



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Segelflugzeuges Ka 6 BR "Rhönsegler", HB-613

vom 10. August 1980
in Grüt bei Gossau/ZH

RESUME

Le dimanche 10 août 1980, peu avant 1130 h, Mme X a décollé de l'aérodrome de Speck-Fehraltorf aux commandes du planeur Ka 6 BR, HB-613. Elle avait l'intention d'effectuer un vol de durée de cinq heures. Alors qu'elle se trouvait au sud de l'aérodrome, à une altitude de 1000 m/mer, elle s'est séparée de l'avion remorqueur avant de se diriger vers le sud-est, jusque dans la région du Bachtel. Arrivée à une quinzaine de kilomètres de son point de départ, elle a fait demi-tour pour voler en direction de Speck-Fehraltorf en perdant presque constamment de la hauteur. Vers 1300 h, alors qu'il se trouvait près de Grüt, entre Wetzikon et Gossau, le planeur s'est mis en position cabrée à une hauteur inférieure à 100 m/sol, a basculé sur l'aile gauche, puis il s'est abattu pratiquement à la verticale.

Mme X, pilote, a été grièvement blessée et le planeur détruit.

Causes

- Dépassement de la vitesse minimale de sustentation
- Décision tardive d'entreprendre l'atterrissage.

Die Voruntersuchung wurde von Hubert Maeder geleitet und mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 1. April 1981 an den Kommissionspräsidenten am 21. April 1981 abgeschlossen.

DIE RECHTLICHE WÜRDIGUNG DES UNFALLGESCHEHENS IST NICHT GEGENSTAND DER UNTERSUCHUNG UND DER UNTERSUCHUNGSBERICHTE (ARTIKEL 2 ABSATZ 2 VERORDNUNG ÜBER DIE FLUGUNFALLUNTERSUCHUNGEN VOM 20. AUGUST 1980)

LUFTFAHRZEUG Segelflugzeug Ka 6 BR, "Rhönsegler", HB-613

HALTER

) Privat

EIGENTÜMER

PILOT Jahrgang 1957, Schweizerbürgerin

AUSWEIS für Segelflieger

FLUGSTUNDEN

INSGESAMT	58	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE	15
MIT DEM UNFALLMUSTER	15	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE	13

ORT Grüt bei Gossau/ZH

KOORDINATEN 701.565/240.125

HÖHE ü/M 520 m

DATUM UND ZEIT 10. August 1980

ca. 1255 Uhr Lokalzeit (GMT+1)

BETRIEBSART Privatverkehr (Segelflug)

FLUGPHASE Unbekannt

UNFALLART Unkontrollierte Fluglage - überzogener Flugzustand

PERSONENSCHADEN

	BESATZUNG	FLUGGÄSTE	DRITTPERSONEN
TÖDLICH VERLETZT			
ERHEBLICH VERLETZT	1		
LEICHT ODER NICHT VERLETZT			

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG Zerstört

SACHSCHADEN DRITTER ---

FLUGVERLAUF

Am Sonntag, den 10. August 1980, kurz vor 1130 Uhr startete die Pilotin mit dem Segelflugzeug Ka 6 BR "Rhönsegler" HB-613 im Flugzeugschlepp auf dem Flugfeld Speck-Fehraltorf (536 m/M), mit der Absicht, einen 5-stündigen Dauerflug zum Erwerb des internationalen Leistungsabzeichens des FAI (Silber-C) auszuführen. Die übrigen hierzu erforderlichen Leistungsnachweise hatte sie bereits am 26. Mai 1980 erfüllt.

Die Pilotin klinkte südlich vom Flugplatz auf rund 1000 m/M aus und flog Richtung Süd-Ost, wo sie zusammen mit anderen Segelflugzeugen unter einer Wolke kreiste. Mit einer Steiggeschwindigkeit von 2 - 3 m/s erreichte sie bald die Basis, die auf rund 1600 m/M lag. Sie beschloss dann, weiter Richtung Osten zu fliegen, wo sie überall thermische Aufwinde vorfand. Ueber Wetzikon und Hinwil gelangte sie zum Bachtel (1115 m/M). Kurz vor Wald, rund 15 km vom Startplatz entfernt, kehrte sie um und flog Richtung Speck-Fehraltorf zurück. Auf dem Rückweg verlor sie ständig an Höhe.

Kurz vor 1300 Uhr wurde das Segelflugzeug bei Grüt zwischen Wetzikon und Gossau in weniger als 100 m/G in der Nähe einer 220 k/V Hochspannungsleitung (Masthöhe über 40 m) kreisend beobachtet. Nach einem kurzen Geradeausflug kippte das Segelflugzeug plötzlich in geringer Höhe über den linken Flügel ab und schlug in steilem Winkel auf unebenem Grasboden auf.

Die Pilotin wurde schwer verletzt, das Segelflugzeug zerstört.

BEFUNDE

- Die Pilotin war im Besitz eines gültigen Führerausweises für Segelflieger sowie Inhaberin eines gültigen Führerausweises für Privatpiloten. Ihre Flugenerfahrung im Motorflug betrug rund 70 Stunden.

Anhaltspunkte für gesundheitliche Störungen der Pilotin im Zeitpunkt des Unfalles sind nicht bekannt geworden.

- Das Segelflugzeug war zum Verkehr zugelassen.

Die Untersuchung ergab keine Hinweise für vorbestandene technische Mängel oder Montagefehler. Die Stellung der Bremsklappen im Zeitpunkt des Absturzes konnte nicht ermittelt werden.

Fluggewicht und Schwerpunkt lagen innerhalb der zulässigen Grenzen.

Der Höhenmesser war auf 1019 mbar QNH eingestellt.

- Die Wetterlage war durch eine flache Hochdrucklage mit 2/8 Cu auf rund 1600 m/M gekennzeichnet. Im Unfallraum war der Wind schwach und variabel, die Sicht betrug etwa 10 km, die Lufttemperatur rund 25°C und der Luftdruck 1019 mbar QNH. Sonnenstand: Azimut: 192°, Elevation 058°.
- Die Auswertung des Barogramms ergab, dass das Segelflugzeug in der letzten Flugphase innerhalb von 7 Minuten rund 400 m Höhe verlor. In den folgenden 12 Minuten flog es in einer Höhe von 250 bis 300 m/G. In den letzten 2 Minuten vor dem Aufschlag verlor es etwa 250 m an Höhe.

BEURTEILUNG

Obschon die unmittelbare Ursache des Absturzes ein Unterschreiten der Mindestfluggeschwindigkeit ist, liegt der mittelbare Grund für den Ausgang des Fluges zweifellos darin, dass die Pilotin mit dem Entschluss den Flug abubrechen und eine Aussenlandung durchzuführen - der sich wegen der prekär gewordenen Aufwindverhältnisse aufdrängte - zu lange zugewartet hatte. Allmählich in eine Drucksituation geraten und möglicherweise noch durch die Hochspannungsleitung irritiert, hatte sie offenbar der Fluggeschwindigkeit zu wenig Beachtung geschenkt. Das Segelflugzeug geriet daher in einen überzogenen Flugzustand und kippte über den Flügel ab.

In der näheren Umgebung der Aufschlagstelle war kein geeignetes Aussenlandefeld vorhanden.

URSACHEN

- Unterschreiten der Mindestfluggeschwindigkeit.
- Nicht rechtzeitig gefasster Entschluss zur Landung.

Gruyères, 12. Juni 1981

sig. Dr. Th. Kaeslin
sig. F. Dubs
sig. Dr. H. Hafner
sig. Dr. Ch. Ott

J.-P. Weibel nahm an den Verhandlungen nicht teil.