



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Segelflugzeuges FOKA HB-727

vom 17. Mai 1969

bei Savièse VS

Zirkularbeschluss

DIE EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall des Segelflugzeuges FOKA HB-727

vom 17. Mai 1969

oberhalb Savièse / VS

nach Kenntnisnahme vom Ergebnis des Zwischenverfahrens gemäss Art. 19.2 der Verordnung über die Flugunfalluntersuchungen vom 1. April 1960

und im Einvernehmen mit dem Büro für Flugunfalluntersuchungen im summarischen Verfahren gemäss Art. 27 ff. der oben zitierten Verordnung

b e s c h l i e s s t :

Der Untersuchungsbericht vom 29. Oktober 1969, der Kommission übermittelt am 5. November 1969, wird genehmigt, mit einer Änderung (Ziffer.2.1).

Zirkulation, 25.3./3.4.1970

U N T E R S U C H U N G S B E R I C H T

über den Unfall des Segelflugzeuges FOKA HB-727

vom 17. Mai 1969

oberhalb Savièse, Nähe Sitten

0. ZUSAMMENFASSUNG

Während eines Prüfungsfluges anlässlich der westschweizerischen Segelflugmeisterschaften geriet das Segelflugzeug beim Kurven in eine Vrille. Das Flugzeug schlug auf einen bewaldeten Steilhang auf und erlitt Totalbruch. Der Pilot wurde leicht verletzt.

Der Unfall ist auf einen Geschwindigkeitsverlust beim Kurven zurückzuführen.

1. UNTERSUCHUNG

Der Unterzeichnete erhielt am 20. Mai 1969 Kenntnis von diesem Unfall, welcher sich am 17. Mai 1969 um 1623 Uhr MEZ ereignet hatte. Für die Unfalluntersuchung stand daher nur der daraufhin einverlangte Bericht des Piloten zur Verfügung. Die kantonale Behörde führte keine eigene Untersuchung.

2. ELEMENTE

2.1 Pilot: Jahrgang 1937

Führerausweis für Segelflieger, ausgestellt durch das Eidg. Luftamt am 20. Oktober 1955, gültig bis 18. April 1970.
Spezialbewilligung für Passagierflüge, ausgestellt am 6. Juli 1960, gültig bis 18. April 1970.

Inhaber des Führerausweises für Berufspiloten, ausgestellt durch das Eidg. Luftamt am 13. November 1964, gültig bis 11. Mai 1969 und für Linienpiloten, ausgestellt am 6. März 1969, gültig bis 11. November 1969.

Beginn der Segelflugschulung in Planeyse am 9. März 1955.

Gesamte Flugerfahrung rund 3250 Stunden, davon auf Segelflugzeugen 289.04 Stunden auf 257 Flügen. 99.10 Stunden und 54 Flüge entfallen auf das Unfallmuster. In den letzten 3 Monaten 20.32 Stunden, alle auf dem Unfallmuster.

2.2 Segelflugzeug HB-727

2.2.1 Allgemeine Angaben

Eigentümer und Halter:	privat
Muster:	Foka - Standart SZD - 24 C
Konstrukteur:	SZD, Bielsko, Polen.
Hersteller:	ZSLS, Wroclaw/Krosno, Polen
Baujahr:	1961/62
Serie-Nr.:	W - 151

Verkehrsbewilligung, ausgestellt durch das Eidg. Luftamt am 13. Mai 1964; letztmals erneuert am 29. April 1969 und gültig bis 10. April 1970.

Das Flugzeug wies beim Unfall eine totale Betriebszeit von 968.30 Flugstunden bei 494 Landungen auf. Die letzte Zustandsprüfung durch das Eidg. Luftamt am 5. August 1960 gab zu keinen Beanstandungen Anlass.

2.2.2 Gewicht und Schwerpunkt lagen beim Unfallflug innerhalb der zulässigen Grenzen.

2.3 Gelände

Die Unfallstelle liegt am bewaldeten und mit Steinhalden durchsetzten Steilhang auf der Westflanke der Crêta Besse oberhalb Savièse bei Sitten auf 1450 Meter/Meer, Koordinaten 591.600/ 123.600 (Karte 1:30'000 Blatt 273 Montana)

2.4 Wetter

Die allgemeine Lage war durch ein Zwischenhocheinfluss vor einer neuen Störung gekennzeichnet.

Das Rhôneetal war vorübergehend mit 4/8 Cirrostraten bedeckt und eine lokale Inversion blockierte die Entwicklung der Aufwindverhältnisse unter 1800 Meter/Meer. Über 2500

Meter/Meer wehte ein Südwestwind mit 20-25 Knoten.

2.5 Organisation

Der Unfall ereignete sich im Rahmen der westschweizerischen Segelflugmeisterschaften in Sitten. Die Prüfung bestand aus einem Dreieckflug Sitten - Gemmi - Gspon - Sitten und die Passage der Abfluglinie war auf 1000 Meter/Grund über dem Flugplatz fixiert worden.

3. UNFALLHERGANG

Nach der Passage der Abfluglinie versuchte der Pilot durch Segeln in den Hangwinden über das Niveau der Inversion zu gelangen, welche sich parallel zum Rhône-tal entwickelte. Aus diesem Grunde flog der Pilot Richtung der Krete Sex Riond auf 1100 Meter/Meer und stieg in deren Aufwinden auf 1700 Meter/Meer, um dann nach der Crêta Besse überzuwechseln.

Die Geschwindigkeit wurde beim Hangsegeln nach Angabe des Piloten zwischen 75 und 85 km/h beibehalten; während rund einer Stunde blieb die HB-727 im erwähnten Gebiet auf 1500 Meter/Meer.

In einer Kurve nach links vom Hang weg geriet das Segelflugzeug in eine Linksvrille; nach einer Umdrehung gelang es dem Piloten, das Flugzeug in seiner Drehrichtung zu stoppen. Der Hanglinie einer Steinhalde folgend versuchte der Pilot, die abgrenzenden Tannen zu überfliegen und stellte dabei fest, dass er eine Kollision mit diesen nicht vermeiden konnte. Vor dem Zusammenstoss mit den Bäumen steuerte er durch Stossen am Steuerknüppel den Bug des Flugzeuges zwischen zwei Tannen.

4. SCHÄDEN

4.1 Der Pilot erlitt leichte Quetschungen.

4.2 Das Flugzeug wurde zerstört.

4.3 Nennenswerter Drittschaden ist nicht entstanden.

5. DISKUSSION

5.1 Der Pilot war im Besitze der entsprechenden Ausweise und befand sich bei guter Gesundheit.

5.2 Das Flugzeug war ordnungsgemäss zugelassen.

5.3 Die Gegensätze in der Beschaffenheit des Bodens (felsige Hänge, Wald) verursachte eine starke Turbulenz auf den Höhen der Kreten. Das Gelände und die meteorologischen Verhältnisse stellten den im Alpenflug wenig vertrauten Piloten vor eine erschwerte Aufgabe. Das gesamte Flugtraining hätte jedoch ausreichen dürfen, um trotz ungünstigen Umständen den Flug ohne Unfall fortsetzen zu können.

5.4 Unter Berücksichtigung der unvermeidlichen Zusatzwiderstände des Kurvenfluges und der herrschenden Turbulenz ist es durchaus erklärbar, dass das Flugzeug in der vielleicht etwas engen Kurve in Geschwindigkeitsverlust geriet.

6. SCHLUSS

Der Unfall ist auf Geschwindigkeitsverlust beim Kurven zurückzuführen.

Bern, den 29. Oktober 1969

Der Untersuchungsleiter