

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

der Eidgenössischen Flugunfall
Untersuchungskommission

über den

Flugunfall des Flugzeuges HB-618

am 6.Juni 1960
bei Eschenbach SG

0. ZUSAMMENFASSUNG

Der Pilot startete am 6. Juni 1960 um 1155 Uhr auf dem Segelflugzeug HB-618 ("Rhönsegler") in Spreitenbach zu einem Streckenflug zum Erwerb des silbernen Leistungsabzeichens.

Das Wetter war schwül und heiss, und in der Kabine dürfte eine Temperatur von 30 bis 40 Grad geherrscht haben. In der Gegend des oberen Zürichsees entschloss sich der Pilot etwa um 1345 zum Abbruch des Fluges und zur Landung in freiem Gelände südöstlich Eschenbach. Im Anflug zur Landung stürzte das Flugzeug zufolge Unterschreitung der Überziehgeschwindigkeit ab; es muss angenommen werden, dass der Pilot in diesem Zeitpunkt von Unwohlsein befallen war. Das Flugzeug wurde schwer beschädigt, der Pilot erlitt schwere Verletzungen.

1. UNTERSUCHUNG

Die Voruntersuchung wurde im Auftrag des Büros für Flugunfalluntersuchungen geführt und mit Bericht vom 21. Juni 1960 abgeschlossen.

2. ELEMENTE

2.1. Pilot:

Jahrgang 1913

Führerausweis für Segelflieger vom 13. November 1954, mit Spezialbewilligung für Passagierflüge, gültig bis zum 28. August 1961.

Beginn der Segelflugschulung im Sommer 1952 in Dällikon und Spreitenbach. Gesamte Flugzeit 99:09 h mit 175 Flügen, wovon 30:45 h und 42 Flüge auf dem Unfallmuster.

Der Pilot war fliegerisch gut qualifiziert und als sehr vorsichtiger Pilot bekannt, der die Gewohnheit hatte, bei der Landung etwas zu schnell zu sein.

Am Tag vor dem Unfall brach er einen einstündigen Flug wegen zu grosser Hitze ab. In der Zeit vor dem Unfall fiel er, anscheinend im Zusammenhang mit geschäftlichen Misshelligkeiten, durch erhöhten Nikotingenuss und starke Nervosität auf.

2.2. Flugzeug HB-618:

Eigentümer: privat
Halter: privat
Muster: 205 Ka 6CR "Rhönsegler" Werknummer 597
Konstrukteur: Schleicher/Kaiser
Hersteller: A. Schleicher, Poppenhausen
(Deutschland)
Baujahr: 1959

Einsitziger Hochdecker in Holzbauweise.

Verkehrsbewilligung vom 24. September 1959, gültig bis 5. September 1960, zugelassen für Leistungsflug einschliesslich Wolkenflug und Kunstflug.

Höchstzulässiges Fluggewicht 300 kg, Gewicht beim Unfall etwa 280 kg. Auch der Schwerpunkt befand sich beim Unfall innerhalb der vorgeschriebenen Grenzen.

Das Flugzeug, ein ausgesprochen schnelles Flugzeug, wies gute Flugeigenschaften auf. Die Abkippschwindigkeit (bei eingefahrenen Sturzflugbremsen) lag bei 55-60 km/h; die Abkippeigenschaften waren normal, ohne besondere Abkippwarnung; es ging nicht von sich aus in die Vrille und war aus einer solchen normal wieder herauszunehmen. Der Sitz war nicht sehr bequem.

Die gesamte Betriebszeit bis zum Unfall betrug rund 100 Stunden.

Die Untersuchung ergab keine Anhaltspunkte für irgendwelche Mängel am Flugzeug.

2.3. Gelände:

Der Unfall ereignete sich im "Unterfeld" südöstlich Eschenbach SG, 477 m/M, Koordinaten 713.400/232.800.

Es handelt sich um ein freies Feld, auf welchem an sich mit einem Segelflugzeug sehr gut gelandet werden kann. Zur Zeit des Unfalls waren Heuarbeiten im Gang, und unmittelbar neben der Absturzstelle stand ein Heufuder.

2.4. Wetter:

Über dem Flughafen Kloten lag zur Unfallzeit eine Bewölkung von 2/8 in 3300 ft und 6/8 in 2500 ft; Temperatur 23°C, Wind 7 kts aus 280°.

In der Unfallgegend wurde das Wetter zur Unfallzeit, bei schwächerer Bewölkung als in Kloten, als sehr schwül und gewitterhaft mit starkem, böigem Westwind angegeben.

Die Kabinentemperatur lag wahrscheinlich zwischen 30°C und 40°C.

3. FLUGVERLAUF UND UNFALL

Der Pilot startete um 1155 Uhr auf dem Flugplatz Spreitenbach, um den für das silberne Leistungsabzeichen vorgeschriebenen Streckenflug von mindestens 50 Kilometern zu machen, mit Ziel Flugplatz Mollis (Entfernung in Luftlinie etwa 60 km). Start, Ausklinken und erste Flugphase vollzogen sich routinemässig. Nach dem Barogramm erreichte das Flugzeug die grösste Überhöhung mit 1200 Meter nach einer Flugdauer von 41 Minuten um 1236 Uhr. Etwa eine Stunde später war es in die Gegend des oberen Zürichsees gelangt. Nun begann es an Höhe zu verlieren. Südlich Eschenbach zog es aus einer Höhe von noch etwa 200-300 Metern vier Vollkreisurven nach rechts. Dann flog es, stark an Höhe verlierend und immer langsamer werdend, am Südrand des "Unterfeldes" in östlicher Richtung. Zuletzt ging es aus einer Höhe von 20-30 Meter in eine steile Linkskurve, aus welcher er nach links abkippte und - um 1345 Uhr - zu Boden stürzte.

4. SCHÄDEN

Das Flugzeug KB-618 wurde durch den Aufprall schwer beschädigt.

Der Pilot erlitt schwere Verletzungen und befindet sich beim Abschluss der Untersuchung immer noch in Spitalpflege; ob mit Dauerschäden gerechnet werden muss, steht noch offen.

5. DISKUSSION

Die Erinnerung des Piloten erstreckt sich nur bis zur zweiten der vier Vollkreisurven, aber nicht mehr auf die eigentlich

kritische Phase. Aus den Umständen lässt sich aber darauf schliessen, dass er sich zum Abbruch des Fluges entschlossen hat, wahrscheinlich primär durch die Windverhältnisse, sekundär durch ein hitzebedingtes Unwohlsein bedingt.

Der an die Vollkreiskurven anschliessende Geradeausflug steht in guter Übereinstimmung mit einem Entschluss zur Landung auf Gegenkurs im Bereich der Absturzstelle. Daraus aber, dass das Flugzeug - im Gegensatz zu allgemeinen Grundsätzen und im Gegensatz zur sonstigen Hebung des Piloten - merklich langsamer wurde, darf nun allerdings zum mindesten auf eine starke Beeinträchtigung des klaren Bewusstseins und der Handlungsfähigkeit des Piloten geschlossen werden. Seine verminderte Widerstandsfähigkeit gegen die vorhandenen Wettereinflüsse dürfte entscheidend mitgewirkt haben.

Mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit darf angenommen werden, dass er die Landekurve nach links noch gewollt eingeleitet hat.

Inwiefern für das endgültige Überziehen auch der Übergang vom Rücken- in den Gegenwind oder das im Landebereich befindliche Heufuder kausal geworden sind, muss offen bleiben.

6. URSACHE

Die Untersuchungskommission kommt einstimmig zum Schluss, dass der Absturz auf Unterschreitung der Überziehgeschwindigkeit im Anflug zur Landung zurückzuführen ist, wahrscheinlich mitbewirkt durch hitzebedingtes Unwohlsein des Piloten.

Zürich, den 17. August 1960

Ausgefertigt am 20. August 1960

Eidg. Flugunfall-Untersuchungskommission:

(Der Präsident der Untersuchungskommission, nahm an den Verhandlungen nicht teil.)