



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeuges Piper Super-Cub PA-18-150, HB-ORK

vom 13. August 1973

bei Häutligen/BE

Die Voruntersuchung wurde mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 17. September 1973 an den Kommissionspräsidenten am 5. Oktober 1973 abgeschlossen.

FLUGVERLAUF

Am Montag, den 13. August 1973, startete der Pilot zu einem gewerbsmässigen Flug auf dem Gletscherlandeplatz Mutthorn-Hütte, mit dem Flugzeug Piper Super-Cub PA-18-150, HB-ORK, um 1718 Uhr MEZ zu einem Flug nach Bern. An Bord befand sich ein in Häutligen/BE wohnhafter Passagier.

Während des Fluges bat dieser den Piloten, ihn in Häutligen abzusetzen. Der Pilot erklärte sich hierzu bereit. Er beabsichtigte, auf einer dem Passagier gehörenden Wiese zu landen. Über Häutligen drehte er zwei Rekognoszierungsrunden. Dabei stellte er fest, dass auf dem für die Landung vorgesehenen Gelände reger Ernte-Betrieb herrschte. Der Pilot entschloss sich in der Folge, auf einer etwas höher gelegenen Wiese von etwa 213 m Länge zu landen. Er flog diese ohne die vorgeschriebene Rekognoszierung direkt an. Beim Eindrehen in den Landeanflug musste der Pilot die Motorleistung leicht erhöhen, um eine unmittelbar vor dem Landefeld stehende und quer zur Landerichtung von 360 bis 010° verlaufende Starkstromleitung überfliegen zu können.

Das Flugzeug landete etwa 120 m nach dem Überfliegen der Starkstromleitung auf dem ansteigenden Gelände, das in der Landerichtung durch einen Wald abgegrenzt wird. Auf der noch zur Verfügung stehenden Rollstrecke von ca. 93 m bis zum Waldrand, versuchte der Pilot das Flugzeug nach rechts wegzukurven, was ihm jedoch nicht gelang. Um 1740 Uhr schlug das Flugzeug mit dem linken Flügel gegen eine Tanne, drehte nach links weg und kam kurz darauf mit laufendem Motor zwischen den Tannen zum Stillstand.

SCHÄDEN

Die Flugzeuginsassen blieben unverletzt, das Flugzeug wurde schwer beschädigt. Es entstand leichter Flurschaden.

ELEMENTE

Der Pilot, geboren 1923, Gletscherpilot, war Inhaber des beschränkten Führerausweises für Berufspiloten. Seine Flugerfahrung betrug insgesamt 6241 Std., wovon ca. 5000 Std. auf dem Unfallmuster. Während der letzten 90 Tage flog der Pilot ca. 100 Std., alle auf dem Unfallmuster.

Die Voruntersuchung ergab keine Anhaltspunkte für irgendwelche gesundheitliche Störungen zur Zeit des Unfalles.

In den Akten des Eidg. Luftamtes ist in den letzten fünf Jahren eine Busse wegen ungenügender Flugvorbereitung sowie ein Landeunfall eingetragen (siehe Bericht No. 1970/43 der Eidg. Flugunfall-Untersuchungskommission).

Der Pilot besass eine durch das Eidg. Luftamt am 1. Juli 1971 ausgestellte Bewilligung für die Durchführung von gewerbsmässigen Flügen nach Aussenlandeplätzen. Er war somit zur Durchführung einer Aussenlandung berechtigt.

Wie der Pilot angab, hat er vor dem Flug etwas Alkohol getrunken. Eine um 2030 Uhr durchgeführte Blutuntersuchung ergab weniger als 0.05 Gewichts-%-Alkohol.

Das FOM von des Piloten enthält u.a. folgende Vorschrift: "Acht Stunden vor Flugdienstbeginn sowie während der ganzen Flugdienstzeit ist jedem Piloten jeglicher Alkoholgenuss untersagt."

Für das Flugzeug lag eine gültige Verkehrsbewilligung vor.

Gewicht und Schwerpunkt des Flugzeuges befanden sich im Unfallzeitpunkt innerhalb der zulässigen Grenzen.

Es liegen keine Anhaltspunkte für irgendwelche vorbestandenen technischen Mängel am Flugzeug vor.

Wetter im Unfallraum zur Zeit des Unfalles:

Bewölkung:	1/8 bis 2/8 Cu, Basis um 2000 m/M
Sicht:	10 bis 15 km
Wind:	NE, um 5 kt
Sonnenstand:	Azimut 268°, Elevation 022°

BEURTEILUNG

Der Pilot hat das für die Landung ausgewählte Gelände offensichtlich ungenügend rekognosziert. Er hätte sonst

festgestellt, dass das Überfliegen der quer zur Anflug- bzw. Landerichtung verlaufenden Starkstromleitung einen relativ hohen Anflug erforderte. Das Flugzeug konnte deshalb erst etwa 120 m nach der Leitung aufgesetzt werden. In der vom Piloten gewählten Landerichtung stand anschliessend nur noch eine Ausrollstrecke von 93 m bis zum Waldrand zur Verfügung, was unzureichend war. Ein Durchstarten war unter den gegebenen Verhältnissen nicht möglich.

UNFALLURSACHE

Kollision mit Hindernissen anlässlich einer Aussenlandung auf ungeeignetem Gelände.

Zürich, den 23. November 1973