



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Segelflugzeugs Ka-8 HB-630

4. April 1965

bei Blauen BE

Sitzung der Kommission

1. Juni 1965

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

der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission über den Unfall des Segelflugzeugs Ka-8 HB-630

April 1965

bei Blauen BE

0. ZUSAMMENFASSUNG

Am Sonntag, den 4. April 1965, 1459 MEZ, startete der Segelflieger auf dem Flugplatz Dittingen BE mit dem Flugzeug Ka-8 HB-630 zu einem Segelflug am Blauen. Nach normalem Schlepp- und Steigflug stürzte er etwa zwanzig Minuten später in einem unregelmässigen Spiralfflug am Südhang des Blauen in die Bäume. Das Segelflugzeug wurde schwer beschädigt. Der Pilot wurde ohne äussere Verletzungen tot aufgefunden; die Autopsie ergab, dass er während des Fluges einen rasch tödlich wirkenden Herzinfarkt erlitten hatte.

1. UNTERSUCHUNG

Die Voruntersuchung wurde mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 7. April 1965 an den Kommissionspräsidenten abgeschlossen am 15. April 1965.

2. ELEMENTE

21. Pilot: Jahrgang 1918

Führerausweis für Segelflieger vom 31. Juli 1963, gültig bis 26. Januar 1967. Gesamte Flugerfahrung gegen 50 Stunden und 160 Flüge.

22. Segelflugzeug HB-630

Eigentümer und Halter: Segelfluggruppe Zwingen,
Zwingen BE.

Muster: Ka-8.

Konstrukteur: Poppenhausen (BRD).
Hersteller: Schleicher, Segelflugzeugbau,
Poppenhausen (BRD).
Charakteristik: Einsitziger Hochdecker in
Gemischtbauweise.
Verkehrsbewilligung vom 24. September 1959, gültig bis 24.
September 1965.

23. Gelände

(Landeskarte der Schweiz 1:50.000, Blatt 213 Basel)

Die Unfallstelle liegt im bewaldeten Südhang des Blauen, etwa drei Kilometer vom Flugplatz Dittingen entfernt. Koordinaten 605.900/256.500, 800 m/M, Gemeindebann Blauen BE.

24. Wetter

Das Wetter im Unfallraum zur Unfallzeit war durch eine abbauende Hochdrucklage mit einiger Bewölkung und guter Thermik gekennzeichnet. Schwache westliche Winde, Sicht 20-30 km.

3. FLUGVERLAUF UND UNFALL

31. Am Sonntag, den 4. April 1965, pflegte die Segelfluggruppe Zwingen auf dem Flugplatz Dittingen normalen Flugbetrieb. Um 1459 MEZ startete der Segelflieger, der guter Dinge schien und einen gesunden Eindruck machte, im Flugzeugschlepp auf dem Segelflugzeug Ka-8 HB-630 zu einem Thermikflug am Blauen. Etwa 350 Meter über Platz klinkte er über dem Südhang des Blauen aus und begann kreisend Höhe zu gewinnen.

32. Nach einigen Kreisen und einigem Höhengewinn begann das Flugzeug in unregelmässigen und anscheinend ungesteuerten Spiralen abzusinken, bis es - etwa um 1520 MEZ - am Südhang des Blauen in die Baumkronen des Gemeindewaldes Blauen stiess und dort hängen blieb.

4. SCHÄDEN

41. Der Pilot wurde ohne äussere Verletzungen tot aufgefunden (s.u.51).

42. Das Segelflugzeug wurde schwer beschädigt (60-70 Wertprozent).

43. Bei den Bergungsarbeiten mussten zwei mittelgrosse Buchen gefällt werden.

5. SPÄTERE FESTSTELLUNGEN

51. Die Autopsie führte auf eine Koronarsklerose, die seit einiger Zeit bestanden haben musste, und ergab, dass der Pilot während des Fluges einen frischen, rasch tödlich wirkenden Herzinfarkt erlitten hatte.

52. Die letzte periodische Kontrolluntersuchung des Piloten war am 27. Januar 1965 in Basel ausgeführt worden; dieser hatte bereits am 10. Oktober 1962 die erste vertrauensärztliche Untersuchung ausgeführt. Dabei hatte sich weder aus der persönlichen Anamnese noch aus der klinischen Untersuchung ein kritischer Befund ergeben.

53. Noch vor der ersten vertrauensärztlichen Untersuchung hatte der Pilot einen Herzanfall erlitten und dann nach einigen Tagen Bettruhe eine mehrwöchige Kur gemacht; ein Elektrokardiogramm lieferte allerdings keine Anzeichen für einen Infarkt. Der behandelnde Arzt soll dem Piloten von der fliegerischen Betätigung abgeraten haben, als er davon erfuhr, aber ohne Erfolg.

6. DISKUSSION

61. Die Ursache des Unfalls liegt eindeutig im Herzinfarkt des Piloten, den dieser in der Luft erlitten hat.

62. Der zugrundeliegende Herzschaden dürfte schon bei der ersten vertrauensärztlichen Untersuchung bestanden haben; jedoch wurden die vermutlich damit zusammenhängenden Störungen vom Piloten damals und später bei der Kontrolluntersuchung im Januar 1965 - bewusst oder unbewusst - nicht gemeldet. Möglicherweise hätte der Schaden bei dieser letzteren Gelegenheit durch ein Elektrokardiogramm zutage gefördert werden können; eine generelle Aufnahme ist aber bei

Nichtberufspiloten weder vorgeschrieben noch üblich. Ob der Pilot auf Grund der Ratschläge seines behandelnden Arztes das Risiko hätte realisieren müssen, das sich dann im Unfall verwirklichte, muss offen bleiben.

7. SCHLUSS

Die Kommission gelangt einstimmig zu folgendem Schluss: Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass der Pilot während des Fluges einen rasch tödlich wirkenden Herzinfarkt erlitt.

Kloten, den 1. Juni 1965.

Ausgefertigt am 2. Juni 1965.

Ähnliche Fälle: -