



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Segelflugzeugs Ka 8B HB-668

vom 27. April 1968

beim Flugfeld Olten

Zirkularbeschluss

DIE EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall des Segelflugzeugs Ka 8B HB-668

vom 27. April 1968

beim Flugfeld Olten

nach Kenntnisnahme vom Ergebnis des Zwischenverfahrens gemäss Art. 19.2 der Verordnung über die Flugunfalluntersuchungen vom 1. April 1960

und im Einvernehmen mit dem Büro für Flugunfalluntersuchungen im summarischen Verfahren gemäss Art. 27 ff. der oben zitierten Verordnung

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

Der Untersuchungsbericht vom 2. August 1960, der Kommission übermittelt am 7. August 1968, wird genehmigt.

Zirkulation, 27. September 1968.

FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

Luftfahrzeug: Segelflugzeug Ka 8B HB-668
Pilot: 1945
Ort: Flugfeld Olten
Datum und Zeit: 27. April 1968

I. ZUSAMMENFASSUNG

Beim Landeanflug auf das Flugfeld Olten kam der Segelflieger zu kurz; sein Versuch, noch im Anflugsektor knapp nach einer Kiesgrube aufzusetzen misslang und es kam zur Bruchlandung in der Kiesgrube. Der Pilot blieb unverletzt; das Segelflugzeug wurde erheblich beschädigt.

II. UNTERSUCHUNG

1. Flugzeug

Das Segelflugzeug Ka 8B HB-668 war gehörig zugelassen und befand sich in lufttüchtigem Zustand. Eigentümer und Halter ist die Segelfluggruppe Luzern. Es handelt sich um einen Schulterdecker mit einer Spannweite von 15 m.

2. Pilot

Der Pilot, Jahrgang 1945, ist Inhaber eines gültigen Führerausweises für Segelflieger. Sein gesamtes Flugtraining betrug rund 40 Stunden. Am Unfalltag hatte er nach ca. anderthalbjährigem Unterbruch zuerst zwei Kontrollflüge am Doppelsteuer mit dem Segelfluglehrer gemacht und daraufhin die Bewilligung erhalten, die Ka 8 zu fliegen.

3. Wetter

Flache Hochdrucklage über Zentraleuropa, Sonnig. Mässige Winde aus SW.

4. Gelände

Das Flugfeld Olten liegt 415 m über Meer. Es besitzt eine Graspiste 05-23 von 560 x 30 m. Für die Landerichtung 23 wird

das Lande-T 100 m vom Platzanfang entfernt ausgelegt; ca. 110 - 120 m vor dem Platzanfang liegt eine etwa 10 m tiefe ausgedehnte Kiesgrube, in welcher südlich der Anflugachse eine Zementfabrik steht.

5. Hergang

Nach etwa 1 ½ - jährigem Unterbruch nahm der Segelflieger am 27. April 1968 in Olten sein Flugtraining wieder auf. Nachdem er am Doppelsteuer mit einem Segelfluglehrer zwei Kontrollflüge ausgeführt hatte, erhielt er die Erlaubnis, einen Flug mit dem Segelflugzeug Ka 8B HB-668 auszuführen. Er startete um 1538 im Flugzeugschlepp und klinkte in etwa 500 m über Platz in der Gegend zwischen Olten und Aarburg aus. Er gewann langsam Höhe und wurde, während er bis auf 1100 m über Platz stieg, bis in die Gegend von Aarau versetzt. Von dort trat er den Rückflug nach Olten an, wobei er feststellte, dass er ziemlichen Gegenwind hatte. Nachdem er die Gegend nördlich querab des Platzanfanges erreicht hatte und noch eine Höhenmesseranzeige von 210 m ablas, kurvte er um 180° nach rechts ab, in der Absicht, nachher aus der Gegengerade einen Platzanflug mit zwei 90°-Kurven zu machen. Sein Endanflug geriet ihm jedoch wegen des herrschenden Südwestwindes (Rückenwind in der Gegengerade, Gegenwind im Endanflug) zu tief, so dass er den Flugplatz nicht mehr erreichen konnte. Beim Versuch, wenigstens noch auf der Oberkante der Kiesgrube, die sich im Anflugsektor ca. 100-120 m vor dem Platzanfang befindet, zu landen, streifte in einer Linkskurve der Flügel am Boden, was dann zur Bruchlandung am Hang der Kiesgrube führte.

6. Schäden

Der Pilot blieb unverletzt. Das Segelflugzeug wurde erheblich beschädigt.

III. DISKUSSION

Es handelt sich um den klassischen Schätzungsfehler eines zu wenig trainierten Segelfliegers. Wohl war der Entschluss zur Rückkehr über Aarau rechtzeitig gefasst worden und die Höhe von mehr als 200 m über Grund, mit der Segelflieger beim

Flugfeld Olten eintraf, hätte bei entsprechender Taktik einen einwandfreien Landeanflug gestattet. Der Pilot scheint sich jedoch über den Einfluss des herrschenden Windes auf seine Geschwindigkeit über Grund zu wenig Rechenschaft gegeben und nicht bedacht zu haben, dass er deswegen für den Endanflug ziemlich viel Höhe benötigen werde. So kam er mehr als 200 m zu kurz, was dann im ungünstigen Gelände im Anflugsektor zur Bruchlandung führte.

IV. SCHLUSS

Der Unfall hat sich ereignet, weil der Pilot beim Platzanflug den herrschenden Windverhältnissen zu wenig Rechnung trug.

Bern, den 2. August 1968.

DER UNTERSUCHUNGSLEITER