



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Segelflugzeuges Standard Cirrus, HB-1234
vom 17. Mai 1992
in Hildisrieden / LU

Résumé HB-1234

A bord du planeur Standard Cirrus (HB-1234), le pilote effectue un vol d'entraînement après une interruption de presque une année. Depuis l'aérodrome de Beromünster, il se fait remorquer jusqu'à 1050 m/mer, croyant cependant être à une altitude de 1300 m à la suite d'un calage barométrique erroné. Les courants ascendants sont très faibles et l'appareil perd continuellement de la hauteur. Le pilote décide alors de rentrer à la base, par une visibilité de 4 km seulement et un vent du nord-est de 10 noeuds. A une hauteur de 100 m/sol, il remarque qu'il ne peut plus atteindre l'aérodrome et fait un demi-tour dans la branche vent arrière. Au cours de cette manoeuvre, le planeur dépasse la vitesse minimale de sustentation et heurte le sol avec l'avant du fuselage, rebondit, pivote de 180° et s'abat sur la poupe. Il est détruit et le pilote grièvement blessé.

Cause

Dépassement de la vitesse minimale de sustentation à faible hauteur.

Die Voruntersuchung wurde von Alfred Simmler und mit Zustellung des Voruntersuchungsberichtes vom 5. Dezember 1992 an den Kommissionspräsidenten am 31. Dezember 1992 abgeschlossen.

**DIE RECHTLICHE WÜRDIGUNG DES UNFALLGESCHEHENS IST NICHT GEGENSTAND DER UNTERSUCHUNG UND DER UNTERSUCHUNGSBERICHTE
(ART. 2 ABS. 2 DER VERORDNUNG ÜBER DIE FLUGUNFALLUNTERSUCHUNGEN VOM 20. AUGUST 1980)**

LUFTFAHRZEUG	Segelflugzeug Standard Cirrus	HB-1234
HALTER	Privat	
EIGENTÜMER	Privat	

PILOT	Schweizerbürger, Jahrgang 1925			
AUSWEIS	für Segelflieger			
FLUGSTUNDEN	Insgesamt	509:39	während der letzten 90 Tage	0:00
	mit dem Unfallmuster	278:00	während der letzten 90 Tage	0:00

ORT	Hildisrieden/LU		
KOORDINATEN	658 950 / 222 775	HOEHE	700 m/M
DATUM UND ZEIT	17. Mai 1992, 1545 Uhr Lokalzeit (UTC+2)		

BETRIEBSART	Privat
FLUGPHASE	Umkehrkurve
UNFALLART	Abkippen in Kurve

PERSONENSCHADEN

	Besatzung	Passagiere	Drittpersonen
Tödlich verletzt	---	---	---
Erheblich verletzt	1	---	---
Leicht oder nicht verletzt	---	---	---

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG zerstört

SACHSCHADEN DRITTER unbedeutender Flurschaden

FLUGVERLAUF

Am 17. Mai 1992 startete der Pilot mit dem Segelflugzeug Standard Cirrus, HB-1234, um 1519 Uhr auf dem Flugfeld Luzern-Beromünster im Flugzeugschlepp. Nach einem Schlepp auf ca. 1050 m/M klinkte er in der Umgebung von Hildisrieden/LU. Dort versuchte er die schwache Thermik auszunutzen. Die Aufwindverhältnisse waren jedoch so schwach, dass er dauernd an Höhe verlor. Daher flog er wieder in Richtung Startflugfeld. Die Sicht war schlecht, ca. 4 km, und es blies ein böiger Wind aus NE mit ca. 10 kt. Ueber einem Wäldchen in der Nähe des Weilers Schopfen, in ca. 100 m/G, stellte er fest, dass er das Flugfeld in direktem Anflug nicht mehr erreichen konnte. Er machte eine Umkehrkurve in den Rückenwind. In dieser Umkehrkurve unterschritt das Segelflugzeug die Mindestfluggeschwindigkeit und stürzte ab. Die Rumpfspitze schlug am Rande eines Ackers hart auf. Das Segelflugzeug wurde erneut in die Luft katapultiert, um 180° gedreht und schlug Heck voran auf einer Wiese auf. Beim zweiten Aufschlag wurde es zerstört.

Der Pilot wurde erheblich verletzt; das Segelflugzeug wurde zerstört.

BEFUNDE

- Der Pilot besass einen gültigen Führerausweis für Segelflieger.
- Das Flugtraining war gering. Im Jahr 1990 absolvierte er in 4 Flügen ein Flugtraining von 4:45 Stunden und 1991 in 3 Flügen 5:54 Stunden. Während seiner fliegerischen Aktivität in den letzten 10 Jahren absolvierte er in 45 Flügen 105:24 Stunden.
- Es liegen keine Anhaltspunkte für gesundheitliche Störungen des Piloten vor.
- Das Segelflugzeug war zum Verkehr VFR zugelassen. Die Untersuchung ergab keine Anhaltspunkte für vorbestandene technische Mängel, die den Unfall hätten verursachen können.
- Masse und Schwerpunkt lagen innerhalb der zulässigen Grenzen.
- Der Höhenmesser war auf ein QNH von 1040 hPa eingestellt.
- Wetter am Unfallort und zur Unfallzeit, gemäss Bericht der Schweizerischen Meteorologischen Anstalt Zürich:

Wetter / Wolken : 2 - 3/8 Cu, Basis um 1500 m/M

Sicht : um 4 km

Wind : NE / 5 - 10 kt

Temperatur/Tpkt. : 21°C / 13°C

Luftdruck : 1024 hPa QNH

- Basis gemäss Zeugenaussage : ca. 1200 m/M

BEURTEILUNG

Der Pilot beabsichtigte, nach einem Trainingsunterbruch von 11 Monaten und 27 Tagen, einen Trainingsflug durchzuführen.

Gemäss den Angaben des Piloten schleppte er auf ca. 1300 m/M. Da er den Höhenmesser um 16 hPa zu hoch eingestellt hatte, war die Schlepphöhe effektiv nur ca. 1050 m/M. Die Flugsicht von ca. 4 km machten das Navigieren und das Halten der Fluglage schwierig. Da er dauernd an Höhe verlor, flog er wieder in Richtung Startflugfeld. Er musste gegen einen böigen Seitenwind von ca. 10 kt, aufkreuzen. Da der Höhenmesser ca. 150 m zuviel anzeigte, wähnte sich der Pilot in einer besseren Lage als er effektiv war. Ueber einem Wäldchen in ca. 100 m/G entschloss er sich zu einer Umkehrkurve in den Rückenwind. In dieser Umkehrkurve geriet das Segelflugzeug in Geschwindigkeitsverlust und stürzte ab. Das Fahrwerk war nicht ausgefahren. Bei den relativ schwierigen Sichtverhältnissen, dem böigen Wind und dem sehr geringen aktuellen Flugtraining, war der Pilot nicht in der Lage, die Fluglage einzuhalten.

URSACHE

Unterschreiten der Mindestfluggeschwindigkeit in geringer Höhe.

Die Kommission verabschiedete den Schlussbericht einstimmig.

Bern, 17. März 1993

EIDG. FLUGUNFALL-
UNTERSUCHUNGSKOMMISSION
Der Präsident:

sig. H. Angst