

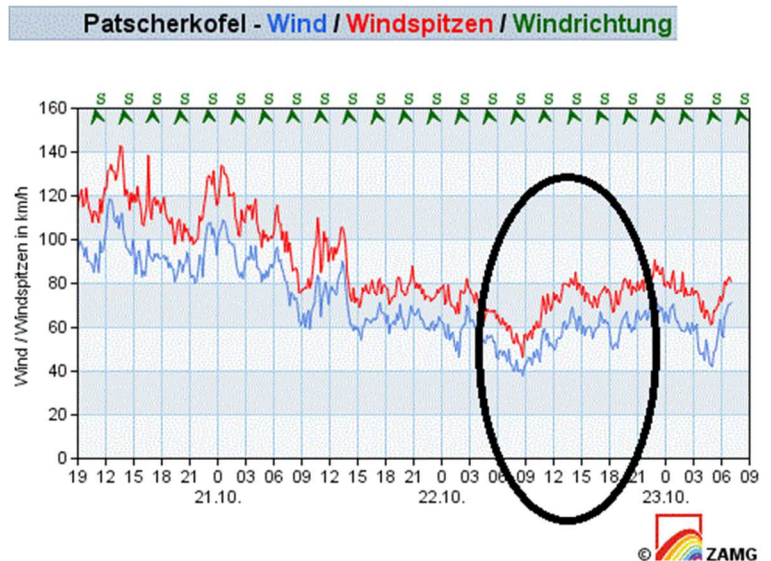
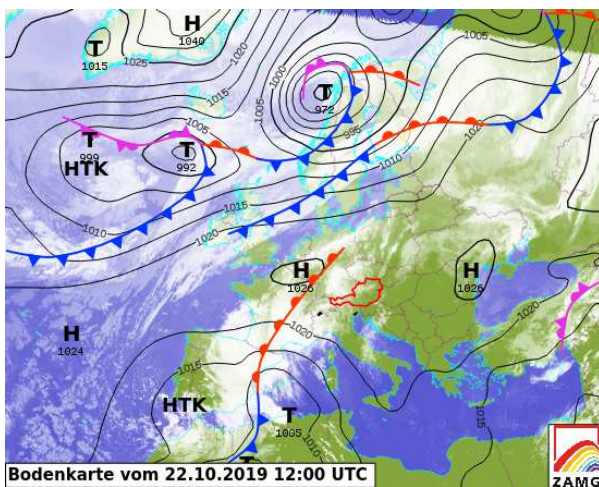
## Unfallbericht des Deutschen Hängegleiterverbandes vom 11.11.2019

<b>Datum</b>	22.10.2019	<b>Uhrzeit:</b>	Gegen 12:40
<b>Land</b>	Österreich/Tirol	<b>Fluggelände</b>	Elfer/Stubaital
<b>Pilot</b>	51-jähriger Deutscher, B-Lizenz seit 5/2019, A-Schein seit 2012. Flug erfahrung unbekannt. Hat regelmäßig an flugschul-betreuten Aktivitäten teilgenommen. Sicherheitstraining 2019 mit Unfallgerät absolviert.		
<b>Gerät</b> GS <input checked="" type="checkbox"/> HG <input type="checkbox"/>	Nova Ion 5 M, LTF B, stückgeprüft 1/2019	<b>Prüfstelle</b>	DHV
<b>Gewichtsbereich</b>	90-110 kg	<b>Startgewicht des Piloten</b>	Ca. 105 kg
<b>Gurtzeug</b>	Woody Valley Wani light, Wendegurtzeug	<b>Rettungsgerät</b>	Companion 120
<b>Verletzungen Pilot</b>	tödlich	<b>Verletzungen Passagier</b>	

Am 22.10.2019 war es am Elfer/Stubaital zu einem tödlichen Gleitschirmunfall gekommen. Ein Gleitschirmflieger war bei einsetzendem Föhn gestartet und nach kurzer Flugstrecke mit einem massiven Einklapper abgestürzt. Trotz sofortiger Erster Hilfe und schnellem Eintreffen des Notarzthubschraubers verstarb der Pilot noch am Unfallort.

### Wind und Wetter

Meteo-Analyse von Volker Schwanitz



### Wetteranalyse zum Unfall Stubaital/Elfer am 22.10.19

V20191101 – 10.20h

Am 22.10.19 lag ganz Österreich unter schwachem Hochdruckeinfluss. Damit war es mit einigen hohen Schleierwolken sonnig.

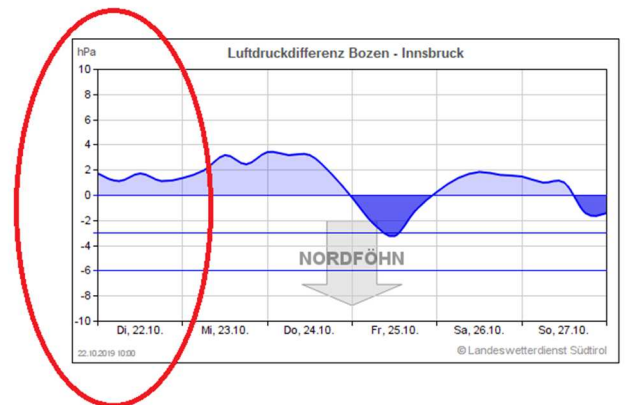
Nördlich des Hauptkamms lagerte in der unteren, windschwachen Luftschicht (grob bis 1500mNN) noch recht kühle Luft, die von einer warmen südlicher Höhenströmung (grob oberhalb 2000mNN) im Tagesverlauf zunehmend überströmt wurde.

Damit setzte im Tagesverlauf eine zunehmend föhnige Strömung ein, vor allem in den Hochlagen und in Hauptkammnähe. Die Windmesswerte des benachbarten Patscherkofel (2246mNN), der auch als guter Indikator für Föhnströmungen bekannt ist, zeigen die im Tagesverlauf stark auflebende Südströmung, die laut der Augenzeugen bald nach Mittag auch am Elfer durchgebrochen ist.

Aus dem Archiv der Elfer Webcam ist der Panoramafilm vom Startplatz (nur immer die 12:08h Situation) aufrufbar: <https://www.stubai.at/skigebiete/elferbahnen/> → Elfer Live → Webcam → ganz unter auf 360 Grad klicken → links unten Menü öffnen → Archiv → auf Jahr klicken → Datum wählen (22.10.19) → Play drücken

Erwähnenswert ist, dass die von der Fliegergemeinde gern zur Föhnabschätzung genutzten Druckdifferenzkarten (LOWI- LIPB), durch die Temperaturverteilung und die Inversionsschichten im Alpenbereich, die Lage nicht ausreichend abbildeten (nur 2hPa Druckdifferenz). Im Wettertext der DHV-Seite wurde aber auf den „...oberhalb 2000mNN zunehmend deutlich föhnigen SSO-Wind“ hingewiesen.

Volker Schwanitz



### Unfallablauf

Es waren mehrere Gleitschirmflieger am Startplatz nahe der Elfer-Bergstation (1800 m). Am Berg war den ganzen Vormittag über Flugbetrieb bei ruhigen Flugbedingungen. Auch eine Flugschule hatte vormittags geschult. Eine andere Flugschule hatte an diesem Tag die Flugausbildung am Elfer wegen Föhngefahr abgesagt. Den Locals (Tandempiloten und Fluglehrer) war die föhn-gefährliche Lage bewusst und sie nahmen die Zunahme des Südwindes nach etwa 12:15 wahr, teils durch eigene Beobachtung am Startplatz, teils durch Check der Windwerte der Webcam in Startplatznähe. Zum Unfallzeitpunkt war deshalb kein Pilot mehr in der Luft. Am Startplatz wurde ab ca. 12:30 ein zunehmend stärker werdender Südwind beobachtet, der aus dem Pinistal strömte. Der Südwind war sehr stark und wurde mit >50 km/h, von dem Alpin-Polizisten, der nach dem Unfall am Startplatz eintraf, mit ca. 60 km/h angegeben. Der Übergang von ruhigen Flugbedingungen zum mittleren Föhnsturm dauerte nur etwa 20 Minuten.

Der später verunglückte Pilot wurde beobachtet, wie er weit oberhalb des regulären Startplatzes, unterhalb der Elferhütte, auf ca. 1900 m, seinen Gleitschirm auslegte. Der Wind war jedoch so stark, dass ein Startversuch nicht gelang. Die Kappe wurde immer wieder aufgewirbelt und verdreht. Daraufhin nahm der Pilot seinen Gleitschirm in der „Tulpe“ über die Schulter und stieg den Hang hinab. Auf etwa halber Hanghöhe (ca. 1850 m), ca. 70 Höhenmeter über den Zeugen, legte er den Schirm erneut aus, zog ihn auf und startete Richtung Nord, also ins Lee des starken Südwindes. Nach dem Start flog er kurze Zeit in nördlicher Richtung. Im Bereich der Bergstation der Elferlifte wurde der Gleitschirm von einem Lee-Rotor massiv deformiert, ein Augenzeuge sprach von einem sehr großen seitlichen Einklapper. Die Flughöhe betrug hier ca. 30 m über Grund. Gleitschirm und Pilot stürzten mit hoher Sinkgeschwindigkeit fast senkrecht ab. Der Aufprall erfolgte auf dem Schotterweg, der von der Elferlifte-Bergstation ins Gelände führt, in unmittelbarer Nähe einer Menschengruppe. Diese Personen, darunter ein Sanitäter, leisteten sofort Erste Hilfe und führten bis zum Eintreffen des Notarztes Reanimationsmaßnahmen durch. Der Pilot war jedoch durch die hohe Wucht des Aufpralls sofort gestorben.

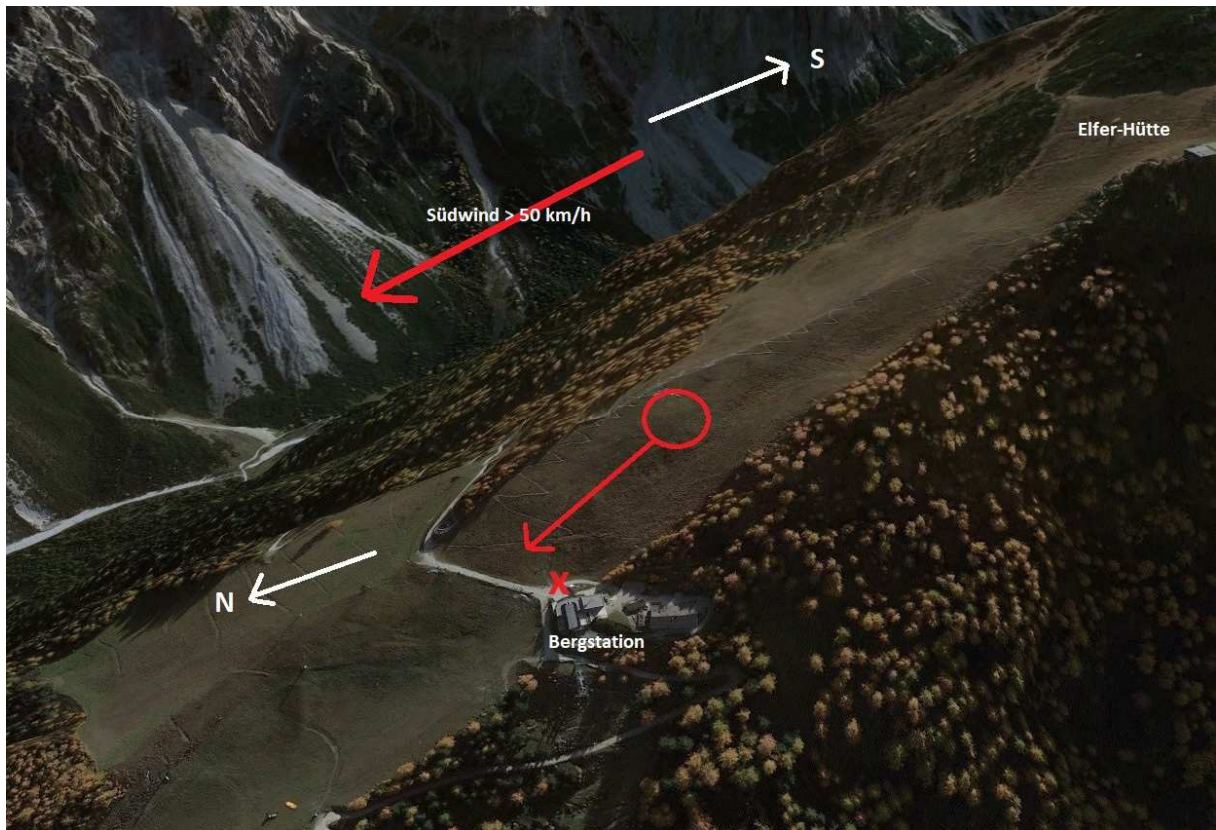


Abbildung: Im Kreis der Startbereich des Piloten auf etwa halber Hanghöhe. Rot die Flugroute, X markiert die Unfallstelle. Auf dem sichtbaren Schotterweg, der von der Bergstation in östliche Richtung führt, erfolgte der Aufprall.

### Unfalluntersuchung

#### Flugausrüstung

Die gesamte Flugausrüstung konnte am 25.10.2019 bei der Polizei in Neustift begutachtet und einer Sichtkontrolle unterzogen werden. Die gesamte Flugausrüstung war in einem sehr guten Zustand.

#### Gleitschirm

Nova Ion 5 M. Neuwertig, keinerlei Auffälligkeiten.

#### Gurtzeug

Woody Valley Wani light. Keinerlei Auffälligkeiten

#### Rettungsgerät

Companion 120. Keine Auffälligkeiten. Kein Hinweis auf einen Auslöse-Versuch durch den Piloten. Probeauslösung funktionierte problemlos.

### Zusammenfassung

Der tödliche Unfall wurde verursacht, weil der Pilot bei durchbrechendem, starken Föhn im Lee startete und flog und der Gleitschirm durch die heftigen Lee-Turbulenzen so stark deformiert wurde (einklappte), dass er bis zum Boden abstürzte. Warum der Pilot den Föhn-Durchbruch nicht als solchen erkannte und warum er im Lee des starken Windes startete, blieb unklar. Vermutlich zu der Fehlentscheidung beigetragen hat der Umstand, dass bis kurz vor seinem Start problemloser Flugbetrieb durchgeführt wurde.

## **Sicherheitshinweise**

### Beurteilung von Föhnlagen

Die Beurteilung einer föhnigen Wettersituation ist komplex. Am Unfalltag war die Druckdifferenz zwischen den Flughäfen in Innsbruck (LOWI, Alpennordseite) und Bozen (LIPB, Alpensüdseite) nicht markant. Sie lag bei nur 2 hPa. Die Druckdifferenz ist jedoch nur ein Parameter, wenn es um die Bewertung einer Föhnlage geht. Wind-Messwerte der umliegenden Berge (hier Patscherkofel mit um die 80 km/h) und Vorhersage-Hinweise (hier Föhnwarnung auf der DHV-Wetterseite) müssen für eine Einschätzung ebenso herangezogen werden. Der vorliegende Fall zeigt sehr markant die Gefahr, wenn der unter der Inversion liegende Kaltluft-See (der ruhige Flugbedingungen aufweist) von der warmen Föhnluft innerhalb kurzer Zeit „ausgeräumt“ wird.

### „Föhnsichere“ Fluggebiete

Das Fluggebiet Elfer gilt allgemein an Südföhn-Tagen als wenig föhn-anfällig, weil gut vom Südwind abgeschirmt. Teilweise wird hier geflogen, auch wenn der nahe Patscherkofel Südsturm mit mehr als 100 km/h aufweist und eine Druckdifferenz von 6 hPa oder mehr besteht.

Der vorliegende Fall zeigt, dass die Einschätzung eines Fluggebietes als besonders „föhnsicher“ sehr kritisch hinterfragt werden muss.

In jedem Fall muss an einem als „föhnig“ prognostiziertem Flugtag ein Aufleben des Südwindes als kritisches Warnsignal bewertet werden.

Karl Slezak

DHV-Referat Sicherheit und Technik