



# Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

**über den Unfall**

des Segelflugzeuges K8B HB-884

vom 18. Juni 1972

am Grenchenberg/SO

Die Voruntersuchung wurde mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 6. November 1972 an den Kommissionspräsidenten am 23. November 1972 abgeschlossen.

#### FLUGVERLAUF

Am Sonntag, den 18. Juni 1972, startete der Pilot um 1152 Uhr MEZ auf dem Flugplatz Grenchen mit der K8B HB-884 im Flugzeugschlepp. Nach 9 Minuten klinkte er in 1200 m QFE über dem Südhang des Grenchenberges. Das Segelflugzeug verlor an Höhe bis auf ca. 750 m QFE. Durch Hangsegeln konnte der Pilot diese Höhe während mehr als 2 Stunden halten. Im gleichen Raum segelten ungefähr 10 Flugzeuge.

Etwa um 1430 Uhr flog der Pilot in Richtung 235°, ca. 300 m einer bewaldeten Bergflanke entlang. Nördlich Lengnau entschloss er sich zu einer Linkskurve - vom Hang weg - um auf Gegenkurs zu steuern. In diesem Moment bemerkte er eine andere K 8, die ihm in gleicher Höhe und 100 m links versetzt entgegenflog, worauf er weiter geradeaus flog. Kurz darauf drehte das Flugzeug HB-884 plötzlich nach rechts bis zu einer Querlage von 30°. Da es dem Piloten nicht gelang, diese Bewegung zu stoppen, entschloss er sich, weiter nach rechts - gegen den Hang - zu kurven. In dieser Phase verlor das Flugzeug stark an Höhe, berührte mit dem rechten Flügelende Bäume und stürzte um 1435 Uhr in den Wald ab.

#### SCHÄDEN

Der Pilot blieb unverletzt, das Segelflugzeug wurde schwer beschädigt. Am Boden entstand unbedeutender Drittschaden.

#### BEFUNDE

Der Pilot, geboren 1955, war Inhaber eines gültigen Ausweises für Segelflieger. Seine Flugerfahrung betrug insgesamt rund 40 Stunden (etwa 21 Stunden Motorflug), wovon 8:15 Std. auf dem Unfallmuster. Während der letzten 90 Tage flog er 10:39 Std. auf Segelflugzeugen, davon 6:50 Std. auf dem Unfallmuster.

Die Untersuchung ergab keine Anhaltspunkte für gesundheitliche Störungen zur Zeit des Unfalles.

In den Akten des Eidg. Luftamtes sind weder Unfälle noch sonstige Vorkommnisse verzeichnet.

Das Flugzeug war lufttüchtig und zum Verkehr zugelassen. Es liegen keine Anhaltspunkte für vorbestandene Mängel am Flugzeug vor. Nach Angaben des Piloten reagierte es während des ganzen Fluges normal.

Nach dem Bericht der MZA herrschte zur Unfallzeit in 1000 m/M Südwestwind von 10 kt. Die Sicht betrug 10-30 km, die Bewölkung 1/8 Cumulus mit Basis um 1600 m/M, darüber 4 bis 6/8 Cirren. Wetter-Entwicklung: Cirren-Aufzug aus WNW, Abdämpfung der Konvektion.

Nach Angaben des Piloten ist die nach dem Kreuzen mit der anderen K 8 festgestellte Rechtsdrehung der HB-884 auf eine Böe zurückzuführen. Zu diesem Zeitpunkt will er mit ca. 75 km/h geflogen sein. Er habe mit einem kurzen "Knüppelstoss" nach links versucht, die normale Fluglage zu retablieren, jedoch erfolglos.

#### BEURTEILUNG

Die vom Piloten nicht beabsichtigte Rechtsdrehung kann von einer Böe verursacht worden sein. Es ist wahrscheinlich, dass in diesem Zeitpunkt die Geschwindigkeit des Flugzeuges ungenügend war. Der Entschluss des Piloten, nach der ersten vergeblichen Korrektur die ungewollte Rechtsdrehung gegen den Hang weiterzuführen, war falsch.

#### URSACHE

Der Unfall ist wahrscheinlich darauf zurückzuführen, dass das Flugzeug wegen ungenügender Geschwindigkeit und ungeeigneter Steuerführung in eine unkontrollierte Fluglage geriet, dabei mit dem rechten Flügelende an einem Baumwipfel anhängte und abstürzte.

Bern, den 26. Januar 1973