



# Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

**über den Unfall**

des Segelflugzeugs Grunau Baby HB-195

vom 9. Juni 1964

bei Holderbank AG

**Zirkularbeschluss**

DIE EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall des Segelflugzeuges Grunau Baby HB-195

vom 9. Juni 1964

bei Holderbank AG

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,

b e s c h l i e s s t :

Der Untersuchungsbericht vom 7. Juli 1964, der Kommission  
übermittelt am 13. Juli 1964, wird genehmigt.

Zirkulation 5./21.3.1964.

# 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 Grunau Baby HB-195

vom 9. Juni 1964 bei Holderbank (AG)

## 1. UNTERSUCHUNG

Die Voruntersuchung wurde am 15. Juni 1964 eröffnet.

Die kantonalen Behörden führen keine eigene Untersuchung durch.

## 2. ELEMENTE

### 21. Insassen

211. Pilot: Jahrgang 1944

Inhaber des Führerausweises für Segelflieger. Ausgestellt am 13. Mai 1963, gültig bis 14. Mai 1966. Flugerfahrung rund 19 ½ Segelflugstunden, wovon 6 ½ Stunden seit dem 1. Juni 1964 (in einem Kurs der Fliegerischen Vorschulung).

### 22. Segelflugzeug HB-195

Eigentümer und Halter: Fliegerschule Birrfeld,  
Birrfeld (AG).

Muster: Grunau Baby II.

Gewicht: 250 kg.

Lufttüchtigkeitsausweis vom 20. Februar 1964, gültig bis 14. Juli 1964.

### 23. Gelände

Unfallstelle: Langmatt, zwischen den  
Ortschaften Wildegg und  
Holderbank (AG), 350 m/M.

Koordinaten: 654000/252500.

### 24. Wetter im Unfallraum zur Unfallzeit

Hochdruck-Bisenlage. Horizontalsicht: 15-20 km. Wind: Mässige Bise.

### 3. FLUGABLAUF UND UNFALL

Der Pilot hatte im Wochenkurs der Fliegerischen Vorschulung den Auftrag erhalten, zu versuchen, ob er einen Fünfstunden-Segelflug ausführen könne. Er war um 10.23 MEZ im Birrfeld gestartet und hatte sich bereits mehr als 3 Stunden halten können, als er in der Gegend von Wildegg-Holderbank in etwa 500 m/Grund plötzlich starken Abwind von ca. 4 m/sec. antraf. Er wollte daraufhin ins Gebiet des Flugplatzes Birrfeld zurückfliegen, musste aber einsehen, dass seine Höhe nicht mehr genügte, um über den Kestenberg zu kommen. Er entschloss sich deshalb zu einer Aussenlandung, suchte sich einen Landeplatz aus und flog diesen an. Da er die Landung mit Rückenwind und schiebend ausführte, missriet der Kontakt mit dem Boden und das Segelflugzeug ging zu Bruch.

### 4. SCHÄDEN

41. Personenschäden: Der Pilot blieb unverletzt.

42. Das Segelflugzeug wurde zu ca. 70-80 % beschädigt und muss als Totalverlust betrachtet werden, da sich ein Wiederaufbau des im Jahre 1936 erbauten Grunau-Baby nicht mehr lohnt.

43. Bodenschäden: Ohne Bedeutung.

### 5. DISKUSSION

Der Pilot wählte wohl ein geeignetes Gelände für seine Aussenlandung, flog dieses aber in falscher Richtung, nämlich mit Rückenwind an. Er will weder Rauch noch Fahnen etc. gesehen haben, die ihm über die Windrichtung hätten Auskunft geben können. Bei einem Anflug in Gegenrichtung hätte er in ein Kornfeld landen müssen, was Landschaden und vermutlich einen Überschlag zur Folge gehabt hätte.

Es muss angenommen werden, dass der Pilot sich durch die plötzlich notwendig werdende Aussenlandung etwas hat ausser Fassung bringen lassen, denn es ist kaum anzunehmen, dass den

weithin sichtbaren Hochkaminen der beiden Zementfabriken, die unmittelbar nördlich und südlich des Landeplatzes stehen, kein Rauch entstieg.

6. SCHLUSS

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass der Pilot bei einer notwendig werdenden Aussenlandung das gewählte, nicht ungeeignete Gelände mit Rückenwind anflog und zu rasch und schiebend aufsetzte.

Bern, den 7. Juli 1964.

Der Untersuchungsleiter