



# Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

**über den Unfall**

des Flugzeuges Cessna F 150 J, D-EEAK

vom 10. Mai 1972

bei Andermatt/UR

Die Voruntersuchung wurde mit Zustellung des Untersuchungsberichts vom 24. Oktober 1972 an den Kommissionspräsidenten am 16. November 1972 abgeschlossen.

#### FLUGVERLAUF

Am 9. Mai 1972 frühmorgens startete der Pilot mit der Cessna F 150J D-EEAK in Düsseldorf zu einem zweitägigen VFR-Privatflug nach Modena; ein Flugschüler begleitete ihn als Passagier.

Der Pilot machte in Zürich eine nicht geplante Zwischenlandung, um die Wetterberatung für die Alpentraversierung einzuholen. Er setzte hierauf den Flug mit weiteren Zwischenlandungen in Agno und Milano-Linate nach Modena fort.

Der Rückflug von Modena aus erfolgte am nächsten Morgen, den 10. Mai 1972, mit erster Zwischenlandung in Milano-Linate. Hier wurde aufgetankt und ein VFR-Flugplan nach Konstanz abgegeben. Eine Wetterberatung bei der Flugwetterstelle des Flughafens wurde nicht eingeholt, da eine kurze Rückfrage des Piloten bei einem Angestellten der technischen Abfertigungsgesellschaft "ATA" eine gute Wetterlage erwarten liess.

Die D-EEAK startete in Milano-Linate um 1016 Uhr MEZ. In anfänglich starkem Dunst führte der Flugweg steigend über Saronno, Chiasso, Bellinzona ins Leventina-Tal. Die Sicht in den südlichen Gebirgstälern betrug rund 20 km; eine Wolkendecke von 5/8 bis 7/8 mit einer Basis von 8-9000 ft/MSL verhüllte die höheren Bergspitzen, darunter lagen 1/8 bis 3/8 Hangwolken. Ab Ambri flog die D-EEAK horizontal auf 8000 ft/MSL und überquerte den Gotthardpass entlang seiner Ostflanke.

Auf halbem Weg nach Hospental versperrte eine tiefer liegende Wolkenbank den Eingang ins Urserental. Da der Pilot wegen verspürter starker Abwinde glaubte, nicht mehr umkehren zu können, ging er in den Sinkflug über und versuchte durch ein Wolkenloch entlang der Westflanke des Passes das Urserental in Richtung Realp und Furka zu erreichen.

Tiefhängende Wolken versperrten den Weg über die Furka, sodass

der Pilot nach Osten abdrehen musste. Er musste dabei immer tiefer fliegen und u.a. die das Tal auf zirka 300 m/G überspannende Hochspannungsleitung bei Hospental unterfliegen. Es erwies sich, dass auch die Schöllenen und der Oberalppass geschlossen waren. Weil der Wolkenriegel nördlich des Gotthardpasses sich in Richtung Urserental verstärkte, entschloss sich der Pilot zu einer sofortigen Notlandung auf einer Wiese zwischen Andermatt und Hospental. Die Landung erfolgte mit ausgefahrenen Landeklappen und gezogenem Gemischhebel sowie mit Minimalgeschwindigkeit um 1125 Uhr in südwestlicher Richtung. Die Wiese war sumpfig und von schlecht sichtbaren Drainagegräben durchzogen, so dass sich das Flugzeug kurz nach dem Absetzen überschlug, ohne in Brand zu geraten. Die Distanz vom Absetzen bis zur Endlage betrug 43 m.

#### SCHÄDEN

Pilot und Passagier blieben unverletzt. Das Flugzeug wurde schwer beschädigt. Es entstand nur leichter Landschaden.

#### BEFUNDE

Der Pilot, geboren 1934, war Inhaber eines gültigen Ausweises für Motorflugzeuge, Berufsflugzeugführer 2. Klasse, mit Erweiterungen für IFR-Flüge mit einmotorigen Flugzeugen, Schlepp- und Kunstflug sowie für die Ausbildung von Privatpiloten. Seine Flugerfahrung betrug insgesamt 1800 Std., wovon 500 Std. auf dem Unfallmuster. Während der letzten 90 Tage flog er 80 Std., wobei er rund 100 Landungen auf dem Unfallmuster ausführte.

Die Untersuchung ergab keine Anhaltspunkte für irgendwelche gesundheitliche Störungen zur Zeit des Unfalles.

In den Akten des deutschen Luftfahrt-Bundesamts, Braunschweig, ist eine 1964 ausgesprochene Busse von 1000 DM wegen Verstosses gegen die Luftverkehrsordnung und die Luftverkehrsregeln vermerkt.

Das Flugzeug war lufttüchtig und zum Verkehr zugelassen. Es liegen keine Anhaltspunkte für irgendwelche vorbestandene technische Mängel vor.

Das Wetter über den Alpen hatte sich vom 9. auf den 10. Mai

stark verändert. Während am 9. Mai 1972 über den Schweizeralpen labile Wetterverhältnisse mit wenig Bewölkung am Morgen und Gewittern am späten Nachmittag herrschten, bildete sich in der Nacht zum 10. Mai eine Nordstaulage aus. Das Wetter für Sichtflüge über Simplon und Gotthard oder Julier gültig von 0700 - 1500 z, wurde daher mit "geschlossen oder schwierig, Alpen meist in Wolken" prognostiziert. Im Unfallgebiet wurde zur Unfallzeit eine Bewölkung von 2/8 bis 4/8 Stratus in Bodennähe und einer geschlossenen Schicht auf rund 2500 m/M ermittelt. Die Sicht betrug 2-6 km, der Wind war variabel / 5 bis 10 kt.

#### BEURTEILUNG

Die ohne Schwierigkeiten durchgeführte Alpentraversierung am Vortag dürfte den Piloten zu einer eher summarischen Flugvorbereitung verleitet haben. Die unverbindliche Ansicht eines zur Wetterberatung keineswegs lizenzierten oder berechtigten Abfertigungsangestellten der "ATA" bestärkte den Piloten in seinem Optimismus bezüglich Wetter. Weil der Pilot nach seinen Angaben glaubte, er habe eine offizielle Wettermeldung erhalten, unterliess er den Gang oder das Telefon zur gut dokumentierten Wetterberatungsstelle Milano-Linate.

Sein Optimismus wurde zunächst insofern bestätigt, als die Sicht nach Verlassen der Po-Ebene gegen die Alpen zu bedeutend besser wurde und eine saubere, hohe Wolkenuntergrenze vorhanden war.

Schwierigkeiten ergaben sich erst auf der Nordseite der Alpen, da der Nordstau noch im Aufbau begriffen war, d.h. die tiefen Stratus-Wolken waren nicht bis auf die Südseite des Gotthardpasses vorgedrungen.

Es ist wenig wahrscheinlich, dass starke Abwinde, - wie sie der Pilot geltend macht -, die rechtzeitige Umkehr über dem Gotthardpass verhindert haben. Der Wind in der Gegend war schwach und das Flugzeug befand sich in der kritischen Phase wohl eher im Aufwind des Nordstaus. Es ist jedoch möglich, dass der Pilot in Unkenntnis der sich entwickelnden Staulage in einem wolkenfreien Tunnel mit guter Sicht in Richtung Urserental absank, die Talausgänge aber verschlossen vorfand

und ein Steigflug in Richtung Gotthard ausserhalb des Leistungsvermögens des Flugzeuges lag.

In dieser kritischen Lage war die sofortige Notlandung der einzig richtige Entschluss. Das Verhalten des Piloten während und nach der Notlandung war einwandfrei.

#### URSACHE

Der Unfall ist zurückzuführen auf:

- lückenhafte Flugvorbereitung (Nichteinholen der offiziellen Wetterberatung) und
- Fehleinschätzung der Wettersituation in den Alpen sowie
- eventuell Nichtberücksichtigung der Steigflugreserven des Flugzeuges.
- Die unklaren Verhältnisse bezüglich Handlings-Kompetenz der "ATA" auf dem Flughafen Milano-Linate dürften zur lückenhaften Flugvorbereitung beigetragen haben.

Bern, den 27. Januar 1973