



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Segelflugzeuges Ka 6 CR, HB-808

vom 26. Juli 1971

bei Zollhaus bei Plaffeien (FR)

Die Voruntersuchung wurde mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 15. Februar 1973 an den Kommissionspräsidenten am 5. April 1973 abgeschlossen.

FLUGVERLAUF

Am Montag, den 26. Juli 1971, startete der Pilot um 1416 Uhr MEZ mit dem Segelflugzeug Ka 6 CR HB-808 im Flugzeugschlepp auf dem Flughafen Bern-Belp zu einem Trainingsflug, mit der Absicht, wieder auf den Ausgangsplatz zurückzukehren.

Der Flug führte über Zimmerwald-Riggisberg-Gurnigel zum Gantrisch und von dort in einer Höhe von etwa 2000 m/M westwärts in die Gegend der Mähre, wo das Flugzeug an Höhe verlor. Der Pilot wechselte auf die andere Talseite, um über den Selibühlpass auf den Ausgangsplatz zurückzukehren. Mangels Aufwind und ausreichender Höhenreserve riskierte er es nicht, über den Pass zu fliegen, und drehte erneut Richtung Westen, in der Hoffnung, eine Aufwindzone zu finden. Im Raum von Zollhaus entschloss er sich in einer Höhe von zirka 400 m/G zu einer Aussenlandung. Den vorgesehenen Landeplatz flog er trotz Rückenwind talaufwärts an. In der Landekurve wurde er über einen kleinen Abhang hinausgetragen und stellte unmittelbar darauf fest, dass das Variometer 3 m Sinken anzeigte. Der Landeanflug geriet daher kürzer als beabsichtigt. Das Flugzeug setzte um zirka 1545 Uhr leicht schiebend auf dem Boden auf und führte einen cheval de bois aus.

SCHÄDEN

Der Pilot blieb unverletzt, das Segelflugzeug wurde schwer beschädigt. Drittschäden sind nicht entstanden.

BEFUNDE

Der Pilot, geboren 1946, war Inhaber eines gültigen Führerausweises für Segelflieger, mit Erweiterung für Passagierflüge. Seine Flugerfahrung betrug insgesamt 94:33 Std, wovon 13:25 Std mit dem Unfallmuster. Während der letzten 90 Tage flog er insgesamt 37:07 Std, wovon 13:25 Std auf dem

Unfallmuster.

Nichts deutet darauf hin, dass der Pilot beim Unfall in seiner Gesundheit beeinträchtigt gewesen war.

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

Das Flugzeug war lufttüchtig und zum Verkehr zugelassen. Es bestehen keine Anhaltspunkte für vorbestandene technische Mängel als Unfallursache. Gewicht und Schwerpunkt lagen im Zeitpunkt des Unfalles innerhalb der vorgeschriebenen Grenzen.

Aus dem Bericht der Schweizerischen Meteorologischen Zentralanstalt ist zu entnehmen, dass die Bewölkung 3/8 betrug, mit einer Basis von 2'500 m/M; Sicht über 20 km. Wind aus Sektor West 5-10 kt; Luftdruck 1021 mb QNH. Sonnenstand: Elevation 43°, Azimut 250°. Auf dem Unfallplatz stellte die Polizei in Bezug auf das Wetter fest: "schön und warm, Himmel klar, kein Wind".

BEURTEILUNG

Der Endanflug wurde vom Piloten mit zu geringer Höhenreserve eingeleitet, so dass der durch den unerwarteten Abwind aufgetretene Höhenverlust nicht mehr kompensiert werden konnte.

URSACHE

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass der Pilot den Endanflug mit ungenügender Höhenreserve einleitete.

Bern, den 18. Mai 1973