

**Unfallbericht des Deutschen Gleitschirm- und Drachenflugverbandes e.V. (DHV) vom  
4.11.2024**

<b>Datum</b>	August 2024	<b>Uhrzeit:</b>	Gegen 12 Uhr lokal
<b>Land</b>	Slowenien	<b>Fluggelände</b>	
<b>Pilot</b>	Altersgruppe 65-70 Jahre, Gleitschirm-Lizenz seit 25+ Jahren, langjähriger Streckenflieger		
<b>Gerät</b> GS <input checked="" type="checkbox"/> HG <input type="checkbox"/>	Flow Fusion L, EN/LTF C	<b>Prüfstelle</b>	
<b>Gewichtsbereich</b>		<b>Startgewicht des Piloten</b>	
<b>Gurtzeug</b>	Woody Valley X-Rated 7, Beinsack-Gurtzeug	<b>Rettungsgerät</b>	unbekannt
<b>Verletzungen Pilot</b>	tödlich	<b>Verletzungen Passagier</b>	-

Im August 2024 war es in einem slowenischen Fluggebiet zu einem tödlichen Gleitschirmunfall beim Start gekommen. Ein Pilot war vertwistet abgehoben und in einer Steilkurve in den felsigen Hang unterhalb des Startplatzes gestürzt.

#### **Wind und Wetter**

Der Flugtag war, wie schon die Tage davor, geprägt von hochsommerlich starken thermischen Bedingungen.

#### **Unfalluntersuchung**

Die Unfalluntersuchung hat ergeben, dass die Unfallursache ein Zusammenspiel mehrerer Faktoren war. Es lag ein Video vor, das einen Teil des Ablaufs zeigte.

Der Pilot hatte sich angewöhnt, beim Start sehr wenig zu laufen. Grund dafür war eine Beeinträchtigung beim Gehen aufgrund einer vor Jahren erlittener Beinverletzung, sowie sein schweres und sperriges Beinsack-Gurtzeug (Liegegurtzeug) das ihn beim Startlauf behinderte.

Er war deshalb auch bei dem Unfall-Start direkt nach dem Rückwärts-Aufziehen und noch vor dem Ausdrehen abgehoben. In sitzend/liegender Flugposition hatte er sich in Flugrichtung ausgedreht. Als er unmittelbar darauf auf dem flachen Startplatz wieder aufsetzte, war er nicht laufbereit. Die Bodenberührung erfolgte deshalb mit dem Gurtzeug seitlich, dadurch bekam der Pilot einen Drehimpuls und drehte sich in die Tragegurte ein (Twist). Gleichzeitig mit der Bodenberührung bremste der Gleitschirmflieger einseitig bis zum Strömungsabriss. Dies reichte jedoch nicht aus, um den Gleitschirm am Abheben zu hindern. Mit dem Abheben wurde die heruntergezogene Bremse zügig freigegeben, dies führte zu einem massiven seitlichen Vorschießen mit anschließendem Einklappen. Immer noch vertwistet, betätigte der Pilot die Bremse auf der Gegenseite des Klappers.

Was folgte, kann nur als außergewöhnlich unglücklicher Ablauf beschrieben werden. Der Klapper öffnete wieder, der Gleitschirm stoppte die Drehung zur Einklapp-Seite, der Pilot pendelte jedoch weiter in diese Richtung. Durch die gezogene Bremse auf der Gegenseite und das Pendeln des Piloten zur Kurvenaußenseite bekam der Gleitschirm maximal dynamisch Schwung und wurde in eine Steilkurve zum Hang gezwungen. Der Pilot schlug in der vollen Kurvendynamik in den Steilhang ein. Er zog sich dabei unmittelbar tödliche Verletzungen zu.

# Unfallbericht des Deutschen Gleitschirm- und Drachenflugverbandes e.V. (DHV) vom 4.11.2024

## Zusammenfassung

Haupt-Ursache für das Entstehen der Unfall-Situation war die fehlende Laubbereitschaft des Piloten, als er nach dem ersten Abheben wieder in dem flachen Startgelände aufsetzte. Mit Laubbereitschaft wäre ein weiteres Beschleunigen zum Start oder ein kontrollierter Startabbruch möglich gewesen.

## Sonstiges

### Human Factors

Der Pilot war mehrere Tage hintereinander längere Strecken in anspruchsvollen Bedingungen geflogen. Seinen Fliegerkollegen hatte er erklärt, dass er erschöpft sei, und deshalb eine Pause einlegen und nicht fliegen will. Überraschend hatte er sich am Unfalltag dann doch für einen Flug entschieden.

## Sicherheitshinweise



*Abbildung (Symbolbild): Eingedreht (vertwistet) abheben ist grundsätzlich riskant. Wegen der überkreuzten oder blockierten Bremsen ist eine Kontrolle des Gleitschirms schwierig. Oft wird versehentlich die falsche (weil überkreuzte) Bremse zur Korrektur des Flugwegs bestätigt. Das führt häufig zu einer Drehung Richtung Hang und zum Crash.*

*Wenn der Gleitschirm beim Rückwärts-Aufziehen zu spät abgefangen (angebremst) wird, entwickelt er viel Auftrieb und hebt den Piloten aus, sodass dieser schirm-zugewandt abhebt. Um das zu verhindern, ist eine Anpassung der Aufzieh-Technik erforderlich. Siehe dazu die DHV-Youtube-Tutorials zum Groundhandling und Rückwärts-Aufziehen.*



Gmund, 4.11.2024

Karl Slezak

DHV-Referat Sicherheit und Technik