



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeugs Piper J-3 HB-OWY

am 21. Oktober 1959

am Simplon VS.

Sitzung der Kommission

am 13. Januar 1961.

S c h l u s s b e r i c h t
der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission
über den
Flugunfall des Flugzeugs Piper J-3 HB-OWY
am 21. Oktober 1959
am Simplon VS.

0. ZUSAMMENFASSUNG

Am Mittwoch, den 21. Oktober 1959 startete der Pilot mit dem Flugzeug Piper J-3 HB-OWY um 1130 (MEZ) auf dem Flugplatz Locarno, um nach Grenchen zu fliegen. Auf der Südseite des Simplonpasses flog er zwischen zwei Wolkenschichten ein; obwohl die Sicht immer schlechter wurde und weder er noch das Flugzeug die Voraussetzungen für den Übergang auf Instrumentenflug erfüllten, kehrte er nicht rechtzeitig um. Etwa um 1235 kollidierte er im Nebel mit Bäumen, auf etwa 1960 m/M in der Gegend südlich Engiloch. Das Flugzeug wurde schwer beschädigt; der Pilot blieb unverletzt.

1. UNTERSUCHUNG

1959:	21.10.	Unfall
	22.10.	Schriftlicher Bericht des Piloten an das Eidg. Luftamt
1960:	11.3.	Eröffnung einer administrativen Untersuchung durch das Eidgenössische Luftamt
	8.4.	Schriftlicher Bericht des Flugplatzchefs von Locarno
	18.7.	Neuer Untersuchungsleiter (Büro für Flugunfalluntersuchungen)
	2.11.	Einvernahme des Piloten
	17.11.	Abschluss des Untersuchungsberichtes
	21.12.	Zustellung des Untersuchungsberichtes

an den Präsidenten der
Untersuchungskommission

2. ELEMENTE

2.1. Pilot: Jahrgang 1940

Beginn der fliegerischen Ausbildung im April 1957 in Grenchen.

Führerausweis für Segelflieger vom 27. September 1957, gültig bis 15. April 1961, mit Spezialbewilligung für Passagierflüge; Führerausweis für Privatpiloten vom 22. Dezember 1958, gültig bis 15. April 1961, mit Erweiterung für Schleppflüge.

Gesamte Flugerfahrung bis zum Unfall 97 Stunden und 210 Landungen auf Segelflugzeugen, 60 Stunden und 154 Landungen auf Motorflugzeugen, wovon etwa 58 Stunden und 140 Landungen auf dem Unfallmuster.

Die fliegerischen Qualifikationen des Piloten waren befriedigend. Flugunfälle, Zwischenfälle oder Verstösse gegen die fliegerischen Vorschriften waren der Aufsichtsbehörde bis zum vorliegenden Unfall nicht bekannt geworden.

Für Übermüdung oder irgendwelche gesundheitliche Störungen zur Zeit des Unfalls liegen keine Anhaltspunkte vor.

2.2. Flugzeug HB-OWY

Eigentümer und Halter: Farnerwerke A.G., Grenchen

Muster Piper J-3, Werknummer 17372, mit Motor Continental A-65-8 von 65 PS und Holzpropeller.

Konstrukteur und Hersteller: Piper Aircraft Corp., Lock Haven, Pa., U.S.A., Baujahr 1946.

Zweisitziger Hochdecker in Gemischthauweise.

Verkehrsbewilligung vom 20. März 1959, gültig bis 13. März 1960, Blind- und Nachtflug verboten.

Die Untersuchung ergab keine Anhaltspunkte für irgendwelche Mängel am Flugzeug.

2.3. Gelände

Der Unfall ereignete sich auf der Südseite des Simplonpasses, im tief eingeschnittenen Teil des Tales, der sich an das Stück

Gstein - Simplon - Eggen anschliesst und im Nordosten vor dem Übergang auf den Simplonsattel (Passhöhe 2005 m/M) zum Engiloeh 1791 m/M verengt.

Die Unfallstelle liegt knapp südlich dieser Verengung, auf 1960 m/M etwa 170 Meter oberhalb der Simplonstrasse, am steilen, licht bewaldeten Felshang, Koord. 644.400/119.100.

2.4. Wetter

Am Unfalltag herrschte auf der Alpensüdseite eine Staulage; die meisten Hänge oberhalb 1100-1200 m/M lagen im Nebel. Diese untere Schicht wurde von einer weiteren Schicht mit Untergrenze 2400-2700 m/M und Obergrenze 3300 m/M überlagert. Diese Situation gehörte zum Übergang von einer ausgeprägten Regenperiode zu stark bewölktem, aber niederschlagsfreiem Wetter auf der Alpensüdseite, mit leichter Bewölkung über Wallis und Hochalpen und Hochnebel über dem Mittelland, bei schwachen südlichen bis westlichen Winden.

2.5. Vorschriften

2.5.0. Zur Zeit des Unfalls standen noch die Verkehrsregeln vom 20. September 1950 in Kraft.

- 2.5.1. Nach Art. 2 gelten die Vorschriften für Blindflug,
- a. wenn die Sichtverhältnisse ungünstiger sind als 5 km Sicht im Flug innerhalb eines Kontrollbezirkes (...),
 - b. wenn innerhalb eines Kontrollbezirkes (...) die Entfernung des Luftfahrzeuges von den Wolken geringer ist als 150 m in vertikaler oder 600 m in horizontaler Richtung.

Da der Unfall über Schweizergebiet innerhalb des Kontrollbezirkes Genf ausgeführt wurde, war diese Bestimmung auf ihn anwendbar.

2.5.2. Nach Art. 12 und 33 dürfen Blindflüge nur von Piloten ausgeführt werden, die im Besitz einer Sonderbewilligung für Blindflug stehen, und nur mit Flugzeugen, die dafür ausgerüstet und zugelassen sind.

2.5.3. Nach Art. 14 darf ein Luftfahrzeug nicht so geflogen werden, dass dadurch für das Luftfahrzeug, seine Insassen oder für Personen und Sachen auf der Erde eine Gefährdung entsteht.

3. FLUGVERLAUF UND UNFALL

3.1. Der Pilot flog am 18. Oktober 1959 auf dem Flugzeug Piper HB-OXD von Grenchen nach Locarno, um dieses dorthin verkaufte Flugzeug dem Käufer abzuliefern und das dem letzteren leihweise überlassene Flugzeug Piper HB-OWY nach Grenchen zurückzubringen. Der Flug wurde bei ungünstigem Wetter ausgeführt, und der Pilot landete nach einer ununterbrochenen Flugdauer von 3:25 Stunden mit praktisch leerem Treibstoffbehälter in Locarno (die normale Flugdauer wird auf 2 1/2 Stunden geschätzt).

3.2. Der am 19. Oktober 1959 eingeleitete Rückflug nach Grenchen musste wegen Verschlechterung der Wetterverhältnisse abgebrochen werden; der Pilot landete nach 108 Minuten wieder in Locarno. Auch am nächsten Tage liess das Wetter den Rückflug noch nicht zu.

3.3. Am 21. Oktober besserten sich die Wetterverhältnisse, und eine in Kloten eingeholte Wetterberatung für die Strecke Locarno - Grenchen liess den Rückflug nach Grenchen als möglich erscheinen. Der genaue Inhalt der eingeholten Wetterberatung konnte zufolge der Verzögerung der Untersuchung nicht mehr ermittelt werden.

Der Pilot startete in Locarno um 1130, mit der Absicht, zuerst bis Sitten zu fliegen. Nach seinen Angaben war die Sicht bis Gstein (oberhalb der Gondoschlucht) sehr gut, bei einer auf etwa 3000 m liegenden geschlossenen Wolkendecke. Hier stellte er in Richtung Simplon eine zweite, teilweise aufgerissene Wolkendecke mit Obergrenze auf etwa 1800 m/M fest. Er entschloss sich, vorerst zwischen den beiden Schichten weiterzufliegen, wobei er anfänglich durch einzelne Löcher die Simplonstrasse sehen konnte.

3.4. Für den weiteren Verlauf gab der Pilot folgende Darstellungen:

- Bericht vom 22. Oktober 1959: "... Dann wurde die Sicht immer schlechter, und ich wollte schon umkehren, als ich plötzlich die Sonne durch ein Loch hindurchscheinen sah. Ich flog auf dieses Loch zu, aber die Sonne verschwand wieder, bevor ich durch das Loch hindurchfliegen konnte. Ich sah auf einmal überhaupt nichts mehr und versuchte, wieder umzukehren. Als ich trotzdem nichts mehr sah, zog ich die Vergaservorwärmung heraus und nahm den Gashebel ganz zurück. Dann versuchte ich, geradeaus zu fliegen. Plötzlich sah ich vor mir Bäume aus dem Nebel auftauchen. Ich wollte ihnen ausweichen, aber der rechte Flügel hatte schon einen Baum gestreift."
- Einvernahme vom 2. November 1960: "... Allmählich wurde die Sicht immer schlechter, und plötzlich befand ich mich vollständig im Nebel. Erst in diesem Moment befasste ich mich mit dem Gedanken, umzukehren. Da glaubte ich, eine Aufhellung vor mir zu sehen, und ich entschloss mich, in vollständigen Blindflugverhältnissen gefühlsmässig geradeaus weiterzufliegen. Die Aufhellung verschwand aber bald und der Nebel wurde noch dichter. Plötzlich sah ich vor mir auf der rechten Seite einen Schatten. In der Meinung, es handle sich vielleicht um ein Hindernis, leitete ich sofort eine Linkskurve ein, nahm den Gashebel zurück und versuchte, mit minimaler Geschwindigkeit auf Gegenkurs wieder geradeaus zu fliegen. Da tauchten Bäume aus dem Nebel auf; ich versuchte, ihnen auszuweichen, aber der rechte Flügel hatte schon eine Tanne gestreift."
- Einvernahme vor der Untersuchungskommission vom 13. Januar 1961: "... sah ich vor mir eine zweite Wolkenschicht tief am Boden. Ich flog daher zwischen den beiden Schichten. Plötzlich war ich im Nebel und dachte an ein Umkehren. Ich entschloss mich dann aber zum Weiterflug, weil ich vor mir eine helle Stelle sah. Ich flog auf diese zu, doch wurde es bald wieder dunkel, und ich bemerkte rechts vor mir eine Felswand, weshalb ich in einer Linkskurve wenden wollte. Leider befand ich mich an der engsten Stelle des Tales und hängte am Ende der Kurve am Hang an. ... Zwischen den beiden Wolkenschichten flog ich ungefähr 2-5 Minuten. ... Die Distanz zwischen den beiden Schichten war anfänglich etwa 500 m, am Ende 100-200 m. ... Ich weiss, dass ich zu

nahe an die Wolken herangeflogen bin ... Ich sah eigentlich nur eine hellere Stelle und glaubte, dort wieder aus dem Nebel herauskommen zu können. Ich überlegte mir die Situation zu wenig und flog einfach weiter ..."

3.5. Die Lage der Flugzeugtrümmer liess darauf schliessen, dass das Flugzeug unmittelbar vor dem Aufprall talabwärts, d.h. in Rückflugrichtung gegen Südosten geflogen war.

4. SCHÄDEN

4.1. Das Flugzeug wurde durch den Unfall schwer beschädigt (60-70% des Gesamtwertes).

4.2. Der Pilot blieb praktisch unverletzt.

5. DISKUSSION

5.1. Welches der genaue Inhalt der dem Piloten zuteilgewordenen Wetterberatung war, ist nicht sehr wichtig, denn auch wenn sie zu einigen Zweifeln am Gelingen des Rückfluges Anlass gegeben hätte, so dürfte sie mindestens einen Versuch nicht ausgeschlossen haben.

5.2. Welche Darstellung des Piloten über die letzte Flugphase dem tatsächlichen Verlauf besser entspricht, ist auch nicht sehr wichtig, denn die eigentliche Unfallursache liegt in der Entscheidung, den er bereits vorher getroffen hatte: sich in Wetterbedingungen hineinzubegeben, die einen vorschriftsgemässen Sichtflug nicht mehr zulassen und die erfahrungsgemäss in einen Blindflug führen konnten, für dessen Durchführung weder die formellen noch die materiellen Voraussetzungen gegeben waren.

Psychologisch gesehen, wäre es wohl freilich zutreffender, nicht von einer Entscheidung zum Weiterfliegen zu sprechen, sondern von der Unterlassung des sich aus der Situation aufdrängenden Entscheides zum Umkehren; inwiefern dabei ein eigentlicher Mangel an Entschluss- oder Urteilsfähigkeit mitgewirkt hat, kann dahingestellt bleiben.

6. SCHLUSS

Die Untersuchungskommission sieht die Ursache des Unfalls einstimmig darin, dass der Pilot sich ohne zwingenden Grund in Instrumentenflugwetterbedingungen hineinbegeben hat, obwohl weder er noch sein Flugzeug die dafür notwendigen formellen und materiellen Voraussetzungen erfüllte.

Bern, den 13. Januar 1961.

Ausgefertigt am 16. Januar 1961.