



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Segelflugzeugs Rhönlerche II HB-631

vom 12. August 1967

bei Boltigen BE

Sitzung der Kommission

27. September 1968

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

der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Segelflugzeugs Rhönlerche II HB-631

vom 12. August 1967

bei Boltigen BE

0. ZUSAMMENFASSUNG

Im Verlauf eines Schleppfluges, der von Saanen ins Birrfeld führen sollte, löste sich im horizontalen Reiseflug in ca. 1600 m/M, als sich der Schleppzug ca. 200-300 m über der östlichen Talschulter des Simmentals SSE von Boltigen befand, das Segelflugzeug Rhönlerche HB-631 vom Schleppseil und ging anschliessend in einen Stechflug über. Sowohl beim Ausklinken wie während des Stechfluges wurden Flattererscheinungen an den Flügelenden beobachtet. Etwa eine halbe Minute nach dem Ausklinken fielen Stücke des rechten Querruders vom Segelflugzeug weg, das nun nach rechts gegen den Hang abdrehte. Es flog frontal in diesen hinein und wurde zerstört. Der Pilot kam ums Leben; er hatte anscheinend Anstalten zu einem Fallschirmabsprung getroffen, dann aber sein Flugzeug doch nicht verlassen.

Der Unfall hat sich ereignet, weil der Segelflieger zufolge Flügel/Querruder-Flattererscheinungen, die schliesslich zum Bruch des rechten Querruders führten, die Herrschaft über sein Segelflugzeug verlor, so dass dieses mit dem Gelände kollidierte.

1. UNTERSUCHUNG

Die Voruntersuchung wurde mit Zustellung des Untersuchungsberichts vom 7. Juli 1968 an den Kommissionspräsidenten abgeschlossen am 11. Juli 1968.

Die kantonalen Behörden führten keine eigene Untersuchung durch.

2. ELEMENTE

21. Piloten

211. Segelflieger: † Jahrgang 1915

Inhaber der Führerbewilligung für Segelflieger, ausgestellt am 5. Juni 1959 und gültig bis 1. Februar 1969, mit Spezialbewilligung für Passagierflüge, ausgestellt am 9. April 1960 und gültig bis 1. Februar 1969.

Flugerfahrung seit Beginn der Schulung (10. Mai 1959) 182 ½ Flugstunden in 309 Flügen, wovon rund 20 ½ Flugstunden in 27 Flügen in den letzten sechs Monaten.

212. Schlepppilot: Jahrgag 1943

Führerausweis für Privatpiloten, ausgestellt am 28. Juni 1966 und gültig bis 10. Mai 1969, mit Erweiterung für Schleppflüge vom 25. September 1966. Führerausweis für Segelflieger, ausgestellt am 19. April 1962 und gültig bis 30. Mai 1969 inkl. Spezialbewilligung für Passagierflüge.

Flugerfahrung: Motorflug insgesamt 102 Stunden, wovon 466 Schleppflüge auf Chipmunk (134 davon im Segelfluglager 1967 Saanen). Segelflug rund 70 Stunden.

22. Flugzeuge

221. Segelflugzeug HB-631

Eigentümer und Halter:	Segelfluggruppe Zürich
Konstrukteure:	Schleicher / Kaiser, Poppenhausen
Hersteller:	Schleicher, Poppenhausen
Baujahr:	1959, Werknummer 562
Verkehrsbewilligung:	vom 6. Juli 1959, gültig bis 10. Februar 1968
Baumuster:	Rhönlerche II
Charakteristik:	Zweisitziger, einfach abgestrebter Hochdecker in Mischbauweise (Holzflügel, Stahlrohrumpf). Spannweite 13 m, Flügelfläche 16,3 m ² .

Gewicht und Schwerpunktlage:

Leergewicht	217 kg
Höchstzulässiges Fluggewicht	400 kg
Gesamtgewicht beim Unfall ca.	307 kg

Der Schwerpunkt lag beim Unfall im zulässigen Bereich.

Trimmvorschrift: Bei einsitzigem Fliegen ist der vordere Sitz zu benützen. In allen Fällen ist der vordere Sitz mit mindestens 65 kg zu besetzen.

Einzelheiten:

- Die Tandemsitze sind durch eine Plexiglashaube abgedeckt, deren Stahlrohrrahmen hinten mittels Gelenken am Rumpf befestigt ist.
- Die Querruder werden über Drahtseilzüge betätigt und haben keinerlei Massenausgleich. Änderungs-Anweisung Nr. 12 vom Oktober 1967, d.h. nach dem Unfall, siehe Ziffer 53.
- Zur Ausrüstung gehören: Störklappen an Flügeloberseite. Hochstartklinke und Schleppklinke TOST mit elektr. Anzeige. Instrumente (je vorn und hinten): Fahrtmesser, Höhenmesser, Variometer, Querneigungsmesser.

Zulassungsbereich (bei voller Ausnützung der erlaubten Zuladung von 184 kg):

Schulflüge und Leistungsflüge. Kein Blindflug, kein Kunstflug. Üben von Gefahrenzuständen zulässig bis zu folgenden Grenzen (alle Fluggeschwindigkeiten bezogen auf CINA-Höhe 0m):

a. Starten: ...

Flugzeugschlepp in stark böigen Zonen 120 km/h, bei böenschwacher Witterung 150 km/h.

b. Segeln in ruhiger Luft

Ziehen am Steuerknüppel bis zu einer Anzeige des Beschleunigungsmessers (Lastvielfaches) von

höchstens + 4 g zulässig bis	150 km/h
Drücken id bis höchstens - 2g	150 km/h
Höchstzulässige Fluggeschwindigkeit	170 km/h

c. Segeln in stark böigen Zonen, unter Vermeidung kräftigen

Abfangens: höchst zulässige Fluggeschwindigkeit 120 km/h.

Auszug aus dem Bordbuch:

25. Juni 1959	Übernahmeprüfung Luftamt
3. August 1960 bis 1. Juni 1966	Fünf Zustandsprüfungen Luftamt, neben Teilrevisionen und kleinen Reparaturen.
25. November 1966	Totalrevision nach 4000 Starts. Totale Neubespannung, Kontrolle des Skeletts. Alle Steuerseile ersetzt. Umlenkrollen und Lagerböcke nachgesehen. Beide Klinken revidiert und auf Ringkupplung umgebaut. Neue Kufe, neues Capot. 4 Spannlackanstriche und 2 Spannlack- Surfaceranstriche. Steuer sind eingestellt; Querruder weichen etwas viel vom Sollmass ab.
10. Februar 1967	Zustandsprüfung Luftamt

Flugzeiten: In den 8 Jahren bis zur Teilrevision insgesamt 4071 Flüge und 915 Flugstunden. Seit der Totalrevision weitere 333 Flüge in 85 Stunden, davon im Lager Saanen 38 Flüge und 25 $\frac{3}{4}$ Stunden. Gesamttotal bis zum Unfall 4404 Flüge und rund 1000 Stunden.

222. Schleppflugzeug HB-TUC

De Havilland Chipmunk Mk 22 mit Motor Gipsy Major von 140 PS.
Freitragender Tiefdecker mit festem Fahrwerk.

Verkehrsbewilligung vom 16. März 1967, gültig bis 21. März

23. Gelände

(Landeskarte der Schweiz 1:50'000, Blatt 253 Gantrisch)

Der Unfall ereignete sich auf halber Höhe der östlichen Talseite des Simmentals, ungefähr auf der Verbindungslinie Boltigen (818 m/M) - Niederhorn (2077 m/M), auf der Alp "Fäng" (1340 m/M). Das Gebiet ist ziemlich coupiert mit Rippen und Runsen, teils Weide, teils bewaldet.

Koordinaten: 597550/163100.

24. Wetter

241. Allgemeine Wetterlage

Tiefdruckrinne über Belgien-Ostfrankreich-Pyrenäen mit eingelagerter Kaltfront, die nach wechselnd bewölktem Wetter um 15.30 h von Westen her unsere Westgrenze im Waadtländer Jura mit Schauern und Gewittern erreichte und zwischen 23 und 24 Uhr die Schweiz an ihrer Süd- und Ostgrenze verliess. Vor dem Frontdurchgang mässig auffrischender Föhn in den Quertälern der Nordbedachung der Alpen. Frontdurchgang im Simmental zwischen 18 und 19 Uhr mit Windverstärkung um 1015 kt und Drehung auf NW.

242. Wetter im Simmental

Bewölkung: Total 6-7/8, 5/8 Cumulus mit Basis 2000-2500 m/M, Gipfel 4000-5000 m/M, darüber Altocumuli und Cirren; Kein Niederschlag, Sichtweite 20 km.

Wind, Temperatur und Luftfeuchtigkeit:

in 800 m/M	Süd	10 kt,	+ 22 Grad und	50 %
in 1600 m/M	SW	15 kt,	+ 15 Grad und	70 %
in 2500 m/M	SW	25 kt,	+ 8 Grad und	95 %

Turbulenz: über dem Tal leichte Thermikturbulenz; auf der Höhe der Einmündung des Jaunpasses ins Simmental möglicherweise kurzfristige Windverstärkung von diesem Einschnitt her, verbunden mit mässiger bis starker Scherungsturbulenz.

Luftdruck: auf Meereshöhe 1007 mb, 6 mb unter Standard.

3. FLUGVERLAUF UND UNFALL

31. Der Pilot hat am Segelfluglager an zwei Wochenenden teilgenommen, ein erstes Mal am 5./6. August, wobei er 3 Flüge ausführte (1 Einführungsflug auf Ka 2b am Doppelsteuer, 2

Soloflüge von 30 und 179 Minuten auf Weihe).

Am folgenden Wochenende traf er Freitag, 11. August, gegen Abend in Saanen ein. Er hatte die Absicht, am Samstag, als letztem Lagertag, wenn möglich noch in Saanen etwas zu fliegen und nachher wie vereinbart die Rhönlerche HB-631 im Flugzeugschlepp nach Spreitenbach heimzuführen. Nach dem Nachtessen ging er mit dem Obmann der Segelfluggruppe aus; etwa um 2 Uhr kehrten sie ins Lager zurück, wo sie sich noch einige Zeit unterhielten.

32. Am Samstagmorgen fand sich der Pilot um 9 Uhr zum Frührapport ein und beteiligte sich anschliessend an den Lagerarbeiten. Von 1145 bis 1220 machte er dann mit seinem Sohn einen Passagierflug mit der Rhönlerche HB-631 und von 1300 bis 1349 einen Soloflug mit der Ka 8 HB-704.

Um 1515 Uhr startete das Motorflugzeug HB-TUC mit zwei Segelflugzeugen (Rhönlerche HB-631 und Ka 8 HB-705) zum Rückschlepp nach Spreitenbach. Zufolge starker Turbulenz in der sog. Düse von Rougemont mussten jedoch die beiden Segelflugzeuge kurz nach dem Start ausklinken und alle drei Flugzeuge landeten wieder auf dem Platz. Da die Ka 8 bei der Landung geringfügig beschädigt worden war, wurde beschlossen, die Rhönlerche nun im Soloschlepp nach Spreitenbach zurückzubringen. Die neuerliche Bereitstellung nahm etwa eine halbe Stunde in Anspruch. Der Pilot der HB-631 beteiligte sich an diesen Arbeiten.

33. Der Schleppzug bestehend aus dem Motorflugzeug Chipmunk HB-TUC und dem Segelflugzeug Rhönlerche HB-631 (Pilot im vorderen Sitz) startete um 1555 MEZ in Saanen, das rund 1000 m über Meer liegt. Nach einer Schleife über Rougemont überquerte er die Saanenmösereinsattelung (1367 m/M) und ging anschliessend in etwa 1600 m/M in horizontalen Reiseflug über; nach Angabe des Schlepppiloten mit einer Anzeige von 50-55 kt (93-102 km/h Anzeige = 102-112 km/h effektiv).

Dieser hatte die Absicht, vorerst dem Simmental bis zum Thunersee zu folgen und dann von dort aus Birrfeld anzusteuern. Nachdem er Zweisimmen bei Thermikturbulenz von massiger Stärke passiert hatte, hielt er sich, die Talbiegung

etwas abschneidend, über der östlichen Talschulter, die sich vom Niederhorn (2077 m/M) gegen Boltigen (818 m/M) herabzieht. Ungefähr 2 ½ km SSE von Boltigen (Koordinaten ca. 597200/162200) stellte er anlässlich eines routinemässigen Kontrollblickes in den Rückspiegel fest, dass das Segelflugzeug nach links ausscherte und sich nicht mehr am Schleppseil befand. Dies überraschte ihn, da er nicht den geringsten Ruck verspürt hatte und der Segelflieger bisher seine Position hinter dem Schleppflugzeug anscheinend ohne Schwierigkeiten korrekt halten konnten.

Ein Tourist, der sich bei der Niederhornhütte der Sektion Bern des Schweizerischen Alpenclubs (ca. 1380 m/M) aufhielt, hatte den Schleppzug aus einer Distanz von etwa 200 Meter verfolgt und bemerkt, dass die rechte Flügelspitze des Segelflugzeugs im Zeitpunkt des Lösens vom Schleppseil, das in etwa 200-300 m über Grund erfolgte, deutlich sichtbar und hörbar flatterte. Fast unmittelbar nach dem Ausklinken ging das Segelflugzeug, das von mehreren Zeugen aus der Luft und vom Boden beobachtet werden konnte, in einen deutlichen Stechflug über, wobei es Fahrt aufnahm und dem Motorflugzeug links vorzufliegen begann; auch in dieser Phase wurde ein Flattern an den Flügelenden beobachtet, das sich zusehends verstärkte. Etwa einen halben Kilometer nach dem Ausklinken ging die Kabinenhaube mit einem Knall auf, während ungefähr gleichzeitig ein kurzfristiges Abflachen der Flugbahn eintrat. Der Stahlrohrrahmen des Kabinendaches kippte bis auf die Rumpfoberseite zurück und verblieb in dieser Stellung, während die Plexiglashaube in Brüche ging und vom Flugzeug wegfiel. Ungefähr gleichzeitig fiel auch der abgelegte Rock des Piloten heraus und flatterte zu Boden. Ein Zeuge sah das Segelflugzeug in diesem Zeitpunkt aus nächster Nähe etwa 25-30 m über die Wipfel einer bewaldeten Rippe (1437 m/M) fliegen und beobachtete, wie sich der Segelflieger nach dem Öffnen der Haube in seinem Sitz hochstemmte. Ganz kurz darauf fielen zwei Bruchstücke des rechten Querruders vom Flugzeug weg; eines davon zog eine lange Stofffahne hinter sich her.

In zunehmendem Stechflug drehte nun die Maschine nach rechts gegen den Hang ein und prallte schliesslich, in annähernd normaler Querlage, mit einer Längsneigung von etwa 40-45° ca.

1340 m/M im ansteigenden Gelände einer "Fäng" genannten Alpweide auf, wobei es sich bergaufwärts überschlug. Der Pilot wurde aus der offenen Kabine herausgeschleudert und sofort getötet.

Der Unfall hat sich etwa 20 Minuten nach dem Start in Saanen, ungefähr um 1615 MEZ ereignet. Seit dem Ausklinken mochten etwa $\frac{3}{4}$ Minuten verfließen sein; in dieser Zeitspanne hat das Segelflugzeug eine Strecke von etwa $1 \frac{1}{2}$ km mit einem Höhenverlust von rund 250-300 m zurückgelegt.

4. SCHÄDEN

41. Der Pilot wurde getötet.

42. Das Segelflugzeug ist zerstört.

43. Nennenswerter Drittschaden ist nicht entstanden.

5. WEITERE FESTSTELLUNGEN UND BEFUNDE

51. Das Segelflugzeug lag genau am Aufschlagort. Rumpfspitze und Flügelvorderkanten hatten deutliche Spuren im Grasboden hinterlassen. Da sich das Flugzeug bergauf überschlagen hatte, lagen die Trümmer in ungefähre Rückenlage bergwärts der Aufschlagspuren.

Die Kabine war geöffnet und der Stahlrohrrahmen des Kabinendaches war deformiert, aber noch in den Gelenken gehalten und völlig auf die Rumpfoberseite zurückgeklappt; die Plexiglasscheiben fehlten zum grössten Teil. Die Anschnallgurte des Vordersitzes waren geöffnet und unbeschädigt. Der Pilot lag neben dem Rumpf, mit umgeschnalltem Salvator-Fallschirm, dessen Packung offen war. Das Ausziehschirmchen lag hinter der Kabine im offenen Flugzeugrumpf und die Kalotte war teilweise aus der Packung herausgezogen.

Rumpf und Flügel waren stark gestaucht; soweit eine Kontrolle noch möglich war, ergaben sich keine Anhaltspunkte dafür, dass ihre Struktur schon vor dem Aufschlag Mängel aufgewiesen hätte, mit Ausnahme des rechten Querruders.

Am Leitwerk waren Seiten- und Höhenruder noch korrekt angeleitet und in normalen Ausschlägen beweglich. Ihre Steuerkabel waren richtig angeschlossen und unversehrt. Dagegen waren die Seitensteuerpedale durch den Aufschlag stark verformt und blockiert, auch der Steuerknüppel war nur noch teilweise beweglich. Die Querruderkabel waren ebenfalls korrekt angeschlossen und liefen noch in ihren Umlenkrollen. Das linke Querruder war praktisch unbeschädigt und in seinen Lagern normal beweglich. Vom rechten Querruder dagegen fanden sich am Wrack nur noch die äusseren zwei Drittel ohne die Stoffbespannung der Oberseite; die zwei Beschläge dieses Teils waren aus dem Hilfsholm des Flügels herausgerissen und das ganze Stück hing nur noch an der Betätigungsstange mit dem Flügel zusammen. Vom inneren Drittel war ausser dem noch im Flügelhelfsholm sitzenden Beschlag nur ein ca. 20 cm langes Stück des Querruderholms vorhanden. Fast die ganze fehlende Partie wurde vom Zeugen, der sie im Flug hatte wegfallen sehen, etwa 300-400 m vor der Aufschlagstelle aufgelesen und abgeliefert.

Die Höhensteuertrimmung, die nur aus einer am Knüppel angebrachten Spiralfeder mit Reglierschraube besteht, wurde etwas kopflastig eingestellt vorgefunden. Die Bordinstrumente waren zerstört und nicht mehr abzulesen.

52. Die Untersuchung der Querruder-Bruchstücke zeigte, dass die Holzstruktur in Bezug auf Material und Verarbeitung den Bauvorschriften entsprach. Dagegen war die Bespannung nicht gemäss Originalausführung des Herstellers aufgebracht: Erstens war der Stoff weder um die Holmkante noch um die Austrittskante herumgeführt, zweitens fehlte die Klebung zwischen Stoff und Hohlprofilrippen der Unterseite und drittens war die Klebung wegen mangelhafter Spannackbehandlung nicht optimal.

Diese Faktoren können die Verbindung Stoff/Holzfachwerk etwas beeinträchtigen. Das linke Querruder war übrigens in gleicher Art bespannt wie das rechte.

53. Flattervorgang: Mehrere Zeugen haben das Flattern am Segelflugzeug nicht nur gesehen, sondern auch deutlich gehört (ein Geräusch wie beim Flattern einer losen Gepäckblende am Auto). Einzelne Zeugen wollen ein starkes Flattern des ganzen

Flugzeugs und besonders stark an beiden Flügeln beobachtet haben; der vom Segelflugzeug links überholte Schlepppilot sah aus einer Distanz von weniger als 100 m, dass sich die Querruder mit zunehmender Frequenz auf und ab bewegten, im Gegenteil.

Aus Besprechungen mit den deutschen Zulassungsbehörden ging hervor, dass im Ausland schon ähnliche Flattererscheinungen beim Muster Rhönlerche II auftraten, die vereinzelt zu sehr ähnlichen Unfällen führten wie bei der HB-631. Die holländischen Behörden haben aufgrund der prüfungsmässig erwiesenen Flattertendenz schon länger den Massenausgleich der Querruder für die Einfuhr solcher Flugzeuge zur Bedingung gemacht. Die Untersuchung des Falles HB-631 führte nun dazu, dass das Herstellerwerk - im Einverständnis mit der deutschen Behörde - den statischen Massenausgleich dieser Ruder generell vorschreibt und hierzu die nötigen Bauunterlagen liefert.

Nach Meinung der Hersteller ist das QR-Flattern unterhalb der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wahrscheinlich infolge zu losen Seilen aufgetreten. Es ist denkbar, dass die bei der Generalrevision eingezogenen neuen Steuerseile sich im seitherigen Betrieb etwas gestreckt hatten; allerdings erfolgten während des laufenden Einsatzes der HB-631 im Lager Saanen keine Beanstandungen.

54. Störklappen: Nach der Beobachtung des Schlepppiloten waren im Zeitpunkt des Öffnens der Kabinenhaube die Störklappen am Segelflugzeug ausgefahren.

55. Position des Piloten im Augenblick des Aufschlages: Verletzungen am Körper und Blutspuren an einer Flügelrippe lassen darauf schliessen, dass der Pilot beim Aufprall sich stehend im Führersitz befunden haben muss, mit den Lenden in der Höhe der Flügelnase.

6. DISKUSSION

61. Es steht ausser Zweifel, dass der Unfall primär mit einem Flügel/Querruder-Flattern zusammenhängt. Dieses Flattern setzte schon während des Schleppfluges ein und nahm nach dem

Ausklinken während des Stechfluges - offenbar mit dem Geschwindigkeitszuwachs - an Heftigkeit zu.

62. Nach den Ergebnissen der Untersuchung begann die Flattererscheinung, ohne dass die zulässige Fluggeschwindigkeit überschritten worden wäre. Der Schleppzug erreicht übrigens im horizontalen Reiseflug auf etwa 2000 m/M mit der verfügbaren Leistung höchstens 140-150 km/h, d.h. die etwa bei mittlerer Böigkeit zulässige Grenze, und die effektive Fahrt lag nach Angabe des Schlepppiloten niedriger.

63. Der Anstoss zum Flattern ging vermutlich von lokalen Windturbulenzen aus. Das Weiteraufschaukeln des Schwingungsvorganges wurde sicher durch das Fehlen eines Ruder-Massenausgleichs und möglicherweise auch durch schlaaffe Seilzüge begünstigt. Die Bespannungsart der Querruder (Ziffer 52) konnte den Flattervorgang nicht oder höchstens in den letzten Phasen beeinflussen; sie hat aber vermutlich den Gewaltbruch des rechten Querruders beschleunigt.

64. Es ist mit grosser Wahrscheinlichkeit anzunehmen, dass der Pilot durch das Flügelflattern zum vorzeitigen Ausklinken veranlasst wurde. Schwer verständlich ist, dass er - bei seinen Kameraden als entschlosskräftiger Charakter bekannt, der die fliegerische Situation rasch beurteilen konnte - nach dem Ausklinken keinen Versuch machte, durch vorsichtiges Hochziehen die Fahrt zu vermindern und damit aus dem kritischen Bereich herauszukommen. Es mag dies damit zusammenhängen, dass der Steuerknüppel durch die Flatterschwingungen zu heftigem Schlagen angeregt wurde, wie dies speziell von derartigen Vorgängen an abgestrehten Hochdeckern her bekannt ist und dort sogar zu Armbrüchen der Piloten führte.

65. Aus der Flugweise erhält man den Eindruck, dass der Pilot die Herrschaft über sein Segelflugzeug nach dem Ausklinken verloren und die Flugbahn kaum mehr beeinflusst hat. Das Abstechen hing wahrscheinlich mit der kopflastigen Stellung der Trimmfeder zusammen. Das vorübergehende Abflachen des Stechfluges lässt sich erklären als Auswirkung eines

Hecklastmoments, das sich beim Hochklappen und Zurückschlagen der Kabinenhaube (bis zum knallartigen Bruch der Plexiglasschale) einstellte.

66. Das Öffnen der Haube im Fluge (bei ausgefahrenen Störklappen) und das Aufrichten des Piloten nach dem hierzu notwendigen Lösen der Anschnallgurten geben Grund zur Annahme, dass der Pilot Anstalten zum Fallschirmabsprung traf. Denkbar ist auch, dass er sich durch sein Aufrichten dem Bereich des schlagenden Knüppels entziehen wollte. Ob er dann (vielleicht unter dem Eindruck des momentanen Abflachens) einem selbsttätigen Abfangen des Flugzeugs mehr Chance einräumte als einem angesichts des geringen Bodenabstandes sehr unsicheren Fallschirmsprung, ob seine Reaktionsfähigkeit irgendwie beeinträchtigt und in dieser Gefahrenphase ungenügend war oder ob andere Ursachen mitgespielt haben, muss offen bleiben.

67. Da es sich nach dem Unfallverlauf um einen technisch bedingten Unfall handelte, wurde keine Obduktion angeordnet; damit fehlen Indizien respektive Feststellungen über eventuelle gesundheitliche Störungen des 52-jährigen Piloten während des Unfallfluges.

7. SCHLUSS

Die Kommission gelangt einstimmig zu folgendem Schluss: Der Unfall hat sich ereignet, weil der Segelflieger zufolge Flügel/Querruder-Fluttererscheinungen, die schliesslich zum Bruch des rechten Querruders führten, die Herrschaft über sein Segelflugzeug verlor, so dass dieses mit dem Gelände kollidierte.

Bern, den 27. September 1968

Ausgefertigt am 12. Oktober 1968

Ähnliche Fälle in den letzten fünf Jahren: -