



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Segelflugzeuges ASK 23B HB-1863

vom 23. August 1987

auf dem Flugfeld Schänis

RESUME

Le pilote décolle de la piste 34 du champ d'aviation de Schänis à bord d'un planeur ASK 23B dans le but d'effectuer un vol de familiarisation. Le planeur quitte le sol après avoir dépassé la moitié de la piste et se retrouve rapidement au-dessus de l'avion remorqueur. Voulant corriger sa trajectoire le pilote pousse le manche. Le planeur heurte violemment la piste et rebondit. Cette manoeuvre se répète encore deux fois. Lors du troisième impact, le tube du fuselage se brise en deux. Devenu ingouvernable, le planeur s'élève une nouvelle fois puis percute le sol à droite de la piste, avec l'extrémité de l'aile droite et l'avant du fuselage. Le pilote de l'avion remorqueur, qui a observé ce mouvement de tangage dans le rétroviseur, parvient à larguer le câble et à atterrir normalement, après un tour de piste.

CAUSE

L'accident est dû à

une perte de contrôle sur le planeur pendant la phase de décollage.

Die Voruntersuchung wurde von Hans Angst geleitet und mit Zustellung des Voruntersuchungsberichtes vom 25. Januar 1988 an den Kommissionspräsidenten am 11. Februar 1988 abgeschlossen.

DIE RECHTLICHE WÜRDIGUNG DES UNFALLGESCHEHENS IST NICHT GEGENSTAND DER UNTERSUCHUNG UND DER UNTERSUCHUNGSBERICHTE (ARTIKEL 2 ABSATZ 2 VERORDNUNG ÜBER DIE FLUGUNFALLUNTERSUCHUNGEN VOM 20. AUGUST 1980)

LUFTFAHRZEUG Segelflugzeug ASK 23 B HB-1863

HALTER

EIGENTUEMER

) Alpine Segelflugschule, 8718 Schänis

PILOT Schweizerbürger, Jahrgang 1938

AUSWEIS Lernausweis

FLUGSTUNDEN

	INSGESAMT 26:34	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE 15:58
MIT DEM UNFALLMUSTER ---		WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE ---

ORT Flugfeld Schänis

KOORDINATEN --- **HOEHE ü/M** 416 m

DATUM UND ZEIT 23. August 1987 um 0945 Uhr Lokalzeit (UTC+2)

BETRIEBSART Schulflug

FLUGPHASE Start

UNFALLART Unkontrollierte Fluglage

BETEILIGTE PERSONEN

	BESATZUNG	FLUGGÄSTE	DRITTPERSONEN
TÖDLICH VERLETZT			
ERHEBLICH VERLETZT	1		
LEICHT ODER NICHT VERLETZT			

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG zerstört

SACHSCHADEN DRITTER ---

VORGESCHICHTE UND UNFALLHERGANG

Der Flugschüler begann im Mai 1987 mit seiner fliegerischen Ausbildung auf dem Flugfeld Schänis mit dem Muster ASK 21 als Teilnehmer eines zweiwöchigen Kurses. Danach setzte er seine Schulung an Wochenenden fort. Die Fortschritte befriedigten ihn nicht, so dass er einen weiteren Kurs in Zell am See besuchte. Dort kam ein Schulflugzeug des Musters Bergfalke III zum Einsatz. Am 13. August 1987 legte der Flugschüler auf diesem Muster in Zell am See die praktische Prüfung ab, die theoretische Prüfung folgte am 15. August 1987. Auf dem Flugfeld Schänis führte er am 20. August 1987, nach seiner Rückkehr, zwei Angewöhnungsflüge mit einem Fluglehrer auf dem Muster ASK 21 durch (Flugzeit 33 Minuten und 9 Minuten).

Am Sonntag, den 23. August 1987 begann die Einweisung auf das einsitzige Muster ASK 23B. Der im Dienst stehende Fluglehrer erteilte dem Schüler den Auftrag, das Flughandbuch durchzulesen. Nach einiger Zeit erkundigte sich der Fluglehrer, ob der Schüler alles durchgelesen habe, was von diesem bestätigt wurde. Hierauf erhielt der Schüler den Auftrag zu einem Flug auf 1400 m/M oberhalb des Startplatzes. Der Fluglehrer entfernte sich anschliessend, um mit einem andern Schüler eine Platzrunde durchzuführen.

Am 23. August 1987 erfolgte der Start auf der Piste 34 im Schlepp des Flugzeuges Robin DR 400, HB-EXP. Nach etwa der halben Pistenlänge befand sich das Segelflugzeug immer noch am Boden. Der Schüler zog in diesem Zeitpunkt den Knüppel mehr an, worauf das Segelflugzeug abhob und das Schleppflugzeug stark überstieg. Er drückte hierauf, um in die normale Lage zu gelangen. Das Segelflugzeug schlug hart auf der Piste auf, hob wieder ab und überstieg das Motorflugzeug abermals. Nach einer Korrektur erfolgte ein zweiter, härterer Aufschlag, und das Segelflugzeug überstieg erneut die normale Schleppfluglage. Es folgte ein dritter, sehr harter Aufschlag auf der Piste, wobei das Rumpfrohr entzwei brach. Das nun steuerlos gewordene Segelflugzeug stieg wieder 5-10 m hoch, drehte über den rechten Flügel ab, schlug mit dem rechten Flügelende und Rumpfspitze rechts der Piste im Gras auf und blieb auf dem Rücken liegen. Der Pilot des Schleppflugzeuges, der den Vorgang im Spiegel beobachtete, kappte das Seil und konnte nach einer Platzrunde normal landen.

BEFUNDE

- Der oesterreichische Führerausweis für Segelflieger war noch nicht umgeschrieben.

- Der Flugschüler besass einen gültigen schweizerischen Lernausweis.
- Das Flugzeug war lufttüchtig und zum Verkehr zugelassen.
- Gewicht und Schwerpunkt lagen innerhalb der zulässigen Grenzen.
- Hinweise auf vorbestandene, technische Mängel konnten nicht ermittelt werden.
- Die Schleppseillänge betrug rund 47 m.
- Der Pilot des Schleppflugzeuges besass eine grössere Flug Erfahrung. Der Start des Schleppflugzeuges verlief normal.
- Das Muster ASK 23B ist dem doppelsitzigen Muster ASK 21 in bezug auf Flugeigenschaften und Sichtbedingungen aus dem Cockpit sehr ähnlich. Das erste reagiert, infolge der kleineren Abmessungen, etwas rascher auf die Steuerbewegungen. Im Gegensatz hierzu bestehen grössere Unterschiede zwischen dem Bergfalken III und dem Unfallmuster.
- Das Wetter war durch eine leichte Föhntendenz gekennzeichnet. Die Sicht betrug mehr als 10 km, der Wind war variabel, um 5 kt.

BEURTEILUNG

Der Flugschüler hat seine Grundausbildung in verhältnismässig kurzer Zeit hinter sich gebracht und befand sich deshalb in einer guten Ausgangslage für die Durchführung der Umschulung. Die Ausbildung der zweiten Phase, sowie sämtliche Allein- und Prüfungsflüge fanden allerdings auf einem Muster statt, welches gegenüber den in Schänis verwendeten Mustern erhebliche Unterschiede aufweist. Obwohl der Schüler zwei Angewöhnungsflüge auf dem Muster ASK 21 befriedigend durchgeführt hatte, war er offensichtlich noch nicht in der Lage, die veränderten Bedingungen vollständig aufzunehmen und umzusetzen. Es wäre zweckmässig gewesen, wenn der Fluglehrer im Sinne einer richtigen Einweisung den ersten Flug auf ASK 23 überwacht hätte.

Während der Startrollstrecke hielt der Schüler das Segelflugzeug vermutlich zu stark gestossen, so dass es sich nach etwa der halben Pistenlänge immer noch am Boden befand. Durch ein zügiges Ziehen hob das Flugzeug etwas brüsk ab und überstieg die normale Schleppfluglage. Der Schüler war anschliessend nicht mehr in der Lage, die sich anbahnende Pendelbewegung unter Kontrolle zu bringen, da er die Korrekturen zu spät einleitete und das Segelflugzeug übersteuerte.

Das Ausklinken des Seils spätestens nach der zweiten Pistenberührung hätte weniger gravierende Folgen nach sich gezogen,

selbst wenn dabei die Piste überrollt worden wäre.

Die Frage, ob der Fluglehrer, der anderweitig beschäftigt war, über Funk hätte eingreifen können, muss offen bleiben.

URSACHE

Der Unfall ist zurückzuführen auf:

Verlust der Kontrolle über das Flugzeug während der Startphase.

An der Sitzung vom 9. März 1988 nahmen J.-P. Weibel und J.-B. Schmid, an der Sitzung vom 5. Mai 1988 Dr. Ch. Ott, J.-P. Weibel, M. Marazza und J.-B. Schmid teil. Die Kommission verabschiedet den Schlussbericht einstimmig.

H. Angst trat in den Ausstand.

Bern, 5. Mai 1988

Eidgenössische Flugunfall-
Untersuchungskommission:
Der Präsident:

sig. Dr. Ch. Ott