



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Segelflugzeuges Standard Libelle HB-973

vom 15. Mai 1976

bei Schinznach Dorf AG

EIDG. BÜRO FÜR
FLUGUNFALLUNTERSUCHUNGEN

U N T E R S U C H U N G S B E R I C H T

LUFTFAHRZEUG Standard Libelle HB-973
HALTER)
EIGENTÜMER Privatperson

PILOT Jahrgang 1949
AUSWEIS für Segelflieger
FLUGSTUNDEN

INSGESAMT 589:15	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE 47:08
MIT DEM UNFALLMUSTER 300:09	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE 47:08

ORT Schinznach Dorf AG
KOORDINATEN 654 230/255 140 **HÖHE ü/M** 348 m
DATUM UND ZEIT 15. Mai 1976, 1322 Uhr MEZ

BETRIEBSART Privatverkehr (Segelflug)
FLUGPHASE Landung (Aussenlandung)
UNFALLART Berührung mit Hindernissen

PERSONENSCHADEN

	BESATZUNG	FLUGGÄSTE	DRITTPERSONEN
TÖDLICH VERLETZT			
VERLETZT			
NICHTVERLETZT	1		

SACHSCHADEN AM LUFTFAHRZEUG

schwer beschädigt (Rumpf,
Leitwerk, rechter Flügel)

SACHSCHADEN DRITTER

unbedeutender Flurschaden

FLUGVERLAUF

Im Rahmen der Schweizer Segelflugmeisterschaft, welche auf dem Flugplatz Birrfeld ausgetragen wurde, befand sich der später verunfallte Pilot am Samstag, den 15.5.76 mit dem Segelflugzeug Standard Libelle HB-973 auf dem Rückflug von einer ausgeschriebenen Konkurrenz. Über Thalheim betrug die Höhe noch rund 1000 m/M. Diese Reserve wurde als ausreichend erachtet, um den vorgesehenen Landeort Birrfeld zu erreichen. Unvermittelt trat jedoch ein starker Höhenverlust ein und der Pilot entschloss sich zu einer Aussenlandung. Beim Aarhof, an der Richtung West-Ost verlaufenden Hauptstrasse Schinznach Dorf-Schinz- nach Bad entdeckte er ein für die Landung geeignetes Gelände. Die Windrichtung wurde durch den Rauch eines nahen Fabrikschornsteins angezeigt.

Nach einigen Kreisen, welche zur näheren Betrachtung des Landefeldes dienten, flog der Pilot mit Rückenwind nördlich desselben Richtung Ost. Die Höhe betrug hier angeblich ca. 150 m/G. Da die Sinkgeschwindigkeit stark zunahm, leitete der Pilot die erste 90-Grad Rechtskurve des Anfluges früher ein als vorgesehen, dies mit ca. 90 km/h. Die Sinkgeschwindigkeit erhöhte sich erneut auf etwa 5 m/s, was ihn veranlasste, die Fluggeschwindigkeit weiter zu erhöhen und die zweite Rechtskurve unmittelbar einzuleiten. Bei diesem Manöver berührte jedoch der rechte Flügel die vorerwähnte Hauptstrasse und den parallel zu ihr entlangführenden Zaun. Anschliessend streifte der linke Flügel einen Baum und der Rumpf kam zu Boden. Das Flugzeug schlitterte etwa 90 Grad von der beabsichtigten Landerichtung abweichend auf einen weiteren Baum zu. Die Rumpfnase ging links des Stammes vorbei und der rechte Flügel zerbrach an demselben.

Der Pilot blieb unverletzt. Das Segelflugzeug wurde schwer beschädigt. Es entstand unbedeutender Flurschaden.

BEFUNDE

- Der Pilot war im Besitz eines gültigen Führerausweises für Segelflieger und war berechtigt, den Flug durchzuführen.
- Es lagen keine Anzeichen vor für gesundheitliche Störungen zur Zeit des Unfalles.

- Der Pilot konnte auf ein respektables Flugtraining zurückblicken. Anlässlich früherer Streckenflüge hat er zudem 13 Aussenlandungen durchgeführt.
- Das Flugzeug war ordnungsgemäss zugelassen. Die letzte Kontrolle fand am 20.11.74 statt. Gewicht und Schwerpunkt lagen innerhalb des zulässigen Bereiches.
- Das Wetter war gekennzeichnet durch eine Hochdrucklage mit 2/8 bis 3/8 Cumulus Basis 2000 m/M. Die Sicht betrug 30 km und ein schwacher Wind wehte aus West mit 2 - 5 kt. Sonnenstand: Azimut 262 Grad, Höhe 33 Grad.
- Von Thalheim, wo sich der Pilot noch in ca. 1000 m/M (550 m/G) befand, bis zum Landeort Birrfeld betrug die Distanz noch rund 10 km. Unter Annahme von 100 m Höhenreserve für den Platzanflug standen somit etwa 500 m Höhe zur Überbrückung dieser Distanz zur Verfügung.

BEURTEILUNG

Von Thalheim aus wäre es unter normalen Wetterverhältnissen möglich gewesen, den vorgesehenen Landeort im Gleitflug zu erreichen. Nach Auftreten von Abwinden war es an sich richtig, einen Platz für eine vorzeitige Landung zu suchen.

Im hügeligen Gelände musste bei tiefem Sonnenstand und der damaligen Wetterlage mit kleineren oder grösseren Abwindfelder gerechnet werden. Im angeblich aus 150 m/G eingeleiteten Landeanflug wurde der Pilot durch weitere Abwinde überrascht. Die Höhen- bzw. Geschwindigkeitsreserven reichten nicht mehr aus, den Endanflug wie vorgesehen auszuführen, sodass es zu einer frühzeitigen Bodenberührung kam.

Unter Wettbewerbsbedingungen mögen die teilnehmenden Piloten einem erhöhten Druck ausgesetzt sein, den vorgesehenen Landeort nach Möglichkeit zu erreichen.

WAHRSCHEINLICHE UNPALLURSACHE

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass der Pilot unter den herrschenden Abwindverhältnissen den Landeanflug nicht wie vorgesehen ausführen konnte und deshalb frühzeitig Bodenberührung bekam.

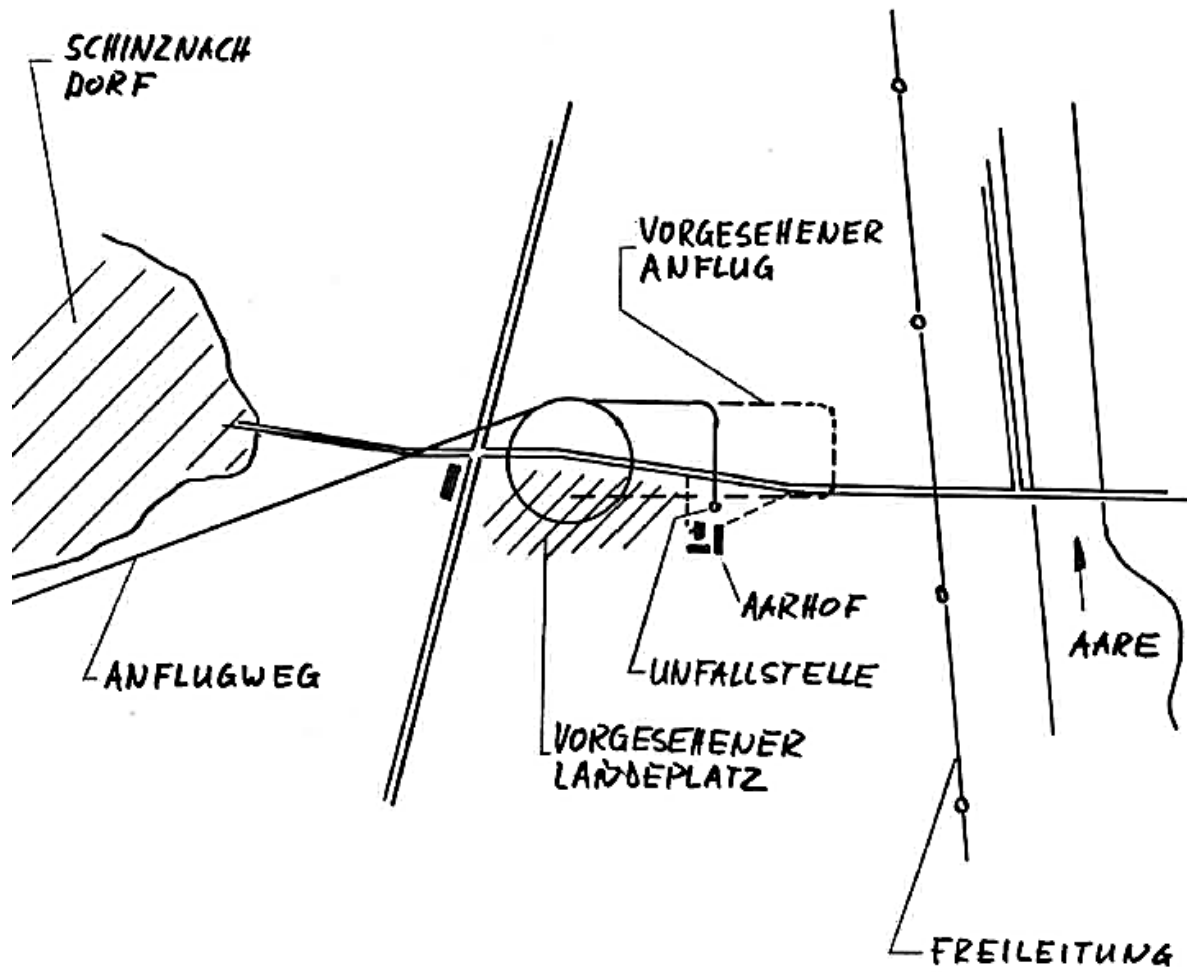
Spreitenbach, 7.12.76

Der Untersuchungsleiter

Genehmigt an der Sitzung der Eidg. Flugunfall-
Untersuchungskommission vom 25. Februar 1977.

HB - 973

Situation



0 0,5 1,0 km