



# Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

## über den Unfall

des Motorseglers Fournier RF 4 D HB-2004

20. Mai 1970

auf dem Flugfeld Amlikon

## Sitzung der Kommission

1. September 1972

Die Voruntersuchung wurde mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 16. Mai 1972 an den Kommissionspräsidenten abgeschlossen am 6. Juli 1972.

Im Jahre 1970 wurden die Schweizer-Segelflugmeisterschaften in Amlikon durchgeführt. Anlässlich des "Tages der Jugend", am 20. Mai 1970, startete der Pilot um 1518 Uhr mit dem Motorsegler Fournier RF 4 D HB-2004 der Sektion Aargau des AeCS zu einem Vorführungsflug. In der Windrichtung fliegend, drehte er steigend zuerst nach rechts gegen einen Hang und anschliessend mit vier bis sechs Linksvollkreisen auf eine Höhe von ungefähr 350 m/G. In Richtung 270° fliegend, verlangsamte der Pilot die Geschwindigkeit des Flugzeuges und stellte den Motor ab, in der Absicht, die Vorführung mit einer Landung ohne Motorhilfe zu beenden. Mit zwei Anlassbewegungen mittels Seilzug brachte er den Propeller in Horizontallage und fuhr das Rad für die Landung aus.

In dieser Flugphase geriet der Pilot in Geschwindigkeitsverlust. Der Motorsegler kippte über den linken Flügel ab und geriet in eine Vrille. Durch Gegenseitensteuer und Stellung des Knüppels in Neutrallage, gelang es dem Piloten, die Vrille zu stoppen. Er versuchte in etwa 50 m/G, den Motor wieder anzuwerfen, was jedoch misslang. Erst unmittelbar über Grund holte das Flugzeug etwas Geschwindigkeit auf. Das Flugzeug überflog knapp eine Freileitung, worauf der Pilot eine Glissade einleitete. Die HB-2004 sackte durch und schlug links hängend ausserhalb des Flugplatzes am Boden auf.

Der Pilot wurde nicht verletzt, der Motorsegler zerstört.

Es entstand kein nennenswerter Drittschaden.

Der Pilot, geboren 1930, war im Besitze des gültigen Ausweises für Segelflieger mit Erweiterung für Segelfluglehrer sowie für Kunst- und Passagierflug. Seine Segelflugerfahrung betrug insgesamt 496 Std. 31 min., wovon 14 Std. 34 min. auf dem Unfallmuster. Geflogene Flugstunden während der letzten 90 Tage: 9 Std. 12 min.

Es deutet nichts darauf hin, dass der Pilot beim Unfallflug in seiner Gesundheit beeinträchtigt gewesen wäre.

In den Akten des Eidg. Luftamtes sind weder Unfälle noch

sonstige Vorkommnisse verzeichnet.

Wetter im Unfallraum gemäss Angaben der MZA:

Totalbewölkung	7-8/8
Wind	270° 10 kt
Sicht	10 km
Wolken	5/8 Basis 1500 m/M 7/8 Basis 2000 m/M
Niederschlag	zeitweise leichte Regenschauer ohne Sichtbeeinträchtigung
Luftdruck	1020 mb QNH
Temperatur und Taupunkt	+ 15° C und + 10° C
Rel. Feuchtigkeit	70 %
Turbulenz	leichte Windturbulenz
Sonnenstand	Elevation 45° Azimut 248°

Die Untersuchung ergab keinerlei Anhaltspunkte für irgendwelche vorbestandene Schäden am Flugzeug.

Nachdem der Pilot den Motor abgestellt hatte, musste er die Geschwindigkeit stark reduzieren, um den Propeller zum Stehen zu bringen. Mit zwei Anlassbewegungen mit dem Seil brachte er dann den stehenden Propeller in Horizontallage. Gemäss Flughandbuch ist das Rad nicht über einer Geschwindigkeit von 110 km/h auszufahren. Als der Pilot das Rad ausgefahren hatte, kippte das Flugzeug über den linken Flügel ab und ging in eine Vrille über. Zur Zeit des Unfallfluges herrschte starke Böigkeit. Die niedrige Geschwindigkeit und die Turbulenz waren offenbar die Ursache, dass das Flugzeug in einen überzogenen Flugzustand geriet. Die geringe Höhe über Grund reichte nicht mehr aus, um den Flugzustand zu retablieren.

#### SCHLUSS

Die Kommission gelangt einstimmig zu folgendem Schluss: Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass der Pilot während eines Vorführungsfluges die Minimalfluggeschwindigkeit unterschritt, in eine Vrille geriet, die er zu stoppen vermochte, jedoch

infolge des wiederholten Versuches, den Motor anzuwerfen, und des dadurch eingetretenen Höhenverlustes den Flugzustand nicht mehr retablieren konnte.

Bern, den 1. September 1972

Ausgefertigt am 11. September 1972