



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeugs Champion 7-GCB HB-UAM

vom 9. Mai 1963

am Claridenpass GL

Zirkularbeschluss

DIE EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall des Flugzeugs Champion 7-GCB HB-UAM

vom 9. Mai 1963

am Claridenpass GL

nach Kenntnisnahme vom Ergebnis des Zwischenverfahrens gemäss Art. 19.2

und im Einvernehmen mit dem Büro für Flugunfalluntersuchungen im summarischen Verfahren gemäss Art. 27 ff. der Verordnung über die Flugunfalluntersuchungen vom 1. April 1960,

beschliesst:

Der Untersuchungsbericht vom 30. Mai, der Kommission übermittelt am 6. Juni 1963, wird genehmigt.

Zirkulation 25. Juni/ 2. Juli 1963.

U N T E R S U C H U N G S B E R I C H T

über den Unfall

des Motorflugzeuges Champion 7 GCB HB-UAM

vom 9. Mai 1963

auf dem Claridenpass/Hüfifirn

1. UNTERSUCHUNG

Die Voruntersuchung wurde am 9. Mai 1963 eröffnet.

2. ELEMENTE

21. Insassen

211. Pilot: Jahrgang 1903

Gültiger Privatpilotenausweis vom 28. November 1957.

Flugerfahrung 340 Flugstunden mit 1800 Landungen davon 740 Gletscherlandungen.

212. Weitere Insassen: 1 Frau

22. Flugzeug HB-UAM

Eigentümer: Champion Flugzeuge AG, Netstal GL

Halter: Fluggruppe Mollis der Sektion Zürich AeCS

Muster: Champion 7 GCB 150

Gewicht: 750 kg

Gültiger Lufttüchtigkeitsausweis vom 30. Oktober 1962, gültig bis 2. November 1963. Ausgerüstet mit Metallski zum Heben und Senken während des Fluges. (Muster FLY-LITE)

23. Gelände

Unfallstelle: Hüfifirn/Claridenpass ca. 1/2 km nördl. der Planurahütte SAG, Koordinaten 710000/187100, 2950 m/M. Massig geneigte gleichmässige Firnfläche, mit ziemlich festem Schnee bedeckt.

24. Wetter

Kaltfront nördl. der Alpen vorgelagert.

Stark bewölkt mit mehrfach geschichteter Bewölkung, Sicht: 40 km und mehr. Zufolge Cirrostratus diffuse Beleuchtung. Wind auf 3000 m/M: aus Südwest bis West um 15 Knoten.

3. FLUGABLAUF UND UNFALL

Der Pilot, der um 1020 MEZ in Kloten gestartet war, wollte um 1109 eine Gletscherlandung auf dem ihm wohlbekannten Hüfifirn/Planura ausführen. Da zufolge des verschleierte Himmels die Beleuchtung sehr diffus war, konnte er die Höhe über Grund bei der Landung nicht abschätzen; er zog das Flugzeug in einigen Metern Höhe durch, sodass es schliesslich stark durchsackte, hart aufsetzte und sich anschliessend überschlug.

4. SCHÄDEN

41. Pilot und Passagier unverletzt.

42. Luftfahrzeug: Rumpf und Flügel in ihrer ganzen Struktur verdreht und verbogen. Motor samt Propeller, Ski und Instrumente inkl. Radio äusserlich intakt. Der Schaden beträgt nach Schätzung des Eigentümers ca. 70 %. Eine Reparatur der Zelle dürfte sich nicht mehr lohnen.

43. Keine Drittschäden.

5. DISKUSSION

Es herrschte an jenem Tag eine hohe Cirrenbewölkung, sodass in der Tat ein sehr diffuses Licht auf dem Gletscher lag. Es kann unter solchen Verhältnissen durchaus möglich sein, dass sich der Pilot in Bezug auf seine Landehöhe stark verschätzen und das Flugzeug in zu grosser Höhe über Grund durchziehen kann.

Gerade weil der Pilot dieses Gebiet von zahlreichen früheren Landungen gut kannte, mag er sich trotz der ungünstigen Beleuchtung zur Landung entschlossen haben.

6. SCHLUSS

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass der Pilot im Landeanflug zu einer Gletscherlandung das Flugzeug zu hoch über dem Boden durchzog, weil er sich zufolge der diffusen Beleuchtung verschätzte. Das Flugzeug sackte schliesslich durch und überschlug sich nach hartem Aufsetzen auf dem Schnee.

Bern, den 30. Mai 1963