



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Segelflugzeuges HB-796

vom 10. April 1971

bei Köniz/BE

Zirkularbeschluss

DIE EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall des Segelflugzeuges Ka-6 CR "Rhönsegler" HB-796

vom 10. April 1971

bei Köniz BE

nach Kenntnisnahme vom Ergebnis des Zwischenverfahrens gemäss Art. 19.2 der Verordnung über die Flugunfalluntersuchungen vom 1. April 1960

und im Einvernehmen mit dem Büro für Flugunfalluntersuchungen im summarischen Verfahren gemäss Art. 27 ff. der oben zitierten Verordnung

b e s c h l i e s s t :

Der Untersuchungsbericht vom 3. Mai 1971, der Kommission übermittelt am 11. Mai 1971, wird genehmigt.

Zirkulation, 5.8./29.9.1971

U N T E R S U C H U N G S B E R I C H T

über den Unfall
des Segelflugzeuges HB-796

vom 10. April 1971

bei Köniz/BE

0. ZUSAMMENFASSUNG

Im Verlaufe einer infolge Abwinden notwendig gewordenen Aussenlandung erhielt der Pilot, beim Versuch einem Hindernis auszuweichen, mit einem Flügel Bodenberührung.

Der Pilot wurde leicht verletzt und das Segelflugzeug schwer beschädigt.

1. UNTERSUCHUNG

Der Unfall ereignete sich Samstag, den 10. April 1971 um ca. 1645 Uhr.

Die Meldung des Vorkommnisses an das Büro für Flugunfalluntersuchungen erfolgte telefonisch durch den Pikettbeamten des Eidg. Luftamtes rund eine halbe Stunde später. Die Untersuchung wurde durch den unterzeichnenden Beamten am gleichen Tag um 1745 Uhr auf der Unfallstelle eröffnet.

2. ELEMENTE

21. Pilot: Jahrgang 1942

Führerausweis für Segelflieger vom 14. September 1964, gültig bis 3. Juni 1972 mit Erweiterungen für Schleppflug vom 14. September 1964, Passagierflug vom 3. Juli 1967 und Instrumentenflug vom 26. Juni 1970.

Flugerfahrung: insgesamt 203:25 Std und 241 Landungen, wovon 86:39 Std und 45 Landungen auf dem Unfallmuster; in den letzten 3 Monaten 2:29 Std und 4 Landungen, geflogen auf Ka-8 und Blanik am 3. April und am Unfalltag, Landungen ausserhalb

Flugplätzen: keine.

Besondere Vorkommnisse: keine.

22. Segelflugzeug

Eigentümer und Halter: Segelfluggruppe Bern des AeCS, Bern

Muster: Ka-6 CR "Rhönsegler"

Baujahr und Werknummer: 1962/6008

Verkehrsbewilligung: ausgestellt am 17. März 1971, gültig bis 31. März 1975.

Charakteristik: einsitziger Hochdecker der Standardklasse, Holzkonstruktion.

23. Gelände

(Landeskarte der Schweiz 1:50'000, Blatt 243, Bern)

Der Unfall ereignete sich 4,5 km westlich des Flughafens Bern im Gurtentäli zwischen Gurten (856 m/M) und Ulmizberg (937 m/M). Die Talsohle (Acker und Wiesenland) ist mit mehreren Starkstrom- und Telefonleitungen belegt.

Die Unfallstelle liegt in 630 m/M, Koordinaten 600.290/195.350, Gemeindebann Köniz.

24. Wetter

Bisenlage.

Flugplatzwetter von 1650 Uhr lokal:

Wind 030°/10 kt, Sicht 7 km, Bewölkung 3/8 auf 3000 ft, Lufttemperatur + 18°C, QNH 1014 mb.

3. UNFALLHERGANG

31. Der Pilot war um 1545 Uhr Lokalzeit auf dem Flughafen Bern im Flugzeugschlepp zu einem einstündigen Trainingsflug gestartet. Nach dem Ausklinken erreichte der Pilot über dem nördlichen Ausläufer des Längenberges, SW des Flughafens, rund

1700 m/M und nützte diese Höhe zu einem Abstecher bis zur Schwarzwasserbrücke, rund 9 km hinter der Hangkante, aus, die er mit noch 1250 m/M erreichte.

32. Beim Versuch, wieder auf die Luvseite des Längenberges zu gelangen, verlor der Pilot so viel an Höhe, dass er sich kurz vor dem Ziel zu einer Landung im engen und hindernisreichen Gurtentäli gezwungen sah. Dem Tal folgend überquerte er zuerst in spitzem Winkel von links nach rechts eine 16-kV Leitung und drückte dann auf Fahrt, um noch eine quer zur Anflugachse verlaufende 220/380 V Telefonleitung zu überfliegen. Beim Versuch, das Segelflugzeug über dieses letzte Hindernis hochzuziehen, merkte er, dass seine Geschwindigkeit dazu nicht mehr ausreichte und beschloss unter der Leitung durchzufliegen. Um an einem links stehenden Leitungsmast vorbeizukommen, leitete er eine bruske Richtungsänderung nach rechts ein und hängte dabei mit der rechten Flügelspitze im weichen Ackerland an. Das Segelflugzeug zerriss mit der hochgehenden linken Tragfläche die zwei auf ca. 5 m Höhe gespannten Drähte der Telefonleitung und schlug mit dem Bug hart auf dem Boden auf.

4. SCHÄDEN

41. Der Pilot wurde leicht verletzt (Kopfwunde).

42. Das Segelflugzeug wurde stark beschädigt (rechte Fläche zerstört, Bug weggedrückt und Rumpf hinter der Flügelaustrittskante entzweigebrochen).

43. Drittschäden: Zerrissene Telefonleitung und geringfügige Flurschäden.

5. WEITERE FESTSTELLUNGEN

51. Die Prüfung des Bruches ergab keine Anhaltspunkte über vorbestandene Mängel.

6. DISKUSSION

61. Der Pilot war im Besitz eines gültigen Führerausweises und

sein Training reichte aus, um den geplanten Flug durchzuführen.

62. Das Segelflugzeug war mit einer gültigen Verkehrsbewilligung versehen.

63. Die Aussenlandung wurde notwendig, weil sich der Pilot bei den herrschenden Wetterverhältnissen zu weit hinter die Hangkante des Längenberges begab und in Abwinde geriet.

Die Landung misslang, weil der Pilot den Entschluss, den Flug abubrechen, objektiv zu spät fasste und dadurch keine Zeit mehr fand, ein günstig gelegenes Feld auszusuchen und dieses taktisch richtig anzufliegen.

7. SCHLUSS

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass der Pilot nach einem zu spät gefassten Landeentschluss, beim Versuch im Endanflug einem Hindernis auszuweichen, mit einem Flügel Bodenberührung erhielt.

Bern, den 3.5.1971

Der Untersuchungsleiter