



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Segelflugzeuges Ka 8 B HB-764

vom 29. Juli 1968

bei Gstaad

Zirkularbeschluss

DIE EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall des Segelflugzeuges Ka 8 B HB-764

vom 29. Juli 1966

bei Gstaad

nach Kenntnisnahme vom Ergebnis des Zwischenverfahrens gemäss Art. 19.2 der Verordnung über die Flugunfalluntersuchungen vom 1. April 1960

und im Einvernehmen mit dem Büro für Flugunfalluntersuchungen im summarischen Verfahren gemäss Art. 27 ff. der oben zitierten Verordnung

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

Der Untersuchungsbericht vom 6. November 1968, der Kommission übermittelt am 7. November 1968, wird genehmigt.

Zirkulation, 16.12.1968/25.1.1969.

FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSBERICHT

Luftfahrzeug: Segelflugzeug Ka 8 B HB-764
Ort: Gstaad
Datum und Zeit: 29. Juli 1968 ca. 14 Uhr MEZ
Pilot: Jahrgang 1947

0. KURZDARSTELLUNG

Im Verlauf einer notwendig gewordenen Aussenlandung flog der Pilot die hierfür ausgewählte Wiese ca. 15 m zu hoch an, sodass er sein Landekonzept ändern musste. Beim Kurven in geringer Höhe über Boden kollidierte der linke Flügel des Segelflugzeuges mit einem Leitungsmast. Beim anschliessenden nicht mehr beherrschten Aufsetzen am Boden wurde das Segelflugzeug noch weiter beschädigt, während der Segelflieger heil blieb.

1. UNTERSUCHUNG

1.1. Segelflugzeug:

Das Segelflugzeug vom Muster Ka 8 B HB-764 war gehörig zugelassen. Eigentümer und Halter ist die Sportfluggruppe des Personals der Swissair. Der Rumpf ist in Stahlrohrbauweise ausgeführt, die Flügel aus Holz; die Spannweite beträgt 15 m. Laut den Aussagen des Piloten befand es sich in gutem technischen Zustand und wies keine Mängel auf.

1.2. Pilot:

Der Segelflieger (geboren 1947) war im Besitz einer gültigen Führerbewilligung für Segelflieger und besass eine gesamte Flugerfahrung von rund 66 Segelflugstunden. Er hatte in den letzten drei Wochen bereits zwei Aussenlandungen mit Erfolg ausgeführt.

1.3. Wetter:

Schwache Hochdrucklage über Mitteleuropa.

Bewölkt. Wolkenuntergrenze in ca. 2700 m/M. In der Höhe starker Südwestwind. Temperatur 20° C, Baro 1020 mb.

1.4. Gelände:

Eine etwa 100 x 200 m messende Wiese am locker überbauten nördlichen Rand der Ortschaft Gstaad. Koordinaten ca. 587200/147500, 1030 m/M. Rings um die Wiese befinden sich verschiedene Häuser, Zäune sowie elektrische Leitungen.

1.5. Hergang:

Am 29. Juli 1968 startete der Segelflieger im Rahmen des Segelfluglagers Zweisimmen der Segelfluggruppe Swissair um 1103 MEZ mit dem Segelflugzeug HB-764 Ka-8 zu einem Leistungsflug. Er klinkte in ca. 1900 m/M westlich von Zweisimmen und stieg dann bis zur Wolkenbasis die sich auf etwa 2700 m/M befand. Sein Flug führte ihn bis in die Gegend westlich des Col du Pillon, wo er sich in ca. 2600 m/M zur Heimkehr entschloss. Er flog über den Col du Pillon nach Gsteig zurück und folgte dann dem Tal nach Saanen, wobei er vergeblich Aufwind suchte. Unter diesen Umständen nahm er eine Landung auf dem Flugplatz von Saanen in Aussicht. Etwas vor Gstaad geriet er jedoch in ca. 3 m Abwind und erkannte, dass er den Flugplatz nicht mehr erreichen werde. So fasste er in ca. 100-150 m über Grund den Entschluss zur Aussenlandung. Als Gelände erschien ihm eine Wiese im nördlichen Dorfteil geeignet. Er bemass jedoch seine Platzrunde zu eng, sodass er im Endanflug ca. 15 m zu hoch war und einsah, dass er das Segelflugzeug nicht mehr in die Wiese hineinbringen könne. Er leitete deshalb eine 270° Kurve nach rechts ein, um die Landung im rechten Winkel zur ursprünglich vorgesehenen Landerichtung auszuführen. Dabei kollidierte jedoch sein linkes Flügelende mit dem Holzmast einer elektrischen Leitung und die Maschine wurde wenige Meter über Boden heftig nach links herumgerissen. Sie landete unfreiwillig auf der Wiese und kam schliesslich an einer Scheunenwand, nach leichter Kollision mit derselben, zum Stillstand.

1.6. Schäden:

Der Pilot blieb unverletzt.

Das Segelflugzeug wurde am linken Flügel und am Rumpf erheblich beschädigt.

Am elektrischen Verteilernetz entstanden einige Schäden (Sicherungen) für die jedoch keine Rechnung gestellt wurde.

2. DISKUSSION

Der Entschluss zur Aussenlandung wurde zu spät gefasst, nämlich in einer Flughöhe von nur noch ca. 100-150 m anstatt in mindestens 300 m über Grund. Infolgedessen hatte der Pilot praktisch keine Wahl mehr, wo er landen wollte, sondern musste froh sein, dass er sich in der Nähe einer einigermaßen passenden Wiese befand. Überdies befand er sich in Zeitnot und musste seinen Platzanflug offenbar ziemlich hastig organisieren. Dabei hat er sich verschätzt, sodass ihm die Landung völlig missriet. Beim Versuch, wenige Meter über Boden noch umzudisponieren, ist er dann mit dem linken Flügel an den Leitungsmast geraten.

3. SCHLUSS

Der Unfall muss auf ein Verschätzen des Piloten im Landeanflug zurückgeführt werden, zu welchem der späte Entschluss zur Aussenlandung vermutlich wesentlich beigetragen hat.

Bern, den 6. November 1968.

Der Untersuchungsleiter