



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeuges Smaragd HB-SEC

vom 17. Juli 1971

auf dem Flugfeld Zweisimmen

Sitzung der Kommission

14. Juli 1972

Die Voruntersuchung wurde mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 6. März 1972 an den Kommissionspräsidenten abgeschlossen am 23. März 1972.

Der Motorfluglehrer startete am Samstag, 17. Juli 1971, um 1820 Uhr, zusammen mit einer Passagierin auf dem Militärflugplatz Zweisimmen zu einem Privatflug nach Bern-Belp mit dem Flugzeug Smaragd HB-SEC. Am Mittag des gleichen Tages war er von Bern-Belp herkommend um 1330 Uhr in Zweisimmen gelandet, um anschliessend Segelflugzeuge zu schleppen und mit 3 Flugschülern Schulvolten zu üben.

Von der MZA liegen für den fraglichen Nachmittag folgende Angaben vor:

Wetter im Unfallgebiet:

1. Bewölkung und Niederschlag:

Total 8/8; 8/8 Cu und Cb, Basis vermutlich um 2000 m/M, darunter einige Hangnebel.

Gewitter zwischen 1745 Uhr und 1915 Uhr. Regen mit Unterbrechungen zwischen 1800 und 2320 Uhr.

2. Sicht: je nach Regenintensität 1-5 km.

3. Wind: Kräftige Böen (über 30 kt) beim Eintritt des Gewitters aus SW-NW, allmählich abflauend.

4. Turbulenz: sehr unregelmässig, zeitweise stark.

5. Temperatur und Luftfeuchtigkeit: + 15°C, 95 %

6. Luftdruck: auf Meereshöhe (QNH) 1011 mb, im Gewitterherd jedoch 4-5 mb über Standard auf 900 - 1000 m/M.

7. Sonnenstand: Elevation 18 Grad
Azimut 281 Grad

Anlässlich eines Schleppfluges vor den Schulvolten stellte der Motorfluglehrer um ca. 1700 Uhr eine gewisse Turbulenz auf 6000 ft QNH fest. Er erkundigte sich um 1720 Uhr telefonisch auf dem Flughafen Bern-Belp über die dortigen Wetterverhältnisse für den geplanten Rückflug. Die Auskunft habe gelautet: Sicht über 15 km und mässiger Wind.

Als der Motorfluglehrer zum Rückflug startete, schätzte er die Sicht talabwärts auf über 10 km. In Richtung Lenk regnete es ziemlich stark. Auf dem Flugplatz selbst hatte leichter Regen eingesetzt. Ein heftiges Gewitter war im Anzug. Nach Angaben der Passagierin war die Sicht gegen St. Stephan und gegen Westen durch Wolken und Regen vollständig verdeckt. Dagegen waren in der Verlängerung der Pistenachse die Gipfel der Stockhornkette deutlich sichtbar.

Als das startende Flugzeug eine Geschwindigkeit von etwa 90 km/h erreicht hatte, wurde die HB-SEC durch eine starke Böe ruckartig um 4-6 m abgehoben. Dem Piloten gelang es, ein Abkippen zu verhindern und trotz starker Böen die Fluglage zu halten. Er entschloss sich sofort zum Startabbruch und setzte das Flugzeug in Dreipunktlage am Pistenende auf. Das Flugzeug durchbrach einen Stacheldrahtzaun, hob noch einmal leicht vom Boden ab, schlug erneut auf und wurde etwas nach rechts abgedreht. Die HB-SEC schlitterte seitwärts gegen eine Baumreihe und kam mit dem linken Flügel zwischen den Bäumen zum Stillstand. Ein kurz darauf auftretender Schwelbrand im Motorenraum konnte mit Hilfe von kohlenensäurehaltigem Tafelwasser gelöscht werden.

Pilot und Passagier blieben unverletzt. Das Flugzeug wurde schwer beschädigt. Kein nennenswerter Drittschaden.

Der Motorfluglehrer, geboren 1939, hatte eine Flugerfahrung von rund 477 Stunden mit 2894 Landungen. Er war Inhaber eines gültigen Fluglehrerausweises für Kategorie Privat- und Berufspiloten. Im Dossier des Eidg. Luftamtes sind keine besonderen Vorfälle vermerkt. Nichts deutet darauf hin, dass der Pilot im Zeitpunkt des Unfalles in seiner Gesundheit beeinträchtigt gewesen wäre.

Der Startablauf und die Untersuchung haben keine Anhaltspunkte dafür ergeben, dass irgendwelche technische Mängel mit dem Unfallgeschehen in einem ursächlichen Zusammenhang stehen.

Die Wetterlage war zur Unfallzeit ausserordentlich kritisch. Nach vereinzelt lokalen Gewittern entstand vor dem Durchzug der angekündigten Kaltfront eine für das Simmental und Saanenland oft zu beobachtende Föhnlage. Diese bewirkte im Raume von Chateau d'Oex einen Stillstand der Kaltfront.

Nach Zusammenbruch dieser Wetterlage geriet der Frontenzug rasch in Bewegung, zum Teil über Saanen - Saanenmöser nach Zweisimmen, zum Teil über den Jaunpass ins untere Simmental. Dadurch kam es im Raume von Zweisimmen zu sehr starken, unberechenbaren Windstössen aus verschiedenen Richtungen, verbunden mit heftiger Böigkeit. Der Pilot hat sich eine Stunde vor dem Start in Bern-Belp über die Wetterverhältnisse erkundigt. Die lokalen Wetterverhältnisse und insbesondere der Umstand, dass sich in den Alpen die meteorologischen Verhältnisse rasch ändern können, wurden von ihm unterschätzt. Angesichts der Wetterlage war der Entscheid zum Start falsch.

SCHLUSS

Die Kommission gelangt einstimmig zu folgendem Schluss: Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass der Pilot sich unter ungünstigen Wetterbedingungen zum Start entschloss, wegen starker Böeneinwirkungen diesen abbrach und dabei mit Hindernissen ausserhalb des Flugplatzes kollidierte.

Sitten, den 14. Juli 1972

Ausgefertigt am 19. Juli 1972