

FLUGUNFALL- INFORMATION



V 54
Braunschweig, Juli 1986

Zusammenstoß Segelflugzeug - Hängegleiter

«Der Luftraum ist für alle da». Es tummeln sich nicht nur Privatmotorflugzeuge und Segelflugzeuge darin herum, auch die Militärluftfahrt und die Verkehrsfliegerei haben ihren Anteil. Sie alle haben sich mehr oder weniger miteinander arrangiert. Trotz teilweise gegensätzlicher Anforderungen ist erreicht worden, die Luftfahrt für alle etwas sicherer zu machen. Aber die Zeiten ändern sich. Wir haben eine neue Klasse von Luftfahrzeugen dazu bekommen: Die Hängegleiter. Hier muß sich noch die Integration in den Gesamtverkehr einspielen, zumal deren Leistungsgrenzen sich vergrößern und in die Bereiche anderer Luftfahrzeugarten hineinreichen, insbesondere in den Segelflug.

Vor nur kurzer Zeit ereignete sich ein Unfall, bei dem ein Segelflugzeug und ein Hängegleiter bei einem Hangflug zusammenstießen. Das etwas schnellere Segelflugzeug überholte den Hängegleiter in ca. 100 m Höhe über Grund und geriet mit einem Flügel in die Turmverspannung des Hängegleiters. Es kam zu einer spiralförmigen Bewegung, in deren Verlauf sich aber der Hängegleiter lösen konnte. Das Segelflugzeug, bei dem ein Teil der Tragflügelvorderkante herausgebrochen war, konnte noch sicher landen. Der Hängegleiter wurde schwer beschädigt und geriet in einen unkontrollierten Flugzustand. Der Pilot überlebte den Aufschlag schwer verletzt.

Obwohl bisher noch keine derartigen Unfälle bei uns bekannt geworden sind, soll dieser Vorfall auf kommende Gefahren hinweisen. Bisher waren Segelflieger gewohnt, daß bei Hangflügen und Thermikkreisen im Pulk andere Teilnehmer etwa ähnliche Flugeigenschaften und -leistungen hatten und die gleichen Flugverfahren einhielten. Das Hinzukommen der neuen Teilnehmerklasse jedoch schafft eine neue Situation, auf die sich die Segelflug- und Hängegleiterpiloten einstellen müssen.

Segelflugzeuge und Hängegleiter weisen nicht nur äußerlich markante Unterschiede auf. Segelflugzeuge haben zwar die besseren Gleitzahlen, jedoch gelingt es Hängegleitern aufgrund ihrer Wendigkeit, d.h. kleineren Kurvenradien, oftmals besser, einen Thermikschlauch zu zentrieren. Sie steigen dann durchaus schneller als Segelflugzeuge. Segelflugpiloten sind dann überrascht, daß vorher erkannte Hängegleiter bereits in Positionen auftauchen, die nicht oder noch nicht erwartet wurden. Die Wendigkeit der Hängegleiter kann auch dazu führen, daß sie in die Flugbahn eines nachfolgenden Segelflugzeuges sehr schnell einkurven können und das trägere Segelflugzeug nicht mehr reagieren kann. Dies ist trotz bester Beobachtung des Luftraumes möglich, da Hängegleiter nach unten zwar ein weites Sichtfeld haben, nach oben/hinten die Sicht aber nahezu unmöglich ist, während Segelflieger eine beschränkte Sicht nach unten haben.

Was kann in dieser neuen Situation helfen?

- **wichtig ist, daß die Piloten die Eigenschaften und Besonderheiten der anderen Luftfahrzeuge kennen und ihren Flug danach einrichten**
- **vernünftig ist, Ballungsräume zu vermeiden. Ein Segelflieger unter mehreren segelnden Hängegleitern ist stark gefährdet, genauso wie ein Hängegleiter unter thermik- oder hangsegelnden Segelflugzeugen**
- **notwendig ist, an Geländen mit regelmäßig vorherrschendem Mischverkehr Flugräume für die jeweilige Luftfahrzeugart festzulegen und einzuhalten. Hier sollten die beteiligten Vereine verbindliche Absprachen treffen. Das ist keine Abschaffung der Freiheit in den Lüften, sondern eine unvermeidbare Selbstbeschränkung, wie sie auch in anderen Bereichen der Luftfahrt aus Sicherheitsgründen üblich ist.**