



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Segelflugzeuges ASK 18 HB-1342

vom 15. August 1981

Hasenmatt bei Lommiswil/SO

RESUME

Parvenue à une altitude de 1600 m/mer, Mme X, pilote, décroche le câble qui relie son planeur à l'avion remorqueur. Après un certain laps de temps, elle constate que l'aiguille de l'indicateur de vitesse reste bloquée sur 95 km/h. Soudain, elle entend à l'arrière du planeur un bruit, dont l'origine n'a pas pu être déterminée. Alors qu'elle effectue un virage qui doit l'éloigner du flanc de la montagne, son appareil pique du nez et heurte la cime d'un sapin. Mme X est grièvement blessée et le planeur détruit.

Cause

Vol au-dessous de la vitesse minimale de sustentation.

Eléments ayant pu contribuer à l'accident:

- Effet du vent descendant et effets de couche limite du sol
- Nervosité du pilote, consécutive au bruit entendu
- Faible expérience sur le type en cause.

Die Voruntersuchung wurde von Walter Nussbaumer geleitet und mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 15. August 1982 an den Kommissionspräsidenten am 14. September 1982 abgeschlossen.

DIE RECHTLICHE WÜRDIGUNG DES UNFALLGESCHEHENS IST NICHT GEGENSTAND DER UNTERSUCHUNG UND DER UNTERSUCHUNGSBERICHTE (ARTIKEL 2 ABSATZ 2 VERORDNUNG ÜBER DIE FLUGUNFALLUNTERSUCHUNGEN VOM 20. AUGUST 1980)

LUFTFAHRZEUG Segelflugzeug ASK 18 HB-1342
HALTER) Segel- und Motorfluggruppe Grenchen, Grenchen
EIGENTUEMER

PILOT Schweizerbürgerin, Jahrgang 1951
AUSWEIS Führerausweis für Segelflieger

FLUGSTUNDEN	INSGESAMT	93	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE	4:30
	MIT DEM UNFALLMUSTER	2:24	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE	1:00

ORT Hasenmatt bei Lommiswil SO
KOORDINATEN 600 800/232 120 **HOEHE ü/M** 1350 m
DATUM UND ZEIT 15. August 1981 um 1450 Uhr Lokalzeit (GMT+2)

BETRIEBSART Privater Trainingsflug
FLUGPHASE Hangsegelflug
UNFALLART Kollision mit Tanne

PERSONENSCHADEN

	BESATZUNG	FLUGGÄSTE	DRITTPERSONEN
TÖDLICH VERLETZT	-	-	-
ERHEBLICH VERLETZT	1	-	-
LEICHT ODER NICHT VERLETZT	-	-	

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG zerstört
SACHSCHADEN DRITTER unbedeutend

FLUGVERLAUF

Am Samstag, den 15. August 1981 startete die Pilotin um 1403 Uhr mit dem Segelflugzeug ASK 18 HB-1342, im Flugzeugschlepp zu einem Trainingsflug auf dem Flugfeld Grenchen.

Vor dem Start hatte sie u.a. die Montage des Höhenleitwerks kontrolliert und eine Steuerkontrolle durchgeführt. Dabei war ihr nichts Abnormales aufgefallen. Hingegen hatte sie festgestellt, dass sich die Bremsklappen nur 2/3 ausfahren liessen.

Auf einer Höhe von ca 1600 m/M klinkte die Pilotin südlich der Krete der Hasenmatt das Schleppseil aus und flog in Richtung Weissenstein. Nachdem das Segelflugzeug 200 m an Höhe verloren hatte, flog sie an den Südhang der Hasenmatt zurück. Dort flog sie bei anfänglich leichtem Steigen 8-er Schleifen zwischen dem Grenchenberg und Selznach. Im weiteren Flugverlauf sank das Segelflugzeug mehrheitlich 0,5 bis 1,5 m/s.

Nach Angaben der Pilotin hatte sie um 1440 Uhr festgestellt, dass der Fahrtmesser bei einer Anzeige von 95 km/h blockiert war. Auch nach Klopfen an das Instrument sei der Zeiger in seiner Lage verharzt.

Nach Beenden einer Linkskurve westlich der Hasenmatt (1444 m/M), in einer Flughöhe von ca 1450 m/M, hörte die Pilotin einen Knall "im hinteren Teil des Flugzeuges", deren Ursache sie sich nicht erklären konnte. Beunruhigt durch den Knall und "weil sich das Hangsegeln an diesem Tag als nicht gerade erfolgversprechend erwies", kurvte sie darauf nach rechts Richtung Süden, um vom Hang wegzufiegen. Am Ende der Kurve ging das Segelflugzeug immer mehr auf die Nase. Die Pilotin versuchte die HB-1342 durch Ziehen am Steuerknüppel abzufangen und durch einen Querruderausschlag nach links einer Tanne auszuweichen. Das Segelflugzeug reagierte jedoch nicht auf die Steuerausschläge. Kurz darauf kollidierte der rechte Flügel mit dem Wipfel einer Tanne, worauf das Segelflugzeug dem Stamm entlang zu Boden stürzte.

Die Pilotin wurde erheblich verletzt, das Segelflugzeug zerstört.

BEFUNDE

Die Pilotin war im Besitze eines gültigen Führerausweises für Segelflieger und berechtigt, den Flug durchzuführen.

Eine gesundheitliche Beeinträchtigung zur Zeit des Unfalles lag nicht vor.

Gewicht und Schwerpunkt des Segelflugzeuges lagen innerhalb der zulässigen Grenzen.

Das Segelflugzeug war zum Verkehr zugelassen. Die Bremsklappen

liessen sich nur um 2/3 ausfahren. Weitere technische Mängel wurden nicht festgestellt. Der Fahrtmesser wurde nachgeprüft und in Ordnung befunden. Seine Anzeigefehler lagen innerhalb der zulässigen Toleranz. Alle Steuerungsverbindungen waren noch intakt. Das Höhenruder funktionierte normal.

Hinweise auf die Ursache des von der Pilotin vernommenen Knalls wurden nicht gefunden.

Wetter am Unfallort zur Unfallzeit

Wolken: wolkenlos
Sicht: mehr als 10 km
Wind: Ost, 5 bis 10 kt
Gefahren: ---

BEURTEILUNG

Obgleich der Fahrtmesser als in Ordnung befunden wurde, ist nicht völlig auszuschliessen, dass das Pitotrohr im Flug temporär durch Fremdkörper verstopft worden war.

Das nicht vollständige Ausfahren der Bremsklappen hatte keinen Einfluss auf das Unfallgeschehen.

Der von der Pilotin wahrgenommene Knall ist möglicherweise die Folge des Aufpralls eines Vogels am Leitwerk.

Die Rechtskurve kurz vor dem Absturz flog die Pilotin in geringer Höhe über Grund im Lee der Hasenmatt und mit grosser Wahrscheinlichkeit innerhalb der Bodengrenzschicht. Dies dürfte zu einer Abnahme der Fluggeschwindigkeit geführt haben. Die Pilotin schliesst zudem nicht aus, dass sie beim Zurückblicken nach dem Knall unbewusst am Steuerknüppel gezogen hatte.

Die Lage der Trümmer unmittelbar am Fusse der Tanne lässt den Schluss zu, dass die Fluggeschwindigkeit bei der Kollision mit der Tanne nicht gross war.

Die Tatsache, dass das Segelflugzeug nicht mehr auf Steuerausschläge reagierte, dürfte mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit auf ein Unterschreiten der Mindestfluggeschwindigkeit zurückzuführen sein.

URSACHE

Unterschreiten der Mindestfluggeschwindigkeit.

Dabei dürften zum Unfall beigetragen haben:

- Leewirkung und Bodengrenzschichteffekte
- Irritierung der Pilotin durch den Knall
- Geringe Flugerfahrung auf dem Unfallmuster.

Bern, 25. Februar 1983

sig. Dr. Ch. Ott
sig. J.-P. Weibel
sig. F. Dubs
sig. Ch. Lanfranchi
sig. M. Marazza