



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Segelflugzeuges Standard Libelle HB-999

vom 6. Juli 1976

bei Boltigen i.S./BE

Die Voruntersuchung wurde mit Zustellung des
Untersuchungsberichtes vom 8. Februar 1977 an den
Kommissionspräsidenten am 21. Februar 1977 abgeschlossen.

LUFTFAHRZEUG Segelflugzeug Standard Libelle, HB-999
HALTER) Sportfluggruppe des Personals der
Swissair 8058 Zürich Flughafen
EIGENTÜMER " "

PILOT Jahrgang 1923
AUSWEIS Führerausweis für Segelflieger
FLUGSTUNDEN

INSGESAMT 607:53	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE 21:39
MIT DEM UNFALLMUSTER 95:57	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE 9:01

ORT Boltigen i.S./BE
KOORDINATEN 596.450/164.050 **HÖHE ü/M** 818 m
DATUM UND ZEIT 6. Juli 1976, 1534 Uhr MEZ

BETRIEBSART Privatverkehr, Segelflug
FLUGPHASE Landung
UNFALLART Aussenlandung, Zukurzkommen

PERSONENSCHADEN

	BESATZUNG	FLUGGÄSTE	DRITTPERSONEN
TÖDLICH VERLETZT			
VERLETZT	1		
NICHT VERLETZT			

SACHSCHADEN AM LUFTFAHRZEUG

beschädigt (Capot,
Flügeleintrittskante,
rechter Flügel,
Fahrwerktraktor)

SACHSCHADEN DRITTER

Viehzaun beschädigt

FLUGVERLAUF

Am Dienstag, den 6. Juli 1976, der Pilot um 1124 Uhr MEZ auf dem Flugplatz Zweisimmen mit dem Segelflugzeug Standard Libelle HB-999 im Flugzeugschlepp zu einem Trainingsflug. Er hatte die Absicht, ins Wallis zu fliegen.

Nachdem der Pilot der HB-999 das Schleppseil in einer Höhe von ca. 1800 m/M nordöstlich von Zweisimmen geklinkt hatte, flog er über die Spillgerten zum Iffigsee und von dort gegen den Sanetschpass. Da die Bewölkung rasch zunahm, gab er sein Vorhaben, ins Wallis zu fliegen, auf und kehrte in die Gegend des Wildstrubels zurück, wobei er eine Höhe von etwa 3000 m/M erreichte. Weil über der Alpenkette bis in die Gegend der Spillgerten Gewitter aufkamen, flog er ins untere Simmental. An der Stockhornkette traf er gute Aufwinde an, so dass er eine Höhe von 2500 m/M erreichen konnte. Hierauf flog er Richtung Thun. Weil er keine Aufwindgebiete antraf, kehrte er ins Simmental zurück, in der Hoffnung, wieder "Anschluss an die Thermik zu finden". Nach Angaben des Piloten soll es ihm über Oberwil und Waldried, d.h. etwa 3,5 bis 4,5 km NNE von Boltigen (823 m/M) gelungen sein, im Aufwind etwa 100 m Höhe zu gewinnen und damit eine Höhe von 1350 m/M zu erreichen.

Beim Überfliegen von Oberwil sah sich der Pilot einen "ehemaligen Aussenlandeplatz beim Bahnhof" an, wo er am 17. Juli 1969 mit einer K 8 gelandet war. Da der Pilot "hoffte, noch Aufwind zu finden" flog er weiter. Über Funk wurde er aufgefordert, "gelegentlich in Zweisimmen zu landen". Der Pilot meldete seine Flughöhe und die Absicht, in Boltigen zu landen.

Im Gegen- und Abwind sowie bei einsetzendem Regen flog er darauf das vorgesehene Landefeld südlich von Boltigen mit einer Geschwindigkeit von 120 - 130 km/h an, wobei er zusehends an Höhe verlor. Etwa 400 m vor dem Feld war ein 30 m hoher Baukran stationiert. Weil die Höhe zum Überfliegen nicht mehr ausreichte, umflog der Pilot den Kran und zog die HB-999 über eine Starkstromleitung hinweg. Kurz danach setzte das Segelflugzeug mit minimaler Fluggeschwindigkeit etwa 200 m vor dem vorgesehenen Landefeld im nassen Gras auf und rollte nach einer Strecke von 8 m um 1534 Uhr in einen Stacheldrahtzaun.

Lage der Unfallstelle bei Koordinaten: 596`450/164`050; Höhe 818 m/M.

SCHÄDEN

Der Pilot wurde im Gesicht schwer verletzt, das Segelflugzeug beschädigt. Es entstand leichter Drittschaden.

BEFUNDE

Der Pilot, geboren 1923, Maschinentechniker, war Inhaber eines gültigen Führerausweises für Segelflieger.

Seine gesamte Flugerfahrung betrug 607:53 Stunden, wovon 95:57 Stunden auf dem Unfallmuster. Während der letzten 90 Tage flog er 21:39 Stunden, davon 9:01 Stunden auf dem Unfallmuster.

Nichts deutet darauf hin, dass der Pilot beim Unfall in seiner Gesundheit beeinträchtigt gewesen wäre.

Der Pilot nahm seit 1967 regelmässig an den Segelfluglagern in Zweisimmen teil.

Das Segelflugzeug war lufttüchtig und zum Verkehr zugelassen. Es liegen keine Anhaltspunkte für vorbestandene technische Mängel vor, die das Unfallgeschehen hätten beeinflussen können.

Gewicht und Schwerpunkt lagen innerhalb der zulässigen Grenzen.

Wetter am Unfallort zur Unfallzeit gemäss Angaben der Schweizerischen Meteorologischen Zentralanstalt:

- Wetter: Flache Druckverteilung mit Gewitterneigung
- Wolken: 3/8 - 4/8 Cb mit Basis um 2000 m/M
6/8 - 8/8 Ac mit Basis um 4000 m/M
- Sicht: 15 - 20 km
- Wind: SSW - WSW um 5 kt
- Temp./Tpkt: 27°C / 15°C
- Luftdruck: QNH 1012 mbar
- Gefahren: Regenschauer oder Gewitter mit Sichtverminderung auf etwa 5 km, Böen bis 15 kt

Die Richtlinien für die Segelflugschulung des Eidg. Luftamtes halten bezüglich Aussenlandungen (Seite 63) u.a. folgendes fest:

"Das zur Landung vorgesehene Gelände ist in mindestens 300 m Höhe vorerst einmal ganz zu umfliegen um Ausschau zu halten nach der Hindernisfreiheit im Anflug, der Bodenbeschaffenheit, der Bepflanzung, der Neigung und weniger gut sichtbaren Hindernissen, wie Zäune, leichte Gräben, Steine usw..

BEURTEILUNG

Der Pilot versuchte bei schlechten Aufwindverhältnissen und gewittriger Wetterlage das Simmental aufwärts nach Zweisimmen zu gelangen. Er überflog dabei verschiedentlich Gelände, das sich zur Durchführung einer Aussenlandung geeignet hätte. Da er dauernd hoffte, noch Aufwind anzutreffen, fasste er den Entschluss zur Aussenlandung zu spät. Wegen ungenügender Höhenreserve gelang es dem Piloten nicht, das vorgesehene Landefeld zu erreichen, geschweige denn, es vor der Landung zwecks Prüfung auf Hindernisfreiheit zu umkreisen.

Ganz allgemein sei hierzu festgehalten, dass es bedeutend mehr Willenskraft braucht, einen Flug rechtzeitig abubrechen als ihn auf gut Glück fortzusetzen.

WAHRSCHEINLICHE UNFALLURSACHE

- Fehlentscheidung während des Fluges
- Kurzlandung und Kollision mit einem Hindernis.

Bern, den 31. März 1977