

Tödlicher Unfall durch Trudeln

Tödlicher Unfall in Bezau

(19.09.02)

Am 13.09.02 verunglückte ein 47-jähriger deutscher Gleitschirmflieger in Bezau/ Vorarlberg tödlich. Bei einer turbulenten Ostlage war der Pilot mit seinem Gleitschirm Epsilon 4 auf der Südseite der Niedere/ Baumgarten geflogen. Nach Augenzeugenberichten kam es bei einem scharfen Kurvenmanöver zum einseitigen Strömungsabriss und zum Trudeln. Der Schirm trudelte über ca. 150 - 200 Höhenmeter bis zum Aufschlag auf einer felsigen Almwiese. Der Rettungsschirm wurde nicht ausgelöst.

Der Pilot konnte vom Notarzt zunächst reanimiert werden, verstarb aber am nächsten Tag an seinen schweren Kopfverletzungen.

Der DHV wird eine Geräteuntersuchung durchführen und das Ergebnis in Sicherheit / Unfallberichte veröffentlichen.

(13.11.02)

Zu dem tödlichen Gleitschirmunfall in Bezau/ Vorarlberg am 13.09.02, bei welchem ein 47-jähriger deutscher Pilot ums Leben kam, gibt es neue Erkenntnisse:

Das Unfallgerät, ein Advance Epsilon 4 wurde vom DHV- Testpiloten Mike Küng nachgetestet. Mike konnte keinerlei Abweichungen des Flugverhaltens von dem mustergeprüften und beim DHV eingelagerten Gerät feststellen. Insbesondere gab es beim Unfallschirm keine Tendenz zum stabilen Trudeln.

Die Untersuchung des Unfall- Gurtzeuges hat ergeben, dass der Pilot offenbar keine Versuche unternommen hat, den Rettungsschirm auszulösen. Dieser war ordnungsgemäß eingebaut, eine Auslöseprobe verlief problemlos.

Laut Aussagen der Augenzeugen trudelte der Schirm über mindestens 200 Höhenmeter bis zum Aufschlag. Eine nochmalige Befragung der Zeugen bestätigte dies. Die Nachttests von Mike Küng haben ergeben, dass der Unfallschirm nur durch konsequentes Untenhalten der Bremse in einer einmal begonnenen Negativdrehung zu halten ist, da die Tendenz zur selbständigen Ausleitung aus dem Trudeln sehr groß ist. Daraus ergibt sich, dass der verunglückte Pilot vom Beginn des einseitigen Strömungsabrisses bis zum Aufprall auf dem Boden die heruntergezogene Bremse nicht freigegeben hat, oder ein Freigeben nicht möglich war, z.B. weil die Bremsleine oder Bremsschlaufe sich am Gurtzeug oder einem am Gurtzeug befindlichen Gegenstand verhängt hatte.

Freunden gegenüber hatte der verunglückte Pilot geklagt, dass er bei seinen letzten Flügen Anfälle von Schwindel und Übelkeit hatte. Möglicherweise war dies auch beim Unfallflug der Fall (es war stark turbulent) und hat dazu geführt, dass der Pilot in seinen Reaktionen eingeschränkt oder blockiert war (Blackout, Bewusstlosigkeit). Hierfür würde auch die Tatsache sprechen, dass der Verunglückte wenige Monate vorher bei einer Kollision in der Luft unverzüglich reagiert und seinen Rettungsschirm ausgelöst hat, während er bei dem Unfallflug keinen Auslöseversuch unternahm.

Als wahrscheinlichste Unfallursache bleibt somit die Annahme, dass der Pilot im Verlauf des Absturzes durch gesundheitliche Probleme oder aus einer Angstreaktion heraus in seiner Wahrnehmung so stark eingeschränkt war, dass er nicht mehr gezielt reagieren konnte. Dass

der Pilot bewusstlos geworden ist, dürfte weniger wahrscheinlich sein, da ein aktives Untenhalten der heruntergezogenen Bremse durch die hierbei auftretende Muskeler schlaffung nicht möglich wäre. Auch ein Verhängen von Bremsleine oder Bremsschlaufe am Gurtzeug ist als Ursache für den Absturz möglich. Allerdings gibt es hierfür von Seiten der Zeugen, die als Ersthelfer an der Unfallstelle waren, keine Hinweise.

13.11.02

Karl Slezak

Sicherheitsreferent