



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Segelflugzeuges B4-PC11AF HB-1323

vom 21. Juni 1986

am Osthang des Etzelstockes, Haslen/GL

RESUME

Le samedi 21 juin 1986, le pilote décolle à 1320 h de l'aérodrome de Schänis (SG) à bord du planeur B4-PC11 AF (HB-1323), remorqué par un avion; il a l'intention d'accomplir un vol local. Il décroche le câble à une altitude de 1900 m/mer, dans la région de Oberseetal/Brunnenberg. De là, il vole en direction d'Urnerboden, via Brünnelistock-Redertenstock-Fürberg-Vorderglärnisch-Oberblegi-Eggstock. A partir du Chamerstock, à 1700 m/mer, il poursuit son itinéraire par Alpeli/Bettschwanden et Auen/Haslen, où il arrive à une altitude de 1400 m. Effectuant des spirales dans un courant ascendant, il parvient à 1500 m/mer environ; ensuite, il longe la crête vers le flanc Est de l'Etzelstock.

A une altitude de 1600 m, le planeur entreprend des spirales à gauche au-dessus de ce flanc escarpé. Après trois boucles complètes, il dépasse la vitesse minimale de sustentation et pique du nez. Avec l'aile droite et le fuselage, il heurte alors un groupe d'arbres et exécute une rotation de 430° à droite. Lors de l'impact entre une paroi rocheuse et un arbre, les deux ailes sont arrachées, d'abord celle de droite, puis celle de gauche.

Le pilote est légèrement blessé et le planeur détruit.

Die Voruntersuchung wurde von Alfred Simmler geleitet und mit Zustellung des Voruntersuchungsberichtes vom 26. Februar 1987 an den Kommissionspräsidenten am 17. März 1987 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 B4-PC11AF HB-1323
HALTER Segelfluggruppe Lägern
EIGENTUEMER Flugplatz, 8718 Schänis

PILOT Schweizerbürger, Jahrgang 1967
AUSWEIS Führerausweis für Segelflieger

FLUGSTUNDEN

INSGESAMT 58:21

WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE 6:14

MIT DEM UNFALLMUSTER 21:08

WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE 0:00

ORT Osthang des Etzelstockes, Haslen/GL
KOORDINATEN 724 300/201 500 **HOEHE ü/M** 1730 m
DATUM UND ZEIT 21. Juni 1986, 1522 Uhr Lokalzeit (UTC+2)

BETRIEBSART Privatverkehr, Segelflug
FLUGPHASE Segelflug in Hangnähe
UNFALLART Abschwärzen im Kreisflug

BETEILIGTE PERSONEN

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

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG zerstört
SACHSCHADEN DRITTER unbedeutender Baumschaden

FLUGVERLAUF

Am Samstag, 21. Juni 1986 startete der Pilot mit dem Segelflugzeug B4-PC11 AF, HB-1323, um 1320 Uhr im Flugzeugschlepp auf dem Flugfeld Schänis SG zu einem lokalen Segelflug. Auf ca 1900 m/M klinkte er im Raume Oberseetal/Brunnenberg. Von diesem Punkt weg flog er via Brünnelistock-Redertenstock-Fürberg-Vorderglärnisch-Oberblegi-Eggstock zum Urnerboden. Der weitere Weg führte ihn vom Chamerstock auf ca 1700 m/M und über Alpeli/Bettschwanden nach Auen/Haslen, wo er auf ca 1400 m/M eintraf. Im Aufwind kreisend erreichte er ca 1500 m/M und flog dann der Krete entlang zum Osthang des Etzelstocks.

Am steilen Abhang, auf ca 1600 m/M, begann er unter Missachtung der Mindestflughöhe nach links zu kreisen. Nach drei Vollkreisen unterschritt er die Minimalgeschwindigkeit und schmierte ab. Das Segelflugzeug prallte mit dem rechten Flügel und dem Rumpf gegen eine Baumgruppe und führte eine Drehung um ca 430° nach rechts aus. Beim Aufprall zwischen einer Felswand und einem Baum wurden der rechte und dann der linke Flügel weggerissen.

Der Pilot wurde leicht verletzt.

Das Segelflugzeug wurde zerstört.

BEFUNDE

- Der Pilot besass einen gültigen Führerausweis und war berechtigt, den vorgesehenen Flug durchzuführen.
- Es liegen keine Anhaltspunkte für gesundheitliche Störungen des Piloten während des Unfallfluges vor.
- Das Segelflugzeug war zum Verkehr VFR zugelassen. Die Untersuchung ergab keine Anhaltspunkte für vorbestandene technische Mängel, die den Unfall hätten begünstigen oder verursachen können.
- Gewicht und Schwerpunkt lagen innerhalb der vorgeschriebenen Grenzen.
- Die gesamte Flugerfahrung und die Flugerfahrung auf dem Unfallmuster waren gering.
- Die Thermik war mässig bis gut, teilweise jedoch gedämpft durch Ausbreitungen. Talwind ca 18 km/h.
Sonnenstand: Azimut 238°, Höhe 55°.
- Die Flughöhe im letzten Teil des Fluges (Chamerstock-Unfallstelle) hätte bei dem herrschenden Talwind nicht mehr zur Rückkehr zum Startflugfeld ausgereicht.

- Beim Kreisen am Hang wurde die Mindestflughöhe und die Minimalgeschwindigkeit unterschritten.
- Beim Aufprall zwischen einer Felswand und einem Baum wurden der rechte und dann der linke Flügel weggerissen.

BEURTEILUNG

- Der Pilot flog tief in ein langes Gebirgstal ein, wobei die Aufwindverhältnisse nicht entsprechend gut waren.
- Mangels genügender Flugerfahrung war er nicht in der Lage, die Risiken einer solchen Flugtaktik abzuschätzen. Es bestand keine oder nur eine geringe Chance, den Ausweichflugplatz Mollis zu erreichen. Vom Startort gar nicht zu reden.
- Der Pilot stand unter dem Druck, für den Rückflug eine ausreichende Höhe zu gewinnen und versuchte deshalb, die schwache, nahe am Hang aufsteigende Thermik auszunützen.
- Mit der eingeschlagenen Flugtaktik riskierte er auch, mit einem der vielen Transportkabel in diesem Bergtal zu kollidieren. Die Situation darf für einen in der Gegend wohnhaften Piloten als bekannt vorausgesetzt werden.
- Dem wenig erfahrenen Piloten machte das Abschätzen des Hangabstandes offenbar Mühe, so dass er zu nahe am Gelände flog.
- Der Unfall wurde schliesslich durch das Unterschreiten der Minimalgeschwindigkeit verursacht, wobei die geringe Höhe über Grund nicht mehr ausreichte, um den Normalflugzustand wieder herzustellen.

URSACHE

Der Unfall ist zurückzuführen auf:

Unzweckmässige Flugtaktik im Gebirge.

An der Sitzung vom 21. Mai 1987 nahmen J.-P. Weibel, M. Marazza, H. Angst und J.-B. Schmid, an der Sitzung vom 22. Juli 1987 Dr. Ch. Ott, J.-P. Weibel, M. Marazza, H. Angst und J.-B. Schmid teil. Die Kommission verabschiedet den Schlussbericht einstimmig.

Bern, 22. Juli 1987

Eidgenössische Flugunfall-
Untersuchungskommission
Der Präsident:

sig. Dr. Ch. Ott

Flugunfall HB-1323

● Klinkpunkt ——— ang. Flugweg

2124 Berghöhe m/M [1700] Flughöhe ca. m/M

✕ Unfallstelle

