



# **Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfallkommission**

## **über den Unfall**

des Flugzeuges Piper PA28-180, HB-OQP

vom 27. April 2000

am Otemma-Gletscher/VS

Dieser Schlussbericht wurde von der Eidgenössischen Flugunfallkommission nach einem Überprüfungsverfahren gemäss Art. 22 – 24 der Verordnung vom 23. November 1994 über die Untersuchung von Flugunfällen und schweren Vorfällen erstellt (VFU/SR 748.126.3). Er basiert auf dem Untersuchungsbericht des Büros für Flugunfalluntersuchungen vom 28. September 2001.

**Cause**

L'accident est dû à la continuation d'un vol dans des conditions de vent adverses.

## SCHLUSSBERICHT

**LUFTFAHRZEUG** Piper PA28-180 HB-OQP

**HALTER  
EIGENTÜMER** Privat

**PILOT** Schweizerbürger, Jahrgang 1963

**AUSWEIS** für Privatpiloten

<b>FLUGSTUNDEN</b>	insgesamt	349	<b>während der letzten 90 Tage</b>	13
	mit dem Unfallmuster	203	<b>während der letzten 90 Tage</b>	13

**ORT** Otemma Gletscher/VS

**KOORDINATEN** 599 950 / 088 450 **HÖHE** ca. 2'800 m/M

**DATUM UND ZEIT** 27. April 2000, ca. 1015 Uhr Lokalzeit (UTC + 2)

**BETRIEBSART** VFR Privat

**FLUGPHASE** Notlandung

**UNFALLART** Harte Bodenberührung

### PERSONENSCHADEN

	Besatzung	Passagiere	Drittpersonen
Tödlich verletzt	---	---	---
Erheblich verletzt	1	2	---
Leicht oder nicht verletzt	---	1	---

**SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG** Zerstört

**SACHSCHADEN DRITTER** ---

**Dieser Bericht wurde ausschliesslich zum Zwecke der Flugunfallverhütung erstellt. Die rechtliche Würdigung der Umstände und Ursachen von Flugunfällen ist nicht Sache der Flugunfalluntersuchung (Art. 24 des Luftfahrtgesetzes vom 21.12.1948, LFG, SR 748.0).**

## **FLUGVERLAUF**

Donnerstag, den 27. April 2000, um 0933 Uhr LT, startete der Pilot mit dem Flugzeug Piper PA-28-180, HB-OQP, und drei Fluggästen an Bord, vom Flughafen Bern, zu einem privaten VFR-Flug nach Calvi (Korsika).

Das Wetter in der Schweiz war durch eine Südföhnlage gekennzeichnet.

Nach einer knappen halben Stunde Flugzeit wurde der Gemmipass in einer Flughöhe von 9'200 ft überflogen. Anschliessend erfolgte der Durchflug des Flugbeschränkungsgebietes von Sion.

Da bis dahin keine abnormalen Turbulenzen festzustellen waren, die Geschwindigkeit über Grund nicht auf einen übermässigen Gegenwind schliessen liess und die Flugsicht gut war, entschied sich der Pilot, den Flug planmässig über die Alpen in einer möglichst direkten Linie fortzusetzen. Von Sion ausgehend wurde deshalb, in 10'200 ft Höhe, Kurs auf Aosta genommen.

Im oberen Teil des Val de Bagnes angelangt, flog der Pilot im Raum Mont Durand – Südende Lac de Mauvoisin – Fenêtre de Durand eine zusätzliche Volte, um an Höhe zu gewinnen.

Beim anschliessenden Überflugversuch über die Alpen, am Fenêtre de Durand (2797m/M), wurde das Flugzeug plötzlich durch einen gewaltigen Abwind erfasst.

Mit dem Variometerzeiger am unteren Anschlag, kehrte der Pilot sofort um. Bemüht, die Kontrolle über das schwerbeladene Flugzeug in den starken Turbulenzen nicht zu verlieren, entfernte er sich, zunächst talwärts, dann in Richtung Südflanke der Pointe d'Otemma, um dort zu versuchen, wieder an Höhe zu gewinnen.

Dort angelangt zeigte der Variometer +500 ft/min. Steigen. Der Pilot entschloss sich in der Folge, der Südflanke der Pointe d'Otemma in östlicher Richtung zu folgen. Nach kurzer Zeit versuchte er, eine flache Steigkurve einzuleiten, geriet aber beim Wegdrehen vom Hang unverzüglich wieder in starken Abwind.

Kurzerhand beschloss der Pilot, den Flug abubrechen und das Flugzeug auf den unter ihm liegenden Otemmagletscher hangaufwärts aufzusetzen. Der Himmel war bedeckt und es herrschten sehr diffuse Lichtverhältnisse. Dadurch war die Oberfläche des Gletschers nicht klar zu erkennen. Das Flugzeug schlug im Schnee hart auf, verlor den rechten Flügel, überschlug sich und kam mit ebenfalls abgetrennter linker Fläche in Rückenlage zum Stillstand.

Es brach kein Brand aus.

Der Unfall ereignete sich um 1015 Uhr LT auf 2'800 m/M.

Um 1404 Uhr LT wurde der SAR-Dienst des Bundesamtes für Zivilluftfahrt in Bern von der zuständigen Verkehrsleitstelle Lyon darüber informiert, dass das Flugzeug am Zielflughafen nicht eingetroffen und überfällig sei. ELT-Signale wurden keine empfangen.

Die in Zusammenarbeit mit den französischen und italienischen Behörden entlang der vom Piloten auf seinem ATC-Flugplan angegebenen Flugroute eingeleitete Suchaktion führte um 1817 h zur Sichtung des Wracks durch einen Suchhelikopter des BAZL auf dem Otemmagletscher/VS.

Die sofort eingeleitete Bergungsaktion der vier lebend, aber zum Teil schwer verletzt vorgefundenen Insassen, konnte trotz Föhnsturm noch vor Einbruch der Dunkelheit abgeschlossen werden.

## BEFUNDE

- Der Pilot war im Besitz eines gültigen Führerausweises für Privatpiloten.
- Das Flugzeug war zum Verkehr zugelassen. Die Untersuchung ergab keine Hinweise auf vorbestandene Mängel.
- Der mitgeführte, im Rumpf hinter der Gepäckraum-Trennwand eingebaute ELT-Notsender, war nicht betriebsbereit. Das Antennenkabel war nicht eingesteckt und das Gerät nicht eingeschaltet.
- Die Flugmasse lag am oberen und der Schwerpunkt am hinteren Rand der zugelassenen Flugenveloppe.
- Die Flugwetterprognose für Donnerstag, 27. April 2000, gültig von 06 bis 12 UTC, ausgegeben von Meteo Schweiz, lautete wie folgt:

### Allgemeine Lage

Mit südlichen Höhenwinden gelangt auch heute warme und noch recht trockene Luft in unser Land. Die Föhnlage bleibt bestehen.

Wolken (Menge, Basis, Obergrenze), Sicht, Wetter:

Alpennordseite, Wallis und Graubünden

0 - 2/8 Basis 6000-7000 ft/msl, 1 - 4/8 Basis 9000-10000 ft/msl, sowie ausgedehnte Cirrenfelder. Sicht über 10 km.

Alpensüdseite

2 - 5/8 Basis 6000-7000 ft/msl, 4 - 7/8 Basis 8000-10000 ft/msl. Sicht über 10 km.

### Wind und Temperatur Alpennordseite

HOEHE	GRAD/KT	TEMP
GROUND	VRB, zum Teil NE,	3-6 kt
5000FT	160/012	PS11
10000FT	190/025	PS03
18000FT	200/030	MS17
30000FT	200/040	MS46
39000FT	200/040	MS64
53000FT	200/015	MS56
-----FT	----/----	MAXIMALWIND
38000FT	TROPOPAUSE	MS64
11500FT	NULLGRADGRENZE	

### Gefahren

Föhnturbulenz am Alpennordhang

Wetterentwicklung bis Mitternacht

Im Süden und ganz im Westen vereinzelt Regen.

## **BEURTEILUNG**

Das Wetter in den Alpen war durch eine Südföhnlage gekennzeichnet. Der Inhalt der Flugwetterprognose liess keinen Zweifel darüber bestehen, dass ein Überflug der Alpen Richtung Süden mit einem schwer beladenen und verhältnismässig schwach motorisierten Kleinflugzeug mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden sein würde.

Der eingeschlagene Flugweg sowie das Verhalten des Piloten nach dem missglückten Versuch, die Fenêtre de Durand zu überfliegen – indem er noch versucht hat, auf der Luvseite der parallel zum Otemmagletscher verlaufenden Krete wieder an Höhe zu gewinnen, statt den Rückzug nach Norden anzutreten – deutet darauf hin, dass er sich der Problematik seines Vorhabens nicht bewusst war.

## **URSACHE**

Der Unfall ist auf die Fortsetzung eines Fluges unter widrigen Windverhältnissen zurückzuführen.

Bern, 30. April 2003

## **EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALLKOMMISSION**

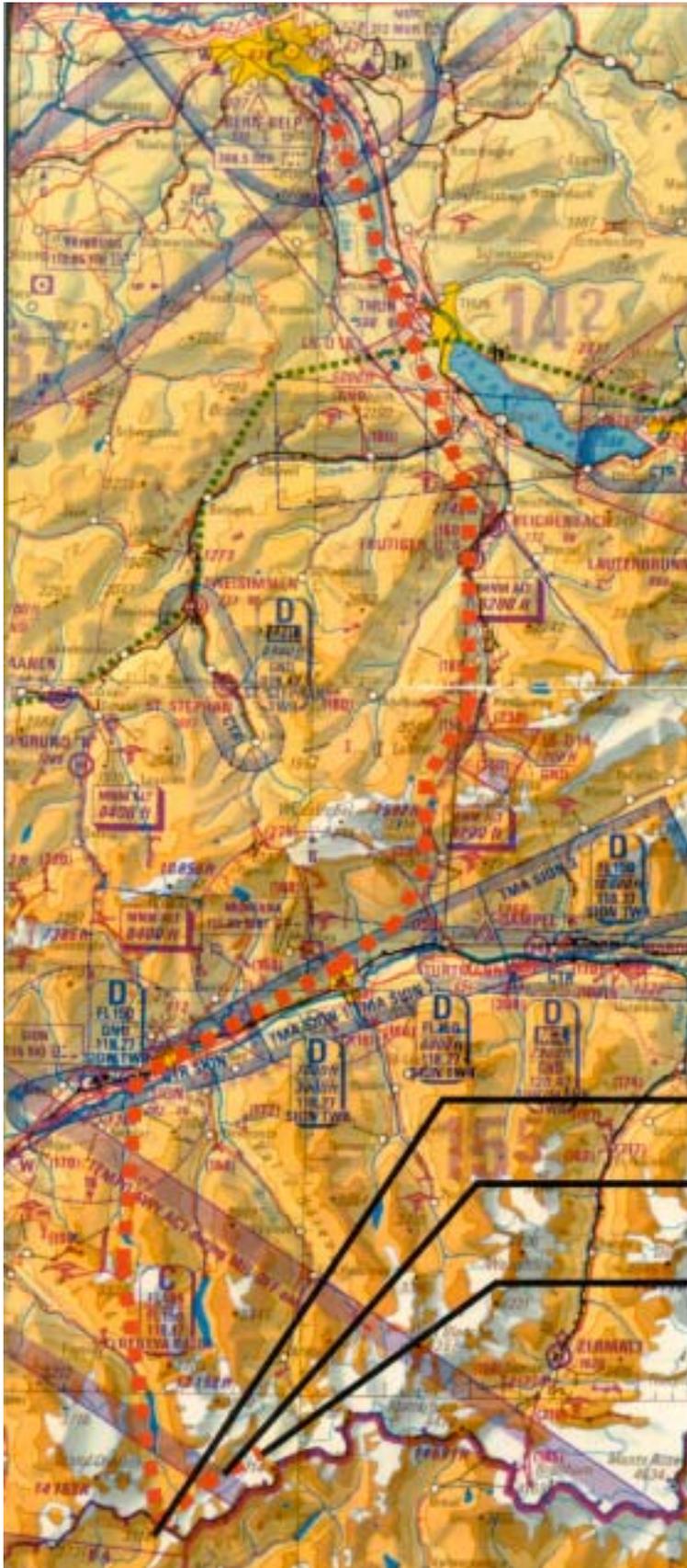
André Piller, Präsident

Tiziano Ponti

Ines Villalaz - Frick



Flugverlauf auf der ICAO-Karte



Fenêtre de Durand (9'176 Fuss)

Otemma-Gletscher

Notlandestelle



1:100 000