



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeuges Piper PA-18 Super-Cub HB-OOV

vom 1. Juni 1968

auf dem Gebirgslandeplatz Petersgrat

Zirkularbeschluss

DIE EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall des Flugzeuges Piper PA-18 Super-Cub HB-OOV

vom 1. Juni 1968

auf dem Gebirgslandeplatz Petersgrat

nach Kenntnisnahme vom Ergebnis des Zwischenverfahrens gemäss Art. 19.2 der Verordnung über die Flugunfalluntersuchungen vom 1. April 1960

und im Einvernehmen mit dem Büro für Flugunfalluntersuchungen im summarischen Verfahren gemäss Art. 27 ff. der oben zitierten Verordnung

b e s c h l i e s s t :

Der Untersuchungsbericht vom 18. November 1968, der Kommission übermittelt am 20. November 1968, wird genehmigt, mit einer Änderung (Ziffer 54).

Zirkulation 16.12.1968/25.1.1969.

UNTERSUCHUNGSBERICHT

über den Unfall
des Flugzeuges HB-OOV
vom 1. Juni 1966
auf dem Petersgrat

0. ZUSAMMENFASSUNG

Am 1. Juni 1968 wollte Gletscherfluglehrer mit seinem Schüler Ausbildungsflüge durchführen.

Um 1040 Uhr, kurz vor dem Aufsetzen am Südhang des Petersgrat, wurde das Flugzeug mit dem linken Ski in den Schnee gedrückt und um die Hochachse abgedreht.

Die Insassen blieben unverletzt, das Flugzeug wurde zerstört.

Der Unfall ist auf eine plötzlich auftretende Böe, verbunden mit unzweckmässiger Flugtaktik, zurückzuführen.

1. UNTERSUCHUNG

Die Untersuchung wurde am 2. Juni 1968 vormittags durch den Unterzeichneten an der Unfallstelle und ohne Beteiligung der kantonalen Behörden eröffnet.

2. ELEMENTE

21. Besatzung

211. Fluglehrer Jahrgang 1923

Führerausweis für Privatpiloten vom 7. April 1955, gültig bis 26. Mai 1970 mit folgenden Erweiterungen: Schleppflug vom 3. April 1957, Kunstflug vom 3. April 1957, Ausbildung von Privatpiloten vom 14. Juni 1962, Radiotelefonie vom 29. Mai 1964, Aussenlandungen im Gebirge vom 9. Februar 1965 und Ausbildung von Piloten in der Gebirgslandetechnik vom 9. Februar 1968.

Flugtraining: 1373 Stunden mit 11'113 Landungen, davon 53 Stunden mit 426 Landungen in den letzten drei Monaten.

Flugzeit auf Unfallmuster: 573 Stunden.

Anzahl Gletscherlandungen: 3740, davon 425 in den letzten drei Monaten auf dem Unfallmuster.

Beginn der fliegerischen Ausbildung: 1954 in Sitten.

In den Akten des Eidgenössischen Luftamtes sind keine belastenden Vorkommnisse verzeichnet.

Anlässlich des Unfallfluges nahm der Fluglehrer als Kommandant auf dem vorderen Sitz Platz.

212. Flugschüler Jahrgang 1935

Führerausweis für Privatpiloten vom 18. November 1954, gültig bis 23. Juli 1970, Erweiterungen: Schleppflug vom 3. April 1955. Kunstflug vom 2. Juli 1957. Ausbildung von Privatpiloten vom 23. Juni 1962.

Militärpilotenbrevet.

Flugtraining: Motorflug 1730 Stunden mit 4254 Landungen, Segelflug 148 Stunden mit 456 Landungen. Motorflug in den letzten drei Monaten: 45 Stunden mit 154 Landungen.

Flüge auf Unfalltyp: 7 Stunden mit 73 Landungen, davon 5 Stunden mit 65 Landungen in den letzten drei Monaten.

Stand der Ausbildung im Gletscherflug: 62 Landungen auf verschiedenen Gerbirgslandeplätzen.

In den Akten des Eidgenössischen Luftamtes sind keine belastenden Vorkommnisse verzeichnet.

Anlässlich des Unfallfluges befand sich der Flugschüler als Passagier auf dem hinteren Sitz.

22. Flugzeug HB-OOV

Muster:	Piper PA-18 Super "Cub", Motor Lycoming 150 PS
Eigentümer:	privat
Halter:	Club d'aviation des Placettes, Bex
Konstrukteur und Hersteller:	Piper Aircraft Co., Lock Haven, PA., USA

Baujahr: Zelle 1953,
Motor 1957

Charakteristik: Abgestrebter, einmotoriger
Hochdecker mit zwei
hintereinander angeordneten
Sitzen und festem
Heckradfahrwerk,
Mischbauweise. Das Flugzeug
ist mit Skis des Typs
Federal ausgerüstet.

Verkehrsbewilligung ausgestellt am 19. April 1967 und gültig
bis 13. September 1968.

Bei Schulungsflügen sitzt der Schüler vorne. Einsitzig wird das
Flugzeug ebenfalls vorne geflogen.

Gewicht und Schwerpunkt waren anlässlich des Unfalles
innerhalb der zulässigen Grenzen.

Am Unfalltag wiesen die Zelle des Flugzeuges 2073
Betriebsstunden, das Triebwerk 1358 Betriebsstunden auf.

23. Gelände

Südhang Petersgrat, relativ flach abfallendes Schneefeld. Die
Unfallstelle liegt 250 m südsüdöstlich P. 3126 (= Grenzpunkt
Bern/Wallis) in 3090 m Höhe, Koordinaten (Landeskarte
1:50'000, Blatt 264 Jungfrau): 629.700/145.900. Der Petersgrat
ist vom Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschafts-
departement als Gebirgslandeplatz bezeichnet worden.

24. Wetter

Wetter im Unfallraum: 4/8 Cu, die teils als Nebelschwaden die
Gipfel und Kreten der Hochalpen eindeckten, Wind: 045 Grad /
20 Knoten.

25. Organisation

Der Unfall ereignete sich im Rahmen des Gletscherschulungs-
betriebes des Club d'Aviation des Placettes, Bex.

3. UNFALLHERGANG

31. Am 1. Juni 1968 startete der Fluglehrer um 0958 auf dem Flugfeld Bex, um mit seinem Schüler Gletscherflugausbildung zu betreiben. Da der Fluglehrer beabsichtigte, für den Schüler neue Gebirgslandeplätze anzufliegen, nahm er, wie üblich, vorne auf dem Sitz des verantwortlichen Piloten Platz, während der Flugschüler als Passagier hinten, allerdings am Doppelsteuer, sass. Die ursprüngliche Absicht, auf dem Wildhorn Ausbildung zu betreiben, musste der Fluglehrer aufgeben, da die nahe dem Gipfel liegende Landestelle eingenebelt war.

32. Der Fluglehrer flog weiter zum Petersgrat. Da der Grat selbst und dessen nördlicher Hang ebenfalls im Nebel lagen, suchte und fand der Fluglehrer am Südhang, nur wenige Meter unterhalb der Krette nebelfreies Gelände. Um die Schneebeschaffenheit zu begutachten, flog der Fluglehrer vorerst parallel zum Grat Richtung Ost-West und überflog die in Frage kommende Landestelle. Dabei stellten er und sein Schüler trotz der auf der Krette ziehenden Nebelschwaden gute Beleuchtungsverhältnisse fest. Die Sonne im Rücken flog der Fluglehrer diagonal, fast parallel zur Krette an. Im Augenblick des Ausrundens wurde der rechte Flügel des Flugzeuges plötzlich von einer Böe gehoben. Obwohl er sofort Gegenquerruder gab, gelang es dem Fluglehrer nicht, zu verhindern, dass der linke Ski und dann der linke Flügel im Schnee anhängten und das Flugzeug um die Hochachse nach links abgedreht wurde. Da die Geschwindigkeit gegenüber dem Grund noch relativ gross war, wurde das Flugzeug stark beschädigt. Der Unfall ereignete sich um 1040 Uhr.

33. Während des Anfluges und der Landung berührte der hinten sitzende Flugschüler das Steuer nicht.

34. Nach dem Unfall konnten die beiden Insassen das Flugzeug unverletzt verlassen und ins Lötschental hinunter marschieren.

4. SCHÄDEN

41. Die Insassen blieben unverletzt.

42. Das Flugzeug wurde vollständig zerstört. Nur einzelne Teile konnten demontiert und wegtransportiert werden.

43. Drittschäden entstanden keine.

5. DISKUSSION

51. Am Petersgrat wird sowohl an dessen Nord- wie Südhang häufig gelandet. Es handelt sich um einen beliebten Ausbildungsplatz, der bei guten Bedingungen keine Schwierigkeiten bietet.

52. Der Fluglehrer verfügt über eine ansehnliche Erfahrung als Gletscherpilot und Gletscherfluglehrer, sodass sein Entschluss, trotz eingenebeltem Nordhang und teilweise eingenebelter Krete des Petersgrat an dessen Südhang eine Landung zu versuchen, an sich vertretbar war. Allerdings ist es fraglich, ob bei den gegebenen Wetterverhältnissen Soloflüge des Schülers in Frage gekommen wären. Gletscherflugausbildung darf aber nicht nur bei idealen Verhältnissen betrieben werden. Vielmehr ist es richtig, dass der Schüler mit allen im Gebirge auftretenden Schwierigkeiten vertraut gemacht wird.

53. Was der Fluglehrer nicht beachtete, war, dass Nebel auf Nordhang und Krete und Nebelfreiheit am Südhang auf Föhnwind, d.h. auf Abwind in der Falllinie des Südhanges hinweisen musste. Wind, der durch Föhnwind entsteht, bläst oft stossweise.

Der Fluglehrer hätte somit plötzlich auftretende Böen aus Richtung Krete in Rechnung stellen müssen.

54. Wenn irgendwie möglich, sollte eine Gletscherlandung senkrecht zur Falllinie des Hanges vorgenommen werden. Eine solche Technik verkürzt die Landung, und bekanntlich sind Böen, die vom Hang herunterkommen, so besser aufzufangen. Der Fluglehrer konnte aber die ausgewählte Landestelle deshalb nicht gegen den Hang anfliegen, da er auf diese Weise in den Nebel geflogen oder doch nach der Landung in den Nebel geglitten wäre. Einzig der Anflug diagonal, ja fast parallel zum Hang bot

Gewähr für eine Landung und ein Ausgleiten ausserhalb des Nebels. Damit entstand aber die Gefahr, dass das Flugzeug seitlich von einer Böe erfasst würde.

6. SCHLUSS

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass der Fluglehrer unzweckmässig anflog und dabei einseitig von einer Böe erfasst wurde.

Bern, den 18. November 1968.

DER UNTERSUCHUNGSLEITER