



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Segelflugzeugs Grunau Baby II HB-246

vom 16. Juli 1963

bei Bad Ragaz SG

Zirkularbeschluss

DIE EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall des Segelflugzeugs Grunau Baby II HB-246

vom 16. Juli 1963

bei Bad Ragaz SG

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 4. Oktober 1963, der Kommission
übermittelt am 11. Oktober 1963, wird genehmigt.

Zirkulation 31.10./6.11.1963.

UNTERSUCHUNGSBERICHT

über den Unfall
des Segelflugzeuges HB-246

vom 16. Juli 1963

bei Bad Ragaz/SG

1. UNTERSUCHUNG

Die Voruntersuchung wurde am 23. Juli 1963 eröffnet.

Die kantonalen Behörden führen keine eigene Untersuchung.

2. ELEMENTE

21. Pilot: Jahrgang 1933

Führerausweis für Segelflieger, ausgestellt am 27. Juni 1960, gültig bis 19. August 1963. Flugerfahrung; rund 38 Segelflugstunden in 122 Flügen, wovon rund 23 Stunden in 25 Flügen seit Erwerb des Segelfliegerausweises. Die Flüge wurden mit Ausnahme der ersten 29 Schulungsflüge fast alle im Flugzeugschlepp ausgeführt.

Flugtraining seit Ausweiserwerb (bis auf 3 Flüge alle in Bad Ragaz):

1960	Juni - Dezember	8	Flüge	8h 20
1961	ganzes Jahr	10	Flüge	4h 39
1962	April	2	Flüge	2h 23
	Juni	3	Flüge	5h 48
	Juli	1	Flug	1h 40
1963	am Unfalltag	1	Flug	0h 15

22. Luftfahrzeug

Segelflugzeug HB-246

Eigentümer: Segelfluggruppe Arosa des AeCS

Halter: id

Muster: Grunau Baby II

Verkehrsbewilligung vom 2. August 1938, gültig bis 6. Juni

1964. Lufttüchtigkeitsausweis vom 7. Juni 1961.

23. Gelände

Unfallstelle: ca. 550 m westlich des Flugfeldes Bad Ragaz,
Koordinaten: 754500/209500; 490 m/M

24. Das Wetter spielte beim Unfallgeschehen keine Rolle

3. FLUGABLAUF UND UNFALL

Nach einem Unterbruch von mehr als einem Jahr hatte der Segelflieger am 16. Juli 1963 sein Segelflugtraining wieder aufgenommen. Nach einem ersten 15 Minuten dauernden und völlig normal verlaufenen Trainingsflug startete er um 17.45 MEZ ein zweites Mal, wiederum im Flugzeugschlepp hinter dem Motorflugzeug Chipmunk HB-TUE. Der Start kam ihm eher etwas lang vor, und als sich die Maschinen der Hochspannungsleitung näherten, die um etwa einen halben Kilometer nach Pistenende 29 quer zur Startrichtung verläuft, hatte er den Eindruck, dass der Schleppzug nicht über dieses Hindernis hinwegkommen werde. Er klinkte deshalb aus und ging in einen steilen Stechflug über, um die Leitung zu unterfliegen. Dabei gelang es ihm wohl, eine Kollision mit dem untersten Leitungskabel zu vermeiden, aber es war ihm nicht mehr möglich, sein Segelflugzeug rechtzeitig wieder abzufangen, so dass dieses im steilen Winkel am Boden aufschlug. Während der Pilot nur unbedeutende Schürfwunden erlitt, wurde das Segelflugzeug völlig zerstört.

4. SCHÄDEN

41. Personenschäden

Unbedeutende Schürfwunden des Segelfliegers.

42. Schäden am Luftfahrzeug

Das Segelflugzeug Grunau Baby II HB-246 ist völlig zerstört.

43. Keine Drittschäden.

5. DISKUSSION

Die Startrichtung 29 des Flugfeldes Bad Ragaz bietet insofern ungünstige Verhältnisse, als ca. 550 m nach Pistenende eine etwa 30 m hohe Hochspannungsleitung quer zur Startrichtung verläuft.

Da die in 485 m/M gelegene Startbahn nur eine Länge von 515 m aufweist, sind die Startverhältnisse in dieser Richtung als knapp zu bezeichnen.

Nach den Schilderungen der beiden beteiligten Piloten (Segelflieger und Motorflieger) muss angenommen werden, dass der Schleppzug die nötige Höhe zur Überquerung der Hochspannungsleitung gehabt haben muss, denn das Motorflugzeug hat, nachdem der Segelflieger ausgeklinkt hat, die Leitung trotz dem nunmehr herabhängenden Schleppseil ohne Berührung überfliegen können. Da nach den Angaben des Motorpiloten der Segelflieger das Schleppflugzeug stark überhöht hatte, muss wohl angenommen werden, dass sich für den Segelflieger eine Perspektive ergab, die ihn zu einer falschen Beurteilung der Lage veranlassen konnte, da er wahrscheinlich die Kabel der Hochspannungsleitung ungefähr in der Verlängerung des Schleppkabels gesehen haben muss und deshalb eine Kollision befürchtete. Auch der weitere Verlauf der Ereignisse scheint für die Annahme zu sprechen, dass die nötige Höhe vorhanden war, da der Segelflieger beim Versuch die Leitung nach dem Ausklinken zu unterfliegen, sein Segelflugzeug derart anstecken musste, dass er es nicht mehr rechtzeitig abfangen und daher die Kollision mit dem Boden nicht mehr vermeiden konnte.

Bei der geringen Flugerfahrung des Piloten, der insgesamt nur über ein Flugtraining von ca. 22 $\frac{3}{4}$ Stunden Segelflugzeit verfügt und sein Training am Unfalltag nach einem Unterbruch von mehr als einem Jahr erstmals wieder aufgenommen hatte, erscheint eine derartige Fehlbeurteilung jedenfalls ohne weiteres möglich.

6. SCHLUSS

Der Unfall muss darauf zurückgeführt werden, dass der Segelflieger, der zufolge einer unrichtigen Beurteilung der

Lage eine Kollision des Schleppzuges mit einer Hochspannungsleitung befürchtete, kurz vor dieser Leitung ausklinkte und nachher beim Versuch, die Leitung zu unterfliegen, in den Boden hineinstach, weil er das Segelflugzeug nicht mehr rechtzeitig abzufangen vermochte.

Bern, den 4. Oktober 1963

Der Untersuchungsleiter