

Nasse Tragflächen führten wohl zur Notwasserung des Motorseglers

Vor eineinhalb Jahren missglückte auf dem Flugplatz Wangen-Lachen einem Piloten eines Motorseglers der Start, und das Flugzeug wasserte notfallmäßig im Obersee.

von Hans-Ruedi Rüegsegger

Es war nasskalt, an diesem Dreikönigstag 2022. Die Temperaturen lagen um den Gefrierpunkt, zeitweise fiel etwas Schnee. Nicht wirklich Flugwetter. Aber am späteren Nachmittag kam die Meldung, dass ein Flugzeug beim Flugplatz Wangen-Lachen in den See gestürzt sei. Glück im Unglück: Der Pilot konnte schon kurz nach der Wasserung von einem Boot, das sich in der Nähe befand, gerettet werden. Nun, eineinhalb Jahre später, liegt der Untersuchungsbericht der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle (Sust) vor.

Eigentlich hatte der damals 48-jährige, erfahrene Pilot mit einem Motorsegler von Grenchen im Kanton Solothurn nach St. Gallen-Altenrhein und wieder zurückfliegen wollen. «Im Bewusstsein, dass der Flug durch die aktuelle Wittersituation anspruchsvoll sein würde, startete der Pilot um 11 Uhr [...] in Grenchen», heisst es im Bericht. Nach knapp eineinhalb Stunden Flug landete er in Wangen-Lachen.

Leichter Schneefall

Eigentlich hatte der Pilot nur eine kurze Pause machen wollen, entschied sich aber wegen des sich verschlechternden Wetters für eine längere Mittagspause, um besseres Wetter abzuwarten. Während dieser Zeit fielen ein bis zwei Zentimeter Schnee, der auf dem geparkten Flugzeug liegen blieb. Als sich das Wetter besserte, entschied sich der Pilot, wieder nach



Nach dem Start auf dem Flugplatz Wangen landete der Motorsegler im Zürichsee.

Bilder Stefan Grüter

Grenchen zurückzufliegen. Nach eigener Aussage habe er den Schnee vom Flugzeug gewischt. Der Schnee sei nicht gefroren gewesen und habe sich gut entfernen lassen.

Während des Startlaufs habe der Pilot das Gefühl gehabt, dass die Beschleunigung nicht normal war. Dann hob der Motorsegler zwar wenige Meter ab, drehte leicht nach rechts und setzte rund 100 Meter nach dem Ufer auf dem See auf.

Technische Ursache unwahrscheinlich

Die Sust geht davon aus, dass die Verschlechterung der Startleistung «mit

hoher Wahrscheinlichkeit» nicht auf eine technische Ursache zurückzuführen ist. So seien bei der Untersuchung des Flugzeuges, des Motors und des Propellers keine «vorbestehenden technischen Mängel» festgestellt worden. Ein Testlauf des Motors sei wegen des Wassereinbruchs zwar nicht mehr möglich gewesen. Aber GPS-Aufzeichnungen und die Angaben des Piloten würden auf eine normale Funktion hinweisen.

Die Sust geht davon aus, dass auf den Tragflächen vorhandene Nässe die für einen normalen Start erforderliche Abhebegeschwindigkeit erhöhte und so die Startleistung beeinträchtigte. Sie bezieht sich auf einen Passus in der Segelflugtheorie des Segelflugverbandes der Schweiz: «Stelle sicher, dass du immer mit trockenen Flügeln startest. Dies ist äußerst wichtig, denn das Flügelprofil eines Segelflugzeugs ist dünn und deshalb anfällig auf alle störenden Einflüsse. Es kann sein, dass du zwar mit Hilfe des Bodeneffektes starten kannst, danach aber keine oder nur eine geringe Steigleistung erzielst. Dies gilt vor allem für selbststartende Segelflugzeuge. Deshalb: Starte ganz einfach nicht, solange es regnet. Warte bis der Regen aufhört, trockne die Flügel und freue dich auf einen Start ohne Überraschungen.»

Sust untersucht Unfälle und gefährliche Ereignisse

Die Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle (Sust) hat den Auftrag, Unfälle und gefährliche Ereignisse von Bahnen, Luftfahrzeugen und Schiffen zu untersu-

chen. Diese Untersuchungen haben ausschliesslich zum Ziel, Erkenntnisse zu gewinnen, mit denen künftige Unfälle und Gefahrensituationen verhindert werden können

und die eine Erhöhung der Sicherheit zur Folge haben. Hingegen sollen die Ergebnisse nicht der Klärung von Schuld- und Haftungsfragen dienen. (red)

Das sind die Köpfe des Pro-Komitees zum Tunnel

Rapperswil-Jona stimmt über einen Stadttunnel ab. Nun steht das Komitee der Befürworter. Und fährt der Gegnerschaft an den Karren.

«Ohne ein Ja am 10. September bleibt das Verkehrschaos in Rapperswil-Jona für die nächsten 30 Jahre». So beginnt die Anfang Woche verschickte Medienmitteilung des neu gebildeten Komitees für den Stadttunnel. Rund 50 Personen umfasst derzeit das Komitee. Dieses hat sich zum Ziel gesetzt, die Stimmbevölkerung Rapperswil-Jonas von der Notwendigkeit eines Ja zu überzeugen.

Das Co-Präsidium bilden die ehemalige SRF-Wirtschaftskorrespondentin Marianne Fassbind und der Präsident der Mitte von Rapperswil-Jona, Ivo Reichenbach.

«Mit einem Ja signalisiert die Stadt dem Kanton St.Gallen, dass ein Tunnel gewünscht wird», lässt sich Reichenbach im Communiqué zitieren. «Mit einem Ja kann der Kanton ein konkretes Projekt ausarbeiten, über das wir dann zu einem späteren Zeitpunkt noch einmal abstimmen können», ergänzt Fassbind, welche vor ihrer An-

stellung beim SRF Rapperswiler Stadt-rätin war.

Komitee für Variante «Direkt»

Zur Diskussion stehen zwei Varianten, die eine heisst «Mitte» und hat stadtintern zwei Anschlüsse, einen im «Teuchelweiher/Tüchi», den anderen in Kempraten. Die zweite nennt sich «Stadttunnel Direkt» und verzichtet auf den «massiven» Anschluss in Kempraten. Das Komitee favorisiert diese günstigere und bautechnisch einfachere Variante. In der Abstimmung können die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger wählen, welche Variante sie bevorzugen würden. Das Resultat wird der Kanton entsprechend berücksichtigen.

Kritik an Links-Grün

Das Pro-Komitee kann die Gründe der derzeit bekannten Tunnelgegner – insbesondere der Grünen und GLP – für deren Ablehnung eines Tunnels nicht



Der Vorstand des Befürworterkomitees zum Stadttunnel (von links): Markus Gisler, Beat Forster, Urs Aegeuter, Marianne Fassbind, Ivo Reichenbach und Marcel Gasser.

nachvollziehen. Und spricht in der Mitteilung von «links-grünen Utopien».

Gerade mit der Verlagerung des Durchgangsverkehrs unter die Erde könnten gemäss Pro-Komitee Pläne und Wünsche für ein besseres Leben in der Stadt durchs Band realisiert werden: weniger Lärm, Abgase, Unfälle, kein Stau oberirdisch in der Stadt, flächendeckendes Tempo 30, genügend Raum für öffentlichen Verkehr.

Tunnel der zentrale Faktor

Für das Komitee ist der Stadttunnel der zentrale Faktor des entworfenen Gesamtverkehrskonzepts. Nur wenn der Durchgangsverkehr unter den Boden kommt, erhalten der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr genügend Platz. Mit einem Ja zum Tunnel kann das Gesamtverkehrskonzept seine volle Wirkung entfallen. Wer für bessere Velo- und ÖV-Verbindungen ist, muss Ja zu einem Tunnel sagen, schlussfolgert das Komitee. (lz)