



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeuges Piper PA-28-181 HB-PFR

vom 28. April 1987

ca 3 km W Simplonpass /VS

Die Voruntersuchung wurde von Ernst Guggisberg geleitet und mit Zustellung des Voruntersuchungsberichtes vom 30. Juni 1988 an den Kommissionspräsidenten am 3. August 1988 abgeschlossen.

DIE RECHTLICHE WÜRDIGUNG DES UNFALLGESCHEHENS IST NICHT GEGENSTAND DER UNTERSUCHUNG UND DER UNTERSUCHUNGSBERICHTE (ARTIKEL 2 ABSATZ 2 VERORDNUNG ÜBER DIE FLUGUNFALLUNTERSUCHUNGEN VOM 20. AUGUST 1980)

LUFTFAHRZEUG Piper PA-28-181 HB-PFR

HALTER Motorfluggruppe Basel, Postfach 133
) 4052 Basel

EIGENTUEMER

PILOT Schweizer Bürger, Jahrgang 1938

AUSWEIS für Privatpiloten

FLUGSTUNDEN	INSGESAMT ca. 270	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE ca. 10
	MIT DEM UNFALLMUSTER ca. 100	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE ca. 9

ORT ca. 3 km W Simplonpass

KOORDINATEN -- HOEHE ü/M ca. 2300 m

DATUM UND ZEIT 28. April 1987 ca. 1640 Uhr Lokalzeit (UTC+2)

BETRIEBSART Privatverkehr

FLUGPHASE Reiseflug

UNFALLART Kollision mit dem Gelände

BETEILIGTE PERSONEN	BESATZUNG	FLUGGÄSTE	DRITTPERSONEN
ΤÖDLICH VERLETZT	--	--	--
ERHEBlich VERLETZT	--	--	--
LEICHT ODER NICHT VERLETZT	1	3	

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG zerstört

SACHSCHADEN DRITTER --

FLUGVERLAUF

Am Dienstag, 28. April 1987 startete der Pilot um 1605 Uhr Lokalzeit auf dem Flugfeld Ascona TI mit dem Flugzeug Piper PA-28-181 HB-PFR und drei Passagieren zu einem VFR-Flug nach Genf.

Geplanter Flugweg:

Ascona/Centovalli/Domodossola/Simplonpass/Rhonetals/Lausanne/Genf.

Nach dem Start in Ascona wird der Flugverlauf vom Piloten wie folgt beschrieben:

"... Flug durchs Centovalli, Sicht 10 km, Bewölkung Basis über Bergspitzen. Ueber Domodossola erreichte Höhe 7800 ft. Einflug ins Simplontal, Sicht gleichbleibend gut, Basis ca. 8500 ft. Ueberflug Simplon-Dorf mit Sicht gegen Simplonpasshöhe und Durchsicht dahinter. Sicht gut, aber sehr diffus. Feststellung von Cumulus-Wolken gegen Pass. Basis anscheinend nicht abschätzbar (nachherige Feststellung). Plötzlich nach Ueberfliegen von Simplon-Dorf in Wolken mit "Löchern" nach oben. Es war mir sofort klar und auch instinktiv handelnd, dass es nur nach oben gehen konnte. Vollgas und Hochnehmen bis zum Maximum. Schätzungsweise gegen 20 Sekunden im Stallwarning-Bereich mit Anzeige der Geschwindigkeit um ca. 50 kt. Dazwischen immer wieder leichtes Nachgeben des Steuerns. 2 oder 3 mal kamen wir über Top. Sicht geradeaus blau, rechts Wolken und links in der Endphase des Fluges das Schneefeld. Feststellung, dass die Krete nicht zu schaffen war und dann möglichstes Hochstellen des Flugzeuges. Die letzte bewusste Feststellung der Geschwindigkeit war 40 kt - und dann Aufprall. Wo die Grenze zwischen bewusstem und instinktivem Handeln lag, kann ich nicht beurteilen ...".

Einer der Passagiere hat ausgesagt, dass er vor dem Abflug kurz eine Bemerkung über die zu fliegende Route gemacht hatte und, dass er dies wieder während dem Flug wiederholt hatte ("wäre es nicht besser gewesen, wenn wir via Leventina-Tal geflogen wären").

Ein anderer Passagier hat den Flugweg sowie die aktuellen Wetterverhältnisse mit einer Video-Kamera teilweise festgehalten. Aussagefähige Bilder sind in den Beilagen 1/2 wiedergegeben.

Der Aufschlag erfolgte mit minimaler Vorwärtsgeschwindigkeit in einem stark angestellten Flugzustand (etwa identisch mit der Hangneigung) an einem mit Schnee bedeckten Steilhang.

BEFUNDE

- Der Pilot besass einen gültigen Führerausweis.
- Es liegen keine Anhaltspunkte für gesundheitliche Störungen des Piloten während des Unfallfluges vor.
- Das Flugzeug war zum Verkehr VFR zugelassen. Die Untersuchung ergab keine Anhaltspunkte für vorbestandene technische Mängel, die den Unfall hätten begünstigen oder verursachen können.
- Gewicht und Schwerpunkt lagen innerhalb der vorgeschriebenen Grenzen.

Auch bei verhältnismässig geringer Bewölkung (2 - 4/8) und einer dünnen Wolkenschicht (ca. 100 m) geht beim Durchfliegen die horizontale Uebersicht verloren. Beim Verlust der horizontalen Uebersicht, speziell im Gebirge, ist eine Fortsetzung meistens dem Zufall überlassen.

Um ein Hindernis im Steigflug optimal zu überfliegen, ist die im Pilot's Operating Handbuch angegebene Geschwindigkeit für den besten Steigwinkel einzuhalten und nicht wie im vorliegenden Fall, eine solche, die sich im Bereich der Mindestfluggeschwindigkeit (Stall-Bereich) befindet. Die Situation wirkte sich zwar bezüglich Ueberlebensmöglichkeiten positiv aus, indem die Flugzeuglängsachse des stark angestellten Flugzeuges beim Aufschlag etwa parallel mit der Hangneigung verlief und die Vorwärtsgeschwindigkeit (Stall-Bereich) minimal war.

Die Kollisionsgefahr mit dem schneedeckten Steilhang konnte vom Piloten nicht rechtzeitig erkannt werden, weil die Aufschlagstelle unmittelbar an der Wolkenobergrenze lag und der Pilot infolge stark angestelltem Flugzustand des Flugzeuges nach vorne praktisch nur blauen Himmel sah.

URSACHE

Der Unfall ist zurückzuführen auf:

Fortsetzen eines Sichtfluges bei ungenügenden Wetterbedingungen im Hochgebirge.

Zum Unfall hat beigetragen:

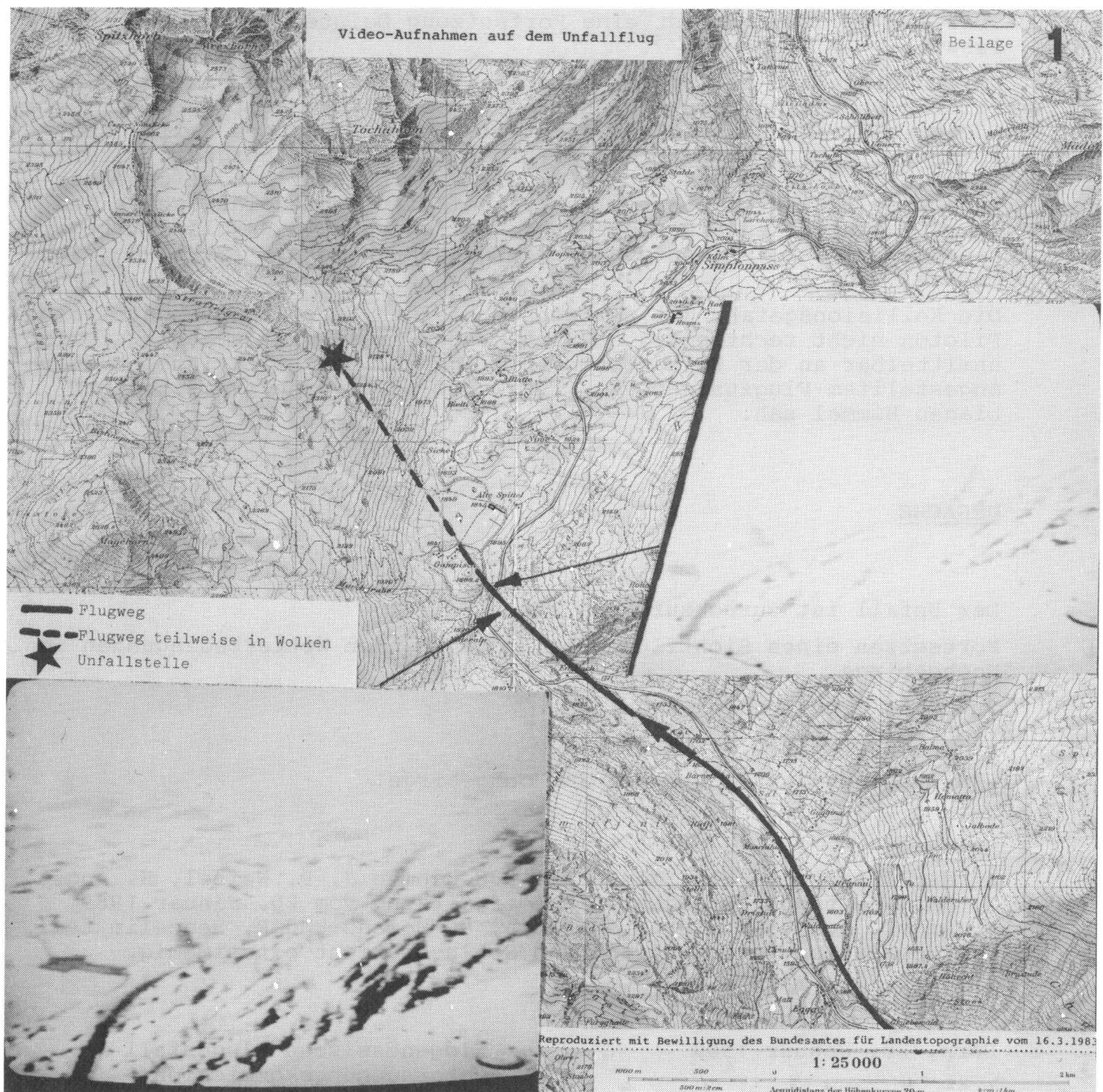
- Fehlbeurteilung der Wetterlage
- unzweckmässige Flugtaktik im Hochgebirge.

An der Sitzung vom 11. November 1988 nahmen J.-P. Weibel, H. Angst, M. Marazza und J.-B. Schmid, an der Sitzung vom 20. Januar 1989 H. Angst, J.-B. Schmid, M. Marazza, M. Soland und R. Henzelin teil. Die Kommission verabschiedet den Schlussbericht einstimmig.

Bern, 20. Januar 1989

Eidgenössische Flugunfall-
Untersuchungskommission
Der Präsident:

sig. H. Angst



Aufnahmen am Unfallort unmittelbar nach dem Unfall

