



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeugs Piper L-4 HB-OGZ

vom 4. Oktober 1962

bei Lommis TG.

Sitzung der Kommission

11. Januar 1963

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

der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Flugunfall

des Flugzeugs Piper L-4 HB-OGZ

vom 4. Oktober 1962

bei Lommis TG

0. ZUSAMMENFASSUNG

Am Donnerstag, den 4. Oktober 1962, startete der Pilot um 1515 MEZ auf dem Flugfeld Lommis zu einem privaten Flug mit seinem Vater auf dem Flugzeug Piper Cub HB-OGZ. Unmittelbar nach dem Abheben fiel die Motorleistung stark ab, und der Pilot musste wieder landen. Dabei überrollte das Flugzeug die Flugfeldgrenze, übersprang einen ausserhalb des Flugfeldes liegenden Bach und wurde schwer beschädigt. Die beiden Insassen blieben unverletzt.

Die Ursache des Motorsausfalls konnte nicht ermittelt werden.

1. UNTERSUCHUNG

Der Untersuchungsbericht vom 23. November wurde dem Präsidenten der Untersuchungskommission am 27. November 1962 zugestellt.

2. ELEMENTE

21. Flugzeuginsassen

211. Pilot: Jahrgang 1941

Führerausweis für Privatpiloten vom 5. Mai 1960, gültig bis 23. Dezember 1962. Gesamte Flugerfahrung rund 70 Stunden, wovon rund 60 Stunden auf dem Unfallmuster.

Die fliegerischen Qualifikationen geben zu keinen besonderen Bemerkungen Anlass. Flugunfälle, andere Vorfälle oder Verstösse gegen die fliegerischen Vorschriften sind nicht verzeichnet.

Die Untersuchung ergab keine Anhaltspunkte für irgendwelche

gesundheitlichen Störungen zur Zeit des Unfalls.

212. Fluggast: Jahrgang 1903; Vater des Piloten, ohne fliegerische Erfahrung und Ausbildung.

22. Flugzeug HB-OGZ

Eigentümer und Halter: Motorfluggruppe der Sektion Thurgau des Ae.C.S., Frauenfeld.

Muster: Piper Cub J-3/L-4 mit Motor Continental A-65 von 65 PS und Holzpropeller Infanger.

Konstrukteur und Hersteller: Piper Aircraft Corp., Lock Haven, Pa., U.S.A., Baujahr 1944, Werknr.12.648.

Charakteristik: Zweisitziger abgestrebter Schulterdecker in Gemischtbauweise für Schulung, Sport und Touristik.

Verkehrsbewilligung vom 24. März 1948, gültig bis 18. Juni 1963.

Die Vorgeschichte bietet keine Anhaltspunkte zur Ermittlung der Unfallursache.

23. Gelände

Der Unfall ereignete sich im Start vom Flugfeld Lommis (etwa 7 km nördlich Sirnach), das eine - am Unfalltag trockene - Graspiste von 525 Meter Länge aufweist. 150 Meter westlich des Pistenendes verläuft quer zur Startrichtung ein Bach, dessen Einschnitt oben etwa acht Meter misst und der zweieinhalb Meter tief ist. Unfallkoordinaten 717.400/264.725, 468 m/M, Gemeindebann Lommis.

24. Wetter

Das Wetter im Unfallraum zur Unfallzeit war schön. Die Lufttemperatur am Boden betrug +20°C, die relative Luftfeuchtigkeit 60%.

3. FLUGABLAUF UND UNFALL

31. Am Donnerstag, den 4. Oktober 1962, wollte der Pilot vom Flugfeld Lommis aus auf dem Flugzeug Piper Cub HB-OGZ einen privaten Flug mit seinem Vater als Fluggast ausführen. Nach

normaler Vorwärmung und Vorbereitung startete er um 1515 MEZ.

32. Das Flugzeug hob in der zweiten Pistenhälfte normal ab. Der Pilot hielt es absichtlich noch etwas tief, um Geschwindigkeit aufzuholen. In dieser Flugphase fiel die Motorleistung erheblich ab. Die Betätigung des Gashebels blieb wirkungslos. Das Flugzeug musste daher wieder gelandet werden. Die Ausrollstrecke dehnte sich über die Platzbegrenzung aus, und das Flugzeug übersprang mit erheblicher Geschwindigkeit den dort befindlichen Bach, wobei das Fahrwerk abgeschert wurde. Nach kurzem Ausrutschen blieb das Flugzeug auf der Rumpfunterseite in Startrichtung liegen.

4. SCHÄDEN UND BEFUNDE

41. Die beiden Insassen blieben unverletzt.

42. Das Flugzeug Piper Cub HB-OGZ erlitt durch den Unfall schwere Schäden.

Die Ausgangslage wurde vor dem Eintreffen des Untersuchungsleiters durch Bergung der Trümmer, Kontrollarbeiten und einen Standlauf des Motors von privater Seite verändert. Die Untersuchungen führten auf keine Unstimmigkeiten des Motors; bis zum Abschluss der Voruntersuchung wurden mit dem gleichen Flugzeug und Motor etwa 20 Flugstunden absolviert, ohne dass die geringste Störung eingetreten wäre.

43. Die durch den Unfall verursachten Flurschäden waren unerheblich.

5. DISKUSSION

51. Das Fehlen irgendwelcher Dauerschäden, das normale Verhalten des Triebwerks bis zum Abheben und der Umstand, dass sich die Motorleistung auch durch Betätigung des Leistungshebels nicht wieder erhöhen liess, deuten entweder auf Vergaservereisung oder auf ungenügende Treibstoffzufuhr.

Die gegebenen Temperatur- und Feuchtigkeitswerte (s. 24) machen eine Vergaservereisung unwahrscheinlich.

An Gründen für ungenügende Treibstoffzufuhr sind vor allem

denkbar:

- versehentlich nicht ganz geöffnete Stellung des Benzinahns,
- kurzzeitige Verstopfung der Vergaserdüse durch eine Unreinigkeit oder ein Wassertröpfchen.

52. Die Beurteilung setzt stillschweigend voraus, dass die Aussagen des Piloten über die Vorgänge im Flugzeug zutreffen und dass vor dem Eintreffen des Untersuchungsleiters am Triebwerk keine Mängel entdeckt und behoben wurden.

6. SCHLUSS

Die Untersuchungskommission gelangt einstimmig zu folgendem Schluss: Der Unfall ist auf starken Abfall der Motorleistung im Start zurückzuführen; seine Ursache war nicht mehr zu ermitteln.

Zürich, den 11. Januar 1963.