



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Segelflugzeuges Pilatus B4-PC11AF HB-1322

vom 29. Juli 1987

Flieli, 1,5 km NW Ulrichen/VS

RESUME

A l'issue d'un vol de contrôle en double commande effectué dans le cadre d'un camp de vol à voile alpin, à l'aérodrome de Münster, l'instructeur autorise une candidate à effectuer des vols seule à bord pendant ce camp. En outre, il lui conseille de ne jamais longer les pentes en-dessous des crêtes; en tel cas, elle devrait revenir au terrain et atterrir.

L'intéressée décolle aux commandes du planeur Pilatus B4, remorqué par un avion. Les deux appareils remontent la vallée de Conches en direction du Grimsel. Après un virage de 180°, la vélivole largue le câble de remorquage à 2100 m/mer. Un autre pilote qui volait dans la région observe la manoeuvre et s'étonne que le largage ait lieu à une si faible altitude.

La personne en cause se rend compte très tôt de son erreur. Elle décide cependant de poursuivre son vol, surtout pour éviter de revenir à Münster, car les réservations enregistrées l'empêcheront de redécoller. Elle accomplit de lentes évolutions à flanc de coteau, sans vouer beaucoup d'attention à la vitesse. Lors d'un virage face à la vallée, elle a l'impression que le planeur ne réagit plus aux commandes. Celui-ci s'écrase finalement sur une pente raide.

La vélivole est grièvement blessée et le planeur détruit.

CAUSE

L'accident est dû à

- une tactique de vol inadéquate,
- une surveillance insuffisante de la vitesse,
- un dépassement de la vitesse minimale de sustentation, à faible distance de la pente.

Die Voruntersuchung wurde von Herrn J. Overney geleitet und mit Zustellung des Voruntersuchungsberichtes vom 10. August 1988 an den Kommissionspräsidenten am 24. August 1988 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 Pilatus B4 HB-1322
 HALTER Segelfluggruppe Nidwalden, 6010 Kriens
 EIGENTÜMER AÉCS, Sektion Nidwalden, 6403 Küssnacht a.R.

PILOT Schweizerbürgerin, Jahrgang 1965
 AUSWEIS für Segelflieger

FLUGSTUNDEN	INSGESAMT	120	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE	4:00
	MIT DEM UNFALLMUSTER	12	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE	00:22

ORT Flieli, 1,5 km NW Ulrichen/VS
 KOORDINATEN 665 500/151 800 HÖHE ü/M 1954 m
 DATUM UND ZEIT 29. Juli 1987 um ca. 1140 Uhr Lokalzeit (UTC+2)

BETRIEBSART Trainingsflug
 FLUGPHASE Hangsegelflug
 UNFALLART Kollision mit Gelände

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

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG zerstört
 SACHSCHADEN DRITTER ---

UNFALLHERGANG

Im Rahmen des Segelfluglagers der SG Nidwalden auf dem Flugplatz Münster werden mit Piloten, die über eine geringe Flugerfahrung verfügen, Kontrollflüge mit einem Fluglehrer am Doppelsteuer durchgeführt.

Die Pilotin absolvierte diesen Kontrollflug, welcher 3 1/2 Stunden dauerte, mit einem Segelfluglehrer am Doppelsteuer am 23. Juli 1988. Da derselbe Flug zur Zufriedenheit des Fluglehrers ausfiel, erteilte er ihr die Erlaubnis, im Lager Alleinflüge durchzuführen. U.a. hatte er der Pilotin auch den Ratschlag mitgegeben, nie unter Kretenhöhe am Hang zu segeln. In solchen Fällen sollte sie umkehren und wieder landen.

Am 29. Juli 1988 startete die Pilotin um 1130 Uhr am Steuer des Segelflugzeuges Pilatus B4, HB-1322, im Flugzeugschlepp. Das Segelflugzeug war für sie bis um 1400 Uhr reserviert worden. Der Schleppzug folgte dem Gomsertal aufwärts bis etwa ins Gebiet der Oberwaldergrimsel (kurz vor dem Grimselpass). Nach einer 180°-Kurve gelangte der Schleppzug ins Gebiet Chietal, wo die Pilotin auf einer Höhe von ca 2100 m/M klinkte. Ein Pilot, der sich während dieser Zeit mit seinem Segelflugzeug im gleichen Gebiet aufhielt, hatte den Klinkvorgang beobachtet und war erstaunt, dass sich die Pilotin so tief vom Schleppflugzeug trennte.

Sehr rasch wurde auch der Pilotin klar, dass sie zu tief geklinkt hatte. Sie entschied sich aber zum Weiterflug und wollte unter allen Umständen eine rasche Landung in Münster vermeiden, da aus Reservationsgründen am selben Tag kein weiterer Flug mehr möglich war. Die Pilotin führte in der Folge eher langsame Achterschleifen am Hang durch. Sie flog dabei rein gefühlsmässig und schenkte dem Geschwindigkeitsmesser wenig Beachtung. Während einer Kurve gegen das Tal hatte sie den Eindruck, dass das Segelflugzeug auf Steuerbewegungen nicht mehr reagierte. Dieses schlug anschliessend an einem steilen Abhang auf.

Die Pilotin erlitt durch den Aufprall schwere Verletzungen, das Segelflugzeug wurde zerstört.

BEFUNDE

- Die Pilotin war im Besitz eines gültigen Führerausweises für Segelflieger.
- Das Segelflugzeug war zum Verkehr zugelassen. Nach dem Unfall wurde das Wrack einer Untersuchung unterzogen, welche keine Anhaltspunkte für vorbestandene Mängel ergab.
- Das Wetter war gut, Basis 2-3/8Sc um 2800 m/M, die Sicht mehr als 20 km und der Wind variabel 3 kt.

BEURTEILUNG

Die Neigung der Hänge im Oberwallis ist relativ klein, wodurch der Bodenabstand beim Hangflug verringert wird, beim Versuch, die hangnahe Thermik auszufliegen. Dem Piloten bleibt damit auch wenig Höhenreserve für allfällige Korrekturmanöver. Am Unfalltag herrschte reine Thermik, was die unerfahrene Pilotin hätte veranlassen sollen, über der Kretenhöhe zu fliegen.

Die Pilotin hatte auf diesem Flug zwei Faktoren zu wenig Beachtung geschenkt:

- Sie hatte sich zu früh vom Schleppflugzeug getrennt. Die Klinkhöhe von 2100 m/M lag in diesem Gebiet bereits unter Kretenhöhe, dies entgegen dem Ratschlag des Fluglehrers.
- Die Pilotin wollte eine vorzeitige Landung in Münster aus Reservationsgründen verhindern. Sie nahm deshalb das Risiko von langsam am Hang geflogenen Achterschleifen beim Versuch die hangnahe Thermik auszufliegen, in Kauf.

URSACHE

Der Unfall ist zurückzuführen auf:

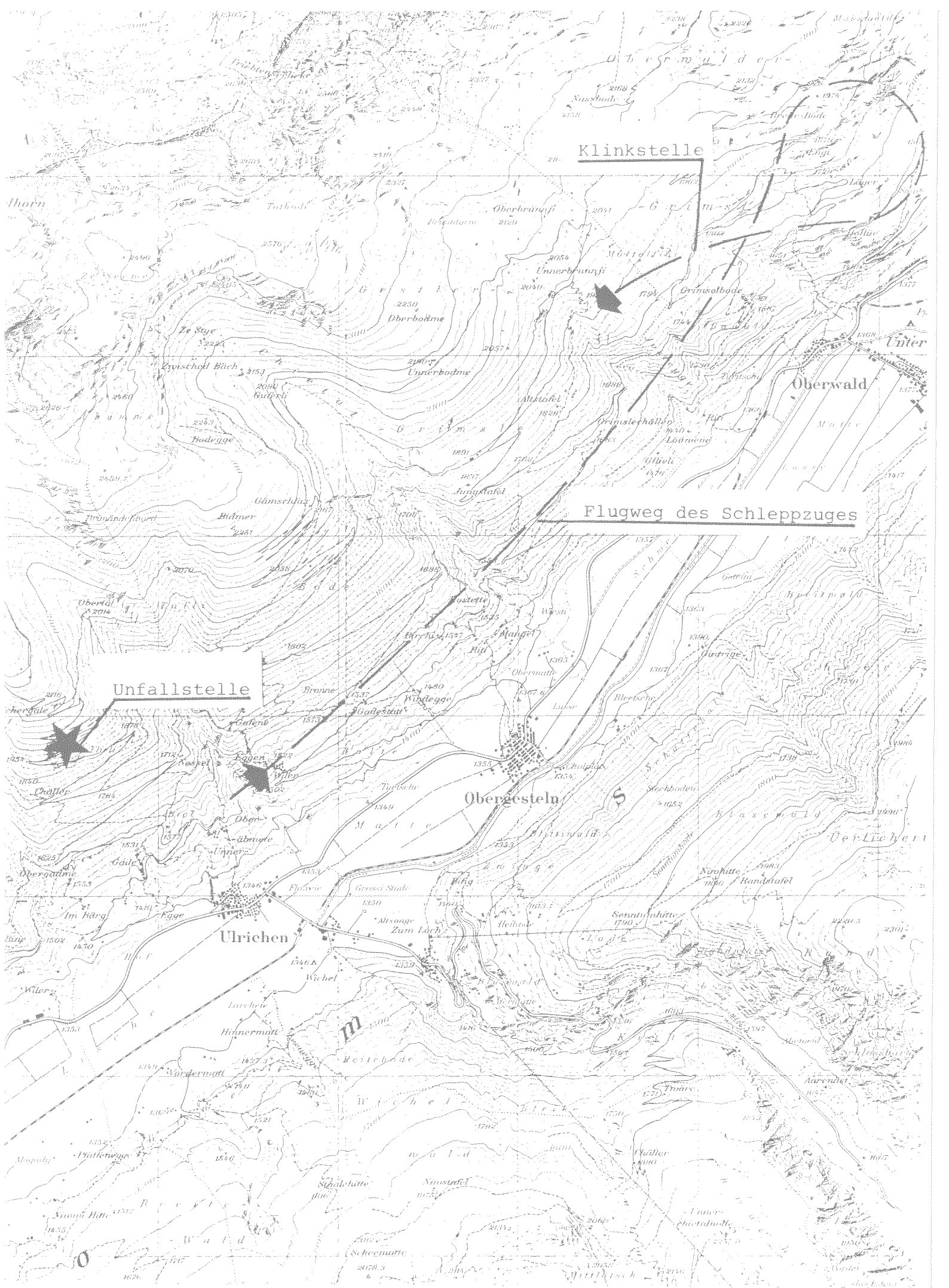
- Unzweckmässige Flugtaktik
- Mangelnde Ueberwachung der Geschwindigkeit
- Unterschreiten der Minimalgeschwindigkeit in geringem Abstand zum Hang.

An der Sitzung vom 10. November 1988 nahmen J.-P. Weibel, H. Angst und J.-B. Schmid, an der Sitzung vom 16. Dezember 1988 Dr. Ch. Ott, J.-P. Weibel, H. Angst, M. Marazza und J.-B. Schmid teil. Die Kommission verabschiedet den Schlussbericht einstimmig.

Bern, 16. Dezember 1988

Eidgenössische Flugunfall-
untersuchungskommission
Der Präsident:

sig. Dr. Ch. Ott



Unfallstelle

Klinkstelle

Flugweg des Schleppzuges