



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeuges Champion 7GCB HB-UAU

vom 1. August 1973

auf dem Planura-Gletscher (GL)

Die Voruntersuchung wurde mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 7. September 1973 an den Kommissionspräsidenten am 25. September 1973 abgeschlossen.

FLUGVERLAUF

Am Mittwoch, 1. August 1973, startete der Pilot auf dem Planura-Gletscher um 1050 Uhr MEZ mit dem Champion 7GCB HB-UAU zu einem Privatflug. Vor dem Start wurde eine normale Vorabflugkontrolle mit Standlauf durchgeführt und keine Anomalie festgestellt. Anschliessend wurde der Gemischhebel auf die für diese Starthöhe optimal erachtete Stellung gebracht, welche beim Hinflug auf den Gletscher ermittelt worden war.

Der Start erfolgte in Richtung West. Nach rund 60 m Startstrecke mit normalem Drehzahlanstieg des Motors stellte der Pilot plötzlich einen unregelmässigen Lauf des Motors und einen Drehzahlabfall auf 1600/min fest.

Der Pilot entschloss sich deshalb zu einem Startabbruch und leitete eine Linkskurve ein, um das Flugzeug auf dem zur Verfügung stehenden Gletscherplateau zum Stehen zu bringen.

In der Linkskurve schnitt der rechte Ski im etwas weicheren Schnee ein, so dass sich das Flugzeug überschlug und in Rückenlage nach 130 m Startstrecke zum Stehen kam, ohne in Brand zu geraten.

SCHÄDEN

Der Pilot blieb unverletzt. Das Flugzeug wurde leicht beschädigt. Es entstand kein Drittschaden.

BEFUNDE

1. Der Pilot, geboren 1916, war Inhaber eines gültigen Ausweises für Berufspiloten mit der Erweiterung für Landungen im Gebirge. Seine Motorflugerfahrung betrug 2900:32 h, wovon 27:27 h mit 164 Gletscherlandungen auf dem Unfallmuster. Während der letzten 90 Tage flog er 27:32 h, davon 1:07 und 3 Gletscherlandungen auf dem Unfallmuster.

Die Untersuchung ergab keinerlei Anhaltspunkte für

gesundheitliche Störungen des Piloten zur Zeit des Unfalls.

In den Akten des Eidg. Luftamtes sind keine Vorkommnisse des Piloten verzeichnet.

2. Das Flugzeug war für den Verkehr zugelassen. Der Standlauf vor dem Start verlief störungsfrei.

Prüfung und Standlauf des Motors Lycoming 0-360-A2A nach dem Unfall ergaben keinerlei Hinweise auf technische Mängel.

3. Das Wetter im Unfallgebiet zur Zeit des Startes war gut, es herrschten leichte südwestliche Winde, 3/8 Haufenwolken, die Temperatur betrug + 2°C, Taupunkt - 4°C.

BEURTEILUNG

Für den vom Piloten beobachteten Drehzahlabfall des Motors bestehen vor allem zwei mögliche Ursachen:

- Falls die Kabelhülle der Gemischhebelbetätigung vergaserseitig lose war, konnte sie sich durch Startvibrationen verschieben und so die Gemischeinstellung verändern.
- Falls der Gemischhebel vom Piloten vor dem Start etwas zu stark gezogen wurde, war das Gemisch zu arm.

Die Untersuchung konnte nicht ermitteln, welche Ursache zur Motorstörung geführt hat.

WAHRSCHEINLICHE UNFALLURSACHE

Der Unfall ist zurückzuführen auf:

Einsinken in weichem Schnee während eines Startabbruchs wegen einer Motorstörung mit technischer Ursache oder Fehlbedienung des Motors.

Zürich, den 23. November 1973