



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Segelflugzeuges ASW 19B HB-1856

vom 21. Mai 1988

auf dem Flughafen Samedan

Cause

L'accident est dû au fait qu'au moment du décollage, un second câble s'est pris dans la béquille de queue du planeur.

Eléments constitutifs :

- Distance insuffisante entre les deux câbles du treuil au moment du décollage
- Mauvaise organisation au sol.

Die Voruntersuchung wurde von A. Simmler geleitet und mit
Zustellung des Voruntersuchungsberichtes vom 19. Mai 1989
an den Kommissionspräsidenten am 31. Mai 1989 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 ASW 19B HB-1856
HALTER
EIGENTUEMER) Segelfluggruppe Skylark, 8108 Dällikon

PILOT Schweizerbürger, Jahrgang 1931
AUSWEIS für Segelflieger

FLUGSTUNDEN

	INSGESAMT	817	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE	11
	MIT DEM UNFALLMUSTER	141	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE	3

ORT Flughafen Samedan
KOORDINATEN --- **HOEHE ü/M** 1707 m
DATUM UND ZEIT 21. Mai 1988 um 1455 Uhr Lokalzeit (UTC+2)

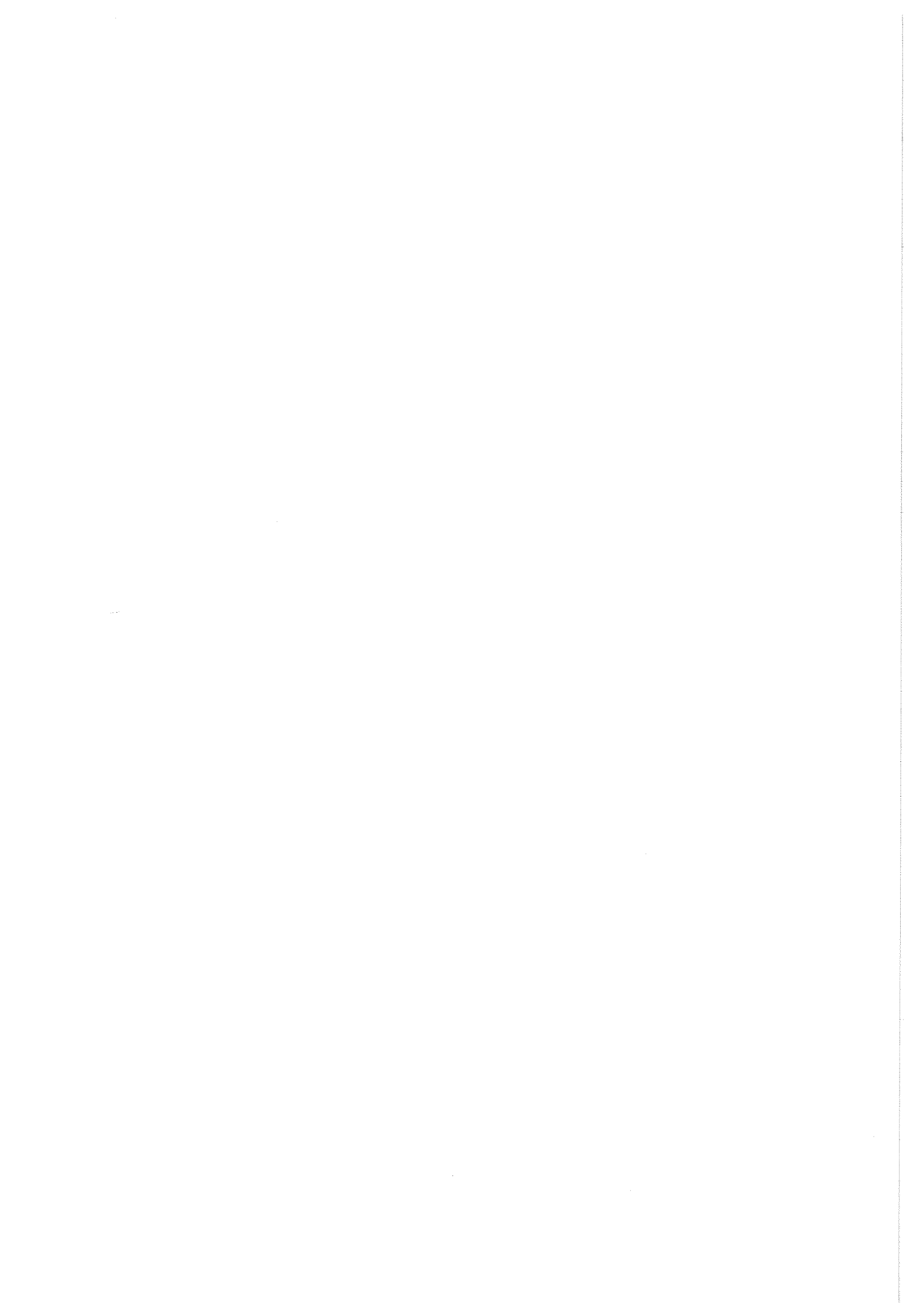
BETRIEBSART Privatverkehr
FLUGPHASE Start
UNFALLART Harter Aufschlag nach Startabbruch

BETEILIGTE PERSONEN

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

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG Schwer beschädigt

SACHSCHADEN DRITTER ---



FLUGVERLAUF

Am Samstag, 21. Mai 1988, startete der Pilot mit dem Segelflugzeug ASW 19B, HB-1856, um 1453 Uhr im Windschlepp auf dem Flughafen Samedan zu einem lokalen Segelflug. Beim Start verding sich das ausgelegte, zweite Windenseil am Hecksporn des Segelflugzeuges. Dieses wurde mit dem daran befestigten Bremsschirm in der Steigphase mit hochgezogen.

Der Pilot bemerkte das schlechte Steigen und klinkte in ca. 140 m/G. Bedingt durch die stabilisierende Wirkung des offenen Bremsschirmes war das Segelflugzeug nur noch sehr beschränkt steuerbar. Es schlug rechts neben der Hartbelagpiste 03 hart auf.

BEFUNDE

- Der Pilot besass einen gültigen Führerausweis und war berechtigt, den vorgesehenen Flug durchzuführen.
- Es liegen keine Anhaltspunkte für gesundheitliche Störungen des Piloten während des Unfallfluges vor.
- Das Segelflugzeug war zum Verkehr VFR zugelassen.
- Masse und Schwerpunkt lagen innerhalb der vorgeschriebenen Grenzen.
- Das parallele, zweite Windenseil wurde mit einem Abstand von ca. 2,5 m zum Startseil ausgezogen.
- Die Windenseile wurden frontal zum Segelflugzeug ausgezogen und der Bremsschirm des zweiten Seils wurde nicht ausgeklinkt.
- Eine Personengruppe hielt sich im Bereich des zweiten Seils auf, ca. 15 m links von der Segelflugzeug-Längsachse.
- Beim Start verding sich das zweite Seil am Hecksporn des Segelflugzeuges. Das Seil mit dem daran befestigten Bremsschirm wurde in der Steigphase hochgezogen.

BEURTEILUNG

Die Windenseile wurden mit einem an sich genügenden Abstand von ca. 2,5 m, nebeneinander ausgezogen. Beim Einhängen des ersten Seiles am Segelflugzeug wurde jedoch kein zusätzlicher Abstand geschaffen. Das Auslegen des zweiten Windenseils war zwar im Bereich des Segelflugzeuges genügend, reichte jedoch in der

Startrichtung nicht aus. Dass sich im Bereich des zweiten Seils eine Personengruppe aufhielt, und dass der Bremsschirm nicht ausgeklinkt wurde lässt darauf schliessen, dass sich die beteiligten Personen zuwenig der Gefahren im Windschlepp-Betrieb bewusst waren.

Die durch nichts begründete Anwesenheit von Personen im Bereich des zweiten Seiles und die Tatsache, dass niemand den ungenügenden Abstand des Windenseiles im Zeitpunkt des Abfluges bemerkt hat, lässt auf eine mangelnde Bodenorganisation schliessen.

Als Folge des ungenügenden Abstandes der Windenseile verding sich das zweite Windenseil beim Start am Hecksporn des Segelflugzeuges. Nachdem der Pilot die Situation erkannt hatte, reagierte er richtig und klinkte das Startseil aus. Bedingt durch die stabilisierende Wirkung des offenen Bremsschirms des zweiten Seils war das Segelflugzeug nur noch sehr beschränkt steuerbar. Der harte Aufschlag am Boden war unvermeidbar.

URSACHE

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass sich beim Start ein zweites Windenseil am Hecksporn des Segelflugzeuges verding.

Zum Unfall beigetragen haben:

- Ungenügender Abstand zwischen den beiden Windenseilen im Zeitpunkt des Abfluges,
- mangelnde Organisation am Boden.

An den Sitzungen vom 31. August 1989 und 14. Dezember 1989 nahmen H. Angst, J.-B Schmid, M. Marazza, R. Henzelin und M. Soland teil. Die Kommission verabschiedet den Schlussbericht einstimmig.

Bern, 14. Dezember 1989

Eidgenössische Flugunfall-
Untersuchungskommission
Der Präsident:

sig. H. Angst