

Recherche und Analyse zum tödlichen Unfall eines Hängegleiters in Lanzarote

von Dr. Ralf Müller

Liebe Flieger, mein Bestreben, Flugunfälle zu analysieren ist nicht in einer Art krankhaftem Voyeurismus begründet. Diese Recherche ist ein Versuch, Umstände und Kettenreaktionen zu erfassen, um eben diese für mich und meine Kollegen in Zukunft eventuell vermeiden zu können.

Ich selbst fliege in Lanzarote seit 20 Jahren und komme dadurch zwangsläufig immer wieder in Kontakt mit teilweise dramatischen Unfällen, die zumindest zum Teil vermeidbar gewesen wären. Im Dezember 2017 hatte ich Lanzarote einen Tag vor dem geschilderten Unfall verlassen und beziehe meine Informationen daher überwiegend von anwesenden Fliegerkameraden, wie etwa **Gustavo Migliozi** (Argentinien) oder **Heimo Novakovic** (Österreich), die beide an diesem Tage am El Risco in der Luft waren. Als weitere Quelle für die schwierigen Wetter- und Flugbedingungen an diesem Tag möchte ich den Facebook-Eintrag und Videoclip des 14fachen Weltmeisters **Manfred Ruhmer** erwähnen: <https://www.facebook.com/manfred.ruhmer.5/posts/1961304117458189>

Das Wetter betreffend möchte ich auf eine **Facebook-Spezialseite Meteorología Lanzarote** hinweisen, die herrliche wie auch dramatische Wettersituationen in Lanzarote, wie etwa **Schneefall** oder einen **Orkan** in Bild und Wort ausgezeichnet beschreibt. Man kann hier den 11.12.2017 explizit herausuchen und findet an diesem Tag ein **Kaltfront-Monster**: <https://www.facebook.com/meteolanzarote/>

Schließlich waren auch **Presseberichte** sehr informativ, insbesondere: https://www.diariandorra.ad/noticies/nacional/2017/12/12/mor_bomber_andorra_accident_amb_a_la_delta_les_canaries_124473_1125.html

Der tödlich verunglückte HG-Pilot war **Gràcia Armengel**, ein 49jähriger Feuerwehrmann aus Andorra. Er hatte zuvor an den Canarian Open teilgenommen und fiel mir dort auf Grund seines **technisch einzigartig modifizierten Hängegleiters** auf. Es handelte sich um einen ICARO Laminar Z9 (turmloser Hochleistungsdrachen), an dem parallel zum Kielrohr und darüberliegend eine Art zweites, kurzes Kielrohr montiert war. In diesem Zweitrohr waren Elektromotoren montiert, mit deren Hilfe der Pilot sowohl die VG (Variable Geometrie für höhere Leistung bei vermindertem Handling), als auch die Gurtzeugschräglage (Kopf tief für maximale Aerodynamik) per Knopfdruck verstellen konnte.

Die Großwetterlage war, wie so oft am El Risco (Übersetzung: Die Klippe, nicht irgendeine Klippe!), kritisch. Dabei muss aber vorausgesagt werden, dass Drachenfliegen am Risco eben durch relativ kritische Wetterlage erst ermöglicht wird. In der Regel benötigt man nämlich für einen guten Flug an der Klippe ein ausgeprägtes Atlantik-Tief mit Kern nördlich der Insel, etwa über England. Die Kaltfronten des Tiefs peitschen dann entgegen dem Uhrzeigersinn von Nordwest über Mitteleuropa und mit Ihren südlichen Ausläufern über die Kanaren. Eben diese Kaltfront-Ausläufer treffen an den Flugtagen auf die knapp 700 Meter hohe Klippe, werden in die Vertikale umgeleitet und sorgen so für unfassbares Saoring-Vergnügen, oft gepaart mit mehr oder weniger sanfter Thermik. Am 11.12.2017 traf nicht ein kleiner Frontausläufer auf die Insel, sondern ein massives, ausgewachsenes Kaltfront-Monster. Verbunden mit diesem Tanz auf dem Vulkan sind gewisse Gefahren, wie etwa:

- Dramatische Steigerung der Windgeschwindigkeit innerhalb kürzester Zeit, so erlebt am letzten Tag der Canarian Open 2016 von nahezu 0 auf 100 km/h innerhalb einer Stunde.

- Absinken der Wolkenbasis bis weit unterhalb des Klippengrates innerhalb kürzester Zeit, oder besser gesagt: Rasche Kondensation der Luftfeuchtigkeit von oben nach unten, der Risco macht einfach zu. Meist bleiben ein- bis zweihundert Meter über dem Meer frei.
- Wolkenschichtungen in verschiedenen Höhen, siehe Videoclip von Manfred Ruhmer
- Gewaltige Düseneffekte an topographisch vorgegebenen Orten, zum Beispiel die große Schlucht bei Las Nieves (weiße Kapelle, wörtlich „Der Schnee“) bei südwestlichen Lagen.
- Gewaltige Leerotoren, wenn man bei Starkwind versehentlich hinter den Grat der Klippe gerät, ebenfalls zum Beispiel in der oben erwähnten großen Schlucht von Las Nieves bei nordwestlichen Lagen im Lee des El Risco.

Nun, Gràcia Armengol ist laut Presse, übereinstimmend mit den Aussagen der genannten Piloten vor Ort, exakt an jener, oben beschriebenen Stelle bei Los Nieves vor 13:00 verunglückt. Und eben bei Wetterphänomenen, wie oben bei Nordwestlage beschrieben. Es gab keinen direkten Zeugen des Unfallhergangs. Den restlichen Piloten, die in Famara gelandet waren, fiel aber auf, dass einer von ihnen fehlte, worauf sie die Rettungskette alarmierten.



Blick in die große Schlucht. Las Nieves liegt in Verlängerung des Kiels nach hinten, der Wind bricht bei NW-Lage über den scharfen Grat des El Risco. Die Basis ist nie fern. Pilot und Foto: **Dietrich Starke**

Zusammenfassend und in Übereinstimmung mit meinen Fliegerkollegen vor Ort kann also angenommen werden, dass der Unfall an einem **wetterbedingt sehr kritischen Tag** (im Wetterbericht vorhergesagte, ausgeprägte Kaltfront) stattfand und zwar an einer **topographisch sehr kritischen Stelle**, der großen Schlucht nahe Las Nieves. Mit großer Wahrscheinlichkeit war der Pilot bei extrem starkem Wind in eine Wolkenschicht gesaugt worden, wobei er blitzartig die Sicht und Orientierung verlor. Wahrscheinlich crashte er im Leerotorbereich der Schlucht gegen das Sedimentgestein des El Risco. Inwieweit die **technischen Modifikationen** des Gleiters eine Rolle

gespielt haben könnten, kann hier nicht beurteilt werden. Umgekehrt hätte ein einfacher, gut sichtbarer **Kugelkompass** eventuell die mögliche Fluchtrichtung anzeigen können.

Ralf Müller, Jänner 2018