



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeuges Jodel D-11 HB-SUV

vom 10. April 1969

Flugfeld Speck-Fehraltorf

Sitzung der Kommission

3. Juli 1969

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

der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeuges Jodel D-11 HB-SUV

vom 10. April 1969

Flugfeld Speck-Fehraltorf

0. ZUSAMMENFASSUNG

Donnerstag, den 10. April 1969, anlässlich eines privaten Trainingsfluges von Colombier/NE nach Speck-Fehraltorf, flog der Pilot nach einer normalen Platzvolte das Flugfeld wegen Planiearbeiten am Platzen zu tief an. Das Flugzeug setzte in einem Acker kurz vor Pistenanfang auf, überschlug sich und wurde schwer beschädigt. Pilot und Passagier blieben unverletzt.

Der Unfall ist auf eine unzweckmässige Anflugtaktik zurückzuführen, wobei das Flugzeug vor Pistenanfang Bodenberührung bekam und sich überschlug.

1. UNTERSUCHUNG

Die Voruntersuchung wurde mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 9. Mai 1969 an den Kommissionspräsidenten abgeschlossen am 13. Mai 1969.

Die kantonalen Behörden nahmen an der Untersuchung nicht teil.

2. ELEMENTE

21. Insassen

211. Pilot: Jahrgang 1922

Führerausweis für Privatpiloten, ausgestellt durch das Eidgenössische Luftamt am 12. März 1957, gültig bis 21. Oktober 1970.

Darin sind eingetragen: Erweiterung für Schleppflug vom 27. August 1961 und Bewilligung für folgende Flugzeugmuster:

Fairchild vom 23. April 1962, Pelikan U4M vom 28. August 1964.

Die Motorflugschulung begann am 5. August 1956 in Speck. Die gesamte Flugerfahrung betrug bis zum Unfallflug total 148 Std. 18 Min. bei 763 Landungen. Die Umschulung auf das Unfallmuster erfolgte bereits während der Grundschulung und es entfallen rund 67 Flugstunden auf dasselbe.

Seit der Erneuerung des Ausweises am 26. Oktober 1968 3 Std. 46 Min. und 23 Landungen, wovon in den letzten drei Monaten rund 2 Std.

In den Akten des Eidgenössischen Luftamtes sind keine besonderen Vorkommnisse verzeichnet.

212. Fluggast: Jahrgang 1950, Sohn des Piloten

Inhaber des Lernausweises für Motor- und Segelflieger.

22. Flugzeug HB-SUV

Muster:	Jodel, D-11
Eigentümer und Halter:	Flugsportgruppe Zürcher Oberland, Speck-Fehraltorf
Konstrukteur:	privat, Frankreich
Hersteller:	privat
Werknummer:	487-5, Baujahr 1956
Charakteristik:	Zweitsitziger Tiefdecker mit Knickflügel, in Holzbauweise, festem Heckradfahrwerk
Verkehrsbewilligung:	1618/c/3 vom 9. Juli 1968, gültig bis 14. Juli 1969

Das Flugzeug weist seit letzter Kontrolle (100 Std.) vom 28. Februar 1969 28 Std. 41 Min. auf. Die letzte Zustandsprüfung fand am 31. Oktober 1968 statt, wobei der Zustand als gut bezeichnet wurde. Das Flugzeug weist total 1640:21 Flugstunden auf.

Gewicht und Schwerpunkt

Leergewicht:	376 kg
--------------	--------

Zuladung: 244 kg
Höchstzulässiges Fluggewicht: 620 kg

Beim Unfallflug betrug das Fluggewicht ca. 550 kg. Der Schwerpunkt lag beim Unfall innerhalb der vorgeschriebenen Grenzen.

23. Gelände (AIP LSZK 1)

Acker unmittelbar vor dem Flugfeld Speck-Fehraltorf. Die Platzhöhe beträgt 535 m/M oder 1755 ft. Die zur Verfügung stehende Pistenfläche beträgt normal 700 x 30 m. Zurzeit des Unfalles waren nur etwa 400 x 30 m zur Verfügung wegen Planierarbeiten nördlich des Flugfeldes.

NOTAM C 1006/69 vom 23. Januar 1969 "Flugfeld Speck vorübergehende Sperrung. PPR."

Bei Flugfeldern, für deren Benützung PPR vorgeschrieben ist, muss die Landeerlaubnis vorgängig bei der Flugplatzleitung eingeholt werden.

24. Wetter

Wolkenlos, Sicht ca. 20 bis 25 km, leicht böig im Anflugsektor, Wetter in Zürich um 1330 MEZ: Temperatur 19 °C, relative Luftfeuchtigkeit 32 %, Wind aus WNW 1 kt, wolkenlos.

3. FLUGVERLAUF UND UNFALL

31. Am 10. April 1969 um 1212 MEZ startete der Pilot mit seinem Sohn als Passagier zu einem Trainingsflug von Speck-Fehraltorf nach Colombier. Der Flug dauerte 60 Minuten und verlief normal. Der Start zum Rückflug erfolgte um 1330 MEZ. Ohne besondere Ereignisse flog der Pilot in einer Höhe von 2900 m/M bis in die Gegend von Triengen. Er ging mit seinem Flugzeug in einen leichten Sinkflug über und verspürte dabei stellenweise ziemlich starke Thermik und Turbulenz.

Über Hinwil - Wetzikon betrug die Höhe noch ca. 500 m/G.

Weiter absinkend erreichte er den Flugplatz Speck-Fehraltorf, wo er auf etwa 200 m/G in die Platzrunde einflog.

32. Zu Beginn des Landeanfluges in Richtung 30 befand sich das

Flugzeug nach Angabe des Piloten etwa 20 bis 25 m/G über einem niedrigen Waldstreifen. Er beabsichtigte, gegen seine sonstige Gewohnheit zufolge der Planiearbeiten tief anzufliegen und eine "Schlepplandung" durchzuführen. In dieser Phase verspürte der Pilot ein stärkeres Sinken, was er auf lokale Turbulenz zurückführte. Er kompensierte dies mit vermehrtem Gasgeben, um die Anfluggeschwindigkeit von 100 - 105 km/h halten zu können. Weiter absinkend beabsichtigte der Pilot, etwa 150 Meter vor Pistenanfang in einer Höhe von 2-3 Meter das Flugzeug mit Motorleistung in den Platz zu "schleppen". In diesem Moment sackte das Flugzeug durch und, obwohl der Pilot sofort mit Gas und durch ziehen am Steuerknüppel korrigierte, konnte er das Flugzeug nicht mehr abfangen. Mit den Haupträdern berührte es den weichen Acker, wobei es stark abgebremst wurde und sich in der Folge überschlug.

4. SCHÄDEN

41. Pilot und Passagier blieben unverletzt.

42. Das Flugzeug wurde schwer beschädigt. Umfang des Schadens ca. 40 % oder ca. Fr. 15'000.-.

43. Am Boden entstand kein nennenswerter Drittschaden.

5. DISKUSSION

51. Der Trainingsflug wurde durch die Flugplatzleitung in Speck-Fehraltorf bewilligt. Die besonderen Platzverhältnisse waren dem Piloten bekannt.

52. Als Landestrecke bezeichnet man die horizontale Strecke von einem Punkt, den das Flugzeug in 15 Meter (50 ft) Höhe überfliegt, bis zum Stillstand des Flugzeuges. Bei einem Fluggewicht von 550 kg auf 500 m/M und einer angezeigten Geschwindigkeit (IAS) von 100-105 km/h beträgt die Landestrecke nach Betriebshandbuch 320 Meter.

53. Im vorliegenden Fall war die gewählte Taktik des Anfluges mit anschliessender Schlepplandung unzweckmässig. Nach seinen Angaben will der Pilot am Anfang des Landeanfluges, ca. 450

Meter vor Pistenanfang, eine Höhe von 20-25 m/G gehabt haben, was offensichtlich zu tief war. Seine Feststellung, dass er während des Anfluges ein stärkeres Sinken verspürte, was er auf lokale Turbulenz zurückführte, hätte ihn veranlassen müssen, mit genügender Höhe anzufliegen. Die vorhandenen 400 Meter Pistenlänge hätten für eine normale Landung genügt. Der Pilot hatte sich aber verschätzt, so dass ihm die Landung missriet. Beim Versuch, noch knapp über Boden zu korrigieren, hat er dann mit den beiden Haupträdern auf dem weichen Acker aufgesetzt, wobei das Flugzeug immer tiefer einsank, bis es sich nach 15 m überschlug.

6. SCHLUSS

Die Kommission gelangt einstimmig zu folgendem Schluss:

Der Unfall ist auf eine unzweckmässige Anflugtaktik zurückzuführen, wobei das Flugzeug vor Pistenanfang Bodenberührung bekam und sich überschlug.

Altenrhein, den 3. Juli 1969

Ausgefertigt am 15. Juli 1969

Ähnlicher Fall in den letzten 5 Jahren:

HB-UAL, 4.9.1966, Flugplatz Schänis, (Schlussbericht Nr. 374)