



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Segelflugzeuges HB-1119

vom 16. August 1973

beim Flugfeld Fricktal-Schupfart

Die Voruntersuchung mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 31. Oktober 1973 an den Kommissionspräsidenten am 27. November 1973 abgeschlossen.

FLUGVERLAUF

Am Donnerstag, den 16. August 1973, startete der Pilot um 1819 Uhr MEZ auf der Piste 26 des Flugfeldes Fricktal-Schupfart mit dem Segelflugzeug B4 HB-1119 im Flugzeugschlepp zu einem lokalen Trainingsflug. Der Start verlief normal. In ca. 50 - 70 m/Platz stellte der Segelpilot fest, dass die HB-1119 "viel höher" als das Schleppflugzeug flog, weshalb er sich entschloss, zu klinken. In einer Linkskurve drehte er anschliessend gegen den Platz zurück, um in Gegenrichtung, d.h. auf der Piste 08 zu landen. Der Anflug geriet jedoch zu hoch. Nachdem der Pilot den Platz der Länge nach überflogen hatte, zog er das Segelflugzeug über dem Platzende leicht hoch, holte etwas nach rechts aus und leitete anschliessend in geringer Höhe über Grund eine Linkskurve ein. Dies um einen "neuen Landeanflug" auszuführen. Während dieser Umkehrkurve unterschritt das Segelflugzeug die Minimalgeschwindigkeit und "schmierte ab". Es schlug um 1821 Uhr mit dem linken Flügel am Boden auf, während der Rumpf und der rechte Flügel in einem Baum hängen blieben.

SCHÄDEN

Der Pilot blieb unverletzt, das Segelflugzeug wurde schwer beschädigt. Es entstand leichter Flur- und Baumschaden.

BEFUNDE

Der Pilot, geboren 1928, war Inhaber eines gültigen Führerausweises für Segelflieger. Seine Flugerfahrung betrug insgesamt 45:41 Std., wovon 3 Std. auf dem Unfallmuster. Während der letzten 90 Tage war er 14:19 Std., davon 3 Std. auf dem Unfallmuster geflogen.

Für das Unfallgeschehen relevante Informationen medizinischer Art liegen nicht vor.

In den Akten des Eidg. Luftamtes sind in den letzten 5 Jahren

weder Unfälle noch sonstige Vorkommnisse verzeichnet.

Das Segelflugzeug war lufttüchtig und zum Verkehr zugelassen. Es liegen keine Anhaltspunkte für irgendwelche technische Mängel vor.

Maximal zulässiges Fluggewicht: 350 kg
Fluggewicht im Zeitpunkt des Unfalles: 314 kg
Zulässiger Schwerpunktsbereich: 0,28 - 0,42 m
Schwerpunktslage beim Unfall: 0,32 m hinter der
Bezugsebene

Der Pilot sagte u.a. aus: "... auf ca. 50-60 m Höhe war ich plötzlich viel höher als der Schlepper, so dass ich mich entschloss auszuklinken, um zu landen..."

Ein Zeuge sagte u.a. aus: "Der Start und das Abheben verliefen normal, jedoch schien im Verlaufe des Steigfluges der Pilot Schwierigkeiten zu haben, die Schlepphöhe einzuhalten (zu hoch). In schätzungsweise 60 m/Platz brach die B4 stark nach links aus, worauf der Pilot das Seil ausklinkte..."

Ein weiterer Zeuge hielt u.a. folgendes fest: "... In einer Linkskurve kehrte er zum Flugplatz zurück und versuchte in Gegenrichtung zu landen. In geringer Höhe (ca. 5 - 8 m) überflog er dabei das Flugfeld ohne die Bremsen zu betätigen ..."

Wie ein dritter Zeuge u.a. angab, zog der Pilot das Segelflugzeug leicht hoch, nachdem er das Flugfeld überflogen und über dem Ende der Piste 08 angelangt war. Er holte etwas nach rechts aus und leitete anschliessend eine Linkskurve ein. "Diese war von Beginn eher langsam, wurde nach fast 180° Zusehens steiler, dabei rutschte die B4 nach innen und prallte mit der linken Fläche am Boden auf ..."

Wetter im Unfallraum gemäss Angaben der MZA:

Bewölkung: 1/8 - 2/8 Cu, Basis um 2000 m/M
Sicht: 10 - 20 km
Wind: schwach, vorwiegend aus NE - E, 2 - 5 kt
Gefahren: keine
Sonnenstand: Elevation 013°, Azimut 277°

BEURTEILUNG

Wie aus den Aussagen des Piloten und der Zeugen hervorgeht, hat der Pilot im Flugzeugschlepp offensichtlich die Kontrolle über das Segelflugzeug verloren, weshalb er ausklinkte. Beim Versuch, in Gegenrichtung zu landen, unterliess er es, die Bremsklappen auszufahren, wodurch der Anflug zu hoch geriet. Während der Umkehrkurve am Platzende unterschritt das Segelflugzeug die Minimalgeschwindigkeit und stürzte ab.

Der schwache Wind von 2 - 5 kt hatte keinen wesentlichen Einfluss auf den Unfall.

UNFALLURSACHE

Abschmieren während einer in geringer Höhe über dem Boden ausgeführten Umkehrkurve wegen Unterschreiten der Minimalgeschwindigkeit.

Bern, den 15. März 1974