



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeuges Monsun Bo 209 HB-UEN

vom 18. Oktober 1972

bei Bürglen-Altdorf/UR

Die Voruntersuchung wurde mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 7. November 1974 an den Kommissionspräsidenten am 25. November 1974 abgeschlossen.

FLUGVERLAUF

Am Mittwoch, den 18. Oktober 1972, startete der Pilot um 1355 Uhr MEZ mit dem Flugzeug Monsun Bo 209 HB-UEN auf dem Flugfeld Buttwil, nachdem sich die am Vormittag über dem Flugplatz vorhandene Nebelschicht aufgelöst hatte, zu einem Privatflug. Die vorhandene Treibstoffmenge reichte nach den Anzeigen der elektrischen Benzinstandsanzeiger, für einen Flug von etwa 2 1/2 Stunden aus, gab doch derjenige des linken Flügeltanks 1/2 und der des rechten 3/4 des maximalen Tankinhalts an.

Der Flug führte dem Reusstal entlang, über dem bis Göschenen eine mehr oder weniger geschlossene Nebeldecke lag, nach Andermatt und von dort in einer Höhe von 10'000 ft/M über den Gotthardpass nach Locarno, wo der Pilot die HB-UEN wendete, um an den Ausgangsort zurückzufliegen. Nachdem das Flugzeug den Gotthard passiert hatte, leitete der Pilot einen Sinkflug Richtung Zug ein.

Während des Fluges will der Pilot den Treibstoffvorrat in regelmässigen Abständen kontrolliert haben. Beim Rückflug habe bis über Andermatt der Benzinvorrat normal abgenommen.

Von da an sei er jedoch unverhältnismässig schnell zurückgegangen. Die Abnahme sei jedoch nicht derart gewesen, dass eine Rückkehr nach Buttwil in Frage gestellt wurde, oder eine vorzeitige Landung respektive Notlandung in Betracht gezogen werden musste. Der Pilot setzte deshalb den Flug mit Ziel Buttwil fort. Zwischen dem Rossberg und Zug stellte er fest, dass sich die Nebeldecke über dem Mittelland fast vollständig geschlossen hatte und eine Landung in Buttwil verunmöglichte.

Der Pilot flog daraufhin Richtung Süden zurück. Da wegen dem nur noch geringen Brennstoffvorrat ein Triebwerkausfall wegen Benzinmangels nicht auszuschliessen war, leitete der Pilot einen Steigflug ein, um bei einer allfälligen Notlandung genügend Entscheidungshöhe zur Verfügung zu haben. - Über Altdorf, in einer Höhe von etwa 9000 ft/M setzte der Motor erstmals aus. Der Pilot schaltete den Tankwählhahn vom linken

auf den rechten Tank, worauf der Motor für kurze Zeit wieder lief, um dann endgültig abzustellen. Der Pilot entschloss sich oberhalb Bürglen-Altdorf auf einer vermeintlich hindernisfreien Alpweide zu landen. Um 1534 Uhr setzte die HB-UEN mit nur zum Teil ausgefahrenen Landeklappen auf der Weide auf. Nach einer Landerollstrecke von etwa 12 m geriet das Bugfahrwerk in einen Entwässerungsgraben, knickte ein und grub sich in den weichen Boden ein. Etwa 40 m nach der ersten Bodenberührung kam das Flugzeug zum Stillstand.

SCHÄDEN

Der Pilot blieb unverletzt. Das Flugzeug wurde schwer beschädigt. Kein Drittschaden.

BEFUNDE

- Der Pilot war Inhaber eines gültigen Führerausweises für Privatpiloten.
Er begann mit der fliegerischen Ausbildung am 6.7.1972 in Buttwil.
- Seine gesamte Flugerfahrung betrug 42:37 Std., wovon 20:48 Std. auf dem Unfallmuster. Alle Flüge fanden in den letzten 90 Tagen statt.
- Es liegen keine Hinweise vor, die auf gesundheitliche Störungen des Piloten im Zeitpunkt des Unfalles deuten.
- In den Akten des Eidg. Luftamtes sind keine Vorkommnisse verzeichnet.
- Das Flugzeug war flugtüchtig und zum Verkehr zugelassen. Gewicht und Schwerpunkt lagen im Zeitpunkt des Unfalles innerhalb der zulässigen Grenzen.
- Feststellungen im Cockpit des Flugzeuges an der Unfallstelle:
 - Der Tankwähllhahn stand auf "Tank rechts"
 - Der Mixture stand auf "reich"
 - Beide Benzinstandszeiger standen auf "leer"
 - Die Kontrolle der Benzinstandsanzeiger ergab, dass derjenige des linken Flügeltanks, bei Benzinentnahme einen

zu hohen Kraftstoffvorrat anzeigte. So gab er bei halb gefüllten Tank etwa 18 l, bei zu einem Viertel gefüllten Tank ca. 9 l zu viel an. Bei Nullanzeige (rot) war noch ein Reststand von einem Liter vorhanden. Der Benzinstandsanzeiger des rechten Flügeltanks zeigte annähernd richtig an.

- Die Flugwetterprognose für die Schweiz vom 18. Oktober 1975, gültig von 12 bis 18 Uhr, enthält u.a. folgende Angaben:

Im Mittelland und am Juranordfuss stark bewölkt durch Nebel oder Hochnebefelder, Auflösung am frühen Nachmittag. Obergrenze 700-900 m/M, dann stark dunstig, Obergrenze um 1200 m/M. In den übrigen Gebieten heiter. Sicht im Mittelland 1-3 km bis 1200 m/M, darüber sowie in den übrigen Gebieten mehr als 8 km.

Wetterverhältnisse für Sichtflug:

Route Basel-Gotthard-Lugano: Mittelland geschlossen, Rest offen.

Weitere Entwicklung bis Mitternacht:

Am Abend erneut Bildung von Nebel oder Hochnebel.

- Wetter im Unfallgebiet zur Unfallzeit nach Angaben der Meteorologischen Zentralanstalt:

Bewölkung: 2-3/8 CI in 8000 - 9000 m/M 1/8 Ac in 3500 - 4000 m/M Nebelmeer im Reusstal bis auf 1100 - 1300 m/M leicht in das Schächental aufsteigend.

Wind: veränderlich und schwach Sicht: gut bis sehr gut

Temperatur: zwischen 10° und 12°C

BEURTEILUNG

- Der Pilot unterliess es, vor dem Start eine Sichtkontrolle des Benzinvorrates in den Tanks vorzunehmen und diese aufzufüllen.
- Bei der kritischen Wetterlage wäre es zweckmässig gewesen, wenn der nur eine geringe Flugerfahrung aufweisende Pilot, vor dem Start eine eingehende Wetterberatung eingeholt

hätte.

- Die Tatsache, dass der Benzinstandsanzeiger des linken Flügeltanks zu viel anzeigte, mag zum Unfall beigetragen haben, weil der Pilot wegen der zu hohen Anzeige den Flug möglicherweise nicht rechtzeitig abgebrochen hat.

WAHRSCHEINLICHE UNFALLURSACHE

Missglückte Notlandung wegen Treibstoffmangels, wobei folgende Faktoren zum Unfallgeschehen beigetragen haben dürften:

- Zu optimistische Beurteilung der Wetterlage vor und während des Fluges.
- Zu hohe Anzeige eines Benzinstandsanzeigers.
- Unzureichende Überprüfung der Brennstoffreserve.

Bern, den 27. Juni 1975