



# Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

**über den Unfall**

des Segelflugzeugs Grunau-Baby HB-188

vom 11. April 1967

auf dem Flugplatz Birrfeld

**Zirkularbeschluss**

DIE EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall des Segelflugzeugs Grunau-Baby HB-188

vom 11. April 1967

auf dem Flugplatz Birrfeld

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. Juli, der Kommission übermittelt am 20. Juli 1967, wird genehmigt.

Zirkulation, 8./22. August 1967

## Flugunfall-Untersuchungsbericht

Luftfahrzeug: Segelflugzeug Grunau-Baby HB-188  
Ort: Flugplatz Birrfeld  
Datum u. Zeit: 11. April 1967, ca. 1300 MEZ

### 1. ZUSAMMENFASSUNG

Beim Versuch des Piloten nach einem Segelflug von etwa 10 Minuten Dauer wieder auf dem Flugplatz Birrfeld zu landen, streifte das Segelflugzeug mit dem linken Flügel einen etwa 2,5 m hohen Erdwall; dadurch wurde es um fast 180° nach links abgedreht und beim Aufsetzen am Boden erheblich beschädigt. Der Pilot erlitt eine Lendenwirbelstauchung.

### 2. UNTERSUCHUNG

1. Segelflugzeug: HB-188; Eigentümer und Halter: Akademische Segelfluggruppe Zürich. Die Zulassung war in Ordnung und es liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass das Segelflugzeug nicht lufttüchtig gewesen wäre.
2. Pilot: Jahrgang 1938. Inhaber eines gültigen Führerausweises für Segelflieger seit 9. August 1966; seine gesamte Flugerfahrung betrug rund 21 Stunden Segelflug in 105 Flügen, wovon rund 6 Stunden in 21 Flügen seit dem Erwerb des Segelfliegerausweises.
3. Wetter: Sonnig, Cumuli, schwache Winde.
4. Gelände: Der Unfall ereignete sich im Anflugsektor der Piste 26 des Flugplatzes Birrfeld, etwa 100 m ausserhalb der Pistenschwelle und in der Verlängerung der südlichen Platzbegrenzung. Die Graspiste des Flugplatzes misst 600m x 40 m. Sie liegt in offenem Gelände, das gute Gelegenheiten für Aussenlandungen bietet.
5. Hergang: Der Segelflieger startete am 11. April 1967 mit dem Segelflugzeug Grunau-Baby HB-188 um 1351 MEZ vom Flugplatz Birrfeld und liess sich im Flugzeugschlepp in die Gegend von Holderbank/Schinznach-Bad schleppen, wo er in

etwa 700 m über Platz ausklinkte. Den Höhenmesser hatte er vor dem Start auf Platzhöhe Null eingestellt; während des Fluges bemerkte er jedoch, dass er nicht richtig anzeigte, sodass er für seine Flughöhe auf Schätzungen angewiesen war.

Nach dem Ausklinken suchte der Pilot mit zwei grossen Kreisen thermische Aufwinde; da er keine solchen fand, entschloss er sich zur sofortigen Rückkehr zum rund 5-6 km entfernten Flugplatz. Er erreichte diesen in einer Flughöhe, die er für genügend hielt, um noch eine halbe Platzrunde zu fliegen und sich in den Segelflugbetrieb, der in Pistenrichtung 26 stattfand, einzufügen. Nachdem er den Gegenwindteil längs der 600 m messenden Piste geflogen hatte, begann er ca. 100 m östlich derselben eine 180°-Kurve nach links, um in den Endanflug zu gelangen und dann zu landen. Beim Kurven hängte jedoch das linke Flügelende an einem ca. 2,5 m hohen und in der Verlängerung der südlichen Pistengrenze verlaufenden Erdwall an. Das Segelflugzeug wurde dadurch um etwa 180° abgedreht und setzte stark schiebend ausserhalb des Flugplatzes auf. Dabei wurde es erheblich beschädigt und der Pilot erlitt eine Wirbelstauchung.

### 3. DISKUSSION

Der Unfall muss darauf zurückgeführt werden, dass der Pilot seine Flughöhe während des Platzanfluges unrichtig beurteilte und nicht erkannte, dass sie für eine halbe Platzrunde nicht ausreichen konnte; er zog deshalb eine Aussenlandung in Flugplatznähe, die ohne Schwierigkeit möglich gewesen wäre, nicht in Betracht und setzte schliesslich in ungenügender Höhe über Boden zur Schlusskurve an. Das mangelhafte Funktionieren des Höhenmessers, das der Pilot schon kurz nach dem Start festgestellt hatte, kann ihm zwar die Einteilung seines ganzen Fluges erschwert haben. In der Schlussphase jedoch, d.h. bei Flughöhen von weniger als etwa 50-100 m war er auf seine Schätzungen angewiesen. Zufolge seiner bescheidenen Flugerfahrung (ca. 3 Stunden seit der Segelfliegerprüfung) und seinem ungenügenden Training - sein letzter Flug lag mehr als drei Monate zurück und hatte überdies nur 5 Minuten gedauert -

war der Pilot der Aufgabe, die er sich gestellt hatte, offensichtlich nicht gewachsen, was dann zur Fehlschätzung der Höhe und zur Fehlbeurteilung der Lage führte.

#### 4. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Der Unfall hat sich ereignet, weil der noch unerfahrene und ungeübte Pilot beim Platzanflug seine Flughöhe nicht richtig einzuschätzen vermochte und infolgedessen beim Kurven Bodenberührung bekam.

Bern, den 14. Juli 1967.

Der Untersuchungsleiter