



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall–Untersuchungskommission

über den Unfall

des Segelflugzeugs Karpf Baby HB-459

vom 7. Juni 1964

bei Heuheim ZG

Zirkularbeschluss

DIE EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall des Segelflugzeugs Karpf Baby HB-459

vom 7. Juni 1964

bei Neuheim ZG

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 14. August 1964, der Kommission
übermittelt am 17. August 1964, wird genehmigt.

Zirkulation 28.8./4.9.1964

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 Karpf-Baby HB-459

vom 7. Juni 1964

bei Neuheim (ZG)

1. UNTERSUCHUNG

Die Voruntersuchung wurde am 7. Juni 1964 eröffnet. Die kantonalen Behörden führen keine eigene Untersuchung.

2. ELEMENTE

21. Pilot: Jahrgang 1946

Der Pilot ist Inhaber des Führerausweises für Segelflieger, ausgestellt am 17. Oktober 1963, gültig bis 8. April 1965.

Flugerfahrung: rund 13 Flugstunden in 78 Flügen.

22. Segelflugzeug HB-459

Eigentümer und Halter: Sportfluggruppe des Personals
der Swissair, Zürich

Muster: Karpf-Baby

Höchstgewicht: 250 kg

Lufttüchtigkeitsausweis vom 7. August 1959, gültig bis 21.
Februar 1965.

23. Gelände

Unfallstelle: Geneigte Wiese in hügeligem Gelände von zahlreichen Hindernissen umgeben (Einfamilienhäuser, Obstbäume, Leitungen) Koordinaten: 686.000 / 228.200, 650 m/M.

24. Wetter im Unfallraum zur Unfallzeit

Westlage, schönes Wetter.

Horizontalsicht: unbeschränkt

Wind: 5-10 Kt aus W

Bewölkung: Cumulus 1/8
Temperatur am Boden 25°
in 1000 m/M 17°

3. FLUGABLAUF

Der Segelflieger war um 1240 Uhr mit dem Segelflugzeug Karpf-Baby HB-459 auf dem Flugplatz Hausen a/A gestartet, mit der Absicht, in dessen Umgebung einen Segelflug auszuführen. Nach dem Ausklinken, das auf ca. 600 m/Platz erfolgte, konnte er vorerst auf etwa 950 m/Platz steigen und folgte dann anderen Segelflugzeugen gegen Südosten in Richtung Baar. Abwechselnd steigend und sinkend konnte er sich dort einige Zeit halten, musste aber plötzlich feststellen, dass seine Höhe auf etwa 400 m/Grund zurückgegangen war. Bis er sich orientiert hatte, waren es nur noch 250 m/ Grund, da er sich in einem Abwindgebiet befand. Da ein neuerlicher Höhengewinn nicht zu erhoffen war, musste er sich zur Landung entschliessen. Ein sonst gut geeignetes Gelände kam nicht in Betracht, weil dort die Leute am Heuen waren. Da aber Inzwischen die Höhe ständig abnahm, sah sich der Pilot gezwungen, schliesslich ein von verschiedenen Hindernissen umgebenes Gelände im Talgrund zu wählen. Nachdem es ihm noch gelungen war, sein Flugzeug knapp über eine Hochspannungsleitung hinwegzuziehen, geriet er in der Nähe von einigen Häusern, denen er ausweichen wollte, mit seinem zufolge der gering gewordenen Geschwindigkeit fast steuerlosen Flugzeug in eine Telefonleitung, wo dieses mit dem rechten Flügel an der Stange hängen blieb, während das linke Flügelende am Boden aufsetzte. Da der Segelflieger glaubte, er sei in eine Starkstromleitung geraten, sprang er sofort aus etwa 3-4 m Höhe auf den Boden. Ob er sich seine Hirnerschütterung schon bei der Kollision mit der Telefonstange oder erst beim Absprung zugezogen hat, mag offen bleiben.

Der Unfall ereignete sich ungefähr um 1320 MEZ, der gesamte Flug hatte also rund 40 Minuten gedauert.

4. SCHÄDEN

4.1. Personenschäden

Der Pilot erlitt einen Schock und eine Hirnerschütterung; die Arbeitsunfähigkeit dauerte ca. einen Monat.

42. Schäden am Luftfahrzeug

Rechter Flügel gebrochen, rechte Flügelstrebe deformiert, Strebenanschluss rechts am Rumpf deformiert.

Voraussichtliche Reparaturkosten: ca. 1500 Fr.

Umfang ca. 30 % Wertprozent.

43. Bodenschäden

a. etwas Landschaden

b. Schaden an der Telefonleitung der PTT, ca. 2-300 Fr.

5. DISKUSSION

Der Pilot, der noch wenig Flugerfahrung besitzt, hat sich von den Ereignissen überraschen lassen: Nachdem er sich etwa 5-6 km von seinem Heimatflugplatz entfernt hatte, bemerkte er zu spät, dass seine Flughöhe knapp zu werden begann; bis er sich in der Gegend orientiert hatte, verlor er weitere Höhe und war deshalb in Zeitnot, als er sich sein Landegelande suchen musste. So kam es schliesslich zur Zwangslandung auf dem einzigen verbleibenden halbwegs geeigneten Gelände. Beim Versuch, mit den Schwierigkeiten des Anfluges über eine Hochspannungsleitung fertig zu werden, scheint der Pilot einerseits die Übersicht und andererseits - wenigstens teilweise - die Herrschaft über sein Segelflugzeug verloren zu haben.

6. SCHLUSS

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass der Segelflieger mit der Aufwindsuche so viel Zeit verlor, bis eine Rückkehr zum Flugplatz nicht mehr möglich war.

Beim Landeanflug auf ein nur bedingt geeignetes Gelände kollidierte er mit einer Telefonleitung.

Bern, 14. August 1964

Der Untersuchungsleiter