



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeugs Pilatus Porter PC-6 HB-FAO

vom 7. Juli 1963

auf dem Oberaarjoch BE

Zirkularbeschluss

DIE EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall des Flugzeugs Pilatus Porter PC-6 HB-FAO

vom 7. Juli 1963

auf dem Obergeraarjoch BE

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 23. Juli 1963, der Kommission
übermittelt am 25. Juli 1963, wird genehmigt.

Zirkulation 14./23.3.1963.

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

über den Unfall

des Flugzeuges Pilatus Porter PC-6 HB-FAO

vom 7. Juli 1963

auf dem Oberaarjoch/BE

1. UNTERSUCHUNG

Die Voruntersuchung wurde am 8. Juli 1963 eröffnet.

Die kantonalen Behörden führen keine eigene Untersuchung durch.

2. ELEMENTE

21. Insassen

211. Pilot: Jahrgang 1923

Inhaber des beschränkten Ausweises für Berufspiloten.

Ausgestellt am 4. September 1950, gültig bis 12. Juli 1963.

Flugerfahrung: Rund 2000 Flugstunden, rund 10'000 Landungen.

Inhaber einer Bewilligung für Gletscherfluglehrer vom
14.3.1963.

212. Weitere Insassen:

7 Veteranen der Sektion Biel des Schweizerischen Alpenklubs im
Alter von ca. 70 - 80 Jahren.

22. Flugzeug HB-FAO

Eigentümer und Halter: Schweizerische Helikopter A.G., Bern.

Muster: Pilatus Porter PC-6.

Max. Gewicht: 1960 kg.

Lufttüchtigkeitsausweis vom 30. März 1963; gültig bis 14. Juli
1964.

Andere Angaben: Das Flugzeug ist mit einer Rad-Ski-Kombination
versehen. Es kann 7 Passagiere mitführen.

Beladung und Schwerpunkt lagen innerhalb der zulässigen

Grenzen.

23. Gelände

Der Unfall ereignete sich auf dem Oberaarjoch, ca. 3270 m/M.
Koordinaten: 656600/153000 (siehe beiliegende Skizze)

24. Wetter im Unfallraum zur Unfallzeit

Allgemein: Flache Druckverteilung; Quellbewölkung, gewitterig.

Im Unfallgebiet: 5/3 Cumulus mit Untergrenze in 3500 m/M.

Sicht 50 km. Wind in 3-4000 m/M: 15-20 Kt aus 250-260°. Wind am Joch vermutlich unregelmässig aus Südwest bis Nordwest mit 5-15 Kt, mit Abwinden über den Firnfeldern beidseitig des Joches. Mässige Thermikturbulenz in der Nähe der Felsen.

3. FLUGABLAUF UND UNFALL

Die ALPAR A.G. hatte den Auftrag übernommen, am 6. Juli 1963 in zwei Taxiflügen die Veteranen der Sektion Biel des Schweizerischen Alpenklubs auf das Oberaarjoch (rund 3270 m/M) zu bringen, wo sich die Clubhütte der Sektion befindet. Eine erste Landung um 0740 gelang nach Wunsch. Der Pilot flog anschliessend leer nach Biel zurück und startete dort erneut, wiederum mit 7 Passagieren, um 0842. Bei der zweiten Landung auf dem Oberaarjoch, die um 0923 erfolgte, kam aber diesmal das schwere Flugzeug nach der Bergauflandung auf dem Westabhang des Joches nicht, wie das erste Mal, auf dem kleinen Jochplateau zum Stillstand, sondern begann gegen den Oberaargletscher weiter zu rutschen (siehe Skizzen), sodass sich der Pilot zum Durchstarten entschloss. Nach seiner Darstellung habe jedoch der Motor nicht sofort angesprochen. Jedenfalls brach das Flugzeug nach rechts aus und es blieb dem Piloten schliesslich nichts anderes übrig, als die Maschine noch ganz nach rechts abzdrehen, um sie hangaufwärts zum Stillstand zu bringen, wobei er sie am Schluss mit voller Motorenleistung am Zurückrutschen verhindern musste. Dabei entstanden Schäden am linken Federbein und Ski; ferner berührte das linke Flügelende den Boden.

4. SCHÄDEN

41. Personenschäden: Sind keine eingetreten.

42. Am Luftfahrzeug ist das linke Federbein samt Ski erheblich beschädigt. Kleinere Schäden sind ferner am linken Flügel und Querruder vorhanden.

Voraussichtliche Reparaturkosten: rund. Fr. 10'000.-.

Umfang ca. 5 Wertprozent.

5. DISKUSSION

Eine derartige Landung muss als schwierig bezeichnet werden, da der zur Verfügung stehende Platz sehr beschränkt ist. Dass sie das erste Mal gelang, das zweite Mal aber nicht, liegt durchaus in der zu erwartenden Streuung. Auch abgesehen von dem vom Piloten geschilderten verzögerten Ansprechen des Motors dürfte ein Durchstarten, das zufolge der Spalten nicht in der jenseitigen Falllinie, sondern etwas schräg zum Hang ausgeführt werden muss, mit Schwierigkeiten verbunden sein.

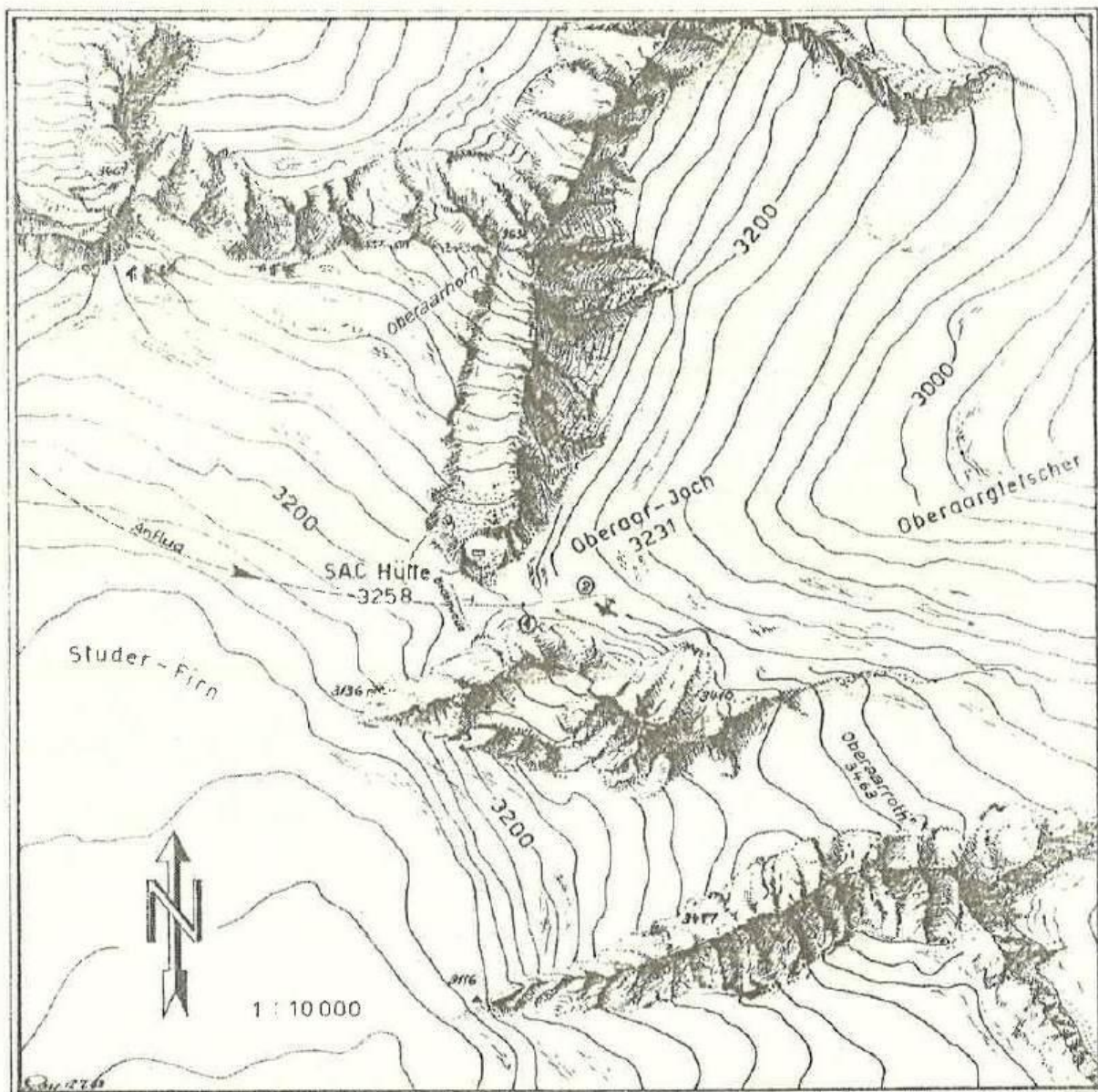
6. SCHLUSS

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass die mit einem schweren Flugzeug in schwierigem Gelände vorgenommene Gletscherlandung etwas zu lang geriet und sich ein Durchstarten in der Folge als unmöglich erwies.

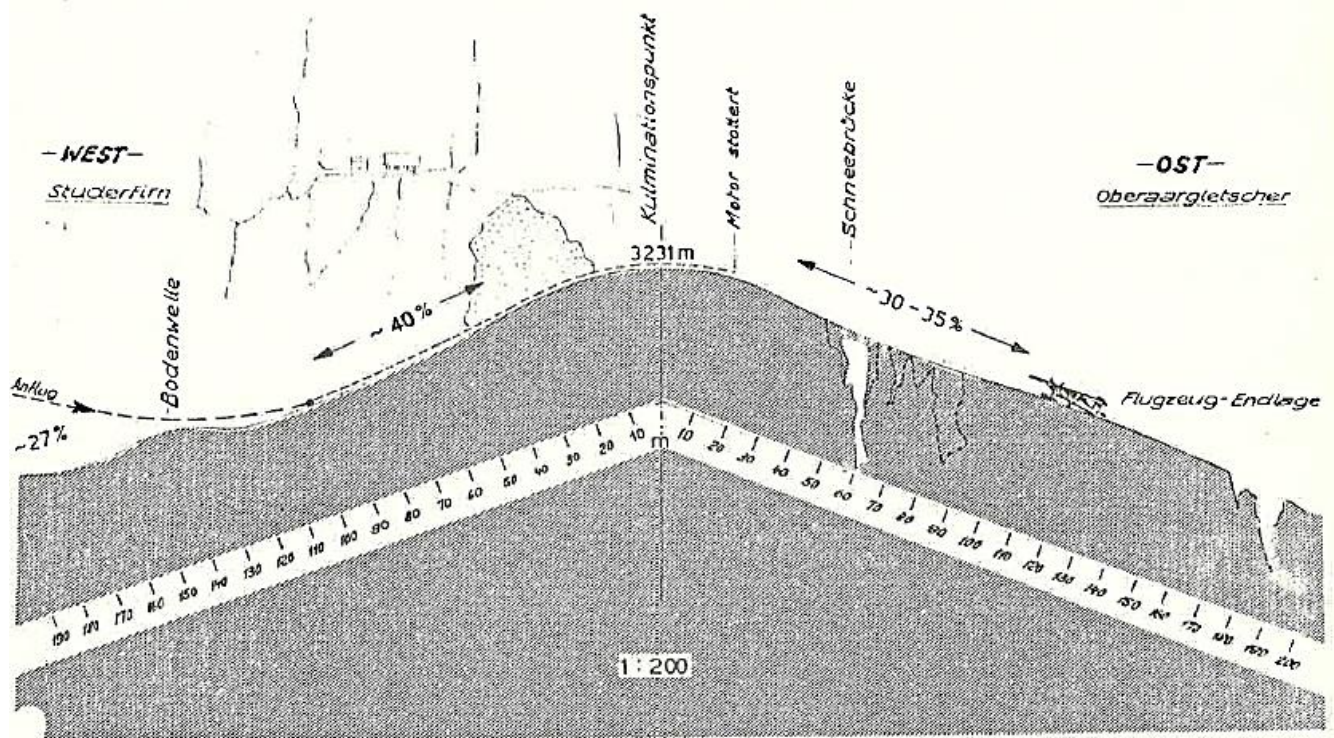
Bern, den 23. Juli 1963.

FEHLDURCHSTART.

MIT PILATUS PORTER HB-FAO AUF OBERAARJOCH 7.7.1963



LÄNGSSCHNITT IN ANFLUGACHSE



BEMERKUNGEN: