



Summarischer Bericht

Bezüglich des vorliegenden Unfalls oder schweren Vorfalles wurde eine summarische Untersuchung gemäss Art. 46 der Verordnung über die Sicherheitsuntersuchung von Zwischenfällen im Verkehrswesen (VSZV) durchgeführt. Dieser Bericht wurde mit dem Ziel erstellt, dass aus dem vorliegenden Zwischenfall etwas gelernt werden kann.

Luftfahrzeug	Schempp-Hirth Ventus C	HB-1936		
Halter	Privat			
Eigentümer	Privat			
Pilot	Schweizer Bürger, Jahrgang 1947			
Ausweis	Pilotenlizenz für Segelflugzeuge (<i>sailplane pilot licence</i> – SPL) nach der internationalen Zivilluftfahrtorganisation (<i>International Civil Aviation Organisation</i> – ICAO), ausgestellt durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)			
Flugstunden	insgesamt	7200 h	während der letzten 90 Tage	99 h
	mit dem Unfallmuster	3400 h	während der letzten 90 Tage	91 h
Ort	Aeschau, Gemeinde Eggwil /BE			
Koordinaten	624 898 / 194 717		Höhe	699 m/M
Datum und Zeit	25. September 2016, 13:30 Uhr (LT = UTC + 2 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit			
Betriebsart	Privat			
Flugregeln	Sichtflugregeln (<i>visual flight rules</i> – VFR)			
Flugphase	Landung			
Unfallart	Kollision mit Zaun			
Abflugort	Flugplatz Langenthal (LSPL)			
Bestimmungsort	Flugplatz Langenthal (LSPL)			
Personenschaden	Besatzung	Passagiere	Drittpersonen	
Leicht verletzt	1	0	0	
Nicht verletzt	0	0	0	
Schaden am Luftfahrzeug	Stark beschädigt	Beide Tragflächen an Nasenleiste aufgesplittert und Randbögen abgebrochen, Kabinenhaube zerbrochen.		
Drittschaden	Beschädigter Zaun			

Unfallhergang

Der Pilot des Schempp-Hirth Ventus C mit dem Kennzeichen HB-1936 startete am 25. September 2016 um 12:15 Uhr auf dem Flugplatz Langenthal (LSPL) zu einem Streckenflug mit Ziel Walliser Alpen. Über der Fritze flue südlich von Wyssachen/BE klinkte sich der Pilot auf einer Flughöhe von 1718 m/M vom Schleppflugzeug aus und flog in der Folge im Gleitflug auf die Südwestseite des Napfs. Hier konnte er in guter Thermik bis zur Wolkenbasis auf eine Höhe von 2550 m/M steigen. Der Weiterflug führte unter leicht sinkender Wolkenbasis nördlich an Schratte flue und Hohgant vorbei bis zum Grünebergpass, der auf 1750 m AMSL in südlicher Richtung überflogen wurde.

Auf der Südseite des Niederhorns auf rund 1600 m/M angekommen, konnte der Pilot keine verwertbare Thermik finden. Er flog in der Folge im Gleitflug südwestlich um den Sigriswilgrat herum und zurück in nördliche Richtung zur Honegg, deren Südflanke er auf rund 1350 m/M erreichte. Hier konnte er aber ebenfalls keine nutzbaren Aufwinde finden. Bei stets sinkender Flughöhe flog er im Emmental weiter in nördlicher Richtung, die Region Eggiwil/BE überflog er dabei auf rund 1000 m/M.

In der Region von Aeschau/BE, auf einer verbleibenden Flughöhe von rund 850 m/M und auf der Nordseite der Talsohle in nordwestlicher Richtung fliegend, entschied sich der Pilot zu einer Aussenlandung auf einer ebenen, gemähten Wiese, die ihm trotz eines nur sehr kurzen möglichen Endanflugteils am geeignetsten erschien. In der Folge flog er eine enge 180°-Kurve nach links, um in südöstlicher Richtung auf der Wiese landen zu können.

Die Flughöhe im Endanflug reichte nicht aus, um einen quer vor der Landwiese verlaufenden Zaun zu überfliegen. Das Segelflugzeug kollidierte in der Folge mit diesem Zaun und wurde dabei heftig abgebremst und stark beschädigt. Der leicht verletzte Pilot konnte das Flugzeug aus eigener Kraft verlassen.

Schlussfolgerung

Der Entschluss für die Aussenlandung mit dem Segelflugzeug erfolgte erst zu einem späten Zeitpunkt und aus einer geringen Flughöhe, so dass kein geeignetes Landefeld mehr zur Auswahl stand.

Payerne, 15. November 2016

Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle