



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Segelflugzeuges Rhönlerche II HB-595

vom 16. August 1970

auf dem Flugfeld Fricktal-Schupfart

Zirkularbeschluss

DIE EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall des Segelflugzeuges Rhönlerche II HB-595

vom 16. August 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 2. November 1970, der Kommission übermittelt am 13. November 1970, wird genehmigt.

Zirkulation, 7.12.70/27.1.71

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 16. August 1970

auf dem Flugfeld Fricktal-Schupfart

0. ZUSAMMENFASSUNG

Nach Beendigung der Glissade gelang es dem Flugschüler nicht mehr, das Flugzeug vollständig unter Kontrolle zu bringen, sodass es beim Ausrollen zu einem Zusammenstoss mit der Flugfeldmarkierung kam.

Der Flugschüler blieb unverletzt. Das Flugzeug wurde schwer beschädigt. Am Boden entstanden keine nennenswerten Drittschäden.

1. UNTERSUCHUNG

Die Untersuchung wurde durch den Unterzeichneten am 16.8.70 auf der Unfallstelle eröffnet. Die kantonale Behörde führt keine eigene Untersuchung.

2. ELEMENTE

21. Beteiligte

211. Flugschüler: Jahrgang 1948

Lernausweis für Motor- und Segelflugschüler, ausgestellt am 17.2.70, gültig bis 9.2.72.

Flugerfahrung auf Segelflugzeugen total 11 h in 62 Flügen, wovon 2 Soloflüge von 18 min Dauer. Ausser 2 Flügen von insgesamt 3 h 20 min Dauer, fanden alle übrigen auf dem Unfallmuster statt. Die Schulung begann am 18.4.70 in Schupfart mit 3 Doppelsteuerflügen, wurde im Birrfeld mit dem ersten Alleinflug nach 53 Schulflügen fortgesetzt und schliesslich ab 12.7.70 in Schupfart wieder aufgenommen.

212. Fluglehrer: Jahrgang 1926

Führerausweis für Segelflieger, ausgestellt am 19.6.47, gültig bis 17.3.71 mit Ausweis für Segelfluglehrer vom 28.6.49 und Spezialbewilligung für Passagierflüge vom 24.4.51.

Führerausweis für Privatpiloten, ausgestellt am 10.11.50, gültig bis 17.3.71.

Flugerfahrung: Motorflug rund 230 h, Segelflug rund 530 h.

22. Segelflugzeug HB-595

Eigentümer und Halter:	Segelfluggruppe Basel
Baumuster:	Rhönlerche II, Baujahr 1957
Verkehrsbewilligung:	ausgestellt am 24.3.69, gültig bis 31.3.71

Gewicht und Schwerpunkt lagen innerhalb der zulässigen Grenzen.

23. Gelände

Landeskarte der Schweiz 1 : 50'000, Blatt 214, Liestal Landing Chart ICAO Fricktal-Schupfart LSZI-Val 1

Das Flugfeld Schupfart erstreckt sich über eine flache Kuppe. Ringsherum fällt das Gelände mehr oder weniger steil ab. In Anflugrichtung 26 steigt beispielsweise das Gelände auf eine Distanz von 500 m vor dem Pistenbeginn um ca. 45 m an. Rund 75 m vor dem Pistenbeginn endet ein Maisfeld mit ca. 2 m hoher Bepflanzung.

Die Flugfeldmarkierung besteht aus U-förmigen Beton-Körpern in den Abmessungen 0,4 x 0,4 x 1,0 m. In den Ecken des Feldes sind 3 solche Einheiten quer und 2 längs zur Pistenachse angeordnet.

Koordinaten: 636.600/262.250, 545 m/M. Gemeindebann Schupfart/AG.

24. Wetter

Wind aus West bis Südwest, 5 bis 6 kt, keine Turbulenz, Sicht 15 km, kein Niederschlag, Bewölkung 6/6 mit Basis auf 1600 m/M.

25. Organisation

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

3. FLUGABLAUF UND UNFALL

31. Der Flugschüler absolvierte am 12.6.70 auf dem Flugplatz Birrfeld seinen ersten Alleinflug sowie einen weiteren Trainingsflug. Am 12.7.70 setzte er seine Schulung auf dem Flugfeld Schupfart mit 2 Doppelsteuerflügen unter der Aufsicht seines Fluglehrers fort. Etwas später folgten 2 Doppelsteuerflüge in Samedan anlässlich eines Lagers.

32. Am Samstag, den 16.8.70 meldete der Flugschüler beim Schulungsbeginn auf dem Flugfeld Schupfart, dass er das letzte Mal vom Fluglehrer die Zustimmung für weitere Alleinflüge erhalten habe, er es jedoch vorziehen würde nochmals Kontrollflüge am Doppelsteuer auszuführen.

33. Der diensttuende Fluglehrer startete zusammen mit dem Flugschüler um 1344 h mit dem Segelflugzeug Rhönlerche II HB-595 im Schlepp zum ersten Kontrollflug. Der Schüler war etwas aufgeregt und die Steuerführung unruhig. Um 1406 h folgte ein zweiter Kontrollflug, welcher ordnungsgemäss ausfiel, nur die Landung war etwas rasch. Um 1521 h schloss ein dritter Kontrollflug an, welcher einwandfrei verlief, sodass die Voraussetzung für weitere Alleinflüge gegeben war.

34. Um 1535 h startete der Flugschüler in Pistenrichtung 26 zu einem Trainingsflug allein an Bord. Es war dies der erste Alleinflug auf dem Flugfeld Schupfart. Der Start verlief einwandfrei und der Schlepp war ruhig. Nach dem Ausklinken begab sich der Flugschüler zurück in den Abkreiseraum und führte da selbst Spiralen aus bis auf eine Höhe von ca. 180 m/G. Ausser der HB-595 befand sich zu diesem Zeitpunkt kein anderer Flugzeug mehr in der Luft. Mit einem Normalanflug, bestehend aus 2 90-Grad Kurven kam der Flugschüler genau auf Landekurs. Er leitete eine Rechtsglissade ein und fuhr zugleich die Bremsklappen aus. Der Sinkflug gestaltete sich dadurch sehr steil. Etwa 8 m über dem Flugfeld vorgelagerten Maisfeld

richtete der Flugschüler das Flugzeug auf und hat hier durch den geringen Bodenabstand nach seinen Angaben "den Kopf verloren". Anschliessend fuhr er die Bremsklappen ein und drückte das Flugzeug leicht rechts hängend "in den Boden". Vom Aufsetzpunkt, rund 40 m vor Beginn der Piste, rollte das Flugzeug mit grosser Geschwindigkeit nach rechts vom Landekurs abweichend gegen die Flugfeldmarkierung. Ohne sichtbare Korrekturen wurde der eingeschlagene Weg fortgesetzt bis um 1547 h der Zusammenstoss mit der Flugfeldmarkierung erfolgte. Die anwesenden Personen konnten sich noch rechtzeitig in Sicherheit bringen.

4. SCHÄDEN

41. Der Flugschüler blieb unverletzt.

42. Das Segelflugzeug wurde schwer beschädigt

43. Die Drittschäden an der Flugfeldmarkierung sind nicht nennenswert.

5. SPÄTERE FESTSTELLUNGEN

51. Eine Überprüfung des Flugzeuges auf der Unfallstelle lieferte keine Hinweise für vorbestandene Mängel.

52. Es war weder ein Ziellandestreifen noch ein Lande-T auf der Piste ausgelegt.

6. DISKUSSION

61. Der Flugschüler befand sich bei guter Gesundheit und war im Besitze eines gültigen Lernausweises. Der Trainingsstand war ausreichend.

62. Technische Mängel am Flugzeug konnten nicht ermittelt werden. Die Verkehrsbewilligung war gültig.

63. Eine Behinderung durch andere Flugzeuge oder Gegenstände am Boden fällt ausser Betracht.

64. Gleichzeitiges Ausfahren der Bremsen in der Glissade bewirkte einen sehr steilen Anflug. Der Flugschüler kam dadurch rascher als normal in Bodennähe. Dieser Umstand hat ihn mit grosser Wahrscheinlichkeit aus dem Konzept gebracht, sodass das Verhalten bei der anschliessenden Landung und beim Ausrollen als Fehlreaktion gewertet werden müssen.

65. Der Flugschüler befand sich noch eindeutig in der Phase der ersten Alleinflüge, in welcher beim Auftreten ausserordentlicher Situationen das Risiko naturgemäss erhöht ist.

66. Unter Berücksichtigung der Geländesituation wäre das Anbringen eines Ziellandestreifens in angemessener Entfernung vom Pistenbeginn angezeigt gewesen.

7. SCHLUSS

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass der Flugschüler nach Beendigung der Glissade das Flugzeug nicht mehr unter Kontrolle bringen konnte und mit einer Pistenrandmarkierung kollidierte.

Spreitenbach, den 2.11.70

Der Untersuchungsleiter