



# Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

## über den Unfall

des Flugzeugs Do-28 D-IHEL

vom 9. August 1961

auf dem Vadretin da Tschierva GR.

## Sitzung der Kommission

12. Januar 1962

## S C H L U S S B E R I C H T

der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeugs Do-28 D-IHEL

vom 9. August 1961

auf dem Vadretin da Tschierva GR.

### 0. ZUSAMMENFASSUNG

Am Mittwoch, den 9. August 1961, begann die Fa. Dornier-Werke GmbH vom Flugplatz Samedan aus mit der Erprobung des mit Skiern ausgerüsteten Flugzeugs Do-28 D-IHEL; statt des ursprünglich vorgesehenen Forno-Gletschers wurde der wesentlich grössere Schwierigkeiten bietende Vadretin da Tschierva dafür benützt.

Das Flugzeug wurde vom Flugkapitän geführt; bei der ersten Landung um 0944 (MEZ) befanden sich ein zweiter Pilot und noch zwei weitere Mitglieder der Erprobungsmannschaft an Bord. Um 1006 startete das Flugzeug zum zweiten Flug; der Anflug war unter Rückenwindeinfluss zu hoch und zu schnell; das Flugzeug berührte 1010 den Boden über 400 Meter nach dem vorgesehenen Aufsetzpunkt im obersten, steil ansteigenden Teil des Gletschers, überschlug sich und wurde zerstört. Die Insassen erlitten leichte Verletzungen. Die dem Unfall zugrundeliegende Fehlbeurteilung der Situation ist unter anderem darauf zurückzuführen, dass die Kenntnisse und Fähigkeiten des Piloten den geländemässig gestellten hohen Anforderungen nicht genügten.

### 1. UNTERSUCHUNG

Der Untersuchungsbericht vom 6. Dezember 1961 wurde dem Präsidenten der Untersuchungskommission am 15. Dezember 1961 zugestellt.

### 2. ELEMENTE

## 21. Flugzeuginsassen

211. Erster Pilot: Jahrgang 1910, deutscher Staatsangehöriger, Flugkapitän, Versuchspilot

Luftfahrerschein für Privat-Flugzeugführer der Bundesrepublik Deutschland vom 1. Juni 1956, gültig bis 31. August 1961, u.a. mit Eintragung für das Flugzeugmuster Do-28.

Beginn der Motorflugschulung 1931 in Berlin. Fluglehrer bei der deutschen Luftwaffe von 1935-1939, dann Chefpilot der Reichswerke Hermann Göring bis 1944, dann Einflieger bei den Flugzeugwerken Eger auf Me-262. Flugkapitän 1941. Die Gesamtzahl der Flugstunden und Flüge kann zufolge Verlustes der Unterlagen bei Kriegsende 1945 nicht zuverlässig angegeben werden (bis Kriegsende rund 1.8 Millionen Flugkilometer).

Seit 1956 ist der Pilot als Einflieger bei der Fa. Dornier in München tätig, wobei er auf den Mustern Do-27, Do-28 und Do-29 rund 1260 Flugstunden und 3450 Flüge totalisierte, einschliesslich Erstflüge und Einfliegen des Musters Do-28.

An einem Kurs für Gletscherlandungen hatte der Pilot nie teilgenommen, doch hatte er nach eigenen Aussagen in den Jahren 1960/61 in der Schweiz und in Österreich rund 80 Landungen auf verschiedenen Gletschern ausgeführt; der Vadretin da Tschierva befand sich nicht darunter.

Die fliegerischen Qualifikationen des Piloten gehen zu keinen besonderen Bemerkungen Anlass. Flugunfälle, andere fliegerische Vorfälle oder Verstösse gegen die fliegerischen Vorschriften sind - auch beim deutschen Luftfahrt-Bundesamt in Braunschweig - nicht verzeichnet.

Die Untersuchung ergab keine Anhaltspunkte für irgendwelche gesundheitlichen Störungen zur Zeit des Unfalls.

212. Zweiter Pilot: Jahrgang 1924, deutscher Staatsangehöriger

Luftfahrerschein für Privat-Flugzeugführer der Bundesrepublik Deutschland vom 16. Februar 1959, gültig bis 4. November 1962, u.a. mit Eintragung für das Flugzeugmuster Do-28.

Führerausweis für Privatpiloten (Eidg. Luftamt) vom 6. Januar 1959, gültig bis zum 4. November 1962, u.a. mit Eintragung für die Flugzeugmuster Cessna 170, Fairchild 24, Cessna T-50.

Beginn der Segelflugschulung 1941 in Deutschland; 1944/45 bei der deutschen Luftwaffe zum Jagdflieger ausgebildet. Militärflugerfahrung 545 Flugstunden. Nachschulung in Basel 1958; seither rund 650 Flugstunden, wovon 150 Stunden und 300 Flüge auf dem Muster Do-28. Keine Gletscherflugerfahrung.

Fliegerisch war der zweite Pilot gut qualifiziert.

Flugunfälle, andere fliegerische Vorfälle oder Verstöße gegen die fliegerischen Vorschriften sind - auch beim deutschen Luftfahrt-Bundesamt in Braunschweig - nicht verzeichnet.

Die Untersuchung ergab keine Anhaltspunkte für irgendwelche gesundheitlichen Störungen zur Zeit des Unfalls.

## 22. Flugzeug D-IHEL

Eigentümer und Halter: Dornier-Werke GmbH, München-Neuaubing.

Muster D-28 A-1, Werknr. 3001, mit zwei Motoren Lycoming O-540-A-1-D von je 250 PS Startleistung und Zweiblatt-Verstellpropellern Hartzell Hc-A-2-XX.

Konstrukteur und Hersteller: Dornier-Werke GmbH, München-Neuaubing, Baujahr 1960.

Charakteristik: Freitragender Hochdecker in Ganzmetallbauweise, siebenplätzig, festes Fahrwerk, Motoren an Stummeln unter den Flügeln; speziell für kurze Start- und Landestrecken und für Langsamflug gebaut; zur Zeit des Unfalls mit Schneekufen ausgerüstet und in deren Erprobung begriffen.

Vorläufige Fluggenehmigung Nr. M-152/61 des Deutschen Luftfahrt-Bundesamtes für Erprobungs-, Prüfungs- und Überführungsflüge; Spezialbewilligung des Eidgenössischen Luftamtes zur Durchführung von Erprobungsflügen in der Schweiz vom 25. Juli 1961.

Höchstzulässiges Fluggewicht 2450 kg, Gewicht beim Unfall etwa 2165 kg. Der Schwerpunkt lag beim Unfall innerhalb der vorgeschriebenen Grenzen.

Flugleistungen bei Volllast: Höchstgeschwindigkeit 275 km/h in 1000 m/M bei 10°C. Steiggeschwindigkeit 5.7 m/sec in 1000 m/M bei 10°C, 2.4 m/sec in 4000 m/M bei -10 °C. Höchstzulässige Geschwindigkeit 328 km/h, Überziehgeschwindigkeit im Geradeausflug unter 55 km/h; Startstrecke bis 15 Meter Höhe in

500 m/M bei 15 °C 330 Meter; Landestrecke aus 15 Meter Höhe in 500 m/M 235 Meter.

Das Flugzeug absolvierte seinen Erstflug am 11. August 1960. Nach dem Einfliegen wurde es zur Einsatzzerprobung an eine Taxi-Unternehmung vermietet, dann weiterhin bei der Herstellerin erprobt. Dabei erlitt es am 24. Februar 1961 einen Startunfall; nach den Wiederherstellungs- und Revisionsarbeiten wurde es wieder als neuwertig erklärt und mit Betriebsstundenzahl null in Betrieb genommen. Am 9. August 1961 waren wieder acht Flüge von zusammen 9:06 Stunden verzeichnet.

Die Untersuchung ergab keine Anhaltspunkte für irgendwelche technischen Mängel am Flugzeug.

### 23. Gelände

Der Vadretin da Tschierva ist ein Firnfeld, das zwischen Piz Tschierva (3546 m/M) und Piz Morteratsch (3751 m/M) gegen den südlich liegenden Tschiervagletscher abfällt. Der untere Teil erstreckt sich in Süd-Nord-Richtung, während der obere Teil, von etwa 3240 bis etwa 3340 m/M, gegen Osten abbiegt. Dieser obere Teil, für Gletscherlandungen geeignet, ist gegen Norden vom Piz Tschierva und vom Verbindungsgrat (3336 m/M) zum Piz Boval (3353 m/M), gegen Osten von der Bovallücke (3347 m/M) zwischen Piz Boval und Piz Morteratsch begrenzt. Westlich des unteren Teils ist der Abfall vom Piz Tschierva gegen den Morteratschgletscher auf 3120 m/M vom Plateau der Terrasse unterbrochen.

Für den Anflug zur Landung bestehen zwei Möglichkeiten:

- Man kann in allgemeiner Richtung Nordost über die Terrasse anfliegen; die Schwierigkeit dieses Anfluges liegt darin, dass der Spielraum zum Einregulieren der Höhe und Geschwindigkeit durch die Terrasse eingeschränkt ist.
- Man kann entlang der Gletscherachse von Süd nach Nord anfliegen und unmittelbar vor der Landung in einer Rechtskurve gegen Osten einbiegen; die Schwierigkeit dieses Anfluges liegt in der Kurve unmittelbar vor der Landung.

Die zur Verfügung stehende Landefläche weist eine Länge von rund 600 und eine Breite von rund 200 Metern auf, mit einem Höhenunterschied von rund 100 Metern.

Am Unfalltag war im unteren Teil der oberen Hälfte eine Landebahn von rund 200 Metern Länge ausgesteckt, etwa auf Höhe 3240-3270 m/M.

Der Unfall ereignete sich an der Bovallücke am oberen Ende des Vadretin da Tschierva, Koordinaten 143.100/789.400, etwa 50 m südlich Pt. 3347, auf 3340 m/M, Gemeindebann Pontresina.

#### 24. Wetter

Am Unfalltag herrschte im Zentral- und Nordalpenraum eine flache Druckverteilung mit mässiger bis starker Quellbewölkung. Zur Unfallzeit lagen im Unfallraum 3/8 Stratus auf 3700 m/M, darüber 3-5/8 Altocumulus auf 5000 m/M. Der Piz Morteratsch lag in den Wolken. Sicht 30-50 km. Wind am Unfallort 15 Knoten aus Südwest, mit Spitzen bis 25 Knoten (Aufwind), mit mässiger Turbulenz.

#### 25. Organisation

251. Die von der Fa. Dornier-Werke GmbH für die Flugprobung des Unfallflugzeugs gestellte Mannschaft setzte sich wie folgt zusammen:

- Versuchsleiter: Jahrgang 1913
- Besatzung: 1. Pilot Flugkapitän, vorg.  
2. Pilot, vorg.
- Messingenieure: 2
- Bordmonteur: Jahrgang 1920
- Techn. Begleiter: Jahrgang 1906

252. Zur Sicherstellung der Koordination mit dem Betrieb auf dem Flugplatz Samedan war vom Eidgenössischen Luftamt verfügt worden, dass die Erprobungsflüge im Einvernehmen mit dem dortigen Flugplatzleiter (Jahrgang 1906) durchzuführen seien.

253. Ferner war durch Vermittlung des Eidgenössischen Luftamtes zur Beratung in Gletscherfluglagen beigezogen :

Jahrgang 1905, Hotelier und Pilot, (Inhaber einer Bewilligung zur Ausbildung von Gletscherpiloten).

## 26. Vorschriften

261. Der Gletscherflugbetrieb basiert zur Zeit noch auf Art. 65 der Vollziehungsverordnung vom 5. Juni 1950 zum Luftfahrtgesetz:

- <sup>1</sup> Für die Benützung von Gelände ausserhalb der Flugplätze, für die Landung und den Abflug von Luftfahrzeugen ist die Bewilligung im Einzelfall einzuholen.
- <sup>2</sup> Die Bewilligung wird grundsätzlich nur für Flüge zum Zwecke der Ausbildung für Ballon- und Segelflüge und Flugveranstaltungen erteilt.
- <sup>3</sup> Zuständig für die Erteilung der Bewilligung für Aussenlandungen sind ausser dem Eidgenössischen Luftamt die Leiter der konzessionierten Flugplätze sowie die Fluglehrer der vom Eidgenössischen Luftamt bewilligten Fliegerschulen.
- <sup>4</sup> Für die Stelle, welche die Bewilligung erteilt, besteht keine Pflicht, die momentane Benützbarkeit des vorgesehenen Geländes zu überprüfen...
- <sup>5</sup> Die Rechte der Grundeigentümer ...

## 3. VORGESCHICHTE, FLUGVERLAUF UND UNFALL

31. Die Fa. Dornier-Werke GmbH hatte das Flugzeug D-IHEL als erstes Flugzeug des Musters Do-28 mit Skiern ausgerüstet und beabsichtigte, diese Ausführung vom 9. August 1961 an vom Flugplatz Samedan aus in etwa 50 Starts und Landungen auf dem Forno-Gletscher zu erproben. Bei der Erteilung der Bewilligung wies das Eidgenössische Luftamt die Firma unter anderem an, die Flüge im Einvernehmen mit der Flugplatzleitung von Samedan durchzuführen und empfahl den Beizug des Gletscherfliegers zur Beratung.

32. Am Montag, den 7. August orientierte der Gletscherflieger das Eidgenössische Luftamt, dass der Forno-Gletscher für die geplanten Versuche kaum mehr verwendbar sei, da er zufolge der Sonnenbestrahlung Löcher und Wasserrinnen aufweise. Das Eidgenössische Luftamt leitete diesen Bericht telefonisch an die Fa. Dornier weiter; diese setzte sich mit dem Gletscherflieger in Verbindung. Im Ergebnis wurde - ohne Wissen des Eidgenössischen Luftamtes - in Aussicht genommen,

die Flüge trotz dem Ausfall des Forno-Gletschers durchzuführen.

33. Am Dienstag, den 8. August, wurde das Flugzeug D-IHEL nach Samedan überflogen, Landung 1529 (MEZ). Der Flugplatzleiter machte darauf aufmerksam, dass der Forno-Gletscher nicht mehr verwendbar sei und die anderen Bündner-Gletscher kleiner seien. Das weitere Vorgehen wurde dann - in Abwesenheit des Flugplatzleiters - vom Versuchsleiter und den beiden Piloten mit dem inzwischen eingetroffenen Gletscherflieger besprochen. Man beschloss, durch Erkundung an Ort und Stelle abzuklären, ob das Erprobungsprogramm auf dem Vadretin da Tschierva oder allenfalls einem anderen Gletscher durchgeführt werden könne. Der Gletscherflieger flog zu diesem Zweck die beiden Piloten auf seinem Flugzeug HB-EZC „Brigadier“ auf den Vadretin da Tschierva, mit Landung 1701. Der erste Pilot erklärte, dass sich das Gelände für die vorgesehenen Flüge eigne und ihm fliegerisch keine besonderen Schwierigkeiten biete. Der Gletscherflieger gab weitere Erläuterungen und Anweisungen; mit den mitgenommenen Fähnchen wurden Aufsetzpunkt, Ausgleitstrecke und Wendepunkt markiert. Vor dem Abflug beschloss man, kein anderes Gelände mehr zu rekognoszieren, sondern sah vor, die Erprobung hier durchzuführen. Im Anschluss daran wurde nochmals eine Landung durchgeführt, mit Anflug wiederum in allgemeiner Richtung Nordost über das Plateau Terrassa. Nach der zweiten Landung, die ebenfalls normal verlief, kehrte das Flugzeug nach Samedan zurück. Hier vereinbarte man, sich am nächsten Morgen wieder zu treffen; der Gletscherflieger sollte dann einen Teil der Erprobungsmannschaft auf dem Flugzeug HB-EZC auf den Vadretin da Tschierva überführen.

34. Am Mittwoch, den 9. August 1961, wurde auch der Flugplatzleiter darüber orientiert, dass die Erprobung nun auf dem Vadretin da Tschierva vorgenommen werden sollte. Er nahm dies ohne Widerspruch zur Kenntnis.

Das Eidgenössische Luftamt wurde von keinem der Beteiligten orientiert.

Nach normaler Vorbereitung startete der Gletscherflieger auf



dem Flugzeug HB-EZC um 0921 mit zwei Mitgliedern der Erprobungsmannschaft. Fünf Minuten später starteten die beiden Piloten mit dem Rest der Erprobungsmannschaft auf dem Flugzeug D-IHEL. Da er das Erprobungsgelände vor dem Gletscherflieger erreichte, benützte er die Gelegenheit, um es in grösserer Höhe noch einige Male zu überfliegen und sich einen besseren Überblick zu verschaffen. Das Flugzeug HB-EZC landete um 0939. Dann setzte auch der erste Pilot auf D-IHEL zum Anflug an.

Über dem Plateau Terrassa besass er eine Flughöhe von 10'600 ft (3230 m/M), um dann in den Gleitflug überzugehen, mit einer angezeigten Geschwindigkeit von 70 Knoten, Triebwerk im Leerlauf, Landeklappen auf 15°, Trimmung -4°. Das Fluggewicht betrug gegen 2350 kg. Da er das Plateau im südlichen Teil überflog, musste er eine leichte S-Kurve fliegen, um auf die angesteckte Richtung zu kommen. Dabei verlor er erheblich an Höhe und musste nochmals Vollgas geben, um den Aufsetzpunkt zu erreichen. Das Flugzeug setzte um 0944 am vorgesehenen Ort ziemlich hart auf. Trotz Volleistung nach dem Aufsetzen gelang es dem Piloten nicht, es an den vorgesehenen Wendepunkt zu schleppen, sondern es blieb etwa 40 Meter unterhalb stehen.

Nach dem Ausladen besprach sich der erste Pilot nochmals mit dem Gletscherflieger. Um einen etwas leichteren Anflug zu erhalten, drehte man die Landerichtung leicht gegen Norden ab. Der Gletscherflieger empfahl, etwas schneller anzufliegen, aber die Flüge abubrechen, wenn die zweite Landung nicht besser gelinge. Dann flog er etwa um 1000 ohne weiteres Zuwarten wieder zu Tal.

35. Um 1006 startete der erste Pilot mit dem Flugzeug D-IHEL zum zweiten Flug; neben ihm befand sich der zweite Pilot; das Fluggewicht betrug noch 2165 kg. Der Start war ziemlich lang. Nachher stieg er auf eine Höhe von 10900 ft (3320 m/M) und zog dann eine weite Schleife über dem Tschiervagletscher. Darauf flog er in dieser Höhe über die Terrassa zur Landung an. Zu Beginn des Gleitfluges hatte er eine Geschwindigkeit von rund 100 Knoten und etwas Leistung auf dem Triebwerk, um nicht wieder überraschend Höhe zu verlieren. Im Gleitflug spürte er Aufwinde statt der erwarteten Abwinde; daher nahm er die Leistung ganz zurück, doch stieg die Geschwindigkeit trotzdem

von etwa 70 Knoten auf etwa 80 Knoten. So glitt er gegen das Landefeld und überflog den Aufsetzpunkt in einer Höhe von rund 30 m. Die Sicht auf den Signalplatz war ihm beim Überflug durch die Motorstummel verdeckt.

Seit der ersten Landung hatte sich der Wind von etwa 2-3 m/sec auf etwa 6-7 m/sec verstärkt, mit Spitzen bis auf 12 m/sec (über 20 Knoten). Der erste Pilot hatte aber in diesem Zeitpunkt keine Möglichkeit, die Windverhältnisse vom Flugzeug aus zuverlässig zu beurteilen.

Er hatte das Gefühl, das Flugzeug schwebte parallel zur Gletscherfläche weiter. Da ihm eine Umkehrkurve ebenso wenig aussichtsreich mehr schien wie ein Vollgasgeben, entschloss er sich, das Flugzeug in der Landerichtung gegen den Boden zu drücken.

36. Im obersten, steil ansteigenden Teil des Gletschers, knapp 20 Meter vor dem Grat, etwas über 400 Meter vom vorgesehenen Aufsetzpunkt entfernt und rund 100 Meter höher, erhielt das Flugzeug um 1010 mit dem linken Ski Bodenberührung. Zufolge der grossen Neigung der Landefläche und der immer noch grossen Geschwindigkeit überschlug es sich sofort und blieb nach einem Ausrutschen von etwa 10 Metern gerade unterhalb des Grates entgegengesetzt zur Flugrichtung liegen; das Leitwerk ragte auf die andere Seite des Grates.

#### 4. SCHÄDEN

41. Der erste Pilot erlitt einige Weichteilquetschungen und der zweite Pilot verspürte Schmerzen in der Wirbelsäule, ohne dass aber irgendwelche Verletzungen festgestellt werden konnten.

42. Das Flugzeug wurde durch Aufprall, Überschlag und Zusammenstoss mit den Gratfelsen an der Zelle zu 90 %, am Triebwerk zu 50 % zerstört und im späteren Verlauf - nach Bergung verwendbarer Geräte - in einer Gletscherspalte versenkt.

#### 5. DISKUSSION

51. Die unmittelbare Ursache des Unfalls liegt zweifelsohne

darin, dass der Pilot das Landefeld in zu grosser Höhe und mit zu grosser Geschwindigkeit anflog und sich der kritischen Situation, in welche er dadurch geriet, erst in einem Zeitpunkt bewusst wurde, als ein sicherer Abbruch des Anflugs nicht mehr möglich war.

52. Dahinter steht in erster Linie eine Fehlbeurteilung der Lage, insbesondere mit Bezug auf die Verstärkung des Rückenwindes, die nach der ersten Landung eintrat und eine beträchtliche Aufwindkomponente in sich schloss. Die Voraussetzungen für die Beurteilung hätten - in Anbetracht der Sichtverhältnisse - durch Verlegung des Signalplatzes vom Aufsetzpunkt weg verbessert werden können.

53. Das Flugzeug darf an sich als für Gletscherlandungen geeignet angesprochen werden; immerhin stellt es durch Grösse und Gewicht höhere Anforderungen als kleinere Flugzeuge, und die Beeinträchtigung der Sicht durch das Triebwerk will im Anflug besonders berücksichtigt sein.

Ähnliches gilt vom Landeplatz: Der Vadretin da Tschierva erlaubt Gletscherlandungen, aber er gehört in Ausdehnung und Anflugverhältnissen zu den schwierigeren Gletschern, deren sichere Benützung ein erhebliches Können voraussetzt; der Forno-Gletscher hätte demgegenüber lange nicht dieselben Anforderungen gestellt, wenn er benützbar gewesen wäre.

54. Den in dieser Hinsicht zu stellenden besonderen Anforderungen genügte der Pilot nicht. Weder besass er eine umfangreiche Gletscherflugerfahrung, noch hatte er eine systematische Gletscherflugausbildung durchgemacht. Die bestehenden Lücken wurden auch nicht - was bei der grossen Allgemeinerfahrung der Piloten immerhin möglich gewesen wäre - durch eine systematische Doppelsteuer-Einweisung an Ort und Stelle überbrückt.

55. Das Eidgenössische Luftamt hatte Kenntnis vom Ausfall des Forno-Gletschers, nicht aber von den späteren Entschlüssen. Der Flugplatzleiter von Samedan hatte von der Absicht, den Vadretin da Tschierva zu benützen, Kenntnis und stimmte ihr stillschweigend zu. Da die vorgesehenen Flüge vom

Eidgenössischen Luftamt grundsätzlich bewilligt waren und in der Person des Gletscherfliegers ein anerkannter Gletscherflug-Spezialist beteiligt war, bestand für ihn auch kein besonderer Anlass zum Einschreiten.

56. Der Gletscherflieger, der als Berater mitwirkte, hatte keine amtlichen Funktionen. Anlässlich der Erkundung am Vortag hatte er die notwendige Einweisung vorgenommen und sich dabei auch nach den Erfahrungen des Piloten erkundigt; mit dessen Angaben durfte er sich zunächst einmal zufrieden geben.

Mit dem Anflugverfahren über die Terrassa empfahl er einen Anflug, den er in guten Treuen als einfacher denn den Anflug über den Tschiervagletscher ansehen durfte.

Die erste Landung des Unfallflugzeugs muss dann freilich in ihm gewisse Zweifel über die Sicherheit des Vorhabens erweckt haben, sonst hätte er nicht empfohlen, die Erprobung abubrechen, wenn die zweite Landung nicht besser gelinge. Unter Berücksichtigung der am Vortag erhaltenen Erklärungen drängte sich ein sofortiger Abbruch oder die Einschaltung von Doppelsteuerflügen in diesem Augenblick nicht zwingend auf. Warum er aber unter den gegebenen Umständen nicht einmal die zweite Landung abwartete, ist nicht recht verständlich.

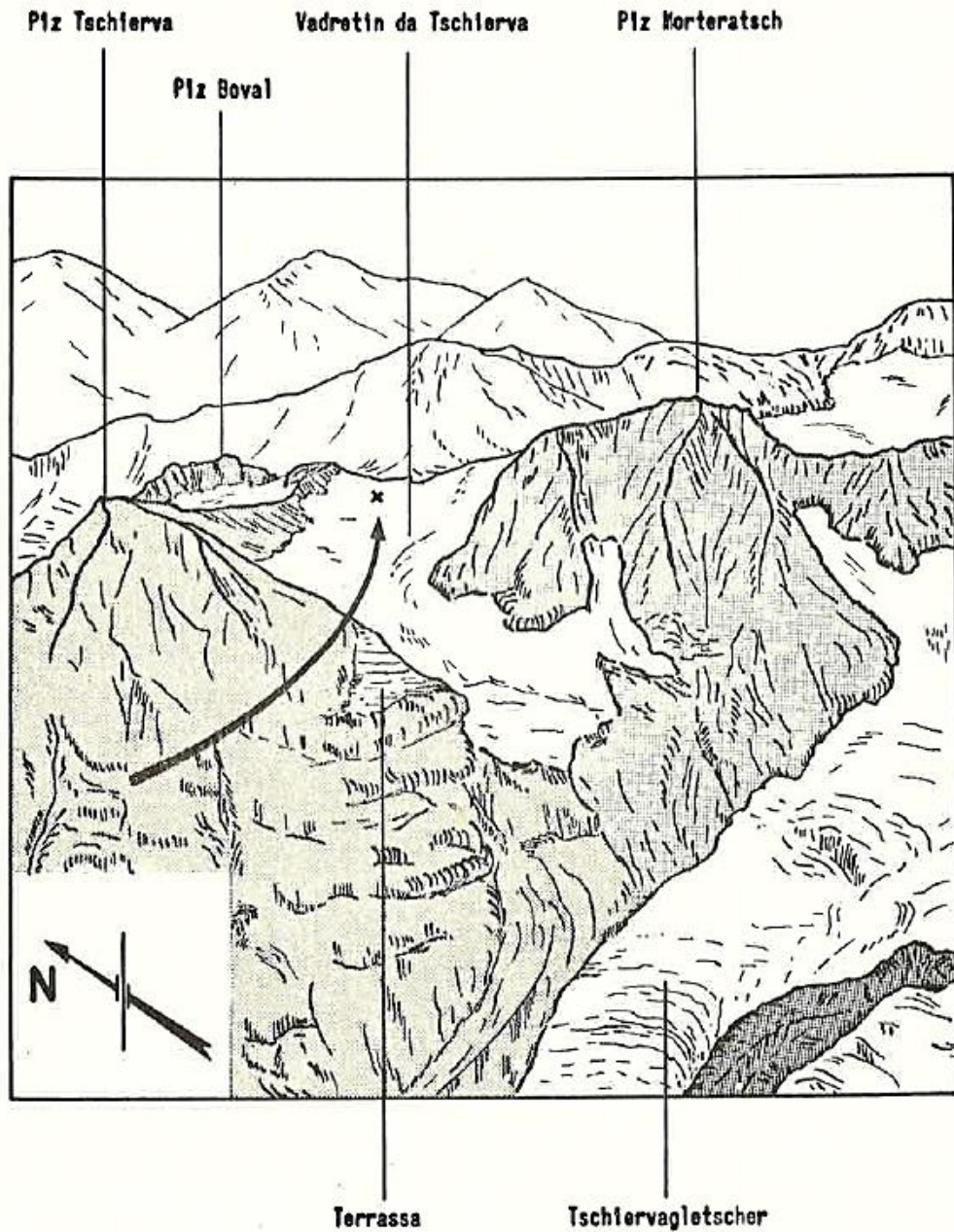
## 6. SCHLUSS

Die Untersuchungskommission kommt einstimmig zum Schluss, dass der Unfall unter Einfluss von Rückenwind verursacht wurde durch Anflug eines Gletscherlandeplatzes mit zu grosser Höhe und Geschwindigkeit, mitbewirkt dadurch, dass die Kenntnisse und Fähigkeiten des Piloten den geländemässig gestellten hohen Anforderungen nicht genügten.

Zürich, den 12. Januar 1962.

Ausgefertigt am 15. Januar 1962.

# Flugunfall D-IHEL



## Vadratin da Tschierva, Uebersicht