



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Segelflugzeugs Ka-6 "Rhönsegler" D-6217

vom 29. Juli 1963

auf dem Flugplatz Samedan GR

Sitzung der Kommission

11. Oktober 1963

S C H L U S S B E R I C H T

der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Flugunfall

des Segelflugzeugs Ka-6 "Rhönsegler" D-6217

vom 29. Juli 1963

auf dem Flugplatz Samedan GR

0. ZUSAMMENFASSUNG

Am Montag, den 29. Juli 1963, um 1816 MEZ, landete der Segelflieger nach einem vierstündigen Alpenflug mit dem Segelflugzeug Ka-6-Br Rhönsegler D-6217 auf dem 180 Meter langen Landeplatz des Flugplatzes Samedan. Da er sich im Anflug verschätzt hatte und zu lang kam, überrollte er die am Platzende befindliche Strasse. Dabei stiess er mit einem Personenwagen zusammen; dessen Fahrer benützte die Strasse, da der Flugverkehrsleiter den Anflug nicht beachtet und die Durchfahrt nicht gesperrt hatte. Personen wurden nicht verletzt, hingegen entstanden sowohl am Segelflugzeug als am Personenwagen erhebliche Schäden.

1. UNTERSUCHUNG

Die Voruntersuchung wurde mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 5. August 1963 an den Kommissionspräsidenten am 13. August 1963 abgeschlossen.

2. ELEMENTE

21. Beteiligte

211. Pilot: Jahrgang 1940, deutscher Staatsangehöriger Luftfahrerschein für Segelflieger, ausgestellt am 23. August 1960 vom Präsidenten des niedersächsischen Verwaltungsbezirks Braunschweig, gültig bis zum 21. Mai 1964. Flugerfahrung rund 260 Stunden.

212. Automobilist: Jahrgang 1935

Führerausweis Kat. a, ausgestellt am 16. Mai 1961 durch die Motorfahrzeugkontrolle Graubünden.

213. Flugverkehrsleiter: Jahrgang 1938

22. Fahrzeuge

221. Segelflugzeug D-6217

Eigentümer und Halter: Akademische Fliegergruppe Braunschweig, Braunschweig.

Muster: Ka-6-Br Rhönsegler.

Hersteller: A. Schleicher, Poppenhausen (Deutschland).

Charakteristik: Einsitziges Leistungssegelflugzeug.

Segelflugzeugeintragungs- und Zulassungsschein, ausgestellt am 16. Dezember 1957 vom Land Niedersachsen in Braunschweig, gültig bis zum 8. März 1964.

222. Motorfahrzeug GR 5275

Personenwagen DKW, Limousine, fünfplätzig, Linkssteuerung, Jahrgang 1960, 4.99 PS, Fahrzeugausweis ausgestellt am 9. April 1963 durch Motorfahrzeugkontrolle Graubünden in Chur.

23. Gelände

(Landeskarte der Schweiz 1:50.000 Blatt 268 Julierpass)

Der Unfall ereignete sich auf dem Flugplatz Samedan, der auf einer Höhe von 1710 m/M in der Talebene des Engadins liegt, in der Gegend des Pistenkopfes 03. Der Landeplatz für Segelflugzeuge für Landerichtung 03 liegt links (WNW) der Hartbelagpiste und erstreckt sich von der Pistenschwelle auf eine Länge von 180 Metern bis zur Strasse, welche von Samedan gegen Muottas Muragl verläuft und die Hartbelagpiste in rechtem Winkel kreuzt. Die Kreuzung ist mit zwei Signallichtern Rot/Grün versehen, die von der Flugverkehrsleitung aus bedient werden können und von denen eines an der Nordwestecke des Landeplatzes für Segelflugzeuge steht. Die Flugverkehrsleitung befindet sich im Flugplatzgebäude, das an der genannten Strasse steht, in einer Entfernung von rund 50 Metern vom Signallicht.

Die Sicht von der Flugverkehrsleitung auf die Anflugzone des Landeplatzes 03 ist beschränkt, und anfliegende Segelflugzeuge werden erst im Endanflug sichtbar.

An Unfalltag war das Gras auf dem Landeplatz trocken und kurzgeschnitten.

Koordinaten der Unfallstelle 787.540/156.030 , 1710 m/M, Gemeindebann Samedan.

24. Wetter

Zur Zeit des Unfalls herrschte im Unfallraum schönes Wetter. Sicht über 30 Kilometer, veränderlicher Wind aus NNW von 6-10 Knoten, Sonnenstand tief im Westen.

3. FLUGABLAUF UND UNFALL

31. Der Segelflieger, der in Samedan an einem Segelfluglager der Akademischen Fliegergruppe Braunschweig teilnahm, startete am Montag, den 29. Juli 1963, um 1412 MEZ zu einem Alpenflug. Nach vierstündigem Flug setzte er zur Landung in Richtung 03 an. Dabei verschätzte er sich in Höhe und Geschwindigkeit, kam daher zu lang und konnte trotz Betätigung der Bremsen sein Flugzeug nicht mehr innerhalb des durch die Strasse zwischen Samedan und Muottas Muragl begrenzten Landeplatzes zum Stehen bringen.

32. Der Flugverkehrsleiter war zur Zeit des Anfluges auf dem Büro beschäftigt, beachtete den Anflug nicht und betätigte daher auch das auf Grün stehende Lichtsignal für die Sperrung der Strasse nicht.

33. Zur gleichen Zeit, als der Segelflieger zur Landung ansetzte, fuhr eine Person auf seinem Personenwagen DKW von Samedan her gegen den Flugplatz.

Da die Signalanlage grünes Licht zeigte, fuhr er unbesorgt weiter, bis er Zurufe hörte. Er bremste sofort und blickte nach links (vom Landeplatz für Segelflugzeuge weg).

34. Noch bevor der PKW-Lenker seinen Personenwagen ganz angehalten hatte, stiess der Segelflieger - um 1816 - mit dem

rechten Flügel seines Segelflugzeugs gegen dessen rechte Seite. Der Personenwagen wurde leicht gegen die linke Strassenseite verschoben, das Segelflugzeug drehte sich um rund 180° und kam in dieser Stellung knapp jenseits der Strasse zum Stehen.

4. SCHÄDEN

41. Personenschäden sind nicht zu verzeichnen.

42. Durch den Zusammenstoss erlitt das Segelflugzeug erhebliche Schäden am rechten Flügel (Reparaturkostenschätzung rund Fr.2000.- bzw. 15 Wertprozent), der Personenwagen erhebliche Karosserie- und Glasschäden auf der rechten Seite (Reparaturkostenschätzung rund Fr.1200.-).

5. DISKUSSION

51. Der Unfall ist vor allem auf das Zusammenwirken zweier Ursachen zurückzuführen:

- Darauf, dass sich der Segelflieger nach einem vierstündigen Flug, möglicherweise unter einem gewissen Ermüdungseinfluss stehend, in der Gestaltung des Anflugs verschätzte und so viel zu lang landete, dass ihm ein Anhalten vor der die Landeplatzgrenze bildenden Strasse nicht mehr möglich war;
- darauf, dass der Flugverkehrsleiter den Anflug nicht beachtet und daher die Strasse während der Landung nicht durch Betätigung des Signallichts gesperrt hatte.

52. Der Unfall wäre zu vermeiden gewesen, wenn der Motorfahrzeugführer auch selbst nach anfliegenden Flugzeugen Ausschau gehalten und das Segelflugzeug im Anflug gesehen hätte. Da aber das Signallicht offenbar in Funktion stand und die Durchfahrt freigab, hatte er dazu keinen besonderen Anlass. Dass er auf die Zurufe hin bremste, statt zu beschleunigen oder im gleichen Tempo weiterzufahren, und gerade dadurch den Zusammenstoss unvermeidlich machte, war eine durchaus natürliche Reaktion.

6. SCHLUSS

Die Untersuchungskommission gelangt einstimmig zu folgendem Schluss: Der Zusammenstoss zwischen Segelflugzeug und Motorfahrzeug auf der den Landeplatz an der Ausflugseite begrenzenden Strasse ist darauf zurückzuführen, dass der Flugverkehrsleiter diese Strasse nicht gesperrt hatte und dass der Segelflieger mit so viel Höhen- und Geschwindigkeitsüberschuss landete, dass er nicht innerhalb des Landeplatzes anhalten konnte.

Bern, den 11. Oktober 1963.

Ausgefertigt am 14. Oktober 1963.