



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeuges Maule M-4-210 HB-ETN

vom 25. Dezember 1975

auf dem Scalettagletscher/GR

U N T E R S U C H U N G S B E R I C H T

LUFTFAHRZEUG Maule M-4-210 HB-ETN
HALTER)
EIGENTÜMER verunfallter Pilot

PILOT Jahrgang 1905
AUSWEIS für Privatpiloten, Fluglehrerausweis
für Gebirgslandungen
FLUGSTUNDEN

INSGESAMT 4106	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE 30
MIT DEM UNFALLMUSTER 1514	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE 30

ORT Scalettagletscher/GR
KOORDINATEN 790`950 / 174`250 **HÖHE ü/M** 2860 m
DATUM UND ZEIT 25.12.1975, 1400 Uhr MEZ

BETRIEBSART Privatverkehr
FLUGPHASE Reiseflug
UNFALLART Berührung mit ansteigendem Gelände
(Gletscher)

PERSONENSCHADEN

	BESATZUNG	FLUGGÄSTE	DRITTPERSONEN
TÖDLICH VERLETZT			
VERLETZT			
NICHTVERLETZT	1	1	

SACHSCHADEN AM LUFTFAHRZEUG

Fahrwerk / Propeller

SACHSCHADEN DRITTER

Keiner

FLUGVERLAUF

Der Pilot beabsichtigte mit einem Passagier von Samedan aus einen Rundflug via Davos durchzuführen.

Um nach Davos zu gelangen, wählte der Pilot das Val Susauna und den Scalettapass.

Nach Angaben von des Piloten herrschte Föhn, und er hatte Mühe, im Val Susauna Höhe zu gewinnen.

Nach den Einmündungen Vallorgia und Val Funtauna war die linke Talseite Richtung Scalettapass in Wolken.

Auf einer Höhe von ca. 2900 m/M (Scalettapass 2606 m/M) flog der Pilot auf der noch freien rechten Talseite Richtung Scalettapass.

Unmittelbar vor dem Scalettapass begann es zu schneien und die Sicht war so schlecht, dass der Pilot nicht über den Pass sehen konnte.

Die Umkehrkurve erfolgte nach rechts, da die linke Talseite in Wolken war.

Während der Umkehrkurve verlor das Flugzeug infolge Abwind (Föhnturbulenz) so an Höhe, dass die Flughöhe nicht mehr ausreichte, um das ca. 2700 m/M hohe Gelände zu überfliegen.

Die Umkehrkurve musste in der Folge nach ca. 90° (Richtung Scalettahorn) gestoppt werden.

Nach ca. 500 m, im Bereich Anfang Scalettagletscher, geriet das Flugzeug in Wolken.

Der Pilot wusste, dass unter ihm der Scalettagletscher sein musste und reduzierte Leistung und Geschwindigkeit (ca. 70-80 mph), in der Hoffnung, über dem Gletscher wieder Sicht zu erhalten.

Unmittelbar danach schlug das Flugzeug ohne Sicht in nördlicher Richtung quer zur Gletscherneigung mit Fahrwerk und linkem Flügelende auf dem Gletscher auf.

BEFUNDE

- Der Pilot besass einen gültigen Führerausweis und war berechtigt, den vorgesehenen Flug durchzuführen.

- Dem Untersuchungsleiter sind keine für das Unfallgeschehen relevanten gesundheitlichen Störungen bekannt geworden.
- In den Akten des Eidg. Luftamtes sind in den letzten 5 Jahren weder Unfälle noch sonstige Vorkommnisse verzeichnet.
- Das Flugzeug war zum Verkehr zugelassen und lufttüchtig. Gewicht und Schwerpunkt befanden sich im zulässigen Bereich.
- Die letzte 100-Stunden-Kontrolle wurde am 11.2.1975 und die letzte 50-Stunden-Kontrolle am 20.7.1975 durchgeführt.
- Der Aufschlag auf dem Gletscher erfolgte ohne Sicht.
- Wetter:

Laut Schweizerischer Meteorologischer Zentralanstalt am Unfallort und zur Unfallzeit:

Wetter:	Nach Durchgang einer schwachen Warmfront- Okklusion allmählich auflockernde Bewölkung
Wolken:	1/8 – 3/8 Sc-Fetzen, Untergrenze in 2000-2500 m/M 6/8-7/8 Ac in 3200-4000 m/M
Sicht:	30-40 km, in Wolken 50-100 m
Wind:	in 2000 m/M: NW-N, 10-20 kt, in 3000 m/M: NW-N, 20-30 kt
Temp./Tpkt:	in 2500 m/M: -13°/-17°
Luftdruck:	QNH Ticino 1017 mb, Kloten 1025 mb
Gefahren:	Windböen aus NW-N mit Spitzen bis etwa 50 kt Nebelschwaden in verschiedenen Höhen und von unterschiedlicher Ausdehnung und Dauer
Sonnenstand:	Azimut 221°, Höhe 9°
Bemerkungen:	Der starke Luftdruckunterschied zwischen Nord- und Südseite der Alpen von gut 8 mb war hauptsächlich auf das Gebiet

Vorderrheintal-Engadin
konzentriert. Starke Abwinde und
heftige Böen traten daher
insbesondere an den Südhängen der
Bergketten auf.

Laut Pilot: siehe Beilage

BEURTEILUNG

Der Entschluss zum Umdrehen erfolgte zu spät, da ein sicheres Umkehren topographisch und meteorologisch bedingt bereits nicht mehr möglich war.

WAHRSCHEINLICHE UNFALLURSACHE

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass der Pilot anlässlich eines Rundfluges in ein Gebiet einflog, in welchem aus topographischen und meteorologischen Gründen ein sicheres Umkehren nicht mehr möglich war.

Bern, 17. Februar 1976

Der Untersuchungsleiter

Genehmigt an der Sitzung der Eidg. Flugunfall-Untersuchungs-
kommission vom 30. April 1976.

