



# Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

**über den Unfall**

der Segelflugzeuge Ka-6 HB-683 und Ka-6 HB-703

16. Mai 1965

auf dem Flugplatz Schänis SG

**Zirkularbeschluss**

DIE EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall der Segelflugzeuge Ka-6 HB-683 und Ka-6 HB-703

16. Mai 1965

auf dem Flugplatz Schänis SG

nach Kenntnisnahme vom Ergebnis des Zwischenverfahrens gemäss  
Art. 19.2

und im Einvernehmen mit dem Büro für Flugunfalluntersuchungen  
im summarischen Verfahren gemäss Art. 27 ff. der Verordnung  
über die Flugunfalluntersuchungen vom 1. April 1960,

b e s c h l i e s s t :

Der Untersuchungsbericht vom 25. Juni 1965, der Kommission  
übermittelt am 1. Juli 1965, wird genehmigt.

Zirkulation 31.7./14.8.1965

U N T E R S U C H U N G S B E R I C H T

über den Unfall

der Segelflugzeuge Ka-6, HB-683, und Ka-6, HB-703

vom 16. Mai 1965

auf dem Flugplatz Schänis/SG

## 0. ZUSAMMENFASSUNG

Beim Anrollen zum Start für einen Segelflugzeug-Doppelschlepp riss das Schleppseil des vorderen Segelflugzeuges infolge brusken Anstreckens, worauf das hintere Segelflugzeug mit dem vorderen kollidierte und es beschädigte.

## 1. UNTERSUCHUNG

Die Voruntersuchung wurde am 27. Mai 1965 eröffnet.

Die kantonalen Behörden führen keine eigene Untersuchung durch.

## 2. ELEMENTE

### 2.1 Piloten

#### 2.1.1 HB-RAE:

Jahrgang 1920

#### Ausweise:

Führerausweis für Privatpiloten, ausgestellt vom Eidg. Luftamt am 20.2.1949, gültig bis 18.11.1966, mit Erweiterung für Schleppflug vom 28.6.1949 und für Radiotelefonie vom 1.7.1964 und Typeneinträge für Aeronca Sedan vom 16.4.1950 und für D-26 vom 14.7.1950. Spezialbewilligung für die Umschulung von Privatpiloten auf den Flugzeugtyp D-26 vom 14.7.1950.

Führerausweis für Segelflieger, ausgestellt vom Eidg. Luftamt am 30.10.1945, gültig bis 18.11.1966, mit Erweiterung für Kunstflug vom 27.5.1944 und als Segelfluglehrer vom 28.3.1945. Spezialbewilligungen für Passagierflüge vom 28.3.1945 und für Wolkenflug vom 24.11.1960, beide gültig bis 18.11.1966.

#### Flugerfahrung:

Motorflug: 432 Stunden 3123 Landungen  
Segelflug: 1082 Stunden, 3745 Landungen

#### 2.1.2 HB-683:

Jahrgang 1929

#### Ausweise:

Führerausweis für Segelflieger, ausgestellt vom Eidg. Luftamt am 19.4.1954, gültig bis 22.5.1965, mit Erweiterung als Segelfluglehrer vom 15.8.1956. Spezialbewilligung für Passagierflüge vom 27.8.1955, gültig bis 22.5.1965. Spezialbewilligung für Wolkenflug vom 4.8.1961, gültig bis 22.5.1965.

Führerausweis für Privatpiloten, ausgestellt vom Eidg. Luftamt am 6.4.1965, gültig bis 22.5.1965.

Flugerfahrung:

Segelflug: 433 Stunden 15 Minuten, 1155 Landungen

Motorflug: 20 Stunden 46 Minuten, 129 Landungen

Bisherige Vorkommnisse:

In den Akten sind keine Unfälle oder Verstösse gegen die Vorschriften verzeichnet.

2.1.3 HB-703:

Jahrgang 1941

Ausweis:

Führerausweis für Segelflieger, ausgestellt vom Eidg. Luftamt am 6.10.1959, gültig bis 18.8.1966, mit Erweiterung für Kunstflug vom 14.7.1961. Spezialbewilligung für Passagierflüge vom 24.5.1963 und für Wolkenflug vom 28.8.1962, beide gültig bis 18.8.1966.

Flugerfahrung:

225 Stunden 28 Min., 292 Landungen

Bisherige Vorkommnisse:

In den Akten sind keine Unfälle oder Verstösse gegen die Vorschriften verzeichnet.

2.2 Flugzeuge

2.2.1 Schleppflugzeug

Immatrikulation: HB-RAE

Flugzeugmuster: Dewoitine D-26

Baujahr: 1934

Triebwerk: 1 Hispano-Suiza Sternmotor, 250 PS  
Halter und Eigentümer: Alpine Segelflugschule Schänis AG, Schänis/SG  
Verkehrsbewilligung: ausgestellt vom Eidg. Luftamt am 11.2.1965, gültig bis 2.5.1966.

### 2.2.2 Segelflugzeuge

Immatrikulation:	HB-683	HB-703
Flugzeugmuster:	Ka-6	Ka-6
Baujahr:	1961	1962
Eigentümer und Halter:	2 privat	Segelfluggruppe Lägern
Verkehrsbewilligung ausgestellt vom Eidg. Luftamt am:	1.5.1961	5.3.1962
gültig bis:	26.4.1966	22.2.1966

### 2.3 Gelände

Unfallstelle: Flugplatz Schänis/SG, Piste 34 (Graspiste 600 x 30 m), 416 m/M (mittlere Koordinaten 721300/ 225800).

### 2.4 Wetter

Wetter auf dem Flugplatz zur Unfallzeit:

Wind: NW 10-13 kt

Sicht: 20-25 km

Bewölkung: 2/8 Ac auf 5000 m/M, 4-5/8 Ci auf 9000 m/M.

Tendenz zu lokalen Gewittern.

### 2.5 Organisation

Anlässlich der offiziellen Eröffnung der Alpen Segelflugschule Schänis AG fand am 16. Mai 1965 auf dem Flugplatz Schänis/SG eine öffentliche Flugveranstaltung statt. Das Programm sah Kunstflug mit Motor- und Segelflugzeugen, Fallschirmabsprünge, Modellflugvorführungen und allgemeinen

Segelflugbetrieb vor. Das Eidg. Luftamt erteilte am 13.5.1965 für diese Veranstaltung eine Bewilligung im Sinne von Art. 85 ff. der Vollziehungsverordnung vom 5.6.1950 zum Luftfahrtgesetz. Die Flugveranstaltung stand unter der Leitung eines Segelfluglehrers und wurde durch einen Experten des Eidg. Luftamtes überwacht.

### 3. FLUGVERLAUF UND UNFALL

Am 16. Mai 1965 fand anlässlich der Einweihung der Alpen Segelflugschule Schänis AG auf dem Flugplatz Schänis eine öffentliche Flugveranstaltung (Flugtag) statt. Dabei sollte u.a. auch ein Doppelschlepp mit Segelflugzeugen gezeigt werden. Ungefähr um 1340 Uhr wurde dieser Schleppzug, bestehend aus dem Schleppflugzeug D-26, HB-RAE und den beiden Segelflugzeugen vom Muster Ka-6, HB-683 und HB-703, bereitgestellt. Das Segelflugzeug HB-683 war gegenüber dem andern nach links zurückgestaffelt. Der Flügelmann des Flugzeuges HB-683 gab vorerst das Zeichen zum Anstrecken des Seiles und als dies erfolgt war ein solches zum Starten. Die Zeichen wurden von einem auf der Höhe des Schleppflugzeuges stehenden Starthelfer an den Schlepppiloten weitergegeben. Der Flügelmann des Flugzeuges HB-703 gab keine Winkzeichen. Der Schlepppilot gab, nachdem er das entsprechende Zeichen erhalten hatte, nach kurzem Anrollen Vollgas. Derjenige Teil des Schleppseiles, welcher das Schleppflugzeug mit dem Segelflugzeug HB-703 verband, war im damaligen Zeitpunkt noch nicht vollständig angestreckt. Er wurde in der Folge plötzlich ruckartig angespannt, worauf das Seil im vorderen Drittel riss. Der Pilot der HB-683 bemerkte dies. Er klinkte deshalb sofort das Schleppseil aus und legte sein Flugzeug auf den linken Flügel, um einen Aufrollunfall zu vermeiden. Das Flugzeug HB-683 wurde dadurch nach links abgedreht und touchierte mit dem Schwanzsporn das linke, vom Flügelmann bereits auf den Boden gesenkte, Flügelende des andern Segelflugzeuges, an welchem dadurch der Hauptholm gebrochen wurde. Der Schlepppilot hatte die Vorgänge im Rückspiegel bemerkt und brach den Start ab, bevor das Schleppflugzeug abgehoben hatte.

### 4. SCHÄDEN

#### 4.1 Personenschäden

Durch das Unfallereignis ist kein Personenschaden entstanden.

#### 4.2 Flugzeuge

Das Segelflugzeug HB-703 erlitt einen Bruch des Hauptholmes am linken Flügel. Die Schadenshöhe beträgt ca. 1500.- bis 2000.- Fr.

Das Segelflugzeug HB-683 wurde nicht beschädigt.

#### 4.3 Drittschaden

Drittschaden ist keiner entstanden.

### 5. DISKUSSION

5.1 Die Ausweise der Flugzeuge und der Piloten waren gültig und in Ordnung. Auf Grund ihrer Flugerfahrung waren die beteiligten Piloten für die Durchführung eines Doppelschlepps ausgewiesen.

5.2 Der Unfall ist auf das ruckartige Anspannen des Schleppseiles des vorderen Segelflugzeuges zurückzuführen. Bei einem nicht alltäglichen Unternehmen, wie es ein Doppelschlepp darstellt, gehört zur Vorbereitung nicht nur die Absprache unter den Piloten, sondern auch eine entsprechende Instruktion an die beteiligte Hilfsmannschaft. Die Akten ergeben keine Anhaltspunkte dafür, dass die Hilfsleute besondere Anweisungen erhalten hätten.

### 6. SCHLUSS

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass bei einem Start zu einem Segelflugzeug-Doppelschlepp dem Schleppiloten das Zeichen zum Starten gegeben wurde, bevor das Schleppseil des vorderen Segelflugzeuges vollständig angespannt war, worauf das Seil beim ruckartigen Anstrecken zerriss und das hintere Segelflugzeug trotz sofortigen Klinkens seines Schleppseils mit dem Schwanzsporn das linke Flügelende des vorderen Segelflugzeuges touchierte und es dabei beschädigte.

Glattbrugg, den 25. Juni 1965

Der Untersuchungsleiter