



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Segelflugzeuges Ka-8 B HB-663

vom 22. Juli 1971

in Schöpfheim/LU

Zirkularbeschluss

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-663

vom 22. Juli 1971

in Schüpfheim/LU

0. ZUSAMMENFASSUNG

Das Segelflugzeug rammte nach harter Landung in ungeeignetem Gelände ein Scheunentor.

Der Pilot blieb unverletzt. Das Segelflugzeug wurde schwer beschädigt.

1. UNTERSUCHUNG

Der Unfall ereignete sich am 22. Juli 1971 um 1435 Uhr Lokalzeit und wurde dem Büro für Flugunfalluntersuchungen durch die Segelfluggruppe Bern um 1515 Uhr telefonisch gemeldet. Die Untersuchung wurde durch den Unterzeichneten Beamten am gleichen Tag um 1630 Uhr auf der Unfallstelle eröffnet und in Zusammenarbeit mit der Kantonspolizei Luzern durchgeführt.

2. ELEMENTE

21. Pilot: Jahrgang 1946

Führerausweis für Segelflieger, mit Erweiterung für Schleppflüge, ausgestellt am 13. August 1969, gültig bis 4. März 1973.

Beginn der Ausbildung am 24. März 1969 in Bern.

Flugerfahrung: insgesamt 54 Stunden und 123 Landungen; in den letzten drei Monaten 36:24 Stunden und 32 Landungen, vorwiegend auf Segelflugzeugen des Unfallmusters.

Besondere Vorkommnisse: keine.

22. Segelflugzeug:

Eigentümer und Halter: Segelfluggruppe Bern der

Sektion Bern des AeCS, Bern

Muster: Ka-8 B
Werknummer und Baujahr: 669/1959
Verkehrsbewilligung: ausgestellt am 17.3.1971,
gültig bis 31.3.1975.

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

23. Gelände

(Siehe Landeskarte der Schweiz 1:50'000, Escholzmatt, Blatt 244)

Der Unfall ereignete sich bei einer Aussenlandung in Schüpheim, auf einer Wiese im hügeligen Gelände westlich der kleinen Emme.

In der vom Piloten gewählten Landerichtung führt der Endanflug über einen steilen Abhang, der die volle Ausnützung des knapp 200 m messenden und im letzten Drittel zudem stark unebenen Feldes verunmöglicht.

Die Talsohle östlich des Flusses weist mehrere ausgezeichnete Landemöglichkeiten auf.

Koordinaten der Unfallstelle: 643.750/200.680 in 720 m/M.

24. Wetter Im Unfallraum:

Bewölkung: 4/8 Cu in ca. 2500 - 3000 m
Sicht: über 20 km
Wind: leichte und veränderliche Winde
Lufttemperatur: + 23°C
Sonnenstand: Elevation 51°
Azimut 238°.

3. FLUGABLAUF UND UNFALLHERGANG

31. Donnerstag, den 22. Juli 1971, startete der Pilot um 1156 Uhr auf dem Flugplatz Saanen mit dem Segelflugzeug Ka-8 B, HB-663, im Flugzeugschlepp zu einem Streckenflug zur Erlangung der silbernen Auszeichnung der FAI. Der Pilot hatte die

Absicht, nach Zurücklegung der erforderlichen Mindeststrecke in Schüpfheim niederzugehen.

32. Vier Minuten nach dem Start klinkte der Pilot in 1400 m/M über Les Rodomonts, rund 3 km NW des Flugplatzes Saanen aus und gelangte nach einem 2 ½ stündigen Flug ins Entlebuch, nachdem er in der Gegend von Marbach, rund 13 km SW Schüpfheim, noch auf 2600 m/M gestiegen war.

33. Über seinem Ziel angekommen, kreiste der Pilot einige Male über der Ortschaft und deren Umgebung und entschied sich für ein kleines Landefeld westlich der kleinen Emme. Er baute die überschüssige Höhe in der Nähe des Landefeldes ab und setzte anschliessend, von Westen her kommend, zur Landung an. Dass die ausgewählte Grasfläche am Fuss eines Abhanges lag, hatte der Pilot vorher nicht bemerkt. Nach einem steilen Anflug, bedingt durch das abfallende Gelände, setzte der Pilot die Ka-8 mit hoher Geschwindigkeit auf der Wiese auf. Beim Ausrollen hüpfte das Segelflugzeug über zwei Bodenwellen hinweg und prallte rund 127 m nach dem ersten Aufsetzen mit der rechten Fläche gegen eine Scheune.

4. SCHÄDEN

41. Der Pilot wurde nicht verletzt.

42. Das Segelflugzeug wies folgende Schäden auf:

- Flügel links: Bruch des Holmes auf Höhe des Querruderansatzes infolge dynamischer Überbeanspruchung der Tragfläche beim Ausrollen auf dem unebenen Boden;
- Flügel rechts: Bruch der Fläche beim Aufschlagen gegen die Scheune;
- Cockpit: Plexiglashaube durch herunterfallenden Ziegel zerschlagen.

43. Scheunentor beschädigt.

5. DISKUSSION

51. Der Pilot war im Besitz eines gültigen Führerausweises für

Segelflieger.

52. Das Segelflugzeug war für den Verkehr zugelassen und befand sich in flugtüchtigem Zustand.

53. Die Aussenlandung misslang, weil sich der Pilot ein ungeeignetes Landefeld ausgesucht hatte. Den Entschluss, den Flug abubrechen, fasste er in einer Höhe, die ihm genügend Zeit liess, seine Wahl in aller Ruhe zu treffen. Es ist aber denkbar, dass er sich zu früh festlegte, d.h. den Landeplatz in einer Höhe bestimmte, in welcher die Bodenunebenheiten noch nicht ohne weiteres sichtbar waren.

Trotzdem ist es nicht recht verständlich, weshalb sich der Pilot für eine Landung im durchwegs hindernisreichen und hügeligen Gelände westlich der kleinen Emme entschloss, bot doch die Talsohle unmittelbar östlich des Flusses, auch für ein noch ungeübtes Auge erkennbar, hierfür auffallend bessere Voraussetzungen.

6. SCHLUSS

Die Bruchlandung ist auf die Wahl eines ungeeigneten Landeplatzes zurückzuführen.

Bern, den 27. Oktober 1971

Der Untersuchungsleiter