



# Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

## über den Unfall

des Segelflugzeugs Rhönlerche HB-572

vom 12. Mai 1963

bei Niedermuhlern BE

## Sitzung der Kommission

Summarisches Verfahren

DIE EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall des Segelflugzeugs Rhönlerche HB-572

vom 12. Mai 1963

bei Niedermuhlern BE

nach Kenntnisnahme vom Ergebnis des Zwischenverfahrens gemäss  
Art. 19.2

und im Einvernehmen mit dem Büro für Flugunfalluntersuchungen  
im summarischen Verfahren gemäss Art. 27 ff. der Verordnung  
über die Flugunfalluntersuchungen vom 1. April 1960,

beschliesst:

Der Untersuchungsbericht vom 13. Mai 1963, der Kommission  
übermittelt am 15. Mai 1963, wird genehmigt.

Zirkulation 27. Mai / 1. Juni 1963.

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

über den Unfall

des Segelflugzeuges HB-572 Rhönlerche

vom: 12. Mai 1963

bei: Niedermuhlem / BE

1. UNTERSUCHUNG

Die Voruntersuchung wurde am 12. Mai 1963 eröffnet.

Mitwirkende kantonale Behörden: Keine.

2. ELEMENTE

21. Insassen

211. Pilot: Jahrgang 1941

Ausweis: Lernausweis, ausgestellt am 10. September 1958,  
gültig bis 30. November 1963.

Flugerfahrung: Ca. 10 Std. in 73 Flügen  
am 30. Mai 1958 ein Doppelsteuerflug in Bern  
von 57 Minuten ("Hangeinweisung"),  
am 3. Juni 1962 ein Doppelsteuerflug von 41  
Minuten in Colombier

212. Weitere Insassen: Keine

22. Luftfahrzeug: Segelflugzeug

Eigentümer: ALPAR AG Bern

Halter: ALPAR AG Bern

Muster: Rhönlerche

Lufttüchtigkeitsausweis vom 21. Juni 1962, gültig bis 20. Juli  
1963.

23. Gelände

Unfallstelle: Brönni, westlich von Niedermuhlern (ca. 8 km  
WSW des Flugplatzes Bern)

Koordinaten: 600.300/190.200 850 m/M

Andere Angaben: Baumgruppe von etwa 20-30 Bäumen, 12-15 m hoch  
in stark hügeligem Gelände

#### 24. Wetter im Unfallraum zur Unfallzeit

Bisenlage

Horizontalsicht: 50 km

Bewölkung, Art: Cu, Ausmass: 2/8

Wind: 10 Kt aus 60°

Untergrenze: 1800 m/M

#### 3. FLUGABLAUF UND UNFALL

Verkehrsart: Ausbildungsflug

Startort und Startzeit: Flugplatz Bern/Längenberg, ca.  
1545 MEZ

Absicht: Halbstunden-Segelflug

Unfallort und Unfallzeit: Niedermuhlern, ca. 8 km WSW des  
Flugplatzes, 1640 MEZ

#### Unfallhergang:

Der Segelflugschüler liess sich vom Hangaufwind ca. 5 km hinter die Hangkante treiben, wobei er bis auf ca. 1800 m/M steigen konnte. Als er wieder zum Längenberg zurückkehren wollte, verlor er im Gegenwind so viel Höhe, dass er schliesslich einsah, dass er nicht mehr auf den Platz zurückkehren könne. Als er in ca. 15-20 m über Grund knapp vor einer elektrischen Leitung abkurven wollte, sackte das Segelflugzeug, das vermutlich stark ausgehungert war, in die kleine Waldparzelle ab, wo es knapp über dem Boden in den Ästen hängen blieb.

#### 4. SCHÄDBN

##### 41. Personenschäden

Keine

#### 42. Schäden am Luftfahrzeug

Beide Flügel sind stark beschädigt. Rumpf zu kontrollieren.

Voraussichtliche Reparaturkosten: Fr. 6000.-

Umfang ca. 15 Wertprozent

#### 43. Bodenschäden

Keine

#### 5. DISKUSSION

Typischer Anfänger-Taktikfehler. Der Pilot war zu optimistisch und glaubte bis zuletzt, die Rückkehr erzwingen zu können. Dabei muss er sein Flugzeug in geringer Höhe über Grund derart überzogen haben, dass es beim Versuch, einer elektrischen Leitung auszuweichen, durchsackte und mit dem linken Flügel an den Baumwipfeln anhängte.

#### 6. SCHLUSS

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass sich der Flugschüler durch den Hangaufwind zu weit hinter die Hangkante abtreiben liess und beim Versuch, diese wieder zu erreichen, das Flugzeug in geringer Höhe über Grund überzog.

Bern, den 13. Mai 1963

#### Beilagen:

- Pilotenrapport vom 12. Mai 1963
- Fluglehrerbericht vom 13. Mai 1963

Flugbericht für Rhönlerche HB-572

Der Fluglehrer gab mir die Erlaubnis zu einem Bedingungsflug von einer halben Stunde. Kurz vor 1600 Uhr startete ich. Auf ca. 600 m Höhe klinkte ich über Kehrsatz, worauf ich nachher stetig stieg. Kurz danach sah ich auch die Rhönlerche HB-664 in meiner näheren Umgebung. Wir benutzten auch noch den gleichen Schlauch. Als ich ihn nach einer Spirale wieder suchte, entdeckte ich ihn ziemlich unterhalb von mir Richtung Kehrsatz steuern. Ich hatte noch ca. einen halben Meter Steigen. Ich flog dann parallel zum Langenberg um noch etwas zu finden und ein wenig Höhe zu gewinnen, um mit Sicherheit über die Krete zu kommen.

Leider ging es mit 1,5 - 2 m Sinken vorwärts. In der Höhe von Niederscherli glaubte ich nochmals etwas zu finden und flog eine Spirale, wo ich aber nur 0,5 m herausholte und kurz nach einer Umdrehung wieder Sinken feststellen musste, so dass ich weiterflog. Unterdessen habe ich schon ziemlich Höhe verloren, so dass ich nicht mehr nach links über die Krete kommen konnte, so flog ich weiter und glaubte vorn herum zu kommen.

Ich flog Richtung Niedermuhlern. Durch das stetige Sinken bin ich auf eine Höhe von ca. 200 m über Grund gekommen und sah mich nun gezwungen eine Aussenlandung vorzunehmen. Nun sah ich direkt vor mir und in greifbarer Nähe die Häuser, die Stromleitung und die bewaldete Grube. In der Angst mit der Leitung zu touchieren, leitete ich eine Kurve ein um der Gefahrenzone auszuweichen und kam dabei aber zu tief, dass der linke Flügel mit einem Baum kollidierte und mich um die eigene Achse drehte. Nach kurzem senkrechtem Abrutschen blieb ich in den Bäumen hängen.

Die beiden Tragflächen sind schwer beschädigt.

Ich konnte jedoch unverletzt dem Flugzeug entsteigen.

Ich ging sofort zum nächsten Bauernhaus und erstattete telefonisch dem Flugplatz Belp Meldung.

Der Flugschüler

Bern, den 13. Mai 1963.

Fluglehrerbericht über den Unfall auf Rhönlerche HB-572 vom 12. Mai 1963 zuhanden der ALPAR A.G. und Chef des Büros für Flugunfalluntersuchungen, Bern.

---

Vorgeschichte:

Der Flugschüler hatte eine in die Länge gezogene Ausbildung. Er begann auf dem Belpmoos und hatte im April 4 Windenstarte bei mir geflogen. Am 14. April folgten noch 2 weitere Flugzeugstarte. Es waren dies die Starte 60-73.

Starterlaubnis:

Der Flugschüler hinterliess mir bei den erwähnten Kontrollflügen im April einen normalen Eindruck.

Für einen Überhöhungsflug von einer halben Stunde hatte er meines Erachtens genügend Erfahrung.

Flugauftrag:

Ich schickte den Flugschüler mit der besonderen Warnung auf die andern 4-5 Flugzeuge weg, die sich alle ziemlich hoch über dem Längenberg befanden.

Er erhielt die Erlaubnis, ca. 35 Minuten in der Luft zu bleiben und die Platzzone nicht zu verlassen.

Wetter:

Es war gute Thermik über dem ganzen Gebiet des Flugplatzes, sowie ausgesprochene Hangthermik über Gurten und Längenberg. Hangsegeln konnte man nicht.

Barograph:

Er hatte einen Barographen an Bord, dessen Barogramm bereits im Besitze des Chefs für Flugunfalluntersuchungen ist.



Unfallursache: (Vermutung)

Unter Missachtung des Flugauftrages, die Platzzone nicht zu verlassen, flog der Flugschüler wohl bis in die Gegend Niederscherli (allerdings auf ca. 1200 m über Grund laut Barogramm).

Durch Desorientierung und falscher Einschätzung der Höhe - ein Rückflug direkt, wäre ihm sicherlich gelungen - verlor der Flugschüler die Ruhe und suchte zu spät nach einem Landeplatz.

Der Fluglehrer