



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Segelflugzeuges Ka-7 HB-1077

vom 5. August 1973

auf dem Rütisberg bei Schleithem/SH

Die Voruntersuchung wurde mit Zustellung des Untersuchungsberichts vom 15. Oktober 1973 an den Kommissionspräsidenten am 24. Oktober 1973 abgeschlossen.

FLUGVERLAUF

Am Sonntag, 5. August 1973, startete der Pilot um 1303 Uhr MEZ vom Flugfeld Schaffhausen-Neunkirch aus mit dem Segelflugzeug Ka-7, HB-1077, im Flugzeugschlepp zu einem Flug ins Randengebiet. Auf dem hinteren Sitz hatte ein flugbegeisterter und -erfahrener Passagier Platz genommen. Nach etwas mehr als einer Stunde Flugzeit geriet der Pilot wegen mangelndem Aufwind und ungeeigneter Flugtaktik in eine so geringe Flughöhe, dass eine Rückkehr zum Startplatz nicht mehr möglich erschien. Als der Pilot trotz langem Suchen keinen Aufwind fand, entschloss er sich zu einer Aussenlandung auf einer Wiese auf dem Rüetisberg, NE Schleithem. In der auf minimaler Höhe geflogenen Landekurve prallte die linke Flügelspitze auf den Boden, worauf das Segelflugzeug brüsk nach links abgedreht wurde. Es blieb mit schweren Beschädigungen um 1424 Uhr am Rande eines Gerstenfeldes, rund 90 m vor dem beabsichtigten Landefeld liegen.

SCHÄDEN

Der Pilot wurde leicht verletzt, der Fluggast blieb unverletzt. Das Segelflugzeug wurde zerstört. Es entstand leichter Flurschaden.

BEFUNDE

1. Der Pilot, geboren 1938, techn. Beamter, war Inhaber eines gültigen Ausweises für Privatpiloten sowie für Segelflieger mit der Erweiterung für Passagierflüge.
 - Seine Flugerfahrung auf Segelflugzeugen betrug insgesamt 214:18 h, wovon 18:18 h auf dem Unfallmuster. Während der letzten 90 Tage war er 61:27 h, davon 8:29 h auf dem Unfallmuster, geflogen. Darüber hinaus besass der Pilot eine Flugerfahrung von 233 h Motorflug.
- Die Flugerfahrung und das vorgeschriebene aktuelle

Flugtraining des Piloten waren gut.

- Es konnten keinerlei gesundheitliche Störungen des Piloten zur Zeit des Unfalles nachgewiesen werden.
 - In den Akten des Eidg. Luftamtes sind keine Vorkommnisse des Piloten verzeichnet.
2. Das Segelflugzeug war lufttüchtig und zum Verkehr zugelassen. Die Untersuchungen ergaben keine Anhaltspunkte für irgendwelche vorbestandene technische Mängel.
 3. Das Wetter im Unfallraum war gut: Bewölkung 3/8 - 4/8 Cu auf 1000 m/G, Sicht über 30 km, Wind SW - W / 5 kt, keine Turbulenz von Bedeutung.
 4. Auf Grund mehrerer Zeugenaussagen steht fest, dass das Segelflugzeug während rund 10 Minuten auf sehr geringer Flughöhe flog, bevor der Pilot den vorgesehenen Aussenlandeplatz ansteuerte.
 5. Die Anflug- und Landezone war frei von irgendwelchen Flughindernissen.

BEURTEILUNG

1. Die nicht rechtzeitige Beachtung von Lee-Einflüssen durch den Piloten führte zu einem grossen Höhenverlust des Segelflugzeuges.
2. Der Entschluss zur Aussenlandung erfolgte viel zu spät, d.h. erst nachdem das Flugzeug längere Zeit auf geringer Höhe über Grund geflogen war.
3. Die Landung erfolgte in einem Gelände, das an sich für eine Aussenlandung geeignet war. Die ins Auge gefasste Wiese war angesichts der geringen Flughöhe nicht mehr erreichbar.
4. Um mit Gegenwind landen zu können, wie ihm auch der Fluggast anriet, versuchte der Pilot, eine steile Landekurve in sehr niedriger Flughöhe auszuführen. Ob dabei das Segelflugzeug wegen Unterschreiten der Minimalgeschwindigkeit oder wegen Verschätzens der Flughöhe mit dem linken Flügel am Boden aufprallte, konnte nicht festgestellt werden.

URSACHE

Der Unfall ist zurückzuführen auf:

- zu spätem Entschluss zur Aussenlandung und
- Unterschreiten der Minimalgeschwindigkeit oder Verschätzen der Flughöhe während einer in Bodennähe ausgeführten Steilkurve.

Bern, den 21. Februar 1974