



# Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

## über den Unfall

des Segelflugzeuges Ka 2B Rhönschwalbe HB-895

vom 31. Mai 1982

in Enneda (Chrisegg)/GL

## RESUME

Le lundi de Pentecôte 31 mai 1982, à 1203 h (h. locale), le pilote, accompagné d'une passagère, décolle de l'aérodrome de Mollis à bord d'un planeur remorqué par un avion. A proximité du flanc ouest du Chrisegg, il entreprend un virage à droite; parvenu du côté aval, il constate qu'il perd de l'altitude et que sa vitesse diminue. En conséquence, il rend la main et le planeur heurte la pente.

Le pilote a été légèrement blessé, alors que sa passagère était grièvement atteinte.

Cause:

L'accident est dû à un virage exécuté trop près de la pente.

Eléments ayant pu jouer un rôle:

- Estimation erronée de la distance entre le planeur et le relief.
- Expérience relativement faible du pilote.
- Tactique de vol inadéquate.

Die Voruntersuchung wurde von Alfred Simmler geleitet und mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 29. Oktober 1982 an den Kommissionspräsidenten am 18. November 1982 abgeschlossen.

DIE RECHTLICHE WÜRDIGUNG DES UNFALLGESCHEHENS IST NICHT GEGENSTAND DER UNTERSUCHUNG UND DER UNTERSUCHUNGSBERICHTE (ARTIKEL 2 ABSATZ 2 VERORDNUNG ÜBER DIE FLUGUNFALLUNTERSUCHUNGEN VOM 20. AUGUST 1980)

**LUFTFAHRZEUG** Segelflugzeug Ka 2 B Rhönschwalbe HB-895

**HALTER** ) Segelfluggruppe Churfürsten, 8754 Netstal

**EIGENTUEMER**

**PILOT** Schweizerbürger, Jahrgang 1953

**AUSWEIS** für Segelflieger

<b>FLUGSTUNDEN</b>	<b>INSGESAMT</b> 65:55	<b>WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE</b> 18:08
	<b>MIT DEM UNFALLMUSTER</b> 18:57	<b>WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE</b> 10:11

**ORT** Ennenda (Chrisegg) GL

**KOORDINATEN** 726.900/208.400 **HOEHE ü/M** 1780 m

**DATUM UND ZEIT** 31. Mai 1982 um 1658 Uhr Lokalzeit (GMT+2)

**BETRIEBSART** Segelflug

**FLUGPHASE** Hangsegelflug

**UNFALLART** Kollision mit ansteigendem Gelände

**PERSONENSCHADEN**

	BESATZUNG	FLUGGÄSTE	DRITTPERSONEN
TÖDLICH VERLETZT	-	-	-
ERHEBLICH VERLETZT	-	1	-
LEICHT ODER NICHT VERLETZT	1	-	

**SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG** zerstört

**SACHSCHADEN DRITTER** ---

## VORGESCHICHTE

Der Pilot begann die Ausbildung zum Segelflieger am 10. September 1979. Seit dem 24. Juli 1980 ist er im Besitze des Führerausweises für Segelflieger. Die Umschulung auf den Flugzeugtyp Ka 2 B begann er am 13. Juni 1981 und schloss sie am 24. April 1982 ab. Die Passagierflugprüfung machte er am 24. April 1982. Die entsprechende Erweiterung wurde am 1. Mai 1982 durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) im Führerausweis eingetragen.

## FLUGVERLAUF

Am Pfingstmontag, den 31. Mai 1982 um 1203 Uhr Lokalzeit, startete der Pilot mit dem Segelflugzeug Ka 2 B HB-895 und einer Passagierin an Bord auf dem Flugplatz Mollis im Flugzeugschlepp. Er beabsichtigte, einen 5-Stunden-Flug durchzuführen. Der Flug führte nach Aussagen des Piloten u.a. über Muotathal, Klöntal und anschliessend über den Mättilstock, Glarus, Enneda an den Westhang der Chrisegg. Dort wollte der Pilot nochmals Höhe gewinnen. Er flog in südlicher Richtung dem steilen Berghang entlang. Nahe am Hang stellte er Aufwind fest und leitete einen Rechtskreis ein. Auf der Talseite des Kreises stellte er Sinken und Abnahme der Fluggeschwindigkeit fest. Er drückte in Richtung Berghang nach, um Geschwindigkeit aufzuholen. Dabei schlug das Segelflugzeug in angestellter Lage am Steilhang auf. Der Aufschlag erfolgte um 1658 Uhr am oberen Rand eines kleinen Schneekegels. Dieser verhinderte ein Abrutschen der Trümmer.

Der Pilot wurde leicht, die Passagierin erheblich verletzt. Das Segelflugzeug wurde zerstört.

## BEFUNDE

- Der Pilot war im Besitze eines gültigen Führerausweises für Segelflieger mit der Erweiterung für Passagierflüge. Er war berechtigt, den Flug durchzuführen; seine Flug Erfahrung war relativ gering.
- Es liegen keine Anhaltspunkte für gesundheitliche Störungen des Piloten vor.
- Der Flug wurde grösstenteils in Höhen um 3000 m/M durchgeführt und dauerte fast fünf Stunden.
- Der Flug fand bei Sonnenschein und wenig Bewölkung statt. Der Pilot trug eine Sonnenbrille und eine Kopfbedeckung.
- Das Segelflugzeug war zum Verkehr zugelassen. Technische Mängel, die den Unfall hätten beeinflussen können, wurden nicht festgestellt.
- Der Aufprall erfolgte am Rande eines Schneekegels und wurde

dadurch gedämpft.

- Wie der Pilot u.a. ausgesagt hatte, war er "nach dem längeren Flug auch etwas müde."
- Wetter am Unfallort und zur Unfallzeit gemäss Angaben der Schweizerischen Meteorologischen Anstalt:

Wolken:	2-3/8 Cu, Basis um 3000 m/M
Sicht:	15 km
Wind:	variabel, um 5 kt
Mittlere Thermik in den Alpen:	schwach, am späteren Nachmittag örtlich mässig (1,5 m/s), aber zeitweise gestört durch Abdeckungen.

Nullgradgrenze: 3500 m/M

- Auswertung des Barogrammes

Die Auswertung des Barogrammes ergab u.a., dass die HB-895 zwischen 1634 und etwa 1656 Uhr, also innert 22 Minuten, 875 m an Höhe verloren hatte. In den folgenden 72 Sekunden gewann das Segelflugzeug 65 m an Höhe, was einer mittleren Steiggeschwindigkeit von 0,9 m/s entspricht. Der Höhengewinn ging in den nächsten 30 Sekunden (mittlere Sinkgeschwindigkeit 2,16 m/s) verloren und es erfolgte der Aufschlag.

### BEURTEILUNG

- Der Pilot hatte offensichtlich den Rechtskreis in zu geringem Hangabstand geflogen.
- Die Flugerfahrung des Piloten war relativ gering.
- Gemäss Aussage des Piloten war er nach dem längeren Flug "etwas müde". Dies könnte dazu beigetragen haben, dass er den Hangabstand falsch einschätzte.

### URSACHE

Der Unfall ist auf zu nahes Kurven am Hang zurückzuführen.

Zum Unfall dürften beigetragen haben:

- Fehleinschätzung des Hangabstandes
- Relativ geringe Flugerfahrung
- Unzweckmässige Flugtaktik.

Bern, 25. März 1983

sig. Dr. Ch. Ott  
sig. J.-P. Weibel  
sig. F. Dubs  
sig. Ch. Lanfranchi  
sig. M. Marazza