



# Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

**über den Unfall**

des Segelflugzeuges Standard Cirrus HB-1269

vom 5. Juni 1976

in Mörriken/AG

Die Voruntersuchung wurde mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 31. Januar 1977 an den Kommissionspräsidenten am 4. März 1977 abgeschlossen.

**LUFTFAHRZEUG** STANDARD CIRRUS HB-1269  
**HALTER )** Privatperson  
**EIGENTÜMER** " "

**PILOT** Jahrgang 1941  
**AUSWEIS** Führerausweis für Segelflieger  
**FLUGSTUNDEN**

<b>INSGESAMT</b> 823:49	<b>WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE</b> 87.31
<b>MIT DEM UNFALLMUSTER</b> 169:27	<b>WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE</b> 76:56

**ORT** 5115 Möriken / AG  
**KOORDINATEN** 656.410/251.640 **HÖHE ü/M** 406 m  
**DATUM UND ZEIT** 5. Juni 1976, 1207 Uhr MEZ

**BETRIEBSART** Privatverkehr (Segelflug)  
**FLUGPHASE** Landung (Aussenlandung)  
**UNFALLART** Berührung mit Hindernis

## PERSONENSCHADEN

	BESATZUNG	FLUGGÄSTE	DRITTPERSONEN
TÖDLICH VERLETZT			
VERLETZT			
NICHT VERLETZT	1		

## SACHSCHADEN AM LUFTFAHRZEUG

schwer beschädigt (Rumpf,  
Leitwerk, linker Flügel)

## SACHSCHADEN DRITTER

380 V Freileitung, private  
Gartenanlage

## FLUGVERLAUF

Am Samstag, den 5. Juni 1976, startete der Pilot um 1144 Uhr MEZ als Teilnehmer des RAL (regionales Ausscheidungslager) auf dem Flugplatz Birrfeld mit dem Segelflugzeug Standard Cirrus HB-1269 im Flugzeugschlepp zu einem Wettbewerbsflug.

In einer Höhe von 900 m/M klinkte der Pilot der HB-1269 das Schleppseil über Lenzburg aus. Nachdem er im Aufwind auf etwa 1200 m/M gestiegen war, flog er Richtung Gisliflue (Jura).

Da er keine Aufwindgebiete antraf, entschloss er sich zum Flugplatz Birrfeld zurückzufliegen. Auf dem Rückflug traf er "unerwartet starkes Sinken" an. Bald wurde es dem Piloten klar, dass er den Flugplatz nicht mehr erreichen konnte. Weil er glaubte, "noch sicher bis zu einem Landefeld bei Brunegg zu kommen", das er von früher her kannte, steuerte er dieses an.

Über Möriken, in einer Höhe von etwa 100 m/G angelangt, sah der Pilot ein, dass die vorhandene Höhe nicht ausreichte, um das vorgesehene Landefeld zu erreichen. Er beschloss deshalb, auf einer in jenem Zeitpunkt rechts unter ihm liegenden Wiese zu landen. In einer Linkskurve von etwa 130° flog er gegen das Dorf, mit der Absicht, anschliessend mit zwei 90°-Linkskurven "ins vorgesehene Landefeld zu gelangen". Doch schon kurz nach der ersten 90°-Kurve streifte das Segelflugzeug mit dem linken Innenflügel eine 380-Volt-Freileitung. Nach einer halben Drehung um die Hochachse stürzte das Segelflugzeug mit dem Heck voran um 1207 Uhr zwischen Häusern in einen Vorgarten ab (Beilage 1).

## BEFUNDE

Der Pilot war Inhaber eines gültigen Führerausweises für Segelflieger.

Nichts deutet darauf hin, dass der Pilot beim Unfall in seiner Gesundheit beeinträchtigt gewesen wäre.

Das Segelflugzeug war zum Verkehr zugelassen. Es liegen keine Anhaltspunkte für vorbestandene technische Mängel vor, die das Unfallgeschehen hätten beeinflussen können.

Gewicht und Schwerpunkt lagen innerhalb der zulässigen Grenzen.

Wetter am Unfallort zur Unfallzeit gemäss Angaben der Schweiz.  
Meteorologischen Zentralanstalt:

- Wetter: Bisenlage, Übergang zu Hochdrucklage
- Wolken: 3/8 – 4/8 Cu/Sc, Untergrenze um 1500 m/M
- Sicht: 20-25 km
- Wind: Boden: NE 10-15 kt  
1500 m/M : NE 15-20 kt
- Temperatur/Taupunkt: Boden: 16°C/05°C
- Luftdruck: QNH 1021 mbar
- Gefahren: leichte Böen

Die Richtlinien für die Segelflugschulung des Eidgenössischen Luftamtes halten bezüglich Aussenlandungen auf Seite 63 u.a. folgendes fest:

"Das zur Landung vorgesehene Gelände ist in mindestens 300 m Höhe vorerst einmal ganz zu umfliegen um Ausschau zu halten nach der Hindernisfreiheit im Anflug, der Bodenbeschaffenheit, der Bepflanzung, der Neigung und weniger gut sichtbaren Hindernissen, wie Zäune, leichte Gräben, Steine usw..."

Die Verfügung des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge vom 3. Dezember 1971 schreibt u.a. vor:

#### Art. 17

"Ein Luftfahrzeug darf nicht in nachlässiger oder unvorsichtiger Weise geführt werden, welche das Leben oder die Sachen Dritter gefährden könnte".

#### BEURTEILUNG

Dass der Pilot sich entschloss, nachdem er keine ausreichenden Aufwinde gefunden hatte, den Wettbewerbsflug abubrechen und in Richtung Flugplatz Birrfeld zurückzufliegen, war richtig.

Ogleich zwischen der Gisliflue und dem Birrfeld verschiedene geeignete Aussenlandeplätze vorhanden sind und die Höhenreserve ungenügend war, schob der Pilot den Entschluss zu einer Aussenlandung immer wieder hinaus.

Offensichtlich schenkte er den Windverhältnissen zu wenig

Aufmerksamkeit. Es wäre ihm sonst nicht entgangen, dass das Gebiet von Möriken und Brunegg bei Bise im Lee des Chestenberges liegt. Es war deshalb mit erheblichen Abwinden zu rechnen.

Auch ohne Berücksichtigung des zu erwartenden Abwindes erfolgte der Entschluss zur Landung in viel zu geringer Höhe.

Es gelang dem Piloten deshalb nicht, das vorgesehene Landefeld zu erreichen, geschweige es vorgängig der Landung zwecks Prüfung auf Hindernisfreiheit zu umkreisen.

Allgemein sei festgehalten, dass auch bei Flügen an Wettbewerben und Meisterschaften die Flugvorschriften und anerkannten Regeln der Luftfahrt ihre Gültigkeit behalten.

#### WAHRSCHEINLICHE UNFALLURSACHE

- Mangelnde Entschlusskraft
- Kurzlandung und Kollision mit einem Hindernis

Bern, den 29. April 1977

