



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeugs Piper Super Cub PA-18 HB-ORP

vom 10.Mai 1963

am Claridenpass GL

Zirkularbeschluss

DIE EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall des Flugzeugs Piper Super Cub PA-13 HB-ORP

vom 10. 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 über-
mittelt 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 Piper Super Cub HB-ORP

vom 10. Mai 1963

auf dem Claridenpass/Claridenfirn GL

1. UNTERSUCHUNG

Die Voruntersuchung wurde am 12. Mai 1963 eröffnet.

2. ELEMENTE

21. Insassen

211. Pilot: Jahrgang 1935

Gültiger Privatpilotenausweis, ausgestellt am 23. Dezember 1957.

Gültiger BB-Ausweis, ausgestellt am 1. September 1959.

Flugerfahrung: rund 700 Flugstunden mit ca. 4200 Landungen;
3500 Gletscherlandungen; Spezialbewilligung als
Gletscherfluglehrer.

212. Weitere Insassen: 1

22. Motorflugzeug HB-ORP

Eigentümer und Halter: privat

Muster: Piper PA-18, Super Cub, 150 PS. Gewicht: 794 kg.

Lufttüchtigkeitsausweis vom 30. März 1963; gültig bis 8. März 1964.

Ausgerüstet mit Metallski zum Heben und Senken während des Fluges (Federal-Ski).

23. Gelände

Unfallstelle: Claridenfirn ca. 100 m tiefer als Claridenpass;
Koordinaten 710500/187750, 2900 m/M, Mässig steil geneigte
Firn-, resp. Gletscherfläche, oberhalb des Eisbruches. Die
Unfallstelle liegt knapp unterhalb eines ersten

Abrissschrundes von etwa 5 x 10 m.

24. Wetter im Unfallraum zur Unfallzeit

Aufhellung zwischen zwei Kaltfronten. Stark bewölkt bis bedeckt. Berggipfel in Wolken ca. 7/8 Stratus auf 3000 - 3200 m/M. Sicht: ca. 20 - 40 km. Wind: Südwest ca. 15 Knoten.

3. FLUGABLAUF UND UNFALL

Der Pilot wollte am 10. Mai 1963 die Radioapparatur und die Instrumente aus dem am Vortag auf dem Hufifirn verunfallten Champion-Flugzeug HB-UAM bergen und startete, mit dem Mechaniker als Passagier, um 1630 MEZ in Mollis mit dem mit Ski versehenen Super-Cub HB-ORP. Um 1700 landete er von Westen kommend, auf dem geneigten Firnplateau des Hufifirns, ca. 1/2 km nördlich der Planurahütte. Da er jedoch sein Flugzeug noch näher zum Wrack der HB-UAM hinsetzen wollte, machte er kehrt und startete wieder gegen Westen. Da er mit etwa 15 Knoten Rückenwind gelandet war, kam er beim Start gegen diesen Wind ohne jede Schwierigkeit weg.

Er landete darauf noch ein zweites Mal, wollte aber diesmal sein Flugzeug über den Claridenpass gleiten lassen und mit einer Richtungsänderung von etwa 70° nun gegen Nordosten durchstarten. Obwohl jenseits des Passes der Firn eine beträchtliche Neigung aufweist, gelang es ihm nicht, die Abhebegeschwindigkeit zu erreichen. Nachdem er etwa einen halben Kilometer zurückgelegt und eine Höhendifferenz von etwa 100 m verloren hatte, sah er sich plötzlich in dem steiler werdenden Firnhang vor einem vereinzelt Schrund. Er versuchte, diesen - mit maximalem Klappenausschlag - zu überspringen. Das Flugzeug blieb jedoch mit dem rechten Ski an der unteren Schrundlippe hängen, sodass das rechte Fahrwerk abgerissen wurde. Das Flugzeug beschrieb vorerst eine scharfe Rechtskurve um das aufliegende rechte Flügelende, dann kippte es hangabwärts auf das linke Flügelende und blieb so quer zum Hang stehen.

4. SCHÄDEN

41. Die beiden Insassen blieben unverletzt.

42. Flugzeug: Die Rumpfstruktur ist im Bereich der Flügelanschlüsse stark verbogen und eingedrückt. Das rechte Fahrwerk ist weggerissen. Flügel und Streben scheinen äusserlich intakt. Motor und Propeller scheinen unbeschädigt. Die Beschädigung macht etwa 40 % aus. (Beim versuchten Abtransport per Helikopter ging dann die Zelle, aus der der Motor noch abmontiert worden war, völlig zu Bruch).

43. Keine Drittschäden.

5. DISKUSSION

Beim Versuch des Durchstartens (Aufsetzen am Vorderhang einer Kuppe, Gleiten über die Kuppe und sofort anschliessendes Starten im Hinterhang) geriet das Flugzeug am Hinterhang in weichen und schweren Schnee, sodass es trotz des erheblichen Gefälles die Abhebegeschwindigkeit nie ganz erreichen konnte. In dem langsam steiler werdenden, sonst noch spaltenfreien Firn oberhalb des Gletscherbruches geriet die Maschine ausgerechnet gegen einen vereinzelt Schrund, den sie nicht ganz zu überspringen vermochte. Ohne dieses Hindernis, das vom Piloten vorher nicht eingesehen werden konnte, wäre der Start auf der nun steiler werdenden Partie des Gletschers vermutlich gelungen.

Wie noch drei Tage später deutlich zu erkennen war, haben die Ski des Flugzeuges sehr tiefe Spuren hinterlassen; der Schnee muss also sehr weich und faul gewesen sein.

Der Rückenwind, von ca. 15 Knoten, der zugleich als Abwind wirkte, muss sich zusätzlich ungünstig ausgewirkt haben.

6. SCHLUSS

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass das Flugzeug auf einem oft für Gletscherstarts benützten und ziemlich steilen Firnhang zufolge tiefen und weichen Schnees und bei einem Rückenwind von etwa 15 Knoten nicht auf die notwendige Abhebegeschwindigkeit kam, sodass es beim Überspringen eines unvermutet auftauchenden etwa 5 m breiten Schrundes etwas durchsackte und mit dem rechten Ski an der unteren Schrundlippe hängen blieb.

Bern, den 30. Mai 1963