



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Segelflugzeuges Janus HB-1326

vom 30. Juli 1982

auf dem Flugplatz Zweisimmen

RESUME

Lors d'une tentative d'atterrissage par vent arrière, le pilote réalise en début de piste qu'il arrive trop haut et trop vite. Il redresse le planeur, remonte jusqu'à quelques 40 m/sol et tente de faire demi-tour au-dessus de la fin de la piste. Le planeur décroche et s'abat au sol. Le pilote est grièvement blessé alors que son passager est indemne. Le planeur est détruit.

Cause

L'accident est dû à une perte de vitesse lors d'un demi-tour.

A pu contribuer à l'accident:

Préparation insuffisante de l'approche.

Die Voruntersuchung wurde von Jean Overney geleitet und mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 20. Juli 1983 an den Kommissionspräsidenten am 2. August 1983 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 Janus HB-1326
HALTER) Segelfluggruppe Lenzburg, 8053 Zürich
EIGENTUEMER

PILOT Schweizerbürger, Jahrgang 1933

AUSWEIS Führerausweis für Segelflieger

FLUGSTUNDEN	INSGESAMT 565:09	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE 30:49
	MIT DEM UNFALLMUSTER 37	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE 2:03

ORT Flugplatz Zweisimmen

KOORDINATEN --- **HOEHE ü/M** ---

DATUM UND ZEIT 30. Juli 1982 um 1508 Uhr Lokalzeit (GMT+2)

BETRIEBSART Privater Trainingsflug

FLUGPHASE Landung

UNFALLART Abschmieren während einer Umkehrkurve

PERSONENSCHADEN

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

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG zerstört

SACHSCHADEN DRITTER ---

FLUGVERLAUF

Um ca 1430 Uhr startete der Pilot mit dem Segelflugzeug Janus HB-1326 im Flugzeugschlepp auf der Piste 35 des Flugplatzes Zweisimmen zu einem Passagierflug. Als der Schleppzug eine Höhe von 2000 m/M erreicht hatte, klinkte der Segelflugzeugpilot aus. Wenige Minuten später wurde es dem Passagier übel und der Pilot entschloss sich, nach Zweisimmen zurückzukehren.

Vor dem Erreichen des Abkreisraumes will der Pilot nach seinen Aussagen mit dem Flugplatz Zweisimmen Funkverbindung aufgenommen haben. Die vom Piloten durchgegebene Meldung wurde am Boden weder empfangen noch quittiert. Beim Abkreisen auf etwa 150 m/G meldete der Flugdienstleiter dem Piloten, er solle wegen des starkes Rückenwindes auf der Piste 17 landen. Er gab diese Meldung ein zweites Mal über Funk durch, ohne jedoch vom Piloten eine Antwort zu erhalten. In der Gegengerade der Piste 35 fragte der Pilot, welche Piste in Betrieb sei, was mit "Piste 17" quittiert wurde. Der Segelflugzeugpilot will auch diese Meldung nicht empfangen haben. Nach seinen Aussagen habe er dann im Endanflug auf Piste 35 die Sturzflugbremsen ausgefahren, was aber von den das anfliegende Segelflugzeug beobachtenden Zeugen bestritten wird. Nach Zeugenaussagen überflog das Segelflugzeug den Pistenanfang 35 mit einer Geschwindigkeit von ca 160 km/h und in einer Höhe von etwa 5 m/G.

Als der Pilot merkte, dass eine Landung unter diesen Umständen nicht möglich war, zog er das Segelflugzeug bis auf eine Höhe von ca 40 m/G hoch und versuchte, am Pistenende eine Umkehrkurve durchzuführen. Nach seinen Aussagen betrug die Geschwindigkeit vor dem Hochziehen ca 100-110 km/h. Während der Umkehrkurve schmierte das Segelflugzeug über den linken Flügel ab und schlug um 1508 Uhr hart am Boden auf.

Der Pilot wurde erheblich verletzt, der Passagier blieb unverletzt. Das Segelflugzeug wurde zerstört.

BEFUNDE

- Der Pilot war im Besitz eines gültigen Führerausweises für Segelflieger und berechtigt, den Flug durchzuführen.
- Das Segelflugzeug war zum Verkehr zugelassen. Die Untersuchung ergab keine Anhaltspunkte für vorbestandene technische Mängel, die den Unfall hätten verursachen können. Gewicht und Schwerpunkt lagen innerhalb der vorgeschriebenen Grenzen.
- Wetter am Unfallort und zur Unfallzeit:

Allgemeine Wetterlage:

Zufuhr von feuchter Luft aus Südwesten; über den Alpen leichte Föhnlage.

Wetter am Unfallort und zur Unfallzeit

Wolken/Wetter: 3/8 Ac, Basis um 3000 m/M und 4-6/8 Ci
Sicht: mehr als 20 km
Wind: 180/5-10 kt, zeitweise Föhnböen bis
25 kt nicht ausgeschlossen
Temp./Tpkt: 27°C/10°
Luftdruck: 1012 mbar QNH
Gefahren: ---
Sonnenstand: Azimut 222° Höhe 55°

- Die Wölbungsklappen waren auf + 10°, die Sturzflugbremsen zum Teil ausgefahren. Die Verstellhebel waren so stark deformiert, dass darüber keine Aussagen gemacht werden können.
- Die Funkausrüstung wurde kontrolliert und befand sich in funktionstüchtigem Zustand.
- Dass die Sturzflugbremsen im Endanflug nicht ausgefahren wurden, haben einerseits Zeugen am Boden festgestellt und andererseits ist dies auch aus dem flachen Gleitweg ersichtlich (Endanflug ca 160 km/h, nach 3/4 der Pistenlänge praktisch auf derselben Höhe 100-110 km/h).

BEURTEILUNG

Es ist möglich, dass der sich unwohl führende Passagier, der stärker aufkommende Wind und die ausbleibende Funkverbindung mit dem Boden den Piloten so stark beschäftigten, dass er es unterliess, sich visuell über die Windrichtung zu informieren. Die Beobachtung des Windsacks hätte Funkmeldungen über die Landerichtung völlig überflüssig gemacht.

Der derart verunsicherte Pilot vergass offenbar im Endanflug, die Sturzflugbremsen auszufahren.

Die vom Piloten in Bodennähe eingleitete Umkehrkurve wurde in Anbetracht der Turbulenz und der Windverhältnisse zu langsam geflogen.

Für die Landung stand, selbst unter ungünstigen Voraussetzungen, eine ausreichende Fläche zur Verfügung.

URSACHE

Der Unfall ist auf Unterschreiten der Mindestfluggeschwindigkeit während einer Umkehrkurve zurückzuführen.

Zum Unfall hat beigetragen:
Ungenügende Landevorbereitung.

Bern, 28. Oktober 1983

sig. Dr. Ch. Ott
sig. J.-P. Weibel
sig. Ch. Lanfranchi
sig. M. Marazza
sig. H. Angst