

Schlussbericht Nr. 2104

Zusammenstoss Segelflugzeug und Gleitschirm

Fokus auf Kapitel 1.1, 1.5, 1.7 bis 1.9 und 2.2

Zusammenfassung Kap. 1.1

Vorgeschichte Segelflugpilot

Der Segelflugpilot war bereits in den Jahren 1961 und 1967/68 segelfliegerisch aktiv. Nach einem 38-jährigen Unterbruch begann er im April 2004 in Winterthur wieder mit der praktischen Segelflugausbildung. Im Juni 2007 nahm er am zweiwöchigen Gebirgssegelflugkurs des Segelflugverbands in Samedan teil. In den Jahren 2007-2010 startete er mehr als vierzig Mal zu Alpensegelflügen von den Flugplätzen Münster, San Vittore und Samedan aus. Am 7. August 2010 wurde um 10 Uhr, vor dem Flugbetrieb, ein Briefing unter der Leitung des Lagerleiters durchgeführt. Kollisionsgefahr mit Gleitschirmen war dabei kein Thema, da nicht mit einer unüblichen Massierung von Gleitschirmen gerechnet wurde, wie eine Woche vorher, anlässlich der Gleitschirm Schweizermeisterschaft in Fiesch vom 29. Juli bis 1. August.

Vorgeschichte Gleitschirmpilot

Der Gleitschirmpilot begann mit seiner Gleitschirmausbildung im Jahr 1986 und bestand die praktische Prüfung im Mai 1987. Die meisten Flüge in der Schweiz und im Ausland absolvierte er im Gebirge, zahlreiche davon im Oberwallis

Flugverläufe

Um 11:14 Uhr startete der Gleitschirmpilot, der später mit dem Segelflugzeug kollidierte, auf 2150 m/M von der Fiescheralp aus. Schon bald danach gewann er in der Thermik an Höhe und flog zusammen mit dem befreundeten Gleitschirmpiloten in Richtung Bellwald.

Der Segelflugpilot der HB-3162 startete im Flugzeugschlepp um 11:59 Uhr auf der Piste 05 des Flugplatzes Münster. Rund elf Minuten später klinkte er beim Risihorn auf einer Höhe von ungefähr 2780 m/M. Von dort aus flog er

talaufwärts, stetig an Höhe verlierend, zurück Richtung Münster, wo er im Gebiet der Galmihornhütte auf rund 2400 m/M ankam. Weiter an Höhe verlierend kreiste er dort zuerst und flog danach Achten im Hangsegelflug praktisch an demselben Ort ohne Höhengewinn.

Ein Segelflugpilot (S1), der bereits um 11:43 Uhr vom Flugplatz Münster aus gestartet war, liess sich zur Galmihornhütte schleppen, wo er auf einer Höhe von ca. 2500 m/M klinkte. Er berichtete: „Es hatte relativ viele Segelflieger im Pulk. Die Thermik war schlecht, es war anspruchsvoll. Mit der Zeit flogen die Gleitschirme, die vorerst tiefer flogen, ca. auf derselben Höhe wie die Segelflugzeuge.“ Ein anderer Segelflugpilot (S2), der um 12:31 Uhr mit einem zweisitzigen Segelflugzeug vom Flugplatz Münster aus zu einem Passagierflug startete, realisierte nach dem Abheben, dass „in der Region Galmihornhütte bereits viele Segelflieger, vielleicht fünf bis sechs, am Kreisen waren“. Aus diesem Grund gab er dem Schlepppiloten über Funk den neuen Schleppauftrag, ihn in die Region Fieschergrat anstatt zur Galmihornhütte zu schleppen.

Als der Gleitschirmpilot mit seinem Sigma 7 bei der Galmihornhütte von „Chäller“, auf der Südwestflanke des „Bächitals“, herkommend auf einer Höhe von ungefähr 2200 m/M ankam, flog der Pilot der HB-3162 am Hang Achten. Der Gleitschirmpilot gewann kreisend an Höhe, während der Segelflugpilot seine Achten auf praktisch gleichbleibender Höhe fortsetzte. Drei Minuten später beendete der Gleitschirmpilot seinen Kreisflug, nach einem Höhengewinn von 135 Metern, um in nordöstlicher Richtung geradeaus weiter zu fliegen. Zu diesem Zeitpunkt flog der Gleitschirm Sigma 7 wenig höher als das Segelflugzeug HB-3162. Danach wurde der Gleitschirm bei seinem geradlinigen Gleitflug vom Segelflugzeug links überholt. Das Segelflugzeug flog, den Hang zu seiner Linken, mit einem rund 20° geringeren Kurs über Grund als der Gleitschirm und ungefähr drei Mal schneller als dieser. Bei der anschliessenden Rechtskurve des Segelflugzeuges, vom Hang weg drehend in Richtung des Gleitschirms, kam es um 12:54 Uhr zur Kollision der beiden Luftfahrzeuge. Dieser Ort befindet sich in einer Entfernung von 2.2 km nordwestlich zum Flugplatz Münster.

Zu diskutieren:

- Erfahrung der Piloten
- Flugvorbereitung
- Entscheidungen und Verhalten im Flug

Flugverhalten:

Wie verhalte ich mich als «stärkerer» Segelflieger gegenüber Gleitschirmen?

Herausgegebene Empfehlungen nach diesem Unfall:

- Der Segelflieger hält einen deutlich grösseren horizontalen und vertikalen Abstand zu den Gleitschirmen, als wir uns dies im Thermikflug unter Segelfliegern gewohnt sind.
- Gleitschirme sollen nur mit grossem Abstand unterflogen werden.
- Im Hangflug lassen die Segelflieger dem Gleitschirmpiloten den Vortritt. Dies auch und insbesondere in den Fällen, wo der Gleitschirm auf Grund der Hangflugregeln ausweichen müsste.
- Die gültigen und verbindlichen Regeln, welche beim Kreisen in der Thermik gelten werden von allen beteiligten Gleitschirm- und Segelflugpiloten eingehalten.
- **Was davon kann ich auch gegenüber Segelfliegern anwenden?**

Ausweichregeln:

- Das wendigere Luftfahrzeug hat grundsätzlich dem weniger wendigen auszuweichen
- Gegenkurs: Beide Fluggeräte weichen nach rechts aus (wie auf der Strasse)
- Kreuzender Kurs: Das von links kommende Fluggerät muss ausweichen (Rechtsvortritt wie auf der Strasse)
- Überholen: Mit sicherem Abstand rechts
- Das Fluggerät mit dem Hang an der linken Seite weicht nach rechts aus
- Thermik: Im Aufwind kreisenden Fluggeräten muss ausgewichen werden
- Thermik: Das erste in der Thermik kreisende Fluggerät gibt die Drehrichtung für alle vor