



# Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Segelflugzeuges Ka-6 CR HB-675

vom 15. Mai 1971

auf dem Flugfeld Buttwil

Die Voruntersuchung wurde mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 28. Mai 1973 an den Kommissionspräsidenten am 21. Juni 1973 abgeschlossen.

#### FLUGVERLAUF

Der Pilot nahm an der regionalen Segelflugmeisterschaft (RAL) in Buttwil teil. Am Samstag, den 15. Mai 1971, startete er als neunter Wettbewerbspilot um 1244 Uhr MEZ mit dem Segelflugzeug Ka-6 CR HB-675 im Flugzeugschlepp auf der Piste 34. Kurz nachdem der Hilfsmann beim Anrollen des Segelflugzeuges das linke Flügelende freigegeben hatte, touchierte das rechte Flügelende den Boden. Dadurch wurde das Segelflugzeug leicht nach rechts abgedreht. Statt einer Richtungskorrektur nach links, schlug der Pilot das Seitenruder nach rechts aus und stellte es anschliessend wieder in die Normallage. Es folgten noch etwa drei weitere falsche Seitenruderausschläge. - Am Pistenende befand sich der Schleppzug in etwa 10-15 m/G.

Das Segelflugzeug war gegenüber dem Schleppflugzeug stark nach rechts versetzt und begann nach rechts wegzudrehen. In dieser Lage klinkte das Schleppseil am Segelflugzeug aus. Die HB-675 führte darauf eine hochgezogene Rechtskurve aus und kippte über den rechten Flügel ab. Unmittelbar danach, um 1245 Uhr, prallte das Segelflugzeug am Boden auf. Etwa 60 m rechts der Pistenachse und ca. 40 m nach dem Pistenende kam das Flugzeugwrack zum Stillstand.

#### SCHÄDEN

Der Pilot wurde leicht verletzt, das Segelflugzeug zerstört. Es entstand unbedeutender Drittschaden.

#### BEFUNDE

Der Pilot, geboren 1929, war Inhaber eines gültigen Führerausweises für Segelflieger mit Spezialbewilligung für Passagierflüge sowie eines Führerausweises für Privatpiloten mit Erweiterungen für Schleppflug, Kunstflug und beschränkte Radiotelephonie.

Seine Flugerfahrung im Segelflug betrug insgesamt 348:01 Std., wovon 107:22 Std. auf dem Unfallmuster. Während der letzten 90

Tage flog er 6:17 Std., davon 5:58 Std. auf dem Unfallmuster. Nichts deutet darauf hin, dass der Pilot beim Unfall in seiner Gesundheit beeinträchtigt gewesen wäre.

Vom Piloten sind in den letzten zehn Jahren zwei Unfälle bei Aussenlandungen mit Segelflugzeugen und zwei Vorkommnisse beim Fallschirmspringen bekannt.

Das Segelflugzeug war lufttüchtig und zum Verkehr zugelassen. Es liegen keine Anhaltspunkte für irgendwelche vorbestandene technische Mängel vor.

Das Schleppseil war an der Schwerpunktskupplung der HB-675 eingehängt. Diese befand sich links der Rumpfachse. Dadurch ergab sich beim Schleppen ein Giermoment um die Flugzeughochachse nach rechts, das in der Anrollphase beim Start durch relativ grosse Seitensteuerausschläge nach links kompensiert werden musste.

In etwa 10 bis 15 m/G klinkte das Schleppseil am nach rechts drehenden Segelflugzeug aus. Ob das Schleppseil durch den Piloten ausgeklinkt wurde oder die Automatik der Sicherheitskupplung in Funktion trat, liess sich nicht ermitteln.

Wetter im Unfallgebiet zur Unfallzeit gemäss Angaben der MZA:

Bewölkung:	Total 4/8, 2/8 Cu, Basis 1200 m/G, darüber Ac und Ci
Sicht:	20 km
Wind:	aus S bis SW, 2-5 kt
Temperatur:	18°C
Turbulenz:	leichte Thermikturbulenz
Sonnenstand:	Elevation 61°, Azimut 187°

#### BEURTEILUNG

Die fliegerische Erfahrung des Piloten war ausreichend, um einen Flugzeugschleppstart an der Schwerpunktskupplung durchzuführen. Beim Start verlor der Pilot offensichtlich die Kontrolle über sein Segelflugzeug.

Es wäre zweckmässig gewesen, das Schleppseil zu klinken, nachdem das Segelflugzeug aus der Pistenachse ausgebrochen war.

Nach dem Klinken auf 10 bis 15 m/G ging das Segelflugzeug in eine hochgezogene Rechtskurve über, unterschritt dabei die Minimalgeschwindigkeit und stürzte ab.

#### UNFALLURSACHE

- Verlust der Kontrolle des Piloten über das Segelflugzeug während des Startes
- Abschwieren aus einer überzogenen Rechtskurve nach dem Klinken

Bern, den 25. August 1973