



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeuges Piper J3C HB-ODZ

vom 8. September 1972

bei Diemtigen/BE

Summarisches Verfahren

EIDG. BÜRO FÜR
FLUGUNFALLUNTERSUCHUNGEN

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

LUFTFAHRZEUG Piper J 3 C, HB-ODZ
HALTER) Motorfluggruppe Luzern, privat
EIGENTÜMER " "

PILOT Jahrgang 1925
AUSWEIS Beschränkter Führerausweis für
Berufspiloten
FLUGSTUNDEN

INSGESAMT 453:00	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE 28:00
MIT DEM UNFALLMUSTER 50:00	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE 7:00

ORT Diemtingen / BE
KOORDINATEN 610.000 / 166.750 **HÖHE ü/M** 820 m
DATUM UND ZEIT 8. September 1972, 1045 Uhr MEZ

BETRIEBSART Privatverkehr (VFR)
FLUGPHASE Landung
UNFALLART Zukurzkommen; harte Landung

PERSONENSCHADEN

	BESATZUNG	FLUGGÄSTE	DRITTPERSONEN
TÖDLICH VERLETZT			
VERLETZT			
NICHT VERLETZT	1	2	

SACHSCHADEN AM LUFTFAHRZEUG

schwer beschädigt
Hauptfahrwerkbruch,
Propeller verborgen

SACHSCHADEN DRITTER

unbedeutend

FLUGVERLAUF

Am 8. September 1972 startete der Pilot um 1015 Uhr (alle Zeiten MEZ) mit dem Piper HB-ODZ und einem Lawinenspezialisten als Passagier auf dem Flugfeld Kägiswil zu einer privaten Aussenlandung im sog. "Styg" bei der Liegenschaft Küng in Diemtigen. Der Pilot flog das Flugzeug vom hinteren Sitz, während sein Passagier vorn Platz genommen hatte.

Als Mitglied für Skitourismus des SSV (Schweizerischer Skiverband) hat der Pilot ausserberuflich projektierte und bestehende Skipisten zu begutachten. Für die Erstellung einer neuen Skiliftanlage hatte er von deren Betriebsleitung den Auftrag erhalten, für die Konzessionsbehörde ein Lawinengutachten auszustellen, wobei er jeweils für besondere Lawinenfragen einen Spezialisten zuzieht.

Im Interesse einer eintägigen Abwicklung und aus Zeitgründen rekognoszierte der Pilot am 2. September zu Fuss und am 3. September mit dem Flugzeug den fraglichen Platz, wobei er trainingshalber 4 Landungen auf der gewählten Wiese ausführte. Diese liegt eingangs des Dorfes Diemtigen rund 130 m rechts der Staatsstrasse auf einem Hügel und hat eine Länge von 250 m und eine Breite von 60 m. Die südliche Abgrenzung fällt auf ein rund 20 m tiefer liegendes Plateau ab, die Nördliche wird durch ca. 25 m hohe Bäume begrenzt.

Vor dem Unfallflug am 8. September erkundigte sich der Pilot telefonisch beim Landeigentümer über die Wetterlage im Diemtigtal und bat ihn, bei seiner Ankunft an der vorgesehenen Landestelle eine Stange mit festgebundenem Tuch als "Windsack" in die Höhe zu halten. Gemäss Angaben des Piloten erfolgte der Überflug nach Diemtigen bei recht guten Wetterverhältnissen. An Stelle eines DOWNWIND überflog der Pilot die Landestelle, um die Windverhältnisse beobachten zu können. Er beurteilte diese als eher schwach, variabel und in der Anflugachse. In ungefähr 500 m Distanz zum Aufsetzpunkt drehte der Pilot mit einer Rechtskurve in den Anflug ein, der normal verlief. Mit gedrosselter Motordrehzahl bis Leerlauf und einer Geschwindigkeit 10 km/h über "Rot" setzte das Flugzeug am steilen Hang rund 15 m vor dem vorgesehenen Aufsetzpunkt erstmals mit den Haupträdern hart auf. Nach einem Sprung kam das Flugzeug mit gebrochenem Hauptfahrwerk rechts, wenige

Meter hangwärts auf dem Rumpf liegend zum Stillstand.

Der Unfall ereignete sich um 1045 Uhr.

BEFUNDE

- Der Pilot besass einen für diesen Flug gültigen Führerausweis.
- Der Pilot war im Besitz einer befristeten Bewilligung für die Durchführung von Aussenlandungen in Diemtigen ausgestellt durch das Eidg. Luftamt.
- Dem Untersuchungsleiter sind keine für das Unfallgeschehen wesentliche Informationen medizinischer Art zur Kenntnis gelangt.
- In den Akten des Eidg. Luftamtes sind weder Unfälle noch sonstige Vorkommnisse verzeichnet.
- Das Flugzeug war zum Verkehr zugelassen und lufttüchtig. Gewicht und Schwerpunkt befanden sich innerhalb der vorgeschriebenen Grenzen.
- Die Kontrolle der Fahrtmessanlage ergab, dass einerseits die Anlage keine Undichtheiten und andererseits das Anzeigeeinstrument im Geschwindigkeitsbereich von 80 km/h bis 130 km/h unterschiedlich etwa 2-4 km/h zu wenig anzeigte.
- Wetter im Unfallraum gemäss Angaben der MZA:
Bewölkung: 7/8 Stratus auf 2600 ft/G
Niederschlag: Zeitweise schwache Regenschauer
Wind: Aus Nord-West um 2 kt
Sicht: 6 km; möglicherweise in starken Schauern weniger
- An der Bruchstelle des Hauptfahrwerk-Beschlages konnten unter dem Mikroskop nur Gewaltbruchmerkmale und keine für den Schaden primär verantwortliche Brüche beobachtet werden. Die Bruchstelle des Zentralrohres in der Fahrwerkfederung zeigte die typischen Zeichen eines Bruches infolge Überbeanspruchung der Zugfestigkeit.

BEURTEILUNG

Der Pilot hatte offenbar die Höhe und Distanz im Anflug zur Landestelle unterschätzt und der Anfluggeschwindigkeit zu wenig Rechnung getragen. Bei relativ geringer Geschwindigkeit setzte das Flugzeug ungefähr 4 - 5 m tiefer als der beabsichtigte Aufsetzpunkt hart auf.

Das Flugzeug HB-ODZ wurde als Gruppenflugzeug für Schule und Training eingesetzt. Es ist nicht ausgeschlossen, dass das Flugzeug bei Schulflügen durch Schüler hart gelandet worden war und dabei bereits eine Deformation des Zentralrohres in der Fahrwerkfederung aufwies.

WAHRSCHEINLICHE UNFALLURSACHE

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass der Pilot die Landestelle zu tief anflog und wegen unzweckmässiger Landetaktik im ansteigenden Gelände vorzeitig aufschlug.

Bern, den 10. Juni 1974

Der Untersuchungsleiter

Genehmigt an der Sitzung der Eidg. Elugunfall-Untersuchungs-
kommission vom 3. August 1974