



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Segelflugzeuges Rhönlerche II HB-615

vom 30. März 1969

auf dem Flugplatz Winterthur

Zirkularbeschluss

DIE EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall des Segelflugzeuges Rhönlerche II HB-615

vom 30. März 1969

auf dem Flugplatz Winterthur

nach Kenntnis 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 16. April 1969, der Kommission übermittelt am 13. Mai 1969, wird genehmigt.

Zirkulation, 19.6./2.7.1969

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-615

vom 30. März 1969

auf dem Flugplatz Winterthur

0. KURZDARSTELLUNG

Der Segelflieger verliert im Endanflug während einer Rechts-glissade die Kontrolle über sein Segelflugzeug, das nach rechts abschmiert und hart auf dem Boden aufschlägt.

Der Pilot erlitt keine Verletzungen. Das Flugzeug wurde schwer beschädigt.

1. UNTERSUCHUNG

Der Unfall hat sich Sonntag, den 30. März 1969 um 1313 Uhr Lokalzeit ereignet. Die Meldung des Vorkommnisses an das Eidgenössische Büro für Flugunfall-Untersuchungen erfolgte telefonisch um 1410 Uhr durch den Pikettdienst des Eidgenössischen Luftamtes. Die Untersuchung wurde durch den Unterzeichneten Beamten am gleichen Tag um 1600 Uhr auf der Unfallstelle eröffnet. Die Ortsbehörden nahmen an der Voruntersuchung nicht teil.

2. ELEMENTE

21. Pilot: Jahrgang 1942

Führerausweis für Segelflieger, ausgestellt am 19. Juni 1968, gültig bis 19. Mai 1969.

Beginn der Segelflugschulung am 7. Mai 1967 in Winterthur auf Rhönlerche.

Flugerfahrung: Insgesamt 30:05 Stunden und 157 Landungen, wovon 12:24 Stunden und 121 Landungen auf dem Unfallmuster.

Am 22. März 1969 Wiederaufnahme des Trainings nach einem

Unterbruch von 5 Monaten mit einem Kontrollflug am Doppelsteuer auf Rhönlerche von 0:03 Stunden und eine Platzrunde auf Ka-8 von 0:05 Stunden, beide mit Windenschlepp. Besondere Vorkommnisse sind in den Akten des Eidgenössischen Luftamtes nicht verzeichnet.

22. Segelflugzeug HB-615:

Eigentümer und Halter: Segelfluggruppe Winterthur
Muster: Rhönlerche II; Werknummer und Baujahr 421/1958
Charakteristik: Abgestrebter Hochdecker in Mischbauweise für Schule und Training, zwei Sitze in Tandemanordnung.

Verkehrsbewilligung ausgestellt am 26. Juli 1958, gültig bis 29. April 1970.

Letzte periodische Zustandsprüfung am 16. Mai 1968.

Betriebszeiten: 648 Stunden und 5240 Landungen (Stand Ende 1968)

Die zulässige Mindestgeschwindigkeit liegt bei 60 km/h (rote Marke).

23. Gelände:

Siehe Landeskarte der Schweiz 1 : 50'000, Blatt Winterthur.

Das Segelfluggelände der Segelfluggruppe Winterthur liegt zwischen Oberwinterthur und Wiesendangen und weist eine Grasfläche von 700 x 50 m mit QFU 05/23 auf. Die Pisten-schwelle 23 liegt rund 90 m nach Platzbeginn. In dieser Richtung kreuzt eine elektrische Leitung, die rund 120 m vor Platzbeginn, quer zur Pistenachse verläuft, den Anflugsektor.

Koordinaten: 700.550 - 263.900/ 459 m.

24. Wetter:

Im Unfallraum 4/8 Cumulus und Stratocumulus mit Basis auf 1500 m/M; Sicht über 10 km; Wind aus Südwest, in Bodennähe 10-15

kt, mit Böen bis 20 kt; massige Turbulenz unterhalb 300 m/Grund.

3. UNFALLHERGANG (siehe Beilage)

31. Der Flugverlauf und der Unfallhergang wurden auf Grund von Aussagen des Piloten und eines Zeugen in Verbindung mit den Erhebungen des Unterzeichneten auf der Unfallstelle wie folgt rekonstruiert:

Sonntag, den 30. März 1969, um 1256 Uhr startete der Segelflieger mit dem Segelflugzeug RL HB-615 auf dem Flugfeld Winterthur zu einem kleineren Trainingsflug.

Der Start erfolgte mit Windschlepp in Richtung 23. Gleich nach dem Ausklinken fand der Pilot einen Aufwindschlauch und erreichte mit 1-2 m/s Steigen am Variometer über Bertschikon, rund 3 ½ km NE des Flugfeldes, die maximale Höhe von 700 m/G, worauf er sich zur Rückkehr auf den Platz entschloss.

Von Bertschikon herkommend überflog der Segelflieger südöstlich der Piste in rund 70 m/G die im Anflugsektor quer zur Pistenachse und rund 120 m vor der Pistenschwelle verlaufende 9 m hohe elektrische Leitung. Unmittelbar darauf führte er eine 90° Kurve nach rechts aus, flog recht winklig zur Piste ca. 150 m geradeaus, drehte dann in einer weiteren 90° Kurve nach links zum Endanflug ein und leitete, da ihm seine Höhe noch zu hoch schien, mit 110 km/h (letzte Ablesung) am Fahrtmesser eine Rechtsglissade ein. Plötzlich senkte sich der rechte Flügel; der Pilot wollte die normale Querlage wieder herstellen, aber das Segelflugzeug reagierte auf die Steuerkorrektur nicht. Der Segelflieger realisierte nun, dass er zu langsam geworden war und drückte sofort nach, um Fahrt aufzuholen. Das Segelflugzeug brach aber nach rechts aus und bekam in starker Querlage - zuerst mit dem rechten Flügel, der beim Strebenanschluss entzweibrach, dann mit dem Rumpfbügel - in weichem Ackerland Bodenberührung. Das Segelflugzeug führte noch eine halbe Umdrehung um die Hochachse im Uhrzeigersinn aus und kam rund 40 m rechts der Pistenmittellinie und rund 100 m vor dem markierten Aufsetzpunkt zum Stillstand.

4. SCHÄDEN

41. Der Pilot erlitt keine Verletzungen.
42. Das Segelflugzeug wurde schwer beschädigt (ca. 85%).
43. Am Boden entstand kein nennenswerter Schaden.

5. SONSTIGES

51. Das maximal zulässige Fluggewicht des Segelflugzeuges HB-615 beträgt 400 kg. Beim Alleinflug ist der vordere Sitz mit mindestens 78 kg zu belasten.

Beim Unfallflug setzte sich das Fluggewicht wie folgt zusammen:

Rüstgewicht	223 kg
Pilot	73
Fallschirm	<u>10</u>
Total	<u>306 kg</u>

Der Schwerpunkt lag somit innerhalb der vorgeschriebenen Grenzen.

52. Die Untersuchung ergab keine Anhaltspunkte, wonach sich das Segelflugzeug nicht in lufttüchtigem Zustand befunden hätte.

6. DISKUSSION

61. Der Pilot war im Besitze eines gültigen Führerausweises für Segelflieger.

62. Das Segelflugzeug war ordnungsgemäss zugelassen und gewartet.

63. Der Unfallhergang lässt darauf schliessen, dass das Segelflugzeug kurze Zeit nach dem Einleiten der Glissade zu langsam geworden und abgeschmiert ist. Wird eine Glissade mit zu viel Fahrt geflogen, bleibt ihre Wirksamkeit gering wird aber das Höhensteuer zu stark gezogen, besteht die Gefahr des

Abschmierens, umso mehr, als zufolge der Schrägstellung des Segelflugzeuges zur Flugrichtung der Fahrtmesser nicht mehr richtig anzeigt und die Geschwindigkeit mehr oder weniger nach Gefühl geregelt werden muss.

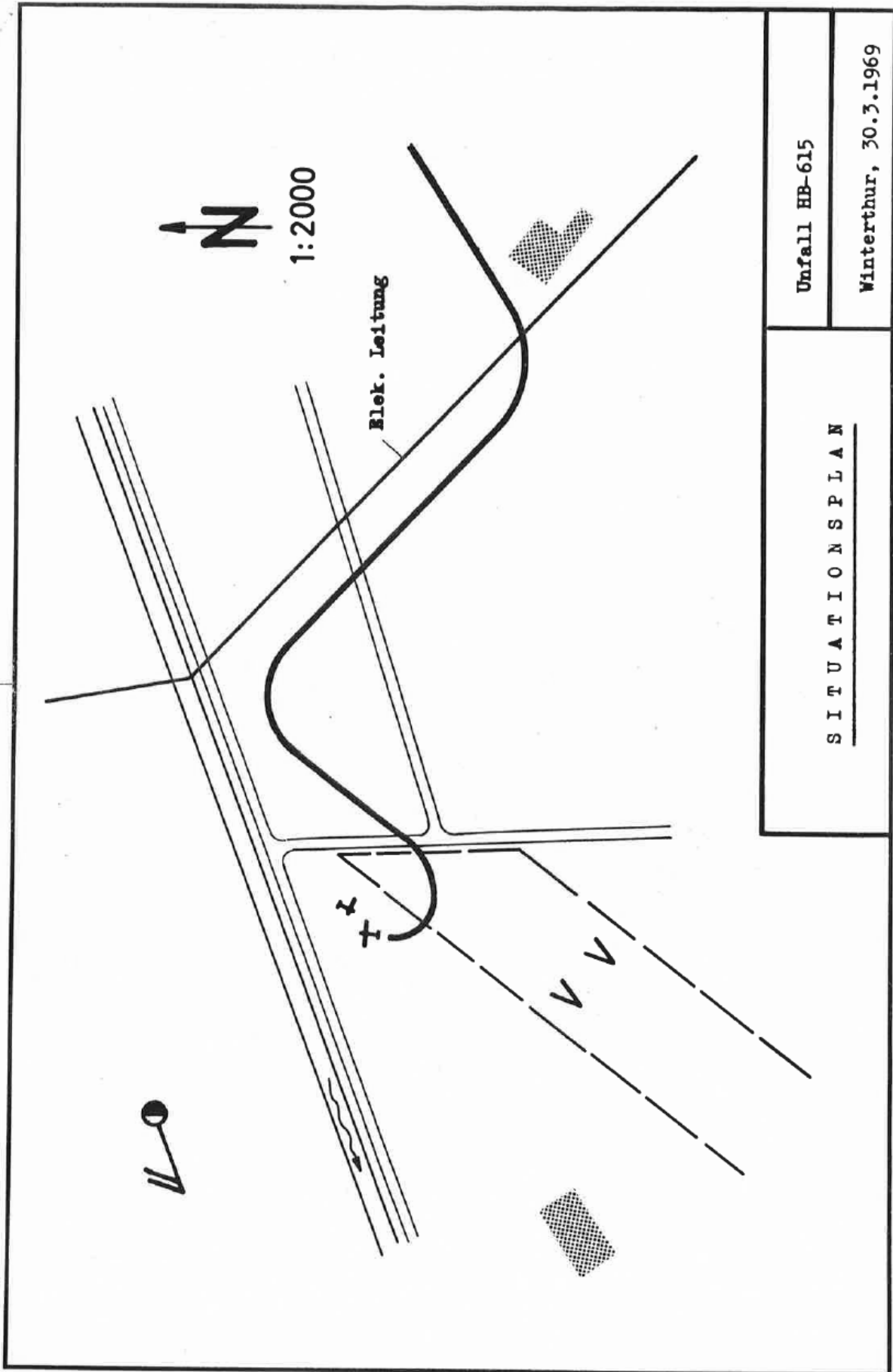
Es ist auch denkbar, dass beim vorliegenden Fall der noch wenig erfahrene Pilot dem turbulenten Wind nicht gebührend Rechnung trug und nach dem Durchgang einer Böe in einen überzogenen Flugzustand geriet.

7. SCHLUSS

Der Unfall ist mit grosser Wahrscheinlichkeit auf einen Geschwindigkeitsverlust zurückzuführen.

Bern, den 16. April 1969.

DER UNTERSUCHUNGSLEITER



1:2000

Elek. Leitung

SITUATIONSPLAN

Unfall HB-615

Winterthur, 30.3.1969