



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeuges Piper PA-18-150 HB-PBA
vom 20. September 1989
auf dem Jungfrauoch/VS

RESUME

Avant un décollage sur la place d'atterrissage en montagne du Jungfraujoch, le pilote augmente la puissance du moteur pour chauffer le moteur. Comme l'avion se met à glisser, il ne parvient pas à le placer dans la bonne trace de départ. Après avoir parcouru une certaine distance, l'appareil heurte violemment un tas de neige gelée.

Cause

L'accident est dû au fait que lors du décollage, le ski de poupe s'est engagé dans une mauvaise trace.

Elément contributif :

- Vent arrière

Die Voruntersuchung wurde von Kurt Lier geleitet und mit Zustellung des Voruntersuchungsberichtes vom 16. März 1990 an den Kommissionspräsidenten am 28. März 1990 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 Piper PA-18-150 HB-PBA
HALTER)
EIGENTUEMER Privat

PILOT Schweizerbürger, Jahrgang 1950

AUSWEIS für Berufspiloten

FLUGSTUNDEN

	INSGESAMT	2596	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE	33
	MIT DEM UNFALLMUSTER	2400	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE	33

ORT Jungfrauoch/VS (Gebirgslandeplatz)

KOORDINATEN 642 300 / 155 300 **HOEHE ü/M** 3500 m

DATUM UND ZEIT 20. September 1989, 1235 Uhr Lokalzeit (UTC+2)

BETRIEBSART Gewerbsmässiger Rundflug

FLUGPHASE Start

UNFALLART Kollision mit Hindernis

PERSONENSCHADEN

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

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG Schwer beschädigt (Fahrgestell, Rumpf)

SACHSCHADEN DRITTER ---

UNFALLHERGANG

Um 1135 Uhr landete der Pilot allein an Bord seines Flugzeuges, HB-PBA, vom Flughafen Bern-Belp kommend, auf dem Gebirgslandeplatz Jungfrauoch. Von 1209 - 1221 Uhr führte er mit einem Passagier einen ersten Rundflug ab Jungfrauoch durch. Start und Landung erfolgten problemlos.

Für den zweiten Flug nahm dann eine Frau im Flugzeugplatz, die, wie schon der Passagier beim ersten Flug, auf dem hinteren Sitz sass und vom Piloten angeschnallt wurde.

Nach kurzem Anwärmen des Motors erhöhte der Pilot die Leistung, worauf das Flugzeug langsam zu gleiten begann. Obwohl der Pilot das linke Seitensteuer voll austrat, um in die normale Startspur zu erreichen, gelang es ihm nicht, das Flugzeug in die Falllinie zu bringen. Das bereits mit erheblicher Geschwindigkeit gleitende Flugzeug war nicht mehr anzuhalten. Um drei in der Gleitrichtung stehenden Touristen auszuweichen, gelang es dem Piloten, das Flugzeug in das von einem Pistenfahrzeug präparierten Trasse (Jungfrauoch-Mönchsloch) zu steuern. Da ein Verlassen dieses Trasses wegen der seitlichen Schneeanhäufungen nicht mehr möglich war, versuchte der Pilot auf der abfallenden "Strasse" zu starten. Nach einigen Metern brachte er das Flugzeug mit Ausfahren der Landeklappen in die Luft. Die "Strasse" wurde aber nach 180 - 200 m wieder flach, der linke Ski und das linke Fahrgestell kollidierten mit den sich an der linken Seite befindlichen, teils gefrorenen Schneeanhäufungen, worauf das Flugzeug nach 10 - 20 m hart am Boden aufschlug.

BEFUNDE

- Der Pilot war im Besitz eines gültigen Berufspilotenausweises mit Erweiterung für Landungen im Gebirge und berechtigt, den vorgesehenen Flug durchzuführen.
- Das Flugzeug war lufttüchtig und zum Verkehr zugelassen. Es fanden sich keine technischen Mängel, die zum Unfall hätten beitragen können.
- Die Piper "Super-Cub" PA-18 ist ein Heckradflugzeug mit fest montiertem Heckski. Die ganze Einheit ist durch Zugfedern über das Seitenruder steuerbar.
- Wetter gemäss Bericht der Meteorologischen Anstalt Zürich am "Observatorium Sphinx" (soweit unfallrelevant): schön, Sicht 15 km, Wind SE/20 kt, Böen bis 24 kt. Temperatur/Taupunkt: 0°C/-02°C. Sonnenstand: Azimut 165° Höhe: 43°.
- Beim Eintreffen des Untersuchungsleiters (ca. 1330 Uhr) waren die Skispuren des Flugzeuges noch gut sichtbar. Sie waren an den Rändern teils gefroren, ebenso die Schneeanhäufungen des am Rande des vom Pistenfahrzeuges präparierten Trasses.

BEURTEILUNG

Wenn der Heckski in eine alte, gefrorene Spur gerät, ist es für den Piloten nur schwer möglich, eine Richtungsänderung vorzunehmen und wenn das Flugzeug bei genügend starker Neigung dazu noch ins Gleiten gerät, kann ein Start auch nicht mehr abgebrochen werden. Der Entschluss des Piloten, schliesslich auf dem nahen vom Pistenfahrzeug präparierten Trasse den Start zu versuchen, war sicher richtig umso mehr sich auf dieser Trasse in Startrichtung keine Personen befanden.

Der beim Observatorium "Sphinx" gemessene Wind blies mit 20 kt aus Südosten. Er wird aber durch das Massiv des Mönchs und des Grates zwischen Mönch und "Sphinx" auf dem nördlichsten Teil des Jungfraufirns abgelenkt und bläst am Boden dann mehr oder weniger aus Norden. Somit hatte das Flugzeug beim Start im Trasse Rückenwind, was angesichts des geringen Gefälles die Situation verschlechterte. Die Kollision des linken Fahrgestells mit den Schneeanhäufungen am linken "Pistenrand" war somit nicht zu vermeiden.

URSACHE

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass beim Start der Heckski in eine falsche Spur geraten ist.

Zum Unfall hat beigetragen:
Rückenwind

An der Sitzung vom 10. Mai 1990 nahmen H. Angst, J.-B. Schmid, M. Marazza, R. Henzelin und M. Soland, an der Sitzung vom 28. Juni 1990 H. Angst, J.-B. Schmid, R. Henzelin und M. Soland teil. Die Kommission verabschiedet den Schlussbericht einstimmig.

Bern, 28. Juni 1990

Eidgenössische Flugunfall-
Untersuchungskommission
Der Präsident:

sig. H. Angst

Luftaufnahme Gebirgslandeplatz Jungfrauoch
(Flächenflugzeuge) aus Westen

