



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeuges Champion 7 GCB-180 HB-UAU

vom 9. April 1968

auf dem Vadret d'Err GR

Zirkularbeschluss

DIE EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall des Flugzeuges Champion 7 GCB-180 HB-UAU

vom 9. April 1968

auf dem Vadret d'Err GR

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 13. September 1968, der Kommission übermittelt am 20. September 1968, wird genehmigt.

Bei einer Gletscherlandung auf dem Vadret d'Err hat der Pilot zu wenig abgefangen und das Flugzeug in der Folge zu hart aufgesetzt, so dass es am linken Fahrwerk und am rechten Flügel erheblich beschädigt wurde. Der Pilot blieb unverletzt.

Zirkulation, 29.11./28.12.1968.

FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSBERICHT

Luftfahrzeug: Champion 7 GCB-180 HB-UAU
Ort: Vadret d'Err, auf ca. 3170 m/M
Datum und Zeit: 9. April 1968, 1624 MEZ

I. ZUSAMMENFASSUNG

Bei einer harten Gletscherlandung auf dem Vadret d'Err wurde das Flugzeug am linken Fahrwerk und am rechten Flügel erheblich beschädigt.

II. UNTERSUCHUNG

1. Flugzeug:

Das Flugzeug Champion 7 GCB-180 war gehörig zugelassen und befand sich in lufttüchtigem Zustand. Eigentümer und Halter ist die Champion-Flugzeuge AG in Netstal GL. Das Flugzeug hat ein Heckradfahrwerk und war mit Fli-Lite-Skis ausgerüstet. Schwerpunkt und Beladung befanden sich innerhalb der zulässigen Grenzen.

2. Pilot:

Der Pilot, geboren 1912, besass seit 1961 eine gültige Führerbewilligung für Privatpiloten und verfügte über eine gesamte Flugerfahrung von rund 260 Flugstunden. In den Jahren 1964, 1965, 1967 und 1968 hatte er an den Gebirgs- und Gletscherflugwochen der Motorfluggruppe Zürich teilgenommen; er war noch nicht Inhaber der Bewilligung für Gebirgslandungen, hatte aber schon rund 450 Gletscherlandungen, wovon 89 allein an Bord ausgeführt.

3. Wetter:

Wolkenlos, windstill.

4. Gelände:

Leicht ansteigende schneebedeckte Gletscheroberfläche in ca. 3170 m/M (Koordinaten ca. 773300/156700/3170).

5. Hergang:

5.1. Vorgeschichte: Der Pilot hatte als Teilnehmer am Gletscherflugkurs 1968 der Motorfluggruppe Zürich am Vortag des Unfalles (8. April 1968) auf verschiedenen Gletschern des Engadins insgesamt 71 Doppelsteuerlandungen und am Unfalltag selber weitere 13 Doppelsteuerlandungen sowie 15 Sololandungen ausgeführt.

5.2. Der Unfallflug: Auf dem Vadret d'Err liess ihn der Fluglehrer zuerst 4 Doppelsteuerlandungen machen und liess ihn dann allein fliegen. Nach einer ersten Platzrunde von 1 ½ Minuten, die er mit einer korrekten Landung beendigte, wendete er am Boden und setzte zu einer zweiten Platzrunde an. Nach der Beobachtung des Fluglehrers war auch diesmal der Anflug in Ordnung, doch erfolgte das Ausrunden zum Aufsetzen auf dem relativ flachen Gletscher zu spät oder war zu schwach, so dass das Flugzeug in den Schnee hineinstach. Beim harten Aufsetzen brach das linke Fahrwerk, worauf das Flugzeug um etwa 90° nach links abdrehte und schliesslich nach rechts auf das Flügelende kippte.

6. Schäden:

Der Pilot blieb unverletzt.

Das Flugzeug erlitt erhebliche Schäden am linken Fahrwerk und am rechten Flügel. Es wurde nach Auswechseln des linken Fahrwerkes zur Reparatur zu Tal geflogen.

III. DISKUSSION

Nach Angaben des Fluglehrers waren die Sicht- und Beleuchtungsverhältnisse genügend und der Unfall müsse auf ein Verschätzen des Piloten zurückgeführt werden.

IV. SCHLUSSFOLGERUNG

Der Unfall hat sich ereignet, weil der Pilot bei der Landung zu wenig abgefangen hat und hart auf dem Gletscher aufsetzte.

Bern, den 13. September 1968

Der Untersuchungsleiter

Ergänzungsblatt

Angaben über den Piloten

Der Pilot, Jahrgang 1912, Inhaber des Führerausweises für Privatpiloten, ausgestellt am 12. Oktober 1962 und gültig bis 21. Juli 1968. Mustereintragungen für Cessna 172 und 175.

Flugerfahrung: Erwerb des Führerausweises mit 84 ½ Std. und 600 Landungen (am Doppelsteuer ca. 48 ½ Std, mit 313 Landungen, solo rund 36 Std. mit 287 Landungen). Gesamte Flugerfahrung am Unfalltag rund 261 Flugstunden mit 2048 Landungen. Gletscher- und Gebirgsflugerfahrung: Der Pilot hat an den Gebirgs- und Gletscherflugkursen der Motorfluggruppe Zürich in den Jahren 1964, 1965, 1967 und 1968 teilgenommen und dabei insgesamt rund 450 Gletscherlandungen, wovon allerdings nur 89 allein an Bord, ausgeführt. Die Erweiterung für Hochgebirgs- und Gletscherflüge besitzt er nicht. Seine Gletscherlandungen hat er zum grössten Teil auf dem Muster Champion 7 GCB gemacht.

Angaben über das Flugzeug

HB-UAU

<u>Muster:</u>	Champion 7 GCB-180 Werknummer: 184
<u>Eigentümer und Halter:</u>	Champion Flugzeuge AG, Netstal
<u>Hersteller:</u>	Champion Aircraft Corp. USA
<u>Charakteristik:</u>	Abgestrebter einmotoriger Hochdecker in Gemischt- bauweise mit Heckradfahrwerk, ausgerüstet mit Fli-Lite- Skis, Zweisitzer in Tandemanordnung.

Verkehrsbewilligung vom 12. Januar 1967 gültig bis 29. Januar 1969

Lufttüchtigkeitsausweise vom 10. Januar 1968 gültig bis 29. Januar 1969.

Triebwerk: Motor Lycoming O-360 A2A
180 PS, Nr. L-6459-36

Propeller: Metall-Festpropeller Mc
Cauley 1A200/FA-7846 Nr.
90160

Gewichte: Rüstgewicht (mit Ski) 582 kg.
Zuladung 213 kg.
Fluggewicht 795 kg.

Geschwindigkeiten:

grün	50 - 120 Mph
gelb	120 - 150 Mph
weiss	45 - 90 Mph