

**Unfallbericht des Deutschen Gleitschirm- und Drachenflugverbandes e.V. (DHV) vom
4.12.2024**

Datum	30.8.2024	Uhrzeit:	Gegen 18 Uhr
Land	DE	Fluggelände	Nebelhorn, Landeplatz
Pilot	Weiblich, Altersgruppe 31-40 Jahre, A-Lizenz seit weniger als 5 Jahren		
Gerät GS <input checked="" type="checkbox"/> HG <input type="checkbox"/>	Advance Alpha 6/24, Baujahr 2017, Check 6/2024	Prüfstelle	Air Turquoise
Gewichts- bereich	60-95 kg	Startgewicht des Piloten	unbekannt
Gurtzeug	Nova Ventus	Rettungsgerät	unbekannt
Verletzungen Pilot	schwer	Verletzungen Passagier	-

Am Oybele-Landeplatz des Fluggebiets Nebelhorn war es am frühen Abend des 30.8.2024 zu einem sehr schweren Gleitschirm-Unfall gekommen. Die Pilotin wurde dabei lebensgefährlich verletzt.

Wind und Wetter

Sachkundige Augenzeugen berichteten, dass am Boden (Landeplatz) der Talwind tageszeit-bedingt bereits gedreht hatte (sehr schwacher Südwind), wenig oberhalb aber ein starker und böiger Talwind aus Nord wehte.

Unfallablauf

Die Pilotin befand sich im Endanflug auf den Landeplatz. Sie flog gegen den starken Wind aus Nord mit sehr tief angelegten Ohren (Augenzeuge: sehr auffällige, extrem stark angelegte Ohren) und hohem Sinken.

In einer Höhe von ca. 20 Metern über Grund kam es zu einer massiven Störung, die dazu führte, dass der Gleitschirm nach vorne/unten schoss und die Pilotin aus einer Höhe von 10-15 m mit Armen und Kopf voraus auf die Landewiese stürzte.

Unfalluntersuchung

Flugausrüstung

Die Flugausrüstung stand nicht für eine Untersuchung zur Verfügung.

Unfallablauf, Pilot und Gerät

Es gibt für die Sekunden der Störung keine bekannten Augenzeugen. Jedoch kommt für die Ereigniskette -sehr stark angelegte Ohren- weites Vorschießen der Kappe- nur ein Strömungsabriss als Ursache in Betracht. Es ist nicht bekannt, ob und wie stark die Pilotin beschleunigt hat und ob sie den Schirm zum Ausleiten der stark angelegten Ohren abgebremst hat.

Unfallablauf, Wind und Wetter

Die Augenzeugenberichte lassen den Schluss zu, dass als beitragender Faktor ein ausgeprägter Windgradient zu nennen ist. Wenig oberhalb des Landefelds war der Nordwind stark und böig, am Landeplatz selbst, wehte der Wind sehr schwach aus der Gegenrichtung. Es lag also eine markante Abnahme der Windgeschwindigkeit über einen geringen Höhenunterschied vor. In diesen Bedingungen ist die Gefahr eines Strömungsabbrisses erhöht, wenn zu langsam geflogen wird.

Zusammenfassung

Zu dem schweren Unfall ist es gekommen, weil der Gleitschirm beim Flug mit stark angelegten Ohren („Big Ears“) oder beim Ausleiten der angelegten Ohren im Endanflug in einen Strömungsabriss geriet und aus diesem sehr weit nach vorne schoss. Die Pilotin ist im Nachpendeln mit hoher Energie auf dem Landeplatz aufgeschlagen.

Unfallbericht des Deutschen Gleitschirm- und Drachenflugverbandes e.V. (DHV) vom 4.12.2024

Sicherheitshinweise

Flugtechnik

Sehr stark angelegte Ohren („Big Ears“) erhöhen den Anstellwinkel deutlich und bringen den Schirm dadurch näher an den Bereich des Strömungsabrisses. Es muss deshalb immer beschleunigt werden, auch bei Ein- und Ausleitung, um den vergrößerten Anstellwinkel zu kompensieren.

Landen mit angelegten Ohren ist grundsätzlich nicht unkritisch, besonders mit stark angelegten Ohren. Wird zum Landen aus dem Beschleuniger gegangen, kommt es zu einer Aufstellbewegung der Kappe (Anstellwinkel vergrößert sich) gleichzeitig verliert der Schirm an Fahrt. Das kann, besonders in Verbindung mit einem ausgeprägten Windgradienten, wie wahrscheinlich im vorliegenden Fall, oder wenn der Pilot bremst, zum Strömungsabriss führen. Zudem ist das Manövrieren mit angelegten Ohren schwierig (nur Gewichtsverlagerung), aktives Fliegen in Turbulenzen nur stark eingeschränkt über den Beschleuniger möglich.

[In diesem Fachartikel](#) wird das Manöver stark angelegte Ohren („Big Ears“) mit allen Sicherheitshinweisen ausführlich beschrieben.

Meteorologie

Die Auswirkungen eines ausgeprägten Windgradienten auf den Flug des Gleitschirms können markant sein. Besonders wenn das Fluggerät im Landeanflug langsam geflogen wird oder der Anstellwinkel anderweitig höher ist, z.B. durch Ohrenanlegen oder auch durch eine feuchte oder nasse Kappe. Beobachtet man im Landeanflug einen stärkeren Gegenwind über dem Landeplatz, aber sehr schwachen Wind am Boden (Windsack) sollte man sofort reagieren und den gesamten Anflug (besonders wichtig der Endanflug) mit sehr wenig Bremse (Breme nur auf Kontakt, Grundstellung) fliegen.

[In diesem Fachartikel](#) wird der Windgradient und die Flugtechnik in diesen Bedingungen beschrieben.

Landeplatz Oybele

Der Landeplatz ist für teilweise schwierige Landebedingungen bekannt. Insbesondere am Abend, wenn sich Talwind und abfließender Wind (Bergwind) vermischen und Turbulenzgebiete verursachen.

Gmund, 4.12.2024

Karl Slezak

DHV-Referat Sicherheit und Technik