



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Segelflugzeuges K 8 HB-622

vom 11. August 1980

bei Andermatt/UR

RESUME

Le pilote participait à un camp de vol à voile. Le 11 août 1980, à 1034 (heure locale), il décolla de l'aérodrome de Münster (VS) à bord du planeur K 8 HB-622. D'abord remorqué par un avion, il avait l'intention d'effectuer un vol triangulaire de 300 km Münster - Crap Sogn Gion - col du Sanetsch - Münster.

Sur la première partie de l'itinéraire (Crap Sogn Gion) et jusqu'au retour dans la région du col de l'Oberalp, les conditions de vents ascendants étaient bonnes. Mais à partir de là, ces courants cessèrent et le pilote en chercha en vain au Gütsch, au-dessus de Nätschen, sur le flanc est du val Unteralp et au Bätzberg. Cela étant, il décida d'atterrir en campagne, à 1,5 km au sud-ouest de la ligne du chemin de fer Furka-Oberalp. Le champ choisi était limité au sud-ouest par un groupe de maisons et sa longueur était de 450 m environ. Approchant de ce champ depuis le nord-est, il remarqua qu'il se présentait pour l'atterrissage avec un fort vent arrière. Craignant que l'atterrissage soit trop long, il interrompit son approche pour pouvoir se présenter en venant du sens opposé. Pour cela, il suivit le côté nord du champ et, arrivé à son extrémité ouest, il effectua un virage serré à gauche, à une hauteur de 15 à 20 m/sol et à faible vitesse. Le planeur bascula alors à gauche et s'abattit au sol, à 1406 h.

Le pilote a été grièvement blessé et le planeur détruit.

Cause

Virage d'atterrissage effectué à une vitesse inférieure à la vitesse minimale de sustentation.

Eléments ayant contribué à l'accident:

- Faible expérience du pilote
- Manque d'une formation systématique pour entreprendre un vol de distance
- Manque de repères permettant de connaître la nature du vent au sol.

Die Voruntersuchung wurde von Werner Ledermann geleitet und mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 4. Dezember 1980 an den Kommissionspräsidenten am 16. Dezember 1980 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 K 8 HB-622
HALTER
EIGENTÜMER) Akademische Fluggruppe Zürich

PILOT Jahrgang 1958, Schweizerbürger
AUSWEIS Führerausweis für Segelflieger

| | | |
|--------------------|-----------------------------------|--|
| FLUGSTUNDEN | INSGESAMT 64:18 | WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE 32:51 |
| | MIT DEM UNFALLMUSTER 46:33 | WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE 31:30 |

ORT 1,5 km SW Andermatt/UR
KOORDINATEN 687.450/164.650 **HÖHE ü/M** 1438 m
DATUM UND ZEIT 11. August 1980 1406 Uhr Lokalzeit (GMT+1)

BETRIEBSART Segelflug (Streckenflug)
FLUGPHASE Aussenlandung - Endanflug
UNFALLART Ueberzogener Flugzustand - Abkippen zur Seite

PERSONENSCHADEN

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

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG zerstört
SACHSCHADEN DRITTER geringer Landschaden

FLUGVERLAUF

Am Montag, den 11. August 1980, startete der Pilot anlässlich eines Segelfluglagers um 1034 Uhr auf dem Flugplatz Münster/VS mit dem Segelflugzeug K 8 HB-622 im Flugzeugschlepp. Etwa nach 5 Minuten Schleppzeit klinkte er in einer Höhe von 1000 m über dem Flugplatz aus. Er hatte die Absicht, einen 300 km - Dreieckflug Münster - Crap Sogn Gion - Sanetschpass - Münster auszuführen.

Bis zum 1. Wendepunkt Crap Sogn Gion und zurück über den Oberalp-Pass waren die Aufwindverhältnisse gut. Von da an fand der Pilot weder am Gütsch, am Nätschen, an der Ostflanke des Unteraltales noch am Bätzberg Aufwindgebiete. Er entschloss sich deshalb zu einer Aussenlandung 1,5 km südwestlich von Andermatt zwischen der Reuss und dem Bahntrasse der Furka-Oberalpbahn. Der vorgesehene Landeplatz wird auf seiner SW-Seite von einer Häusergruppe begrenzt und weist eine Länge von etwa 450 m auf. Erst im Endanflug, den der Pilot aus nordöstlicher Richtung eingeleitet hatte, bemerkte er, dass er mit starkem Rückenwind anflug und zu lang kommen würde. Er brach deshalb den Landeanflug ab und entschloss sich zur Landung aus der Gegenrichtung. Deshalb flog er dem nördlichen Platzrand entlang weiter und leitete am westlichen Platzende in einer Höhe von 15-20 m über Grund mit geringer Flugeschwindigkeit eine steile Umkehrkurve nach links ein. Das Segelflugzeug kippte in der Folge nach links ab und schlug um 1406 Uhr am Boden auf.

Der Pilot wurde schwer verletzt, das Segelflugzeug zerstört.

BEFUNDE

- Der Pilot besass einen gültigen Führerausweis für Segelflieger und war berechtigt, den vorgesehenen Flug durchzuführen.
- Anhaltspunkte für gesundheitliche Störungen des Piloten während des Fluges, die das Unfallgeschehen hätten beeinflussen können, waren nicht vorhanden.
- Der Pilot hatte vor dem Unfallflug weder eine Aussenlandung noch einen längeren Streckenflug ausgeführt.
- Wie aus dem Barogramm hervorgeht, ist das Segelflugzeug in den letzten 18 Minuten dauernd gesunken, wobei es eine Höhe von 1300 m verlor. Dies entspricht einer mittleren Sinkgeschwindigkeit von etwa 1,2 m/s.

- Das Segelflugzeug HB-622 war zum Verkehr zugelassen. Hinweise auf technische Mängel waren nicht vorhanden.
- Gewicht und Schwerpunkt des Segelflugzeuges lagen innerhalb der zulässigen Grenzen.
- Wetter im Unfallgebiet zur Unfallzeit nach Angaben der Schweizerischen Meteorologischen Anstalt:

Schwacher Hochdruckkeil Alpen - Biskaya - Mitteleuropa

Wolken: 2-3/8 Cu, Basis 3000 m/M

Sicht: mehr als 20 km

Wind: Talwind bis 15 kt (27,8 km/h). Beobachtungsstation Andermatt um 1300 Uhr: Wind aus 310° mit 17 kt (31 km/h).

Temp./Taupkt.: 17°C / 10°C

Sonnenstand: Azimut 212°, Elevation 054°

Beobachtung Station Gütsch (ca 2200 m/M) um 1340 Uhr:

Wind: 350°, 2 kt

Wolken: 1/8 Cu auf 1000 ft, 2/8 Cu auf 2600 ft,
2/8 Cu auf 3000 ft/Grund

Sicht: 50 km

Temp./Taupkt.: 11°C / 08°C

Somit blies im Unfallgebiet der für Andermatt typische Talwind aus der Schöllenen, der sich fächerartig über die Ebene des Urserentales ausbreitete. In den höheren Lagen war dieser Wind nicht mehr aktiv.

- Aus den Aufschlagspuren, der Trümmerlage sowie den Zeugen- aussagen geht hervor, dass das Segelflugzeug mit ausgefahrenen Bremsklappen links abgekippt war und nach mehr als einer Viertelsdrehung um die Hochachse beinahe gleichzeitig mit dem linken Flügelende und der Rumpfnase am Boden aufgeschlagen war.
- Das ausgewählte Landefeld war für einen Landeanflug aus SW wegen den Hindernissen nicht besonders geeignet.

BEURTEILUNG

Mit der Absicht, einen 300 km-Dreieckflug durchzuführen, stellte sich der Pilot im Hinblick auf seine geringe Flug- erfahrung ohne jegliche Aussenlandung eine für seinen Ausbildungs- stand viel zu hoch gesteckte Aufgabe. Dies vor allem deshalb, weil auf dem geplanten Flugweg im Gebirge über weite Strecken keine günstigen Landegelegenheiten zur Verfügung standen, die eine sichere Landung ermöglichten.

Die segelfliegerische Erfahrung holt sich ein Pilot erst nach dem Erwerb des Führerausweises. Der verunfallte Pilot hatte noch nie eine Aussenlandung ausgeführt und keine systematische Weiterausbildung im Leistungssegelflug absolviert, die von den zuständigen Vereinsorganen überwacht werden sollte.

In der steilen Landekurve, die der Pilot in geringer Höhe über Grund eingeleitet hatte, unterschritt das Segelflugzeug offensichtlich die Mindestfluggeschwindigkeit.

URSACHE

Unterschreiten der Mindestfluggeschwindigkeit in der Landekurve.

Dabei haben zum Unfall beigetragen:

- Geringe Flugerfahrung des Piloten.
- Fehlen einer systematischen Streckenflugausbildung.
- Mangelnde Anhaltspunkte für den Bodenwind.

Bern, den 27. Februar 1981

sig. Dr. Th. Kaeslin
sig. J.-P. Weibel
sig. F. Dubs
sig. Dr. H. Hafner
sig. Dr. Ch. Ott