



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Segelflugzeuges K 6 E, HB-853

vom 6. Mai 1972

bei Niederbipp/BE

Die Voruntersuchung wurde mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 20. Oktober 1972 an den Kommissionspräsidenten am 16. November 1972 abgeschlossen.

FLUGVERLAUF

Am Samstag, den 6. Mai 1972, startete der Pilot um 1204 Uhr MEZ auf dem Flugfeld Olten mit dem Segelflugzeug K 6 E HB-853 im Flugzeugschlepp zu einem Trainingsflug. Bei mässigen thermischen Aufwinden hielt sich der Pilot während etwa 1 ½ Std. in Flughöhen zwischen 900 und 1300 m/M im Raume Olten-Zofingen-Langenthal-Lebern auf. Um 1400 Uhr flog er in westlicher Richtung einer Cumuluswolke entgegen. Er brach jedoch den Anflug vorzeitig ab. In einer Rechtskurve flog er dem Jurasüdfuss entlang nach Olten zurück. Dabei geriet die HB-853 in starke böige Abwinde. Über Niederbipp betrug die Flughöhe nur noch 300 m/G. Der Pilot entschloss sich deshalb, auf einer zum grössten Teil gemähten Wiese NE des Dorfes eine Aussenlandung durchzuführen. Nach einer Rechtsvolte um den gewählten Landeplatz setzte er auf Kurs 130° in Längsrichtung des Feldes zum Landeanflug an. Dabei musste er etwa 120 m vor dem Landefeld die Fahrleitung der Eisenbahnlinie überqueren. Kurz nach diesem Hindernis fuhr er die Bremsklappen zuerst halb und später ganz aus. Ausserdem leitete er noch eine Glissade ein. Trotzdem setzte das Segelflugzeug erst ca. 20 m vor dem Ende der 220 m langen und 38 m breiten Wiese auf. Links neben dem Aufsetzpunkt war ein Streifen ungemähtes hohes Gras vorhanden, während auf der rechten Seite, unmittelbar am Ende des Landefeldes, ein Holzmast einer elektrischen Leitung steht. Der Pilot versuchte zwischen den beiden Hindernissen hindurchzurollen, was ihm jedoch nicht gelang. Der rechte Flügel schlug am Leitungsmast auf. Das Segelflugzeug wurde dadurch nach rechts abgedreht und kam um 1410 Uhr in dem an das Landefeld anschliessenden Acker zum Stehen.

SCHÄDEN

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

BEFUNDE

Der Pilot, geboren 1933, war Inhaber eines gültigen Ausweises für Segelflieger mit Erweiterung für Passagierflüge.

Seine Flugerfahrung betrug insgesamt 124:31 Std., wovon 32:51 Std. auf dem Unfallmuster. Während der letzten 90 Tage flog er 6:41 Std., davon 4:56 Std. auf dem Unfallmuster.

Nichts deutet darauf hin, dass der Pilot beim Unfall in seiner Gesundheit beeinträchtigt gewesen wäre.

In den Akten des Eidg. Luftamtes sind weder Unfälle noch sonstige Vorkommnisse verzeichnet.

Das Segelflugzeug war lufttüchtig und zum Verkehr zugelassen. Es liegen keine Anhaltspunkte für irgendwelche vorbestandene Mängel am Flugzeug vor.

Wetter im Unfallraum:

Bewölkung: Total 4 - 7/8

Sicht: 12 - 20 km

Wind: 5 - 10 kt aus variabler Richtung, in
Schauernähe zunehmende Windstärke

BEURTEILUNG

Bei der Landung blies der Wind ungefähr quer zur Landerichtung. Möglicherweise war örtlich eine Rückenwindkomponente wirksam. Der ausgewählte Landeplatz war brauchbar, wies jedoch verschiedene Hindernisse auf, denen der Pilot zum Teil nicht genügend Rechnung getragen hatte.

URSACHE

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass der Pilot das Segelflugzeug infolge ungünstiger Windverhältnisse erst kurz vor dem Ende des vorgesehenen Landefeldes zu Boden bringen konnte, weshalb es mit einem Hindernis kollidierte.

Bern, den 26. Januar 1973