

Untersuchungsbericht

4X003-0/97
Oktober 1999

Sachverhalt

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	21. März 1997
Ort:	Silvrettamassiv, Tirol/Österreich
Luftfahrzeug:	Motorflugzeug
Hersteller / Muster:	Cessna T 210 N
Personenschaden:	Flugzeugführer tödlich verletzt, Passagier schwer verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittschaden:	keiner

Flugverlauf

Auf einem IFR/VFR-Flug von Budapest/Ungarn nach Samedan/Schweiz wurde dem Piloten der Cessna von der Flugsicherung geraten, in Innsbruck/Österreich zwischenzulanden, um eine gesonderte Wetterberatung für den letzten Teil der Strecke einzuholen. Grund dafür waren unzureichende Wetterbedingungen im Gebiet des Zielflugplatzes, der über keine Instrumentenflugverfahren verfügt, und daher nur nach Sichtflugregeln angefliegen werden kann.

17 Minuten nach der Landung, um 13:27 Uhr MESZ, startete der Flugzeugführer im Anschluss an eine eingehende Wetterberatung in Innsbruck zum VFR-Flug nach Samedan, obwohl ihm von der geplanten Strecke abgeraten worden war.

Der Ausflug aus der Kontrollzone geschah entlang des Inntals über den Pflichtmeldepunkt W 1. Bei niedrigen Wolkenuntergrenzen und schlechter Sicht folgte er ab Landeck in geringer Höhe auf falschem Kurs dem Tri-sannental. Das Flugzeug wurde letztmals in 100 m Höhe über dem Ort Galltür und in 20-30 m über der Staumauer des Silvretta-Stausees gesehen, ehe es auf Südkurs steigend, im Nebel und Schneetreiben verschwand.

In einer Höhe von 2 710 m MSL kollidierte der Hochdecker an einem Nordhang des Silvrettamassivs nahe der 'Roten Furka' mit dem ansteigenden Gelände.

Der nicht angeschnallte Flugzeugführer erlitt aufprallbedingte tödliche Verletzungen. Sein weiblicher, nur mit Bauchgurt angeschnallter Fluggast wurde am nächsten Morgen schwerverletzt aus dem Wrack geborgen.

Untersuchung

Der Unfall wurde von einer Kommission der österreichischen Behörde untersucht, die darüber einen abschließenden Bericht erstellte.

Ursachen

Als Ursache für die Kollision im ansteigenden Terrain erkannte sie in ihrem Bericht auf die Fortsetzung eines VFR-Fluges unter marginalen meteorologischen Bedingungen nach Orientierungsverlust im hochalpinen Gelände.

Empfehlungen

Unter Punkt 3.2 des Berichtes -Vorschläge der Flugunfallkommission- wird an die Wichtigkeit der Nutzung von Bauch- und Schultergurten erinnert, da in diesem

Fall von einer Überlebarkeit des Unfalles mit nur leichten Verletzungen ausgegangen werden kann, zumal die Zelle im Kabinenbereich infolge einer nur mäßigen Aufprallverzögerung keine gravierenden Deformationen aufwies.

Untersuchungsführer F. Kühne

Die Untersuchung wurde in Übereinstimmung mit dem Gesetz über die Untersuchung von Unfällen und Störungen beim Betrieb ziviler Luftfahrzeuge (Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz - FIUUG) vom 26. August 1998 durchgeführt. Danach ist das alleinige Ziel der Untersuchung die Verhütung künftiger Unfälle und Störungen. Die Untersuchung dient nicht der Feststellung des Verschuldens, der Haftung oder von Ansprüchen.

Herausgeber:

Bundesstelle für
Flugunfalluntersuchung
Hermann-Blenk-Str. 16
38108 Braunschweig

mail: box@bfu-web.de
<http://www.bfu-web.de>
Tel: 0 531 35 48 0
Fax: 0 531 35 48 246