



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeuges Piper J3C, HB-OSU

vom 16. August 1970

bei Souboz/JB

Zirkularbeschluss

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 Piper J3C, HB-OSU

vom 16. August 1970

bei Souboz/JB

0. ZUSAMMENFASSUNG

Anlässlich eines privaten Trainingsfluges mit dem Flugzeug Piper HB-OSU und einem Passagier von Grenchen über Pruntrut zurück nach Grenchen, geriet der Pilot beim Überfliegen einer Waldkuppe südöstlich Souboz mit der linken Tragfläche des Flugzeuges in Berührung mit Tannen und stürzte ab.

Beide Insassen blieben unverletzt; das Flugzeug wurde zerstört.

1. UNTERSUCHUNG

Der Unfall ereignete sich Sonntag, den 16. August 1970 um 1245 Uhr¹. Die Meldung des Vorkommnisses an das Eidg. Büro für Flugunfalluntersuchungen wurde telefonisch um 1310 Uhr durch den Pikettdienst des Eidg. Luftamtes übermittelt.

Die Untersuchung wurde durch den Unterzeichneten um 1540 Uhr auf der Unfallstelle eröffnet und in Zusammenarbeit mit den kantonalen Behörden geführt.

2. ELEMENTE

21. Insassen

211. Pilot: Jahrgang 1950

Inhaber des Ausweises für Privatpiloten, ausgestellt am 23. Oktober 1969, gültig bis 11. März 1972.

Keine besonderen Eintragungen.

¹ Alle Zeitangaben MEZ

Eintragungen im Flugbuch.

Beginn der Ausbildung im Motorflugkurs der fliegerischen Vorschulung (FVS) M 70/I am 6. August 1968 in Pruntrut.

Erster Alleinflug nach 9:47 Stunden und 85 Landungen;
Erweiterungsprüfung am 7. September 1968 mit 13:31 Stunden und 110 Landungen. Die Fluglektionen wurden durch drei Fluglehrer erteilt.

Wiederaufnahme der Schulung auf Piper J3C nach längerem Unterbruch privat am 13. September 1969 in Pruntrut.

Am 25. September 1969 Alpeneinweisung auf Piper PA-28-180 ab Sitten bis Bern mit einem, für den Schüler, fremden Fluglehrer.

Erster Alleinflug seit Wiederaufnahme der Schulung mit 17:01 Stunden und 139 Landungen am 30. September 1969.

Aussenlandungen nach Pleigne, Cornol, Beurnevésin, Courroux und Dittingen.

300 km Dreieckflug im Alleinflug von Pruntrut nach Altenrhein, Birrfeld und zurück nach Pruntrut.

Am 18. Oktober 1969 Privatpiloten-Prüfung mit 30:39 Stunden und 202 Landungen.

Am 20. Mai 1970 Wiederaufnahme des Flugtrainings am Doppelsteuer in Biel-Kappelen von 15 Minuten Dauer und 3 Landungen;

am 24. Juni 1970 15 Minuten 3 Landungen Doppelsteuer;

am 27. Juni 1970 17 Minuten 3 Landungen Doppelsteuer und
18 Minuten 3 Landungen im Alleinflug;

am 16. August 1970 1:45 Stunde 1 Landung in Pruntrut, dann 20 Minuten Flugzeit bis zum Unfall.

Totale Flugerfahrung ohne Unfallflug 33:47 Stunden 218 Landungen, wovon im Alleinflug 16:29 Stunden und 82 Landungen.

Die fliegerische Qualifikation des Piloten gibt zu keinen Bemerkungen Anlass.

In den Akten des Eidg. Luftamtes sind keine besondere Vorkommnisse vermerkt.

Letzte fliegerärztliche Untersuchung am 6. März 1970;
tauglich.

212. Passagier: (auf dem vorderen Sitz)

Jahrgang 1950

Keine fliegerische Ausweise und Erfahrung.

22. Flugzeug HB-OSU

221. Allgemeine Angaben

Eigentümer und Halter:	Motorfluggruppe Biel
Konstrukteur und Hersteller:	Piper Aircraft Corp., Lock Haven/PA, USA
Muster:	Piper J3C mit Motor Rolls-Royce 0-200-A von 100 PS
Werknummer und Baujahr:	11256 / 1943
Charakteristik:	einmotoriger, zweisitziger Schulterdecker in Mischbauweise mit Heckrad und nicht verstellbarem Propeller Mc Cauley 1B90 / CM 7140.

Das Flugzeug war ausgerüstet mit einem Rumpftank und einem Flügeltank rechts.

Verkehrsbewilligung:	No. 1588/4/4, ausgestellt am 10. März 1967, gültig bis 31. März 1971.
----------------------	---

Totale Betriebszeiten 3666:12 Stunden; seit letzter Revision am 25. März 1965 1389:16 Stunden 5139 Landungen nach Flugreisebuch.

Letzte 100-Stunden-Kontrolle am 12. August 1970.

Letzte Zustandsprüfung durch das Eidg. Luftamt am 6. Juli 1970.

222. Gewicht und Schwerpunktlage:

Höchstzulässiges Fluggewicht 560 kg;

zulässiger Schwerpunktbereich +0.27 m (vorn) bis +0.57 m

(hinten).

Fluggewicht und Schwerpunktlage beim Start in Grenchen:

607.5 kg und +0,39 m.

Fluggewicht und Schwerpunktlage beim Unfall:

573.5 kg und +0.42 m.

23. Gelände:

(Siehe Landeskarte der Schweiz 1:25'000, Blatt 1106, Moutier)

Die Ortschaft Souboz liegt rund 9 km westlich Moutier auf 675 m/M; die Unfallstelle 205 m höher und 1 km südöstlich Souboz am linken Hang, rund 20 m tiefer als der Scheitelpunkt einer Bergschlucht, der sog. "Combe de la Sagnatte".

Koordinaten 585.800/235.050 auf 1080 m/M; Gemeinde Souboz.

24. Wetter:

Wetter im Unfallgebiet nach MZA:

Totalbewölkung:	8/8,	2/8 Strato cumulus, Basis auf 1600 m
		8/8 Alto cumulus, Basis auf 3000 m/M

Sicht:	20 km
--------	-------

Niederschlag:	keiner
---------------	--------

Wind:	Wind aus Südwest bis West um 5 kts in 1000 m/M
-------	--

Temperatur:	+ 13°C
-------------	--------

Luftfeuchtigkeit:	60 %
-------------------	------

Luftdruck:	1011 mb QNH
------------	-------------

Sonnenstand:	Elevation 60 Grad Azimut 135 Grad
--------------	--------------------------------------

25. Vorschriften:

(Mit der Zitierung der Vorschriften ist keine rechtliche Würdigung des Tatbestandes verbunden).

Reglement über die Ausweise für Flugpersonal vom 20. Oktober

1950, Stand am 1. Juli 1963 (altes Reglement):

Art. 34 Voraussetzungen für die Erteilung:

C. ...

In diesem Flugtraining müssen enthalten sein:

1. 10 Landungen auf mindestens 5 verschiedenen Flugplätzen.
2. Ein Einführungsflug in die alpinen Flugverhältnisse am Doppelsteuer mit dem Fluglehrer, wobei das Alpengebiet während mindestens 30 Minuten zu überfliegen ist und die Linie Dents - du - Midi - Sargans überquert werden muss.

Richtlinien des Eidg. Luftamtes für die Prüfungsabnahme im Motorflug vom 24. Februar 1964:

B. Überprüfung der Zulassungsbedingungen

- c. Mindestens 10 Landungen auf mindestens 5 verschiedenen Flugplätzen. Diese allein an Bord, ohne Einbezug der Landungen anlässlich des 300 km - Navigationsfluges, ohne Landungen auf dem Basisflugplatz.

Alpeneinweisungsflug am Doppelsteuer mit Fluglehrer, nur mit dem Schulflugzeug.

Verfügung des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge vom 20. Mai 1967:

Art. 18 Mindestsicherheitshöhen

Abs. 1 Über städtischen Gebieten oder anderen dichtbevölkerten Siedlungen oder Menschenansammlungen im Freien sind Flüge nur erlaubt, wenn eine Flughöhe eingehalten werden kann, die im Notfall eine Landung ermöglicht, ohne dass Personen und Sachen auf der Erde gefährdet werden. Diese Sicherheitsflughöhe beträgt mindestens 300 Meter über dem höchsten Hindernis, welches 600 Meter oder weniger vom Luftfahrzeug entfernt ist.

Abs. 2 An anderen als den in Absatz 1 genannten Orten ist eine Flughöhe von mindestens 150 Metern über Grund oder Wasser einzuhalten.

26. Organisation

Der Unfall ereignete sich bei einem privaten Trainingsflug. Das in Grenchen kurzfristig stationierte Flugzeug der Motorfluggruppe Biel wurde durch den Piloten gemietet.

3. UNFALLHERGANG

31. Sonntag, den 16. August 1970 lud der Pilot seinen Passagier zu einem Rundflug ein, welcher sie von Grenchen über Bern - Thun - Jaun - Fribourg - Neuenburg nach Pruntrut und von dort zurück nach Grenchen führen sollte.

32. Vor dem Abflug in Grenchen um 1005 Uhr meldete der Pilot telefonisch bei seinem Fluglehrer in Biel die Reservation des Flugzeuges an und erkundigte sich über das Wetter. Es wurde noch das Verhalten bei einer Landung, oder vielmehr vor einer Landung auf dem Flughafen Bern besprochen. Das Vorhaben wurde jedoch vom Piloten fallengelassen.

33. Ohne besondere Vorkommnisse gelangte der Pilot nach Pruntrut.

Nach der Zwischenlandung startete er um 1225 Uhr, um im Direktflug nach Grenchen zu gelangen. Bei Souboz, auf einer Flughöhe etwas über 1000 m/M, flog der Pilot am westlich gerichteten, bewaldeten Hang in eine Bergschlucht ein in der Absicht, den Scheitel der Schlucht (1100 m/M) und die dahinter, noch höheren Höhenzüge des Jura zu überfliegen.

Rund 20 m unterhalb der Scheitelhöhe erhielt die linke Tragfläche Berührung mit den Tannen. Die HB-OSU kippte vornüber und stürzte senkrecht - zwischen die Tannen ab, wo das Flugzeug ebenfalls senkrecht stecken blieb.

4. SCHÄDEN

41. Pilot und Passagier blieben unverletzt.

42. Das Flugzeug wurde zerstört.

43. Kein nennenswerter Drittschaden.

5. SPÄTERE FESTSTELLUNGEN

51. Der Knüppel beim Pilotensitz war montiert und gesichert, derjenige beim Passagiersitz war vor dem Start in Grenchen entfernt worden.

52. Der Höhenmesser wurde beim Start in Grenchen, nach Aussage des Piloten, auf Platzhöhe (ELEV 430 m/M) eingestellt. Nach dem Unfall zeigte der Höhenmesser, bei einer Einstellung von 30,0 inches (1016 mb) die Höhe 1055 m/M an.

53. Ein Zeuge aus Souboz hat das Flugzeug beobachtet, wie es südlich des Dorfes in Richtung der Bergschlucht "La Sagnatte" einflog.

Aufgrund der gemachten Beobachtungen bezüglich Flugverhalten des Piloten, vermutete der Zeuge, dass dieses Unterfangen nicht gut enden könne. Kurz darauf vernahm er den durch den Absturz verursachten Lärm und eilte zur Unfallstelle, wo er die beiden Insassen unverletzt vorfand.

54. Im Verzeichnis der schweizerischen Flugplätze und Gebirgslandeplätze vom 15. Dezember 1966 sind die Plätze Pleigne, Cornol, Beurnevésin und Courroux nicht aufgeführt.

6. DISKUSSION

61. Der Pilot besass einen gültigen Führerausweis und war für die Durchführung dieses Fluges berechtigt.

62. Das Flugzeug war lufttüchtig und für den Verkehr zugelassen. Beim Start in Grenchen war es mit 27.5 kg überladen, hingegen beim Unfall lag das Fluggewicht wie auch der Schwerpunkt innerhalb der zulässigen Grenzen.

63. Der im Gebirgsflug noch unerfahrene Pilot verlor vollständig den natürlichen Horizont, nachdem er auf Mindesthöhe über Grund (rund 150 m) in die Bergschlucht einflog. Da der Pilot auf dem hinteren Sitz sass, war ihm die Sicht auf die Instrumente (Geschwindigkeit) zusätzlich erschwert.

Nach Aussage des Piloten suchte dieser in Hangnähe nach Aufwinden. Er bemerkte zu spät, dass das Flugzeug offensichtlich wegen zu geringer Geschwindigkeit in eine gefährliche Flugsituation geraten war. Zudem hatte er die Sicherheitshöhe über Grund längst unterschritten was dann, ausgelöst durch Berühren der linken Tragfläche an den Tannen

zum Absturz geführt hat.

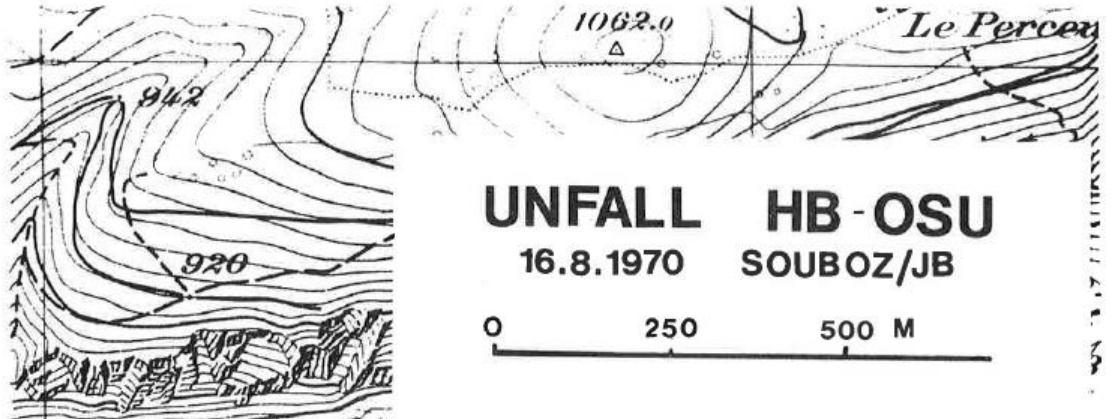
7. SCHLUSS

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass der Pilot die vorgeschriebene Minimalhöhe unterschritt und in der Folge mit Bäumen kollidierte.

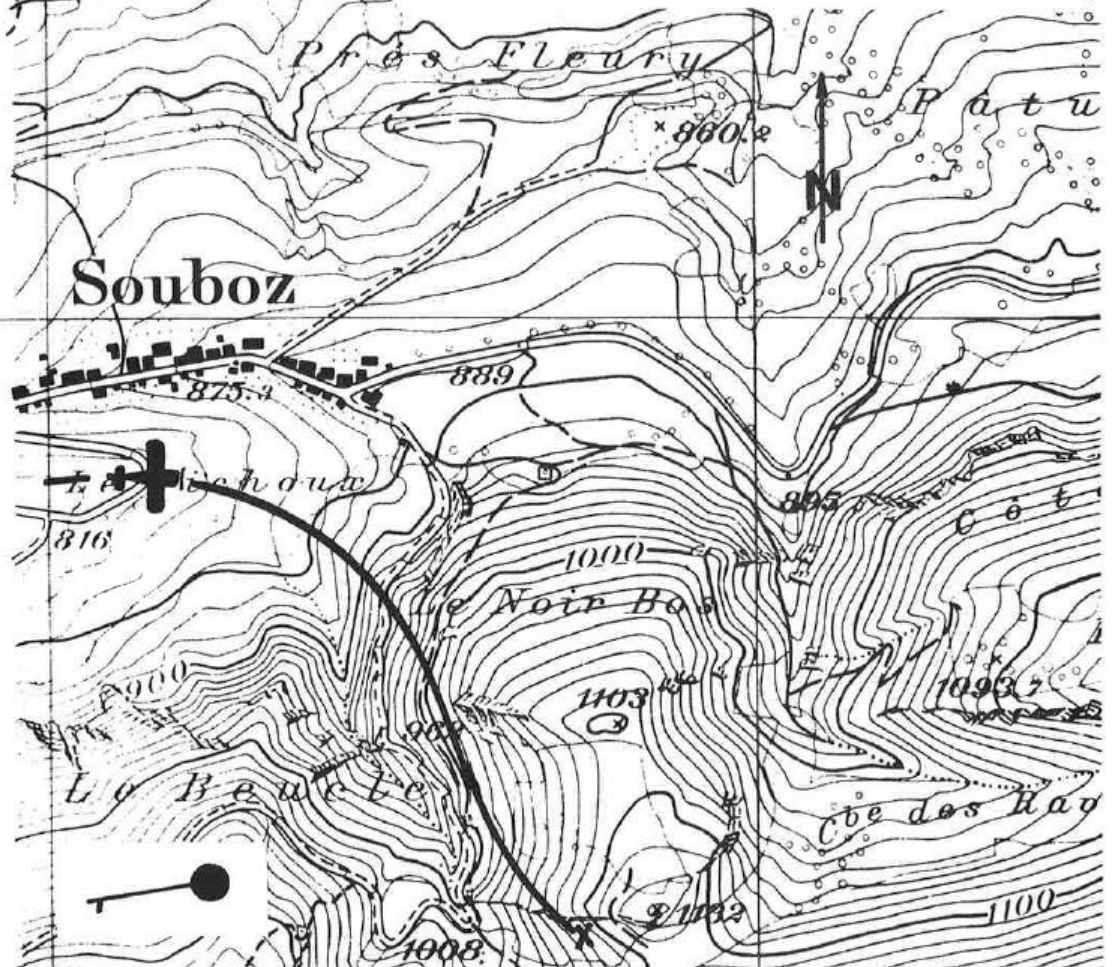
Bern, den 28. Juni 1971

Der Untersuchungsleiter

237



236



235

