

Untersuchungsbericht

3X031-1-2/08
Juli 2008

Der Untersuchungsbericht wurde gemäß § 18 FIUUG summarisch abgeschlossen, d.h. ausschließlich mit Darstellung der Fakten.

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	03. Mai 2008
Ort:	nahe Gunzenhausen
Luftfahrzeuge:	1) Segelflugzeug 2) Segelflugzeug
Hersteller / Muster:	1) PZL Bielsko / SZD 41A Jantar Standard 2) Orlican a. s. / Discus CS
Personenschäden:	ohne Verletzte
Sachschäden:	beide Luftfahrzeuge schwer beschädigt
Drittsschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU

Nähe des Flugplatzes Gunzenhausen zur Begegnung des Jantar mit dem Discus CS.

Der Pilot des Jantar gab an, nach Verlassen des letzten Aufwindes, in dem alle drei Segelflugzeuge in unterschiedlichen Höhen gekurvt hatten, das Segelflugzeug, dem er ursprünglich nachgeflogen war, mit dem Discus CS verwechselt zu haben.

Beide Segelflugzeuge flogen gemäß den Loggeraufzeichnungen über mehrere Minuten auf annähernd gleichem Kurs und gleicher Höhe, wobei sie sich unter- bzw. überflogen. Kurz vor dem Zusammenstoß bemerkte der Pilot des Jantar den etwas vorausfliegenden Discus CS unter sich, als dieser in einen thermischen Aufwind einkurvt und dabei nach oben stieg. Der Jantar-Pilot gab an, dass er daraufhin eine Ausweichbewegung eingeleitet hatte, jedoch die Kollision nicht verhindern konnte. Der Pilot des Discus CS gab an, den Jantar nicht gesehen zu haben.

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Um 12:05 Uhr¹ startete der Jantar vom Flugplatz Rothenburg o.d.T. zusammen mit einem anderen Segelflugzeug zu einem gemeinsamen Streckenflug. Der Discus CS startete um 11:39 Uhr vom Flugplatz Baumerlenbach zu einem Überlandflug. Nach Aussagen der Piloten kam es um 15:24 Uhr in der

Beide Segelflugzeuge wurden durch die Kollision schwer beschädigt, konnten aber ihren Flug fortsetzen.

Der Pilot des Jantar entschloss sich zum Weiterflug zum Startflugplatz Rothenburg o.d.T. in ca. 50 km Entfernung. Der Pilot des Discus CS landete auf dem ca. 10 km entfernt liegenden Flugplatz Gunzenhausen.

¹ Alle angegebenen Zeiten, soweit nicht anders bezeichnet, entsprechen Ortszeit

Angaben zu Personen

Der 44-jährige Pilot des Jantar war seit 1991 im Besitz einer Segelfluglizenz mit den Berechtigungen für Flugzeugschlepp und Windenstart. Seine Gesamtflugerfahrung betrug circa 500 Stunden. Auf dem Muster flog er ca. 350 Stunden.

Der 71-jährige Pilot des Discus CS war seit 1966 im Besitz einer Segelfluglizenz mit Lehrberechtigung und einer Lizenz für Privatflugzeugführer (PPL A). Seine Flugerfahrung auf Segelflugzeugen betrug 3 720 Stunden. Auf dem Unfallmuster hatte er eine Flugerfahrung von 247 Stunden.

Angaben zu den Luftfahrzeugen

Beide Segelflugzeuge waren in Deutschland zum Verkehr zugelassen. Die letzte Jahresnachprüfung fand bei beiden Segelflugzeugen im April 2008 statt.

Der Jantar hatte eine Gesamtbetriebszeit von 1 150 Stunden. Nach der letzten Jahresnachprüfung wurden mit dem Segelflugzeug 11 Stunden geflogen.

Die Gesamtbetriebszeit des Discus CS betrug 1 565 Stunden. Seit der letzten Jahresnachprüfung wurden mit dem Segelflugzeug 14 Stunden geflogen.

Meteorologische Informationen

Zum Unfallzeitpunkt herrschten laut Zeugenaussagen Sichtflugbedingungen mit einer 3/8 Cumulusbewölkung in 2 000 m Höhe. Der Wind war variabel mit 5-10 Knoten. Die Flugsicht betrug mehr als 20 km.

Flugdatenaufzeichnung

Beide Segelflugzeuge waren mit GPS-Loggern ausgestattet. Im Discus CS war außerdem ein Flarmgerät eingebaut. Die Logger- und Flarm-Aufzeichnungen konnten ausgelesen werden. Zusätzlich wurde die Loggerdatei des Segelflugzeuges ausgelesen, mit dem der Jantar im Teamflug geflogen war.

Unfallstelle und Feststellungen an den Luftfahrzeugen

Der Jantar hatte an der rechten Tragfläche Beschädigungen an der Ober- und Unterseite. Das rechte Querruder war am Beschlag der inneren Aufhängung gerissen. Die Endleiste war auf einer Länge von 34 cm aufgeplatzt.

Am Discus CS fanden sich an der linken vorderen Rumpfseite rote Farbantragungen. Die linke Tragfläche zeigte verschiedene Schlag- und Schadenstellen. Die Flügelvorderkante war in Höhe des Querruders 95 cm aufgeplatzt. Es fanden sich Farbantragungen an der Flügelvorderkante und Oberseite des linken Tragflügels.

Bei der Untersuchung der beiden Segelflugzeuge wurden keine technischen Mängel festgestellt.

Untersuchungsführer	Knoll
Mitwirkung	Stahlkopf