



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Segelflugzeuges Rhönlerche II, HB-655

vom 23. Mai 1970

auf dem Flugfeld Olten

Sitzung der Kommission

1. September 1972

Die Voruntersuchung wurde mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 15. Mai 1972 an den Kommissionspräsidenten abgeschlossen am 6. Juli 1972.

Am 23. Mai 1970 startete der Segelfluglehrer mit seinem Flugschüler auf dem Doppelsitzer HB-655 zu einem Schulungsflug. Der Start erfolgte um 1600 Uhr (alle Zeiten MEZ) im Flugzeugschlepp auf der Graspiste 23 des Flugfeldes Olten. Dem Flugschüler hatte der Fluglehrer mitgeteilt, er werde am Flugplatzende eine Seilrissübung durchführen und gleichzeitig selber das Steuer übernehmen.

Nach normal verlaufenem Start klinkte der Segelfluglehrer das Schleppseil etwa über dem Platzende aus. Nach Angaben des Schlepppiloten betrug in diesem Zeitpunkt die Flughöhe ca. 15 m/G und die Fluggeschwindigkeit 55 mph (90 km/h).

Wie vorgesehen übernahm der Fluglehrer das Steuer, holte leicht nach rechts aus, um anschliessend eine Umkehrkurve nach links einzuleiten. Da er befürchtete, mit den Bäumen zu kollidieren, die sich etwa 120 m südlich der Pistenabflugachse befinden, verkleinerte er den anfänglichen Kurvenradius. Die Flugzeugquerneigung betrug nun 50° oder mehr. In etwa 5 m/G versuchte der Segelfluglehrer das Flugzeug aufzurichten, was ihm jedoch nicht gelang, da es nur "träge" reagierte. Es schlug in der Folge vor Beendigung der Kurve mit einer Flugbahnneigung von ca. 20° und etwa 60° Querneigung um 1651 Uhr am Boden auf.

Der Flugschüler wurde leicht, der Fluglehrer nicht verletzt. Das Segelflugzeug wurde schwer beschädigt. Es entstand leichter Drittschaden.

Der Segelfluglehrer, geboren 1940, mit einer Flugerfahrung von insgesamt 184 Stunden, wovon 30 als Segelfluglehrer, war Inhaber eines gültigen Ausweises für Segelflieger vom 17.5.1961, mit Erweiterung als Segelfluglehrer vom 18.7.1969.

Der Segelflugschüler, geboren 1946, mit einer Flugerfahrung von 18 Stunden und 129 Landungen, war Inhaber eines gültigen Lernausweises.

Es liegen keine Anhaltspunkte vor, dass die Piloten beim Unfall in ihrer Gesundheit beeinträchtigt gewesen wären.

In den Akten des Eidg. Luftamtes sind weder Unfälle noch

sonstige Vorkommnisse verzeichnet.

Wetter im Unfallraum gemäss Angaben der MZA:

Bewölkung: Total 6/8; 3/8 mit Basis auf 2000 m/M

Sicht: Über 20 km

Wind: Variabel 2-5 kt, zeitweise leichter
Nordwind

Turbulenz: Temporär leichte Thermikturbulenz

Die Untersuchung der Flugzeugtrümmer ergab keine Anhaltspunkte, wonach sich das Flugzeug nicht in lufttüchtigem Zustand befunden hätte.

Der Entschluss des Fluglehrers, in einer Höhe von nur etwa 15 m/G zu klinken und in eine Umkehrkurve einzuleiten, war unvernünftig, insbesondere deshalb, weil wegen der geringen seitlichen Hindernisfreiheit die Kurve sehr eng geflogen werden musste. Das Segelflugzeug unterschritt in der Kurve offenbar die Minimalgeschwindigkeit, weshalb es abschmierte. Wegen der geringen Flughöhe gelang es dem Fluglehrer nicht, die HB-655 rechtzeitig abzufangen.

SCHLUSS

Die Kommission gelangt einstimmig zu folgendem Schluss: Der Unfall ist auf einen Fehlentschluss des Fluglehrers zurückzuführen, der in geringer Höhe über Grund bei einer Seilrissübung eine enge Umkehrkurve einleitete, wobei das Segelflugzeug die Minimalgeschwindigkeit unterschritt und abschmierte.

Bern, den 1. September 1972

Ausgefertigt am 7. September 1972