



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeuges Maule M-5-235 C HB-EVY

vom 19. Dezember 1982

auf dem Claridenfirn GL

RESUME

Au moment où l'avion va se poser sur le glacier, une rafale provoque un atterrissage trop long. Le pilote effectue alors un virage serré d'environ 90° à gauche et entreprend une remise des gaz. Apercevant une crevasse, il tente de l'éviter et parcourt encore env. 150 m avant de franchir une autre crevasse large de 7 m env. Comme son appareil n'a pas encore atteint une vitesse de sustentation suffisante, le train droit est arraché.

Cause

L'accident est dû à une situation initiale de remise des gaz défavorable, à proximité de crevasses ouvertes.

Die Voruntersuchung wurde von Ernst Guggisberg geleitet und mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 19. Dezember 1982 an den Kommissionspräsidenten am 29. Dezember 1983 abgeschlossen.

DIE RECHTLICHE WÜRDIGUNG DES UNFALLGESCHEHENS IST NICHT GEGENSTAND DER UNTERSUCHUNG UND DER UNTERSUCHUNGSBERICHTE (ARTIKEL 2 ABSATZ 2 VERORDNUNG ÜBER DIE FLUGUNFALLUNTERSUCHUNGEN VOM 20. AUGUST 1980)

LUFTFAHRZEUG Flugzeug Maule M-5-235C HB-EVY
HALTER) Privat
EIGENTUEMER

PILOT Schweizerbürger, Jahrgang 1945
AUSWEIS für Berufspiloten (beschränkt)

FLUGSTUNDEN	INSGESAMT	1171	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE	4:28
	MIT DEM UNFALLMUSTER	450	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE	4:28

ORT Claridenfirn GL
KOORDINATEN ca 710 800/188 300 **HOEHE ü/M** ca 2900 m
DATUM UND ZEIT 19. Dezember 1982 um 1203 Uhr Lokalzeit

BETRIEBSART Privatverkehr
FLUGPHASE Start
UNFALLART Misslungener Start

PERSONENSCHADEN

	BESATZUNG	FLUGGÄSTE	DRITTPERSONEN
TÖDLICH VERLETZT			
ERHEBLICH VERLETZT	1		
LEICHT ODER NICHT VERLETZT		1	

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG zerstört
SACHSCHADEN DRITTER ---

FLUGVERLAUF

- Am Sonntag, 19. Dezember 1982 um ca 1145 Uhr Lokalzeit startete der Pilot mit dem Flugzeug Maule HB-EVY und seinem Passagier auf dem Flugfeld Sitterdorf zu einem privaten Gletscherlandetraining.
- Nach zweimaligem Ueberfliegen der Landestelle Claridenfirn entschloss sich der Pilot, auf dem östlichen Teil zu landen und ohne anzuhalten nach einer 90°-Wendung wieder zu starten.
- Nach Angaben des Piloten erfolgte das Aufsetzen infolge einer Böe ca 100 m später als vorgesehen. Unmittelbar nach der Landung drehte er ohne anzuhalten ca 90° nach links ab und leitete den Start ein. Nach einer Startstrecke von ca 50 m bemerkte der Pilot auf der linken Seite eine offene Spalte, der er mit einer Richtungsänderung von ca 30° nach rechts in die Falllinie auswich. Nach weiteren ca 150 m Startstrecke überquerte das Flugzeug in einem noch nicht flugfähigen Zustand einen ca 7 m offenen Spalt und verlor dabei das rechte Hauptfahrwerk. Abrupt kam das Flugzeug nach weiteren ca 15 m in einem verschneiten Spalt zum Stillstand.

BEFUNDE

- Der Pilot besass einen gültigen Führerausweis und war berechtigt, den vorgesehenen Flug durchzuführen.
- Es liegen keine Anhaltspunkte für gesundheitliche Störungen des Piloten während des Unfallfluges vor.
- Das Flugzeug war zum Verkehr VFR zugelassen. Die Untersuchung ergab keine Anhaltspunkte für vorbestandene technische Mängel, die den Unfall hätten verursachen können. Gewicht und Schwerpunkt lagen innerhalb der vorgeschriebenen Grenzen.
- Die Landestelle wurde vor der Landung zweimal überflogen.
- Der Pilot beabsichtigte, ca 100 m früher (weiter unten) aufzusetzen.
- Nach der Landung wurde ohne anzuhalten der Start nach einer Richtungsänderung von ca 90° nach links eingeleitet.
- Nach einer totalen Startstrecke von ca 200 m verliert das noch nicht flugfähige Flugzeug beim Ueberqueren eines ca 7 m breiten Spalts das rechte Hauptfahrwerk.
- Neuschnee 1 - 1,5 m tief.
- Starke Schneeverwehungen am Unfallort ca 40 cm hoch.

- Wetter am Unfallort und zur Unfallzeit (nach Angaben der Schweiz. Meteorologischen Anstalt Zürich)

Wolken/Wetter:	3/8 Sc, Basis 1600-1800 und Obergrenze um 2400 m/M. Darüber heiter
Sicht:	unbegrenzt
Wind:	aus Sektor Nord bis Ost mit 5-10 kt.
Temp./Tpkt.:	-12°C/-25°C

BEURTEILUNG

Beim vorliegenden Unfall ist das Hauptproblem darin zu suchen, dass das Aufsetzen und die 90°-Wendung nach links zu spät erfolgten. Dadurch geriet die Startphase in den Bereich offener Spalten.

URSACHE

Der Unfall ist auf eine ungünstige Ausgangslage für den Start, der im Bereich von offenen Spalten erfolgte, zurückzuführen.

Bern, 19. Dezember 1983

Der Untersuchungsleiter:

sig. E. Guggisberg

Die Eidg. Flugunfall-Untersuchungskommission ist mit dem Voruntersuchungsbericht einverstanden. Dieser wird damit zum Schlussbericht.

Bern, 9. März 1984

sig. Dr. Ch. Ott
sig. J.-P. Weibel
sig. Ch. Lanfranchi
sig. M. Marazza
sig. H. Angst





