

**Unfall der Segelflugzeuge HB-1994 und D-6805
vom 29. Juli 2003
bei der Walliser Wispile, Gemeinde Gsteig/BE
Schlussbericht Nr. 1854**

Kurzdarstellung

Beide Segelflugzeuge starteten am 29. Juli 2003 während eines Trainingslagers zu einem Alpensegelflug. Der Doppelsitzer HB-1994 DG-500/22 ELAN mit zwei Piloten startete in Zweisimmen und der Einsitzer D-6805 ASW 20L begann seinen Flug in Saanen.

Im Gebiet der Walliser Wispile, auf ca. 2700 m/M, kollidierten die beiden Segelflugzeuge im Geradeausflug frontal. Zwei der Piloten konnten sich mit dem Fallschirm retten. Der dritte Pilot stürzte mit dem Segelflugzeug DG-500, HB-1994, ab und wurde tödlich verletzt.

Sicherheitsempfehlungen**Reduktion des Kollisionsrisikos im schweizerischen Luftraum****Sicherheitsdefizit**

Zwei Segelflugzeuge starteten während eines Trainingslagers zu einem Alpensegelflug. Im Gebiet der Walliser Wispile, auf ca. 2700 m/M, kollidierten die beiden Segelflugzeuge im Geradeausflug frontal. Zwei der Piloten konnten sich mit dem Fallschirm retten. Der dritte Pilot stürzte ab und wurde tödlich verletzt.

Sicherheitsempfehlung Nr. 362

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt sollte überprüfen, wie das Kollisionsrisiko, z.B. durch entsprechende Warnsysteme, vermindert werden kann.

Fallschirmtragpflicht für Segelflieger**Sicherheitsdefizit**

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt hob vor einigen Jahren die Fallschirmtragpflicht auf.

Seit dieser Zeit überlebten mehrere Piloten einen Flugunfall mit Segelflugzeugen, weil sie einen Fallschirm trugen und sich damit retten konnten.

Sicherheitsempfehlung Nr. 363

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt sollte überprüfen, ob die Fallschirmtragpflicht für Segelflieger wieder eingeführt werden sollte.

Stellungnahme CASO (letzte Aufdatierung vom 21.02.2007)***Abstract of SPR-2005-363: Emergency parachute wearing******Recommendations with regard to the specific issue***

The CASO recommends drawing the emergency parachutes users attention to the equipments maintenance and care, in function of the usage spectrum. E.g. parachutes used in glider clubs are exposed to a type of wear (heat, cold, humidity, sweat etc.) which calls for regular inspection, although the parachutes are actually almost never used as parachutes.

It is recommended to FOCA to conduct an appropriate awareness campaign on the emergency parachutes importance, correct usage and correct and appropriate maintenance and care.

The FOCA is requested to inform the CASO on the success with regard to the given recommendations by September 30th, 2007.

Stellungnahme CASO (letzte Aufdatierung vom 27.01.2010)

Implemented Safety Action for SPR-2005-363: Emergency Parachutes for Gliders

Implemented Measures

Aus Gründen mangelnder Ressourcen beim BAZL wurde ab 1.1.1986 die Tragpflicht von Rettungsfallschirmen aufgehoben.

In diversen Unfällen überlebten Piloten einen Flugunfall mit Segelflugzeugen, weil sie einen Fallschirm trugen und sich retten konnten.

Safety Recommendation 363

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt sollte überprüfen, ob die Fallschirmpflicht für Segelflieger wieder eingeführt werden sollte.

*Im Jahr 2008 wurden bei **944 Segelflug-Zustandsprüfungen** sämtliche Fallschirme nach folgenden Kriterien überprüft.*

Klasse 1 (75%) Rettungsschirme wurden als ***sicher*** beurteilt

Klasse 2 (24%) Rettungsschirme wurden als ***eingeschränkt sicher*** beurteilt

Klasse 3 (1%) Segelflugzeuge, bei welchen die Piloten keine Rettungsschirme tragen

Die Auswertung des Ist-Zustandes zeigt, dass von den 944 geprüften Segelflugzeugen 936 Flugzeuge (über 99%) mit einem Notfallschirm betrieben wurden.

Das seit über 20 Jahren bestehende System hat sich aus Sicht des BAZL grundsätzlich gut bewährt.

Ob eine Fallschirmpflicht das Ergebnis wesentlich beeinflussen würde, ist in Frage zu stellen. Bei einem Zwischenfall ist das Mitführen eines Notschirmes eine zusätzliche Chance, diesen Unfall überleben zu können.

Das nicht Mitführen des Notschirmes kann nicht versehentlich geschehen, da die Sitzposition aller Segelflugzeuge ergonomisch mit Notschirm ausgelegt ist. Die Sitzposition ohne Fallschirm, muss mit zusätzlichen Kissen angepasst werden. Somit fliegt der Pilot bewusst ohne Notschirm und nimmt ein zusätzliches Risiko bewusst in Kauf, dass bei einem Zwischenfall der Notschirm nicht eingesetzt werden kann.

Das Risiko, dass dabei Dritte zu Schaden kommen, ist äusserst gering und deshalb sieht das BAZL davon ab, eine Fallschirmpflicht im Bereich Segelflug einzuführen.

Massnahmen:

Die Einführung einer gesetzlichen Fallschirm-Tragpflicht wird die Sicherheit im Bereich Segelflug nicht massgeblich verbessern, da schon heute gemäss der vorliegenden Auswertung die Notschirme auch ohne gesetzliche Vorgaben eingesetzt werden.

*In Anbetracht, dass mit der heutigen Regelung keine Tragpflicht von Notschirmen in Segelflugzeugen verlangt wird, ist auch eine konforme Wartung gemäss Hersteller gesetzlich nicht vorgeschrieben. Alle Notschirme in der Klasse 2 (24%) erfüllen die vom Hersteller verlangten Falt- und Wartungsbedingungen nicht. Die Funktion dieser Fallschirme ist nicht vollumfänglich gewährleistet und ist ein **nicht unbedeutendes** Sicherheitsrisiko für den Piloten.*

Publikation dieses Berichtes in geeigneten Zeitschriften z.B. Aerorevue.

Stellungnahme CASO (letzte Aufdatierung vom 23.03.2010)

Implemented Safety Action for CD-2005-362: Reduction of collision risk by introducing warning systems (gliders)

Implemented Measures

In its statement of position regarding CASO project SR-2005-362, the FOCA referred to the following documentation:

"CASO-Safety Project CD-2005-362 Reduction of collision risk by introducing warning systems (gliders)".

Safety recommendation no. 362 in Aircraft Accident Investigation Bureau final report no. 1854 on the accident involving gliders HB-1994 and D-6805 on 29 July 2003 on the "Walliser Wispile" mountain, municipality of Gsteig (canton of Bern).

Safety recommendation no. 362 (Translation)

Quote: "The Federal Office of Civil Aviation should examine how the collision risk could be reduced, for example through the use of suitable warning systems." End of quote.

Collision warning systems for gliders:

Based on the opinions and practical experiences of pilots, experts and associations, the current status of knowledge regarding the use of collision warning systems is as follows:

Through the correct use of a collision warning system, pilots can improve monitoring of airspace and receive warnings about potential collisions with other aircraft.

At present, approximately 95 percent of all gliders in Switzerland are equipped with a collision warning system. The only exceptions are "old-timer"-gliders that are usually only operated for a few hours a year.

Some aerodrome operators only permit gliders to take off if they are equipped with a collision warning system.

For gliding competitions, organisers usually specify that a collision warning system is required.

During periodical audits, the FOCA draws the attention of glider schools to the issue of collision warning systems, and recommends that they should equip their entire fleet of gliders with such systems, including those operated by private owners.

The FOCA also recommends the use of warning systems in other aircraft – in particular, glider tow planes and helicopters – that are regularly operated in the entire ICAO airspace (except Class A airspace). The use of warning systems in these aircraft, too, is increasing.

Collision warning systems can be installed in gliders as a "Minor modification" based on the criteria of "Not required – Non interference".

Conclusions:

Based on the information cited above, the FOCA is of the opinion that no additional measures are required in the area of gliding relating to sensitisation to the use of collision warning systems. The rapid distribution of such systems only a few months after their introduction was not accomplished through regulatory measures, but rather on a voluntary basis and as a result of the wish on the part of the involved players to contribute towards the reduction of collision risk.

The FOCA recommends that glider tow planes and helicopters that operate in lower airspace should also use collision warning systems.

* * * * *