

Unfallbericht des Deutschen Hängegleiterverbandes vom 26.5.2014

Datum	24.4.2014	Uhrzeit:	gegen 12:30
Land	Deutschland	Fluggelände	Mittag/Immenstadt
Pilot	Deutscher, 71 Jahre, begonnene Ausbildung 1996, keine deutsche oder in Deutschland anerkannte Lizenz		
Gerät GS <input checked="" type="checkbox"/> HG <input type="checkbox"/>	Nova Syntax L, Musterprüfnr. DHV GS-01-1189-04, LTF 1-2, Stückprüfung: 6/2004 Nachprüfung gültig bis: 4/2014	Prüfstelle	DHV
Gewichtsbereich	100-130 kg	Startgewicht des Piloten	ca. 120 kg
Gurtzeug	Charly Easy, DHV GS-03-0157-96, BJ 1996	Rettungsgerät	Charly Revolution 2, DHV GS-02-0028-92, BJ 6/1995
Verletzungen Pilot	tödlich	Verletzungen Passagier	

Zur Mittagszeit des 24.4.2014 verunglückte ein am Mittag/Immenstadt gestarteter Gleitschirmpilot in der Nähe des Weilers Gunzesried tödlich.

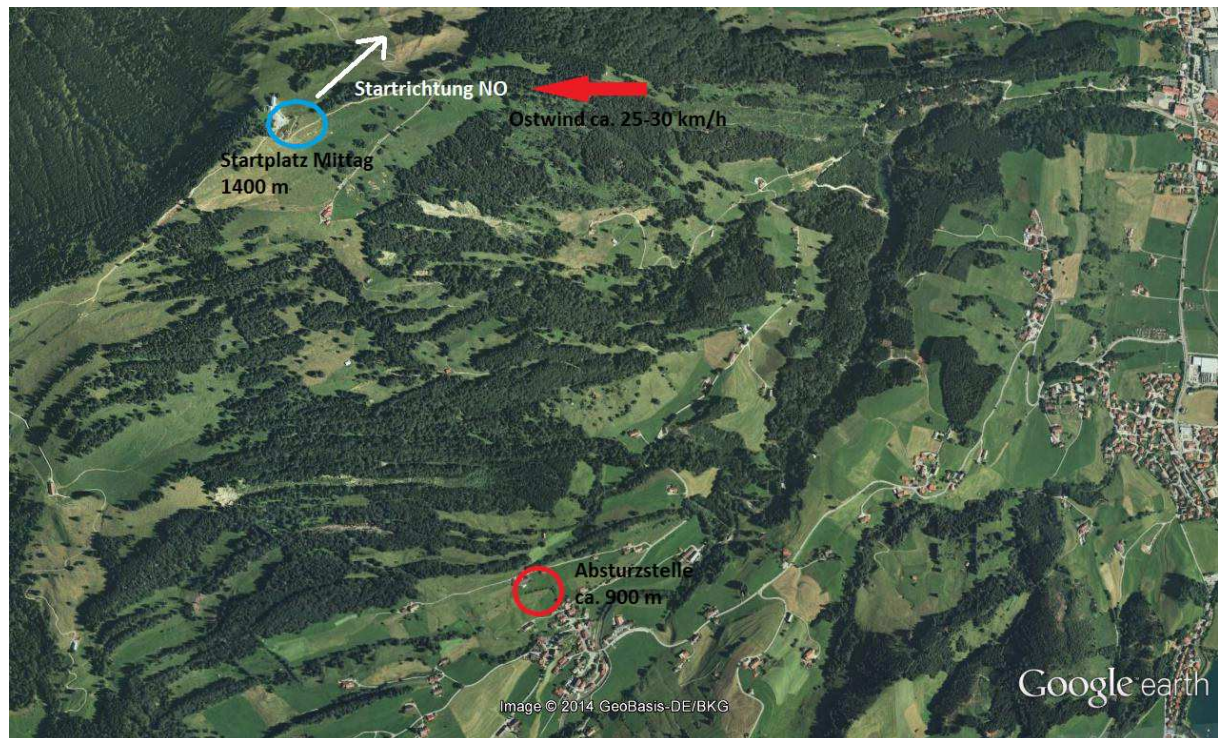


Abbildung 1: Startplatz und Unfallstelle in der Übersicht.

Wind und Wetter

Nach Angaben von Zeugen am Startplatz war die Windsituation anspruchsvoll. Ostwind mit ca. 25 km/h, in Böen stärker.

Unfallablauf

Beim Start war der Pilot von keinem der bekannten Zeugen beobachtet worden. Ein am Startplatz befindlicher Drachenflieger wurde jedoch kurz danach auf den Gleitschirmflieger aufmerksam, weil sich dieser in ungewöhnlicher Haltung, "aufrecht hängend, wie ein Fallschirmspringer" befand. Der Drachenflieger konnte den deutlich angebremssten Gleitschirm solange beobachten, bis dieser, in südliche Richtung abdriftend, hinter einer Geländekante verschwand. Steuerbewegungen oder Richtungsänderungen wurden von dem Augenzeugen nicht wahrgenommen. Ein weiterer Augenzeuge hat anschließend den "total

deformierten Gleitschirm" in der Nähe von Gunzesried mit hoher Geschwindigkeit senkrecht abstürzen gesehen. Die Entfernung zwischen Startplatz und Unfallstelle beträgt ca. 3 km Luftlinie.

Unfalluntersuchung Flugausrüstung

Die gesamte Flugausrüstung wurde dem DHV von der Polizei Immenstadt zur Untersuchung zur Verfügung gestellt.

Gleitschirm

Der 10 Jahre alte Gleitschirm Nova Syntax L, LTF 1-2, war, abgesehen von den Beschädigungen durch den Absturz, in gutem, wenig geflogenen Zustand. Die nächste Nachprüfung wäre bis zum Monatsende fällig gewesen. Die Checkstempel auf dem Schirm belegen lückenlose Nachprüfungen seitdem das Gerät in Betrieb genommen worden war. Die Steuerleinen befanden sich in Werkseinstellung.

Gurtzeug

Das Gurtzeug war knapp 18 Jahre alt, der Zustand gut. Es befand sich ein 17 cm-Schaumstoffprotektor im Rückenteil. Das Gurtzeug verfügte, dem damaligen Stand der Technik entsprechend, über keine "Herausfall-Sicherungen", wie T-Look oder Get-Up-System. Auf den Polizeifotos vom Unfallort war deutlich zu erkennen, dass die Beingurte des Gurtzeugs offen, der Brustgurt geschlossen war. Ebenfalls geschlossen waren die bei diesem Gurtzeug serienmäßig montierten Kreuzgurte. Am Gurtzeug war der Rettungsschirm in einem Frontcontainer angebracht.

Rettungsgerät

Das Rettungsgerät war aus dem Frontcontainer (Außencontainer) und aus dem Innencontainer ausgelöst gewesen. Es befand sich in einem noch teilweise gefaltetem Zustand. Auch der letzte "Schlag" der Fangleinen des Rettungsgerätes war noch gebündelt und mit Packgummis fixiert. Die Verbindungsschlaufe zwischen Gurtzeug-V-Leine und Rettungsgeräte-Verbindungsleine war locker und hatte somit keinen Öffnungszug erhalten. Der Innencontainer fand sich in unmittelbarer Nähe des teilweise ausgelösten Rettungsschirms am Boden.

Vario

Das Vario (Bräuniger Alto-Vario Basis SP) hatte kein GPS-Funktion. Der Flug war deshalb nicht aufgezeichnet worden. Es war lediglich das maximale Steigen (2 m/s) und die maximale Höhe (1434 m, ca. 50 m über Startplatzhöhe) aufgezeichnet worden.

Unfallablauf, Pilot und Gerät

Die vorliegenden Fakten lassen keinen Zweifel daran, dass der Pilot vor dem Start vergessen hatte die Beingurte zu schließen. Nach dem Start hing er in aufrecht/hängender Position im Gurtzeug. Weil er sich wahrscheinlich mit den Händen am Gurtzeug oder den Tragegurten festhalten musste, war der Schirm deutlich abgebremst. Der Pilot war deshalb auch nicht in der Lage den Gleitschirm zu steuern. Oberhalb der Unfallstelle ist er dann aus dem Gurtzeug herausgefallen und zu Tode gestürzt. Der Aufprall war unmittelbar tödlich. Im Einzelnen geht aus den Fotos der Polizei vom Unfallort, der Untersuchung der Ausrüstung sowie Zeugenbefragungen hervor:

- Der Pilot wurde von den Ersthelfern ca. 3 m entfernt von der Flugausrüstung aufgefunden. Er befand sich nicht in seinem Gurtzeug.
- Der Gleitschirm war korrekt mit dem Gurtzeug verbunden (Tragegurte, Beschleuniger).
- Das Gurtzeug wurde so aufgefunden, dass der Brustgurt und die Kreuzgurte geschlossen, beide Beingurte aber offen waren.
- Vom Gleitschirm verliefen, durch das Gurtzeug (hinterhalb des Brustgurts), bis zum ca. 3 m entfernt liegenden Piloten, beide Steuerleinen. Das bedeutet, dass der Pilot, als er aus dem Gurtzeug rutschte, bis zum Aufprall die Steuerleinen noch in den Händen hielt. Das erklärt

auch die Beobachtungen eines Augenzeugen, der den "total zerknüllten Schirm" mit hoher Geschwindigkeit senkrecht abstürzen sah.

Auslösung des Rettungsgerätes

Das Rettungsgerät muss unmittelbar vor dem Aufprall ausgelöst worden sein, da es sich noch nicht entfaltet hatte und der Innencontainer direkt neben dem Rettungsschirm aufgefunden worden war. Da der Pilot sich während der letzten 50-80 m des Absturzes nicht mehr in seinem Gurtzeug befand, ist eine bewusste Auslösung des Rettungsgerätes auszuschließen. Es ist sehr wahrscheinlich, dass der Rettungsschirm durch eine Außeneinwirkung (Äste, Zweige von Büschen, Aufprallenergie) ausgelöst wurde, als das Gurtzeug an der mit niedrigen Bäumen und dichten Büschen bewachsenen Unfallstelle aufschlug.



Abbildung 2: Das Gurtzeug.

Zusammenfassung

Zu dem tödlichen Unfall war es gekommen, weil der Pilot vor dem Start die Beingurte des Gurtzeugs nicht geschlossen hatte. Der verwendete Rettungsgeräte-Frontcontainer kann zu diesem Fehler beigetragen haben, weil dieser die Sichtkontrolle der Beingurte erschwert. Nach einer Flugstrecke von ca. 3 km und einem Höhenverlust von ca. 450 m rutschte der Pilot aus dem Gurtzeug und stürzte aus ca. 50-80 m GND zu Tode. Dabei war er noch durch beide Steuerleinen mit dem Gleitschirm verbunden.

Sonstiges

Beim Aufprall war der Integralhelm der Marke Icaro 2000 trotz geschlossener Riemen vom Kopf des Piloten gerissen worden.

Sicherheitshinweise

Veraltete Gurtzeuge ohne Herausfall-Sicherungssysteme (Get-Up-System, T-Lock-System) sollten nicht mehr verwendet werden.

Frontcontainer beinhalten die Gefahr, dass keine visuelle Kontrolle der Beingurte erfolgen kann. Diesen Umstand sollten Benutzer von Frontcontainern stets im Auge behalten.

Kein Start ohne 5-Punkte-Startcheck!

Aus früheren Untersuchungen ähnlicher Unfälle ist bekannt, dass Piloten, die sich in einer solchen Situation befinden, nach 5-8 Minuten nicht mehr in der Lage sind sich am Gurtzeug zu halten. Siehe diese Beispiele:

http://www.dhv.de/web/fileadmin/user_upload/files/2011/sicherheit/Unfallbericht_Beingurte_Zeltingen_Rachting_01.pdf

http://www.dhv.de/web/fileadmin/user_upload/monatsordner/2004-06/Ausbildung/VideosKarl/Unfallberichte/Unfallbericht_2_4_11_Kreuzberg_1_.pdf

Deshalb muss eine Notlandung, auch auf Kosten schwerer Verletzungen, sofort versucht werden, wenn die Flugdauer voraussichtlich länger als wenige Minuten ist. Der Pilot sollte sofort handeln nachdem er das Problem festgestellt hat und nicht warten. Am Beginn des Fluges sind die Chancen am größten, noch ausreichend Kraft zu haben, um den Schirm mit Gewichtsverlagerung in die Bäume oder den Hang zu steuern.

Gmund, 26.5.2014

Karl Slezak

Leiter DHV-Referat Sicherheit und Technik