



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall–Untersuchungskommission

über den Unfall

des Segelflugzeugs Ka-8 HB-705

13. August 1965

am Hornberg bei Saanen BE

Sitzung der Kommission

22. Oktober 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-705

13. August 1965

am Hornberg bei Saanen BE

0. ZUSAMMENFASSUNG

Am Freitag, den 13. August 1965, um 1321 MEZ, startete der Segelflieger vom Flugplatz Saanen-Gstaad aus auf dem Segelflugzeug Ka-8 HB-705 zu einem Hangsegelflug an den Hängen des Hornbergs. Nach einem normal verlaufenen Flug von etwa vierzig Minuten am Westhang flog er Richtung Südhang. Dabei kippte das Flugzeug plötzlich nach links ab und stürzte in eine vereinzelt Tannengruppe.

Der Pilot wurde nur geringfügig verletzt, aber das Segelflugzeug wurde weitgehend zerstört.

Der Unfall ist mit hoher Wahrscheinlichkeit darauf zurückzuführen, dass der im Segelflug noch unerfahrene Pilot in gebirgigem Gelände zu langsam flog und dabei durch Böeneinwirkung in Geschwindigkeitsverlust geriet.

1. UNTERSUCHUNG

Die Voruntersuchung wurde mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 21. September an den Kommissionspräsidenten abgeschlossen am 24. September 1965.

2. ELEMENTE

21. Pilot: Jahrgang 1936

Führerausweis für Segelflieger vom 29. August 1963, gültig bis 21. Oktober 1966. Führerausweis für Privatpiloten vom 7. August 1962, für Berufspiloten vom 13. November 1963, gültig bis 21. Oktober 1965.

Beginn der Segelflugschulung im Mai 1963 in Spreitenbach, gesamte Segelflugerfahrung 6:55 Stunden und 36 Flüge, wovon 1:44 und 6 Flüge auf den Unfallmuster; mit einer Ausnahme alle Flüge in Spreitenbach. Gesamte Motorflugerfahrung rund 1200 Stunden.

Die Untersuchung ergab keine Anhaltspunkte für irgendwelche gesundheitlichen Störungen zur Zeit des Unfalls.

22. Segelflugzeug HB-705

Eigentümer und Halter: Segelfluggruppe Zürich der Sektion Zürich des Ae.C.S., Zürich.

Muster: Ka-8.

Konstrukteur: Poppenhausen (BRD).

Hersteller: A.Schleicher, Poppenhausen (BRD).

Charakteristik: Einsitziger Hochdecker in Gemischtbauweise.

Verkehrsbewilligung vom 23. November 1963, gültig bis 21. November 1965.

Höchstzulässiges Fluggewicht 310 kg, Gewicht beim Unfallflug rund 280 kg.

Die Abkippschwindigkeit liegt bei 50 km/h, untere rote Grenzmarke am Fahrtmesser bei 55 km/h. Das Abkippverhalten ist gutmütig.

Auf dem Unfallflugzeug wurde ein Barograph mitgeführt.

Die Untersuchung ergab keine Anhaltspunkte für irgendwelche technischen Mängel am Segelflugzeug.

23. Gelände

(Landeskarte der Schweiz 1:50.000, Blatt 264 Wildstrubel)

Der Unfall ereignete sich im leicht ansteigenden und mit vereinzelt Baumgruppen bewachsenen Gebiet der Gfellalp, am Südhang des Hornbergs, etwa 2 ½ km nordöstlich Gstaad, in unmittelbarer Nähe der Drittklassstrasse Hornkessel-Gfellalp.

Koordinaten 590.250/148.230, 1760 m/M.

24. Wetter

Zur Unfallzeit herrschte im Unfallraum schönes Wetter mit 2/8 Cu auf etwa 2800 m/M, Sicht über 50 km. Wind in 2000 m/M 10-15 kt aus West, geringe Böigkeit, gute Thermik, Aufwinde bis 3 m/s.

25. Vorschriften

Die Verfügung des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements vom 18. November 1960 über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge enthält die folgenden Vorschriften:

Art.12.2: Ausserhalb dichtbevölkerter Gebiete ist die Flughöhe so zu wählen, dass weder das Luftfahrzeug und seine Insassen noch Personen und Sachen auf der Erde gefährdet werden. Die Mindestflughöhe beträgt ... für Segelflugzeuge bei Hangflügen 50 Meter über Grund.

Art.85.1: Bei Hangflügen ist ein genügender waagrechter Sicherheitsabstand vom Hang zu wahren.

3. FLUGABLAUF UND UNFALL

31. Der Segelflieger reiste am 12. August 1965 nach Saanen, um an einem Segelfluglager der Segelfluggruppe Zürich teilzunehmen.

32. Da der Segelflieger noch über keine Segelflugerfahrung im Gebirge verfügte, absolvierte er zunächst am späten Vormittag des 13. August einen Einweisungsflug am Doppelsteuer von 19 Minuten Dauer. Dann startete er im Flugzeugschlepp um 1321 zu einem ersten selbständigen Hangsegelflug am Homberg. Nachdem er etwa 40 Minuten am Westhang geflogen hatte, wollte er um die Südkuppe herum über das leicht ansteigende Gebiet der Gfellaalp gegen den Osthang fliegen. Dabei stürzte er unvermittelt mit einer Linksdrehung in eine vereinzelte Tannengruppe.

4. SCHÄDEN

41. Der Pilot erlitt eine geringfügige Schürfung an einem Bein.

42. Das Segelflugzeug wurde weitgehend zerstört (80%).

43. An der Tannengruppe entstanden geringfügige Schäden (drei Tannenwipfel um etwa 120 cm gekürzt).

5. SPÄTERE FESTSTELLUNGEN

Anschliessend an den Steigflug zeigt das Barogramm während zirka 12 Minuten im Wesentlichen einen Horizontalflug, anschliessend während 8 Minuten einen Höhenverlust von 70 m, in der letzten Minute vor dem Absturz ein Sinken von etwa 0.5 m/s.

6. DISKUSSION

61. Flugverlauf und Barogramm lassen in Verbindung mit den örtlichen Umständen darauf schliessen, dass der Pilot beim Überfliegen der Gfellalp das Hauptaufwindgebiet verliess. Es muss als wahrscheinlich erachtet werden, dass er - im Bestreben seine Höhe zu halten - sich der Abkippschwwindigkeit näherte, worauf er durch eine Bö in Geschwindigkeitsverlust versetzt wurde. Dass der Pilot mit dieser Gefahr nicht rechnete, lässt sich mindestens teilweise aus Mangel an Erfahrung im Segelflug erklären.

62. Bei der Annäherung an die Mindestgeschwindigkeit dürfte auch ungenügende Vertrautheit mit den Flugeigenschaften des verwendeten Segelflugzeugs mitgespielt haben.

7. SCHLUSS

Die Untersuchungskommission gelangt einstimmig zu folgendem Schluss: Der Unfall ist mit hoher Wahrscheinlichkeit darauf zurückzuführen, dass der im Segelflug noch unerfahrene Pilot in gebirgigem Gelände zu langsam flog und dabei durch Böenwirkung in Geschwindigkeitsverlust geriet.

Sarnen, den 22. Oktober 1965.

Ausgefertigt am 26. Oktober 1965.

Ähnliche Fälle:

HB-642,	05.05.1961,	Samedan,	(1961/23)
HB-607,	11.05.1961,	Concise,	(1961/57)
HB-565,	08.08.1962,	Zweisimmen,	(1962/29)
HB-572,	12.05.1963,	Niedermuhlern	(1963/7)
HB-620,	17.05.1964,	Bettlachstock	(1964/16)
HB-481,	17.05.1964,	Kerenzerberg	(1964/18)
HB-618,	09.06.1964,	Hausen a.A.	(1964/24)
HB-721,	26.06.1964,	Bettlachstock	(1964/34)
HB-645,	16.09.1964,	Samedan	(1964/71)