



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Segelflugzeuges Standard Libelle HB-1009

vom 6. Mai 1972

bei Küssnacht a.R./SZ

Die Voruntersuchung wurde mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 24. Oktober 1972 an den Kommissionspräsidenten am 17. November 1972 abgeschlossen.

FLUGVERLAUF

Am Samstag, den 6. Mai 1972, startete der Pilot um 1110 Uhr MEZ auf dem Flugfeld Buttwil mit dem Segelflugzeug Standard Libelle HB-1009 im Flugzeugschlepp zu einem Trainingsflug. Der Pilot klinkte das Schleppseil in etwa 500 m/G über Horben aus und stieg anschliessend in thermischen Aufwinden auf 1400 m/M. Durch einen leichten Nordwind wurde die HB-1009 über das Südende des Lindenberges versetzt. Weil südlich davon bessere Sicht herrschte als im Raum Buttwil und sich das Gebiet ausserhalb der TMA Zürich befindet, flog der Pilot in Richtung Rooterberg. Er hoffte, unter den dort vorhandenen Cumuluswolken gute Aufwindgebiete anzutreffen. Dies war jedoch nicht der Fall, weshalb er Richtung Meggen weiterflog. Doch auch südlich der Rooterbergkrete waren keine nennenswerten Thermikablösungen vorhanden. Auf einer Flughöhe von 1100 m/M angelangt, steuerte der Pilot sein Flugzeug in das Gebiet westlich von Küssnacht a. Rigi und entschloss sich, in etwa 400 m/G zu einer Aussenlandung bei Hinter-Barbrämen auf einer ca. 180 m langen und 37 m breiten abgemähten Wiese. Diese ist beidseitig von elektrischen Freileitungen flankiert. In ca. 150 m/G flog der Pilot eine Linksvolte. Da er zu früh in den Endanflug eindrehte, geriet der Anflug zu hoch. Der Pilot flog deshalb etwa 250 m vor dem Landefeld einen vollen Linkskreis. Der Kreis wurde unsauber geflogen und das Flugzeug schob beim Aufrichten nach links. In ausreichender Höhe überflog die HB-1009 die im Anflug des Landefeldes stehenden Häuser.

Immer noch schiebend, streifte das Flugzeug in ca. 8 m/G mit der linken Flügelnase die NW der Anflugachse verlaufende elektrische Freileitung. Nach Aufprall des Flügels auf einen Isolator gelang es dem Piloten, das Flugzeug in die Horizontallage zu bringen. Kurz darauf schlug es um 1215 Uhr hart am Boden auf.

SCHÄDEN

Der Pilot wurde leicht verletzt, das Segelflugzeug schwer beschädigt. Es entstand unbedeutender Drittschaden.

BEFUNDE

Der Pilot, geboren 1942, war Inhaber eines gültigen Führerausweises für Segelflieger, mit Erweiterung für Passagierflüge und Kunstflug. Bewilligte Sondermuster: Motorsegler. Seine Flugerfahrung betrug insgesamt 326:46 Std., wovon 14:54 Std. auf dem Unfallmuster. Während der letzten 90 Tage flog er 5:02 Std., davon 1:05 Std. auf dem Unfallmuster. Nichts deutet darauf hin, dass der Pilot beim Unfall in seiner Gesundheit beeinträchtigt gewesen wäre.

In den Akten des Eidg. Luftamtes ist eine Kollision mit einer Fahnenstange im Jahre 1971, wegen Unterschreitung der vorgeschriebenen Minimalflughöhe, eingetragen.

Das Segelflugzeug war lufttüchtig und zum Verkehr zugelassen. Es liegen keine Anhaltspunkte für irgendwelche vorbestandene technische Mängel vor.

Wetter im Unfallraum:

Sicht: 10 - 20 km
Wind: 5 kt aus variabler Richtung
Bewölkung: 3 - 5/8 Cu mit Basis auf 1500 bis 1800 m/G
Temperatur: + 18°C

BEURTEILUNG

Die Annäherung an den Leitungsmast wurde durch eine unsaubere Steuerführung bewirkt. Nach Aussagen des Piloten haben Erinnerungen an die Kollision mit einem Fahnenmast im Jahre 1971 zur Entstehung einer Panikstimmung und so zu einer unsauberen Steuerführung beigetragen.

URSACHE

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass der Pilot wegen eines unsauberen Landeanfluges mit einer elektrischen Freileitung kollidierte.

Bern, den 26. Januar 1973