



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Segelflugzeuges Rhönlerche II HB-589

vom 17. April 1970

auf dem Flughafen Grenchen

Sitzung der Kommission

29. Januar 1972

Die Voruntersuchung wurde mit Zustellung des Untersuchungsberichtes von 27. August 1971 an den Kommissionspräsidenten abgeschlossen am 22. September 1971.

Nach einem am 17. April 1970 um 0849 Uhr auf dem Flugplatz Grenchen durchgeführten Windenstart berührte die Rhönlerche HB-589 in der in geringer Höhe über Grund geflogenen Umkehrkurve mit dem rechten Flügel den Boden und schlug in der Folge um 0850 Uhr am Boden auf.

Die beiden Insassen, der Fluglehrer sowie sein Flugschüler wurden leicht verletzt und konnten ambulant behandelt werden. Das Flugzeug wurde schwer beschädigt. Drittschäden entstanden keine.

Der Fluglehrer und der Flugschüler waren im Besitze der erforderlichen Ausweise. Nichts deutet darauf hin, dass die Besatzung beim Unfallflug in ihrer Gesundheit beeinträchtigt gewesen wäre.

Die meteorologischen Verhältnisse waren für den Unfallablauf bedeutungslos.

Das Segelflugzeug war ordnungsgemäss gewartet und für den Verkehr zugelassen. Der zulässige Schwerpunktsbereich der Rhönlerche erstreckt sich von 0,365 bis 0,540 m hinter der Bezugsebene. Beim Unfallflug befand sich der Schwerpunkt bei 0,530 m, lag also weit hinten, jedoch innerhalb der zulässigen Grenze.

Wie die Untersuchung des Unfalles ergab, führte der Fluglehrer eine Seilrissübung durch, um die Reaktion seines Flugschülers zu prüfen. Er klinkte deshalb das Windenseil auf einer Höhe von etwa 70 m/G aus. Der Flugschüler reagierte nur zögernd durch Nachdrücken des Höhensteuers. Auf die Anweisung des Fluglehrers, etwas nach links auszuholen, leitete der Flugschüler bei ungenügender Geschwindigkeit und nur mit dem Seitensteuer eine Linkskurve ein. Das Flugzeug verlor deshalb rasch an Höhe. Dies veranlasste den Fluglehrer, das Steuer selbst zu übernehmen, nachdem er vorerst stark nachgedrückt hatte, um Geschwindigkeit aufzuholen, leitete er in Baumhöhe eine Umkehrkurve nach rechts ein, um eine Landung ausserhalb des Flugplatzes zu vermeiden. Die Kurve wurde mit grosser

Querlage geflogen. Als der Fluglehrer versuchte, das Flugzeug in Bodennähe aufzurichten, reagierte es nur schlecht auf die Steuerausschläge. Vermutlich deshalb, weil sich das Flugzeug in einem überzogenen Flugzustand befand. Die durch die grosse Schwerpunktsrücklage verursachte Aufbäumtendenz dürfte zur Entstehung dieses Zustandes beigetragen haben. In der Folge streifte das rechte Flügelende den Boden und das Flugzeug schlug hart auf, wobei es sich um etwa 180° um die Hochachse drehte.

SCHLUSS

Die Kommission gelangt einstimmig zu folgendem Schluss: der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass das Flugzeug während einer in geringer Höhe über Grund geflogenen Umkehrkurve in einen überzogenen Flugzustand geriet, mit dem rechten Flügel den Boden touchierte und in der Folge hart aufschlug.

Luzern, den 29. Januar 1972

Ausgefertigt am 2. Februar 1972