



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeuges Piper J3C HB-ONZ

am 11. August 1961

am Gross-Tisch bei Riemenstalden SZ.

Sitzung der Kommission

10. November 1961

S C H L U S S B E R I C H T

der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Flugunfall

des Flugzeugs Piper J3C HB-ONZ

am 11. August 1961

am Gross-Tisch bei Riemenstalden SZ.

0. ZUSAMMENFASSUNG

Am Freitag, den 11. August 1961, hatte der Pilot im Betrieb der Motorfluggruppe Zürich des Ae.C.S. das Flugzeug Piper HB-ONZ von Agno nach Zürich zu überfliegen. Er startete bei gutem Wetter um 1429 Uhr. Das Wetter in den Alpen war durch eine ausgeprägte Nordstaulage gekennzeichnet. Um 1530 flog das Flugzeug bei dichtem Nebel mit laufendem Motor im Stechflug, aus nordwestlicher Richtung kommend, in der Gegend des Riemenstaldnertals auf einer Höhe von fast 2200 m/M in einen Abhang nördlich des Rosstocks hinein. Der Pilot kam ums Leben, und das Flugzeug wurde zerstört. Die Ursache liegt offensichtlich darin, dass der Pilot in Verkennung der Wetterlage in eine Situation hineingeriet, die den Sichtflugregeln nicht entsprach und der er nicht gewachsen war.

1. UNTERSUCHUNG

Der Untersuchungsbericht vom 20. Oktober 1961 wurde dem Präsidenten der Untersuchungskommission am 23. Oktober 1961 zugestellt.

2. ELEMENTE

21. Pilot: Jahrgang 1905

Führerausweis für Privatpiloten, ausgestellt am 12. September 1948, gültig bis 18. November 1961.

Beginn der Motorflugschulung am 6. Januar 1947 in Dübendorf. Gesamte Flugerfahrung 753:22 Stunden und 2271 Flüge, wovon ca. 600 Stunden und 1817 Flüge auf dem Unfallmuster. Keine grosse

Erfahrung in Schlechtwetter- oder Navigationsflügen.

Die fliegerischen Qualifikationen geben zu keinen besonderen Bemerkungen Anlass. Flugunfälle, andere fliegerische Vorfälle oder Verstösse gegen die fliegerischen Vorschriften sind keine verzeichnet.

Abgesehen von einer gewissen allgemeinen Nervosität, ergab die Untersuchung keine Anhaltspunkte für irgendwelche gesundheitlichen Störungen zur Zeit des Unfalls.

22. Flugzeug HB-CNZ

Eigentümer und Halter: Motorfluggruppe der Sektion Zürich des Ae.C.S.

Muster: Piper J3C (L-4), Werknr. 10.665, mit Motor Continental C-90-12-F von 90 PS und Metallpropeller McCauley 1B90/CM-7146.

Konstrukteur und Hersteller: Piper Aircraft Corp., Lock Haven, Pa. , U.S.A. , Baujahr 1943.

Charakteristik: Abgestrebter zweisitziger Schulterdecker in Gemischtbauweise für Sport und Touristik.

Verkehrsbewilligung vom 11.Juni 1947, gültig bis 2.März 1962.

Höchstzulässiges Fluggewicht 580 kg, Gewicht beim Unfall ca. 510 kg. Der Schwerpunkt lag beim Unfall innerhalb der vorgeschriebenen Grenzen.

Keine Blindflugausrüstung.

Gesamte Betriebszeit bis zum Unfall: Zelle 3015:37 Stunden, seit Totalrevision am 2.März 1961 164:22 Stunden; Motor 165:23 Stunden, seit der letzten periodischen Kontrolle 16:23 Stunden.

Die Untersuchung ergab keine Anhaltspunkte für irgendwelche technischen Mängel am Flugzeug.

23. Gelände

Der Unfall ereignete sich im Voralpengebiet südlich des Riemenstaldentals, mit Haupterhebungen Hundstock 2213 m/M und Rosstock 2460 m/M, am nördlich des letzteren anschliessenden Gross-Tisch 2256 m/M, an einer etwa 30° gegen den Rosstock ansteigenden Alp, die über grasbewachsene Kieselkalkterrassen

führt. Gemeindebann Riemenstalden. Unfallkoordinaten 197.000/696.455, 2194 m/M.

24. Wetter

Zur Unfallzeit war das Wetter in der Unfallgegend gekennzeichnet durch etwa 3/8 Wolken auf 1200 m/M, 6/8 auf 1600 m/M mit Übergrenze auf etwa 2700 m/M, 3/8 auf etwa 3500 m/M mit Obergrenze auf etwa 4200 m/M, dazwischen einzelne Cumuli.

Es handelte sich um eine typische Staulage an der Alpennordseite, während auf der Alpensüdseite schönes Wetter herrschte.

25. Organisation

Der Unfall ereignete sich anlässlich eines Überführungsfluges im Betrieb der Motorfluggruppe der Sektion Zürich des Ae.C.S.

26. Vorschriften

Gemäss Art.45 der Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge vom 18. November 1960 sind Sichtflüge so durchzuführen, dass das Luftfahrzeug ständig unter Sichtflugbedingungen, d.h. unter den gegebenen Umständen ausserhalb der Wolken und mit ständiger Bodensicht geflogen wird.

3. FLUGABLAUF UND UNFALL

31. Am Freitag, den 11. August 1961, startete um 1128 MEZ der Technische Chef der Motorfluggruppe der Sektion

Zürich des Ae.G.S. vom Flughafen Zürich auf dem Flugzeug Cessna 182 HB-CPN zum Überflug nach Agno. An Bord befand sich neben zwei andern Fluggästen ein Chefmechaniker, dem auf seinen Wunsch die Aufgabe übertragen worden war, das Flugzeug Piper HB-ONZ, das vor kurzem wegen schlechten Wetters in Agno hatte bleiben müssen, nach Zürich zurückzufliegen. Der Flug verlief routinemässig; die Landung erfolgte um 1237.

32. Da die Wetterverhältnisse etwas unsicher waren, instruierte der technische Chef während des Mittagessens den Piloten, bei einer Wetterverschlechterung gegebenenfalls umzukehren oder auf einem Militärflugplatz zu landen. Eine

Rückfrage auf dem Flughafen Kloten ergab, dass der Wolkenplafond dort auf 3000 Meter über Platz lag.

33. Der technische Chef startete um 1427 auf dem Flugzeug HB-CPN mit den andern beiden Fluggästen zum Rückflug nach Kloten. Der Flug verlief bis Andermatt unter guten Sichtbedingungen. Über dem Gütsch war die Nordstaulage mit unten geschlossener Wolkendecke zu übersehen. Mit Rücksicht darauf entschloss sich der technische Chef, gegen Osten über Rheintal und Walensee auszuweichen. Dieser Flugweg bot keine Schwierigkeiten, und das Flugzeug landete um 1549 auf dem Flughafen Zürich.

34. Der später verunfallte Pilot startete um 1429 in Agno auf dem Flugzeug Piper HB-OMZ, zwei Minuten nach dem anderen Flugzeug. Über den weiteren Flugverlauf bis unmittelbar vor dem Unfall fehlen Angaben. Um 1530 flog das Flugzeug mit laufendem Motor in einem Stechflug von etwa 30°, leicht rechts hängend, in südöstlicher Richtung auf einer Höhe von fast 2200 m/M in den Abhang am Gross-Tisch nördlich des Rosstocks hinein, mit einem Aufprallwinkel von rund 70° zum stark geneigten Gelände.

4. SCHÄDEN

41. Der Pilot wurde durch den Aufprall getötet.

42. Das Flugzeug Piper HB-ONZ wurde durch den Aufprall zerstört.

5. DISKUSSION

51. Die bekannten Elemente des Sachverhaltes lassen es als wahrscheinlich annehmen, dass der Pilot zunächst bei gutem Wetter bis über den Gotthard dem gleichen Flugweg, wie das vorausgeflogene Flugzeug HB-CPN folgte, sich dann aber nicht zum Ausweichen gegen Osten, sondern in Verkennung der Wetterlage zum Weiterfliegen gegen Norden entschloss. Darin dürfte die erste Ursache des Unfalls gelegen haben.

52. Nachher dürfte er bis etwa in die Gegend von Sisikon gekommen sein, bei immer kritischer werdender Wetterlage und

wahrscheinlich unter Unterschreitung der Sichtflugminima. Unter Umständen, die im Einzelnen nicht feststehen, die man sich aber leicht vorstellen kann, wird er in dieser Gegend in den Nebel hineingeraten sein, in welchem er sich dann ohne Blindflugausrüstung und ohne Blindflugausbildung noch ganz verlor.

6. SCHLUSS

Die Untersuchungskommission kommt einstimmig zum Schluss, dass der Unfall darauf zurückgeführt werden muss, dass der Pilot beim Überflug der Alpen in eine Wettersituation hineingeriet, die den Sichtflugregeln nicht mehr entsprach und der er ausrüstungs- und ausbildungsmässig nicht mehr gewachsen war.

Bern, den 10. November 1961.

Ausgefertigt am 13. November 1961.