



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Segelflugzeuges Foka SZD-24C HB-776

vom 7. Juni 1975

bei Sedrun/GR

Die Voruntersuchung wurde mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 15. September 1975 an den Kommissionspräsidenten am 17. Oktober 1975 abgeschlossen.

FLUGVERLAUF

Am Samstag, den 7. Juni 1975, startete der Pilot um 1009 Uhr MEZ in Bex mit dem Segelflugzeug Foka SZD-24C HB-776 im Flugzeugschlepp zu einem Streckenflug. Er hatte die Absicht mit einem Kollegen, welcher ein anderes Segelflugzeug flog, einen 500 km Umkehrflug mit Wendeort Landeck (Oesterreich) durchzuführen. Um 1027 Uhr klinkte er in 2500 m/M. über Augeindaz aus und schloss über Derborence zu seinem früher gestarteten Kollegen auf. Der Flug führte über Sion, Brig, Münster, Furkapass nach Realp. Dort befand sich der Pilot 2 bis 5 km hinter seinem Kollegen. Den Oberalppass überflog die HB-776 in einer Höhe von 100 m/G. Sedrun erreichte das Segelflugzeug in einer Höhe von 400 - 500 m/G. Da der Pilot feststellte, dass es in der Umgebung des Dorfes geeignete Landemöglichkeiten gab, entschloss er sich, eine Aussenlandung vorzunehmen und teilte dies per Funk seinem Kollegen mit. Als Landeplatz hatte er ein Plateau südlich der Ortschaft vorgesehen. Nachdem der Pilot vergeblich weiter nach Aufwind gesucht hatte, drehte er südöstlich des Dorfes einen Rechtskreis und kurvte anschliessend in die Richtung des Plateaus. Dieses liegt oberhalb eines Steilhanges. Der Pilot gibt an, beim Eindrehen zum Endanflug starke Abwinde und Turbulenz angetroffen zu haben, weshalb er das Segelflugzeug auf erhöhte Geschwindigkeit angedrückt habe. Als er erkannt hatte, dass er zu tief geraten war, zog er das Segelflugzeug im letzten Moment am Steilhang hoch. Etwa 29 m unterhalb der Krete, welche den Steilhang vom Plateau trennt, schlug um 1250 Uhr die HB-776 hart am Boden auf. Das Wrack rutschte nach dem Aufprall noch etwa 5 m hangaufwärts und glitt anschliessend den Hang hinunter. Die Haupttrümmer befanden sich in der Endlage etwa 20 m unterhalb der Aufschlagstelle.

SCHÄDEN

Der Pilot wurde schwer verletzt, das Segelflugzeug zerstört.

BEFUNDE

Der Pilot, geboren 1942, war Inhaber eines gültigen Führerausweises für Segelflieger mit Erweiterung für Kunstflug sowie eines Fluglehrerausweises. Er war berechtigt, den vorgesehenen Flug auszuführen.

Seine gesamte Flugerfahrung betrug 526 Std., wovon 160 Std. auf dem Unfallmuster. Während der letzten 90 Tage flog er 21 Std., davon 11 Std. auf dem Unfallmuster.

Es liegen keine Hinweise vor, die auf gesundheitliche Störungen des Piloten im Zeitpunkt des Unfalles hinweisen.

Das Segelflugzeug war lufttüchtig und zum Verkehr zugelassen. Es liegen keine Anhaltspunkte für vorbestandene technische Mängel vor, die den Unfall hätten verursachen können.

Höchstzulässiges Fluggewicht:	360 kg
Gewicht beim Unfall:	ca. 359 kg
Zulässiger Schwerpunktsbereich:	0,205-0,330 m hinter Bezugsebene
Schwerpunktslage beim Unfall:	ca. 0,279 m hinter Bezugsebene

Gewicht und Schwerpunkt lagen somit beim Unfall innerhalb der zulässigen Grenzen.

Bester Gleitwinkel bei	86 km/h
Kleinste Sinkgeschwindigkeit bei	75 km/h
Sinkgeschwindigkeit bei 100 km/h	etwa 0.95 m/s

Laut den Aussagen verschiedener Zeugen ist das Segelflugzeug relativ tief, zum Teil kreisend, in der Gegend von Ruèras, Zarcuns und Sedrun herumgeflogen.

Die Auswertung des Barogramms ergab, dass die HB-776 in den letzten 13 Minuten dauernd gesunken ist. Fünf Minuten vor dem Unfall befand sie sich ca. 500 m höher als die Unfallstelle. Die mittlere Sinkgeschwindigkeit in der letzten Flugminute betrug weniger als 1 m/s; in den vier Minuten davor weniger als 2 m/s.

Wetter im Unfallraum zur Unfallzeit gemäss Angaben der MZA:

Wolken: 1/8 Cu, Basis in ca. 2500 m/M

Sicht: 50 km
Wind: ENE 5 - 10 kt
Gefahren: mässige Turbulenz
Sonnenstand: Azimut 195°, Elevation 064°

BEURTEILUNG

Das vom Piloten für die Landung ausgewählte Feld war geeignet.

Die Angabe des Piloten, er sei im letzten Teil des Fluges in starke Abwinde geraten, steht im Widerspruch zu den Aufzeichnungen auf dem Barogramm. Ohne Abwindeinfluss bedeutet die ermittelte Sinkgeschwindigkeit von weniger als 1 m/s im Anflug, dass das Segelflugzeug mit einer Geschwindigkeit von etwa 100 km/h geflogen ist. Dies würde mit der Aussage des Piloten übereinstimmen, er habe das Segelflugzeug auf erhöhte Geschwindigkeit angedrückt. Die vom Piloten festgestellte Turbulenz kann nicht zu einem nennenswerten Höhenverlust geführt haben, wie die Barogrammauswertung belegt.

Die missglückte Aussenlandung dürfte daher kaum die Folge starker Abwinde oder Turbulenz sein. Viel wahrscheinlicher liegt die Ursache in einer unzuweckmässigen Landeeinteilung und zu geringer Ausgangshöhe vor dem Landeanflug.

WAHRSCHEINLICHE UNFALLURSACHE

Missglückte Aussenlandung, infolge

- unzuweckmässiger Landeeinteilung und
- zu geringer Ausgangshöhe vor dem Landeanflug.

Bern, den 20. Dezember 1975