



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Segelflugzeuges ASK 18B HB-1479
und
des Segelflugzeuges ASW 15 HB-1000

vom 11. Juli 1987

Westflanke Hasenmatt (Gemeinde Selzach)/SO

RESUME

Après avoir décollé de l'aérodrome de Granges/SO, le pilote du planeur ASK-18B se laisse remorquer en direction du Hasenmatt. Une bonne douzaine de planeurs se trouvent déjà dans la zone comprise entre la Montagne de Granges et le Weissenstein, pour tenter de gagner de l'altitude. Les ascensions sont irrégulières, avec une turbulence moyenne.

Le pilote aperçoit un autre planeur (ASW-15) se dirigeant vers lui depuis la gauche, environ 50 à 100 m plus bas. Il veut lui faire de la place et effectue une boucle serrée. Après 3/4 de tour, au moment où il incline davantage l'appareil, une rafale de vent soulève l'aile gauche et le planeur se trouve pendant 1 ou 2 secondes dans une situation de vol incontrôlable. Peu avant que celui-ci puisse être ramené en position horizontale, il heurte depuis l'arrière, avec l'aile gauche, l'aile droite de l'ASW-15 qui se trouve amputée d'un morceau de 2,5 m de long. Ce second planeur part dans une spirale en piqué d'une hauteur approximative de 100 m/sol, tombe sur un sapin puis sur le sol. Son pilote est indemne.

Le pilote de l'ASW-18B parvient à rentrer à Granges.

CAUSE

L'accident est dû

- à un renversement du planeur ASW-18B (HB-1479) pendant des spirales dans un courant ascendant,
- et à la perte de la distance verticale avec le planeur ASW-15 (HB-1000) qui s'approchait de lui.

Elément ayant pu jouer un rôle :

- Forte turbulence locale.

Die Voruntersuchung wurde von +Werner Ledermann durchgeführt.
Der Voruntersuchungsbericht vom 13. April 1988 wurde nach dem
Tod des Untersuchungsleiters von Hans-Peter Graf verfasst und
dem Kommissionspräsidenten am 26. April 1988 zugestellt.

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-18B HB-1479
HALTER
EIGENTUEMER) Segel- und Motorfluggruppe Grenchen, Grenchen

PILOT X Schweizerbürger, Jahrgang 1952
AUSWEIS für Segelflieger

FLUGSTUNDEN	INSGESAMT 253	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE 3
	MIT DEM UNFALLMUSTER 36	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE 3

ORT Westflanke Hasenmatt (Gemeinde Selzach) SO
KOORDINATEN 600 070/232 200 **HOEHE ü/M** 1370 m
DATUM UND ZEIT 11. Juli 1987 um 1535 Uhr Lokalzeit (UTC+2)

BETRIEBSART Privatverkehr
FLUGPHASE Reiseflug
UNFALLART Kollision mit HB-1000

BETEILIGTE PERSONEN

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

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG leicht beschädigt
SACHSCHADEN DRITTER ---

LUFTFAHRZEUG

Segelflugzeug ASW-15

HB-1000

HALTER

EIGENTUEMER

) Segel- und Motorfluggruppe Grenchen, Grenchen

PILOT Y

Schweizerbürger, Jahrgang 1929

AUSWEIS

für Segelflieger

FLUGSTUNDEN

	INSGESAMT	489	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE	11
	MIT DEM UNFALLMUSTER	81	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE	--

BETEILIGTE PERSONEN

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

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG

zerstört

SACHSCHADEN DRITTER

FLUGVERLAUF

Pilot X liess sich mit der ASK-18B HB-1479 um 1444 Uhr von Grenchen Richtung Hasenmatt schleppen. Zu diesem Zeitpunkt befanden sich 10 bis 15 weitere Segelflugzeuge zwischen Grenchenberg und Weissenstein und versuchten dort, Höhe zu gewinnen oder zu halten. Nach Darstellung des Piloten war die Thermik ruppig und unregelmässig, örtlich herrschte mittlere Turbulenz.

Er schildert den weiteren Flugverlauf wie folgt:

"Um 1533 Uhr flog ich dann Richtung Hasenmatt, wo ich an der Westseite rechts herum in einen Thermikschlauch eindrehte. Ich war auf ca. 1430 m/M, als von links die ASW-15 auf mich zukam. Schätzungsweise 50-100 m tiefer. Um mehr Platz für die ASW-15 zu machen, wollte ich einen engen Kreis fliegen. In dem Moment, als ich mehr Querlage gab, drückte mir eine Böe den linken Flügel hinauf, wobei das Flugzeug während ca. 1-2 Sekunden in eine unkontrollierbare Fluglage geriet. Kurz bevor ich das Flugzeug wieder in Horizontallage bringen konnte, gab es einen Knall."

Der Pilot der HB-1479 gab an, dass die Geschwindigkeit beim eher flachen Kreisen immer über der weissen Marke (80 km/h) lag.

Der Unfall aus der Sicht des ASW-15 Piloten Y:

"Ich flog auf ungefähr 1380 m/M mit Abstand von ca. 300 m und ca. 50-100 m tiefer hinter einer ASK-18 der Stallfluh entlang Richtung Hasenmatt. An der Westflanke der Hasenmatt drehte die ASK-18 in einen Schlauch ein. Ich beobachtete ihn. Den Höhenabstand unserer beider Flugzeuge beurteilte ich als genügend. Als ich beinahe unter ihm war 'leerte es ihn aus'. Ich drückte sogleich nach, um aus der Gefahrenzone zu gelangen. Zu spät."

Die ASK-18 hatte mit dem linken Flügel von hinten den rechten Flügel der ASW-15 gerammt.

Ein 2,5 m langes Stück des rechten Flügels der ASW-15 wurde weggerissen, worauf das Flugzeug in einer Steilspirale aus ungefähr 100 m Höhe auf eine Tanne abstürzte und schliesslich am Boden aufschlug. Der Pilot blieb dabei unverletzt.

Der Pilot der ASK-18 konnte sein Flugzeug unter Kontrolle bringen und in Grenchen landen. Der linke Flügel wies eine dreieckförmige Beschädigung zwischen Eintrittskante bis Holm (Rippen 29-36) auf.

BEFUNDE

- Beide Piloten besaßen einen gültigen Führerausweis.
- Es liegen keine Anhaltspunkte für gesundheitliche Störungen der Piloten während des Unfallfluges vor.
- Beide Segelflugzeuge waren zum Verkehr zugelassen.
- Gewicht und Schwerpunkt lagen bei beiden Flugzeugen im zulässigen Bereich.
- Wetter am Unfallort und zur Unfallzeit gemäss Schweizerischer Meteorologischer Anstalt (SMA) Zürich:

Wetter/Wolken:	1/8 Cu, Basis um 1700 m/M
Sicht:	8-15 km
Wind:	SW / 5-10 kt
	Chasseral 1340 UTC: 180/09 kt
	Böen bis 14 kt
Temp./Tpkt.:	26°/13°C
Luftdruck:	1017 hPa QNH
Sonnenstand:	Azimet: 236°, Höhe 54°

BEURTEILUNG

Als der Pilot der ASK-18 die sich nähernde ASW-15 erstmals sah, hatte er den ersten Vollkreis rechts zu 3/4 beendet. Obschon er den vertikalen Abstand als genügend empfand, wollte er der ASW-15 mittels einer noch engeren Kurve mehr seitlichen Raum zum Hang gewähren, da diese unterhalb der Krete flog. Durch die erhöhte Querlage erhöhte sich auch die Minimalgeschwindigkeit entsprechend. Diesem Umstand wurde offenbar zu wenig Rechnung getragen, sodass eine Böe den Strömungsabriss auslöste und das Segelflugzeug "auf die Nase" ging. Die ca. 50 m Ueberhöhung zur ASW-15 reichten nicht mehr aus, um den Normalzustand herbeizuführen.

Der Pilot der ASW-15, welcher das Abkippen der ASK-18 beobachtete, drückte sofort nach, konnte sich jedoch nicht aus dem Gefahrenbereich bringen.

Als die ASK-18 auf gleicher Höhe wie die ASW-15 war, hatte sie bereits eine höhere Geschwindigkeit als die ASW-15 erreicht und rammte deren rechten Flügel von hinten.

URSACHE

Der Unfall ist zurückzuführen auf:

- Abkippen des Segelflugzeuges HB-1479 beim Kreisen im Aufwind
- mit Einbusse des vertikalen Abstandes zum sich nähernden Segelflugzeug HB-1000.

Zum Unfall kann beigetragen haben:

Örtliche starke Turbulenz.

An der Sitzung vom 17. Juni 1988 nahmen J.-P. Weibel, M. Marazza, H. Angst und J.-B. Schmid, an der Sitzung vom 26. August 1988 Dr. Ch. Ott, J.-P. Weibel, H. Angst und J.-B. Schmid; an der Sitzung vom 11. November 1988 J.-P. Weibel, H. Angst, M. Marazza und J.-B. Schmid, an der Sitzung vom 9. März 1989 H. Angst, J.-B. Schmid, M. Marazza und R. Henzelin teil.

Bern, 9. März 1989

Eidgenössische Flugunfall-
Untersuchungskommission
Der Präsident:

sig. H. Angst

