



# Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

**über den Unfall**

des Segelflugzeugs Rhönlerche II HB-708

5. Juli 1964

beim Flugplatz Winterthur-Hegmatten ZH

**Zirkularbeschluss**

DIE EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall des Segelflugzeugs Rhönlerche II HB-708

5. Juli 1964

beim Flugplatz Winterthur-Hegmatten ZH

nach Kenntnisnahme vom Ergebnis des Zwischenverfahrens gemäss Art.19.2

und im Einvernehmen mit dem Büro für Flugunfalluntersuchungen im summarischen Verfahren gemäss Art.27 ff. der Verordnung über die Flugunfalluntersuchungen vom 1. April 1960,

b e s c h l i e s s t :

Der Untersuchungsbericht vom 17. August 1964, der Kommission übermittelt am 20. August 1964, wird genehmigt.

Aus dem Bericht ergibt sich, dass sich der Flugschüler beim Landeanflug auf den Flugplatz in der Höhe verschätzte und im Endanflug in Abwind geriet, so dass er den Flugplatz nicht erreichte, sondern in einer Kiesgrube landete, wobei das Flugzeug Schäden von etwa 20 Wertprozent erlitt.

Zirkulation 9./17. September 1964.

# U N T E R S U C H U N G S B E R I C H T

über den Unfall  
des Segelflugzeuges Rhönlerche II HB-708  
vom 5. Juli 1964  
in Hegmatten-Oberwinterthur ZH

## 1. UNTERSUCHUNG

Die Voruntersuchung wurde am 22. Juli 1964 eröffnet.

Die kantonalen Behörden führen keine eigene Untersuchung durch.

## 2. ELEMENTE

### 2.1 Insassen

Flugschüler: Jahrgang 1943

Lernausweis für Motor- und Segelflugschüler, ausgestellt vom Eidg. Luftamt am 8.5.1961, gültig bis 7.5.1965.

Flugerfahrung: 16 Std. 20 Minuten in 150 Flügen, wovon rund zwei Drittel auf dem Flugzeugmuster Rhönlerche II.

### 2.2 Segelflugzeug HB-708

Eigentümer und Halter: Segelfluggruppe Winterthur

Muster: Rhönlerche II

Höchstzulässiges Fluggewicht: 400 kg

Verkehrsbewilligung vom 30.8.1962, gültig bis 18.8.1964.

### 2.3 Gelände

Unfallstelle: Kiesgrube am SW-Ende des  
Flugplatzes Winterthur-  
Hegmatten, Gemeindegebiet  
Winterthur/ZH, 453 m/M.  
(Koordinaten 700100/263280).

### 2.4 Wetter im Unfallraum zur Unfallzeit

Bisenlage. Wind schwach und variabel (Thermikablösungen).  
Horizontalsicht 10 km, Bewölkung 2/8 Cumulus auf 1000 m/M.

### 3. FLUGABLAUF UND UNFALL

Am 5.7.1964 flog die Segelfluggruppe Winterthur erstmals auf dem neueröffneten Flugfeld Winterthur-Hegmatten. Der diensttuende Fluglehrer orientierte zu Beginn des Flugbetriebes alle Piloten und Flugschüler über die Platzverhältnisse und Platzvolten. Unmittelbar vor dem Unfallflug führte er mit dem Segelflugzeug Rhönlerche II, HB-708, am Doppelsteuer einen Einweisungs- und Kontrollflug aus, den er in allen Teilen als in Ordnung befand. Darauf erteilte er seinem Schüler den Auftrag, mit dem gleichen Flugzeug allein an Bord eine Platzvolte auszuführen. Der Pilot startete um 1451 Uhr MEZ und erreichte an der Winde eine Höhe von 260 m/Platz. Nachdem er südwestlich des Dorfes Wiesendangen einige Vollkreise ausgeführt hatte, flog er zum Flugplatz zurück und kurvte am vorgeschriebenen Ort südöstlich der Pistenschwelle 05 bis auf ungefähr 100 m/Platz ab. Hierauf holte er für den Anflug gleich weit aus, wie im vorangegangenen Kontrollflug. Über der Wasserfläche der Kiesgrube, welche sich in der Verlängerung der Piste befindet, geriet er in Abwind. Die Höhe reichte nicht mehr aus, um den Flugplatz erreichen zu können. Der Pilot flog knapp über die Wasseroberfläche, die sich ca. 4 m tiefer als der Flugplatz befand, setzte dann um 1456 Uhr auf einer Kiesbank auf und kollidierte in der Folge frontal mit dem Bord der Kiesgrube, wo das Flugzeug beschädigt zum Stillstand kam.

### 4. SCHÄDEN

#### 4.1 Personenschäden

Der Pilot blieb unverletzt.

#### 4.2 Flugzeug

Das Segelflugzeug erlitt Beschädigungen am Rumpfvorderteil und an den Flügelanschlüssen. Die Schadenshöhe beläuft sich auf ca. Fr. 1800.- oder etwa 20 Wertprozent.

#### 4.3 Drittschäden

Drittschäden sind keine entstanden.

#### 5. DISKUSSION

Der Flugschüler kreiste vor dem Landeanflug am vorgeschriebenen Ort bis auf etwa 100 m/Platz hinunter, was an der untersten Grenze liegt, um nachher noch einen korrekten Anflug ausführen zu können. Hierauf holte er, offenbar weil er sich in der Höhe verschätzte, zu einem normalen Landeanflug aus. Im Endanflug geriet er ausserdem noch in Abwind. Die Höhe reichte nicht mehr aus, um den Flugplatz erreichen zu können. Er musste sich deshalb zu einer Aussenlandung in ungünstigem Gelände entschliessen, die er zwar korrekt ausführte, bei welcher sich jedoch eine Beschädigung des Flugzeuges nicht vermeiden liess.

Möglicherweise hat auch die Tatsache, dass der Unfallflug erst der zweite Flug des Schülers auf diesem Flugplatz war, zur Fehlschätzung beigetragen.

#### 6. SCHLUSS

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass sich der Flugschüler beim Landeanflug in der Höhe verschätzte und ausserdem im Endanflug noch unerwartet in Abwind geriet, weshalb er vor dem Flugplatz in ungünstigem Gelände landen musste, wo sich eine Beschädigung des Flugzeuges nicht vermeiden liess.

Glattbrugg, den 17. August 1964

Beilage:

Skizze über den Unfallflug vom 13.8.1964

Weg der HB-708 beim Unfallflug vom 5.7.1964

