

184-

REFERAT

Nr.58.413 din 30.VIII.1943

1.9.1943

SE APROBA

Am onoare a raporta următoarele:

COMAND. REG. 2 AERIANE
Colonel



1/- In ziua de 18 Iunie 1943, la orele 7 a fost accidentat la Est de Comuna Ion.C.Brătianu Jud.Tulcea av.I.A.R.80 Nr.1, detagat din Flot.3 Vânătoare la Școala de Vânătoare.

2/- Imprejurările în care s'a produs accidentul au fost:

- Avionul urma să execute la orele 6 și 30 minute, în cadrul Școlii de Vânătoare, un zbor de instrucție în patrulă.-

- În momentul când pilotul a luat în primire avionul a constatat că nu funcționează instalația de înslare a oxigenului, fapt ce l-a împiedicat să decoleze, odată cu ceilalți cocchieri.-

- După punerea la punct a instalației arătate mai sus și verificarea ei de către pilot, avionul a decolat pentru a se întâlni la înălțimea de circa 7.000 m., cu celelalte avioane, unde urma să execute zborul în formație.

- La orele 7, unitatea a fost anunțată, că avionul s'a prăbușit în Balta Udrigoaia, situată la Est de Comuna Ion. C.Brătianu Jud.Tulcea.

- Din cercetările făcute de Comisia de Anchetă s'a constatat că avionul după ce a executat evoluțiuni la înălțimea de circa 5-6000 m., s'a angajat apoi într'un picaj de 3-4000m., după care pilotul a redresat aparatul.

- În momentul redresării s'au detagat dela cocă planurile ampanajului, avionul angajându-se din nou pe verticală, în care situație a rămas până la contactul cu solul.

3/- Cauza accidentului a fost datorită desprinderii dela cocă, în momentul resursei, a planurilor ce formează ampanajul (care au fost găsite împrăștiate pe teren pe o rază de circa 800 m. dela locul accidentului).-

Se presupune că pilotul și-ar fi pierdut conștiința la altitudine și că în momentul când și-a revenit (după un picaj de 3 - 4000 executat cu motorul în supraturaj, indicatorul de pas în

...//...

185
al elicei fiind găsit la poziția "pas mic", ar fi executat o redresare brutală, fapt ce a provocat detașarea ampenajului.

De notat că avionul ieșise recent din reparație fiind primit de la A.S.A.M. Cotroceni la data de 9.VI.1943, după care a mai executat un număr de 26 ore de zbor. Asupra fierurilor de fixare ale ampenajului nu s'a constatat nici o uzură.-

4/- Consecințele accidentului sunt:

- 185
- Pilotul Slt.av.Ionescu Ion, decedat.
 - Avionul complet reformat.
 - Motorul complet reformat, se găsește încă îngropat la circa 2,50 m. în nămolul bălței.-

5/- S'au luat măsuri pentru trimiterea în reparație a armamentului.

Deșeurile avionului și motorul au rămas pe locul accidentului din cauza terenului care este înaccessibil mijloacelor de transport.-

Față de cele raportate mai sus vă rog să binevoiți a aproba înaintarea locului în drept a actelor ce urmează:

- 4 exemplare din dosarul cu actele de anchetă la S.S.A. Dir. Tehnică (unul fiind destinat pentru S.S.A. Cabinet, două pentru măsuri în legătură cu scăderea materialului și unul pentru Serv. Personalului).-

- 1 exemplar la C.P.A.

- 1 exemplar din Pr. Verbal Md. B. Nr. 151/1943 și două exemplare din anexa Md. A. la S.S.A. Serv. A. M. A., pentru măsuri în legătură cu armamentul.-

- 1 exemplar din Pr. Verbal Md. A. Nr. 150, Pr. Verbal de Deces și Fișa Medicală la S.S.A. Serv. Sanitar.-

p. ȘEFUL SERVICIULUI TEHNIC

Cpt. nec.

Avramescu Al.

V A Z U T
COMAND. ȘCOLII DE VÂNTĂTOARE
Cpt. C-dor. av.
Bordeanu Ghe.

PROCES - VERBAL A/B Nr.
(De accident)

[Handwritten signature] 212

Astăzi anul una mie nouă sute patruzeci și patru luna August ziua 13.-

Noi, Comisia Tehnică a Școlii de Vânătoare constituită conform Ord. de Zi. Nr. 2 din 6 Mai 1944 și compusă din :

- PRESEDINTE : Cpt. av. Stoian. G. Mircea DELEGAT ȘCS. Ș. - D. T. A.
MEMBRII : Slt. av. Baltă Constanțin Cpt. C-dor. av. Ing.
Slt. mec. Armeneanu Ghe. Triță Marin
DELEGATUL UZINELOR IAR.
Inginer.

Zota I.

Intru-mădame în Comisiune pentru a cerceta cauzele de accident ale avionului IAR. 80 Nr. 61 aparținând Escadrilei 50 Vânătoare din Flotila 3-a Vânătoare am constatat următoarele :

- a.- Data accidentului : La 9 August 1944 orele 8,15.
- b.- Locul accidentului : La 1 Km, 1/2 de Com. Dridig.
- c.- Denumirea avionului : I. A. R. 80 Nr. 61.
- d.- Denumirea motorului : I. A. R. 14 K. IV c. 32. Nr. 5235.
- e.- Avionul are dela punerea în serviciu 273,30 ore de funcționare cu 319 aterisaje și 89,20 ore dela ultima revizie parțială.
- f.- Motorul are dela punerea în serviciu 201,25 ore de funcționare și 99,00 dela ultima revizie parțială.
- g.- Avionul și motorul a fost controlate de Smstr. Botez Victor.
- h.- Compunerea echipajului : Cpt. av. Paraschivescu Eracle.
- i.- Sberul a fost executat conform Programului Școlii de Vânătoare.
- j.- Misiunea echipajului : Sber în celulă cu Instructorul.
- l.- Starea atmosferică : Cea din buletinul Meteorologic anexat.
- m. Imprejurările în care s'a produs accidentul : Din declarațiile martorilor reese că două avioane executatu acrobație. După un looping în care avioanele erau unul după altul, au executat o spirală în picaș pe dreapta, apoi trecerea în spirala pe stanga. La un moment dat, s'au observat mai multe bucăți care s'au detașat dintr'unul din avioane care cădeau mai încet în timp ce avionul se angajase în vrie.
- n.- Constatările făcute la fața locului : Avionul se găsea pe spate cu motorul intrat în pământ, iar ampenajele se găseau la aproximativ 500 metri de locul unde se găsea avionul. Pilotul se găsea în avion mort lovit cu capul de pământ, cabina mobilă deschisă din cauza căderii și nu acționată de pilot, întrucât nu e nici un indiciu că pilotul ar fi încercat să se salveze, deși avionul avea deschiderea cabinei automată

o.- Consecințele materialului;

- Celula complet reformată.
- Motorul complet reformat.
- Aparatele de bord și armamentul complet ref.

Personalul : Mort după cum se vede în Fișa Medicală anexată.

p.- Urmează a se scădea :

- Un ceasornic de bord „Longines”.
- Una pereche ochelari de sbor.
- Una cască de sbor tip German. (rađio de pânză)
- Un costum de sber pânză albastră.

Parașuta de scaun cu seria 1642 este reparabilă. (IRVIN)

r.- Cauzele probabile ale accidentului : Pilotul executa scoola celulei, având ca Instructor pe Cpt. av. Bocșan Ioan. După decolare au luat înălțime executând în acelaș timp, formațiuni de luptă. După executarea acestora au urmat un program de circ aerian în care Cpt. Paraschivescu urmând în monom pe Cpt. Bocșan I. executa aceleași mișcări ca și Instructorul. Intre timp ei au ajuns în regiunea Sud de Păgăraș.

In executarea acestui program Instructorul executa două loopin-guri unul după altul urmat de elev după care execută o spirală în picaș pe dreapta. La un moment dat, instructorul schimbă sensul virajului de pe dreapta pe stânga și execută virajuri în urcare. Din momentul în care Instructorul a schimbat sensul virajului nu la mai văzut pe elev; de unde se trage concluzia că în momentul schimbării virajului, manevră executată brusc în minimum de viteză 600 Km, la oră s'a produs fefecacarea niturilor a suportului de fixare al părții stângi al șcaului fix orizontal antrenând după ea ruperea etamboului și derivei încât la un moment dat au rămas în aer tri bucăți separate care au căzut la aproximativ 500 metri de avion. Avionul s'a angajat în vrie pe ax oblic intrând pe spate în pământ. Nu s'a văzut nici o manevră pentru sărirea pilotului cu parașuta (centurile nedeslegate și rupte, cabina nedeschisă cu toate că avea deschiderea pneumatică).

s.- Concluzii : Pilotul a executat o figură similară toneaului rapid în viteză mare.

ș.- Se anexează :

- Declarațiile martorilor.
- Schița cu locul accidentului.
- Buletinul meteorologic.
- Fișa Medicală.
- Fișa Md. (A) pentru armament.
- Fotografiiile accidentului.

Invățăminte : Să se respecte cu strictețe Instrucțiunile privitoare la pilotarea avionului I.A.R. 80.

Comisia propune scăderea avionului și motorului din scriptele Escadrilei 50 Vânătoare.

Drept care am încheiat prezentul proces verbal spre cele legal

1465
PROCES-VERBAL No.

Astăzi anul unamie nouă sute patruzeci și unu luna Septembrie ziua 3.

Noi, Cpt. C-dor Aviator Tănăsescu Constantin - Președinte

Cpt. Inginer Ivănescu Ion - C.M.S. RA-IAR - Președinte
Cpt. mec. Păltinișanu Octav.) - Membrii
Cpt. Inginer Crăescu Vasile)

Impreună cu delegații RA-IAR

Inginer Mircea Grossu-Viziru - Dir. General.
Inginer Grosu Ion. - Dir. F.Celule.

Intrunindu-ne în comisiune pentru a cerceta cauzele care au produs accidentul avionului IAR-80 No. 81 Bopi, am constatat următoarele :

1) În conformitate cu ordinul S.S.A. DTA No. 943.S. din 18.VIII.1941, au început încercările de bombardament în picaj la "IAR", cu un avion IAR-80, special pregătit, în vederea introducerii în serviciu a avioanelor IAR-80-Bopi.

Pentru aceste încercări s'a ales avionul IAR-80 No. 81, care a început zborurile de încercare pe ziua de 5.VIII-1941.

Până în momentul accidentului avionul executase:

- 1 oră 20'	cu Dl. Cpt. C-dor Av. Tănăsescu C....	2 ateris.
- 4 ore 35'	" " Lt. C-dor Av. Bordeanu	7 "
- 4 " 25'	" " Cpt. Av. Prislopeanu Ion.....	7 "
- 6 " 25'	" " Adj. Pucas Stefan.....	10 "

2) Accidentul avionului a avut loc în ziua de 26 August 1941 ora 12 $\frac{1}{2}$, pe aerodromul "IAR"

3) Avionul era pilotat de Slt. Av. Forțu Vasile din Flotila 2-a Vânătoare, membru în comisia de încercări a acestui avion.

4) Susnumitul ofițer se găsea la primul zbor de încercare.

5) Împrejurările în care s'a produs accidentul.

Din declarația pilotului Slt. Av. Forțu Vasile și a martorilor Cpt. Av. Prislopeanu Ion, Adj. Av. Pucas Stefan, Inginer Manicătide Radu, Inginer Ciobanu Ion, lucrător Stoian Ion și lucrător Popa Vasile, rezultă că accidentul a avut loc în următoarele împrejurări:

a) Slt. Av. Fortu Vasile, după ce a primit instrucțiuni asupra manevrelor ce trebuia să execute, dela Dl. Inginer Florescu Nic., Cpt. Av. Prislopeanu Ion și Adj. Av. Pucas Stefan, a decolat în bune condițiuni, executând 3 picaje la verticală.

Primul picaj s'a executat dela înălțimea de cca 4000 m., sub un unghiu de 70-75°. Redresarea s'a făcut la cca 300 m., după cum rezultă din declarația Ing. Manicatide Radu. Atât picajul cât și redresarea s'a executat în bune condițiuni.

b) Al doilea picaj a fost executat dela înălțimea de cca 5000 m., sub un unghiu de cca 80° Ca și la primul picaj redresarea s'a făcut la cca 1500 m., fiind complet terminată sub 500 m.

c) La al treilea picaj, executat dela o înălțime de cca 5500 m., pilotul a observat la înălțimea de cca 3000 m., trepidațiuni foarte mari ale avionului, în urma cărora pilotul a fost complet orbit și pus în situația să nu-și mai dea seama de poziția în care se află.

S'a observat în timpul picajului rupturile profundorului după care avionul a executat o redresare brutală, urmată de un dublu tonneau pe dreapta. Avionul se stabilește, apoi într'o vrie plată, pe față și pe dreapta, în timpul căreia s'au mai văzut detașându-se părți din ampenaj. Tot în timpul vriei s'a oprit motorul, calându-se elicea - manevră necomandată de pilot.

La cca 200 m. pilotul deschide cabina și se salvează cu parașuta. Ia contact cu pământul la 100 m. de avion, cam în același timp cu avionul.

Probabil din cauza șocului la deschidere, sau a șocului suferit prin luarea contactului cu pământul, pilotul a avut mari dureri în regiunea dorsală.

Avionul abandonat coboară în vrie plată și ajungând la pământ se sfărâmă în dreptul Hangarului 6 al Flotilei I. Bombardament.

6) Constatări la fața locului:

La controlul avionului s'a găsit :

din moyeu.

ei de comandă.

- 2 pale ale elicei aproape intacte, iar a treia smulsă
- ampenajul orizontal complet lipsă.
- deriva lipsă. Direcția atârnată de avion prin cablul
- motorul, corpul anterior, rezervoarele, distruse.
- coca a suferit cel mai puțin, în special în regiunea ranforsată, unde este intactă.

- ampenajele lipsă, au fost găsite în două locuri deosebite: planul fix rupt în două, între ferurile de ataș la cocă, împreună cu o bucată din profundor și deriva, au fost găsite la marginea de Est a aerodromului. Cealaltă jumătate din profundor s'a găsit mai departe pe Malul Timișului.

7) Examinarea pieselor în regiunea rupturilor.

Ruptura ampenajelor s'a produs la o flexiune alternativă. Pare să se fi rupt mai întâi una sau amândouă garnierile centrale ale profundorului, la o comandă bruscă de manșă, combinată cu o vibrație puternică a ampenajului.

Smulgerea planului fix de pe cocă se caracterizează prin:

a/ Ferura dreaptă are buloanele de ataș la cocă rupte prin forfecare netă,

b/ Ferura din stânga are buloanele de ataș la cocă smulse.

La motor s'au găsit bielele flexibile; însă nicio urmă de gripaj, sau înțepenirea pistoanelor.

8) Examinarea elicei:

Pala No. 1 cu piulița ei de strângere, smulsă din moyeu a fost prinsă sub motor, la izbirea cu solul.

Palele No. 2 și 3 ușor flexionate spre înainte, datorită șocului cu solul, s'au găsit la locul lor în moyeu.

Atât pala No. 2 cât și pala No. 3, s'au găsit rotite în conul lor de seraj, spre pasul mic, corespunzătoare respectiv unui unghi de pală de minus 26° și minus 19° și 50', la distanța de 1 m. de axa de rotație.

Ambele pale au conul de seraj bine montat, față de pana de fixare.

Pentru deșurubarea piuliței de seraj a fost nevoie la pala No. 2, de un moment de 45 kgm., iar la pala No. 3, fără efort s'a desfăcut cu mâna.

La deșurubarea palelor s'a găsit în tot locașul lor inclusiv conul de strângere, vaselină.

Pentru a verifica serajul palei în conul ei, s'a încercat rotirea palei, fără a deșuruba piulița, care strânge conul de seraj și s'a constatat că pala se poate răsuci sub un cuplu de cca 46 kgm.

CONCLUZII

Față de cele de mai sus, accidentul se explică astfel:

Conform indicațiilor date de reprezentantul Cassei V.D.M. Dl. Hugo Hahn, s'a procedat la ungerea filetelui palei, cu scopul de a se evita griparea lui la o eventuală demontare a palei.

Intr'adevăr până la data când Dl. Hugo Hahn a dat aceste indicațiuni, la "IAR" nu se pune vaselină la filetul palei. În felul acesta s'au montat cca 35 de elici, fără a se constata gripaje a filetelui.

Din cauza forței centrifuge, pe deoparte și a jocurilor și toleranțelor de fabricație pe de altă parte, în timpul rotației elicei, unsoarea a putut pătrunde treptat, treptat, la conul de strângere a elicei.

În această situație coeficientul de aderență, între conul de strângere și pală, s'a redus treptat, treptat, prin prezența vaselinei infiltrată prin acțiunea forței centrifuge.

SUBSECRETARIATUL DE STAT
AL AERULUI

Comisiunea Militară de Supraveghere
Regia Autonomă I. A. R.

No. F.N.

SECRET

Președinte/HP.

Brasov, 29 August 1941

Comisiunea Militară de Supraveghere
către

SUBSECRETARIATUL DE STAT AL AERULUI
Direcția Tehnică Aeronautică

Urmare la Nota Telefonică No. 3362 din

Am onoare a vă raporta următoarele cu
privire la accidentul avionului IAR-80 "BOPI" No. 81 :

1/. Accidentul a avut loc în ziua de 26.VIII.1941,
ora 12,30, pe aerodromul "I.A.R."

2/. Avionul pilotat de ~~Șt~~ av.FORTU, din Fl.II.Vân.
executa - în cadrul încercărilor speciale ale acestui avion -
un picaș de vizare fără bombe, de la înălțimea de 550 metri.

3/. Constatări pe baza declarațiilor pilotului.

În cursul picașului la înălțimea de 3000 metri,
pilotul a simțit trepidațiuni foarte puternice cari i-au
împăenjenit vederea.

În acest timp, elicea avionului dădea un șgomot
infernă.

4/. În această situație, pilotul a căutat în mod
instinctiv, să redreseze avionul cu manșa, încercând să ridice
voleții.

Manșa a devenit foarte slabă, în sensul profunzimii;
răspundea însă în sensul lateral. Pilotul nu-și aduce aminte
dacă a acționat palonierul.

5/. Avionul a eșit, s'a redresat ușor, după care
a executat câteva evoluțiuni desordonate.

Elicea nu mai dădea nici un șgomot, pilotul deve-
rise foarte lucid, putându-se astfel, salva cu parașuta.

6/. Constatări, pe baza declarațiilor martorilor.

Martori pe aerodrom au fost Dl. Comandor TANASESCU,
Dl. Comandor BORDEANU, Cpt. Av. PRISLOPEANU, Adj. Av. BUGAS, Inginer
CIOBANU., Inginer FORESCU NICOLAE și Ing. MANICATIDEȘ