



# Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

## über den Unfall

des Segelflugzeuges Mucha Standard HB-667

vom 26. August 1972

auf dem Flugfeld Amlikon

## Sitzung der Kommission

16. Dezember 1972

Die Voruntersuchung mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 18. September 1972 an den Kommissionspräsidenten am 31. Oktober 1972 abgeschlossen.

#### FLUGVERLAUF

Am Samstag, den 26. August 1972, startete der Pilot um 1502 MEZ auf dem Flugfeld Amlikon mit dem Segelflugzeug Mucha Standard HB-667 im Windenschlepp zu einem Trainingsflug. Das Schleppseil wurde in etwa 400 m/G ausgeklinkt. Auf der Landevolte in ca. 200 m/G sah der Pilot das Segelflugzeug Ka-6 HB-711, welches etwa. 20 m tiefer flog. Über Funk vereinbarte er mit dem Piloten, als erster zu landen, und zwar lang, um der Ka-6 genügend Platz für die Landung frei zu lassen. Als sich der Pilot der HB-667 im Endanflug in Richtung 07 auf die rund 1000 m lange und 70 m breite Graspiste befand, stellte er fest, dass er zu tief war, um eine lange Landung ausführen zu können. Da der erste Teil der rechten Pistenhälfte durch zwei zum Start aufgestellte Segelflugzeuge sowie einen Windenseil-Auszugswagen belegt war, entschloss sich der Pilot hinter diesem Wagen "schräg in die rechte Pistenhälfte hinüberzulanden", um der HB-711 die linke Pistenhälfte frei zu halten. Um in die gewünschte Landerichtung zu kommen, holte der Pilot der HB-667 nach links aus, streifte dabei 65 m vor Beginn der Pistenmarkierung, bzw. 95 m vor dem Lande-T und etwa 50 m links der Anflugachse, mit dem linken Flügel die ca. 4 m hohen Weidenbüsche am linken Ufer der Thur. Das Segelflugzeug wurde nach links herumgerissen und stürzte in das Flussbett ab.

#### SCHÄDEN

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

#### BEFUNDE

Der Pilot, geboren 1947, war Inhaber eines gültigen Führerausweises für Segelflieger mit Erweiterung für

Passagierflüge. Seine Flugerfahrung betrug insgesamt 145 Std., wovon 11 Std. auf dem Unfallmuster. Während der letzten 90 Tage flog er 12 Std., davon 10 Std. auf dem Unfallmuster.

Nichts deutet darauf hin, dass der Pilot zur Zeit des Unfalles in seiner Gesundheit beeinträchtigt gewesen wäre.

In den Akten des Eidg. Luftamtes sind weder Unfälle noch sonstige Vorkommnisse verzeichnet.

Das Flugzeug war lufttüchtig und zum Verkehr zugelassen.

Es liegen keine Anhaltspunkte für irgendwelche vorbestandene technische Mängel vor.

Wetter im Unfallraum: Wolkenlos, Sicht über 10 km, schwacher Wind aus Osten, Lufttemperatur + 23°C.

#### DISKUSSION

Die Einteilung des Landeanfluges durch den Piloten war unter den gegebenen Umständen objektiv falsch. Die versuchte Korrektur misslang, weil er sich einseitig auf den Flug- und Fahrzeugpark konzentrierte und dabei Weidenbüsche übersah.

#### SCHLUSS

Die Kommission gelangt einstimmig zu folgendem Schluss: Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass das Segelflugzeug in einem zu tief geratenen Endanflug infolge einer Unachtsamkeit des Piloten mit Hindernissen kollidierte.

Bern, den 16. Dezember 1972

Ausgefertigt am 28. Dezember 1972