss primär durch den Verlust des Abschlussdeckels zu einer Kipphebelachse ausgelöst worden sein. So konnte die Kipphebelachse nach aussen rutschen, und der Kipphebel verklemmte sich derart, dass das Einlassventil in geöffneter Stellung blockiert wurde. Die Rekonstruktion auf dem Motorenprüfstand ergab, dass in dieser Situation ein Kompressionsrückstau möglich ist, der das Brennstoffzumessventil in Richtung Drosselung der Benzinzufuhr beeinflusst.
- Am Motor des Unfallflugzeuges waren vor rund 15 Betriebsstunden auf Grund des Service-Bulletins Nr. 328 der Herstellerfirma sämtliche Kipphebel demontiert und wieder eingebaut worden.
- Bei der technischen Kontrolle des Flugzeuges vor dem Unfallflug war nichts Abnormales aufgefallen.

BEURTEILUNG

- Die Motorpanne scheint mit den kurz vorher erfolgten Service-Arbeiten am Motor in Zusammenhang zu stehen. Zwar ist kaum anzunehmen, dass der kritische Abschlussdeckel nicht montiert worden ist, da bei seinem Fehlen rasch bemerkbare Ölverluste aufgetreten wären. Es ist aber möglich, dass der Deckel nicht stark genug befestigt war. Die Nachkontrolle ergab, dass die Sicherung der Befestigungsmuttern am Motor ungenügend war, indem alte Sicherungsunterlagsscheiben erneut verwendet worden waren. Auch war das Anzugsmoment der Muttern zu gering, indem es statt 125 in. lbs nur 25-

100 in. lbs betrug.

- Der Entschluss des Piloten zur Notlandung war richtig. Die Fotobelege zeigen, dass die Beschaffenheit des mit 10 cm Schnee bedeckten Feldes aus der Luft nicht erkennbar war.

UNFALLURSACHE

Der Unfall ist zurückzuführen auf

- eine Motorpanne.

Der Verlust eines Abschlussdeckels hatte über eine Kette von Umständen eine

- Fehlsteuerung des Benzinmessgerätes (Drosselung der Zufuhr) zur Folge.

Nicht ganz korrekt ausgeführte Montagearbeiten am Motor können zum Eintritt des Unfalles beigetragen haben.

Bern, den 23. März 1973