



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Segelflugzeuges L-Spatz 55 HB-627

vom 4. August 1971

bei Lostorf/SO

Sitzung der Kommission

14. Juli 1972

Die Voruntersuchung wurde mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 6. Mai 1972 an den Kommissionspräsidenten abgeschlossen am 19. Mai 1972.

Der Segelpilot startete am 4. August 1971 um 1245 Uhr mit dem Segelflugzeug HB-627 auf dem Flugfeld Courtelary im Flugzeugschlepp zu einem Streckenflug. Er beabsichtigte, dem Jurasüdfuss entlang, das Flugfeld Birrfeld anzufliegen. In einer Höhe von 800 m/G klinkte er über Courtelary aus. Er erreichte Olten in einer Flughöhe von ca. 700 m/G. Wegen der relativ geringen Höhe entschloss sich der Pilot, auf dem Flugfeld Olten zu landen. Weil er es jedoch nicht ausfindig machen konnte, flog er nach Lostorf weiter. Er kam dort in einer Höhe von 300 m/G an und wählte ein südlich der Ortschaft gelegenes, leicht erhöhtes und geneigtes Plateau als Landeplatz aus. Nachdem der Pilot die überschüssige Höhe abgebaut hatte, führte er eine Rechtskurve aus, um den Platz in Richtung SW anzufliegen. Dabei überquerte er mit erhöhter Fahrt eine Hochspannungsleitung. In einer Glissade und mit voll ausgefahrenen Bremsklappen überflog er anschliessend ein Waldstück, das dem Landeplatz vorgelagert war. Beim Aufrichten des Flugzeuges in Bodennähe stellte der Pilot fest dass sein Flugzeug stark an Geschwindigkeit aufgeholt hatte (ca. 100 km/h). Mit ausgefahrenen Bremsklappen flog er über die für die Landung vorgesehene und in Flugrichtung etwa $2,5^\circ$ (Hangneigung 1:23) abfallende Wiese. Am Ende des Feldes fuhr der Pilot die Bremsklappen ein und zog vor dem etwa 25 m breiten Maisfeld hoch. Kurz darauf berührte das Flugzeug mit dem Heck die etwa 1,3 m hohen Maispflanzen und prallte im angrenzenden Acker um 1410 Uhr auf.

Der Segelpilot stellte nach der Landung fest, dass er mit leichtem Rückenwind gelandet war.

Der Pilot blieb unverletzt, das Segelflugzeug wurde schwer beschädigt. Es entstand unbedeutender Drittschaden.

Der Segelpilot, geboren 1942, deutscher Staatsangehöriger (BRD), mit einer Flugerfahrung von insgesamt 41:33 Stunden, war Inhaber eines gültigen deutschen Luftfahrerscheines für Segelflugzeugführer.

Nichts deutet darauf hin, dass der Pilot beim Unfall in seiner

Gesundheit beeinträchtigt gewesen wäre.

Für das Segelflugzeug HB-627 lag eine gültige Verkehrsbewilligung vor.

Wetter gemäss Angaben der MZA:

Bewölkung: Total 7/8, 1/8 Cu mit Basis auf 1500 m/M,
6/8 Sc auf 2000 m/M

Sicht: 20 - 30 km

Wind: Schwach und veränderlich in Bodennähe.
Sektor Südwest bis Nord etwas häufiger
gemeldet mit 2 bis 5 kt.

Turbulenz: Nur örtlich leichte Thermik

Die Untersuchung ergab keine Anhaltspunkte, wonach sich das Segelflugzeug nicht in lufttüchtigem Zustand befunden hätte.

Das für die Aussenlandung ausgewählte Feld war für eine normale Landung genügend gross. Der Anflug wurde hangabwärts durch eine Hochspannungsleitung und ein Waldstück erschwert. Ungünstig wirkte sich auch der Rückenwind aus. Ausserdem verlor der Pilot während der im Anflug ausgeführten Glissade die Kontrolle über die Geschwindigkeit.

Der noch wenig flugerfahrene Pilot war der Situation offenbar weder fliegerisch noch flugtaktisch gewachsen.

SCHLUSS

Die Kommission gelangt einstimmig zu folgendem Schluss: Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass der Pilot den Aussenlandeplatz hangabwärts anflug und die Kontrolle über die Geschwindigkeit verlor, weshalb das Segelflugzeug stark Fahrt aufholte, den gewählten Landeplatz überflog und mit einer angrenzenden Maispflanzung kollidierte.

Sitten, den 14. Juli 1972

Ausgefertigt am 19. Juli 1972