



# Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

**über den Unfall**

des Segelflugzeugs Karpf Baby HB-499

20. August 1965

bei Niederhelfenschwil SG

**Zirkularbeschluss**

DIE EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall des Segelflugzeugs Karpf Baby HB-499

20. August 1965

bei Niederhelfenschwil 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 5. Oktober, der Kommission  
übermittelt am 15. Oktober 1965, wird genehmigt, mit zwei  
Änderungen [...UK...].

Zirkulation 23.11./6.12.1965.

Ähnliche Fälle:

HB-223, 12.6.1965, Eschert BE (EFUK Nr. 1965/47)

HB-720, 12.6.1965, Renan (EFUK Nr. 1965/45)

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

über den Unfall

des Segelflugzeuges Karpf-Baby, HB-499

vom 20. August 1965

bei Niederhelfenschwil/SG

## 0. ZUSAMMENFASSUNG

Der Pilot startete am 20.8.1965 mit dem Segelflugzeug Karpf-Baby, HB-499, auf dem Flugplatz Winterthur zu einem Streckenflug. Infolge abflauender Thermik musste er bei Niederhelfenschwil/SG eine Aussenlandung vornehmen, die nach dem Überfliegen von Hindernissen wegen Rückenwindes zu lang geriet. Das Flugzeug kollidierte beim Ausrutschen mit einem Hag und einem Baum und wurde dadurch beschädigt.

Personenschaden entstand nicht.

## 1. UNTERSUCHUNG

Die Voruntersuchung wurde am 2. September 1965 eröffnet.

Die kantonalen Behörden führen keine eigene Untersuchung durch.

## 2. ELEMENTE

### 2.1 Pilot Jahrgang 1942

|                         |  |
|-------------------------|--|
| Ausweis:                | Führerausweis für Segelflieger,<br>ausgestellt vom Eidg. Luftamt<br>am 11.7.1962, gültig bis<br>19.4.1967  |
| Flugerfahrung:          | 44 Stunden 57 Minuten, 256<br>Landungen  |
| Bisherige Vorkommnisse: | 12.4.1961 Kollision in der Luft<br>bei Weiningen/TG zwischen HB-<br>512 und HB-497, wegen<br>mangelnder Luftraumüberwachung<br>durch den andern<br>Kollisionsbeteiligten (Bericht<br>EFUK Nr. 38)<br><br>15.4.1965 Drei Flüge ohne<br>gültigen Führerausweis. Busse<br>Fr. 10.- (Strafverfügung des<br>Eidg. Luftamtes vom 10.6.1965,<br>rechtskräftig). |

## 2.2 Luftfahrzeug

Art: Segelflug  
Baumuster: Karpf-Baby  
Immatrikulation: HB-499  
Bauweise: Einsitziger, abgestrebter  
Hochdecker in Holzbauweise  
Baujahr: 1946  
Fluggewicht: 250 kg  
Eigentümer und Halter: Segelfluggruppe Winterthur  
Verkehrsbewilligung: ausgestellt am 12.2.1946 vom  
Eidg. Luftamt, gültig bis  
7.4.1966

## 2.3 Gelände

(Landeskarte der Schweiz 1:25'000, Blatt 1074 Bischofszell)

Leicht ansteigende Wiese 300 m SE Dägetschwil, Gemeinde  
Niederhelfenschwil. Koordinaten 731615/260860, 570 m/M.

Anflug über eine bewaldete Kuppe und eine Leitung. Am Ende des  
Landefeldes Naturstrasse mit Drahtag und Bäumen.

## 2.4 Wetter

Westwindlage mit Cumulusbewölkung. Schwache und später  
abflauende Thermik. Am Boden mässiger Westwind.

## 3. FLUGABLAUF UND UNFALL

[...UK...] ...Am Freitag, den 20. August 1965, wollte der  
Segelflieger vom Flugplatz Winterthur aus seinen ersten  
Streckenflug ausführen, mit Ziel Altenrhein. Er hatte bereits  
einige Wochen vorher einen entsprechenden Versuch unternommen,  
diesen aber vorzeitig abbrechen müssen. Da er jenen Flug  
zusammen mit seinem Fluglehrer vorbereitet hatte, hielt er es  
nicht für notwendig, sich für diesen zweiten Versuch nochmals  
an seinen Fluglehrer zu wenden. Als der Pilot um 1505 im  
Flugzeugschlepp startete, herrschte starker Westwind mit  
Cumulusbewölkung.. Die Aufwindverhältnisse waren eher knapp (0-

1 m/sec Steigen). Über dem Nollen hatte sich die Situation abgeflacht, und der Pilot fand keinen Aufwind mehr, weshalb er sich zu einer Aussenlandung bei Niederhelfenschwil/SG entschloss. In ca. 400 m/Grund bestimmte er einen Landeplatz bei Tüfi. Als er ihn jedoch überflog, stellte er fest, dass er ungünstig gelegen war, weil sich am Ende quer dazu eine Baumreihe befand. Er änderte deshalb seinen Entschluss und wählte eine in der Nähe gelegene, gegen Nordosten leicht ansteigende Wiese aus. Mittlerweile war er auf ca. 200 m/Grund abgesunken und flog deshalb diesen Platz direkt über die bewaldete Kuppe von Eggetsbüel an. Unmittelbar am Anfang des Landeplatzes überquerte er in ca. 10 m Höhe eine Starkstromleitung und führte hierauf eine starke Glissade aus. In 1 - 2 m/Grund schwebte das Flugzeug trotz des ansteigenden Geländes ziemlich lange aus. Etwa 20 Meter vor einem Strässchen touchierte das Flugzeug um 1545 Uhr den Boden, wobei es jedoch nicht durchgezogen war. Beim Ausrutschen überquerte es das Strässchen, kollidierte jenseits mit einem aus zwei gedrehten Drähten von 2 mm Stärke bestehenden Zaun. Der Pilot versuchte noch, einem Apfelbaum nach rechts auszuweichen, was ihm jedoch misslang, so dass der linke Flügel mit dem Stamm kollidierte.

#### 4. SCHÄDEN

##### 4.1 Personenschäden

Durch den Unfall kamen keine Personen zu Schaden.

##### 4.2 Flugzeug

Linkes Flügelende bis Mitte Querruder (ca. 1.5 m) abgeschlagen. Vordere Beschläge beider Flügel ausgerissen.

Voraussichtliche Reparaturkosten ca. Fr. 2'000,- oder etwa 50 Wertprozent.

##### 4.3 Drittschäden

Praktisch keine (Drahtag umgelegt und leichter Flurschaden im Gras). Der Eigentümer verzichtete auf eine Schadenersatzforderung.

## 5. DISKUSSION

Bei Aussenlandungen gilt die Regel, dass spätestens in 300 m/Grund der Entschluss zur Landung endgültig gefasst und das für die Landung in Frage kommende Gelände definitiv festgelegt sein muss. Der Pilot hat sich nicht an diese Regel gehalten und seinen zuerst gefassten Entschluss in ca. 200 m/Grund geändert. [...UK...] ...Dadurch wurde ein situationsgerechter Anflug schwierig, denn die Gegend von Niederhelfenschwil - Dägetschwil bietet wenig geeignete Aussenlandemöglichkeiten.. Beide vom Piloten gewählten Landeplätze hatten im Anflug und am Ende Hindernisse und waren relativ kurz. Beim zweiten Landeplatz, auf dem dann die Aussenlandung vollzogen wurde, stieg das Gelände in Landerichtung zwar leicht an, dagegen musste ein Rückenwind von mittlerer Stärke in Kauf genommen werden, so dass das Aufsetzen so spät erfolgte, dass eine Kollision mit den Hindernissen am Ende des Landeplatzes nicht mehr zu vermeiden war.

## 6. SCHLUSS

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass der Pilot infolge abflauender Thermik in ungünstigem Gelände eine Aussenlandung vornehmen musste, wobei das Flugzeug wegen Hindernissen im Anflug und wegen des herrschenden Rückenwindes so spät aufsetzte, dass es am Ende des Landeplatzes mit einem Zaun und einem Baum kollidierte.

Glattbrugg, den 5. Oktober 1965.

Der Untersuchungsleiter