



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeugs Auster Mk. HB-EOW

vom 6. August 1962

auf dem Flugplatz Lommis TG.

Sitzung der Kommission

22. März 1963

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

der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeugs Auster Mk.5 HB-EOW

vom 6. August 1962

auf dem Flugplatz Lommis TG.

0. ZUSAMMENFASSUNG

Am Montag, den 6. August 1962, um 1421 (MEZ) startete der Pilot auf dem Flugzeug Auster Mk.5 HB-EOW zu einem Privatflug mit zwei Fluggästen auf dem 425 Meter langen Flugplatz Lommis. Er versuchte das vollbeladene Flugzeug schon nach etwa 250 Metern abzuheben, doch konnte sich dieses nicht in der Luft halten, sondern erhielt etwa 100 Meter nach Pistenende in einem Getreidefeld nochmals Bodenberührung. Darauf brach er den Start ab, und das Flugzeug überschlug sich. Die Insassen blieben unverletzt, das Flugzeug wurde schwer beschädigt; die Flurschäden waren unerheblich.

1. UNTERSUCHUNG

Als der Untersuchungsleiter einige Stunden nach dem Unfall an Ort und Stelle eintraf, war das Flugzeug von Organen der Halterin ohne seine Erlaubnis bereits wieder auf das Flugfeld zurückverbracht worden.

Der Untersuchungsbericht vom 22. Februar 1963 wurde dem Präsidenten der Untersuchungskommission am gleichen Tage zugestellt.

2. Elemente

21. Flugzeuginsassen

211. Pilot: Jahrgang 1943

Führerausweis für Privatpiloten vom 10. August 1960, gültig bis 4. April 1964.

Beginn der Motorflugschulung im April 1960 in Frauenfeld.

Gesamte Flugzeit gegen 90 Flugstunden und 400 Landungen, wovon 10.5 Stunden und 38 Landungen auf dem Unfallmuster, wovon rund sechs Stunden und sechs Landungen in den drei Vormonaten. Den Flugplatz Lommis hatte der Pilot vor dem Unfallflug noch nie benützt.

Die fliegerischen Qualifikationen geben zu keinen besonderen 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: Jahrgang 1931 und Jahrgang 1934, Beide ohne fliegerische Erfahrungen und Ausweise.

22. Flugzeug HB-EOW

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

Muster: Auster Mk.5, mit Motor Lycoming 0-290-D2 von 135 PS und Zweiblatt-Metallpropeller Sensenich M-74 DM-52.

Konstrukteur und Hersteller: Auster Aircraft Ltd., Leicester, England. Serienr.1004, Baujahr 1944.

Charakteristik: Dreisitziger abgestrebter Hochdecker in Gemischtbauweise für Sport und Touristik; konventionelles Zweiradfahrwerk mit Niederdruckreifen.

Verkehrsbewilligung vom 4. September 1961, gültig bis 18. Juli 1963.

Höchstzulässiges Fluggewicht 840 Kilogramm, Gewicht beim Unfall rund 840 Kilogramm.

Gesamte Betriebszeit der Zelle rund 875, des Triebwerks rund 100 Stunden.

Startrollstrecke auf guter Graspiste unter den Bedingungen beim Unfallstart 420-430 Meter.

Die Untersuchung ergab keine Anhaltspunkte für irgendwelche technischen Mängel am Flugzeug.

23. Gelände

Landeskarte der Schweiz 1:50.000, Blatt 216, Frauenfeld.

Der Unfall ereignete sich im Start von der Graspiste 07 des Flugfeldes Lommis (etwa 7 Kilometer NNW Wil). Die Piste ist 425 Meter lang und etwas holperig; am Unfalltag wies sie kurzen, trockenen Graswuchs auf. Am Pistenende steigt das noch zum Flugfeld gehörende Gelände auf etwa 20 Meter leicht an und bildet eine rechtwinklig zur Pistenachse verlaufende Bodenwelle von etwa einem Meter Höhe. Jenseits davon befindet sich ein Getreidefeld, am Unfalltag mit ziemlich hohem Wuchs. Unfallkoordinaten 718.125/265.025, 470 m/M, Gemeindebann Lommis.

24. Wetter

Die allgemeine Wetterlage in der Schweiz war am Unfalltag gekennzeichnet durch flache Druckverteilung am Nordrand eines Hochdruckgebietes.

Der Unfallraum war zur Unfallzeit bewölkt mit 1/8 Cu, Untergrenze 1800 m/M; Sicht 25-30 Kilometer; Wind am Talboden 5 Knoten aus SW mit leichter Thermikturbulenz; Lufttemperatur am Boden 26°C, relative Luftfeuchtigkeit 55%, Luftdruck 956 mb (2 mb unter Standard).

3. Flugablauf und Unfall

31. Der Pilot beabsichtigte am Montag, den 6. August 1962, mit zwei Bekannten einen Privatflug von Lommis nach Wangen-Lachen auszuführen, und zwar auf dem Flugzeug Auster Mk.5 HB-EOW der Motorfluggruppe der Sektion Thurgau des Ae.C.S., das in Frauenfeld stationiert war. Um 1402 startete er in Frauenfeld zum Überflug nach Lommis, wo ihn die beiden Fluggäste erwarteten. Um 1410 landete er in Lommis. Hier waren weder Windsack noch Landepfeil ausgelegt, und er bestimmte die Windrichtung nach einer aufsteigenden Rauchfahne. Im Endanflug auf Piste 25 machte er noch eine bruske Gaskorrektur und setzte dann - 1410 - bei leichtem Rückenwind ungefähr in der Platzmitte auf. Das Flugzeug nahm noch einen Sprung. Beim Ausrollen überfuhr es eine als Platzmarkierung verwendete halbe Blechtonne. Kurz vor einem Getreidefeld gelang es dem

Piloten, das Flugzeug auf einer rund 10 Meter vom Pistenende entfernten Strasse abzdrehen.

32. Nachdem die Kontrolle von Fahrwerk und Propeller keine Schäden gezeigt hatte, bereitete sich der Pilot zum Start vor und liess seine Fluggäste einsteigen. Dann rollte er zum Anfang der Piste 07. Der inzwischen aufgezugene Windsack zeigte schwachen und veränderlichen Ostwind. Um 1421 gab der Pilot Vollgas. Nach einer Rollstrecke von 250-270 Metern hob er das Flugzeug ab; dieses vermochte sich aber nicht zu halten, sank wieder ab und stiess mit den Rädern gegen die am Pistenende befindliche Bodenwelle. Das Flugzeug nahm einen Sprung und erhielt nach einer Entfernung von etwa 70 Metern in einem Getreidefeld nochmals Bodenberührung. Der Pilot realisierte, dass ein Wegkommen nun nicht mehr möglich war und zog den Gashebel zurück. Das Flugzeug überschlug sich und blieb etwa 200 Meter vom Pistenende entfernt auf dem Rücken liegen.

4. SCHÄDEN

41. Der Pilot und die beiden Fluggäste blieben unverletzt.

42. Das Flugzeug wurde durch den Überschlag an Propeller, linker Tragfläche und Leitwerk beschädigt (zu etwa 20% des Flugzeugwertes).

43. Durch den Unfall entstandene Flurschäden liegen unter Fr.100.-.

5. DISKUSSION

51. Für ein sicheres Abheben des vollbeladenen Flugzeugs war unter den gegebenen Verhältnissen eine Startrollstrecke notwendig, welche die ganze zur Verfügung stehende Piste beanspruchte. Der Umstand, dass der Pilot das Flugzeug schon kurz nach Pistenmitte abhob, lässt - zusammen mit dem nachherigen Verlauf - mit Sicherheit darauf schliessen, dass er die für sicheres Abheben notwendige Mindestgeschwindigkeit noch nicht erreicht hatte.

52. In Anbetracht der sehr beschränkten Platzverhältnisse, der

dem Piloten fehlenden Platz Erfahrung, der verhältnismässig hohen Lufttemperatur und der beabsichtigten Zuladung von zwei Fluggästen wäre es durchaus angebracht gewesen, vorerst einen Probestart mit reduzierter Zuladung durchzuführen. Die unmittelbar vorausgegangene Fehl-landung hätte dem Piloten einen solchen Versuch besonders angezeigt erscheinen lassen müssen.

6. SCHLUSS

Die Kommission gelangt einstimmig zu folgendem Schluss: Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass der Pilot das vollbeladene Flugzeug beim Start auf einem Flugplatz von sehr beschränkter Länge zu früh vom Boden wegzuziehen versuchte.

Bern, den 22. März 1963.

Ausgefertigt den 25. März 1963.