



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeugs Bücker 131 "Jungmann" HB-USP

vom 13. Mai 1962

am Gotthardpass (TI)

Sitzung der Kommission

23. November 1962

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

der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Flugunfall

des Flugzeugs Bücker 131 "Jungmann" HB-USP

vom 18.Mai 1962

am Gotthardpass (TI).

0. ZUSAMMENFASSUNG

Am Freitag, den 18. Mai 1962, 1440 (MEZ) startete der Pilot auf dem Flugzeug Bücker 131 "Jungmann" HB-USP vom Flughafen Zürich-Kloten zu einem Privatflug über die Alpen nach Locarno. Der Pilot war im Instrumentenflug nicht ausgebildet, und das Flugzeug war dafür nicht zugelassen. Die ihm bekannte Wetterlage mit ausgesprochenem Südstau liess die Verwirklichung seines Vorhabens als zweifelhaft erscheinen.

Nachdem der Pilot kurz vor Erreichen der Gotthard-Passhöhe in den Nebel eingeflogen und dann ohne Bodensicht weitergeflogen war, stiess das Flugzeug um 1520 knapp jenseits der Passhöhe im Nebel gegen einen Felsvorsprung und wurde zerstört. Der Pilot blieb unverletzt.

1. UNTERSUCHUNG

Der Untersuchungsbericht vom 31. Oktober 1962 wurde dem Präsidenten der Untersuchungskommission am gleichen Tage zugestellt.

2. ELEMENTE

21. Pilot: Jahrgang 1940

Ausweis für Privatpiloten vom 30. April 1959, gültig bis 20. Oktober 1963, für alle normalen einmotorigen Landflugzeuge mit 1-3 Sitzen und einem Höchstgewicht bis 2000 kg.

Beginn der Motorflugschulung im Oktober 1957 in Agno. Gesamte Flugzeit auf Motorflugzeugen rund 160 Stunden und 500 Flüge, wovon rund 21 Stunden und 45 Flüge auf dem Unfallmuster. Ohne Ausbildung im Instrumentenflug.

Die fliegerischen Qualifikationen geben zu keinen Bemerkungen Anlass. Flugunfälle, andere fliegerische Vorfälle oder Verstöße gegen die fliegerischen Vorschriften sind nicht verzeichnet.

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

22. Flugzeug HB-USP

Eigentümer und Halter: privat

(Im Luftfahrzeugregister eingetragen: Alpar, Flug- und Flugplatzgesellschaft, Bern, s.u.31.)

Muster Bücker 131 "Jungmann", mit Motor Hirth HM A-2 von 105 PS und Holzpropeller Infanger.

Konstrukteur: Bücker Flugzeugbau GmbH, Rangsdorf-Berlin.

Hersteller: Dornier-Werke A.G., Altenrhein SG, Baujahr 1940, Werknummer 43.

Charakteristik: Zweisitziges Sport- und Trainingsflugzeug; verspannter Doppeldecker in Gemischtbauweise.

Verkehrsbewilligung vom 13. März 1959, gültig bis zum 28. September 1962; für Instrumentenflug nicht zugelassen.

Höchstzulässiges Fluggewicht 670 kg, Gewicht beim Unfall 535 kg; der Schwerpunkt lag beim Unfall innerhalb der vorgeschriebenen Grenzen.

Instrumentierung normal (mit Variometer und Wendezeiger).

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

23. Gelände (Landeskarte 1:50.000 Nr. 265 Nufenenpass)

Der Unfall ereignete sich im obersten Teil des Val Tremola, etwa 750 Meter südlich der Passhöhe, an einem Felsvorsprung des Punktes 2108.7, der aus der im Unfallraum liegenden Schneeschicht hervorragte. Die Trümmerstelle liegt etwa 120 Meter weiter abwärts, etwa 20 m abseits der Strasse; Koordinaten 686.800/156.000, Gemeindebann Airolo.

24. Wetter

Das Wetter am Unfalltag war gekennzeichnet durch eine Süd-staulage, mit Nebeltreiben auf dem Gotthard und im Val Tremola. Auf der Nordseite lag die Hauptwolkenuntergrenze mit 3/8 Stratus auf etwa 2300 m/M, auf der Südseite mit 6/8 Stratus auf etwa 1500 m/M; die Sicht betrug auf der Nordseite 50 km, auf der Südseite unterhalb des Nebels 6-10 km. Im Unfallraum herrschte SSE-Wind von 15-20 kt, ohne bemerkenswerte Böigkeit.

25. Vorschriften

251. Die Verfügung des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes vom 13. November 1960 über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge schreibt unter anderem folgendes vor:

- Art. 4.1: Der Kommandant eines Luftfahrzeuges ist für die Anwendung der Verkehrsregeln ... verantwortlich.
 - 2: Er darf von den Verkehrsregeln nur abweichen, wenn es aus Gründen der Sicherheit notwendig ist.
- Art. 10.1: Ein Luftfahrzeug ist so zu führen, dass für das Luftfahrzeug, für seine Insassen, für andere Luftfahrzeuge oder für Personen und Sachen auf der Erde keine Gefährdung entsteht.
- Art.45.1: Sichtflüge sind so durchzuführen, dass das Luftfahrzeug ständig unter Sichtbedingungen und in Abständen von den Wolken geflogen wird, die mindestens folgenden Werten entsprechen:
 - (Diese Werte gelten innerhalb kontrollierter Lufträume sowie ausserhalb kontrollierter Lufträume in Höhe von mehr als 200 Meter über Grund oder mehr als 1000 Meter über Meer:)
 - Flugsicht: 8 Kilometer
 - Abstand von den Wolken:

Waagrecht 1.5 Kilometer
senkrecht 300 Meter

(Diese Werte gelten ausserhalb
kontrollierter Lufträume in Höhen bis
200 Meter über Grund:)

Flugsicht: 1.5 Kilometer

Abstand von den Wolken:
Ausserhalb von Wolken, mit ständiger
Sichtverbindung mit dem Boden.

252. Die Dienstanweisung Nr.4/1962 des zürcherischen Amtes für Luftverkehr vom 21. Februar 1962 bestimmt über die Startfreigabe bei Schlechtwetterbedingungen im Privatluftverkehr auf dem Flughafen Zürich unter Bezugnahme auf den vorzitierten Art.4 der Verkehrsregeln unter anderem folgendes:

"Die Aufgaben der Flugplatzorgane beschränken sich damit ausser den administrativen Belangen lediglich auf die Kontrolle, ob in dem vom Flugplatz aus überblickbaren Bereich aus verkehrstechnischen und meteorologischen Gründen der Start freigegeben werden kann oder nicht."

3. FLUGABLAUF UND UNFALL

31. Der Vater des beim Unfall beteiligten Piloten, Fluglehrer in Locarno, hatte am 8. Mai 1962 das Flugzeug Bücker 131 "Jungmann" HB-USP von der Alpar Flug- und Flugplatzgesellschaft zum Weiterverkauf nach Italien erworben und beauftragte seinen in Zürich wohnenden Sohn, es von Bern nach Locarno zu überfliegen.

Ein erster Versuch, den der Pilot am Mittwoch, den 9. Mai 1962 vornahm, wurde durch das schlechte Wetter vereitelt, und der Pilot überführte das Flugzeug nach Zürich. Da sich die allgemeine Wetterlage nur langsam verbesserte, verschob er den Überflug auf das Ende der nächsten Woche.

32. Am Freitag, den 18. Mai 1962, hielt der Pilot die Aussichten für günstiger, begab sich auf den Flughafen Zürich und liess das Flugzeug bereitstellen. Gegen 1300 MEZ liess er

sich im Flughafen über die Wetterlage beraten; bezüglich der Lage auf der Alpensüdseite sagte man ihm, die letzten Meldungen würden in etwa einer Viertelstunde eintreffen; der Pilot erklärte daraufhin, er würde ohnehin noch seinem Vater anrufen und sich von ihm unmittelbar orientieren lassen.

Daraufhin begab er sich zur Verkehrsleitung für den Privatverkehr und rief von dort aus seinen Vater an; dieser übermittelte ihm einige Minuten später den folgenden Bericht, den er auf dem Flugplatz Locarno eingeholt hatte:

Sicht: Gotthard 50 km. Bewölkung: Dübendorf 3/8 auf 3500 m, Buochs 3/8 auf 1200 m, Ambri 6-7/8 auf 3000 m, 3/8 auf 1500 m und 4/8 auf 2500 m (Sicht 12 km), Lodrino 7/8 auf 2200 m und 2/8 auf 700 m.

Der Vater des Piloten machte seinen Sohn darauf aufmerksam, dass sich die Situation auf der Alpensüdseite noch verschlechtern könnte, und dass er den Überflug nicht erzwingen solle.

Während dieser Zeit war man sich beim Wetterdienst auf dem Flughafen auf Grund der letzten Meldungen darüber klar geworden, dass diese Verschlechterung tatsächlich im Gange war und meldete der Verkehrsleitung für den Privatverkehr, dass ein Überflug in den Tessin nicht mehr möglich sei und der Pilot zurückgehalten werden solle. Auf der Verkehrsleitung fragte man den Piloten auf Grund der von diesem geführten Telefongespräche nach der wirklichen Situation auf der Alpensüdseite; er erklärte, dass dort die Wolkenschicht nicht geschlossen sei und er daher den Flug antreten werde. Die Meldung des Wetterdienstes wurde ihm, da man sie durch die direkten Erkundigungen für überholt hielt, nicht mehr übermittelt.

33. Der Pilot startete in Zürich-Kloten um 1440. Bei gutem Wetter gelangte er auf eine Höhe von etwa 3000 m/M und ins Reusstal. Über Hospental stellte er fest, dass die Wetterlage sich erheblich verschlechtert hatte, über dem Gotthard eine geschlossene Schicht auf etwa 2800 m/M lag und Nebelschwaden über die Passhöhe (2108 m/M) zogen. Da er aber immerhin noch Sicht auf die jenseitigen Hänge hatte, entschloss er sich zur Fortsetzung des Fluges.

34. Auf der rechten Talseite weiterfliegend, geriet er aber noch vor der Passhöhe in den Nebel hinein.

Er versuchte zunächst, in einer Linkskurve wieder Sicht zu erhalten, gab aber diesen Versuch nach kurzer Zeit wieder auf, da er befürchten musste, im Nebel gegen den gegenseitigen Hang zu stossen. Nachher orientierte er sich wieder gegen Süden und flog im Nebel und in der Hoffnung weiter, so über den Pass zu gelangen und wieder Sicht zu erhalten.

35. Um 1520 fühlte er plötzlich einen Stoss und verlor die Herrschaft über das Flugzeug, das nach wenigen Sekunden im Schnee liegen blieb.

4. SCHÄDEN UND BEFUNDE

41. Der Pilot wurde durch den Unfall nicht verletzt.

42. Das Flugzeug HB-USP wurde durch den Aufprall zerstört. Die Untersuchung zeigte, dass es mit dem linken Rad an einem Felsvorsprung aufgeschlagen hatte, nach Drehung um die Hochachse mit dem rechten Flügel gegen den Hang geprallt und dann im tiefen Schnee noch etwa 120 Meter weiter hangabwärts gerutscht war.

43. Am Boden entstanden durch den Unfall keine Drittschäden.

5. DISKUSSION

51. Der vorliegende Fall zeigt das wohlbekanntes Bild des Piloten, der zu einem Sichtflug über die Alpen ansetzt, obwohl das Wetter wenig Aussicht auf sichere Verwirklichung bietet, und dem nachher die zu rechtzeitiger Umkehr notwendige Erfahrung, Einsicht und Kraft fehlt.

52. Ob sich der Pilot von seinem Vorhaben hätte abhalten lassen oder ob er rechtzeitig umgekehrt wäre, wenn man ihm auf der Verkehrsleitung die letzte Prognose des Flugwetterdienstes übermittelt hätte, ist nicht sicher; dies zu tun, wäre aber auf alle Fälle angebracht gewesen.

6. SCHLUSS

Die Kommission gelangt einstimmig zu folgendem Schluss: Der Zusammenstoss des Flugzeugs mit dem Gelände ist darauf zurückzuführen, dass der Pilot einen Sichtflug in Instrumentenflugbedingungen hinein fortsetzte und dabei die Orientierung verlor.

Zürich, den 23. November 1962.

Ausgefertigt am 23. November 1962.