



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Segelflugzeuges Arsenal Air-100 HB-553

27. Juli 1974

am Altwisstock/SG

Die Voruntersuchung wurde mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 18. November 1977 an den Kommissionspräsidenten am 7. Dezember 1977 abgeschlossen.

LUFTFAHRZEUG Segelflugzeug Arsenal Air-100, HB-553
HALTER)
EIGENTÜMER Privatperson und Mitbesitzer

PILOT Jahrgang 1926
AUSWEIS Führerausweis für Segelflieger
FLUGSTUNDEN

INSGESAMT 126:04	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE 0:50
MIT DEM UNFALLMUSTER 86:08	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE -

ORT Altwisstock/SG
KOORDINATEN 723.075/230.100 **HÖHE ü/M** 950 m
DATUM UND ZEIT 27. Juli 1974, 1410 Uhr MEZ

BETRIEBSART Segelflug
FLUGPHASE Hangflug
UNFALLART Überzogener Flugzustand

PERSONENSCHADEN

	BESATZUNG	FLUGGÄSTE	DRITTPERSONEN
TÖDLICH VERLETZT			
VERLETZT	1		
NICHT VERLETZT			

SACHSCHADEN AM LUFTFAHRZEUG

Zerstört

SACHSCHADEN DRITTER

Unbedeutender Waldschaden

FLUGVERLAUF

Am Samstag, den 27. Juli 1974, startete der Pilot um 1232 Uhr MEZ auf dem Flugplatz Schänis mit dem Segelflugzeug Air 100 HB-553 im Flugzeugschlepp zu einem Trainingsflug. Nach ca. 10 Minuten Schleppzeit klinkte er das Schleppseil über dem Oberseetal bei Näfels aus. Etwa anderthalb Stunden später beobachtete eine Zeugin das Segelflugzeug von Rieden aus, wie es von Schänis kommend, knapp über einem Wäldchen am westlichen Abhang des Altwisstockes in Richtung Wängital flog. Dabei streifte es die Bäume und stürzte in das Wäldchen ab. Der Absturz erfolgte nach einer Flugzeit von 1:38 Stunden um 1410 Uhr.

SCHÄDEN

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

BEFUNDE

Der Pilot, geboren 1926, war Inhaber eines gültigen Führerausweises für Segelflieger.

Beginn der Segelflugschulung 1950 in Frauenfeld.

Die gesamte Flugerfahrung des Piloten betrug 126:04 Stunden, wovon 86:08 Stunden auf dem Unfallflugzeug. Während der letzten 90 Tage führte er vier Flüge mit einer Gesamtdauer von 50 Minuten auf einer Rhönlerche aus, mit einem Fluglehrer am Doppelsteuer. Diese Flüge fanden am 21. Juni 1974 statt und schlossen mit einer bestandenen Flugprüfung ab. Eine solche war notwendig geworden, um den Führerausweis für Segelflieger erneuern zu können, da der Pilot die gesetzlich vorgeschriebenen Mindestflugstunden im verflossenen Jahr nicht erreicht hatte. Die vier Flüge stellten das einzige Flugtraining in den elf Monaten vor dem Unfallflug dar.

Nichts deutet darauf hin, dass der Pilot beim Unfall in seiner Gesundheit beeinträchtigt gewesen wäre. Laut dem Bericht des Institutes für gerichtliche Medizin in St. Gallen stand der Pilot beim Unfall nicht unter Alkoholeinfluss.

Das Segelflugzeug war zum Verkehr zugelassen. Es liegen keine

Anhaltspunkte für vorbestandene technische Mängel vor, die das Unfallgeschehen hätten beeinflussen können.

Beim Unfall befand sich der Schwerpunkt des Segelflugzeuges im hinteren Teil des zulässigen Bereichs.

Das Segelflugzeug war um ca. 5 kg überladen.

Wetter am Unfallort zur Unfallzeit gemäss Angaben der Schweizerischen Meteorologischen Zentralanstalt:

- Wetter: leicht bewölkt
- Wolken: 1/8 - 2/8 Cu mit Basis um 2000 m/M
- Sicht: 20 - 30km
- Wind: am Boden: SW - W um 10 kt
in 1500 m/M: WSW 15 kt
in 3000 m/M: WSW 20 - 30 kt
- Temperatur/Taupunkt: am Boden 26°C / 16°C
- Luftdruck: QNH 1017 mbar
- Gefahren: keine
- Sonnenstand: Azimut 224°, Elevation 055°

BEURTEILUNG

Der Pilot wies in den letzten 11 Monaten nur ein bescheidenes Flugtraining auf.

Er flog kurz vor dem Unfall offenbar in sehr geringer Höhe über Grund mit kleiner Fluggeschwindigkeit resp. geringer Geschwindigkeitsreserve. Mässige Turbulenz, verursacht durch örtliche thermische Ablösungen sowie die weit hinten liegende Schwerpunktslage des Segelflugzeuges dürften ein Unterschreiten der Mindestfluggeschwindigkeit begünstigt haben, weshalb das Segelflugzeug "durchsackte" und mit Bäumen kollidierte.

Die Überladung des Segelflugzeuges um etwa 5 kg war für das Unfallgeschehen nicht von Bedeutung.

Eine Blendung des Piloten durch die Sonne kann ausgeschlossen werden.

UNFALLURSACHE

- Falsche Flugtaktik
- Zu geringer Hangabstand
- Unterschreiten der Mindestfluggeschwindigkeit

Dabei dürften zum Unfallgeschehen beigetragen haben;

- zu geringes Flugtraining
- mässige Turbulenz
- die weit hinten liegende Schwerpunktslage

Bern, den 13. Januar 1978