

Tödlicher Unfall eines Flugschülers

Tödlicher Unfall vom 26.07.01 am Brauneck

Bei seinem 21. Höhenflug im Rahmen der Ausbildung zum beschränkten Luftfahrerschein bei der Flugschule Adventure Sports verunglückte der 30-jährige Flugschüler tödlich.

Unfallablauf

Der Pilot startete gegen 17.30 Uhr am Startplatz "Koteck" zu einem Ausbildungsflug bei schwachen Soaringbedingungen. An Start- und Landeplatz befand sich je ein Fluglehrer, der Startplatzfluglehrer stand mit dem Piloten in Funkverbindung.

Nach Aussagen der Zeugen flog der Flugschüler in ca. 150 Meter Höhe über Grund, (etwa auf Startplatzhöhe) eine 180° Grad-Kurve nach links, um im Aufwindband zu bleiben. Aus dieser Kurve kippte der Schirm mit zunehmender Beschleunigung in einen steilen Spiralsturz ab. Trotz sofortiger Funkanweisungen des Fluglehrers die Spirale auszuleiten und die Gegenseite anzubremsen, stürzte der Flugschüler nach ca. 3 Umdrehungen ungebremst frontal in felsdurchsetztes Steilgelände.

Etwa 10 Minuten später trafen die Ersthelfer vom Startplatz kommend ein. Der bewußtlose Verunglückte wurde im Steilgelände gesichert, von Gurtzeug und Tragegurten befreit und in eine stabile Seitenlage gebracht. Kurz darauf erschien der Rettungshubschrauber mit zwei Notärzten und Bergwachtpersonal. Die professionellen Helfer konnten nur noch den Tod feststellen.

Wetterbedingungen

Nach übereinstimmenden Aussagen aller Zeugen, gab es hinsichtlich der Flugbedingungen keine Besonderheiten. Es herrschte ideales Flugwetter mit schwachen dynamischen Aufwindbedingungen durch Talwindeinfluß, gerade ausreichend zum Soaren. Startgelände und Flugweg lagen im Luvbereich des Windes.

Fluggerät

Der Verunglückte flog einen Airera Rebel L, DHV - Klassifizierung 1-2 GH bzw. 2 GH je nach Beschleunigeranbringung, aus dem Schulungsschirmbestand der Flugschule. Mit diesem Modell hatte er einige Tage vorher bereits zwei Flüge absolviert. Der Airera Rebel ist ein leistungsstarker Intermediate mit dynamischem Flugverhalten. Trotz der DHV-Einstufung 1-2 ist dieses Gerät für eine ausreichend erfahrene, selbständig fliegende Pilotenzielgruppe konzipiert. Das Flugunfall-Gerätgutachten wurde von Reiner Brunn angefertigt. Wegen der bei der Bergung des Verunglückten zerschnittenen Tragegurte und Fangleinen konnte die Übereinstimmung mit dem DHV-Mustergerät nicht überprüft werden. Am Unfallgerät fehlten die Musterprüfplakette sowie die Stückprüfbestätigung.

Unfallursachen

Der Einfluß von Turbulenzen scheidet als Unfallursache nach übereinstimmenden Zeugenaussagen aus. Keiner der Augenzeugen konnte Aussagen darüber machen, ob der Verunglückte die Steilspirale mit aktiver Gewichtsverlagerung und Steuerleinenzug geflogen ist. Zwei mögliche Unfallursachen kommen in Betracht:

1. Der Pilot war von dem dynamischen Kurvenverhalten des Schirmes überrascht und reagierte falsch, indem er den beginnenden Spiralfly nicht oder nicht konsequent genug ausleitete. Von Zeugen wurden 3 Umdrehungen bis zum Aufschlag beobachtet, im Polizeibericht wird die Aufschlagstelle 150 Höhenmeter unterhalb des Startplatzes lokalisiert. Dies bedeutet einen

Höhenverlust von ca. 50 Meter pro Umdrehung, was bei einer durchschnittlichen Dauer von ca. 3-4 Sekunden pro Umdrehung auf eine Sinkgeschwindigkeit von ca. 13 - 14 Meter/Sek. schließen lässt. Nicht vollständiges Freigeben der Innenbremse und/oder Beibehaltung der Gewichtsverlagerung zur Kurveninnenseite kann in diesem Sinkgeschwindigkeitsbereich zur Fortsetzung der Steilspirale führen.

2. Black Out oder Bewußtlosigkeit führten zur Handlungsunfähigkeit des Piloten. Bereits mehrmals in den vergangenen Jahren, zuletzt im Oktober 2001, wurden Unfälle mit diesen Ursachen bekannt. In diesen Fällen war es zur Bewußtlosigkeit unmittelbar nach Einleitung einer Steilspirale gekommen. Trotz der damit verbundenen Passivität des Piloten kam es in zwei Fällen zur Spirale bis zum Boden. Die passive Gewichtsverlagerung zur Kurvenseite sowie das Gewicht der Arme in den Steuerschlaufen reichen für ein Weiterspiralen aus.

Schlußbemerkung

Die definitive Unfallursache ist nicht mehr aufklärbar. Möglicherweise hat der verwendete Gleitschirm durch sein dynamisches Kurvenverhalten eine Fehlreaktion des Piloten begünstigt. Eine Überprüfung der Gütesiegel-Konformität war nicht mehr möglich.

Ein Verstoß der Flugschule gegen die Ausbildungsvorschriften wurde nicht festgestellt.

Karl Slezak

Sicherheitsreferent