



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Segelflugzeugs Grunau Baby III OE-0231

vom 3. August 1961

auf dem Flugplatz Altenrhein SG.

Sitzung der Kommission

15. Mai 1962

S C H L U S S B E R I C H T

der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Segelflugzeugs Grunau Baby III OE-0231

vom 3. August 1961

auf dem Flugplatz Altenrhein SG.

0. ZUSAMMENFASSUNG

Am Sonntag, den 3. August 1961, gegen 1420 MEZ, startete der Segelflugschüler im Rahmen der Segelflugschulung einer Gruppe des Österreichischen Aero-Clubs auf der Graspiste 28 des Flugplatzes Altenrhein an der Winde zu einer Platzrunde. Im Anflug zur Landung kippte das Flugzeug bei Einleitung einer Linksglissade zufolge Unterschreitung der Abkippgeschwindigkeit auf einer Höhe von etwa 40 Metern über den rechten Flügel ab, ging in eine Rechtsvrille über und schlug um 1424 nach etwa anderthalb Umdrehungen auf den Boden. Der Pilot wurde schwer verletzt, das Segelflugzeug schwer beschädigt.

1. UNTERSUCHUNG

Sowohl der Pilot als auch das Segelflugzeug waren nach dem Unfall über die Grenze abtransportiert worden; da der Schaden als gering gemeldet worden war, wurde die Untersuchung zunächst vom Eidgenössischen Luftamt übernommen und erst am 27. Oktober 1961 in eine Voruntersuchung übergeführt. Dem Fluglehrer und dem Flugschüler wurden am 1. März 1962 Fragebogen zugesandt; der Flugschüler gab keine Antwort.

Der Untersuchungsbericht vom 6. April 1962 wurde dem Präsidenten der Untersuchungskommission am gleichen Tage gestellt.

Die Kommission bedauert die übermässig lange Dauer der Voruntersuchung.

2. ELEMENTE

21. Beteiligte

211. Fluglehrer: Jahrgang 1920

Österreichischer Segelfliegerschein vom 26. Juni 1952, gültig bis 7. Januar 1962, mit Lehrberechtigung seit 24. März 1954; österreichischer Privatpilotenausweis vom 4. April 1956, gültig bis 11. Juni 1963.

212. Flugschüler: Jahrgang 1931

Österreichischer Segelflieger-Lernausweis. Im Zeitpunkt des Unfalls hatte der Segelflugschüler die praktische und theoretische Segelfliegerprüfung für die Erlangung des österreichischen Segelfliegerscheins bereits abgelegt (der Schein wurde dann am 6. Oktober 1961 ausgestellt).

Der Segelflugschüler hatte eine Flugerfahrung von etwa 100 Flügen, wovon etwa 60 Flüge auf dem Unfallmuster.

213. Flugplatzchef: Jahrgang 1917

22. Segelflugzeug OE-0231

Eigentümer und Halter: Sportfliegergruppe Bregenz, Vorarlberg, Österreich.

Muster Grunau Baby III, Werknr.03.

Baujahr: 1953/56.

Charakteristik: Einsitziger, abgestrebter Hochdecker, stoffbespannter Holzbau.

Zulassungsschein (Nr. nicht erhoben) gültig bis 24. Mai 1962.

Gewichts- und Schwerpunktverhältnisse nicht erhoben.

Das Segelflugzeug war mit einem Fahrtmesser mit markierter Mindestgeschwindigkeit ausgerüstet.

Die Akten enthalten keine Anhaltspunkte für irgendwelche technischen Mängel am Flugzeug.

23. Gelände

Der Unfall ereignete sich auf dem Flugplatz Altenrhein, im flachen Vorgelände der Graspiste 28, nördlich der

Hartbelagpiste 28. Unfallkoordinaten 261.700/759.500, 400 m/M.

24. Wetter

Das Wetter war schön und wolkenlos, mit schwachem Nordwind (4 Kt).

25. Vorschriften

Nach Art. 33 des Luftfahrtgesetzes bedarf der Betrieb von Schulen für die Ausbildung von Luftfahrtpersonal, einschliesslich Segelflieger, einer besonderen Bewilligung des Eidgenössischen Luftamtes.

3. VORGESCHICHTE UND UNFALL

31. Der in Feldkirch wohnhafte Fluglehrer wollte am 31. Juli mit einer Gruppe des Österreichischen Aero-Clubs für eine Segelflug-Schulungswoche auf den Flugplatz Ragaz kommen. Da ihm gesagt wurde, die Schulung mit Doppelsitzern sei dort nicht ohne besondere Bewilligung möglich, richtete er am 27. Juli mit Expressschreiben ein entsprechendes Gesuch an das Eidgenössische Luftamt. Dieses telegrafierte am 28. Juli zurück, die Schulung in Ragaz könne nicht bewilligt werden, und es werde auf die Angelegenheit noch brieflich zurückkommen. Am 4. August machte es ihn dann noch schriftlich auf die geltenden Vorschriften aufmerksam.

32. Inzwischen war der Fluglehrer, die Ablehnung seines Gesuches nur auf Ragaz beziehend, mit seiner Gruppe nach Altenrhein gereist und hatte dort den Betrieb aufgenommen, indem er sich auf einen seinerzeitigen Vorbescheid des dortigen Flugplatzchefs stützte. Dieser kontrollierte die Papiere der Teilnehmer und der Flugzeuge; auf die Frage, ob die Schulung vom Eidgenössischen Luftamt bewilligt sei, erklärte der Fluglehrer, er warte noch auf Antwort. Daraufhin bewilligte ihm der Flugplatzchef den Betrieb.

33. Am Sonntag, den 3. August 1961, startete der Flugschüler im Rahmen dieses Betriebes auf der Graspiste 28 an der Winde gegen 1420 MEZ zu einer Platzrunde mit nachfolgender Glissade im Anflug. Vorher hatte er bereits zwei Flüge gemacht, wobei

der Fluglehrer eine gewisse Tendenz zu langsamem Fliegen festgestellt hatte. Auf etwa 300 m/G klinkte der Flugschüler aus, flog die vorgeschriebene Linksvolte und kurvte dann auf etwa 80 m/G zum Endanflug ein. Dabei geriet er etwas zu weit nach rechts parallel zur Pistenrichtung, worauf er erst mit Seitensteuer rechts und dann mit Querruder links die Glissade einleiten wollte. Dabei kippte jedoch das Flugzeug auf einer Höhe von noch etwa 40 m/G über den rechten Flügel, ging in eine Vrille über und schlug nach etwa anderthalb Umgängen am Boden - um 1424 - auf, etwa 20 Meter rechts der Pistenachse und 500 Meter vor der Pistenschwelle.

4. SCHÄDEN

41. Der Segelflugschüler wurde durch den Aufschlag schwer verletzt (u.a. verschiedene Knochenbrüche).

42. Das Segelflugzeug Grunau Baby III OE-0231 wurde durch den Aufschlag schwer beschädigt.

5. DISKUSSION

Es darf mit hoher Wahrscheinlichkeit angenommen werden, dass der Flugschüler der Aufrechterhaltung einer genügenden Fluggeschwindigkeit beim Einleiten der Glissade zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt hat; erschwerend dürfte mitgewirkt haben, dass er die Glissade aus einem leichten Schräganflug heraus und dazu nicht in der zweckmässigen Steuerfolge Querruder-Seitensteuer begann.

6. SCHLUSS

Die Eidgenössische Flugunfall-Untersuchungskommission kommt einstimmig zum Schluss, dass der Unfall mit hoher Wahrscheinlichkeit verursacht wurde durch Unterschreitung der Abreissgeschwindigkeit bei Einleitung einer Glissade im Anflug zur Landung.

Genf, den 15. Mai 1962.

Ausgefertigt den 16. Mai 1962.