



# Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

## über den Unfall

des Segelflugzeuges Rhönlerche II HB-623

vom 8. September 1973

beim Flugfeld Fricktal-Schupfart

Die Voruntersuchung wurde mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 10. Juli 1974 an den Kommissionspräsidenten am 14. August 1974 abgeschlossen.

#### FLUGVERLAUF

Am Samstag, den 8. September 1973, führte der Flugschüler auf dem Flugfeld Fricktal-Schupfart von 1355 bis 1510 Uhr (MEZ) einen Thermikeinweisungsflug mit seinem Fluglehrer durch. Um 1644 Uhr startete er zu einer Platzrunde im Alleinflug. Der Flug von 9 Minuten Dauer verlief bis auf einige Details normal. Um 1758 Uhr startete er zu einem zweiten Alleinflug. Vom Fluglehrer hatte er folgenden Flugauftrag erhalten: Prüfungsprogramm, Fliegen einer Acht im Flugzeugschlepp, nach dem Klinken drei Vollkreise rechts (Dauer maximal eine Minute), geflogen im Abkreisraum, normale Landeeinteilung, im Anflug Glissade rechts und anschliessend Ziellandung.

Abgesehen davon, dass der Flugschüler vier statt nur drei Vollkreise geflogen hat, verlief der Flug bis zum Endanflug weitgehend normal. In etwa 90 m/G ging das Segelflugzeug im Endanflug in einen Sturzflug über und drehte weiter in die Rückenlage. Nach einem anschliessenden Rückensteigflug kippte das Segelflugzeug nach rechts ab, kollidierte kurz darauf mit zwei Bäumen und schlug um 1808 Uhr etwa 300 m östlich der Piste 26 am Boden auf.

#### SCHÄDEN

Der Pilot wurde schwer verletzt, das Segelflugzeug zerstört. Es entstand geringfügiger Drittschaden.

#### BEFUNDE

1. Der Pilot, geboren 1934, war Inhaber eines für Segelflug gültigen Lernausweises. Seine Segelflugerfahrung betrug 9:34 Stunden, wovon 6:43 Stunden auf dem Unfallmuster.

Beginn der Segelflugschulung am 23. Juli 1973 in Schupfart. Die letzte fliegerärztliche Untersuchung fand am 8. Juni 1973 statt. Resultat: tauglich.

In den Akten des Eidg. Luftamtes sind keine Vorkommnisse

verzeichnet.

Der Pilot trug beim Unfallflug ein leichtes ärmelloses Leibchen und flog ohne Kopfbedeckung.

Wegen retrograder Amnesie kann er sich nicht an den Unfallhergang erinnern.

2. Das Segelflugzeug Rhönlerche II, HB-623 war lufttüchtig und zum Verkehr zugelassen. Es liegen keine Anhaltspunkte für vorbestandene technische Mängel vor.

Zulässiges maximales Fluggewicht:	400 kg	
Gewicht beim Unfallflug:	307 kg	
Zulässiger Schwerpunktsbereich:	365 -	Hinter
	540 mm	Bezugsebene
Schwerpunktslage beim Unfallflug:	440 mm	

Gewicht und Schwerpunkt lagen demnach beim Unfallflug innerhalb der zulässigen Grenzen.

3. Nach Aussagen verschiedener Zeugen ging das Segelflugzeug im Endanflug in ca. 90 m/G zuerst in einen Sturzflug und anschliessend in den Rückenflug über. Es drehte dann weiter in eine Rückensteigfluglage, kippte nach rechts und stürzte ab.
4. Ein Flugversuch mit einer Rhönlerche II ergab, dass dieses Segelflugzeug schon durch eine geringe Handkraft am Steuerknüppel in den Sturzflug gebracht werden kann. Obgleich man bei diesem Versuch davon absah, das Segelflugzeug aus dem Sturzflug in die Rückenfluglage zu drücken, darf angenommen werden, dass dies mit relativ geringer Steuerkraft möglich ist.
5. Wetter im Unfallraum zur Unfallzeit gemäss Angaben der MZA.

Wind:	schwach, vorwiegend aus SW, 2 - 5 kt
Sicht:	ca. 10 km
Bewölkung:	1/8 - 2/8 Ac und Ci
Temperatur:	23°C
Sonnenstand:	Azimut 271°, Elevation 007°

#### BEURTEILUNG

1. Der vom Fluglehrer angeordnete und überwachte Trainingsflug war dem Ausbildungsstand des Flugschülers angepasst.

2. Beim Übergang des Segelflugzeuges in den Sturz- und anschliessend in den Rücken- resp. Rückensteigflug, dürfte es sich um ein vom Piloten nicht absichtlich gesteuertes Manöver handeln. Es ist daher anzunehmen, dass er aus nicht bekannten Gründen eine Bewusstseins-Störung erlitten hat und in der Folge die Kontrolle über das Segelflugzeug verlor.

#### WAHRSCHEINLICHE UNFALLURSACHE

Unkontrollierte Fluglage im Lande-Endanflug infolge Bewusstseinsstörung des Piloten.

Bern, den 5. Dezember 1974