



# Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

**über den Unfall**

des Segelflugzeuges Standard Libelle HB-950

vom 20. April 1974

bei Weesen/SG

Die Voruntersuchung wurde mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 5. August 1974 an den Kommissionspräsidenten am 11. September 1974 abgeschlossen.

#### FLUGVERLAUF

Anlässlich eines Trainingslagers der Segelflug-Nationalmannschaft in Schänis, wurde am Samstag, den 20. April 1974 ein Dreiecksflug Schänis-Sonthofen-Klosters-Schänis (248 km) ausgeschrieben. Vor der Startfreigabe wurden die Piloten über die meteorologischen Bedingungen orientiert, insbesondere über die zu erwartenden Abwindverhältnisse im Gebiet des Endanfluges.

Der Start des später verunfallter Piloten mit seinem Segelflugzeug Standard Libelle HB-950 sowie der anschliessende Flug verlief bis zur Schlussphase normal. Etwa 60 km vor Schänis begann der Pilot mit dem Endanflug. Als Höhenreserve hatte er ca. 400 m einkalkuliert. Über der westlichen Hälfte des Walensees geriet die HB-950 in weitflächige Abwindgebiete. Die Abwindgeschwindigkeiten betrugen bis 6 m/s. Wegen des daraus resultierenden starken Höhenverlustes des Segelflugzeuges war es dem Piloten nicht mehr möglich, den Zielflugplatz zu erreichen. Er entschloss sich deshalb zu einer Aussenlandung bei Süstli. Im Gegenlicht und bei tiefstehender Sonne kollidierte das Segelflugzeug im Landeanflug mit einer Starkstromleitung (16 kV). Der linke Flügel zerriss dabei das über den beiden Hauptkabeln liegende Erdungsseil in einer Höhe von ca. 25 m/G. Das stark abgebremste Segelflugzeug wurde um etwa 46° nach links um die Hochachse gedreht und sackte ab, wobei der rechte Flügel auf eine unter der Starkstromleitung durchgehende 380 Volt-Leitung prallte. Diese Leitung verläuft parallel zur Linth und zur gewählten Landerichtung. Durch den Aufprall wurde das Segelflugzeug in die Landerichtung zurückgedreht. Der rechte Flügel zerriss drei Drähte der 380 Volt-Leitung und blieb am vierten hängen, während der linke Flügel am Boden aufschlug und rumpfwärts des Querruders brach. Mit etwa 70° Querneigung nach links und dem Rumpf in 4 m Höhe waagrecht über dem Erdboden hängend, kam das Segelflugzeug um 1710 Uhr MEZ zum Stillstand. Das herabhängende Erdungskabel der Starkstromleitung verursachte einen Kurzschluss, so dass die drei Leitungen

nicht mehr unter Strom standen. Nachdem der Pilot den Unfall per Funk nach Schänis gemeldet hatte, verliess er das Segelflugzeug über eine Leiter.

#### SCHÄDEN

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

#### BEFUNDE

1. Der Pilot, geboren 1924, war Inhaber eines gültigen Führerausweises für Segelflieger. Seine Segelflugerfahrung betrug 3000 Stunden, wovon 1100 Std. auf dem Unfallmuster; in den letzten 90 Tagen 90 Std. alle auf dem Unfallmuster.

Es liegen keine Anhaltspunkte vor, wonach der Gesundheitszustand des Piloten im Unfallzeitpunkt nicht in Ordnung gewesen wäre.

In den Akten des Eidg. Luftamtes ist ein Unfall anlässlich einer Aussenlandung im Jahre 1972 verzeichnet (siehe Schlussbericht Nr. 651 der EFUK).

2. Das Segelflugzeug HB-950 war zum Verkehr zugelassen. Es liegen keine Hinweise auf technische Mängel vor.
3. Gewicht und Schwerpunkt des Segelflugzeuges lagen im Zeitpunkt des Unfalles innerhalb der zulässigen Grenzen.
4. Der ausgewählte Aussenlandeplatz befindet sich in einem Gebiet, das von mehreren elektrischen Leitungen durchzogen ist.

Die Unfallstelle liegt 1,6 km SE von Weesen (Koordinaten 727 100/220 550) auf einer Höhe von 426 m/M (Landeskarte der Schweiz 1:50'000, Blatt 237, Walenstadt).

5. Die 16-kV-Starkstromleitung ist weder markiert noch in der Flughinderniskarte eingezeichnet.
6. Wetter im Unfallraum zur Unfallzeit.

Wind: schwach, vorwiegend aus W bis N, ca. 5 kt

Sicht: 10 - 20 km

Bewölkung: 3/8 - 5/8 Ci und Cs

Temperatur: 14°C  
Sonnenstand: Azimut 264° , Elevation 021°

#### BEURTEILUNG

1. Der Pilot plante den Endanflug mit - für normale Verhältnisse - genügender Höhenreserve. Andere Piloten, die zur Unfallzeit im gleichen Raum flogen, bestätigten, dass starke Abwinde vorhanden waren.
2. Das ausgewählte Landefeld würde die Landung eines Segelflugzeuges durch einen routinierten Piloten zulassen, sofern die Hochspannungsleitung rechtzeitig erkannt wird. Wahrscheinlich wurde der Pilot beim Landeanflug durch die tiefstehende Sonne geblendet, weshalb er die Leitung nicht sehen konnte.

#### WAHRSCHEINLICHE UNFALLURSACHE

Kollision mit einer Hochspannungsleitung bei einer versuchten Aussenlandung infolge Blendung durch die Sonne.

Bern, den 5. Dezember 1974