



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Segelflugzeugs Elfe MN HB-736

17. Mai 1964

zwischen Baar ZG und Kappel ZH

Sitzung der Kommission

13. August 1965

S C H L U S S B E R I C H T

der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission über den Unfall des Segelflugzeugs Elfe MN HB-736

17. Mai 1964

zwischen Baar ZG und Kappel ZH

0. ZUSAMMENFASSUNG

Am Pfingstsonntag, den 17. Mai 1964, um 1220 MEZ, startete der Segelflieger auf dem Segelflugzeug Elfe HB-736 zu einem Wettbewerbsflug im Rahmen des nationalen Segelflug-Ausscheidungslanders auf dem Flugfeld Hausen a.A. Gegen 1400 musste er sich zwischen Baar und Kappel zu einer Aussenlandung entschliessen. Er wollte den Platz im steilen Gleitflug anfliegen und löste dazu den Bremsfallschirm aus, doch riss dessen Befestigung aus; nach zwei weiteren Anflügen setzte der Pilot das Flugzeug am Ende des dritten Anfluges in einen vor dem Platz befindlichen Baum.

Der Pilot blieb unverletzt, das Segelflugzeug wurde schwer beschädigt.

1. UNTERSUCHUNG

Die Voruntersuchung wurde mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 21. Juni 1965 an den Kommissionspräsidenten abgeschlossen am 24. Juni 1965.

Die Kommission bedauert die lange Dauer der Voruntersuchung, die durch starke anderweitige Beanspruchung der Untersuchungsleiter mit schwereren Fällen mitbedingt war.

2. ELEMENTE

21. Pilot: Jahrgang 1925

Führerausweis für Segelflieger vom 3. Dezember 1943, gültig

bis 26. März 1966. Gesamte Flugerfahrung rund 650 Segelflugstunden.

22. Segelflugzeug HB-736

Eigentümer und Halter: verunfallter Pilot
Muster: Elfe MN
Konstrukteur und Hersteller: verunfallter Pilot + 1
Charakteristik: Einsitziger, freitragender
Schulterdecker in
Gemischtbauweise, V-Leitwerk.

Beschränkte Verkehrsbewilligung vom 10. August 1963, gültig bis 31. August 1964 (für Erprobungsflüge).

Das Segelflugzeug ist nicht mit Bremsklappen, sondern mit einem Bremsfallschirm ausgerüstet, der mittels Drahtseil am Heck befestigt ist.

23. Gelände

(Landeskarte der Schweiz 1:50'000, Blatt 235 Rotkreuz)

Der Unfall ereignete sich in der Gegend zwischen Baar und Kappel, auf einem am Schluss der Untersuchung nicht mehr identifizierbaren Platz mit zerstreutem Baumbestand.

24. Wetter

Am Unfalltag herrschte im Unfallraum schönes Wetter, ohne Bewölkung, leichte Bise mit schwacher Trockenthermik in Bodennähe.

3. FLUGABLAUF UND UNFALL

31. Am Pfingstsonntag, den 17. Mai 1964, um 1220 MEZ, startete der Segelflieger auf dem Segelflugzeug ELFE MN HB-736 zu einem Wettbewerbsflug im Rahmen des nationalen Segelflug-Ausscheidungslagers auf dem Flugfeld Hausen am Albis.

32. Nach längerem Fliegen in schwacher Thermik im Raume Sihlbrugg-Menzingen musste sich der Segelflieger gegen 1400 zwischen Baar und Kappel zu einer Aussenlandung entschlies-

sen. Er suchte sich ein Gelände aus, das trotz seiner Kürze und trotz umgebendem Baumbestand für eine Landung nach steilem Anflug mit Bremsfallschirm geeignet schien. Als er aber den Fallschirm auslöste, blieb die Bremswirkung aus. Der Pilot glaubte, dass sich der Schirm noch nicht ganz entfaltet hätte. Nachdem er den Platz mit hoher Geschwindigkeit überflogen hatte, wollte er sich zur Landung in Gegenrichtung bereitstellen. Beim Aufziehen zur Wendekurve stellte er am Flugzeugschatten fest, dass der Schirm ausgerissen war. Beim zweiten Landeversuch war die Geschwindigkeit immer noch zu hoch, so dass er sich zu einer nochmaligen Kehrtkurve entschloss. Im dritten Anflug gelang es ihm nun aber nicht mehr, die letzten Bäume zu überfliegen; er setzte daher das Flugzeug mit Minimalgeschwindigkeit in eine Baumkrone.

4. SCHÄDEN

41. Der Pilot blieb unverletzt.

42. Das Segelflugzeug wurde erheblich beschädigt (Reparaturkosten rund Fr. 4'000.-).

43. Am Boden entstanden keine nennenswerten Drittschäden.

5. SPÄTERE FESTSTELLUNGEN

Nach Meldung des Piloten zeigte die Prüfung der Bremsschirmbefestigung, dass die Seilschlinge aufgerissen war, weil die Seilklemmen nicht einwandfrei ausgeführt waren.

6. DISKUSSION

61. Ob die Landung auf dem offenbar recht knappen Aussenlandeplatz bruchfrei verlaufen wäre, wenn sich der Pilot im letzten Anflug nicht verschätzt hätte, muss dahingestellt bleiben, nachdem ihm der Bremsfallschirm nicht mehr zur Verfügung stand.

62. Die eigentliche Ursache für das Misslingen der Aussenlandung liegt im Versagen der Bremsfallschirmbefestigung.

Nachdem die Bruchstücke in der Voruntersuchung nicht erhoben wurden, kann die Kommission zur Ermittlung der technischen Ursachen nur noch die Auskunft des Piloten übernehmen (s.o.5). Einer weitergehenden Diskussion fehlt die Grundlage.

7. SCHLUSS

Die Kommission gelangt einstimmig zu folgendem Schluss: Die Bruchlandung in einen Baum ist darauf zurückzuführen, dass im ersten Anflug auf einen knappen Aussenlandungsplatz die Befestigung des Bremsfallschirmes ausriss und sich der Pilot im letzten Anflug verschätzte.

Zürich, den 13. August 1965

Ausgefertigt am 16. August 1965

Ähnliche Fälle: -