



Schlussbericht des Büros für Flugunfalluntersuchungen

über den Unfall

des Segelflugzeuges Club Libelle 205 Mod., HB-1260

vom 12. August 1997

auf dem Flughafen Samedan

SCHLUSSBERICHT

DIESER BERICHT WURDE AUSSCHLIESSLICH ZUM ZWECKE DER UNFALLVERHÜTUNG ERSTELLT. DIE RECHTLICHE WÜRDIGUNG DER UMSTÄNDE UND URSACHEN VON FLUGUNFÄLLEN IST NICHT SACHE DER FLUGUNFALLUNTERSUCHUNG (ART. 24 DES LUFTFAHRTGESETZES)

LUFTFAHRZEUG	Segelflugzeug Club Libelle 205 Mod.	HB-1260
HALTER	Privat	
EIGENTÜMER	Privat	

PILOT Schweizerbürger, Jahrgang 1934

AUSWEIS für Segelflieger

FLUGSTUNDEN	insgesamt	698:33	während der letzten 90 Tage	52:08
	mit dem Unfallmuster	53:02	während der letzten 90 Tage	52:04

ORT Flughafen Samedan

KOORDINATEN --- **HOEHE** 1707 m/M

DATUM UND ZEIT 12. August 1997, 1604 Uhr Lokalzeit (UTC + 2)

BETRIEBSART Privater Segelflug

FLUGPHASE Windenstart (WTW)

UNFALLART Strömungsabriss

PERSONENSCHADEN

	Besatzung	Passagiere	Drittpersonen
Tödlich verletzt	1	---	---
Erheblich verletzt	---	---	---
Leicht oder nicht verletzt	---	---	---

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG Zerstört

SACHSCHADEN DRITTER ---

FLUGVERLAUF

Am Dienstag, den 12. August 1997 um 1604 Uhr Lokalzeit (UTC + 2), startete der Pilot mit dem Segelflugzeug Club Libelle, HB-1260, auf dem Flughafen Samedan, im Windenstart auf der Graspiste 21. Es herrschten variable Windverhältnisse. Das Segelflugzeug stieg relativ flach weg. Beim Uebergang in den Steigflug war die Fluglage instabil und das Segelflugzeug bekam Querlage nach links. Der Pilot stellte das Segelflugzeug wie bei einem normalen Windenstart an. Dadurch wurde es noch unstabiler und kippte in ca. 50 m/G über den linken Flügel ab und schlug in Rückenlage mit dem Bug voran auf der Hartbelagpiste auf. Das Segelflugzeug wurde beim Aufprall zerstört. Der Pilot wurde tödlich verletzt.

BEFUNDE

- Der Pilot war im Besitz eines gültigen Ausweises.
- Es liegen keine Anhaltspunkte für gesundheitliche Störungen des Piloten während des Unfallfluges vor.
- Der Pilot hatte eine Gesamterfahrung von 698:33 Stunden. Auf dem Unfallflugzeug hatte er eine Flugerfahrung von 53:02 Stunden. Die Windenstarterfahrung betrug insgesamt 84 und während den letzten 90 Tagen 3.
- Das Segelflugzeug war zum Verkehr VFR bei Tag zugelassen.
- Masse und Schwerpunkt befanden sich innerhalb der vorgeschriebenen Grenzen.
- Eine visuelle Prüfung der Ruderanschlüsse, Verbindungsgestänge, Umlenkhebel und Seilzüge ergab keine Anhaltspunkte für vorbestandene Mängel.
- Die Seilwinde gab die erforderliche Leistung und Seilgeschwindigkeit ab.
- Wetter: 3/8 bis 5/8 bewölkt, Wind variabel bis 5 kt, Temperatur 22°C, Sicht 30 km.

BEURTEILUNG

Der Pilot hatte eine grosse Gesamtflugerfahrung. Die Windenstarterfahrung auf dem Unfallflugzeug war gering.

Der Unfallflug war der dritte Windenstart mit dem Unfallflugzeug. Nach dem ersten und dem zweiten Windenstart machte ein Fluglehrer den Piloten auf den Uebergang in den Steigflug mit zu geringer Geschwindigkeit aufmerksam. Gemäss "Airplane Flight Manual" (AFM) hat das Segelflugzeug nicht die Tendenz, sich nach dem Abheben aufzubäumen.

Die Seilwinde gab die erforderliche Leistung ab, und die Seilgeschwindigkeit war auch bei einer Rückenwindkomponente bis zu 5 kt genügend gross. Bei den sechs vorgängig gestarteten Segelflugzeugen verlief der Windenstart problemlos. Die Wetterverhältnisse waren mit variablem Wind bis 5 kt und einer Temperatur von 22°C für einen Windenstart bezüglich Windrichtung und Luftdichte nicht optimal.

Nachdem das Segelflugzeug abgehoben hatte, stieg es flach weg. Obwohl die Geschwindigkeit offensichtlich ungenügend war, stellte der Pilot das Segelflugzeug an, wie bei einem normalen Verlauf bei Windenstart. In ca. 50 m/G im Uebergang zum Steigflug riss die Strömung ab und das Segelflugzeug geriet ausser Kontrolle.

URSACHE

Der Unfall ist auf den Verlust der Kontrolle über das Segelflugzeug nach Strömungsabriss beim Windenstart zurückzuführen.

Die Untersuchung wurde von Alfred Simmler geführt.

Bern, 7. August 1998

Büro für Flugunfalluntersuchungen