

Unfallbericht des Deutschen Hängegleiterverbandes vom 27.5.2015

Datum	18.1.2015	Uhrzeit:	gegen 14:30
Land	Lanzarote/Spanien	Fluggelände	Famara
Pilot	54 Jahre, B-Lizenz, regelmäßige Flugpraxis, erfahren mit den örtlichen Bedingungen.		
Gerät GS <input checked="" type="checkbox"/> HG <input type="checkbox"/>	Triple 7 Rock L, LTF-B	Prüfstelle	Air Turquoise (CH)
Gewichtsbereich	100-120 kg	Startgewicht des Piloten	ca. 110 kg
Gurtzeug	Advance Impress 3	Rettungsgerät	unbekannt
Verletzungen Pilot	tödlich	Verletzungen Passagier	-

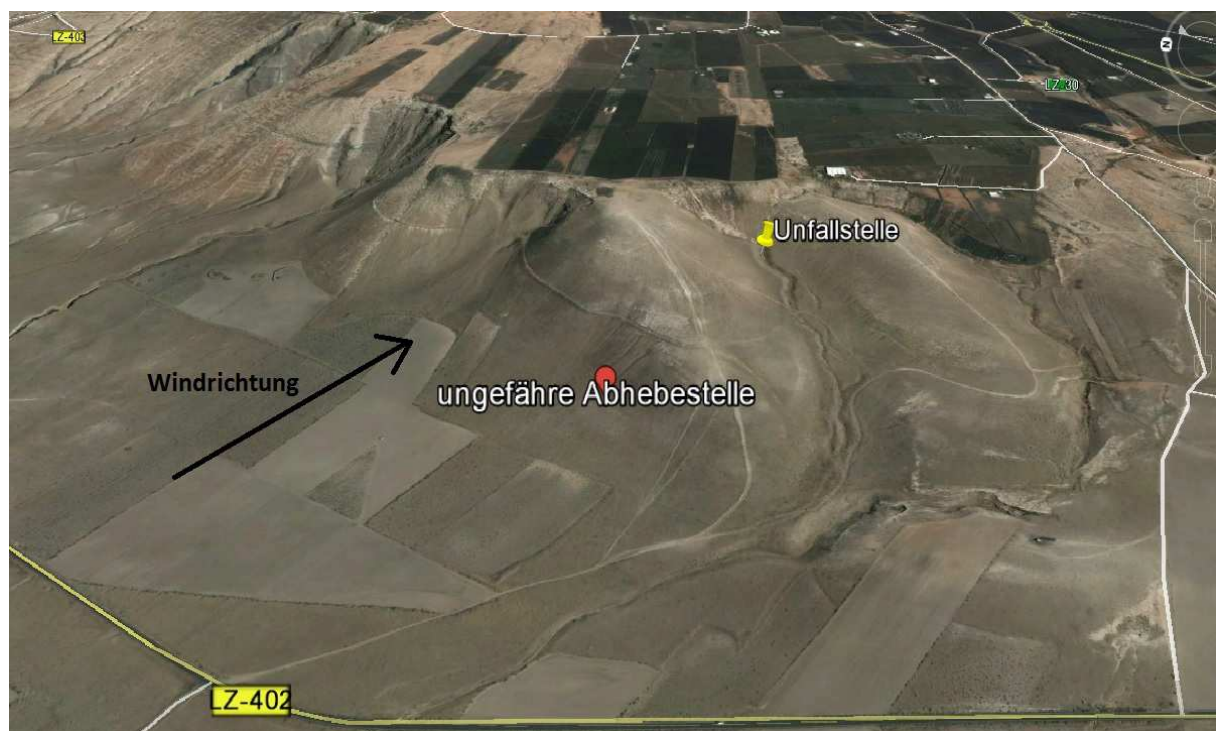


Abbildung: Die Geländesituation

Wind und Wetter

Nach Zeugenaussagen zum Unfallzeitpunkt sehr starker und böiger NW-Wind von 40-45 km/h in Kammhöhe.

Unfallablauf

Der Gleitschirmflieger handelte seinen Schirm den nach NW ausgerichteten sog. "Saubuckel" (N29°03' 46.18" W13°34' 52.00") unterhalb der Famara-Kante empor. Der Wind stand genau auf den Hang. Nach Augenzeugenberichten war der Wind bereits so stark, dass dieses Hochhandeln des Schirmes nur noch teilweise kontrolliert aussah. Nach 20-30 Höhenmetern wurde der Pilot vom Wind ausgehebelt und hob ab. Nach dem Abheben wurde beobachtet, dass er längere Zeit in auffälliger Weise an seinem Gurtzeug-Beinsack hantierte. Möglicherweise war das Beschleunigungssystem nicht klar und der Pilot versuchte das Problem zu lösen. Während dieser Zeit flog der Schirm nicht luvseitig vor, wie es erforderlich gewesen wäre, sondern nah am Gelände, Höhe gewinnend und leicht rückwärts. Als der Höhengewinn und der Rückwärtsflug sich verstärkten, legte der Pilot die Ohren an. Er wurde weiter nach hinten abgetrieben. Ob er zu diesem Zeitpunkt beschleunigt hat oder nicht, ist unklar.

Rückwärts fliegend kam der Pilot in einen Bereich, an dem sich ein markanter Einschnitt im Hangverlauf befindet, in dessen Lee sich bei NW-Wind Turbulenzen ausbilden. In etwa 40 m GND wurde der Gleitschirm von einer starken Turbulenz erfasst und klappte massiv über die ganze Fläche frontal ein (Augenzeuge: "Schirm wurde total zerlegt") und stürzte senkrecht ab. Aus der Position der Augenzeugen war nur der erste Teil des Absturzes zu sehen. Beim Aufprall auf den Boden zog sich der Pilot tödliche Verletzungen zu.

Unfalluntersuchung Flugausrüstung

Die Unfallausrüstung stand für eine Untersuchung nicht zur Verfügung.

Pilot und Gerät

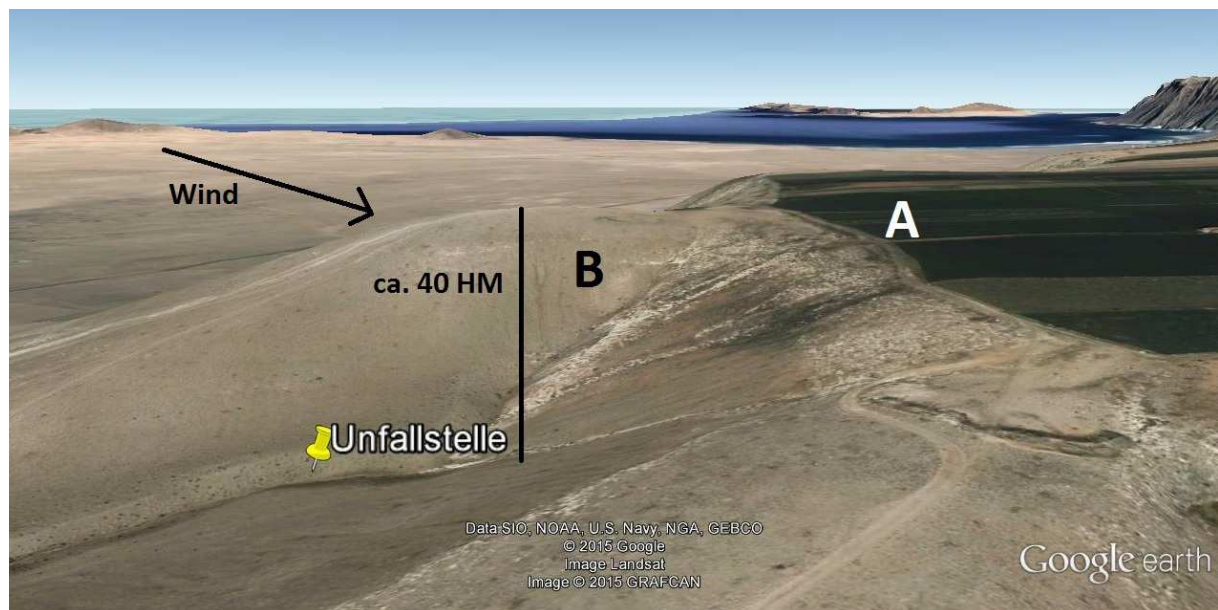
Der Pilot war von vielen Flieger-Urlauben auf Lanzarote mit den örtlichen Gegebenheiten sehr gut vertraut. Von Zeugen wurde er als sehr routiniert in Starkwindbedingungen beschrieben. Er war Teilnehmer einer betreuten Reise einer deutschen Flugschule. Wegen seiner fliegerischen Erfahrungen stand er jedoch nicht unter Funkbetreuung des Fluglehrers. Der Unfalltag war der erste Flugtag des Fliegerurlaubs des Piloten. Die Flugerfahrung des Piloten mit dem Unfallgerät ist nicht bekannt.

Wind und Wetter

Die Zeugen berichteten von sehr starkem NW-Wind von 25-30 km/h am Fuße und 40-45 km/h auf Höhe der Hangkante. An diesem Tag war, etwa 1,5 Stunden vor dem Unfallzeitpunkt, eine Wolkenwand mit Regen über das Fluggebiet gezogen. Der später verunglückte Pilot war anderen Fliegern aufgefallen, weil er bei Herannahen des Regengebietes, bei stark auffrischendem Wind, noch sehr lange in der Luft blieb. Der Fluglehrer der betreuenden Flugschule hatte lange vorher alle fliegenden Teilnehmer zum Landen geordert. Selbiger Fluglehrer äußerte gegenüber dem verunglückten Piloten vor dessen Unfallflug Bedenken wegen des immer böiger werdenden Windes.

Sonstiges

Es geht aus den Zeugenaussagen hervor, dass das Abheben des Piloten möglicherweise nicht gewollt war, sondern dass er von einer starken Windböe ausgehebelt wurde.



Nach Angaben von Gebietskennern kommt es an dem Gelände relativ häufig vor, dass Gleitschirmflieger durch auffrischenden Wind hinter die Hangkante verblasen werden. Wegen der günstigen Geländeform kommt es auf dem flachen Plateau (Bereich A des Bildes) normalerweise nicht zur Ausprägung starker Lee-Turbulenzen. Anders im Bereich B.

Hier bildet der ca. 40 Höhenmeter tiefe Einschnitt im Hangverlauf ein ausgeprägtes Lee. In diesem Bereich ereignete sich der Unfall. Es wurde ebenfalls darauf hingewiesen, dass der betreffende Leebereich (Einschnitt des Hangverlaufs) wegen des überall gleichförmigen Untergrunds des Geländes, aus der Luft schlecht zu erkennen ist. Es ist allgemein bekannt, dass Höhenunterschiede und Geländeneigungen aus der Draufsicht (Pilot blickt senkrecht nach unten) sehr schlecht einzuschätzen sind.

Gmund, 27.5.2015

Karl Slezak
Leiter DHV-Referat Sicherheit und Technik