



# Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

**über den Unfall**

des Segelflugzeuges Ka 8 B HB-679

vom 19. August 1968

auf dem Flugplatz Schänis

**Zirkularbeschluss**

DIE EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall des Segelflugzeuges Ka 8 B HB-679

vom 19. August 1968

auf dem Flugplatz Schänis

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 30. Oktober 1969, der Kommission Übermittelt am 5. November 1969, wird genehmigt.

Zirkulation, 24.12.1969/15.1.1970

# 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 Ka 8 B, HB-679

vom 19. August 1968

auf dem Flugplatz Schänis

## 0. ZUSAMMENFASSUNG

Am 19. August 1968 wartete der Pilot des Segelflugzeuges Ka 8 B HB-806 am Anfang der Piste 35 des Flugplatzes Schänis startbereit auf das Schleppflugzeug. Am rechten Pistenrand befand sich das Segelflugzeug Rhönlerche HB-586 quer zur Pistenrichtung. Um 1625 Uhr (Zeitangaben MEZ) landete der kurz anfliegende Pilot mit der Ka 8 B HB-679 zwischen die beiden am Boden stehenden Segelflugzeuge und kollidierte mit ihnen.

Der Pilot der HB-679 wurde verletzt. Das Segelflugzeug HB-679 wurde schwer, die HB-586 leicht beschädigt.

Der Unfall ist auf falsche Korrekturen während des Endanfluges zurückzuführen.

## 1. UNTERSUCHUNG

Der Unfall wurde durch den Flugplatzchef Schänis sofort dem Büro für Flugunfalluntersuchungen telefonisch gemeldet. Infolge vorgerückter Zeit begab sich der Untersuchungsleiter erst am folgenden Tag nach Schänis, wo er die Zeugen einvernahm. Der Pilot der HB-679 konnte wegen längeren Spitalaufenthaltes erst im Februar 1969 zur Sache befragt werden.

Die kantonalen Behörden beteiligten sich nicht an der Untersuchung.

## 2. ELEMENTE

2.1 Pilot des Segelflugzeuges HB-679 : Jahrgang 1944

Führerausweis für Segelflieger vom 22. Juni 1967, gültig bis

30. April 1969.

Flugerfahrung: Total 22 Stunden mit 130 Segelflügen, davon 13 Stunden mit 49 Flügen solo. Auf dem Unfallmuster flog der Pilot 12 Stunden mit 32 Flügen.

In den letzten 3 Monaten flog er 4 Stunden mit 4 Flügen, davon 3  $\frac{3}{4}$  Stunden mit 3 Flügen auf dem Unfallmuster.

Beginn der Ausbildung: Sommer 1965 in Schänis.

Der Pilot befand sich anlässlich des Unfalles in guter geistiger und körperlicher Verfassung. In den Akten des Eidg. Luftamtes sind keine besonderen Vorkommnisse verzeichnet.

## 2.2 Pilot des Segelflugzeuges HB-806 : Jahrgang 1938

Ausweis für Segelflieger vom 13. Juni 1968, gültig bis 8. Mai 1969.

Die Flugerfahrung des Pilotenspielt beim vorliegenden Unfall keine Rolle.

## 2.3 Das Segelflugzeug HB-679

Muster:	Ka 8 B
Konstrukteur:	Schleicher/Kaiser
Hersteller:	A. Schleicher
Baujahr:	1961
Bauweise:	Flügel aus Holz, Rumpf aus Stahlrohr, bespannt
Charakteristik:	einplätziges Übungssegelflugzeug

Verkehrsbewilligung ausgestellt am 17. März 1964, gültig bis 23. März 1969.

Eigentümer und Halter: Segelfluggruppe Lägern  
Gewicht und Schwerpunkt lagen innerhalb der erlaubten Grenzen.

## 2.4 Das Segelflugzeug HB-806

Muster:	Ka 8 B
Konstrukteur:	Schleicher/Kaiser

Hersteller: Schempp-Hirth, Kg,  
Kirchheim-Teck / BRD

Baujahr: 1964

Verkehrsbewilligung vom 2. September 1965, gültig bis 7. Juli 1969.

Eigentümer und Halter: Segelfluggruppe Lägern

### 2.5 Gelände

Der Unfall ereignete sich am rechten Rand des Pistenbeginns 35 des Flugfeldes Schänis. Es handelt sich um eine Graspiste von 600 m Länge und 30 m Breite. Die für Segelflugzeuglandungen während des Unfalles zur Verfügung stehende Breite der Grasfläche betrug allerdings rund 80 m.

Das Flugfeld Schänis befindet sich auf 416 m/M.

### 2.6 Wetter

Heiter, Himmel wolkenlos, windstill.

## 3. UNFALLHERGANG (siehe Beilage)

3.1. Am 19. August 1968, um 1552 Uhr, startete der Pilot an Bord des Segelflugzeuges HB-679 mit Flugzeugschlepp auf dem Flugfeld Schänis zu einem Hangsegelflug am Schäniserberg. Es war sein erster Flug des Tages. Auf rund 1000 m/G klinkte er aus. Da die Aufwindverhältnisse nicht besonders gut waren, kehrte der Pilot bald zum Flugplatz zurück. Auf der östlichen Seite des Flugplatzes flog er zur Vernichtung der Höhe acht Vollkreise, flog weiter bis zu den östlichen Häusern des Dorfes Schänis und setzte zu einem ziemlich langen und hohen Endanflug auf Piste 35 an.

3.2. Zu Beginn der Piste 35, eher auf der rechten Seite, wartete ein anderer Pilot im Segelflugzeug Ka 8 B HB-806 startbereit auf die Rückkehr der Schleppmaschine, Rund 20 m weiter rechts, quer zur Piste und mit der Flügeleintrittskante über dem Pistenrand, stand das Segelflugzeug Rhönlerche HB-586. Der gegen den Endanflug gerichtete Flügel ragte in die Luft. Unmittelbar davor sassen die beiden Zeugen Rücken an

Rücken gelehnt auf einem alten Autoreifen. Einer der Zeuge blickte gegen den Endanflug, der andere in die Landerichtung.

3.3. Da der Pilot der HB-679 sah, dass er noch recht hoch war, leitete er eine Glissade ein. Nach dieser Glissade hatte er aber den Eindruck, zu tief zu sein. Der in die Anflugrichtung blickende Zeuge, selbst ein erfahrener Segelflieger und Segelfluglehrer, war allerdings der Ansicht, dass die Anflughöhe nach der Glissade noch ausreichend war, der Pilot fasste nun den Entschluss, vor der Piste aufzusetzen und fuhr die Bremsklappen zur Hälfte aus. Der Pilot wurde jetzt aber gewahr, dass er beim Ausrollen unweigerlich mit den beiden am Boden stehenden Segelflugzeugen kollidieren würde, weshalb er die Bremsklappen wieder einfuhr, die Flugrichtung etwas nach rechts änderte, um zwischen den beiden Segelflugzeugen, aber doch noch über diesen, ausschweben zu können.

3.4. Der Pilot konnte aber die Kollision nicht mehr verhindern. Das rechte Flügelende seines Segelflugzeuges touchierte den linken Flügel der am Pistenrand parkierten Rhönlerche. Der linke Flügel der Ka 8 B (HB-679) rammte den rechten Flügel der startbereiten Ka 8 B (HB-806). Dieses Segelflugzeug wurde 90° um die Hochachse gedreht, während der Pilot der HB-679 mit seinem Segelflugzeug vorerst rund 30 m weiter ausschwebte, dann aber mit ca. 30° Längsneigung am Boden aufschlug, sich ca. 130° um die Hochachse drehte und mit abgetrenntem linken Flügel zum Stillstand kam.

3.5. Der eine Zeuge konnte sich, als der Pilot mit der HB-679 über ihn sauste, zu Boden werfen. Der andere Zeuge blieb, da er das Segelflugzeug nicht sah, sitzen. Dieses flog nur 1 m hoch über ihn hinweg.

#### 4. SCHÄDEN

4.1. Der Pilot der HB-679 wurde schwer verletzt, so dass ein 5-wöchiger Spitalaufenthalt notwendig war.

4.2. Das Segelflugzeug HB-679 wurde schwer, das Segelflugzeug HB-806 leichter beschädigt. Am Segelflugzeug HB-586 konnten

nur Kratzer festgestellt werden.

## 5. DISKUSSION

5.1. Der Pilot der HB-679 war im Besitz eines gültigen Segelfliegerausweises. Seine Erfahrung reichte für den vorgesehenen Flug bei weitem aus.

5.2. Das Segelflugzeug HB-679 war lufttüchtig und für den Verkehr zugelassen.

5.3. Es bestanden keine Bedingungen meteorologischer Natur, die den Endanflug auf die Piste 35 des Flugfeldes Schänis hätten erschweren können.

5.4. Der Pilot korrigierte seinen zu hohen Anflug mit einer Glissade, nach der er seiner Meinung nach offensichtlich zu tief war. Obwohl er die am Boden stationierten Segelflugzeuge sehen musste, setzte der Pilot den Endanflug vorerst in Richtung der Ka 8 B HB-806 fort, obwohl links davon eine 60 m breite Grasfläche zur Verfügung gestanden wäre. Der Pilot vermag für dieses Verhalten keine Erklärung zu geben.

5.5. Unter diesen Umständen war der Entschluss, vor der Piste zu landen, sicher falsch. Eine Kollision beim Ausrollen wäre unvermeidlich gewesen, der Pilot sah dies auch bald ein, weshalb er die für die Landung vor der Piste bereits ausgefahrenen Bremsklappen wieder einfuhr. Durch das auch nur kurze Ausfahren der Bremsklappen hatte er aber bereits so viel Höhe verloren, dass ein sicheres Überfliegen der parkierten Segelflugzeuge nicht mehr möglich war.

5.6. Die einzig richtige Massnahme, die der Pilot nun hätte treffen müssen, wäre eine Richtungsänderung nach links gewesen, wo noch genügend Platz für die Landung gewesen wäre. Offenbar konzentrierte er sich nun so sehr auf das Überfliegen der beiden parkierten Segelflugzeuge, dass er diese Möglichkeit völlig ausser Acht liess.

## 6. SCHLUSS

Der Unfall ist auf falsche Korrekturen während des Endanfluges zurückzuführen.

Bern, den 30. Oktober 1969

DER UNTERSUCHUNGSLEITER



# UNFALL HB-806 / HB-679

Schänis 19. 8. 1968

o 1 Standort Zeuge

o 2 " " "

