

Ein Hinweis an alle, die Windwetterlagen nutzen möchten:

Solche Flüge nur mit entsprechender Erfahrung durchführen

Bei dieser Gelegenheit ist es sicher wieder einmal angebracht, den Hinweis einzubringen, daß derartige Flüge - Föhn- und (Stark-)Windflüge im Relief und im Hangbereich - nicht so einfach durchzuführen sind, sondern großer fliegerischer Erfahrung und entsprechender Beschäftigung mit den sie begleitenden meteorologischen Umstände in Theorie und Praxis bedürfen.

Was sich in den Berichten der "Könner" so flüssig liest, angefangen von den ersten Berichten über solche Flüge in der Flugsportzeitung" von Dr. Herbert Pirker bis zu den Flügen Edi Superspergers, DI Gerhard Tomanis und anderer und nun die Flüge des 27. April 1998, ist in der Praxis ein hartes Stück Arbeit mit einem erheblichen Gefahrenpotential für Piloten, die nicht über die Erfahrung und das Wissen für solche Flüge verfügen. In einigen Passagen ist dies auch immer wieder aus diesen Berichten herauszulesen.

Ganz deutlich sei dies daher aus einem Bericht der Flugunfallkommission (meteorologischer Sachverständiger: Dr. Hermann Trimmel) zitiert:

"Das Fliegen bei Starkwindlagen in den Alpen birgt eine Vielfalt von Gefahren in sich und stellt außerordentlich hohe Ansprüche an das fliegerische Können und das meteorologische Verständnis eines Piloten.

Ein wichtiges meteorologisches Kriterium ist die Windgeschwindigkeit. Noch wichtiger aber ist die Beachtung der Windrichtung, und zwar die Anströmrichtung des Reliefs. Voraussetzung für sicheres Fliegen bei Wind in den Alpen ist die Fähigkeit des Piloten, sich das oft komplizierte Strömungsverhalten vorstellen zu können. In Situationen, wo dies unklar ist, ist der notwendige Respektabstand groß genug zu wählen."

Zu Unfallursachen bei solchen Flügen können werden: Fehleinschätzung während des Fluges, Fehlschätzung von Entfernungen, Unterschreiten der Mindestfluggeschwindigkeit, verursacht durch örtliche Verwirbelungen und Turbulenz.

Ein weiterer Auszug aus einem Flugunfallbericht:

"Der Unfall ist eindeutig auf eine Fehlentscheidung des Piloten zurückzuführen. Der Pilot hatte entgegen den Regeln bei Hangsegelflügen mit dem Wind zum Hang gekurvt und offensichtlich aufgrund der hohen Windgeschwindigkeiten den Abstand zum Hang unterschätzt.

Offensichtlich hatte während des Einkurvens zum Hang (Linkskurve) eine starke horizontale Windbö das Luftfahrzeug von hinten erfaßt und dadurch die Eigengeschwindigkeit so stark verringert (Wölbklappenflugzeug), daß möglicherweise die Abkippschwindigkeit während des Kurvenfluges erreicht wurde.

Ein möglicher Versuch des Piloten, eine Korrektur herbeizuführen, um nicht mit dem Berghang in Kontakt zu kommen, könnte eine weitere Verringerung der Eigengeschwindigkeit hervorgerufen haben. Insbesondere hat die Berührung der linken Tragflächenspitze mit dem Felsstück am Almboden eine signifikante Fluglagen- und Geschwindigkeitsänderung verursacht."

Diese Zeilen ganz einfach nur zum Nachdenken an diejenigen, die es vielleicht betreffen könnte.

Freuen wir uns über die großartigen Leistungen und Erlebnisse, die der Mensch fähig ist, im Einfühlen in die Natur und im Eingehen auf sie zu erbringen und zu erfahren. Aber seien wir immer unserer persönlichen oft sehr unterschiedlichen Grenzen bedacht, die wir im Interesse der Sicherheit nur Zug um Zug erweitern und abstecken können. Gerade der Flug von Wolfgang und Hermann, wie auch die anderer erfolgreicher Streckenflieger in Extremwetterlagen, zeigt, daß die Basis zur sicheren Durchführung eines solchen Fluges und eines solchen Erfolges eine gründliche und seriöse Vorbereitung des Fluges und ein oft langjähriger Aufbau der sowohl fachlichen, psychischen wie physischen individuellen Leistungsfähigkeit jedes einzelnen sind.