

Flugschulleiter/Fluglehrer-Rundschreiben September 2005

Liebe Flugschulleiter, liebe Fluglehrer,

leider haben sich in den letzten Wochen mehrere schwere Unfälle in der Ausbildung ereignet. Unter anderem der erste tödliche Unfall in der Schulung seit mehr als 3 Jahren. Allen Unfällen gemeinsam ist, dass sie bei Beachtung der Ausbildungsvorschriften, bzw. gründlicheren Kontrollen hätten vermieden werden können.

Anfang August kam es zu dem tödlichen Unfall. Ein Schüler mit fortgeschrittenem Ausbildungsstand (ca. 30 Höhenflüge, österr. Schulungsbestätigung erteilt), war nach einem Einklapper in geringer Höhe abgestürzt. Am Startplatz befand sich ein Fluglehrerassistent, der verantwortliche Fluglehrer war am Landeplatz. Der Schüler hatte an diesem Gelände bereits mehrere Flüge selbständig durchgeführt (Flugauftrag), befand sich aber beim Unfallflug unter Betreuung und war mit Funk ausgerüstet.

Nach längerer Wartezeit am Startplatz wegen Seitenwindes, hatten sich die Bedingungen vermeintlich deutlich gebessert. Tatsächlich war die Luft aber im Abflugbereich so turbulent, dass es nach dem ersten Start zu dem verhängnisvollen Einklapper kam.

Nach dem Unfall stellte sich heraus, dass der Gleitschirm des Flugschülers, kein Gerät der Flugschule sondern seine eigene Ausrüstung (billig über E-Bay ersteigert), ein Klasse 2-Schirm war. Keiner der Ausbilder hatte die Ausrüstung überprüft. Man hatte dem Flugschüler Glauben geschenkt, der versichert hat, sein Schirm wäre ein 1-2 er. Wie so oft, war auch dieser Unfall das Resultat der Verkettung von unglücklichen Umständen und in diesem Fall der unerkannten Umgehung der Sicherheitsvorkehrungen der Flugschule. Der Flugschüler hatte gar nicht geplant an den Höhenflügen der Flugschule teilzunehmen, sondern fuhr ins Fluggebiet um selbständig Flüge mit seiner Schulungsbestätigung und seiner eigenen Ausrüstung durchzuführen. Dort traf ihn die Flugschule dann und bot ihm an, weitere betreute Flüge zu machen, da ihm noch einige fehlten. In dieser besonderen Situation dachte keiner der Fluglehrer daran, sich die Ausrüstung genauer anzusehen. Offensichtlich war es auch so, dass der Schüler wusste, dass er mit seinem 2-er-Gerät keine Ausbildungsflüge durchführen darf. Er hat deshalb den Fluglehrern gegenüber angegeben, dass sein Schirm Klasse 1-2 habe.

Diese Unachtsamkeit der Flugschule ist nun der Grund, dass von Seiten des LBA verwaltungsrechtliche Schritte (Bußgeld, Entzug der Ausbildungserlaubnis, event. Einleitung eines Strafverfahrens) geprüft werden. Die Angehörigen werden, für den Fall, dass ein luftrechtlicher Verstoß feststeht, zivilrechtlich gegen die Flugschule vorgehen. Und in diesem Fall würde die Fluglehrerhaftpflichtversicherung nicht zahlen, da die Verwendung nicht schulungsgerechter Gleitschirme die Versicherung von ihrer Leistungspflicht entbindet.

Vielleicht kann dieser Unfall Anlass dafür sein, dass jede Flugschule noch einmal überprüft, ob die internen Sicherheitsvorkehrungen ausreichen, um ähnliche Vorkommnisse zu vermeiden.

Bereits einige Wochen vorher hatte sich in Greifenburg/Kärnten ein schwerer Unfall ereignet. An einem Tag mit ausgeprägter Nordlage kam es zu einem kurzzeitigen aber umso heftigeren Kaltlufteinbruch mit starken Böen und kräftigen Turbulenzen. Ein Flugschülerin befand sich zu diesem Zeitpunkt in der Luft, kam in einen ausgeprägten Abwindbereich und wurde mit hoher Sinkgeschwindigkeit und unter mehreren Einklappern zu Boden gedrückt. Beim Aufprall, unglücklicherweise auf einem Stein inmitten einer Wiese, zog sie sich schwere Verletzungen zu. Die Heilungsdauer wird mit 12 Monaten prognostiziert. Austrocontrol hatte für den Tag 50 km/h Nord im Kammbereich vorhergesagt, 30 km/h in 1500 m Höhe. Tatsächlich wurde am Hauptkamm Nordwind bis 90 km/h und auf der Villacher Alpe bis über 55 km/h gemessen, was einer eindeutigen Nordföhnlage entspricht. Zudem ist das Fluggelände nach Süd ausgerichtet, befand sich also im Lee zur Hauptwindrichtung.

In diesem Fall muss der Flugschule fahrlässiges Verhalten bei der Einschätzung und Kontrolle der Wetterbedingungen vorgehalten werden. Das tut auch die verunglückte Pilotin und fordert 20.000 € Schadensersatz und Schmerzensgeld.

Die Fluglehrer hätten sich bereits bei den prognostizierten Windwerten gegen die Schulung entscheiden müssen. Zudem hätte mit einer Abweichung der vorhergesagten Wetterwerte gerechnet werden müssen. Eine Kontrolle der Windwerte (über Telefon Austrocontrol Kärnten) in kurzen Zeitabständen wäre die mindeste Sicherheitsmaßnahme gewesen um die sich verschärfende Nordlage zu erkennen und die Schulung rechtzeitig einzustellen.

In der Vergangenheit ist es bereits mehrfach zu „Nordföhn-Unfällen“ auf der Alpensüdseite gekommen. Im letzten Jahr gab es hierbei einen Schwerverletzten bei einer betreuten Reise.

Ebenfalls letztes Jahr waren bei durchbrechendem Nordwind mehrere Schüler einer Flugschule in Südtirol in der Luft. Nur mit Glück gelang es den Fluglehrern alle heil auf den Boden zu bringen.

Wir möchten alle Fluglehrer bitten, auf Ausbildungsflüge zu verzichten, wenn auch nur die geringe Gefahr besteht, dass der Nordwind zu problematischen Flugbedingungen führen könnte. Auch in einem solchen Fall droht, neben möglichen Konsequenzen für die Lehrberechtigung, der Ausstieg der Fluglehrerhaftpflichtversicherung die bei „erkennbar gefährlichen Wetterbedingungen“ nicht zahlen muss.

Der dritte Fall war ein Unfall im Schnupperkurs. Auch hier war die Unfallursache ein Einklapper, wohl aufgrund einer thermischen Turbulenz. Das 1-er Gerät des Schülers drehte zwar nicht weg, ging aber in erhöhtes Sinken über. Mit dem Gesäß prallte der Flugschüler auf dem Boden auf. Hätte er einen vernünftigen Rückenschutz gehabt, wäre wohl nicht viel passiert. Die Flugschule verwendete aber noch Gurtzeuge mit den veralteten Hartschalenprotektoren. Wie jedem Fluglehrer bekannt sein sollte, haben diese Protektoren keine dämpfende Wirkung, sie stellen allenfalls eine Durchdringungsschutz dar. Bereits mehrfach haben wir darauf hingewiesen, dass Hartschalenprotektoren als Rückenschutz ungeeignet und deshalb nicht zulässig sind. Der Flugschüler zog sich eine besonders schwere Wirbelerkrankung mit teilweiser Querschnittlähmung zu. Dieser Unfall muss als besonders überflüssig und das Verhalten der Flugschule als unakzeptabel bezeichnet werden. Es kann nicht sein, dass Flugschüler wegen der Verwendung ungeeigneter und als gefährlich bekannter Ausrüstung, schwer verunglücken und an den Folgen ein Leben lang zu leiden haben.

Knut Jäger, der Vertreter der Flugschulen in der DHV-Kommission hat angeregt, noch einmal die Regelung zur Verwendung von Schirmen der Klasse 1-2 in der Schulung zu erklären.

- Grundsätzlich gibt es die Empfehlung des DHV, für die Flugausbildung bis zur A-Lizenz nur Gleitschirme der Klasse 1 zu verwenden.
- Gleitschirme der Klasse 1-2 können für die Ausbildung eingesetzt werden, sofern der Hersteller in der Betriebsanweisung die Ausbildungseignung nicht ausschließt. Für die 1-2 er, die nach alten Bauvorschriften geprüft worden sind, gibt es eine Liste, in welcher die Geräte aufgeführt sind, die von den Herstellern als nicht ausbildungsgerecht eingestuft worden sind. Diese Schirme dürfen nicht in der Ausbildung verwendet werden. Für die Schirme, die nach neuen (ab 2003) Bauvorschriften geprüft worden sind, gilt Satz 1, also schulungsgerecht, wenn der Hersteller dies nicht ausschließt. Bitte also jeweils in den Betriebsanweisungen nachlesen.

Soviel an Informationen für heute.

Eine erfolgreiche Restsaison wünscht, mit den besten Grüßen

Karl Slezak
DHV-Ausbildung/Sicherheit