



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeuges Champion "Challenger" HB-UAU

vom 5. Januar 1971

auf dem Männlichen BE

Zirkularbeschluss

DIE EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall des Flugzeuges Champion "Challenger" HB-UAU

vom 5. Januar 1971

auf dem Männlichen/BE

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 4. März 1971, der Kommission übermittelt am 12. März 1971, wird genehmigt.

Zirkulation, 7.5./23.6.1971

U N T E R S U C H U N G S B E R I C H T

über den Unfall

des Flugzeuges Champion "Challenger" HB-UAU

vom 5. Januar 1971

auf dem Männlichen/BE

0. ZUSAMMENFASSUNG

Anlässlich einer Aussenlandung im Gebirge wurde der linke Ski des Flugzeuges an einer Bodenwelle weggerissen.

Der Pilot und seine Passagierin blieben unverletzt.

Das Flugzeug wurde schwer beschädigt.

Der Unfall ist auf Überbeanspruchung des Fahrwerkes infolge Landung auf unebener Fläche zurückzuführen.

1. UNTERSUCHUNG

Der Unfall ereignete sich Dienstag, den 5. Januar 1971 um 1322 Uhr¹. Die Voruntersuchung wurde gleichentags um 1600 Uhr ohne die Beteiligung der kantonalen Behörden auf der Unfallstelle eröffnet.

2. ELEMENTE

21. Pilot: Jahrgang 1935

Gültiger Ausweis für Privatpiloten vom 23. Dezember 1957 mit Erweiterung für Aussenlandungen im Gebirge vom 19. Juni 1964.

Gültiger beschränkter Führerausweis für Berufspiloten vom 1. September 1959 mit Erweiterung für Aussenlandungen im Gebirge sowie für die Ausbildung von Piloten in der Gebirgslandetechnik vom 19. Juni 1964.

Flugerfahrung rund 1'430 Stunden und 7'400 Landungen, wovon ca. 800 Stunden auf dem Unfallmuster und rund 5'000 Aussenlandungen im Gebirge auf ca. 150 verschiedenen

¹ Alle Zeitangaben MEZ.

Gletscherlandeplätzen.

Letzte fliegerärztliche Untersuchung am 14. Februar 1970;
tauglich.

22. Passagier: Ehefrau des Piloten

Inhaberin des Lernausweises für Motor- und Segelflieger,
ausgestellt am 5. November 1970, gültig bis 29. Oktober 1972
mit Erweiterung für Radiotelefonie vom 5. November 1970.

Flugerfahrung rund 4 Stunden und 35 Landungen.

23. Flugzeug HB-UAU

Eigentümer und Halter: Gletscherflugverein Planura
Glarus, 8762 Schwanden

Konstrukteur und Hersteller: Champion Aircraft Corp.,
Osceola, Wisconsin / USA.

Muster: Champion "Challenger" 7 GCB
- 180 mit Motor Lycoming O-
360-A2A von 180 PS; Baujahr
1964, Werknummer 184.

Charakteristik: Einmotoriger, zweisitziger
Schulterdecker in
Mischbauweise mit Heckrad,
festem Fahrwerk und nicht
verstellbarem Propeller Mc
Cauley 1A 200/FA. Das
Flugzeug ist mit
hydraulisch rückziehbaren
Skis "Fli-Lite" am
Hauptfahrwerk Modell 3000
und festem Heckski Modell
1000 ausgerüstet.

Verkehrsbewilligung: ausgestellt am 18. Dezember
1969, gültig bis 31. März
1971.

Totale Betriebsstunden: 755:52 Stunden und 4'369
Landungen.

Letzte 25-Stunden-Kontrolle am 16. Okt. 1970 bei 744:05

Stunden und 4'512 Landungen.

Gewicht und Schwerpunkt lagen innerhalb der vorgeschriebenen Grenzen.

24. Gelände

(Landeskarte der Schweiz 1:50'000, Blatt 254, Interlaken)

Winterflugplatz auf dem Männlichen/Berner Oberland,
Koordinaten 638.600/162.300 auf 2227 m/M.

Die zur Verfügung stehende Landefläche misst 150 x 30 m mit 20% Steigung in Richtung 340°. Die Schneefläche wurde mit einem Pistenfahrzeug gewalzt.

25. Wetter

Wetter im unfallraum nach MZA:

Wolkenlos, Wind aus Sektor Nord bis Ost um 5 kts, Sicht über 10 km, Temperatur -10°C, leichte Turbulenz möglich.

Sonnenstand: Elevation 19 Grad; Azimut 195 Grad.

3. FLUGABLAUF UND UNFALL

31. Dienstag, den 5. Januar 1971, startete der Pilot um 1235 Uhr auf dem Flugfeld Linth zu einem Flug nach dem Gebirgslandeplatz Männlichen.

Vorgängig erbat der Pilot telefonisch beim Flugplatzhalter die Landeerlaubnis. Dieser machte den Piloten auf die Bodenverhältnisse aufmerksam, insbesondere auf die vereisten Wellen westlich des Platzes, jedoch sei eine Landung östlich in der gewalzten Landebahn möglich.

32. Auf der Rekognoszierungsvolte über dem Landeplatz erkannte der Pilot die Wellen. Er sah, dass der Anflug zur Landung in die Startspur westlich des Platzes mit grösserem Geländeabstand erfolgen konnte und glaubte, die Spur sei für die Landung sicher, da er dort keine Eiswellen sah.

33. Das Flugzeug setzte in Dreipunktlage normal in die bestehende Startspur bergwärts auf. Nach ca. 25 m erhielt der linke Ski einen harten Schlag und wurde nach unten

weggerissen. Nach kurzem Abheben des Flugzeuges sank das nun frei gewordene Fahrwerk bei der erneuten Bodenberührung im Schnee ein. Durch die hohe Belastung wurde das linke Fahrwerk geknickt.

4. SCHÄDEN

41. Pilot und Passagierin blieben unverletzt.

42. Das Flugzeug wurde schwer beschädigt.

43. Kein Drittschaden

5. SPÄTERE FESTSTELLUNGEN

Die Geländestufe konnte talwärts übrerrutscht werden, bergwärts blieb der Ski mit der Spitze hängen.

6. DISKUSSION

61. Der Pilot war im Besitze gültiger Ausweise und berechtigt, Aussenlandungen im Gebirge durchzuführen. Die Platzverhältnisse waren ihm bekannt.

62. Das Flugzeug war lufttüchtig und für den Verkehr zugelassen. Die Untersuchung der Schäden am Flugzeug ergab keine vorbestandene Mängel.

63. Die Beurteilung über die Eignung des Geländes und die wähl der Landestelle ist Sache des verantwortlichen Piloten, wobei bei Gebirgslandungen die spezifischen Verhältnisse besonders zu berücksichtigen sind.

7. SCHLUSS

Der Unfall ist auf Überbeanspruchung des Fahrwerkes infolge Landung auf unebener Fläche zurückzuführen.

Bern, den 4. März 1971

Untersuchungsleiter