

## Unfallbericht des Deutschen Hängegleiterverbandes vom 5.4.2012

<b>Datum</b>	13.3.2012	<b>Uhrzeit:</b>	gegen 14:00 Uhr
<b>Land</b>	Deutschland	<b>Fluggelände</b>	Adorf/Wirmighausen Hessen
<b>Pilot</b>	Männlich, 47 Jahre, A-Lizenz seit August 2011		
<b>Gerät</b> GS <input checked="" type="checkbox"/> HG <input type="checkbox"/>	Niviuk Koyot 28, LTF A, Musterprüfnr. EuroAPR-GS- 7150/09, Stückprüfung 4/2010, Nachprüfung 1/2011	<b>Prüfstelle</b>	EAPR
<b>Gewichtsbereich</b>	90-115 kg	<b>Startgewicht des Piloten</b>	-
<b>Gurtzeug</b>	Sup Air Profeel, Stückprüfung 5/1998	<b>Rettungsgerät</b>	Independence Annular 22, Stückprüfung 3/2011
<b>Verletzungen Pilot</b>	tödlich	<b>Verletzungen Passagier</b>	-

Am 13.3.2012 kam es im Fluggelände Adorf/Wirmighausen zu einem tödlichen Gleitschirmunfall. Ein 47-jähriger Gleitschirmpilot, der seinen Gleitschirm nicht ins Gurtzeug eingehängt hatte, war auf halber Hanghöhe von einer Windböe in die Luft gezogen worden. Er konnte sich ca. 10 Sekunden mit den Händen an den Tragegurten festhalten und stürzte dann im freien Fall aus 20-25 m Höhe auf ein Feld. Der Aufprall war tödlich.

### Fluggelände

Das Fluggelände Adorf/Wirmighausen ist ein NNW-ausgerichteter Wiesenhang mit einem Höhenunterschied von ca. 50 m. Es besteht eine Geländeerlaubnis des DHV nach § 25 LuftVG. Das Gelände wird zur Gleitschirmschulung genutzt und ist, bei entsprechenden Windbedingungen, als Soaringgelände sehr beliebt.



Abbildung (Quelle:Google Earth): Das Fluggelände Wirmighausen aus Richtung Nord. Der verunglückte Pilot hatte seinen Gleitschirm in etwa auf Höhe des den Hang querenden Feldwegs ausgelegt. Der Flug führte Richtung Hangfuß, die Unfallstelle liegt im Feld unterhalb des Hanges.

## **Wind und Wetter**

Lt. Angaben anderer anwesender Gleitschirmpiloten waren die Flugbedingungen ideal. An dem NNW-Hang wehte ein laminarer Wind von 10-15 km/h aus NNW. Die anwesenden Piloten konnten längere Soaringflüge durchführen, teilweise mit Flugzeiten von 1 Stunde. Befragte Piloten sprachen von traumhaften Flugbedingungen ohne Böeneinwirkung.

## **Unfallablauf**

Der 47-Jährige war nach einem Soaringflug an der Hangkante am Hangfuß gelandet und hatte die Tragegurte seines Gleitschirms aus den Gurtzeug-Karabinern ausgehängt. Das Gurtzeug behielt er am Körper. Anschließend war er den Hang bis in halbe Höhe wieder emporgestiegen und hatte dort seinen Gleitschirm ausgelegt. Zeugen sahen ihn, mit dem Gesicht zum ausgelegten Schirm, beide Tragegurte, die nicht im Gurtzeug eingehängt waren, in den Händen. Unklar blieb,

- ob der Pilot den Wind nutzen wollte, um den Schirm mit den Tragegurten aktiv „vorzufüllen“, um die Leinen zu kontrollieren und die Kappe am Boden startfertig auszurichten,
- oder ob er die Tragegurte und Leinen auf herkömmliche Weise, bei am Boden liegender Kappe, kontrollieren wollte.

In diesem Moment erfasste ein Windböe die Schirmkappe, diese füllte sich und stieg nach oben. Der Pilot hielt sich mit beiden Händen an den Tragegurten fest und wurde rückwärts, mit dem Rücken zu Flugrichtung, aus dem Stand gehoben. Gleitschirm und der sich an den Tragegurten festklammernde Piloten glitten Richtung Hangfuß, ohne Höhe zu verlieren oder zu gewinnen. Durch die steile Hangneigung vergrößerte sich der Bodenabstand sehr rasch. Nach etwa 10 Sekunden und 50-60m Flugweg verließen den Piloten die Kräfte und er konnte sich nicht mehr an den Tragegurten festhalten. Er stürzte aus einer Höhe von 20-25 m im freien Fall auf den Boden. Die Augenzeugen setzten sofort einen Notruf ab. Der kurz darauf eingetroffene Notarzt konnte nur noch den Tod des Piloten feststellen.

## **Unfalluntersuchung**

### **Flugausrüstung**

Die Flugausrüstung wurde am 18.3.2012 von DHV-Mitarbeiter Björn Klaassen in den Räumen der Polizei Korbach in Augenschein genommen. Gleitschirm und Rettungsgerät waren in sehr gutem Zustand, das ältere Sup Air-Gurtzeug gut erhalten und mit einem LTF-geprüften Rückenschutz ausgerüstet. Die Verbindungselemente (Hauptkarabiner am Gurtzeug) waren neuwertig und in einwandfreiem Zustand.

An beiden Tragegurten waren die Steuergriffe an den Magnetarretierungen befestigt. Die Steuerleinen waren unverdreht und nicht in anderen Leinen verwickelt. Dies deutet darauf hin, dass die Steuergriffe vom Piloten bei den Startvorbereitungen nicht von den Befestigungen an den Tragegurten gelöst worden waren.

Die gesamte Flugausrüstung war technisch in Ordnung. Es ergab sich kein Hinweis darauf, dass der Zustand der Flugausrüstung zu dem Unfall beigetragen haben könnte.

## **Wind und Wetter**

Die Beobachtungen der Augenzeugen weisen darauf hin, dass es wahrscheinlich keine ungewöhnlich starke Böe gewesen war, die zum Füllen und Hochsteigen der Schirmkappe des verunglückten Piloten geführt hat. Der Schirm gewann nach dem Abflug keine Höhe, wie es bei starker Böeneinwirkung der Fall gewesen wäre und er flog gegen den Wind mit einer Geschwindigkeit von ca. 5 m/s (ca. 20 km/h). Das deutet auf eine Windgeschwindigkeit von ca. 15 km/h hin.

## **Pilot**

Der 47-Jährige hatte seine A-Lizenz seit acht Monaten, war also ein noch wenig erfahrener Anfänger. Der Flugtag in Wirmighausen war seine erste fliegerische Aktivität im Jahr 2012. Seine letzten Flüge hatte er im Herbst des Vorjahres gemacht.

## **Zusammenfassung**

Zu dem tödlichen Unfall war es gekommen, weil der Pilot sich beim Hochsteigen des Gleitschirms, der nicht mit dem Gurtzeug verbunden war, an den Tragegurten festgehalten hatte. Er versäumte es, die Tragegurte loszulassen, als der Gleitschirm ihn aus dem Hang hob. Wahrscheinlich war er von der Situation völlig überrascht und räumlich schlecht orientiert, weil er sich mit dem Rücken zur Flugrichtung befand.

Da der Hang steil abfällt, war der Pilot schon nach wenigen Sekunden gefährlich hoch über dem Boden. Nach etwa 10 Sekunden ließ er, vermutlich aus Kraftmangel, die Tragegurte los und stürzte aus 20-25 m Höhe zu Tode.

## **Sicherheitshinweise**

Ein ähnlicher, ebenfalls tödlicher Unfall ereignete sich vor mehreren Jahren in einem österreichischen Fluggebiet. Nach Top-Landung, etwas unterhalb des Startplatzes, hatte sich der Pilot ausgehängt. Anschließend zog er den Schirm im Hangaufwind immer wieder an den Tragegurten halb auf und bewegte sich so den Hang hinauf, Richtung Startplatz. Auch er wurde durch eine Windböe aus dem Stand gehoben und der Schirm flog Richtung Tal. In ca. 30 m Höhe verließen ihn die Kräfte und er stürzte in die Tiefe.

Beide Unfälle zeigen, dass man sich offensichtlich nicht darauf verlassen kann, in dieser Situation instinktiv das einzig Richtige zu tun. Nämlich die Tragegurte sofort loszulassen, noch bevor oder unmittelbar nachdem man vom Hang abhebt.

Die Situation, dass der Gleitschirm nur mit den Händen gehalten und ohne sichere Verbindung zum Gurtzeug aufgezogen wird, sollte vermieden werden. Dies gilt besonders am Hang, da hier der Hangaufwind ein sehr schnelles Hochsteigen der Schirmkappe und die Hangneigung ein ungewolltes Abheben des Piloten begünstigt. Auch das „Vorfüllen“ durch kontrollierten Zug an den Tragegurten, um die Leinen zu kontrollieren und den Schirm startfertig auszurichten, sollte nur mit den korrekt im Gurtzeug eingehängten Tragegurten erfolgen.

Aber auch im flachen Gelände können vertikale Windbewegungen, z.B. die gar nicht seltenen „Dust Devils“, dazu führen, dass ein aufgezogener Gleitschirm unvermittelt in die Höhe gerissen wird.

5.4.2012

Karl Slezak  
DHV-Referat Sicherheit und Technik