



# Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

## über den Unfall

des Flugzeugs AVIA-Starlet FL 3 HB-UOL

vom 21. Juli 1968

auf dem Flugplatz Olten / Gheid

## Sitzung der Kommission

25. April 1969

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

der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeugs AVIA-Starlet FL 3 HB-UOL

vom 21. Juli 1968

auf dem Flugplatz Olten / Gheid

## 0. ZUSAMMENFASSUNG

Zufolge starker Motorstörungen musste der Pilot des Flugzeugs HB-UOL zu einer Landung auf dem Flugplatz Olten schreiten. Der Landeanflug geriet jedoch zu rasch und zu hoch, so dass sich der Pilot im Hinblick auf die ca. 150 m hinter dem Pistenende 07 liegende Kiesgrube entschloss, durchzustarten.

In ca. 20 m Höhe fiel jedoch die Motorenleistung wieder vollständig zusammen und das Flugzeug schmierte im Verlaufe einer Linkskurve über den Flügel ab und schlug am Boden auf.

Die beiden Insassen erlitten schwere Verletzungen, das Flugzeug wurde zerstört.

Der Unfall ist auf eine Motorstörung wegen ungenügender Benzinversorgung des Vergasers zurückzuführen, wobei die unvermeidbar gewordene Landung auf dem Flugplatz Olter/Gheid infolge unzweckmässiger Anflugtaktik missriet.

## 1. UNTERSUCHUNG

Die Voruntersuchung wurde mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 18. März 1969 an den Kommissionspräsidenten abgeschlossen am 8. April 1969.

Die Kantonspolizei Solothurn hat unmittelbar nach dem Unfall Erhebungen vorgenommen und einen ausführlichen Rapport erstellt.

Zuständige kantonale Behörde: Richteramt Olten/Gösgen.

## 2. ELEMENTE

## 21. Flugzeuginsassen

### 211. Pilot: Jahrgang 1923

Inhaber des Führerausweises für Privatpiloten, ausgestellt am 22. Juni 1963 und gültig bis 12. November 1968.

Gesamte Flugerfahrung 628 Std. 55 Min. mit 1233 Landungen, wovon 44 Std. 12 Min. seit 1. Januar 1968. Auf dem Unfallflugzeug flog er rund 315 Std., wovon rund 13 Std. seit 1. Januar 1968.

Besondere Vorkommnisse:

- am 15. September 1965 Bauchlandung auf Sokol HB-TAP in Basel.
- am 22. August 1967 Wegflug von Bern ohne Einholen der Spezial-VFR-Bewilligung.

Es liegen keine Anhaltspunkte für irgendwelche gesundheitliche Störungen zur Zeit des Unfallfluges vor.

### 212. Fluggast: Jahrgang 1926

Inhaber des Lernausweises für Privatpiloten, ausgestellt am 25. April 1968 und gültig bis 25. Februar 1970, ohne Erweiterung für Überlandflüge.

Gesamte Flugerfahrung 17 Std. 11 Min.

## 22. Flugzeug HB-UOL

Eigentümer und Halter:	Kilchherr AG, Basel
Hersteller:	AVIA Vercelli, Italien
Muster:	AVIA-Starlet FL 3
Baujahr:	1946; Werknummer A-20
Motor:	CNA IVD 60 PS, Nr. 5451, Baujahr 1941
Propeller:	Holzfestpropeller Infanger Typ AVIA FL 3, Nr. 106
Charakteristik:	Einmotoriger Tiefdecker in Holzbauweise mit festem Heckradfahrwerk, ohne Landeklappen, mit zwei

nebeneinanderliegenden  
Sitzen

Verkehrsbewilligung: vom 10. Oktober 1946,  
gültig bis 28. April 1969

Tankfassungsvermögen: 60 Liter (Rumpftank mit  
direkter Schwimmeranzeige;  
Fallbenzin)

Höchstzulässiges Fluggewicht: 560 kg  
Gewicht beim Start in Schupfart: 535 kg  
Gewicht im Zeitpunkt des Unfalls: 513 kg

Gewicht und Schwerpunkt lagen innerhalb der vorgeschriebenen Grenzen.

Geschwindigkeiten laut Betriebsanleitung:

Horizontalgeschwindigkeit mit 2200 RPM:	175 km/h
Steigen:	80 - 90 km/h
Reise:	150 km/h
Gleiten:	80 - 90 km/h
Mindestgeschwindigkeit:	60 - 70 km/h

### 23. Gelände

(Landeskarte der Schweiz, 1:50'000, Blatt 224, Olten)

Der Unfall ereignete sich in der Verlängerung der Piste 07 des Flugplatzes Olten/Gheid, ca. 200 m nach Pistenende.

Koordinaten 634'350/244'100, 410 m/M, Gemeindebann Olten.

Das Flugfeld Olten weist eine einzige Graspiste 07/25 von 560 m x 30 m auf. In der Verlängerung der Piste 07 liegt eine grosse Kiesgrube, die infolge Abgrabungen im Verlaufe der Jahre bis auf ca. 120-150 m an das Pistenende herangerückt ist. Südlich vom Wegflugsektor der Piste 07 befinden sich als störende Hindernisse Hochkamine und Kabelkrane einer Zementfabrik. Der Anflugsektor 07 ist frei von Hindernissen.

### 24. Wetter

Sonnig; leichte Bisenlage, mässiger Wind aus N. Sicht mehr als 20 km. Die Wetterverhältnisse kommen als Unfallursache nicht in Betracht.

### 3. FLUGVERLAUF UND UNFALL

31. Der Pilot hat das Flugzeug HB-UOL, das rund 827 Flugstunden aufwies, am 11. Juli 1963 käuflich erworben. Es blieb in seinem Besitz bis am 7. Juni 1968. In diesem Zeitpunkt verkaufte er es an die Kilchherr AG, Basel. Der Eigentümer dieses Unternehmens hatte kurz vorher mit seiner fliegerischen Ausbildung begonnen.

Beim Stand von rund 1'112 Flugstunden hatte der Pilot das Flugzeug in der Zeit vom 28. Februar 1966 bis 28. April 1967 vollständig überholen lassen. Im Zeitpunkt des Verkaufes an die Kilchherr AG, Basel, wies das Flugzeug eine Betriebsdauer von 1'140 Std. 30 Min. auf. Mit Einwilligung des Eigentümers flog der beim Unfall beteiligte Pilot es noch am 22. Juni 1968 während 15 Min. und am 6. Juli 1968 während 55 Min. Beim Unfallflug wies das Flugzeug rund 1'142 Flugstunden auf; es war somit in den 15 Monaten seit der Überholung nur rund 30 Std. geflogen worden.

32. Der Pilot beabsichtigte, mit dem Eigentümer am Sonntag, 21. Juli 1968, vom Flugfeld Schupfart aus einen Flug in die weitere Umgebung des Flugfeldes auszuführen. Nachdem er 30 Liter Benzin nachgetankt hatte, führte er um 1658 Uhr<sup>1</sup> vorerst allein an Bord eine Platzrunde in Schupfart aus. Anschliessend wurde vom Piloten mit dem Eigentümer an Bord zum beabsichtigten Flug gestartet, wobei über die voraussichtliche Flugdauer und den vorgesehenen Flugweg vom Piloten keine Angaben gegenüber den Flugplatzorganen gemacht worden waren. Nach den übereinstimmenden Angaben der beiden Insassen ging der Flug bis zum Neuenburgersee. Auf dem Rückflug nach Schupfart wurde der Flugplatz Grenchen direkt überflogen. Der Flugweg führte in ca. 400 m/Grund oder ca. 800 m/M dem Jura-fuss entlang. Ungefähr um 1855, also etwas mehr als 1 ½ Stunden seit Beginn des Fluges, begann der Motor plötzlich auszusetzen und die Drehzahl ging trotz völlig gestossenem Gashebel auf etwa 1600 zurück. Der Pilot vergewisserte sich, dass "die Luftregelung auf "NORMAL" stand", dann stellte er

---

<sup>1</sup> Alle Zeitangaben beziehen sich auf mitteleuropäische Zeit (MEZ)

den Benzinbahn auf "RESERVE" um, doch hielten die Motorstörungen (Fehlzündungen, "Husten") unverändert an. Er sah daher vor, auf dem ca. 5 - 6 km entfernten Flugfeld Olten/Gheid zu landen. Diesen Flugplatz kannte er von früher her. Er teilte den Entschluss seinem Passagier mit, der sich ab jenem Zeitpunkt an den weiteren Flugverlauf nicht mehr erinnern konnte. Das Flugzeug erreichte in sinkendem Direktanflug die Gegend des Flugplatzes, wobei es von verschiedenen Augen- und Ohrenzeugen beobachtet wurde. Auch auf dem Flugplatz, wo Flugbetrieb in Pistenrichtung 07 herrschte, war man auf das anfliegende Flugzeug mit stotterndem Motor aufmerksam geworden. In Richtung Belchen fliegend, drehte der Pilot in Flugplatznähe einige Runden, um, nach seinen später abgegebenen Erklärungen, verschiedene Kontrollen wie Vergaservorwärmung, Reservebenzin, Vollgasleistung, Leerlauf, auszuführen. Weil, gemäss seinen Angaben, die festgestellten Motorstörungen nicht aufhörten, entschloss er sich jetzt definitiv, in Olten/Gheid zu landen, weil ihm ein Überflug nach Schupfart zu gefährlich erschien. Er flog in der Folge den Platz normal, jedoch zu hoch an, weshalb ihm ein Schlepppilot auf dem Flugplatz Zeichen gab, tiefer zu gehen, was vom Piloten richtig erkannt wurde. Der Anflug geriet trotzdem zu hoch und zu schnell, so dass es der Pilot vorzog, durchzustarten, weil er, gemäss seinen später gemachten Angaben, in diesem Moment keine Motorstörung mehr wahrnahm und weil er befürchtete, das Flugzeug könnte beim Ausrollen über die Kieswand hinabstürzen. Der Motor reagierte auf Vollgas normal, so dass der Pilot das Flugzeug wieder bis auf etwa 20 m hochziehen konnte. In der Linkskurve fiel die Motorleistung wieder völlig zusammen und das Flugzeug schmierte über den linken Flügel ab.

#### 4. SCHÄDEN

41. Beide Insassen wurden schwer verletzt.
42. Das Flugzeug wurde zerstört.
43. Drittschaden ist nicht entstanden.

#### 5. SPÄTERE FESTSTELLUNGEN

5.1 Es liegen keine Anhaltspunkte für die Annahme vor, dass der Passagier (Eigentümer) bei der Führung des Flugzeugs mitgewirkt hätte.

5.2 Das Flugzeug war im Jahre 1946 fabrikneu aus Italien eingeführt worden. Bei einer Betriebsdauer von 6 Std. 47 Min. machte es am 9. Februar 1967 einen Kopfstand, wobei Propeller und Vergaser beschädigt wurden. Im Jahre 1949 wurde der Motor mit 243 Std. 45 Min. generalrevidiert, und am 12. Oktober 1952 beim Stand von 383 Std. 21 Min. ein Zusatzbenzintank unter dem rechten Sitz eingebaut, der bei der Totalrevision 1966/1967 wieder ausgebaut wurde. Ab 1954 war das Flugzeug Eigentum eines neuen Besitzers der die Wartung selber besorgte. Am 23. Juli 1963 war am Flugzeug noch der Benzintank ausgebaut und ein neuer Benzinahn eingeschweisst worden. Vor und nach der Grundüberholung wurde die Wartung des Flugzeugs durch den später verunfallten Piloten selber besorgt. Unter Ausklammerung der Zeit der Totalrevision ist das Flugzeug in ca. 3 ½ Jahren nur rund 50 Std. geflogen worden.

5.3 Beim Aufschlag des Flugzeugs HB-UOL auf dem Flugplatz Olten/Gheid wurde der linke Flügel zersplittert und die ganze Vorderpartie mit Motor, Brandschott, Instrumentenbrett und Benzintank vom Rumpf weggeschlagen. Das Flugzeugwrack lag auf der rechten Seite. In der Distanz von einigen Metern war im kiesigen Boden eine starke Streifspur des linken Flügelendes zu sehen. Der Benzintank war aufgerissen, doch entstand durch das auslaufende Benzin kein Brand. Der Zündschalter stand auf "1+2", die Höhenkorrektur auf "terra" und der Tankhahn auf "Haupttank". Die Position des Gashebels konnte nicht mehr festgestellt werden. Der linke Flügel war zu etwa drei Vierteln in kleineren Teilen weggebrochen, während der rechte an der Wurzel gebrochen war. Leitwerk und Fahrwerk waren nicht stark beschädigt.

Das eine Blatt des Holzpropellers war an der Wurzel abgeknickt, die Blätter selber waren wenig beschädigt.

5.4 Am Motor wurde das Kurbelgehäuse eingeschlagen und die Zylinderköpfe waren beschädigt.

5.5 Die Filterglocke des Benzinlehns war mit Draht gesichert. Sie enthielt neben anscheinend wasserfreiem Benzin einen Niederschlag von weisslicher Substanz. Die Prüfung der Durchflussverhältnisse zwischen Tanksumpf und Vergaser ergab keinen abnormalen Befund. Die Benzinleitung vom Filter zum Vergaser wurde nach durchgeführtem Untersuch in Ordnung befunden und eine Durchflussbehinderung war nicht feststellbar. Das Filtersieb befand sich in gutem Zustand und enthielt nur wenige Schmutzpartikel.

5.6 Die teilweise Demontage des Motors ergab keine Anhaltspunkte dafür, dass der Motor vor dem Unfall technische Mängel aufgewiesen hätte. Das gleiche gilt für die Zündanlage.

5.7 Abgesehen von wenig bedeutenden, beim Aufschlag entstandenen Schäden, war der Vergaser in gutem und funktionsfähigem Zustand.

5.8 Benzinlehns und Filter wiesen ungewöhnlich kleine Dimensionen auf. Die lichte Weite der Tankentnehmerohre und der Hahnbohrungen beträgt nur ca. 3,7 bis 3,8 mm, und die Filterglocke weist nur einen Inhalt von rund 15 cm<sup>3</sup> auf. Beim Flugzeugmuster Piper Cub, der eine nur wenig grössere Motorleistung hat (65 gegenüber 60 PS) haben die Leitungen eine rund doppelt so grosse lichte Weite oder einen ungefähr viermal grösseren Querschnitt und die Filterglocke fasst rund 90 cm<sup>3</sup>. Der Benzinlehns der HB-UOL entspricht ungefähr den Modellen, die in Kleinmotorrädern verwendet werden. Bei diesen kleinen Abmessungen besteht natürlich eine erhöhte Verstopfungsgefahr. Wie Versuche zeigten, genügen ca. 3 cm<sup>3</sup> Verunreinigung in der Filterglocke bereits, um den Benzindurchfluss im Querschnitt zwischen Filtergehäuse und Filterkörper, dessen lichte Weite nur ca. 6,5 mm beträgt, stark zu behindern oder auch ganz zu verunmöglichen.

5.9 Die Analyse der festgestellten weisslichen Rückstände durch die EMPA ergab, dass es sich bei dieser Substanz zur Hauptsache um Aluminiumoxyd mit etwas Zinkoxyd handelt und dass sie quellfähig ist. Ferner wurde festgestellt, dass die Wandungen des Benzintanks aus Aluminium und Zink bestehen.



5.10 Seit der Generalrevision wurde das Flugzeug zwei Jahreskontrollen durch das Eidg. Luftamt unterzogen. Bei der ersten Kontrolle, die am 28. April 1967 im Anschluss an die Totalrevision erfolgte, wurden keine Mängel im Benzinssystem erwähnt. Bei der nächsten Kontrolle am 10. Mai 1968 beim Stand von 1'133 Std. 30 Min. wurde dagegen beanstandet, dass die Filterglocke nicht gesichert sei. Eine Frist für die Behebung war nicht angesetzt worden.

5.11 Nach den Erklärungen des Piloten waren vor dem Unfall nie Störungen in der Benzinzufuhr vorgekommen.

## 6. DISKUSSION

61. Aus dem ganzen Ablauf der Ereignisse muss geschlossen werden, dass die beobachteten Motorstörungen beim Unfallgeschehen eine bestimmende Rolle gespielt haben. Diese Motorstörungen sind erstmals aufgetreten, als sich das Flugzeug nach einer Flugdauer von ca. 1 ½ Std. in einer Flughöhe von ca. 800 - 900 m/M auf dem Heimflug von Neuenburg nach Schupfart befand. Sie äusserten sich in Fehlzündungen und hatten einen starken Leistungsabfall zur Folge. Obwohl der Pilot Vollgas gab, ging die Drehzahl, die bei Reiseleistung vorher ca. 2200-2250 betragen hatte, auf etwa 1600-1700 zurück; dies entspricht ungefähr einem Leerlauf im Gleitflug und eine nennenswerte Leistungsabgabe an den Propeller kann nicht mehr vorhanden gewesen sein.

62. Beim Eintritt der Störungen dachte der Pilot vorerst an eine zu arme Gemischregelung, und nachdem seine Kontrolle ergab, dass die Regelung auf "reich" stand, an einen ungenügenden Benzinstand im Tank. Als jedoch auch das Umschalten des Benzinahns auf "RESERVE" keine Abhilfe brachte, fasste er den Entschluss zur sofortigen Landung.

63. Die Wahl des Flugplatzes Olten für die vorgesehene Landung war den Umständen angemessen; er befand sich in Reichweite und das Flugzeug hat ihn sogar noch mit erheblichem Höhenüberschuss erreichen können.

64. Der Pilot gibt in seiner nachträglichen Erklärung an, er habe den Platz normal angeflogen. Die von ihm geflogenen vollen Kreise habe er ausgeführt, um Kontrollen durchzuführen, wobei er noch an Höhe gewonnen haben will. Wie immer es sich auch verhalten hat, jedenfalls ist festzustellen, dass der Pilot den Flugplatz offensichtlich zu hoch und zu schnell anflog. Nachdem, seinen eigenen Angaben zufolge, in dieser Phase des Fluges die Motorleistung normal war, bestand hierzu kein Anlass, dies umso weniger, als das Flugzeug HB-UOL keine Landeklappen besitzt. Erst im letzten Drittel oder Viertel der Piste befand sich das Flugzeug endlich in unmittelbarer Bodennähe, aber noch keineswegs in der für das Aufsetzen notwendigen Dreipunktlage. Da der Pilot die Verhältnisse des Flugplatzes Olten kannte und wusste, dass sich nur etwa 120 m nach Pistenende eine grosse Kiesgrube befindet, in welche das Gelände mit einer ca. 10-12 m hohen, steilen Böschung abfällt, war ihm klar, dass die Landung unrettbar missraten war, weil das Flugzeug auf keinen Fall mehr vor der Kiesgrube zum Stillstand zu bringen war; beim Sturz über die Böschung musste es zu schwerem Bruch, wenn nicht zur Katastrophe kommen. Bei dieser Situation blieb dem Piloten nichts anderes übrig, als den Durchstart zu versuchen, zumal nach seinen Angaben der Motor in diesem Augenblick normal arbeitete. Er erreichte im Steigflug eine Höhe von ca. 20 m/Grund und wollte mit einer Linkskurve in eine tiefe Platzrunde eindrehen in der offenbaren Absicht, das Überfliegen von besiedeltem Gebiet nach Möglichkeit zu vermeiden. Nachdem aber schon kurz nach dem Einleiten der Kurve der Motor wieder vollständig aussetzte und die Fahrt des Flugzeugs, das sich ohnehin in einem ungünstigen Flugzustand (Kurvenlage bei relativ geringer Geschwindigkeit) befand, musste das Flugzeug abschmieren. Bei der geringen Flughöhe über Boden hatte der Pilot keine Möglichkeit, die Situation noch irgendwie zu retten.

65. Die Motorstörungen sind, anscheinend ohne äussere Ursache, im ruhigen Reiseflug nach einer Flugdauer von rund 1 ½ Std. aufgetreten. Sie hielten während des Sinkfluges bis in Flugplatznähe an, gingen dann zurück um beim anschliessenden Durchstart nach etwa 15-20 Sekunden nach dem Vollgasgeben wieder massiv aufzutreten. Die Annahme liegt nahe, dass die

Störungen auf ungenügende Benzinzufuhr zum Vergaser zurückzuführen sind. Die Fehlzündungen und der daraus resultierende Leistungsabfall im Reiseflug und im anschliessenden Sinkflug lassen vermuten, dass der Vergaser zwar noch etwas Gemisch lieferte, dass dieses jedoch viel zu arm war. Daraus ist zu schliessen, dass der Benzinzufluss zwar nicht vollständig unterbrochen war, dass aber nur noch eine ganz ungenügende Menge Benzin in den Vergaser gelangte.

66. Mit dieser Annahme lässt sich der weitere Verlauf der Ereignisse erklären. Während des Sinkfluges und vor allem während des Lande-Endanfluges, der offensichtlich mit völlig geschlossener Drosselklappe ausgeführt wurde, konnte sich im Vergaserbecken wieder eine gewisse Menge Benzin sammeln, die dann beim Vollgasgeben zum Durchstart zur Verfügung stand, im Steigflug mit Vollgas aber rasch verbraucht war, so dass schon bald der totale Leistungsabfall eintreten musste.

67. Die Auswertung der Untersuchungsergebnisse im Hinblick auf eine solche ungenügende Benzinversorgung führt zu den nachfolgenden Feststellungen:

671. Im Zeitpunkt des Unfalles befand sich noch ein durchaus genügender Benzinvorrat an Bord; vor dem Start zum Unfallflug war das Flugzeug in Schupfart aufgetankt worden, und nach einer Flugzeit von ca. 1 ½ Std. mussten sich noch etwa 25-30 Liter Benzin im Tank befinden. Es wurde denn auch beobachtet, dass nach dem Aufschlag am Boden noch reichlich Benzin aus dem geplatzen Tank ausgeflossen ist.

672. Gegen die Annahme eines ungenügenden Benzinstandes im Tank spricht auch der Umstand, dass das Umschalten auf die Reserve keine Verbesserung der Leistung brachte. Bei dieser Hahnstellung wird nämlich das Benzin am tiefsten Punkt des gleichen Tanks entnommen, statt ca. 6-8 cm über demselben; es stehen dann ca. 10 weitere Liter Benzin desselben Tanks zusätzlich zur Verfügung, die für mindestens 30-40 Minuten reichen.

673. Wenn aber genügend Benzin im Tank war, so müssen andere Gründe für eine ungenügende Benzinversorgung des Vergasers vorgelegen haben. Da das primitive Benzinstandanzeigesystem

mit Korkschwimmer und senkrecht darauf stehendem Draht eine genügende Entlüftung des Benzintanks garantiert, kann auch nicht mangelnder Druckausgleich im Benzintank als Ursache in Frage kommen.

674. Wenn trotzdem eine Zuflussbehinderung eingetreten ist, so muss sie irgendwo im Bereich zwischen Tank und Motor aufgetreten sein. Die Untersuchung des Vergasers und der Benzinleitung vom Filter zum Vergaser hat keine Anhaltspunkte dafür geliefert, dass hier eine Verstopfung vorhanden gewesen sein könnte. Dagegen hat sich gezeigt, dass die Durchflussquerschnitte in der Benzinentnahme vom Tank, im Benzinahn und im angebauten Filter sehr bescheiden waren, so dass dort die Gefahr einer Verstopfung besonders gross war.

675. Nachdem bei der Untersuchung im Tanksumpf, in der Filterglocke und im Vergasergefäss nicht unbedeutende Mengen einer quellfähigen Substanz gefunden wurden, erscheint es nicht ausgeschlossen, dass beim Vorhandensein einer entsprechenden Menge dieser Substanz in der Filterglocke der Durchfluss derart beeinträchtigt werden konnte, dass die Benzinversorgung ungenügend geworden ist.

676. Laut Analyse EMPA bestanden diese Rückstände im Benzin-system zur Hauptsache aus Oxyden der Metalle, aus denen die Wandungen des Benzintanks hergestellt sind. Es erscheint deshalb naheliegend, anzunehmen, dass es sich dabei um Oxydationsprodukte handelt, die sich im Tank selber gebildet haben; eine solche Korrosion kann durch das lange unbenutzte Herumstehen des Flugzeugs mit vermutlich halb oder ganz leerem Tank begünstigt worden sein.

677. Dass das Vorhandensein von Rückständen im Benzinsystem vor dem Unfall nie bemerkt worden ist, scheint darauf hinzudeuten, dass diese Korrosion wohl erst in der letzten Zeit, d.h. seit der Grundüberholung in nennenswertem Umfang aufgetreten ist und dass ihre Produkte erst kurz vor oder während dem Unfallflug in das Benzinsystem geraten sind. Nach den Erklärungen des früheren Eigentümers hat er den Benzinfilter selber alle 5-10 Flugstunden kontrolliert und dabei nie etwas Auffälliges feststellen können. Die letzte Kontrolle habe er unmittelbar vor der Luftamt-Jahresinspektion vom 10. Mai 1963

vorgenommen. Störungen in der Benzinzufuhr seien im Betrieb des Flugzeuges nie aufgetreten.

7. SCHLUSS

Die Kommission gelangt einstimmig zu folgendem Schluss: Der Unfall ist auf eine Motorstörung wegen ungenügender Benzinversorgung des Vergasers zurückzuführen, wobei die unvermeidbar gewordene Landung auf dem Flugplatz Olten/Gheid infolge unzweckmässiger Anflugtaktik missriet.

Bern, den 25. April 1969

Ausgefertigt am 5. Mai 1969

Ähnliche Fälle in den letzten 5 Jahren: -