



Department of Transport



AIB-BULLETIN 10/87

UNTERSUCHUNGSBERICHT

über den Unfall

des Motorseglers Hoffmann Aircraft H36 Dimona HB-2071

vom 20. Juli 1987

bei Chipping Norton/Oxon/England

(Uebersetzung aus dem Englischen durch
Eidg. Büro für Flugunfalluntersuchungen)

© Crown copyright 1987

No.: 10/87

Ref.: lc

Flugzeugtyp
und Registration: Hoffmann Aircraft H36 Dimona
Motor Glider HB-2071

No. und Art des
Triebwerks: 1 Kolbenmotor Limbach L2000 EBI

Herstellungsjahr: 1983

Datum und Zeit: 20. Juli 1987, 1345 Uhr

Ort: Over Norton, bei Chipping Norton,
Oxon

Art des Fluges: privat

Personen an Bord: Besatzung 1, Passagiere 1

Verletzungen: Besatzung 1 (tödlich),
Passagier 1 (tödlich)

Art des Schadens: Flugzeug zerstört

Ausweis: CH Privatpilotenlizenz - Motorse-
gler

Alter des Piloten: 59 Jahre

Gesamtflugerfahrung: 742 Stunden auf Segelflugzeugen
und Motorsegler (wovon 78 Stunden
auf dem Unfallmuster).

Informationsquelle: AIB Felduntersuchung

Der Pilot reichte einen VFR-Flugplan ein für den geplanten Flug von Southend, wo er und der Passagier übernachtet hatten, nach Cork in der Republik Irland. Die geschätzte Flugzeit war 5 Stunden und 30 Minuten bei einem Kraftstoffvorrat von 7 Stunden.

Gemäss Funk und Radar verlief die Flugroute von Southend zum VOR Barkway, dann zum VOR Daventry und nach mindestens einem Kreis in der Nähe eines auf dem Radarschirm des Flugverkehrsleiters festgestellten Gebiet von Wetterstörungen, in südwestlicher Richtung von Daventry weg. Es wurde eine Anzahl von Abstechern vom vorgesehenen Kurs beobachtet. Nachdem der Pilot Southend verlassen hatte, nahm er Verbindung mit Stansted, Bedford und Brize Norton auf und schien Schwierigkeiten mit der Interpretation der empfangenen Meldungen zu haben. Auch flog er zwischen 1000 und 5000 Fuss, ohne die ATC über die Wechsel der Flughöhen zu benachrichtigen. Um 1342 Uhr verlangte Brize Radar eine Rechtskurve auf 300⁰, identifizierte das nicht mit Transponder ausgerüstete Flugzeug und ersuchte es, um den Luftverkehr nicht zu behindern, auf demselben Steuerkurs zu bleiben. Diese Aufforderung wurde bestätigt, und in Beantwortung einer weiteren Erkundigung durch Brize Radar meldete der Pilot, dass das Flugzeug auf 5300 Fuss sei und auch, auf weitere Aufforderung hin, dass er im Steigflug sei.

Um 1344 Uhr hatte der Radarkontrolleur Zweifel hinsichtlich des südlichen Steuerkurses des Flugzeuges und ersuchte um Wiederaufnahme des 300^o-Steuerkurses. Dies wurde wiederum bestätigt, worauf es keine weitere Funkverbindung mit dem Flugzeug gab. Eine Aufzeichnung des Radars von Heathrow im fraglichen Zeitraum zeigt an, dass das Flugzeug von dem verlangten nordwestlichen auf einen südlichen Steuerkurs abwich, worauf die Radaranzeigen unterbrochen wurden und verschwanden.

Zeugen im Gebiet von Chipping und Over Norton hörten den Lärm eines mit hoher Drehzahl laufenden Motors, worauf nach einem Explosionsknall keine weiteren Motorengeräusche mehr zu hören waren. Wettermässig gab es eine tiefliegende Bewölkung mit guter Sicht. Es wurde gesehen, wie Teile und Trümmer des Flugzeuges aus den Wolken auf Ackerland und Felder fielen. Die beiden Insassen wurden herausgeschleudert und durch die Wucht des Aufpralls getötet.

Die Hauptwrackteile waren über eine in südwestlicher Richtung verlaufende (Rückenwind-)Strecke von ungefähr einem Kilometer Länge verstreut. Leichtere Teile wie z.B. Papier trieben bis zu fünf Kilometer weg. Die Wrackteile wurden nach Farnborough gebracht und von Experten betr. Konstruktion und Herstellung des Flugzeuges sowie der beim Bau verwendeten Materialien untersucht. Der äussere, acht Fuss lange Teil des linken Flügels war der vertikalen Belastung nicht gewachsen gewesen, und der Restteil löste sich gegen oben, wobei er den untern Rumpf spaltete. Die Höhenflosse löste sich auf der linken Seite gegen oben, was verursachte, dass die Seitenflosse abfiel. Der rechte Flügel trennte sich zusammen mit dem hintern Cockpitschott vom Rumpf, wodurch das vordere Cockpit und der Hinterrumpf abgetrennt wurden. Motor und Propeller lösten sich und landeten vorne an der Trümmerteilstrecke. Die Abtrennung des Cockpitbereichs bewirkte, dass die meisten Gurtenbefestigungsstellen infolge Ueberbelastung nachgaben und die Insassen freigaben. Die Schäden am Flugzeug entstanden infolge einer grossen Ueberschreitung seiner VNE (erlaubten Höchstgeschwindigkeit), welche das Auseinanderbrechen im Flug bewirkte.

Das zur Zeit massgebende Wetter in diesem Gebiet sah wie folgt aus:

Bewölkung 3 bis 5 Oktas Stratus Basis 1500 Fuss, 5 bis 8 Oktas Stratocumulus 2000 Fuss bis 5000 Fuss; Sicht 4000 Meter bis 6 Kilometer - gelegentlich Regen.

Pilot und Passagier starben an den mehrfachen Verletzungen, die sie sich dadurch zuzogen, dass sie in wenigstens 500 Fuss Höhe aus dem Flugzeug fielen und mit Endgeschwindigkeit am Boden aufprallten. Beide waren gesund, die toxikologische Untersuchung endete negativ.

(= wörtliche Uebersetzung aus dem Englischen)