



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Segelflugzeuges DG 300 ELAN, HB-1914

vom 23. Juli 1990

Andermatt/UR

Résumé HB-1914

Le pilote décolle de Zweisimmen pour un vol de 500 km. Peu avant Coire, les conditions thermiques l'obligent à faire demi-tour. Au retour, il est contraint d'effectuer un atterrissage en campagne, dans la région d'Andermatt. Il choisit un terrain sis le long de la route du Saint-Gothard et prévu à cet effet. Ne pouvant effectuer l'approche finale que vent de dos, il ne parvient pas à perdre suffisamment de hauteur. Il rentre les volets et termine la glissade pour franchir des obstacles. L'aile droite heurte cependant l'un d'eux et le planeur s'arrête dans un pré, après avoir pivoté de 90 degrés. Le pilote est légèrement blessé; l'appareil subit d'importants dégâts

Cause

L'accident est dû à un atterrissage manqué.

Elément contributif :

Fait de n'avoir pas suffisamment tenu compte du vent.

Schlussbericht

Die Voruntersuchung wurde von Alfred Simmler geleitet und mit Zustellung des Voruntersuchungsberichtes vom 28. Juli 1991 an den Kommissionspräsidenten am 16. August 1991 abgeschlossen.

LUFTFAHRZEUG Segelflugzeug DG 300 ELAN HB-1914
HALTER
EIGENTÜMER) Fluggruppe der Berufsschüler Zürich, 5244 Birrhard

PILOT Schweizer Bürger, Jahrgang 1937

AUSWEIS für Segelflieger

FLUGSTUNDEN	INSGESAMT 264:34	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE 36:40
	MIT DEM UNFALLMUSTER 27:05	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE 19:47

ORT Andermatt/UR

KOORDINATEN 687 500 / 164 400 HÖHE ü/M 1450 m

DATUM UND ZEIT 23. Juli 1990, 1650 Uhr Lokalzeit (UTC+2)

BETRIEBSART Privat

FLUGPHASE Landung

UNFALLART Kollision mit Hindernissen

PERSONENSCHADEN

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

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG schwer beschädigt

SACHSCHADEN DRITTER geringfügiger Flurschaden

FLUGVERLAUF

Am Montag, 23. Juli 1990, startete der Pilot mit dem Segelflugzeug DG 300 ELAN, HB-1914, um 1130 Uhr im Flugzeugschlepp auf dem Flugplatz Zweisimmen zu einem 500 km Streckenflug. Wegen den schlechten Thermikverhältnissen brach er dieses Vorhaben vor Chur ab. Auf dem Rückflug sah er sich im Raume Andermatt zu einer Aussenlandung gezwungen. Der Pilot entschied sich für das Landefeld entlang der Gotthardstrasse, gemäss dem Büchlein "Aussenlandeplätze". Dieses Feld (Länge ca. 400 m) kann nur in Richtung SW angefliegen werden. Der Wind blies aus NE mit 5 - 10 kt. Nach dem Abfliegen einer Volte erfolgte der Endanflug mit Rückenwind. Trotz voll ausgefahrenen Bremsklappen und dem Einleiten einer Glissade, konnte er die Höhe nicht genügend abbauen. Um eine Kollision mit den Hindernissen am Endes des Landefeldes zu vermeiden, beendete er die Glissade und fuhr die Bremsklappen ein. Er zog das Segelflugzeug hoch, um auf der hinter den Hindernissen liegenden Wiese aufzusetzen. Während diesem Manöver touchierte der rechte Flügel einen Armierungsgitter-Stapel und einen Bagger. Das Segelflugzeug drehte sich um ca. 90° um die Hochachse und kam in der anschliessenden Wiese zum Stehen.

Der Pilot wurde leicht verletzt. Das Segelflugzeug wurde schwer beschädigt.

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. Die durchgeführte Blutalkoholbestimmung ergab das Resultat "keinen Trinkalkohol".
- Das Segelflugzeug war zum Verkehr VFR zugelassen. Die Untersuchung ergab keine Anhaltspunkte für vorbestandene technische Mängel, die den Unfall hätten begünstigen oder verursachen können.
- Masse und Schwerpunkt lagen innerhalb der vorgeschriebenen Grenzen.
- Der Pilot hatte ein Flugtraining auf dem Unfallflugzeug von total 27:05 Stunden und 11 Landungen.
- Das Aussenlandefeld hat eine Länge von ca. 400 m. Es ist nur in Richtung SW benutzbar. Im Aussenlandebüchlein steht der Vermerk "Windverhältnisse genau studieren".
- Wetter am Unfallort: Wolken: 2 - 3/8 Cu, Basis 2500 - 3000 m/M, Sicht: mehr als 10 km, Wind: NE 5 - 10 kt.
Gütsch: Wind: NE 25 - 30 km/h, Böen 40 - 50 km/h.

- Segelflugwetterprognose vom 23. Juli 1990: Bewölkung 1/8 Cu, Basis Jura 2400 m/M, Voralpen und Alpen 2700 - 3000 m/M, mittlere Thermik: mässig bis gut (1,5 - 1,9 m/sec), gegen Abend lokal durch Ueberentwicklungen gestört.
Weitere Hinweise:
Distanzflüge möglich, vor allem Jura - Schwarzwald, aber gegen Abend durch Ueberentwicklungen gestört.

BEURTEILUNG

Die Streckenvorbereitung war genügend, im besonderen die Planung der möglichen Aussenlandeplätze. Der Entscheid, den Flug vor Chur abubrechen und zurückzufliegen, war richtig.

Der Pilot schätzte die Windverhältnisse im Raume Andermatt falsch ein und er wählte das Landefeld, das nur in Richtung SW angeflogen werden kann, d.h. in diesem Fall mit Rückenwind.

Ein weiteres Landefeld befindet sich ca. 500 m nördlich vom gewählten Feld. Dieses Feld hätte auch in NE Richtung angeflogen werden können.

URSACHE

Der Unfall ist zurückzuführen auf:

Misslungener Landeanflug.

Zum Unfall hat beigetragen:

Ungenügende Berücksichtigung der Windverhältnisse.

An der Sitzung vom 16. Oktober 1991 nahmen H. Angst, J.-B. Schmid, R. Henzelin und M. Soland; an der Sitzung vom 27. November 1991 H. Angst, J.-B. Schmid, R. Henzelin und M. Marazza teil. Die Kommission verabschiedet den Schlussbericht einstimmig.

Bern, 27. November 1991

EIDGENOESSISCHE
FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGS-
KOMMISSION
Der Präsident: