

Unfallbericht des Deutschen Hängegleiterverbandes vom 29.09.09

Datum	24.8.09	Uhrzeit:	18:00
Land	Italien	Fluggelände	Monte Valinis/Meduno
Pilot	Otmar S., 44-jähriger Deutscher, GS-Lizenz seit 2000, regelmäßige Flugpraxis, Tandempilot		
Gerät GS <input checked="" type="checkbox"/> HG <input type="checkbox"/>	Nova Aeron M, LTF 2	Prüfstelle	DHV
Gewichtsbereich	90-110 kg	Startgewicht des Piloten	> 110 kg
Gurtzeug	-	Rettungsgerät	-
Verletzungen Pilot	tödlich	Verletzungen Passagier	-

Am 24.8.09 verunglückte ein 44-jähriger deutscher Gleitschirmflieger im Fluggebiet Monte Valinis/Meduno tödlich. Weniger als 100 m über dem Landeplatz war sein Gleitschirm außer Kontrolle geraten. In einer Trudelbewegung stürzte der 44-Jährige ab. Er zog sich beim Aufprall tödliche Verletzungen zu.

Wind und Wetter

Hochdruck, mit Temperaturen über 30° Grad.

Der tagsüber sehr kräftige Wind hatte viele der im Fluggebiet anwesenden Gleitschirmpiloten, auch den später Verunglückten, vom Fliegen abgehalten. Am späteren Nachmittag ging die Windgeschwindigkeit jedoch deutlich zurück und der Flugbetrieb nahm zu. Es wurde dann auch Anfänger-Höhenflugschulung durchgeführt. Nach Angaben aller Augenzeugen hatte das Flugwetter keinen Einfluss auf den Unfall.

Unfallablauf

S. kam am späten Vormittag am Startplatz an und wartete, zusammen mit einer Flugschülergruppe, mehrere Stunden auf eine Verbesserung der Windsituation. Nachdem sich die Windbedingungen normalisiert hatten, startete der 44-Jährige zu mehreren (5-6) kürzeren Flügen, die er jeweils mit einer Toplandung am Startplatz beendete. Gegen 16:30 startete er erneut, diesmal zu einem längeren Flug. Nach ca. 1,5 Stunden befand er sich, zusammen mit einem Flugschüler, am Hang oberhalb des Landeplatzes, im schwachen Hangaufwind. Relativ unvermittelt und ohne dass äußere Umstände wie Wetter, Wind, Flugbetrieb etc. dies begründete hätten, legte er die Ohren an, beschleunigte und flog Richtung Landeplatz. Das Manöver Ohrenanlegen und beschleunigt Fliegen wiederholte er nach Augenzeugenberichten mehrmals. Dem Flugschüler, der sich in der Nähe im Hangaufwind befand, vermittelte das Verhalten von S. den Eindruck, dieser habe es plötzlich sehr eilig, den Landeplatz zu erreichen. Es wurde dann von drei Augenzeugen beobachtet, wie der Gleitschirm von S. über dem Landeplatz in einer Trudelbewegung nach rechts war. Einer der drei Augenzeugen hat unmittelbar vor dem Trudeln eine „taumelnde Bewegung“ der Kappe um Längs- und Hochachse gesehen. Die Höhe über Grund betrug dabei ca. 60-100 m. Wie der Schirm ins Trudeln gekommen ist, wurde von keinem der Augenzeugen direkt gesehen. Nach 3-4 Umdrehung im Trudeln beendete der Schirm das Negativdrehen kurzzeitig um dann erneut, diesmal dynamischer und mit größerer Schräglage, weiterzudrehen. Aus dieser beschleunigten Drehbewegung erfolgte der Aufprall auf dem Boden.

Unfalluntersuchung

Flugausrüstung

Die Flugausrüstung war von den italienischen Behörden sichergestellt worden. Sie stand für eine Untersuchung nicht zur Verfügung.

Pilot

S. war im Kreise seiner Fliegerkollegen und bei seiner heimatlichen Flugschule als sehr umsichtiger und besonnener Flieger bekannt. Er flog regelmäßig, auch mit dem Tandem. Das Unfallgelände war ihm bekannt, er war dort auch am Vortag geflogen.

Am Unfalltag war der Pilot durch eine Magen-Darm-Erkrankung beeinträchtigt. Nachbarn an seinem Wohnmobil-Standplatz hatten berichtet, er habe über eine schlechte Nacht, mit Durchfall geklagt. Das Unwohlsein war auch der Grund dafür, dass er nicht wie geplant morgens sondern erst am späten Vormittag zum Startplatz fuhr. Der am Startplatz anwesende deutsche Fluglehrer hatte beobachtet, dass S. während der Stunden, die er am Startplatz zubrachte (z.T. mit kurzen Flügen und Toplandung), keine Flüssigkeit zu sich nahm. (Dem Fluglehrer fiel dies auf, weil er, wegen der sommerlichen Temperaturen, bei seinen Flugschülern an diesem Tag besonders auf ausreichendes Trinken geachtet hat)

Unfallablauf, Gerät

Bevor der Nova Aeron ins Trudeln geriet, hat ein anwesender Fluglehrer folgende Beobachtung gemacht: Der Gleitschirm ist nicht mehr vorwärts geflogen sondern hat taumelnde Bewegungen um Längs- und Hochachse gemacht. Dabei war er über die Flächentiefe leicht zusammengeschoben gewesen, wie bei einem schwach deformierten B-Stall. Zudem haben die Flügelenden leicht geschlagen. Aus diesem Flugzustand ist es dann zu der länger andauernden Trudelbewegung gekommen. Während des Trudelns hat der Fluglehrer beobachtet, dass der Schirm ständig angebremst war.

Zusammenfassung

Die Berichte der Augenzeugen deuten darauf hin, dass der Pilot es plötzlich sehr eilig hatte den Landeplatz zu erreichen. Dies könnte mit einer schlechten körperlichen Verfassung in Zusammenhang stehen. S. war wahrscheinlich durch eine Magen-Darm-Erkrankung geschwächt. Die dadurch hervorgerufene Dehydratation, verbunden mit geringer Flüssigkeitszufuhr vor dem Flug und den hohen Temperaturen des Tages, kann Ursache für den Eintritt eines gesundheitlichen Problems (vom Unwohlsein bis zum Schwächeanfall) gegen Ende des Fluges gewesen sein.

Die Ursache für das Trudeln des Schirmes kann nur vermutet werden. Die Beobachtungen des Fluglehrers weisen darauf hin, dass ein fehlerhaft durchgeführtes (falsche Leinen/Tragegurte, zu langsame Ausleitung) Schnellabstiegsmanöver (B-Stall, Ohrenanlegen), den Ausschlag für den Strömungsabriss gegeben haben könnte. Nach Einschätzung des Fluglehrers hätte ein Freigeben der deutlich heruntergezogenen Bremsen das Trudeln umgehend beenden können. Die für den Erfahrungsstand dieses Piloten untypischen Fehlreaktionen vor und während des Trudelns sind ein weiterer Hinweis darauf, dass er körperlich erheblich beeinträchtigt gewesen sein könnte.

29.09.09

Karl Slezak
DHV-Sicherheitsreferent