



# Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

## über den Unfall

des Segelflugzeuges K 8 B, HB-764

14. August 1971

Enetchirel bei Diemtigen/BE

## Sitzung der Kommission

1. September 1972

Die Voruntersuchung wurde mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 5. Juni 1972 an den Kommissionspräsidenten abgeschlossen am 21. Juni 1972.

Am 14. August 1971 startete der Segelpilot um 1218 Uhr (alle Zeiten MEZ) mit dem Segelflugzeug HB-764 im Flugzeugschlepp auf dem Flugplatz Zweisimmen zu einem Lokalflug. In einer Höhe von 1800 m/M klinkte er westlich des Niderhorns (2078 m/M) aus und stieg kreisend bis auf ca. 2100 m/M. Durch den starken Nordwestwind liess sich der Pilot über die Niderhornkrete hinweg ins hintere Diemtigtal abtreiben. Das Flugzeug geriet deshalb in starke Abwindzonen. Der Pilot entschloss sich, in Richtung Osten weiterzufliegen, in der Hoffnung, auf der anderen Talseite Höhe zu gewinnen, was ihm jedoch nicht gelang. Da Regenböen ins Diemtigtal einzudringen begannen, entschloss sich der Pilot zu einer Aussenlandung am Südhang nordöstlich von Enetchirel (Gemeinde Diemtigen/BE).

Der Landeanflug erfolgte in Richtung 075°. Es herrschte starke Böigkeit. Etwa 150 m nach Überfliegen einer Telefonleitung setzte das Segelflugzeug auf abfallendem Gelände am Boden auf. Die Neigung in Landerichtung betrug etwa 1:10. Nach einer Rollstrecke von ca. 150 m berührte der linke Flügel den Boden, das Segelflugzeug wurde nach links abgedreht und schlug um 1250 Uhr mit dem Heck gegen einen Stacheldrahtzaun.

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

Der Pilot, geboren 1913, mit einer Segelflugerfahrung von 280 Stunden, wovon 78:30 Stunden auf dem Unfallmuster, besass einen gültigen Führerausweis für Segelflieger mit Erweiterung für Passagierflüge. Nichts deutet darauf hin, dass der Pilot beim Unfall in seiner Gesundheit beeinträchtigt gewesen wäre. Besondere Vorkommnisse: 2 Landeanflug-Unfälle in den Jahren 1955 und 1968 (siehe Bericht Nr. 445 der Eidg. Flugunfall-Untersuchungskommission).

Für das Segelflugzeug K 8 B, HB-764, lag eine gültige Verkehrsbewilligung vor.

Wetter im Unfallraum gemäss Angaben der MZA:

Bewölkung: Total 6-7/8; 3-5/8 Cu und

Cb, Basis 2000 - 2500 m/M

Niederschlag: Ab etwa 1215 Uhr Schauer oder Gewitter, ab ca. 1245 Uhr nach Nordosten abziehend.

Sicht: Ausserhalb Niederschlag über 20 km, in Schauer um 5 km oder darunter.

Wind: Windrichtung von der momentanen Lage des Schauers oder des Gewitters abhängig. Böen von 15-20 kt bei Gewittereinsatz wahrscheinlich, evtl., kurzzeitig bis 30 kt.

Turbulenz: Leichte Thermikturbulenz, in Cb-Nähe kurzzeitig stark.

Im Unfallraum soll zur Zeit des Unfalles ein Ostwind von 6-9 kt geweht haben.

Es liegen keine Anhaltspunkte für irgendwelche vorbestandene technische Mängel am Flugzeug vor.

Es war vom Piloten unzweckmässig, sich durch Nordwinde ins Diemtigtal abtreiben zu lassen. Sein Entschluss, trotz der beträchtlichen Hangneigung hangabwärts zu landen, war objektiv falsch. Der Pilot war unter den gegebenen Umständen offenbar fliegerisch und flugtaktisch überfordert worden.

#### SCHLUSS

Die Kommission gelangt einstimmig zu folgendem Schluss: Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass der Pilot den Flug in ein Gebiet mit ungünstigen Flugbedingungen fortsetzte, in schwierigem Gelände eine Aussenlandung vornehmen musste und wegen unzweckmässiger Landetaktik mit einem Zaun kollidierte.

Bern, den 1. September 1972

Ausgefertigt am 20. September 1972