



# Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

**über den Unfall**

des Segelflugzeuges Rhönlerche II HB-595

vom 6. Juni 1970

auf dem Flugfeld Fricktal-Schupfart

**Zirkularbeschluss**

DIE EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall des Segelflugzeuges Rhönlerche II HB-595

vom 6. Juni 1970

auf dem Flugfeld Fricktal-Schupfart

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 12. Oktober 1970, der Kommission übermittelt am 15. Oktober 1970, wird genehmigt.

Zirkulation, 7.12.70/27.1.1971

# 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-595

vom 6. Juni 1970

auf dem Flugfeld Fricktal-Schupfart

## 0. ZUSAMMENFASSUNG

Am 6. Juni 1970 um 1430 Uhr<sup>1</sup> starteten der Fluglehrer und Flugschüler an Bord des Segelflugzeuges Rhönlerche II HB-595 im Schlepp eines Motorflugzeuges zu einem Schulungsflug. In ca. 50 m Höhe über dem Flugplatz klinkte beim Segelflugzeug das Seil aus. Nach einer Umkehrkurve nach rechts geriet das Segelflugzeug zwischen dem Hangar und den parkierten Motorflugzeugen in eine unkontrollierte Bodenberührung und kollidierte mit der Winde.

Die Insassen des Segelflugzeuges blieben unverletzt. Das Segelflugzeug wurde schwer beschädigt. Die Winde wurde leicht beschädigt.

Der Unfall ist auf eine unzweckmässige Umkehrkurve nach ungewolltem Klinken zurückzuführen.

## 1. UNTERSUCHUNG

Die Untersuchung wurde am 6. Juni 1970 durch den Unterzeichneten auf dem Flugfeld Fricktal-Schupfart eingeleitet. Die kantonalen Behörden beteiligten sich nicht an der Untersuchung.

## 2. ELEMENTE

### 21. Insassen:

211. Fluglehrer: Jahrgang 1935

Fliegerische Ausweise:

<sup>1</sup> alle Zeitangaben MEZ.

Führerausweis für Segelflieger, ausgestellt am 7. Juni 1958 und gültig bis 13. Juli 1971.

Erweiterung: Fluglehrerausweis, eingetragen am 7. Januar 1970.

Flugerfahrung:

137 Stunden mit 411 Starts, davon 1 ½ Stunden mit 124 Starts in den letzten drei Monaten. Am Unfalltag absolvierte der Fluglehrer 4 Flüge mit einer Gesamtdauer von 1 Stunde.

212. Flugschüler: Jahrgang 1950

Fliegerische Ausweise:

Lernausweis für Segelflieger vom 11. April 1960, gültig bis 6. April 1972.

Flugerfahrung:

16 Stunden mit 96 Starts. Dazu 4 Stunden Motorflug. Der letzte Flug vor dem Unfall fand am 19. Oktober 1969 statt.

Beginn der Schulung:

7. August 1968 im Rahmen der fliegerischen Vorschulung auf dem Flugfeld Fricktal-Schupfart. Alle Schulflüge fanden auf Rhönlerche II und K 8 (Soloflüge) statt. Der Flugschüler hatte die Segelflugprüfung in der fliegerischen Vorschulung bestanden, es fehlten ihm noch die Leistungsflüge, die er auf privater Basis in Fricktal-Schupfart nachholen wollte. Beim Unfallflug handelt es sich um den Beginn dieser Schulungstätigkeit.

22. Segelflugzeug HB-595:

Eigentümer und Halter:	Segelfluggruppe Basel
Konstrukteur:	Schleicher/Kaiser, Poppenhausen (BRD)
Hersteller:	A. Schleicher, Poppenhausen (BRD)
Verkehrsbewilligung vom 24. März 1969, gültig bis 31. März 1971.	
Muster:	Rhönlerche II
Baujahr:	1957

Gewicht und Schwerpunkt befanden sich innerhalb der erlaubten Grenzen.

23. Gelände:

Flugfeld Fricktal-Schupfart, 545 m/M, Graspiste 08/26 von 600 m Länge und 30 m Breite.

Zur Zeit des Unfalles stand Piste 08 in Betrieb. In der Verlängerung dieser Piste befindet sich auf abfallendem Gelände eine Hofstatt. In Richtung ca. 045° nach dem Pistenende 08 liegt allerdings eine ebenfalls abfallende Wiese. Rechts von der Piste 08, das heisst SSE davon, stehen das Restaurant und der Hangar.

24. Wetter:

Wetter im Unfallraum nach Bericht der Schweizerischen Meteorologischen Zentralanstalt:

Totalbewölkung 6/8, Wind 060 bis 090°/10-15 kts, Sicht 10-15 km, Wolken 6/8, Cirrenbasis oberhalb 6000 m/M, leichte lokalmässige Bisenturbulenz, an exponierten Stellen Böen bis 20 kts, Sonnenstand: Elevation 055°, Azimut 236°.

25. Organisation:

Der Unfall ereignete sich im Rahmen des Schulbetriebes der Segelfluggruppe Basel.

3. FLUGABLAUF UND UNFALL

31. Nachdem sich Fluglehrer und Flugschüler im Segelflugzeug HB-595 angeschnallt hatten, klinkte ein Inhaber des Führerausweises für Segelflieger und Mitglied der Segelfluggruppe Basel, beim Segelflugzeug das Schleppseil ein. Seine Aussage:

"Wie immer rief ich - Seil -, der Flugschüler zog, ich rief - ein - der Flugschüler klinkte wieder ein. Ich machte dann folgende Kontrolle: Zwei Schläge seitlich und einen starken Zug nach vorn. Es fiel mir nichts Besonderes auf, auch nicht beim Start des Segelflugzeuges."

32. Nach normalem Einklinken des Seils an der Bugklinke startete das Segelflugzeug im Schlepp eines Motorflugzeuges PA-18, Piper Super Cub, normal. Der Flugschüler hatte vorn, der Fluglehrer hinten Platz genommen. Gemäss vorheriger Absprache übernahm der Flugschüler von Anfang an das Steuer. Infolge der starken Bise war das Segelflugzeug bald in der Luft. In ca. 30 m/G wurde das Segelflugzeug durch eine Bö in eine starke Querlage rechts gebracht. Der Fluglehrer hielt den Schüler mündlich zu einer Steuerkorrektur an, die aber nach Aussage des Fluglehrers nur ungenügend durchgeführt wurde, weshalb der Fluglehrer eine stärkere Korrektur ausübte. Während einiger Sekunden stieg das Segelflugzeug normal weiter.

33. In ca. 50 m/G, ca. 100 m vor dem Pistenende, gegenüber dem Restaurant, sprang plötzlich das Schleppseil aus der Klinke des Segelflugzeuges. Weder der Fluglehrer noch der Flugschüler wollen bewusst geklinkt haben, der Flugschüler ist nach seiner Aussage sogar sicher, die Hand auf keinen Fall an der Klinke gehabt zu haben.

Kurz bevor das Seil ausklinkte, auf der Höhe des Hangars, stellte der Fluggehilfe fest, dass das Seil durchhing.

34. Aussage des Flugschülers:

"In ca. 50-60 m/G und auf der Höhe vom C-Bureau (= Restaurant) hörte ich ein Knacken und sah das Seil wegfliegen. Der Schlepppilot bemerkte es nicht und stieg weiter. Ich entschloss mich zu einer Rechtskurve, um auf den Platz zurückzukommen. Es war aber nicht ein eigentlicher Entschluss, sondern vielmehr eine sofortige Reaktion. Ich nahm an, es lange nicht mehr geradeaus, da ich Bäume vor mir sah und da es dort vorn nach unten ging. Als ich die Kurve einleitete, griff der Fluglehrer ein. Ich machte dann nichts mehr, berührte aber möglicherweise noch das Steuer."

35. Aussage des Fluglehrers:

"Nachdem ich feststellte, dass das Seil geklinkt war, wartete ich auf eine Reaktion und den Entscheid des Flugschülers." ...  
"Nachdem keine eindeutige Reaktion erfolgte, griff ich als

Fluglehrer ein und entschied zu einer Rückenwindlandung Ost-West. Nach Eindrehen in den Rückenwind erfolgte ein plötzlicher, starker Höhenverlust. Weiterhin wurden wir, sehr wahrscheinlich vom Wind, gegen Restaurant und Hangar abgetrieben. Die Geschwindigkeit sank von 80 km/h im Gegenwind auf ca. 50-60 km/h im Rückenwind."

36. Nach einer Wendekurve nach rechts über die Terrasse des Restaurants versuchte der Fluglehrer, zwischen dem Hangar und den nur wenige Meter davor parkierten Motorflugzeugen zu landen. Bereits am Anfang des Hangars berührte das Segelflugzeug den Boden, schlitterte zwischen Hangar und den beiden parkierten Motorflugzeugen vorbei und blieb an der Winde (ausgedientes Automobil) stehen.

#### 4. SCHÄDEN

41. Die beiden Insassen blieben unverletzt.

42. Das Segelflugzeug wurde bei der Kollision mit der Winde schwer beschädigt.

43. Die Winde wurde leicht beschädigt.

#### 5. SPÄTERE FESTSTELLUNGEN

51. Nach dem Unfall wurden die Klinke und der Auslösemechanismus der Klinke des Segelflugzeuges HB-595 geprüft, beide arbeiteten noch einwandfrei. Die Klinke hielt auch starken Zug in allen möglichen Richtungen aus.

52. Auch die wegmontierte Klinke wies keine Schäden auf und funktionierte normal.

#### 6. DISKUSSION

61. Der Fluglehrer und der Flugschüler waren im Besitz der erforderlichen Ausweise und wiesen die für den vorgesehenen Schulflug notwendige Erfahrung auf.

62. Das Segelflugzeug war für den Verkehr ordentlich

zugelassen. Weder die Klinke noch der Auslösemechanismus wiesen vor und nach dem Unfall Schäden auf.

63. Beide Insassen des Segelflugzeuges bestreiten, absichtlich oder unabsichtlich den Hebel zum Klinken betätigt zu haben. Der Starthelfer will allerdings kurz nach dem Start einen Seildurchhang gesehen und der Fluglehrer eine Querlage nach rechts bemerkt und mündlich zur Korrektur aufgefordert haben. Es wäre an sich möglich, dass der Flugschüler nicht nur die Querlage, sondern auch den Seildurchhang durch Betätigen der Bremse korrigieren wollte und dabei versehentlich die Klinke betätigte. Mit dieser Feststellung will bloss eine Möglichkeit angedeutet werden, die aber durch die beiden Segelflugzeuginsassen entschieden ausgeschlossen wird.

64. Es ist auch denkbar, dass der Segelflugschüler, dessen letzter Segelflug fast ein Jahr zurücklag, sich durch die zuerst mündliche und dann am Doppelsteuer durchgeführte Korrektur des Fluglehrers und durch die herrschende Turbulenz beeindruckt liess und, ohne dass er es wahrnahm, unbewusst an der Klinke zog.

Die Untersuchung ergab aber keinen eindeutigen Grund, weshalb das Schleppseil aus der Klinke des Segelflugzeuges sprang.

65. Der Entschluss zu einer Umkehrkurve nach rechts war nicht nur falsch, sondern bei der geringen Höhe über Grund und beim herrschenden Gegenwind geradezu gefährlich. Wenn nicht geradeaus, so hätte das Segelflugzeug mit einer leichten Kursänderung nach rechts und mit sofortigem Einleiten einer Glissade und dem vollen Ausfahren der Bremsen auf einer zur Verfügung stehenden Wiese landen können. Das leichte Abfallen dieser Wiese hätte eine Notlandung kaum ernstlich in Frage gestellt.

66. Sowohl der Fluglehrer als auch der Flugschüler übernehmen in ihren Aussagen die Verantwortung für die unglückliche Umkehrkurve. Der Fluglehrer behauptet, er habe auf eine Reaktion des Schülers gewartet und habe sich erst nachher zu einer Rechtskurve entschlossen. Ein solches "instruktives" Abwarten seitens des Fluglehrers ist besonders bei einem



Flugschüler, der schon fast ein Jahr nicht mehr geflogen ist, nicht zu verantworten. Im Ernstfall sollte es selbstverständlich scheinen, dass der Fluglehrer sofort eingreift.

Nach Aussage des Flugschülers will dieser selbst die Rechtskurve eingeleitet und den Entschluss gefasst haben, auf den Flugplatz zurückzukehren. Wenn dem tatsächlich so gewesen ist, dann kann dem Fluglehrer der Vorwurf nicht erspart werden, dass er dieses Manöver des Flugschülers nicht durch sofortiges Eingreifen rechtzeitig verhindert hat. Wenn er den Flugschüler aber gewähren liess, war ein späteres Eingreifen aus den erwähnten Gründen problematisch.

## 7. SCHLUSS

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass nach dem Start und in geringer Höhe das Schleppseil beim Segelflugzeug aus unbekanntem Gründen ausklinkte und dass die Insassen unzweckmässigerweise eine Umkehrkurve durchführten.

Bern, den 12. Oktober 1970

DER UNTERSUCHUNGSLEITER