



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Segelflugzeuges Rhönlerche II HB-576

vom 19. Juli 1969

auf dem Flugfeld Birrfeld

Zirkularbeschluss

DIE EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall des Segelflugzeuges Rhönlerche II HB-576

vom 19. Juli 1969

auf dem Flugplatz Birrfeld

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 14. November 1969, der Kommission übermittelt am 18. November 1969, wird genehmigt.

Zirkulation, 24.12.1969/15.1.1970

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-576

Flugplatz Birrfeld

am 19. Juli 1969

0. ZUSAMMENFASSUNG

Am 19. Juli 1969 flog der Flugschüler die Piste 26 des Flugfeldes Birrfeld zu tief an und kollidierte mit den in der Anflugrichtung und kurz vor Pistenanfang stehenden Bäumen.

Der Flugschüler blieb unverletzt, das Segelflugzeug wurde beschädigt.

Der Unfall ist auf einen zu tief geratenen Anflug zurückzuführen.

1. UNTERSUCHUNG

Der Unfall wurde seitens des Flugplatzchefs Birrfeld telefonisch gemeldet. Die schriftlichen Rapporte des Flugschülers und seines Fluglehrers wurden dem Büro für Flugunfalluntersuchungen am 28. Juli 1969 durch das Eidg. Luftamt zugestellt.

Der Untersuchungsbericht stützt sich auf diese Rapporte.

Die kantonalen Behörden beteiligten sich nicht an der Untersuchung.

2. ELEMENTE

21. Flugschüler : Jahrgang 1941

Lernausweis für Motor- und Segelflugschüler, ausgestellt durch das Eidg. Luftamt am 17.7.1962, zweimal verlängert, gültig bis 13.2.1971.

Beginn der Ausbildung am 31.7.1962 in Birrfeld.

Die Schulung wurde im Sommer 1962 unterbrochen und erst im Frühjahr 1965 wieder aufgenommen. Allerdings kam es in diesem

Jahr nur zu wenigen Flügen, und erst im Sommer 1966 konnte der Flugschüler zum ersten Mal einen eigentlichen Segelflug durchführen. Da sich die Unkenntnis der Luftverkehrsvorschriften ungünstig auswirkte, beschloss der Flugschüler, erst nach Besuch eines Theoriekurses mit der praktischen Ausbildung weiterzufahren. Im Winter 1968/69 besuchte er einen Theoriekurs und nahm im Frühjahr 1969 die Flugausbildung wieder auf.

Flugerfahrung:

Windenstarts am Doppelsteuer:	30 Flüge mit 01.34 Std.
Flugzeugschlepp Doppelsteuer:	32 Flüge mit 05.14 Std.
Flugzeugschlepp solo:	<u>35 Flüge mit 06.53 Std.</u>
Total	<u>97 Flüge mit 13.41 Std.</u>

Flugerfahrung in den letzten 3 Monaten:

Doppelsteuer Flugzeugschlepp:	4 Flüge mit 00.49 Std.
Alleinflüge Flugzeugschlepp:	<u>15 Flüge mit 04.09 Std.</u>
Total	<u>19 Flüge mit 04.58 Std.</u>

Die ganze Flugausbildung wurde auf dem Muster Rhönlerche II durchgeführt.

Als Fluglehrer amtetem abwechslungsweise vier verschiedene Fluglehrer. Beim Unfallflug war der Flugschüler allein an Bord.

22. Segelflugzeug:

Immatrikulation:	HB-576
Muster:	Rhönlerche II
Konstrukteur:	Schleicher/Kaiser, Poppenhausen, BRD
Hersteller:	A. Schleicher, Poppenhausen, BRD
Baujahr:	1956
Eigentümer und Halter:	Fliegerschule Birrfeld

Gewicht und Schwerpunkt lagen anlässlich des Unfalles in den erlaubten Grenzen.

23. Gelände

Flugfeld Birrfeld, Elevation 400 m/M, Graspiste 08/26 von 600 m Länge und 30 m Breite. Anlässlich des Unfalles war Piste 26 in Betrieb. Der südliche Teil des Flugfeldes ist dem Segelflugbetrieb vorbehalten. Rund 200 m vor Beginn der Piste 26 (südlicher Teil) stehen 3 Bäume von 4-6 m Höhe.

24. Wetter

Sonnig und wolkenlos, schwacher Wind aus NW. Der Sonnenstand wies um die Unfallzeit auf dem Flugfeld Birrfeld eine Elevation von 25 Grad und einen Azimut von 274 Grad auf.

25. Organisation

Der Unfall ereignete sich im Rahmen des Schulbetriebes der Fliegerschule Birrfeld.

3. UNFALLHERGANG

31. Am 19. Juli 1969, 1725 Uhr, startete der Flugschüler mit dem Flugzeug HB-576 zu seinem 97. Flug. Es handelte sich um einen Alleinflug mit Flugzeugschlepp, bei dem er drei Rechtsspiralen durchführte und dann über dem üblichen Punkt links abkreiste. Vor der Reuss drehte der Pilot in 180 m/G in die linke Basis zur Piste 26 ein und betätigte kurz die Bremsklappen. Im Endanflug leitete er mit einer Geschwindigkeit von 80 km/h eine Linksglissade ein und fuhr neuerdings die Bremsklappen aus.

32. Nach seinen eigenen Angaben konzentrierte sich der Pilot in der Glissade auf das Einhalten der Richtung und auf die bevorstehende Ziellandung. Ein Abweichen des Segelflugzeuges aus der Richtung konnte er trotz einer Gegenmassnahme (Seitenruder) nicht korrigieren. Nachdem er die HB-576 aus der Glissade genommen hatte, liess der Pilot die Bremsklappen ausgefahren und bemerkte erst jetzt, dass er genau auf die vor der Piste stehenden Bäume zuflog. Ein Ausweichen nach der Seite hielt der Pilot wegen des möglichen Berührens des Flügels am Boden für gefährlich und nahm an, es werde trotz allem noch langem. Die Geschwindigkeit blieb bei 80-85 km/h.

Der Pilot glaubt, beim Feststellen der Bäume die Bremsklappen eingefahren zu haben, ist dessen aber nicht sicher. Der am Boden stehende Fluglehrer hält demgegenüber fest, dass die Bremsklappen bis zuletzt ausgefahren blieben. Das Segelflugzeug kollidierte schliesslich mit den Wipfeln der beiden Bäume rechts (aus dem Endanflug gesehen), drehte sich um 180 Grad nach links und schlug am Boden auf.

Der Unfall ereignete sich um 1734 Uhr.

4. SCHÄDEN

41. Der Flugschüler blieb unverletzt.

42. Das Segelflugzeug wurde erheblich beschädigt (Teil des linken Flügels abgetrennt).

43. Der Schaden an den Bäumen war relativ unbedeutend.

5. DISKUSSION

51. Der Flugschüler war im Besitz eines gültigen Lernausweises und an sich für den vorgesehenen Flug genügend ausgebildet. Allerdings steht der Flugschüler bereits seit Sommer 1962 in der Ausbildung. Ob eine auf einen so langen Zeitraum verteilte Schulung von Vorteil ist, bleibe dahingestellt.

52. Nach seinen eigenen Angaben konzentrierte sich der Schüler im Endanflug auf das Einhalten der Richtung und auf die bevorstehende Ziellandung. Da er anfänglich zu hoch war, führte er eine Glissade mit ausgefahrenen Bremsklappen durch. Ein Abweichen von der Richtung konnte er vorerst nicht korrigieren, was bei ihm offenbar eine gewisse Verkrampfung auslöste. Er unterliess es dann, nachdem er die Glissade beendet hatte, die Bremsklappen einzufahren.

53. Der Flugschüler flog Piste 26 an, er hatte eine Flugrichtung von 260 Grad. Die Sonne stand um die Unfallzeit bei 274 Grad in einer Elevation von 25 Grad. Die Blendwirkung war somit beträchtlich, besonders wenn man die meist etwas zerkratzten Plexiglashauben der Schulflugzeuge berücksichtigt.

54. Angesichts der nahenden Bäume hat der Flugschüler keine Massnahme mehr getroffen, sondern einfach gehofft, dass er das Hindernis noch überfliegen könne. Mit rechtzeitigem Anstechen hätte er allerdings die Geschwindigkeit erhöhen und das Hindernis - aber mit eingefahrenen Bremsklappen - unter Umständen überfliegen können.

6. SCHLUSS

Der Unfall ist auf einen zu tief geratenen Anflug zurückzuführen.

Bern, den 14. November 1969

DER UNTERSUCHUNGSLEITER