



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Segelflugzeugs S-18 HB-353

11. Juli 1965

bei Netstal GL

Zirkularbeschluss

DIE EIDGEOSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall des Segelflugzeugs S-18 HB-353

11. Juli 1965

bei Netstal GL

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 1. September 1965, der Kommission übermittelt am 7. September 1965, wird genehmigt, mit einer Abänderung [...UK...]

Zirkulation 21.9./2.10.1965.

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 HB-353

vom 11. Juli 1965

bei Netstal GL

1. UNTERSUCHUNG

Die Voruntersuchung wurde am 14.7.1965 eröffnet.

Die Kantonspolizei Glarus hat eine Tatbestandsaufnahme vorgenommen.

2. ELEMENTE

21. Insassen

211. Pilot: Jahrgang 1945

Führerausweis für Segelflieger, ausgestellt am 14.6.1964, gültig bis 30.4.1967.

Flugerfahrung: 26 Stunden Segelflug in 151 Starts wovon 5 Stunden in 11 Flügen seit dem 6.6.65.

22. Segelflugzeug HB-353

Eigentümer: Segelfluggruppe Churfürsten,
Walenstadt

Halter: do

Muster: S-18 III

Lufttüchtigkeitsausweis vom 30.8.1957, gültig bis 26.9.1965

Einsitziges Trainingssegelflugzeug. Das Muster hat gutmütige Flugeigenschaften. Die Abkippschwindigkeit liegt ungefähr bei 50-55 km/Std.

23. Gelände

Unfallstelle: ca. 1 km [...UK...] ...ausserhalb des... Flugplatzes Mollis, in bebautem Gelände, in der Nähe des Bahnhofes.

Koordinaten: 723.100/213.700, 460 m/M.

24. Wetter im Unfallraum zur Unfallzeit

Flache Hochdrucklage über Zentraleuropa; bewölkt.

Horizontalsicht: 15-20 km.

Wind: ca. 10 kt aus NW.

1/8 hohe Bewölkung

Schwache Thermik; örtlich leichte Turbulenz.

3. HERGANG

Nachdem der Pilot um 1525 MEZ auf dem Flugplatz Mollis an der Winde gestartet war, konnte er vorerst am Kerenzberg etwa 1000 m über Platz erreichen. Nach etwa 45 Minuten flog er dann in Richtung Netstal, wo er in ca. 650 m über Platz ankam und weiterhin ungefähr 1 m/sec Sinken feststellte. Als die Flughöhe auf etwa 400 m zurückgegangen war, fasste er den Entschluss zur Rückkehr zum Platz und anschliessender Landung. Gleich zu Beginn des Platzanfluges und immer noch mit 1 m/sec Sinken auf dem Variometer betätigte er kurze Zeit die Bremsklappen. Nachdem er sie wieder eingefahren hatte, musste er jedoch feststellen, dass sein Flugzeug nunmehr mit 3 m/sec absank, und bald darauf waren es sogar 5 m/sec Sinken, bei einer Fahrt von ca. 85 km/h. Kurz vor dem Bahnhof Netstal - nach seinen Angaben will er dort noch etwa 150 m Höhe gehabt haben - erkannte er, dass er den Flugplatz nicht mehr erreichen könne und dass eine Aussenlandung unvermeidlich wurde. Er kurvte deshalb nach links ab, indem er gleichzeitig ziemlich stark nachdrückte. In der Kurve verlor er aber so viel Höhe, dass er nach einer Richtungsänderung von etwa 120° mit dem linken Flügel mit dem Flachdach eines niedrigen Fabrikgebäudes kollidierte; das dadurch bereits erheblich beschädigte Segelflugzeug fiel anschliessend in den Vorgarten eines Wohnhauses.

4. SCHÄDEN

41. Der Pilot trug geringfügige Verletzungen davon.

42. Das Segelflugzeug erlitt Totalbruch.

43. Am Dach des Fabrikgebäudes entstand leichter Sachschaden.

5. DISKUSSION

Als sich der Pilot in noch etwa 400 m über Grund in der Gegend von Netstal (ca. 2 km südlich des Flugplatzes und in der Pistenachse) zur Landung entschloss, durfte er trotz des Gegenwindes von ca. 15-20 km/h damit rechnen, den Platz noch gut zu erreichen. Taktisch nicht gerade glücklich war dagegen sein Entschluss, schon gleich zu Anfang durch Klappenausschlag Höhe zu vernichten. Wenn auch die Anflugmethoden je nach den örtlichen Verhältnissen variieren können, so gilt doch allgemein, dass man die Landung besser nicht im Direktanflug vornehmen soll, sondern seine Höhe so einteilt, dass man querab des Lande-T in etwa 100-150 m in die Platzvolte einbiegen und den Landeanflug in der verbleibenden halben Platzvolte noch genau ausregulieren kann. Auch bei grossem unvorhergesehenem Höhenverlust bleibt so meist noch die Möglichkeit des Landens im Direktanflug bestehen.

Während des hier offenbar von Anfang an projektierten Direktanfluges geriet das Segelflugzeug in starke Abwinde und verlor sehr viel Höhe. Dass die Flughöhe vor dem Bahnhof Netstal noch 1.50 m betragen habe, wie der Pilot angibt, erscheint nicht sehr wahrscheinlich. Die Schätzungen anderer Segelflieger, die den Anflug beobachtet haben, gehen von 20-30 m bis auf 50-100 m, sodass wir vielleicht einen Mittelwert von 50 m einsetzen dürfen, Ferner scheint der Pilot im Bestreben, den Gleitflug möglichst zu strecken, das Segelflugzeug zuletzt recht langsam geflogen zu haben, sodass er für das Abkurven dann ziemlich stark nachstechen musste. Dies führte zu erheblichem weiterem Höhenverlust im Verlauf der Kurve, sodass die Maschine nach einer Drehung von ca. 120° bereits mit dem linken Flügel auf dem Flachdach des etwa 10 m hohen Fabrikbaues aufschlug.

Der Pilot scheint zu spät erkannt zu haben, dass er unter den obwaltenden Verhältnissen den Flugplatz nicht mehr erreichen könne. Jedenfalls hat er sich zu spät und bereits in einer Zwangslage, nämlich in zu geringer Höhe und vermutlich auch

mit nur knapp genügender Fahrt, zum Abbruch des Platzanfluges und zu einer Aussenlandung entschlossen, für die das überbaute Gelände beim Bahnhof Netstal zudem denkbar ungeeignet war.

6. SCHLUSS

Der Unfall hat sich ereignet, weil der Pilot, dessen Segelflugzeug beim Platzanflug in starke Abwinde geraten war, zu spät erkannte, dass seine Flughöhe für die beabsichtigte Landung ungenügend geworden und dass eine Aussenlandung unvermeidlich geworden war. Beim Abkurven aus geringer Höhe über überbautem Gelände kollidierte das Segelflugzeug dann mit einem Hausdach.

Bern, den 1. September 1965

Der Untersuchungsleiter