



# Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

**über den Unfall**

des Segelflugzeuges Kestrel HB-1001

vom 29. Juli 1973

beim Flugfeld Schänis

Die Voruntersuchung wurde mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 21. August 1973 an den Kommissionspräsidenten am 11. Oktober 1973 abgeschlossen.

#### FLUGVERLAUF

Am Sonntag, den 29. Juli 1973, startete der Pilot um 1203 Uhr MEZ auf dem Flugfeld Schänis mit dem Segelflugzeug Kestrel HB-1001 im Flugzeugschlepp zu einem lokalen Segelflug.

Nach normal verlaufenem Schlepp- und anschliessendem Segelflug, setzte der Pilot kurz vor 1600 Uhr auf der Piste 35 zur Landung an. In Anflugrichtung befindet sich ein Schilffeld, das ca. 10 m vor der Hartbelagpiste (520 m) aufhört. Im letzten Teil des Anfluges streifte die HB-1001 das Schilffeld, knapp vor dessen Ende. Das Segelflugzeug wurde dadurch nach links abgedreht, sackte ab und schlug um 1600 Uhr, etwa 8 m vor der Piste, hart am Boden auf. Das linke Flügelende prallte auf die Strasse, welche vor der Piste vorbeiführt. Die dadurch eingeleitete bruske Drehung des Segelflugzeuges um die Hochachse nach links hatte zur Folge, dass das Rumpheck mit dem Leitwerk abgerissen wurde.

#### SCHÄDEN

Der Pilot blieb unverletzt, das Segelflugzeug wurde schwer beschädigt. Es entstand kein Drittschaden.

#### BEFUNDE

Der Pilot, geboren 1918, Techniker, war Inhaber eines gültigen Führerausweises für Segelflieger. Seine Flugerfahrung betrug insgesamt 602 Std., wovon 263 Std. auf dem Unfallflugzeug. Während der letzten 90 Tage flog er 47 Std., alle auf dem Unfallflugzeug.

Dem Untersuchungsleiter sind keine für das Unfallgeschehen relevanten Informationen medizinischer Art zur Kenntnis gelangt.

In den Akten des Eidg. Luftamtes ist eine Busse verzeichnet, die mit dem vorliegenden Fall in keinen Zusammenhang gebracht werden kann.

Das Segelflugzeug war lufttüchtig und zum Verkehr zugelassen. Es liegen keine Anhaltspunkte für irgendwelche vorbestandene technische Mängel vor.

Fluggewicht und Schwerpunkt lagen innerhalb der zulässigen Grenzen.

Kurz vor dem Ende des 30 - 150 cm hohen Schilffeldes hinterliess das Fahrwerk der Kestrel Spuren in der Krone des Schilfes. Die Radspuren am Boden begannen ca. 2 m nach dem Ende des Schilffeldes. Das linke Flügelende hatte Aufprallspuren auf der vor der Piste vorbeiführenden Strasse hinterlassen.

Nach Aussagen des Piloten hat er den Endanflug mit einer Geschwindigkeit von 85 km/h ausgeführt und in der Endphase die Bremsklappen eingefahren.

Zeuge A sagte u.a. aus: Im Endanflug schien mir der Gleitwinkel etwas steil und ich achtete auf die Bremsklappen, die ca. 2/3 ausgefahren waren. Die Gleitbahn, die das Flugzeug hatte, schien ihren Endpunkt ca. 10 - 15 m vor dem Pistenanfang zu haben ... Beim Berühren des Schilfes sackte die Kestrel durch und kippte leicht auf den linken Flügel ..."

Zeuge B hielt u.a. fest: "... Die Kestrel verlor kurz vor dem Schilfende, vielleicht die letzten 50 m, stärker an Höhe und hingte mit dem linken Flügelende an den letzten Schilfpflanzen (ca. 2 m vor Ende) an ..."

Nach Angaben des Zeugen C waren die Landeklappen nach dem Unfall ausgefahren. Die Bremsklappen waren nicht eingerastet.

Wetter im Unfallraum gemäss Angaben der MZA:

Bewölkung: 3/8 - 4/8 SC, ca. 1500 m/G 6/8 Ac, ca. 3000 m/G

Sicht: 15 - 20 km  
Wind: NW - NE, um 5 kt  
Sonnenstand: Elevation: 038°, Azimut 255°

#### BEURTEILUNG

Die Landeeteilung war zweckmässig. Beim Endanflug scheint der Pilot die Bremsklappen zu lang und/oder zu stark ausgefahren zu haben.

#### UNFALLURSACHE

Streifen des Schilffeldes wegen zu tief geratenem Endanflug.

Bern, den 21. Februar 1974