



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeugs Bü-131 HB-UTV

am 11. September 1960

auf Eggenalp ob Ernen VS.

Sitzung der Kommission

1. September 1961

S c h l u s s b e r i c h t

der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeugs Bü-131 HB-UTV

am 11. September 1960

auf Eggenalp ob Ernen VS.

0. ZUSAMMENFASSUNG

Am Sonntag, den 11. September 1960 startete der Pilot auf dem Flugzeug Bücker Jungmann HB-UTV um 1049 (MEZ) in Sitten bei schönem Wetter zu einem etwa einstündigen Flug ins Oberwallis. Etwa um 1120 flog das Flugzeug vom Rhonetal her in das Binntal ein. Nachdem es bis über Ausserbinn geflogen war, erschien es auf etwa 1700 m/M über der Eggenalp ob Ernen und führte dort in niedrigster Höhe über Grund mehrere Steilkurven aus, bis es schliesslich um 1127 aus einer Rechtskurve heraus mit erheblicher Motorleistung steil zu Boden ging und auf einer Alpwiese zerschellte.

Der Pilot wurde getötet. Die Ursache liegt wahrscheinlich darin, dass der Pilot bei seinen Manövern die Herrschaft über das Flugzeug verlor; ein besonderer Grund für sein Verhalten war nicht zu ermitteln.

1. UNTERSUCHUNG

Der Untersuchungsbericht vom 15. Juli 1961 wurde dem Präsidenten der Untersuchungskommission am 20. Juli 1961 zugestellt.

2. ELEMENTE

21. Pilot: Jahrgang 1906

Führerausweis für Privatpiloten vom 4. März 1951, gültig bis 5. Juni 1961.

Beginn der Motorflugschulung im April 1950 in Sitten. Gesamte Flugerfahrung 205:10 Stunden und 850 Flüge, wovon im Jahr 1960 bis zum Unfall 3:33 Stunden und 15 Flüge (der letzte am

29.Juni); auf dem Unfallmuster in etwa sechs Jahren 23:03 Stunden und 87 Flüge, der einzige Flug im Jahre 1960 mit 14 Minuten am 26.Mai.

Bei der Ausbildung und beim Fliegen auf dem grösseren Flugzeugmuster Cessna 170 hatte der Pilot einige Mühe, so dass ihm dann in Sitten dieses Muster nicht mehr zur Verfügung gestellt wurde; im Übrigen geben die fliegerischen Qualifikationen zu keinen besonderen Bemerkungen Anlass. Im Sommer 1957 führte er auf dem Unfallmuster einen Tiefflug in der Gegend von Montana aus, den sein selbst flugkundiger Passagier als gefährlich und unsauber geflogen bezeichnete; ferner flog er, ebenfalls auf dem Unfallmuster und ebenfalls unerlaubterweise, mit einem Passagier zu einem nicht näher bestimmbareren Zeitpunkt im Jahre 1959 in der Gegend von Sierre Kunstflugfiguren. Andere Verstösse gegen die fliegerischen Vorschriften sind nicht bekannt geworden. Auch andere Flugunfälle sind nicht verzeichnet.

Die Untersuchung ergab keine Anhaltspunkte für irgendwelche gesundheitlichen Störungen zur Zeit des Unfalls; nach dem Unfall umlaufende Gerüchte von Selbstmordabsichten konnten nicht substantiiert werden.

22. Flugzeug HB-UTV

Eigentümer und Halter: Sektion Wallis des Aero-Clubs der Schweiz.

Muster Bücker 131 "Jungmann", Werknr. 88, mit Motor Hirth HM-504-A2 von 105 PS und Holzpropeller K+W.

Konstrukteur: Blicher Flugzeugbau GmbH, Rangsdorf-Berlin.

Hersteller: Dornier-Werke A.G., Altenrhein SG, Baujahr 1939.

Zweisitziges Sport- und Trainingsflugzeug; verspannter Doppeldecker in Gemischtbauweise.

Verkehrsbewilligung vom 30.November 1954, gültig bis 25.Mai 1961.

Höchstzulässiges Fluggewicht 670 kg, Gewicht beim Unfall ca. 540 kg. Der Schwerpunkt lag beim Unfall innerhalb der vorgeschriebenen Grenzen.

Gesamte Betriebszeit von Zelle und Motor bis zum Unfall

1354:56 Stunden, seit letzter grosser Kontrolle 13:19 Stunden.

Die Flugeigenschaften des Flugzeugmusters sind sehr gut. Die Abkippschwindigkeit im Geradeausflug liegt zwischen 70 und 80 km/h, bei allgemein gutmütigem Verhalten. Im Kurvenflug genügt jedoch beim Überziehen bereits ein geringes Kreuzen der Steuer, um ein schlagartiges Abkippen herbeizuführen.

Die sehr eingehend geführte Untersuchung ergab keine Anhaltspunkte für irgendwelche technischen Mängel am Flugzeug, die für den Unfall hätten kausal werden können.

23. Gelände

Der Unfall ereignete sich beim Weiler Zenhäuser auf der Eggenalp im Oberwallis. Diese liegt auf einer Höhe von 1640-1720 m/M an der Kuppe eines Geländesporns, der südlich der Linie Grenchiols-Lax-Ernen durch den Zusammenfluss von Rhone und Binna gebildet wird. Gegen Nordwesten fällt er - oberhalb der Strasse Ernen-Ausserbinn - im Ernerwald gegen Ernen ab, im Süden ebenfalls bewaldet gegen Ausserbinn.

Koordinaten 654.720/136.720, 1660 m/M.

24. Wetter

Am Unfalltag herrschte beidseits der Alpen eine Hochdrucklage. Im ganzen Oberwallis war schönes Wetter mit sehr guten Sichtverhältnissen. Leichter Nordostwind über 2000 m/M., unterhalb örtliche leichte Thermikturbulenz. Sonnenstand zur Unfallzeit 160° Azimut und 45° Elevation.

25. Vorschriften

Die Verkehrsregeln in der Fassung gemäss Verfügung vom 20. September 1950, wie sie am Unfalltag gültig war, enthält die folgende Vorschrift über die Mindestflughöhen:

Art. 26. 1: Über dicht bevölkerten Gebieten ...

2: Über anderem als in Absatz 1 bezeichnetem Gebiet ist die Flughöhe so zu wählen, dass weder das Luftfahrzeug und seine Insassen noch Personen und Sachen auf der Erde gefährdet werden. Die Flughöhe muss mindestens 150 m über Grund betragen.

3. FLUGVERLAUF UND UNFALL

31. Der Pilot begab sich am Sonntagmorgen, den 11. September 1960 auf den Flugplatz Sitten, um von dort aus mit dem Flugzeug Bücker Jungmann HB-UTV einen Alpenflug von etwa einer Stunde Dauer zu unternehmen.

Dem Flugplatzchef erklärte er, er werde in der kommenden Woche seine Ferien antreten und auf die Gemsjagd gehen (vorgesehen war dafür der ihm gut bekannte Raum Ernergalen). Jetzt wolle er ins Gebiet des Blindenhorns fliegen. Der Flugplatzchef nahm davon Kenntnis und machte ihn darauf aufmerksam, dass er keinen Kunstflug betreiben solle.

Im Flugplanformular gab der Pilot als vorgesehene Flugzeit 1045-1145 und als vorgesehene Flugstrecke Brig-Ernergalen-Blindenhorn-Tumetschhorn-Saflischhorn-Sion an.

Nach routinemässiger Vorbereitung startete der Pilot auf dem mit 70 Liter betankten Flugzeug um 1049 (MEZ) und flog gleich anschliessend an den Start talaufwärts weiter.

32. Kurz nach 1100 sahen Augenzeugen einen talaufwärts fliegenden Doppeldecker ziemlich hoch über dem Vispertal zwei Loopings drehen und dann gegen das Oberwallis weiterfliegen. Das Flugzeug konnte nicht, genauer identifiziert werden, doch scheint sich in jenem Zeitpunkt kein anderes als das Flugzeug HB-UTV in jener Gegend befunden zu haben.

33. Etwa um 1120 flog das Flugzeug HB-UTV vom Rhôneetal her in das Binntal ein. Nachdem es den südlichen Talhängen entlang bis über Ausserbinn geflogen war, erschien es auf etwa 1700 m/M über der Eggenalp - einige Kilometer westlich des Ernergalens - und führte dort in niedrigster Höhe über dem Boden mehrere Steilkurven aus, wobei es die Motordrehzahl mehrmals änderte und mehrmals mit den Flügeln wippte.

Die Evolutionen fanden damit ihr Ende, dass das Flugzeug aus einer Höhe von nicht über 50 m/G aus einer Rechtskurve mit erheblicher Motorleistung gegen Richtung Süd in einem Winkel

von mindestens 50 Grad steil zu Boden ging. Einer der Augenzeugen hatte den Eindruck eines schlagartigen Abkippens. Die an Bord befindlichen Uhren blieben auf 1127 stehen, die beiden Geschwindigkeitsmesser auf 160 km/h.

4. SCHÄDEN

41. Das Flugzeug Bücker Jungmann 131 HB-UTV wurde durch den Aufprall zerstört.

42. Der Pilot wurde durch den Aufprall getötet.

5. DISKUSSION

51. Flugmanöver, wie sie im vorliegenden Fall ausgeführt wurden, sind immer mit erheblichen Gefahren verbunden, weil bei irgendwelchen Überraschungen die Höhe für eine sichere Rückführung in die Normallage nicht mehr genügt.

Unfälle bei solchen Manövern ergeben sich meist aus der Unterschreitung der Abkippgeschwindigkeit. Im vorliegenden Fall schliesst die Blockierung der beiden Geschwindigkeitsmesser auf 160 km/h, die man als Anhaltspunkt für die Aufprallgeschwindigkeit nehmen darf, diese Ursache nicht aus, denn das Flugzeug befand sich in einer engen Kurve. Wahrscheinlich ist der Pilot - wie in einem früheren Fall - nicht sehr sauber geflogen und hat dabei die Herrschaft über das Flugzeug verloren.

Derartige Tiefflüge stellen auch in flachem Gelände erhebliche Anforderungen an die Steuerführung, und im vorliegenden Fall ergaben sich aus dem stark coupierten Gelände mit entsprechend wechselndem Horizont zusätzliche Schwierigkeiten; diesen hohen Anforderungen entsprachen die Fähigkeiten und Erfahrungen des Piloten nicht.

Mehr zu sagen, ist nicht möglich, denn die Zeugenaussagen sind wohl mit Bezug auf das allgemeine Bild schlüssig, nicht aber mit Bezug auf Einzelheiten, die für eine genaue Rekonstruktion der allerletzten Phase erforderlich wären.

52. Was den Piloten zu seinen Manövern bewogen hat, ist nicht mehr sicher zu erstellen. Dass der Flug wahrscheinlich in

einem allgemeinen Zusammenhang mit seinen Ferienplänen stand, ergibt sich aus seinen Aussagen gegenüber dem Flugplatzchef und aus der Nennung des Jagdgebietes "Ernergalen" auf dem Flugplan. Dass er auf der Eggenalp Wild aufscheuchen wollte, ist aus verschiedenen Gründen nicht sehr wahrscheinlich. Anhaltspunkte dafür, dass er Bekannte dort vermutete, fehlen. Eine Verwechslung zwischen Eggenalp und Ernergalen ist in Anbetracht der Geländekenntnis des Piloten auch nicht recht glaubhaft.

Am wahrscheinlichsten ist noch die einfache Vermutung, dass er sich ohne weitere Nebenabsichten dazu hinreissen liess, in einem dafür geeigneten Geländeabschnitt Tiefflugkurven zu fliegen. Die Vorgeschichte des Piloten lässt darin eine hinreichende Erklärung für sein Verhalten sehen.

53. Das Motiv dieses Verhaltens wäre übrigens als solches nur dann von besonderer Bedeutung, wenn es mit absichtlicher Verursachung des Unfalls zusammenfallen würde. Hinter den Selbstmordgerüchten, die nach dem Unfall umgegangen sind, staken aber keine positiven Anhaltspunkte. Bei Unfällen der vorliegenden Art kommen solche Gerüchte erfahrungsgemäss gerne auf.

6. SCHLUSS

Die Untersuchungskommission kommt einstimmig zum Schluss, dass der Aufprall des Flugzeugs auf den Boden wahrscheinlich darauf zurückzuführen ist, dass der Pilot bei der Ausführung von Steilkurven in geringer Höhe und in unübersichtlichem Gelände die Herrschaft über das Flugzeug verloren hat.

Lausanne, den 1. September 1961

Ausgefertigt am 4. September 1961