



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Segelflugzeuges Standard Libelle HB-950

vom 7. September 1969

auf dem Flugplatz Fricktal-Schupfart

Sitzung der Kommission

29. Januar 1972

Die Voruntersuchung wurde mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 3. Oktober 1971 an den Kommissionspräsidenten abgeschlossen am 20. Oktober 1971.

Anlässlich eines auf dem Flugplatz Fricktal-Schupfart durchgeführten Trainingslagers der Segelflug-Nationalmannschaft schulten die Mitglieder auf verschiedene Flugzeugmuster um, damit sie Leistungsvergleiche anstellen konnten. Ob für diese Umschulungsflüge ein Flugleiter bestimmt wurde, liess sich nicht ermitteln.

Als der Pilot am 7. September 1969 um 1513 Uhr im Flugzeugschlepp zum ersten Umschulungsflug starten wollte, brach das Flugzeug nach links aus und kollidierte mit dem seitwärts der Piste parkierten Segelflugzeug HB-956.

Personen kamen nicht zu Schaden. Das Segelflugzeug HB-950 wurde leicht, die HB-956 schwer beschädigt.

Der Pilot war im Besitze eines gültigen Führerausweises für Segelflieger. Nichts deutet darauf hin, dass er beim Unfall in seiner Gesundheit beeinträchtigt gewesen wäre.

Die meteorologischen Verhältnisse waren für den Unfallablauf bedeutungslos.

Wie die Untersuchung ergab, startete der Schleppzug auf der linken Seite der für den Segelflug reservierten Piste 08.

Der seitliche Abstand von den längs der Piste parkierten Segelflugzeugen betrug nur etwa 3 bis 4 Meter. Die das Segelflugzeug HB-950 am linken Flügelende haltende Helferin befand sich auf der den Hindernissen zugewandten Seite.

Der Beginn des Startes verlief normal. Nachdem die Helferin den Flügel freigelassen hatte, rollte das Flugzeug noch kurze Zeit mit horizontaler Flügellage weiter, senkte dann den linken Flügel und streifte den Boden. Das an der Schwerpunktsklinke gefesselte und deshalb bei geringen Geschwindigkeiten nur mässig richtungsstabile Segelflugzeug brach in der Folge nach links aus. Das in dieser Richtung abfallende Gelände dürfte das Ausbrechen begünstigt haben. Der Pilot entschloss sich, das Schleppseil auszuklinken, fand jedoch den Klinkenbetätigungsgriff nicht sofort. Erst nach einer Drehung des Flugzeuges um etwa 90° aus der Startrichtung

klinkte entweder der Pilot das Schleppseil aus, oder gab die Sicherheitskupplung automatisch das Seil frei. Das Flugzeug vollführte einen "cheval de bois", kollidierte dabei mit dem seitwärts der Piste abgestellten Segelflugzeug LS-1 HB-956 und kam nach einer Gesamtdrehung von etwa 580° um die Hochachse am Pistenrand zum Stillstand.

SCHLUSS

Die Kommission gelangt einstimmig zu folgendem Schluss: der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass der Schleppzug zu nahe neben den parkierten Segelflugzeugen startete und der Pilot nicht sofort klinkte, nachdem das Flugzeug mit dem linken Flügel den Boden streifte.

Luzern, den 29. Januar 1972

Ausgefertigt am 2. Februar 1972