



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Segelflugzeuges Mucha Standard HB-658

vom 28. April 1968

auf dem Flugplatz Hausen am Albis

Zirkularbeschluss

DIE EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall des Segelflugzeuges Mucha Standard HB-658

vom 28. April 1968

auf dem Flugplatz Hausen am Albis

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 16. Juli, der Kommission übermittelt am 22. Juli 1968, wird genehmigt, mit einer Änderung (Ziffer 6).

Zirkulation, 9./25.9.1968.

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 Mucha Standard, HB-658

vom 28. April 1968

auf dem Flugplatz Hausen am Albis

0. ZUSAMMENFASSUNG

Der Pilot sah vor der Landung im Queranflug plötzlich ein anderes Segelflugzeug ca. 80 m vor sich, das sich im Endanflug auf den Flugplatz befand. Als er dann seinerseits in den Endanflug eindrehte, fuhr er die Sturzflugbremsen aus, worauf das Flugzeug über den rechten Flügel abkippte. Er konnte es wegen der geringen Höhe nicht mehr vollständig auffangen, und es schlug hart auf dem Boden auf. Nach Touchieren eines Drahtzaunes kam es auf dem Flugplatz beschädigt zum Stillstand. Der Pilot wurde nicht verletzt.

Der Unfall ist auf das Unterschreiten der Minimalgeschwindigkeit beim Eindrehen in den Endanflug zurückzuführen.

1. UNTERSUCHUNG

Der Unterzeichnete Untersuchungsleiter wurde am 28. April 1968 1720 Uhr vom Bureau für Flugunfalluntersuchungen mit der Voruntersuchung beauftragt. Die Untersuchung wurde am gleichen Tage um 1815 Uhr auf der Unfallstelle eröffnet.

Die kantonalen Behörden führen keine Untersuchung durch.

2. ELEMENTE

2.1 Pilot Jahrgang 1913

Ausweise:

Führerausweis für
Segelflieger, ausgestellt
vom Eidg. Luftamt am
15.6.1951, und
Spezialbewilligung für
Passagierflüge, ausgestellt
am 12.8.1953, beide gültig
bis 15.1.1969

Flugerfahrung:

216 Std. 39 Min. in 355
Flügen, wovon 18 Std. 01
Min. und 36 Flüge auf dem
Muster Mucha Standard.
Flugtraining vor dem Unfall
im Jahre 1968:

20.4.68

Checkflug auf Bocian

20.4.68	Passagierflug auf Doppelsitzer.
28.4.68	Unfallflug auf Mucha Standard (vorletzter Flug auf Mucha am 9.7.1967 von 22. Min. Dauer)
Bisherige Vorkommnisse:	11.9.1955 Glissadenwechsel und Abschmieren aus Linkskurve aus ca. 30 m/GND anlässlich Ziellandekonzurrenz in Dällikon (Flugzeug beschädigt, Pilot unverletzt).

2.2 Segelflugzeug

Baumuster:	Mucha Standard SZD-22 B
Immatrikulation:	HB-658
Konstrukteur:	SZD, Bielsko (Polen)
Hersteller:	ZSLS Nr. 5, Krosno (Polen)
Baujahr:	1960
Bauweise:	einsitziger Schulterdecker in Holzbauweise mit fest eingebautem Rad
Werknummer:	508
Höchstzulässiges Fluggewicht:	350 kg
Schwerpunkt:	Der Schwerpunkt lag während des Unfallfluges innerhalb der vorgeschriebenen Grenzen.
Eigentümer und Halter:	Sportfluggruppe des Personals der Swissair, Postfach 183, 8058 Zürich
Verkehrsbewilligung:	ausgestellt am 16.6.1960 vom Eidg. Luftamt in Bern und gültig bis 4.6.1968

2.3 Gelände

(Angaben nach AIP Switzerland, AGA 3-1-4)

Flugplatz Hausen am Albis

Lage: 47.14.25 N 08.31.00 E, Höhe 590 m/M.

Graspiste: 700 x 30 m, Richtung 09-27

Bemerkungen: Privater Flugplatz, PPR

2.4 Wetter

Zur Unfallzeit herrschten im Unfallraum folgende Wetterbedingungen:

Leichter Ostwind, Sicht über 70 km, 2/8 Cu mit Basis in ca. 1800 m/M., abflauende Thermik, schwache Turbulenz im Anflugsektor.

3. FLUGABLAUF UND UNFALL

Der Pilot startete mit dem Flugzeug Mucha Standard, HB-658, um 1353 Uhr im Flugzeugschlepp auf dem Flugplatz Hausen am Albis zu einem Trainingsflug in der Umgebung des Flugplatzes.

Er traf ziemlich gute Trockenthermik an, die ihm einen längeren Segelflug erlaubte. Gegen 1540 Uhr kehrte er zum Flugplatz zurück und führte nördlich des Platzes am vorgeschriebenen Orte etwa 6-8 Vollkreise durch, um die überschüssige Höhe abzukurven. Dann schickte er sich zur Landung auf der Piste 27 an. In der Gegend der Kläranlage geriet er in Abwind und verspürte auch schwache Turbulenz. Nachdem er eine erste 90°-Kurve ausgeführt hatte und sich im Queranflug befand, erblickte er plötzlich in einer Distanz von ca. 80 m ziemlich genau vor sich ein anderes Segelflugzeug, das sich im Endanflug befand und das er vorher nicht gesehen hatte. Der Pilot wurde durch das unverhoffte Auftauchen des anderen Flugzeuges etwas irritiert und wollte mehr Distanz gewinnen.

Beim Eindrehen in den Endanflug fuhr er daher die Sturzflugbremsen aus. Am Ende der Rechtskurve will er zudem noch eine Böe verspürt haben. Das Flugzeug kippte über den rechten Flügel ab. Der Pilot drückte sofort am Knüppel, um

Fahrt aufzuholen. Es gelang ihm auch die Querlage zu normalisieren. Wegen der Bodennähe zog der Pilot am Knüppel. Das Flugzeug schlug hierauf mit dem Rumpf auf einer Bodenwelle auf und der linke Flügel touchierte kurz nachher einen elektrischen Viehhütezaun. Dadurch wurde das Segelflugzeug nach links abgedreht und kam dann um ca. 1543 Uhr ungefähr um 90° quer zur Anflugrichtung beschädigt zum Stillstand. Der Pilot konnte das Flugzeug unverletzt verlassen.

Der Pilot des anderen Flugzeuges (Ka-8, HB-765) war um 1325 Uhr auf dem Flugplatz Bleienbach gestartet und hatte seinen Streckenflug für den Erwerb des silbernen Leistungsabzeichens der FAI ausgeführt. Da im AIP für den Flugplatz Hausen am Albis keine besondere Anflugkarte publiziert war, nahm er an, der Flugplatz könne in einer normalen Linksvolte angefliegen werden. Die besondere Regelung, dass auf dem Flugplatz Hausen am Albis die Segelflugvolte immer nördlich und die Motorflugvolte immer südlich des Platzes auszuführen ist, war ihm nicht bekannt. Der Pilot flog den Platz in genügender Höhe an, kurvte die überschüssige Höhe südlich des Flugplatzes ab und setzte hierauf auf einer Linksvolte zur Landung an, die um 1542 Uhr erfolgte. Beim Eindrehen in den Endanflug hatte er die Mucha gesehen, betrachtete die Situation jedoch nicht als kritisch, in der Voraussetzung, dass ihn der andere Pilot ebenfalls gesehen hatte.

4. SCHÄDEN

4.1 Personenschäden

Durch den Unfall entstanden keine Personenschäden.

4.2 Flugzeug

Das Segelflugzeug HB-658 wurde durch den Unfall erheblich beschädigt (Rumpf in der Mitte gebrochen, Bespannung des linken Flügels gerissen, ev. Holm und Flügelanschlüsse beschädigt). Schaden ca. Fr. 4-5'000.- oder 50 - 70 Wertprozent.

4.3 Drittschäden

Es entstand kein erwähnenswerter Drittschaden.

5. DISKUSSION

5.1 Der Pilot der HB-765 hatte den Streckenflug schon im Winter 1967/68 mit Ziel Hausen am Albis vorbereitet. Das AIP enthält keine Sichtanflugkarte. Im Textteil ist jedoch ausdrücklich vermerkt, dass der Flugplatz nur mit vorgängiger Bewilligung benützt werden dürfe (PPR). Es wäre daher zweckmässig gewesen, sich über allfällige besondere Vorschriften zu erkundigen. Nach Auffassung des Unterzeichneten besteht indessen zwischen dem Anfliegen des Platzes in einer Linksvolte und dem Flugunfall kein direkter Zusammenhang.

5.2 Der Pilot der HB-658 war durch das unvermutete Auftauchen eines anderen Segelflugzeuges, das sich kurz vor ihm zur Landung anschickte, überrascht. Nach Aussagen von Augenzeugen flog er bereits im Queranflug mit minimaler Geschwindigkeit. Da sich beim Kurvenflug die Minimalgeschwindigkeit erhöht, ist es nicht verwunderlich, dass das Flugzeug beim Eindrehen in den Endanflug mit leichtem Rückenwind die Minimalgeschwindigkeit unterschritt und dabei abkippte. Eine allfällige Böe, die der Pilot in dieser Phase verspürt haben will, musste sich zusätzlich in ungünstigem Sinne auswirken. Die Höhe über Grund betrug zwischen 10 und 20 m, was für ein Wiederherstellen der Normalfluglage nicht mehr ausreichte. Das Flugzeugmuster Mucha Standard ist zudem bekannt dafür, dass es ohne Vorwarnung in Geschwindigkeitsverlust geraten kann.

5.3 Da der Pilot der HB-658 in letzter Zeit ein minimales Flugtraining absolviert hatte, lässt sich auch die Frage aufwerfen, ob er seinen ersten längeren Segelflug in diesem Kalenderjahr nicht besser auf einem einfacher zu fliegenden Flugzeug ausgeführt hätte.

6. SCHLUSS

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass der Pilot beim Eindrehen in den Endanflug zur Landung die Minimalgeschwindigkeit unterschritt, worauf das Segelflugzeug abkippte.

Glattbrugg, den 16. Juli 1968

Der Untersuchungsleiter