



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Segelflugzeuges Rhönlerche II HB-708

vom 24. Mai 1969

auf dem Flugplatz Winterthur

Zirkularbeschluss

DIE EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall des Segelflugzeuges Rhönlerche II HB-708

vom 24. Mai 1969

auf dem Flugplatz Winterthur

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 17. März 1970, der Kommission übermittelt am 9. April 1970, wird genehmigt.

Zirkulation, 2./18.7.1970

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-708

vom 24. Mai 1969

auf dem Flugplatz Winterthur

0. ZUSAMMENFASSUNG

Anlässlich eines Schulungsfluges, den der Fluglehrer mit seinem Flugschüler durchführte, wurden die Piloten auf dem Rückflug zum Startflugplatz infolge der geringen Flughöhe gezwungen, eine Aussenlandung vorzunehmen. Der Fluglehrer entschloss sich für die Wiese westlich des Flugfeldes.

Nach dem Aufsetzen kollidierte der linke Flügel mit einem dort abgestellten Landwirtschaftsgerät.

Beide Piloten blieben unverletzt und das Segelflugzeug wurde schwer beschädigt.

Der Unfall muss auf ein Verschätzen des Fluglehrers im Landeanflug zurückgeführt werden, wobei der Hindernisfreiheit während der Aussenlandung zu wenig Beachtung geschenkt wurde.

1. UNTERSUCHUNG

Der Unfall hat sich Pfingstsonntag, den 24. Mai 1969 um 1615 Uhr¹ ereignet. Die Meldung an das Eidg. Büro für Flugunfalluntersuchungen erfolgte telefonisch um 1745 Uhr durch den Pikettdienst des Eidg. Luftamtes.

2. ELEMENTE

21. Fluglehrer: Jahrgang 1932

Führerausweis für Segelflieger vom 24. Oktober 1953 mit Eintrag für Segelfluglehrer vom 26. Juli 1956; erneuert am 24. März 1968, gültig bis 18. März 1970.

¹ Alle Zeitangaben MEZ

Spezialbewilligung für Passagierflüge, Anhang zum Führerausweis, ausgestellt am 17. Mai 1955, gültig bis 18. März 1970.

Flugerfahrung: Insgesamt 343:43 Stunden und 1429 Landungen. Seit der Erneuerung am 24. März 1968 43:20 Stunden auf 135 Flügen; letzte 3 Monate 9:04 Stunden auf 10 Flügen.

22. Flugschüler: Jahrgang 1937

Lernausweis für Segelflieger, ausgestellt am 10. April 1968, gültig bis 24. März 1970, ohne besondere Eintragungen.

Beginn der Ausbildung am 22. März 1969 in Winterthur. Bis zum Unfallflug am 24. Mai 1969 totalisierte der Flugschüler 3:02 Stunden auf 48 Flügen; alle am Doppelsteuer auf Rhönlerche.

23. Segelflugzeug HB-703

Eigentümer und Halter:	Segelfluggruppe Winterthur
Muster:	Rhönlerche II
Werknummer und Baujahr:	3003 / 1962
Charakteristik:	Abgestrebter Hochdecker in Mischbauweise für Schule und Training, zwei Sitze in Tandemanordnung.

Verkehrsbewilligung ausgestellt am 30. August 1962, gültig bis 13. August 1969.

Letzte periodische Zustandsprüfung am 16. Mai 1968.

24. Gelände

Siehe Landeskarte der Schweiz 1:50.000, Blatt 216 Frauenfeld, Koordinaten: 699.900 - 263.150 / 459 m.

Das Segelfluggelände der Segelfluggruppe Winterthur liegt zwischen Oberwinterthur und Wiesendangen und weist eine Grasfläche von 700 x 50 m mit QFU 05/23 auf.

Vor der Pistenschwelle 05 liegt in rund 300 m ein 4 m hoher Kieshaufen, welcher überflogen werden muss.

25. Wetter

Im Unfallraum 4/8 Altocumulus und Altostratus mit Basis um 3'000 m/Grund, Gewittertendenz; Sicht über 10 km; Wind aus Nordost, in Bodennähe 10 - 15 kts; mässige Turbulenz unterhalb 300 m/Grund.

3. UNFALLHERGANG (Siehe Beilage)

Der Flugverlauf und der Unfallhergang wurden auf Grund der Berichte der Piloten wie folgt rekonstruiert:

Samstag, den 24. Mai 1969 um 1603 Uhr, startete der Segelfluglehrer mit seinem Flugschüler mit dem Segelflugzeug Rhönlerche II HB-708 auf dem Flugfeld Winterthur zu einem Schulungsflug.

Der Start erfolgte im Flugzeugschlepp Richtung 05. Nach dem Ausklinken in 500 m/Grund über Wiesendangen, rund 1 km NE des Flugplatzes, beabsichtigte der Fluglehrer die dortige schwache Thermik auszunützen, jedoch ohne Erfolg. In 300 m/Grund gab er seinem Flugschüler die Anweisung zur Rückkehr auf den Platz.

Das Abkreisen erfolgte seitlich der Platzachse bis auf ungefähr 120 m/Grund. Im weiteren Verlauf der durch den Schüler geflogenen Volte drehte dieser in einer 90° Kurve nach rechts in den Queranflug. Da nun in einer Höhe von 30 m/Grund und dem herrschenden Gegenwind von schätzungsweise 30 km/h der Platz nicht mehr mit Sicherheit erreicht werden konnte, entschloss sich der Segelfluglehrer zu einer Aussenlandung auf der unter ihm liegenden Wiese. Nach einer starken Rechtsglissade setzte er das Segelflugzeug normal am Boden auf und nach 2-3 Metern gleiten kollidierte der linke Flügel mit einem ungefähr 15 m vom rechten Wiesenrand abgestellten Heuwender.

4. SCHÄDEN

41. Die Piloten erlitten keine Verletzungen.

42. Das Segelflugzeug wurde schwer beschädigt.

43. Am Boden und am Landwirtschaftsgerät entstand kein Schaden.

5. DISKUSSION

51. Fluglehrer und Flugschüler waren im Besitze eines gültigen Führerausweises für Segelflieger.

52. Das Segelflugzeug war ordentlich zugelassen.

53. Der Unfallhergang lässt darauf schliessen, dass sowohl der Flugschüler wie auch der Fluglehrer von der Entfernung von 400 m zum Flugfeld und der geringen Höhe von 30 m über Grund überrascht wurden. Bei dem herrschenden Gegenwind von ungefähr 30 km/h und dem Kieshaufen von 4 m Höhe in der Landeachse, welcher überflogen werden musste, schien ein sicheres Erreichen des Landefeldes zweifelhaft.

Infolgedessen hatte der Fluglehrer praktisch keine Wahl mehr, sondern musste froh sein, dass er sich über einer einigermaßen passenden Wiese befand. Dass diese nicht hindernisfrei war, dürfte von beiden Piloten bemerkt worden sein.

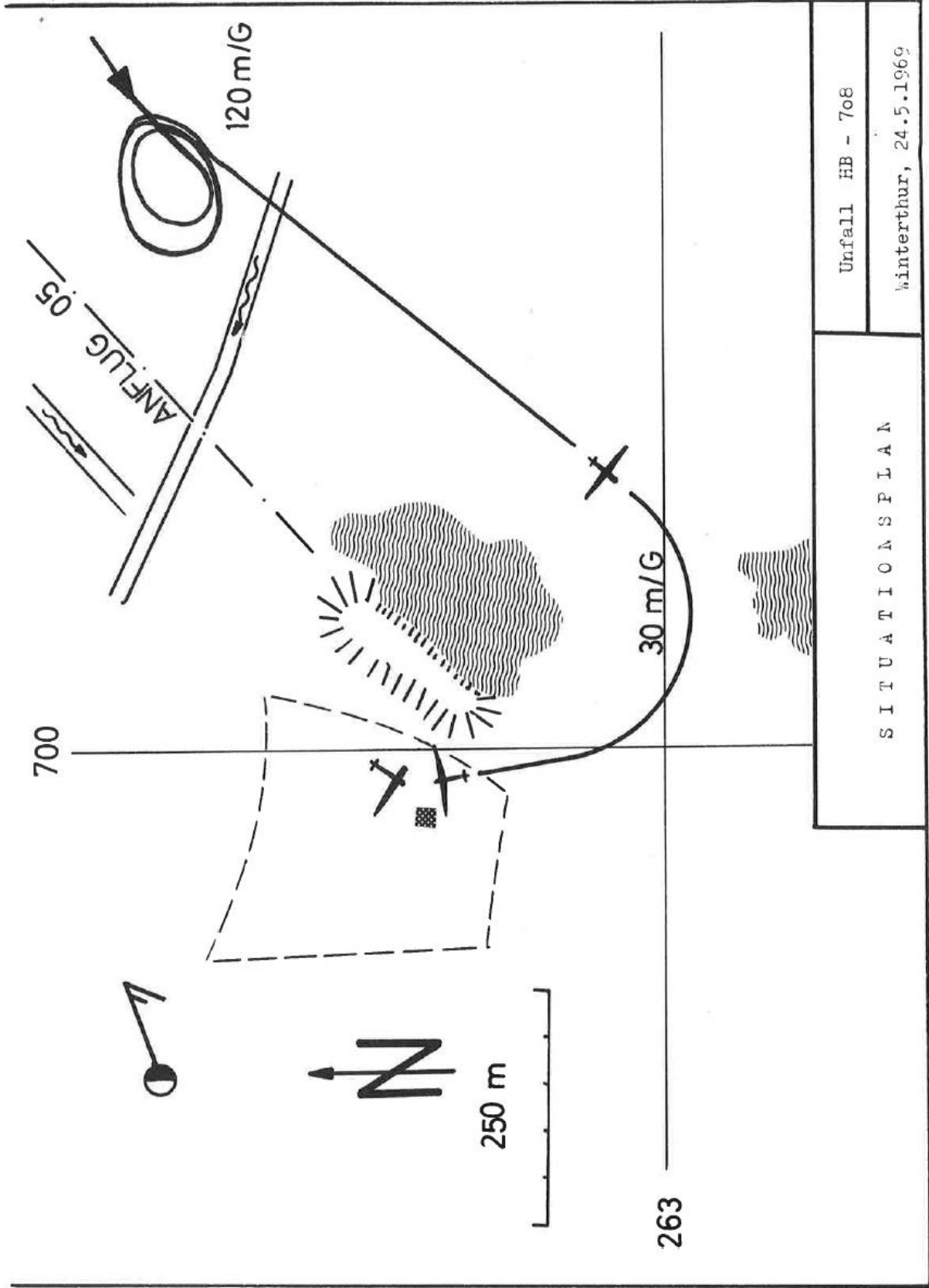
Es ist denkbar, dass das Flugzeug während der Rechtsglissade durch den Wind nach links abgetrieben und wegen der Schrägstellung des Segelflugzeuges in der Beobachtung des Landefeldes vom hinteren Sitz aus beeinträchtigt wurde. Nach dem Aufrichten in Normalfluglage knapp vor dem Aufsetzen, konnte der Pilot die Kollision nicht mehr verhindern.

6. SCHLUSS

Der Unfall muss auf ein Verschätzen des Fluglehrers im Landeanflug zurückgeführt werden, wobei der Hindernisfreiheit während der Aussenlandung zu wenig Beachtung geschenkt wurde.

Bern, 17. März 1970

Der Untersuchungsleiter



S I T U A T I O N S P L A N

Unfall HB - 708

Winterthur, 24.5.1969