



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Segelflugzeuges Elfe-Standard HB-858

vom 6. August 1973

bei Wenslingen/BL

Summarisches Verfahren

UNTERSUCHUNGSBERICHT

LUFTFAHRZEUG Segelflugzeug Elfe-Standard S/3 P, HB-858

HALTER) Schweiz. Eidgenossenschaft, Eidg. Luftamt, Bern

EIGENTÜMER " "

PILOT Jahrgang 1942

AUSWEIS Führerausweis für Segelflieger,
Erstausstellung 15.11.1961,
Segelfluglehrer seit 20.8.1966

FLUGSTUNDEN

INSGESAMT 359:20	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE 10:54
MIT DEM UNFALLMUSTER 7:34	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE 6:00

ORT Wenslingen/BL

KOORDINATEN 636.045/254.270 **HÖHE ü/M** 587 m

DATUM UND ZEIT 6. August 1973, 1448 Uhr MEZ

BETRIEBSART Privatverkehr, freier Streckenflug

FLUGPHASE Landung

UNFALLART Überzogener Flugzustand mit Querneigung

PERSONENSCHADEN

	BESATZUNG	FLUGGÄSTE	DRITTPERSONEN
TÖDLICH VERLETZT			
VERLETZT	1		
NICHT VERLETZT			

SACHSCHADEN AM LUFTFAHRZEUG

zerstört

SACHSCHADEN DRITTER

unbedeutend

FLUGVERLAUF

Organisation: Weiterbildungskurs des Eidg. Luftamtes für Segelfluglehrer in Courtelary.

Start: 1238 Uhr im Flugzeugschlepp auf dem Flugfeld Courtelary.

Flugweg und Flughöhe: Klinkort über Montagne du Droit (1420 m/M) - Montoz (1630 m/M) - Grenchenberg (1600 m/M) - Weissenstein (1330 m/M) - Klus von Oensingen (580 m/M) - Sälischlössli (940 m/M) - Kurs auf Flugfeld Schupfart quer über die Jurakreten - Zeglingen (850 m/M).

Die Höhe wurde mittels Hangthermik gewonnen. Im Gebiet um Zeglingen traf der Pilot Abwinde und Turbulenz an. Er flog sinkend auf die Hochebene von Wenslingen zu und entschloss sich zur Aussenlandung auf einem östlich des Dorfes gelegenen abgemähten Feld. Für die Landung verfügbare Fläche: 250 m x 40 m. Landekurs: 305°. Quer zum Anflug verläuft auf Holzmasten von 10 m Höhe in einer Entfernung von 90 m zum Landeplatz eine elektrische Freileitung. Dieses Anflughindernis wurde vom Piloten aus der Luft gesehen. In einer Flughöhe von ca. 100 m/G begann er im Sinkflug den Landeplatz zu umkreisen, wobei die Leitung als Sekante unter seine Flugbahn zu liegen kam. Nach 3 bis 4 geflogenen Vollkreisen fuhr der Pilot in geringer Höhe auf Gegenkurs zum Landeanflug das Fahrwerk aus. Für die letzte Kursänderung von 180° war er gezwungen, mit zunehmender Querlage vor den Leitungsmasten eng einzudrehen. Links schiebend schmierte das Segelflugzeug ca. 50° vor Erreichen der Landerichtung aus einer Höhe von ca. 10 m/G über den linken Flügel ab und zerschellte in einem Kleefeld. Die Unfallstelle liegt 77 m vor dem Landeplatz und 13 m querab der Leitung.

BEFUNDE

- Der Pilot besass einen gültigen Führerausweis. Nichts deutet darauf hin, dass er beim Unfall in seiner Gesundheit

beeinträchtigt gewesen wäre.

- Das Segelflugzeug war lufttüchtig und zum Verkehr zugelassen. Die Untersuchung ergab keine Anhaltspunkte für irgendwelche vorbestandene Mängel am Segelflugzeug. Gewicht und Schwerpunkt lagen innerhalb der vorgeschriebenen Grenzen.
- Wetter: 1/8 Cu auf ca. 1000 m/G, 15-20 km Sicht, Westwind 5-10 kt mit vereinzelt leichten Böen bis 15 kt.

BEURTEILUNG

Der ausgewählte Landeplatz war in den Abmessungen und der Bodenbeschaffenheit für das Vorhaben geeignet. Störfaktoren waren der von vorne links unter einem Winkel von ca. 35° einfallende böige Wind und die im Anflug gelegene elektrische Freileitung. Der Pilot hätte mit seiner Flugerfahrung ohne weiteres diese Verhältnisse meistern und normal landen können. Dazu wäre aber Voraussetzung gewesen, dass er eine normale schulmässige Volte abgeflogen hätte. Stattdessen wählte er einen Anflug aus einer über dem Landeplatz gelegenen Sinkspirale heraus. Dieses Verfahren war ungeeignet, weil es schlussendlich in einer "Bodenkurve" tangential an die Leitung endete.

WAHRSCHEINLICHE UNFALLURSACHEN

- Ungeeignetes Landeanflugverfahren
- Unterschreiten der Mindestfluggeschwindigkeit

Bern, den 28. März 1974

Der Untersuchungsleiter

Genehmigt an der Sitzung der Eidg. Flugunfall-
Untersuchungskommission vom 30. Mai 1974