



# Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

**über den Unfall**

des Flugzeuges AS 202/15 Bravo HB-HEW

vom 30. Mai 1977

auf dem Cavagnöö-Gletscher/TI

Die Voruntersuchung wurde mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 31. August 1977 an den Kommissionspräsidenten am 23. September 1977 abgeschlossen.

**LUFTFAHRZEUG** AS 202/15 Bravo HB-HEW  
**HALTER )** Fliegerschule Birrfeld AG, Birr-Lupfig  
**EIGENTÜMER** " "

**PILOT** Jahrgang 1956  
**AUSWEIS** Führerausweis für Privatpiloten  
**FLUGSTUNDEN**

<b>INSGESAMT</b> 48:14	<b>WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE</b> 4:42
<b>MIT DEM UNFALLMUSTER</b> 35:14	<b>WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE</b> 4:42

**ORT** Cavagnöö-Gletscher (westlich Cristallina)/TI  
**KOORDINATEN** 680.100/145.500 **HÖHE ü/M** 2630 m  
**DATUM UND ZEIT** 30. Mai 1977, 1140 Uhr MEZ

**BETRIEBSART** Privatverkehr  
**FLUGPHASE** Reiseflug  
**UNFALLART** Notlandung, Überschlag

**PERSONENSCHADEN**

	BESATZUNG	FLUGGÄSTE	DRITTPERSONEN
TÖDLICH VERLETZT			
VERLETZT			
NICHT VERLETZT	1	2	

**SACHSCHADEN AM LUFTFAHRZEUG**

Propeller, Bugfahrwerk,  
Haube, Seitenleitwerk

**SACHSCHADEN DRITTER**

Keiner

## FLUGVERLAUF

- Der Pilot mietete bei der Fliegerschule Birrfeld AG das Flugzeug HB-HEW, um mit seinen Eltern einen VFR-Flug von Birrfeld nach Ascona durchzuführen.
- Auf der Fluganmeldung wurde vom Piloten die voraussichtlich späteste Rückkehrzeit mit 1700 Uhr angegeben.
- Nachdem das Flugzeug vollbetankt worden war, startete der Pilot um 1035 Uhr auf dem Flugfeld Birrfeld.
- Der Flugweg führte über Grimsel und Nufenenpass ins Bedrettal. Anschliessend flog der Pilot ins Toggiotal ein, mit der Absicht, via Fiorina, Bavona ins Maggiatal nach Ascona zu gelangen.
- Über dem Stausee von Toggio flog der Pilot, um Höhe zu gewinnen, eine 360°-Kurve.
- Auf einer Höhe von ca. 2'750 m/M flog er ins Fiorinatal und leitete gleichzeitig einen Sinkflug ein.
- Als das Bavonatal eingesehen werden konnte, stellte der Pilot im oberen Bereich Quellbewölkung (Basis ca. 2'000 m/M) fest, die sich im unteren Bereich verdichtete.
- Da er einen Weiterflug in südlicher Richtung wegen der Bewölkung als zu riskant beurteilte, leitete er einen Steigflug ein und kurvte nach Nordwesten Richtung Cavagnö-Gletscher.
- Die Höhe reichte nicht aus, um direkt ins Bedrettal zu gelangen, weshalb der Pilot gezwungen war, eine Umkehrkurve einzuleiten. Dabei ertönte das Stall Warning Horn, worauf das Einleiten gestoppt und etwas nachgedrückt wurde.
- Der Pilot hielt es für zu riskant, eine Umkehrkurve unter diesen Voraussetzungen durchzuführen, da die Topographie nicht sehr viel Raum zur Verfügung liess und eine verhältnismässig steile Kurve notwendig gewesen wäre.
- Einige Sekunden später befand sich das Flugzeug wenige Meter über dem ansteigenden, schneebedeckten Gletscher. Der Pilot zog das Höhensteuer voll durch und führte mit eingefahrenen Landeklappen eine "Sacklandung" aus.
- Das Flugzeug setzte zuerst mit dem Hauptfahrwerk auf,

- überschlug sich und kam in Rückenlage zum Stillstand.
- Der Pilot schaltete den automatischen Notsender (ELT) ein.
  - Er versuchte mit Funk auf verschiedenen Frequenzen Kontakt aufzunehmen, was jedoch misslang.
  - Der Pilot stieg zur nahe gelegenen Giacomohütte hinauf. Diese war jedoch verschlossen.
  - Nach Rückkehr zum Flugzeug demontierte er die Funkantenne und legte sie zu einer besseren Abstrahlung frei. Ohne Erfolg.
  - Anschliessend demontierte der Pilot den ELT und legte ihn mit ausgezogener Antenne frei. Mit dem Funk wurde das richtige Funktionieren des ELT überprüft.
  - Die drei Insassen verbrachten die Nacht im Flugzeug.
  - Die vom Eidg, Luftamt am Morgen des folgenden Tages eingeleitete Suchaktion war erfolgreich. Um ca. 0815 Uhr wurden die drei Insassen von einem Militärhelikopter transportiert.

#### 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.
- Das Flugzeug war zum Verkehr zugelassen. Gewicht und Schwerpunkt befanden sich im zulässigen Bereich.
- Die letzte 100-Stunden-Kontrolle wurde am 25. Mai 1977 und die letzte 50-Stunden-Kontrolle am 3. Mai 1977 durchgeführt.
- Nach dem Anflug ins Fiorinatal leitete der Pilot absichtlich einen Sinkflug ein.
- Beim Einleiten einer Umkehrkurve über dem Cavagnö-Gletscher ertönte das Stall Warning Horn.
- Wetter: Schönes Wetter. Im oberen Bawonatal Quellbewölkung, die sich im unteren Bereich verdichtete; Basis ca. 2000 m/M. Wind: 1500 m/M vorwiegend SE-S, 5 - 10 kt 3000 m/M

vorwiegend S-SW, 5 - 10 kt

#### BEURTEILUNG

- Es war falsch, dass der Pilot beim Einfliegen ins Fiorinatal einen Sinkflug einleitete, bevor er sich vergewissert hatte, dass ein Weiterflug ins Maggiatal möglich war.
- Das fliegerische Verhalten des Piloten widerspricht anerkannten und bewährten Regeln der Luftfahrt. Diese besagen u.a., dass insbesondere in gebirgigem Gelände mit genügender Flughöhen- und Geschwindigkeitsreserve geflogen werden muss, um jederzeit eine gefahrlose Umkehr zu ermöglichen.
- Beim Ertönen des Stall Warning Hornes war es richtig, den Umkehrversuch abubrechen und etwas nachzudrücken. Wegen des ansteigenden Geländes und der viel zu geringen Flughöhe war ein Weiterflug nicht mehr möglich.
- Die bescheidene Flugerfahrung des Piloten hat zum Eintritt des Unfalles beigetragen.
- Das Verhalten des Piloten nach dem Unfall war umsichtig und zweckmässig.

#### UNFALLURSACHE

Falsche Flugtaktik im Gebirge.

Die bescheidene Flugerfahrung des Piloten hat zum Unfall beigetragen.

#### EMPFEHLUNG

Es wäre zweckmässig, wenn bei Flügen über die Alpen das Übermitteln von Start und Landung wieder obligatorisch erklärt würde, um Suchaktionen innerhalb nützlicher Frist einleiten zu können.

Bern, den 11. November 1977

