

Untersuchungsbericht

3X131-1/2/99
September 2000

Sachverhalt

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	26. Juni 1999
Ort:	nahe Bad Salzdetfurth
Luftfahrzeug:	2 Segelflugzeug
Hersteller / Muster:	Schleicher KA6CR/ Schleicher ASK13
Personenschaden:	ein Segelflugzeugführer tödlich verletzt
Sachschaden:	zwei Segelflugzeuge zerstört
Drittschaden:	Flurschaden

Flugverlauf

Während des Thermiksegelfluges kollidierten zwei Segelflugzeuge und wurden dabei schwer beschädigt. Ein Segelflugzeug ging sofort in einen spiralförmigen Sturzflug über und prallte im Garten eines Wohngebäudes auf. Dabei erlitt der Segelflugzeugführer tödliche Verletzungen. Aus dem anderen schwer beschädigten Segelflugzeug konnte sich der Segelflugzeugführer mit einem Notabsprung retten und das Segelflugzeug fiel in ein Wiesengelände.

Untersuchung

Ein Beauftragter für Flugunfalluntersuchung wurde mit der Untersuchung vor Ort beauftragt.

Dabei wurde festgestellt, dass auf dem Segelfluggelände Steinberg-Wesseln gegen 17:38 Uhr im Windenstart ein Segelflugzeugführer in einem einsitzigen Segelflugzeug des Musters KA6CR zu einem Thermikflug

startete. Dies war sein zweiter Start auf diesem Segelflugzeug an diesem Tag und er versuchte nach dem Ausklinken, ca. 2 km nördlich des Segelfluggeländes, Thermikanschluss zu bekommen.

Ca. 10 Minuten nach dem Start der KA6CR startete ein doppelsitziges Segelflugzeug des Musters ASK13 ebenfalls an der Winde. Das Segelflugzeug wurde von einem Flugschüler einsitzig gesteuert und er hatte den Flugauftrag zum Thermikflug in Flugplatznähe. Nach dem Ausklinken suchte der Flugschüler südlich des Flugplatzgeländes Thermikanschluss und begann mit Linkskreisen in einem Aufwind zu steigen.

Der zunehmende Höhengewinn der ASK13 wurde vom Segelflugzeugführer der KA6CR bemerkt und daraufhin flog er vom nördlichen Bereich des Flugplatzgeländes zum Aufwindbereich südlich des Flugplatzes, in dem die ASK13 kreiste. Unter der ASK13 kreiste der Segelflugzeugführer ebenfalls nach links ein, um in der Thermik Höhe zu gewinnen. Im weiteren Flugverlauf gelang es dem Segelflugzeugführer der KA6CR besser im Aufwind zu steigen als die ASK13 und auf eine gleiche Flughöhe zu gelangen. Während des gemeinsamen Thermikfluges hatten beide Segelflugzeuge guten Sichtkontakt zueinander.

In ca. 600 m über Grund verloren die beiden Segelflugzeugführer den Sichtkontakt zueinander und der Flugschüler in der ASK13 nahm an, dass die KA6CR den Aufwindbereich verlassen hatte. Nach Aussage des Flugschülers sah er anschließend plötzlich von links vorn und etwas höher einen Schatten auf sich zukommen. Es folgte ein Schlag am rechten Tragflügel und er bemerkte, dass sein Segelflugzeug in der Steuerung stark eingeschränkt war. Ebenfalls konnte er große Beschädigungen am rechten Tragflügel sehen.

Über Flugfunk teilte der Flugschüler den Zusammenstoß und seine Situation mit. Über Flugfunk wurde ihm empfohlen, einen Notabsprung durchzuführen. Daraufhin verließ der Flugschüler die ASK13 und kam mit seinem Rettungsfallschirm ca. 1,5 km nördlich des Flugplatzes sicher zu Boden.

Bei der Kollision der Segelflugzeuge brach bei der KA6CR der linke Außenflügel auf ca. 2,50 m ab. Das schwer beschädigte Segelflugzeug ging daraufhin sofort in einen spiralförmigen Sturzflug über. Der Segelflugzeugführer traf ebenfalls Maßnahmen zum Notabsprung, jedoch reichte die verbleibende Flughöhe nicht aus. Er stürzte mit dem Segelflugzeug zu Boden, ohne dass der Rettungsfallschirm aktiviert werden konnte.

Bei der Untersuchung beider Segelflugzeuge konnten keine technischen Mängel festgestellt werden. Sie waren ordnungsgemäß zum Betrieb zugelassen.

Der Segelflugzeugführer der KA6CR war im Besitz einer gültigen Erlaubnis und verfügte über ausreichende Erfahrung und Inübunghaltung.

Der Flugschüler in der ASK13 besaß eine Flugerfahrung von ca. 20 Stunden.

spät und es kam zur Kollision. Dabei wurden beide Segelflugzeuge so schwer beschädigt, dass ein Weiterflug unmöglich wurde.

Untersuchungsführer Stahlkopf

Untersuchung vor Ort Körber

Beurteilung

Bei guten Sichtflugbedingungen kam es zum gemeinsamen Thermikflug der beiden Segelflugzeuge. Nach Zeugenaussagen blieb beim gemeinsamen Kreisen die Drehrichtung nach links beständig erhalten. Die Segelflugzeuge näherten sich im Verlauf der Kreisbewegungen auf eine gleiche Flughöhe an, weil die KA6CR die Aufwindbedingungen besser genutzt hatte.

Es ist anzunehmen, dass beide Segelflugzeugführer den Sichtkontakt zueinander verloren hatten, weil der Segelflugzeugführer der KA6CR durch Kreisverlagerung den Aufwind besser nutzen wollte, um über die ASK13 hinwegzusteigen. Die Schilderungen des Flugschülers und die Aufprallspuren an den Tragflügeln bestätigen die Anflugrichtung der KA6CR von links und eine Kollision des linken Tragflügels mit dem rechten Tragflügel der ASK13. Wenn beide Segelflugzeuge mit Linkskreisen in der Thermik fliegen, ist die Berührung der beiden Tragflügel nur möglich, wenn sich beide Flugwege durch verlagerte Kreisflugwege überschneiden und die KA6CR aus einer höheren Position den Flugweg der ASK13 kreuzt.

Schlussfolgerungen

Der Flugunfall ist darauf zurückzuführen, dass es beim gemeinsamen Thermikflug zweier Segelflugzeuge zum Kreuzen der Flugwege auf gleicher Flughöhe kam. Die Segelflugzeugführer erkannten diese Annäherung zu