



Schlussbericht des Büros für Flugunfalluntersuchungen

über den Unfall

des Segelflugzeuges LS 6-18w, HB-3119

vom 14. Mai 2000

in Lehn, Gemeinde Schüpheim/LU

CAUSE

L'accident est dû à une perte de contrôle du planeur durant un virage très incliné à proximité du sol.

Les facteurs suivants ont joué un rôle dans cet accident:

- Erreur d'évaluation de la hauteur de vol;
- décision tardive d'effectuer un atterrissage en campagne.

SCHLUSSBERICHT

DIESER BERICHT WURDE AUSSCHLIESSLICH ZUM ZWECKE DER UNFALLVERHÜTUNG ERSTELLT. DIE RECHTLICHE WÜRDIGUNG DER UMSTÄNDE UND URSACHEN VON FLUGUNFÄLLEN IST NICHT SACHE DER FLUGUNFALLUNTERSUCHUNG (ART. 24 DES LUFTFAHRTGESETZES)

LUFTFAHRZEUG Segelflugzeug LS 6-18w HB-3119

HALTER Privat

EIGENTÜMER Privat

PILOT Schweizerbürger, Jahrgang 1948

AUSWEIS für Segelflieger

FLUGSTUNDEN	insgesamt	431:00	während der letzten 90 Tage	14:50
	mit dem Unfallmuster	12:60	während der letzten 90 Tage	12:60

ORT Schüpfheim/LU, Wiler "Lehn"

KOORDINATEN 640 650 / 197 800 **HOEHE** 800 m/M

DATUM UND ZEIT 14. Mai 2000, 1720 Uhr Lokalzeit (UTC + 2)

BETRIEBSART Privater Segelflug

FLUGPHASE Landung

UNFALLART Verlust der Kontrolle über das Segelflugzeug

PERSONENSCHADEN

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

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG Zerstört

SACHSCHADEN DRITTER Es entstand kein Drittschaden

FLUGVERLAUF

Flugverlauf aufgrund der Angaben des Piloten, Zeugen und Auskunftspersonen:

Der Pilot startete um ca. 1145 h in Birrfeld zu einem Trainingsflug. Er wollte einen ihm bereits bekannten Parcours abfliegen.

Der Flug führte über das Mittelland – Pontarlier – Thun - Entlebuch. Dort wurde die Thermik zusehend schlechter. Auf einer Höhe von 300 m/G entschloss sich der Pilot zur Landung.

Aussage des Piloten am 22.05.2000

„... Auf einer Höhe von 300 m/G entschloss ich mich zur Landung. Beim Weiler „Lehn“ machte ich eine Wiese aus, die mir geeignet schien. Ich flog über das Landefeld hinaus, dem Tal folgend, in nordöstlicher Richtung und kehrte zurück, um die verbleibende Höhe „abzukreisen“. Aufgrund der Geländebeziehungen musste ich dies praktisch über dem vorgesehenen Landepunkt tun. Als ich in einer Höhe von schätzungsweise 200 m/G nach links zum Abkreisen eindrehte, hatte ich das Gefühl, wie wenn ich in das Lee gelangen würde. Ich verspürte keine Ruderkraft mehr; das Flugzeug ging auf die Nase. Der linke Flügel senkte sich. Ich versuchte die Normallage wieder herbeizuführen. Es ging alles sehr rasch. Den angefangenen Kreis konnte ich nicht fertig fliegen. Nach ca. 90° Drehung erfolgte der Aufschlag. An weitere Einzelheiten kann ich mich nicht mehr erinnern...“.

Nach Aussage von 4 Zeugen betrug die Höhe des Segelflugzeuges vor dem Einleiten der Kurve weniger als 100 m/G.

Nach dem Einleiten der steilen 180°-Kurve über dem vorgesehenen Landefeld berührte das Segelflugzeug mit dem linken Flügel den Boden, schlug mit der Nase am Boden auf und kam 180° entgegen der Flugrichtung am Boden in die Endlage.

BEFUNDE

- Der Pilot war im Besitz eines gültigen Ausweises.
- Es bestanden keine Anzeichen, wonach der Pilot während des Unfallfluges und zum Unfallzeitpunkt gesundheitlich beeinträchtigt gewesen wäre.
- Verletzungen: Schwere Rücken- und Beinverletzungen.
- Technische Daten

Hersteller:	Rolladen-Schneider Flugzeugbau GmbH, D-63329 Egelsbach
Muster:	LS6-18w
Serie-Nr.:	6307
Charakteristik:	Einsitziges Segelflugzeug in Kunststoffbauweise
Lufttüchtigkeitszeugnis:	ausgestellt durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) am 20.09.1995.
Zulassungsbereich:	VFR bei Tag

- Masse und Schwerpunkt lagen innerhalb der vorgeschriebenen Grenzen.
- Wrack

Bremsklappenhebel:	1/3 ausgefahren.
Fahrwerkhebel:	Rad aus und verriegelt
Fahrwerk:	eingedrückt
Wölbklappenhebel:	+5° (Start = +5°, Landung = °15°, Schnellflug = -5°)
Höhentrimmhebel:	neutral
Wassertankhebel:	beide offen, es befand sich kein Wasser in den Tanks

Soweit visuell ersichtlich, konnten keine technischen Mängel (Ruderanschlüsse, Verbindungsgestänge, Umlenkhebel, Seilzüge, Spannschlösser und Umlenkrollen) am Flugzeug festgestellt werden.

Die Vierpunktgurte hielten der Beanspruchung stand.
- Unfallbild, Trümmerlage
 - Der linke Aufsteckflügel war abgerissen und lag ca. 10 m vom Rumpf entfernt.
 - Der linke Flügel war vom Rumpf losgerissen, aber noch mit diesem verbunden.
 - Der rechte Aufsteckflügel war auch abgerissen und lag ca. 2 m in Anflugrichtung vom rechten Flügelende entfernt.
 - Das Plexiglas des Capots lag, stark zersplittert, verteilt zwischen dem linken Aufsteckflügel und dem Wrack.
 - Der Rumpf war hinter den Flügeln, ca. 40° nach rechts, gebrochen.
 - Die Nase mit samt dem Instrumentenpiz war nach rechts weggebrochen.
 - Die Trümmerlage präsentierte sich, in Anflugrichtung gesehen, wie folgt: Linker Aufsteckflügel – Splitter des Capots mit Capotrahmen – Wrack. Die „Flugrichtung“ des Wracks lag ca. 180° entgegen der eingeleiteten Flugrichtung.
- Wetter gemäss der Schweiz. Meteorologischen Anstalt (SMA) in Zürich:

Allgemeine Wetterlage:

Die Schweiz befindet sich am südwestlichen Rande eines flachen Hochdruckgebietes mit Kern über der Nordsee. Es verursacht eine leichte Bisenströmung.

Wetter am Unfallort und zur Unfallzeit:

Wetter/Wolken:	1-3/8 Cumulus auf ca. 6000 ft/msl
Sicht:	über 10 km
Wind:	020-040 Grad, um 8kt, Spitzen bis 15kt
Temperatur/Taupunkt:	20°C / 12°C
Luftdruck:	1019hPa QNH
Gefahren:	---

Sonnenstand: Azimut: 260° Höhe: 34°
 Bemerkungen: Windangabe aufgrund der nahen ENET-Station in Schöpfheim

- Wetter gemäss Zeugenaussagen am Unfallort und zur Unfallzeit

Wetter/Wolken: 1/8 AC auf ca. 1900 m/M
 Sicht: >15 km
 Wind: 045°, leichter Wind

BEURTEILUNG

- Die Zeugenaussagen stimmen unter sich, nicht aber mit den Erinnerungen des Piloten überein.
- Das vom Piloten ausgewählte Landefeld war mit hohem Gras bewachsen und, zudem, von der Stelle der Linkskurve aus gesehen, sehr kurz für eine Landung.
- Der von einem Zeugen beobachtete Flugweg entlag der Kantonsstrasse kann als tief geflogener Downwind interpretiert werden. Nach dem „Downwind“ wäre dann der Final nur noch mit der gemachten Steilkurve erreichbar und für eine Landung ebenfalls sehr kurz gewesen.
- Der Pilot wollte aber, nach seiner Aussage, über der Unfallstelle erst die überschüssige Höhe abkreisen. Aufgrund dieser Äusserung muss angenommen werden, dass sich der Pilot in der Höhe verschätzt hatte.
- Aufgrund der Aussage des Piloten *„Ich verspürte keine Ruderkraft mehr; das Flugzeug ging auf die Nase. Der linke Flügel senkte sich“* und des Zeugen D: *„Ich sah, wie das Segelflugzeug ca. 50 m über dem Hof eine Linkskurve flog ... Dabei geriet der Pilot in eine unkontrollierte Flugphase“*, ist wahrscheinlich, dass die Mindestgeschwindigkeit unterschritten worden ist.

URSACHE

Der Unfall ist auf den Verlust der Kontrolle über das Segelflugzeug in einer Steilkurve in Bodennähe zurückzuführen.

Zum Unfall beigetragen haben:

- Fehleinschätzung der Flughöhe;
- dadurch zu später Entschluss zu einer Aussenlandung.

Beilage 1



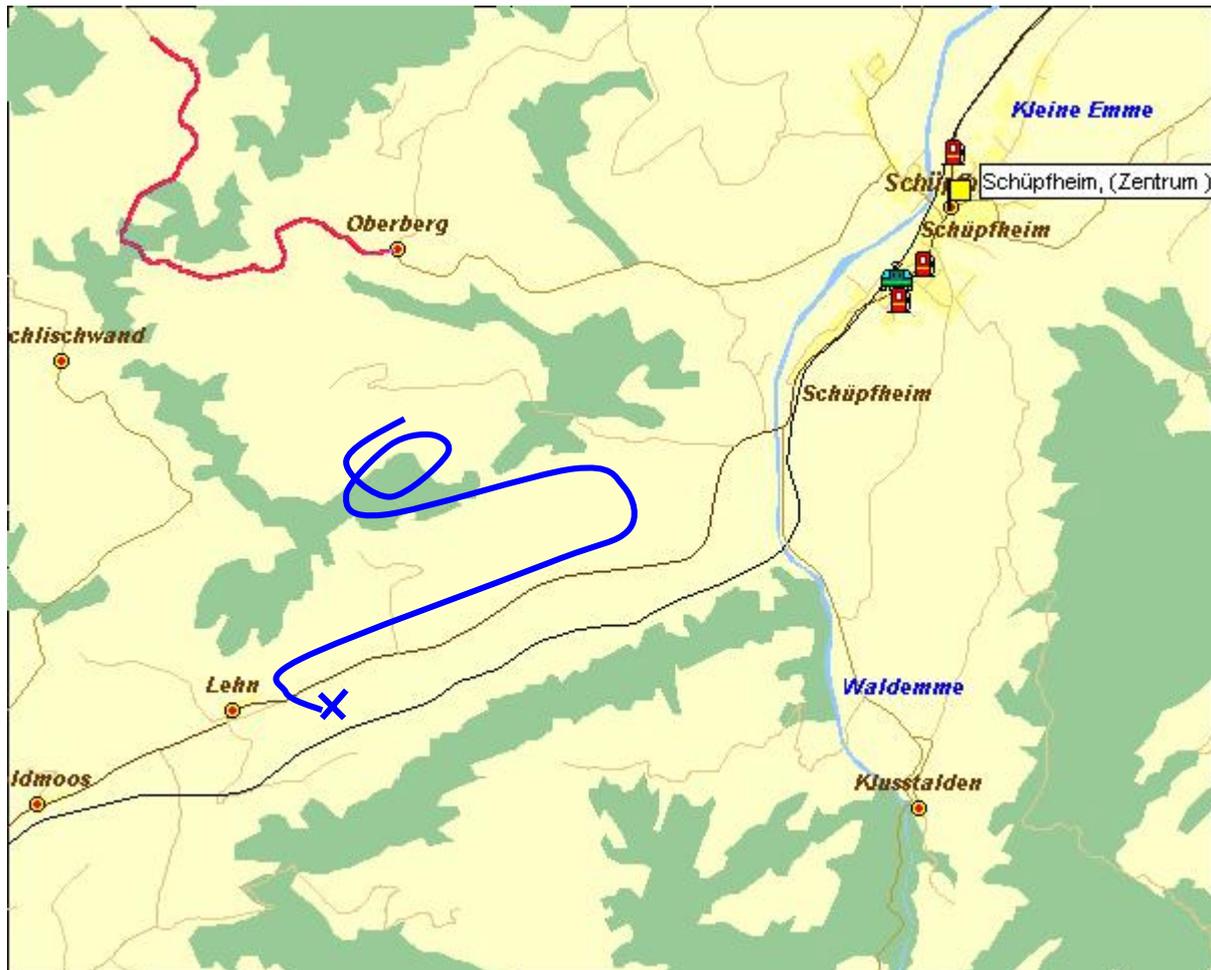
Sicht Richtung Ost



Sicht Richtung Süd-West



Sicht Richtung West mit dem Weiler "Lehn" und der markanten Strasseneinmündung östlich vom Weiler "Lehn" in die Kantonsstrasse



X Unfallstelle **—** Von Zeuge X beobachteter Flugweg

Übersichtssituation des letzten Flugteiles