

Untersuchungsbericht

3X044-1/2/00
Oktober 2001

Sachverhalt

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	22. April 2000
Ort:	Hornberg
Luftfahrzeuge:	1. Motorsegler 2. Segelflugzeug
Hersteller / Muster:	1. Scheibe/SF25 2. R-Schneider/ LS4-B
Personenschaden:	ohne Verletzte
Sachschaden:	1. Motorsegler zerstört 2. Segelflugzeug leicht beschädigt
Drittschaden:	Flurschaden/Forstschaden

Flugverlauf

Ein Motorsegler und ein Segelflugzeug kehrten nach Rundflügen zum Segelfluggelände Hornberg zurück, um dort in Richtung Landebahn 18 zu landen. Das Segelflugzeug flog im Landeanflug vor dem Motorsegler in etwas größerer Höhe. Der Motorsegler näherte sich von hinten dem Segelflugzeug. Beim Unterfliegen des Segelflugzeuges kam es wenige Meter über dem Erdboden zur Kollision beider Luftfahrzeuge. Der dabei schwer beschädigte Motorsegler brach bei der Landung aus und rollte in den Baumbestand am Rande des Flugplatzes. Dabei wurde der Motorsegler zerstört. Das Segelflugzeug konnte nach der Kollision leicht beschädigt auf dem Segelfluggelände landen.

Untersuchung

Ein Beauftragter für Flugunfalluntersuchung erhielt den Auftrag zur Untersuchung am Unfallort. Es wurde festgestellt, dass beide Luftfahrzeugführer im Besitz einer gültigen Erlaubnis waren und ausreichend Erfahrung auf den Mustern hatten. Der Segelflugzeugführer besaß eine Gesamtflugerfahrung von 85 Stunden und der Luftfahrzeugführer im Motorsegler 235 Stunden.

Beim Anflug auf den Flugplatz Hornberg zur Landung meldete sich der Motorseglerführer im rechten Queranflug über Flugfunk beim Flugleiter. Wenige Sekunden später meldete sich der Segelflugzeugführer mit Position Furlepass im linken Gegenanflug zur Landung. Diese Meldungen wurden vom Flugleiter bestätigt. Beide Luftfahrzeuge kamen danach in den Endanflugteil zur Landung, ohne Sichtkontakt zueinander zu haben.

Über Flugfunk wurde der Motorseglerführer vom Flugleiter angesprochen und gefragt, ob er das Segelflugzeug in Sicht habe. Diese Frage, wie auch weitere Anrufe mit der Aufforderung, nach rechts den Flugweg zu korrigieren und durchzustarten blieben unbeantwortet.

Der Motorseglerführer erklärte, dass er in ca. 6-8 m über Grund im Funk die Aufforderung zum Durchstarten und Wegdrehen nach rechts empfangen habe. Daraufhin habe er versucht durchzustarten und dabei kam es nach eigener Darstellung zu einem kurzzeitigen Krach, worauf der Motorsegler nicht mehr steuerbar gewesen war.

Von Zeugen wurde beobachtet, dass hinter dem Landezeichen der Landebahn 18, ca. 15 m über Grund, der Motorsegler an Geschwindigkeit zunahm. Beim Unterfliegen des Segelflugzeuges berührte die Seitenruderflosse des Motorseglers den rechten Tragflügel des Segelflugzeuges und dabei wurde vom Motorsegler die Seitenruderflosse abgerissen und das Seitenru-

der nach unten gebogen. Mit Vollgas setzte der Motorsegler hart auf dem Boden auf, brach nach links aus der Landerichtung aus und rollte ungebremst in den an das Segelfluggelände anschließenden Waldbestand und wurde dabei zerstört.

Die Überprüfung des Funkgerätes im Motorsegler ergab keine Funktionsmängel und der Motorseglerführer bestätigte, den Sprechfunkverkehr empfangen zu haben.

Das Segelflugzeug wurde bei der Kollision am rechten Tragflügel ca. 20 cm vor dem Querruder an der Hinterkante getroffen. Der Aufprall konnte vom Segelflugzeugführer mit entsprechenden Steuerbewegungen ausgeglichen werden. Es gab keine Beeinträchtigungen in der weiteren Steuerführung und das Segelflugzeug landete normal auf dem Segelfluggelände.

Beurteilung

Bei guten Sichtflugbedingungen flogen beide Luftfahrzeuge ordnungsgemäß das Segelfluggelände Hornberg zur Landung an. Sie meldeten sich rechtzeitig beim Flugleiter und flogen aus entgegengesetzter Richtung in den gemeinsamen Endanflugteil der Landerichtung 18. Im Endanflug befand sich das Segelflugzeug vor dem Motorsegler in etwas größerer Flughöhe. Die Sinkgeschwindigkeit beider Luftfahrzeuge wurde so gesteuert, dass die Luftfahrzeuge am Beginn der Start- und Landebahn einen gleichen Abfang- bzw. Aufsetzpunkt erreichen wollten. Dadurch näherte sich das Segelflugzeug auf seiner Flugbahn dem Motorsegler von oben an und wegen der größeren Anfluggeschwindigkeit des Motorseglers kam es zur Annäherung an das Segelflugzeug von hinten. Aufgrund seiner Anflugposition im Endanflug konnte der Segelflugzeugführer den Motorsegler nicht sehen.

Um eine Kollision zu vermeiden, gab der Flugleiter beim Bemerkten der Anflugsituation dem Motorsegler über Flugfunk mehrfach die Anweisung, den Flugweg nach rechts zukorrigieren und durchzustarten. Diese Aufforderungen blieben unbeantwortet. Die Reaktion zum Durchstarten erfolgte zwar sehr spät, beweist jedoch, dass die Anweisung empfangen wurde. In Bodennähe, schon unterhalb des Segelflugzeuges, wollte der Motorseglerführer durchstarten, wobei es dann zur Kollision kam. Die Annäherung des Segelflugzeuges von oben blieb dabei vom Motorseglerführer unbemerkt.

Schlussfolgerungen

Der Flugunfall ist darauf zurückzuführen, dass im Endanflug die Annäherung beider Luftfahrzeuge von beiden Luftfahrzeugführern unbemerkt blieb. Auf die Aufforderung zum Ausweichmanöver wurde vom Motorseglerführer zu spät reagiert.

Untersuchungsführer Stahlkopf

Untersuchung vor Ort Ziesmann