

Unfallbericht des Deutschen Hängegleiterverbandes vom 23.7.2019

Datum	20.6.2019	Uhrzeit:	Gegen 11:30
Land	Österreich	Fluggelände	Neunerköpfe
Pilot	Deutscher, 59 Jahre, A-Schein Pilot seit 2007		
Gerät GS <input checked="" type="checkbox"/> HG <input type="checkbox"/>	Swing Arcus 4.28, LTF 1-2, Stückprüfung 4.2006, letzter Check 8/2018	Prüfstelle	DHV
Gewichts- bereich	90-115 kg	Startgewicht des Piloten	unbekannt
Gurtzeug	unbekannt	Rettungsgerät	unbekannt
Verletzungen Pilot	tödlich	Verletzungen Passagier	-

Wind und Wetter

Für den Tag war zunehmender Tiefdruckeinfluss (Warmfront) mit niedriger Bewölkung und ab Mittag einsetzendem Regen vorhergesagt. Nach den Angaben anderer Piloten war bereits am frühen Vormittag eine Verschlechterung des Wetters erkennbar. Ab ca. 10:30 Uhr war die die Wetteränderung durch die sinkende Wolkenbasis und einzelne Schauerstreifen deutlich sichtbar. Die Verschlechterung kam dann auch schnell. Der Wind blieb jedoch stets schwach. Der Pilot war gegen 11:15 am Startplatz Neunerköpfe gestartet. Der Startplatz und die Umgebung waren zu diesem Zeitpunkt bereits teilweise in Wolken gehüllt.

Unfallablauf

Zwei Gleitschirmflieger waren gegen 11:15 gelandet und packten gerade ihre Schirme zusammen, als es zunehmend stärker zu regnen begann. Sie beobachteten den 59-jährigen Gleitschirmflieger, der über dem Landeplatz in dem inzwischen starken, groß-tropfigen Schauer flog. Flughöhe ca. 40 m GND. Sein Schirm flog, trotz schwachem Wind, sehr langsam und unruhig und machte Gier-Bewegungen (um die Hochachse). Ein Augenzeuge beschrieb dies als ein „Torkeln“. Die Position des Piloten war zu diesem Zeitpunkt über den Wiesen, die nordöstlich an den Landeplatz in Tannheim angrenzen. Wahrscheinlich in der Absicht, den Landeplatz nicht noch weiter zu überfliegen, versuchte der 59-Jährige eine Kurve zurück zum Landeplatz einzuleiten. Es kam sofort zu einem einseitigen Strömungsabriss, Momente später riss die Strömung auch an der anderen Seite ab. Ein Augenzeuge beobachtete, dass der Pilot dabei beide Steuerleinen stark gezogen hatte. Der Absturz im Full-Stall erfolgte senkrecht aus einer Höhe von 20-30 m bis zum Aufprall auf dem Boden. Der Rettungsschirm war nicht ausgelöst worden. Trotz sofortiger Reanimationsmaßnahmen durch Ersthelfer und dem schnellen Eintreffen des Notarztes, verstarb der Pilot noch an der Unfallstelle.

Unfalluntersuchung

Flugausrüstung

Die Flugausrüstung stand nicht zur Untersuchung zur Verfügung, lediglich einige Fotos der Polizei. Jedoch konnte ermittelt werden, dass die letzte Nachprüfung des Swing Arcus 4 beim Hersteller im August 2018 erfolgt war. Der Gleitschirm war, trotz seines Alters von 13 Jahren, in einem guten Zustand und war regelmäßig gewartet worden. Von den Augenzeugen (Ersthelfer) und der Polizei wurde angemerkt, dass der Gleitschirm sehr nass war.

Zusammenfassung

Die Unfallursache war ein Strömungsabriss, der eintrat, als der Pilot versuchte, mit seinem durchnässten Schirm eine Kurve zu fliegen. Die Zeugen hatten bereits vor dem Strömungsabriss der zum Absturz führte beobachtet, dass der Gleitschirm in einem Sackflug-Zustand war. Nasse Gleitschirme haben eine sehr ausgeprägte Tendenz zu Sackflügen und zu Strömungsabbrissen.

Sicherheitshinweise

Fliegen bei Regen ist sehr riskant und hat schon zu vielen Unfällen und kritischen Situationen geführt. Vielen Piloten ist nicht bewusst, wie stark die Strömungsabriss-Gefahr steigt. Bereits leichtes Anbremsen oder Manöver mit erhöhtem Anstellwinkel, ja schon nicht beschleunigtes Fliegen können den Schirm in den Strömungsabriss bringen. Man sollte niemals bewusst bei Regen fliegen oder in ein Schauergebiet einfliegen. Bei einer sichtbar hohen Wahrscheinlichkeit für Niederschlag während des Fluges, wie im vorliegenden Fall, muss ein Gleitschirmflieger sich gegen einen Start entscheiden.

Wird ein Pilot von einem Regenschauer überrascht, muss er seinen Gleitschirm beschleunigen und das Gebiet auf schnellstem Weg zu verlassen. Mit nassem Schirm keine Manöver mit erhöhtem Anstellwinkel fliegen (Ohrenanlegen, B-Leinen-Stall). Beschleunigt, mit offenen Bremsen fliegen, Kurven im Wesentlichen über Gewichtsverlagerung ausführen. Achtung, besonders im Landeanflug wird es kritisch, weil ein Strömungsabriss im bodennahen Bereich immer lebensgefährlich ist. Hier ist ein Landeanflug ohne Richtungskorrekturen, auch auf die Gefahr einer Außen- oder auch Baumlandung sicherer. Nach Möglichkeit auch nicht spiralen, weil auch bei diesem Manöver in der Ausleitphase der Anstellwinkel steigt. Als besonders kritisch einzuschätzen sind Situationen, die einen schnellen Höhenabbau erfordern würden, dieser aber wegen des nassen Gleitschirms nicht sicher durchzuführen ist. Beispielsweise, wenn das Eintreffen der Böenwalze eines Gewitters oder Stark-Niederschlags unmittelbar bevorsteht. In solchen Fällen kann im Gebirge eine Notlandung/Baumlandung am Hang das Schlimmste vermeiden.

Gerät der Schirm durch die Nässe in einen Strömungsabriss, ist eine Ausleitung (und ein Zurückkehren in den Normalflug) nicht immer möglich. Stabile Dauersackflüge über Hunderte Höhenmeter, langanhaltendes, stabiles Trudeln oder auch Kaskaden aus Abriss-Vorschießen-Abriss-Vorschießen, etc. mit großem Höhenverlust sind in der Vergangenheit bekannt geworden. In diesen Situationen ist der Einsatz des Rettungsgerätes erforderlich.

(Älterer) Fachartikel des DHV: <https://www.dhv.de/piloteninfos/sicherheit-und-technik/unfallforschung/unfall-jahresstatistik/fliegen-wenns-regnet-besser-nicht/>

Youtube-Unfallvideos:

<https://www.youtube.com/watch?v=es3HtobimX0>

<https://www.youtube.com/watch?v=8jUDlogQj7w>

Karl Slezak
DHV-Sicherheitsreferent
Juli 2019