

**Unfallbericht des Deutschen Gleitschirm- und Drachenflugverbandes e.V. (DHV) vom
14.02.2023**

Datum	23.12.2022	Uhrzeit:	Gegen 14 Uhr lokale Zeit
Land	Italien, Provinz Latina	Fluggelände	Norma
Pilot	Deutscher, 56 Jahre, B-Lizenz, sehr erfahren, ehem. Wettbewerbspilot		
Gerät GS <input checked="" type="checkbox"/> HG <input type="checkbox"/>	Gin Gliders Leopard L, EN/LTF D	Prüfstelle	DHV
Gewichtsbereich	105-125 kg	Startgewicht des Piloten	Ca. 120-125 kg
Gurtzeug	Gin Genie Light 3	Rettungsgerät	unbekannt
Verletzungen Pilot	tödlich	Verletzungen Passagier	-

Am frühen Nachmittag des 23. Dezember 2022 war es in dem bekannten Gleitschirm-Spot Norma zu einem tödlichen Gleitschirm-Unfall gekommen. Ein sehr erfahrener deutscher Pilot war mit einem EN-D-Zweileiner nach einem massiven hangnahen Frontklapper in das felsige Gelände gestürzt. Der Gleitschirmflieger wurde von einem Helikopter geborgen, verstarb jedoch noch im Laufe der Bergung an seinen schweren Verletzungen.

Wind und Wetter

Nach Angaben von einheimischen Piloten herrschte eine nördliche Höhenströmung, die sich im Tagesverlauf verstärkte. Am nach Südwesten ausgerichteten Hang gab es schwache lee-thermische Entwicklung.

Unfallablauf

Schilderung eines einheimischen Augenzeugen (M.), der mit dem verunglückten Piloten gemeinsam in der Luft war:

An dem Tag herrschte zunächst schwacher Wind mit schwacher Thermik. Sie flogen nordwestlich vom Startplatz. Startplatz liegt auf 400 MSL. Die Flughöhe von M. betrug 370 m MSL. Der deutsche Pilot (D.) flog deutlich unter ihm. Ca. 50 Meter tiefer, 20-30 m über Grund.

Sie flogen langsam gegen den Wind, Richtung NW. Der Wind hatte in der Zwischenzeit auf Nord gedreht und bildete einen Lee-Rotor vom Berg im Norden, der eine Höhe von 1000 Metern hat. Der Hang, an dem sie entlangflogen, war nach Südwesten ausgerichtet.

D. hatte einen sehr tiefen Frontklapper. Da die Fluggeschwindigkeit von D. höher war als die von M., vermutete M., dass D. beschleunigt geflogen ist. Die Kappe hat sich komplett „umgedreht“ („Full Frontal“, flächentiefer Frontklapper). Der Zeuge schildert, dass die beiden Flügelenden nach hinten gerichtet waren und sich fast berührten (wie bei einem Full-Stall). Der Schirm war im Begriff sich wieder zu öffnen, als er gute 100 Grad schnell nach rechts in den Hang drehte bis zum Impact.

M. flog darauf oberhalb des Verunglückten eine Acht und rief ihm zu. Er nahm wahr, dass D. noch Lebenszeichen zeigte und begab sich sofort zum Landeplatz um Hilfe zu holen.

Unfalluntersuchung

Die Flugausrüstung stand für eine Untersuchung nicht zur Verfügung.

Die Auswertung des GPS-Tracks des Zeugen M. ergab, dass der nordwestliche Wind im Bereich der Unfallstelle relativ stark war. Aufgezeichnete Groundspeed bei Gegenwind 15-20 km/h, bei Rückenwind 45-50 km/h.

Die Schilderung des Augenzeugen lässt offen, ob die Deformation der Kappe (beide Flügelenden nach hinten gerichtet) eine direkte Folge des Frontklappers, oder durch ein Überbremsen des Piloten verursacht worden war (Strömungsabriss).

Gmund, 14.02.2023

Karl Slezak
DHV-Referat Sicherheit und Technik