

Kollisionsunfall am Falkenstein, 17.2.08

An einem der ersten Thermiktage des Jahres 2008, Sonntag, 17. Februar, gegen 14:00 Uhr, kam es am Falkenstein im Fluggebiet Breitenberg zu einer folgeschweren Kollision zwischen zwei Gleitschirmen.

Piloten:

1. 57-jähriger Deutscher, A-Lizenz seit 6 Monaten, blieb bei dem Unfall unverletzt.
2. 40-jähriger Deutscher, SOPI seit 24 Monaten, B-Lizenz seit 8 Monaten, erlitt schwerste Verletzungen.

Geräte:

Der 57-Jährige flog einen Independence Cruiser M, LTF 1, neu, Rettungsgerät Annular 22, neu, der 40-Jährige einen Skywalk Hype M, LTF-DHV 1-2, Baujahr 2001, Rettungsgerät Charly SC 118, Baujahr 1998. Beide Gleitschirme wurden bei dem Unfall zerstört.

Wetterbedingungen:

Wolkenlos, schwacher nordöstlicher Wind, teilweise kräftige pulsierende Blauthermik mit Steigwerten bis 5m/s.

Fluggelände:

Der Falkenstein ist ein dem Breitenberg nordöstlich vorgelagerter niedrigerer Felskamm. Seine Südseite produziert auch im Winter Thermik. Er wird vom Breitenberg mit einer Talquerung erreicht.



Bilder: Der Felskamm des Falkenstein vom Drachenstartplatz Breitenberg (links), die Unfallstelle östlich der Burgruine Falkenstein (rechts)

Ablauf:

Zum Unfallzeitpunkt befanden sich etwa 20-30 Gleitschirmflieger im Bereich des Falkensteins beim Thermikfliegen. Teilweise ging es recht eng zu, einige Gleitschirmflieger gaben an, wegen des dichten Flugverkehrs und der turbulenten Bedingungen auf eine Fortsetzung des Fluges verzichtet und den Landeplatz angefliegen zu haben.

Mehrere Augenzeugen beobachteten die beiden Unfallpiloten bereits vor der Kollision. Sie flogen sehr nahe beieinander, der 40-jährige mit seinem Skywalk nur wenig über dem Independence-Piloten. Die Höhe über Grund betrug ca. 150 m. Der Schirm des oberhalb

fliegenden Piloten klappte plötzlich seitlich oder frontal (unterschiedliche Aussagen) ein und sackte, ohne deutliche Drehbewegung, durch. Dabei kollidierte er, von hinten/oben mit dem tiefer fliegenden 57-jährigen. Beide Gleitschirme verhängten sich sofort und begannen zu rotieren. Es kam zu einem kurzen Wortwechsel zwischen beiden Piloten. Dann, so berichtete der 57-jährige, wurde die Rotations-/Schleuderbewegung so extrem, dass er kurzzeitig fast bewusstlos geworden wäre. Aufgrund der starken Fliehkräfte dauerte es mehrere Umdrehungen bis ihm die Auslösung des Rettungsschirmes gelang. Nach der Öffnung der Rettung hat es beide Gleitschirme mit gewaltiger Kraft auseinander gezogen, sie trennten sich aus ihrer Verhängung. Der 57-jährige landete unverletzt am Rettungsschirm in einer steilen Waldlichtung am Hang.

Der Schirm des 40-jährigen blieb nach der Trennung beider Gleitschirme in der schnellen Rotation bis zum Aufprall in einer senkrechten Felswand. Der endgültige Absturz an den Wandfuß wurde dadurch verhindert, dass sich der Gleitschirm in einem einzelstehenden Baum verding. Augenzeugen gaben an, dass sie die Auslösung des Rettungsschirmes gesehen hätten, dieser aber nicht öffnete.

Der Pilot wurde in einer aufwändigen Rettungsaktion, an der drei Helikopter beteiligt waren, geborgen. Er hatte sich so schwere Verletzungen zugezogen, dass die Notärzte nur geringe Überlebenschancen sahen. Im Krankenhaus konnte sein Zustand so weit stabilisiert werden, dass er überlebte. Die Schwere der Verletzungen wird jedoch aus jetziger Sicht lebenslange Behinderungen zur Folge haben.

Unfalluntersuchung

Die Berichte der Augenzeugen lassen keinen Zweifel an der Unfallursache. Die Kollision wurde durch das Absacken des höher fliegenden Gleitschirms aufgrund eines Einklappers verursacht. Der tiefer fliegende Pilot hatte wohl keine Chance, den Zusammenstoß zu verhindern.

Bei der Untersuchung der Flugausrüstungen galt es vorrangig die Frage zu klären, warum der ausgelöste Rettungsschirm des verunglückten Piloten nicht geöffnet hat. Drei Augenzeugen hatten berichtet, dass die Rettung ausgelöst worden war, aber ungeöffnet bzw. nur zu einem kleinen Teil geöffnet hinter dem Piloten hergezogen wurde.

Verhängt am Gurtzeug des verunglückten Piloten befand sich ein größeres Fragment des Independence Cruiser. Das am Piloten/Gurtzeug verhängte Flügelteil ist auch gut auf den Unfallphotos, aufgenommen aus dem Polizeihubschrauber, zu erkennen.

Die Trennung der Gleitschirme, verursacht wohl durch die Öffnung der Rettung des 57-Jährigen, muss mit einer solchen Kraft erfolgt sein, dass das ganze Flügelende des Independence Cruiser, in welchem der Skywalk-Pilot verhängt war, abgetrennt wurde. In diesem Fragment fand sich, gelöst vom Innencontainer (der unweit der Absturzstelle gefunden wurde), teilweise geöffnet, verwickelt und mehrfach durch Leinen und Leinengabelungen verschlungen, der Rettungsschirm des 40-Jährigen. Die Verwicklungen waren derart, dass sie nicht alleine durch die Behandlung (Zusammenraffen, Verpacken) der Ausrüstung bei der Bergung zu erklären sind.

Vermutlich hat sich, während oder nach der Auslösung des Rettungsschirms, dieser mit dem abgetrennten Fragment des Independence Cruiser derart verwickelt, dass eine Öffnung nicht möglich war.

Der Zustand des Rettungsschirms ließ auf mangelhafte Wartung schließen. Die Packgummis waren alt und teilweise mit dem Innencontainer verklebt, die Metallösen am Innencontainer deutlich korrodiert, der noch gefaltete Teil der Rettung zeigte die typischen harten Falten und die eng komprimierte Form einer seit längerer Zeit nicht gepackten Reserve. Da zumindest

einer der Augenzeugen beobachtet haben will, dass der verunglückte Pilot seine Rettung bereits vor der Trennung der beiden kollidierten Gleitschirme auslöste, ist es nicht auszuschließen, dass der schlechte Wartungszustand die Öffnung verzögerte, bevor sich dann der Rettungsschirm in den abgerissenen Flügelteil des anderen Gleitschirms verfang.

Mögliche Behinderung des Rettungseinsatzes

Während des Einsatzes der drei Rettungshubschrauber flogen einige Gleitschirmflieger weiterhin in der Thermik im Umkreis der Unfallstelle. Drei von ihnen wurden der Polizei gemeldet. Es kam in der Folge zu Ermittlungen wegen möglichen gefährlichen Eingriffs in den Luftverkehr. Dazu wurden die an der Rettung beteiligten Hubschrauberpiloten vernommen. Keiner von ihnen hat sich jedoch durch die Gleitschirmflieger behindert oder gefährdet gesehen. Sie gaben an, dass der Rettungseinsatz in keiner Weise durch die noch in der Luft befindlichen Gleitschirme verzögert worden war. Ihren Angaben zufolge befanden sich die Gleitschirmpiloten in einem Abstand von mehr als 1 km zur Unfallstelle. Das von Augenzeugen beobachtete zögerliche Heranfliegen an die Unfallstelle hatte nichts mit der Anwesenheit von Gleitschirmfliegern in der Nähe zu tun. Vielmehr ist dies das übliche Verfahren, um die Örtlichkeiten, die Situation des Verletzten und die Bergemöglichkeiten zu prüfen. Im vorliegenden Fall musste dieser Check von der Besatzung des ersten Helikopter besonders gründlich vorgenommen werden, da es erforderlich war, die Besatzung des zweite Hubschrauber in die Situation einzuweisen.

Karl Slezak
DHV-Sicherheitsreferent
Mai 2008