



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Segelflugzeugs Rhönlerche II HB-807

vom 14. August 1967

beim Flugplatz Schänis SG

Zirkularbeschluss

DIE EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall des Segelflugzeugs Rhönlerche II HB-807

vom 14. August 1967

beim Flugplatz Schänis SG

nach Kenntnisnahme vom Ergebnis des Zwischenverfahrens gemäss Art. 19.2 der Verordnung über die Flugunfalluntersuchungen vom 1. April 1960

und im Einvernehmen mit dem Büro für Flugunfalluntersuchungen im summarischen Verfahren gemäss Art. 27 ff. der oben zitierten Verordnung

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

Der Untersuchungsbericht vom 1. September, der Kommission übermittelt am 7. September 1967, wird genehmigt.

Zirkulation 10./23.11.1967

FLUGUNFALL - UNTERSUCHUNGSBERICHT

Luftfahrzeug: Segelflugzeug Rhönlerche II, HB-807
Ort: ca. 400 m SE des Flugplatzes Schänis/SG
(Koordinaten: 721850/225400).
Gemeindegebiet Schänis
Datum und Zeit: Montags 14. August 1967, 1558 Uhr

I. ZUSAMMENFASSUNG

Der Flugschüler entschloss sich zu spät zur Rückkehr und konnte dadurch den Flugplatz nicht mehr erreichen. Um einer quer zur Anflugrichtung verlaufenden Starkstromleitung auszuweichen, wollte er parallel zur Leitung eine Aussenlandung vollziehen. In der vor der Leitung ausgeführten Rechtskurve geriet das Flugzeug in Geschwindigkeitsverlust und stürzte aus geringer Höhe ab. Der Flugschüler wurde dadurch leicht verletzt, und das Segelflugzeug erlitt erhebliche Schäden.

II. UNTERSUCHUNG

1. Segelflugzeug: HB-807. Eigentümer und Halter: Alpine Segelflugschule Schänis AG. Die Zulassung war in Ordnung, und es liegen keine Anhaltspunkte vor, dass das Flugzeug nicht lufttüchtig gewesen wäre.
2. Flugschüler: Jahrgang 1949. Träger eines gültigen Lernausweises für Segelflugschüler. Seine gesamte Flugerafahrung betrug 6 Stunden 2 Minuten in 54 Flügen, die er mit Ausnahme eines Fluges auf dem Muster Blanik alle auf dem Muster Rhönlerche II ausgeführt hatte.
3. Wetter: Sicht ca. 10 km, Bewölkung 8/8 auf ca. 2000 m/Platz, Temperatur ca. 20° C, leichter Südostwind.
4. Gelände: Der Unfall ereignete sich im Anflugsektor zur Piste 35 des Flugplatzes Schänis, etwa 400 m ausserhalb der Pistenschwelle. In der erwähnten Distanz verläuft quer zur Anflugrichtung eine Starkstromleitung.

5. Hergang

Der Flugschüler hatte am Unfalltag einen der drei für den Erwerb des Führerausweises für Segelflieger geforderten Segelflüge ausgeführt (1342 - 1435 Uhr). In der Folge gab ihm Fluglehrer den Auftrag zu einem weiteren Segelflug von höchstens 45 Minuten Dauer, wobei er den Hangflug in spätestens 500 m/Platz abubrechen hatte. Der Flugschüler startete um 1547 Uhr im Flugzeugschlepp und klinkte in 600 m/Platz am Hang des Schäniserberges mit Flugrichtung Kaltbrunn. Nach einer Umkehrkurve flog er Richtung Ziegelbrücke, fand jedoch keinen Aufwind mehr. In der Gegend, der Krete, die von dieser Ortschaft aufsteigt, hatte er nur noch eine Höhe von 350 m/Platz und erkannte, dass er den Flugplatz nicht mehr erreichen könne. Er flog gleichwohl Richtung Flugplatz zurück und sah dann, dass er die den Anflugsektor durchquerende Starkstromleitung nicht mehr überfliegen konnte. Der Flugschüler beabsichtigte daher, nach einer Rechtskurve parallel zur Leitung in einer Wiese eine Aussenlandung zu vollziehen. Er flog nur noch etwa mit 50 km/h. Beim Einleiten der Kurve zog er etwas am Knüppel und merkte dann, dass das Flugzeug den Steuerausschlägen nicht mehr gehorchte und über den rechten Flügel abschmierte. Das Segelflugzeug schlug in einem ziemlich steilen Winkel auf dem Boden auf und wurde erheblich beschädigt, während der Flugschüler mit geringfügigen Verletzungen, die ambulant behandelt werden konnten, davonkam.

III. DISKUSSION

Gemäss dem vom Fluglehrer erhaltenen Auftrag hätte der Flugschüler bis auf 700 m/Platz schleppen und den Flug in spätestens 500 m/Platz am Schäniserberg beenden sollen. Obwohl kein Aufwind vorhanden war, klinkte er jedoch schon in 600 m/Platz, so dass ihm zum Suchen von Aufwind nur gut eine Minute zur Verfügung stand.

Den Entschluss zur Rückkehr zum Flugplatz fasste er erst, als er sich im Raume von Ziegelbrücke in 350 m/Platz befand, was viel zu spät war. In der Folge sah er denn auch, dass er die den Anflugsektor durchquerende Starkstromleitung nicht mehr überfliegen könne. Der wenig erfahrene Flugschüler flog nur noch mit höchstens 50 km/h, also an der

Minimalgeschwindigkeit. Beim Einleiten der Kurve zog er zudem noch etwas am Knüppel, worauf das Flugzeug in den überzogenen Flugzustand geriet und über den rechten Flügel abschmierte. Für ein Wiederherstellen der Normalfluglage war die Höhe über Grund viel zu gering, so dass das Flugzeug am Boden aufschlug.

IV. SCHLUSS

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass der noch wenig erfahrene Flugschüler, weil er sich zu spät zur Rückkehr zum Flugplatz entschloss, im Anflugsektor eine Aussenlandung vornehmen musste und bei der in geringer Höhe über Grund, ausgeführten letzten Kurve die Minimalgeschwindigkeit unterschritt, so dass das Flugzeug abschmierte.

Glattbrugg, den 1. September 1967

Der Untersuchungsleiter