



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Segelflugzeuges K 8 B HB-764

vom 25. April 1970

bei Langnau am Albis/ZH

Zirkularbeschluss

DIE EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall des Segelflugzeuges K 8 B HB-764

vom 25. April 1970

bei Langnau am Albis/ZH

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 19. Mai 1970, der Kommission übermittelt am 9. Juni 1970, wird genehmigt, mit einer Änderung (Ziffer 53).

Zirkulation, 18.9./1.10.1970

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 K 8 B HB-764

vom 25. April 1970

bei Langnau am Albis/ZH

0. ZUSAMMENFASSUNG

Anlässlich eines Trainingsfluges in der Umgebung des Flugplatzes Hausen am Albis gerät der Pilot auf der Leeseite der Albiskette in Abwind und muss eine Aussenlandung vornehmen. Im Endanflug auf eine Wiese im hügeligen Gelände bekommt das Segelflugzeug mit dem linken Flügel Baumberührung und setzt auf einem Drahtzaun auf.

Der Pilot wurde nicht verletzt. Das Segelflugzeug wurde schwer beschädigt.

Der Unfall ist auf eine unzweckmässige Flugtaktik zurückzuführen.

1. UNTERSUCHUNG

Der Unfall ereignete sich am 25. April 1970 um ca. 1420 Uhr¹ und wurde dem Eidg. Büro für Flugunfalluntersuchungen am gleichen Tag um 1630 Uhr durch den Pikettbeamten des Eidg. Luftamtes telefonisch mitgeteilt.

Die ersten Erhebungen auf der Unfallstelle wurden durch die Kantonspolizei Zürich durchgeführt.

Die Besichtigung des Unfallgeländes und die Prüfung des Bruches auf dem Flugplatz Hausen a.A. durch den Unterzeichneten Beamten des BFU fand am 27. April 1970 statt.

2. ELEMENTE

21. Pilot: Jahrgang 1942

¹ Alle Zeitangaben MEZ

Führerausweis für Segelflieger, ausgestellt am 16. September 1964, gültig bis 18. April 1971.

Beginn der Segelflugschulung am 12. Juli 1960 in Bern.
Insgesamt 42:50 Flugstunden und 170 Starts, wovon 13:32 Stunden und 16 Starte auf dem Unfallmuster.

Am Unfalltag, in Hausen a.A., Wiederaufnahme des Flugtrainings nach einem siebenmonatigen Unterbruch mit zwei Starts am Doppelsteuer von 11 und 5 Minuten auf Rhönlerche.

Frühere Vorkommnisse: Keine.

22. Segelflugzeug HB-764:

Eigentümer und Halter:	Sportfluggruppe des Personals der Swissair, 8058 Zürich-Flughafen
Muster:	K 8 B
Werknummer und Baujahr:	8281/1964
Charakteristik:	einsitziger freitragender Schulterdecker in Mischbauweise; Stahlrohr- rumpf mit Holzflügel. Das Muster weist gutmütige Flugeigenschaften auf.

Verkehrsbewilligung ausgestellt am 14. April 1964, gültig bis 31. März 1971.

Maximal zulässiges Fluggewicht: 308 kg

Gewicht beim Unfallflug rund 280 kg

23. Gelände:

Landeskarte der Schweiz 1:50'000, Blatt Zürich.

Der Unfall ereignete sich am Osthang der Albiskette bei Langnau a.A., 5 km nördlich des Flugplatzes Hausen a.A.. Die vom Piloten gewählte Wiese liegt am westlichen Ausgang der Ortschaft und weist in Anflugrichtung eine Länge von rund 240 m mit einer durchschnittlichen Steigung von ca. 8 % auf. Das Feld ist östlich durch einen 1,2 m hohen Drahtzaun und ca. 4-8 m hohe Obstbäume, westlich durch die Strasse Hausen-Zürich

abgegrenzt.

Koordinaten: 602.650/238.000 in 545 m/M.

24. Wetter:

Wetterverhältnisse im Unfallraum

Bewölkung und Niederschlag: Total 7/8
5/8 Cumulus mit Basis auf
1800 m/M, weitere Schicht
oberhalb 2000 m/M; kein
Niederschlag.

Sicht: 40 km

Wind, Temperatur und Feuchtigkeit

500 m/M 240°	10-15 kts, Böen 20-25 kts,	+ 15°C und 50 %
900 m/M 240°	15 kts, Böen 25-30 kts,	+ 12°C und 60 %
1500 m/M 230°	25 kts, Böen 35 kts,	+ 6°C und 85 %.

Turbulenz: in Hangnähe in Böen mässig
bis stark.

Luftdruck: QNH = 1011 mb.

Sonnenstand: Elevation 47°
Azimut 229°.

3. UNFALLHERGANG

Samstag, den 24. April 1970, um 1314 Uhr, startete der Pilot auf dem Flugplatz Hausen a.A. zu einem Trainingsflug mit dem Segelflugzeug K 8 B HB-764 im Flugzeugschlepp.

Ca. 4 bis 5 Minuten nach dem Start klinkte der Pilot am Albishorn das Schleppseil aus und erreichte dann eine Höhe von 1200 m/Platz. Anderen Segelflugzeugen folgend, begab er sich auf die Leeseite der Albiskette, wo er Aufwinde bis 5 m/s vorfand. Nach einem Vorstoss bis in den Raum Horgen am linken Zürichseeufer, flog er mit ca. 0,5 m/s Sinken am Variometer dem Sihltal entlang zum Üetliberg am Nordende der Albiskette, über welchem er dann wieder auf 1100 - 1200 m/Platz kam. Auf dem Rückflug, wiederum dem Sihltal entlang, geriet der Pilot in Abwind und vermochte in der Folge die Luvseite der Albiskette nicht mehr zu erreichen. Über dem Langenberg bei

Langnau a.A. beschloss der Pilot, seinen Flug abubrechen und auf einer Wiese am westlichen Ausgang der Ortschaft zu landen, au diesem Zweck führte er eine 90° Rechtskurve nach West aus und setzte mit eingefahrenen Bremshilfen in einem flachen Anflug zur Landung an, wurde aber kurz vor dem Erreichen der Wiese von einem Windsprung überrascht. Das Segelflugzeug verlor plötzlich an Höhe, streifte in ca. 3,5 m/G mit der linken Fläche den äussersten Ast eines ca. 5 m hohen Apfelbaumes, setzte auf einer Drahtumzäunung auf und kam, nach einer Linksdrehung von ca. 100° um die Hochachse, mit gebrochenem linken Flügel und gestauchtem Rumpf, rund 10 m nach der Umzäunung, auf der Wiese zum Stillstand.

4. SCHÄDEN

41. Der Pilot blieb unverletzt.

42. Das Segelflugzeug wurde schwer beschädigt (ca. 50 Wertprozent).

43. Drittschäden am Boden: Unbedeutend.

5. DISKUSSION

51. Der Pilot war im Besitz eines gültigen Führerausweises für Segelflieger. Die Untersuchung ergab keinen Anhaltspunkt für irgendwelche gesundheitliche Störungen zur Zeit des Unfalles.

52. Das Segelflugzeug war für den Verkehr zugelassen. Die Prüfung des Bruches hat keinen Anhaltspunkt für vorbestandene Mängel ergeben. Das Fluggewicht und der Schwerpunkt befanden sich innerhalb der zulässigen Grenzen.

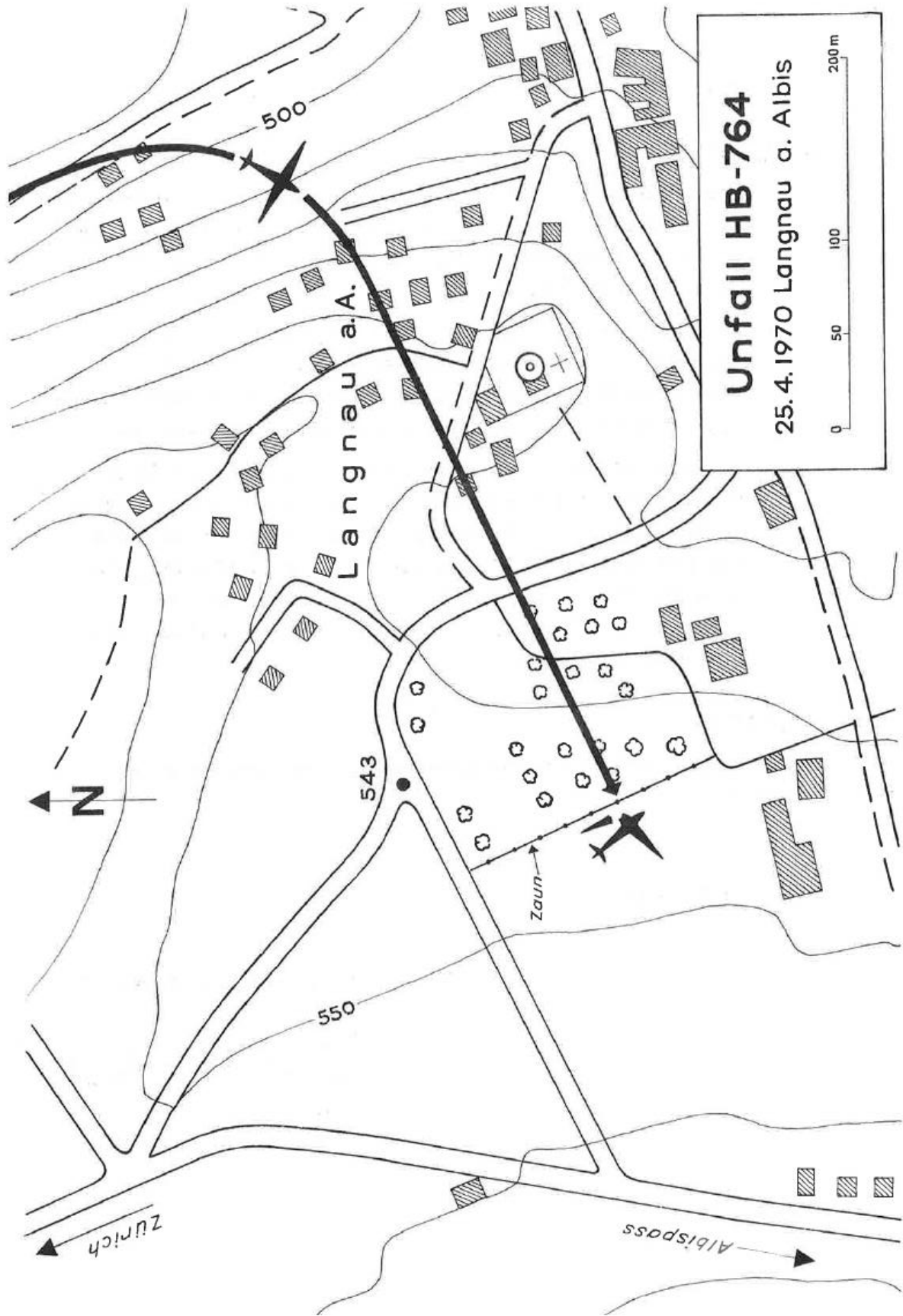
53. Die Aussenlandung wurde notwendig, weil sich der Pilot mit ungenügender Höhenreserve auf der Leeseite der Albiskette aufhielt und in Abwind geriet. Die gewählte Wiese war für eine Aussenlandung geeignet; diese misslang aber, weil die noch vorhandene Höhe nicht mehr ausreichte, um einen den Windverhältnissen entsprechenden steilen Anflug ausführen zu können.

6. SCHLUSS

Der Unfall ist auf eine unzweckmässige Flugtaktik zurückzuführen.

Bern, den 19. Mai 1970

Der Untersuchungsleiter



Unfall HB-764
25.4.1970 Langnau a. Albis

0 50 100 200 m