

Unfallbericht des Deutschen Hängegleiterverbandes vom 8.12.2016

Datum	14.6.2016	Uhrzeit:	gegen 16:00 Ur
Land	Slowenien	Fluggelände	Lijak/Smihel
Pilot	Deutscher, 54 Jahre, B-Lizenz, Pilot seit 2013		
Gerät GS <input checked="" type="checkbox"/> HG <input type="checkbox"/>	Advance Epsilon 8/27, LTF/EN B	Prüfstelle	Air Turquoise
Gewichts- bereich	80-105 kg (erweitert 105-120 kg)	Startgewicht des Piloten	unbekannt
Gurtzeug	Advance Success 3	Rettungsgerät	unbekannt, im Frontcontainer
Verletzungen Pilot	tödlich	Verletzungen Passagier	

Wind und Wetter

Ruhige Luft, leichter Gegenwind am Start, abschirmende Bewölkung

Unfallablauf

Betreutes Fliegen in einem slowenischen Fluggelände. Die ganze Gruppe befand sich bereits in der Luft, auch der betreuende Fluglehrer. Der später verunglückte Pilot war als letzter der Gruppe gestartet.

Der Pilot ist ohne geschlossene Gurte seines Get-Up Gurtzeugs (mit Frontcontainer) gestartet und hielt sich offensichtlich nur noch mit den Händen fest. Ein Zeuge (zufällig anwesender Fluglehrer einer anderen Gruppe) beobachtete den Start und rief dem Piloten Tipps hinterher. Der Pilot flog ca. 500 m vom Hang weg und versuchte dann in einer vorgelagerten Waldsenke zu landen.

Der die Gruppe begleitende Fluglehrer berichtete: Der Pilot startete selbstständig mit vorwärts Aufziehen als letzter der Gruppe. Der Fluglehrer war bereits in der Luft und beobachtete den Piloten unnormale im Gurtzeug hängend. Er sprach den Piloten über Funk an und empfahl ihm, im Falle eines Problems mit dem Gurtzeug, über den nächsten Wald zu fliegen.

Der Pilot geriet dann ausser Sicht und war auch per Funk nicht erreichbar. Der Fluglehrer landete in der Nähe der vermuteten Unfallstelle und löste die Such- und Bergeaktion aus. Der Pilot wurde tot an der Absturzstelle geborgen, nachdem ihn vermutlich die Kräfte verlassen hatten und er aus dem Gurtzeug gestürzt war.

Unfalluntersuchung

Eine formelle Unfalluntersuchung ist nicht erfolgt. Es besteht aber kein Zweifel daran, dass der Unfall dadurch verursacht wurde, dass der Pilot keinen Startcheck durchgeführt und deshalb die offenen Gurte, begünstigt durch den eingehängten Frontcontainer, nicht bemerkt hat.

Sicherheitshinweise

Bei einem Gurtzeug mit Get-Up Gurtsystem ist ein Start mit offenen Gurten normalerweise nicht möglich. Das Gurtzeug würde dem Piloten beim Aufziehen des Gleitschirms einfach nach hinten/oben vom Körper weggezogen werden.

Im vorliegenden Fall, ebenso wie bei mehreren tödlichen Unfällen der letzten Jahre- war ein Rettungsgeräte-Frontcontainer, bzw. ein Front-Cockpit im Spiel. Durch die Querverstrebung, die ein Frontcontainer bildet, ist ein Start auch bei offenem Gurtsystem möglich. Der Pilot bemerkt die offenen Gurte auch deshalb schlechter, weil ihm der geschlossene Frontcontainer ein ähnliches Gefühl gibt, wie geschlossene Gurte. Auch die Sichtkontrolle zu den Gurten ist durch den Frontcontainer erschwert. Nach dem Abheben wird der Pilot unweigerlich aus dem Gurtzeug rutschen. Er kann sich dann noch so lange am Frontcontainer festklammern, wie seine Kräfte dies erlauben. Untersuchungen von Unfällen

in der Vergangenheit haben gezeigt, dass diese Zeitspanne zwischen 30 Sekunden und ca. 5 Minuten liegt. Nie länger. Dann stürzt der Pilot unweigerlich aus dem Gurtzeug zu Boden. Bemerkt der Pilot nach dem Start, dass er sich in dieser Situation befindet, muss er sofort handeln, weil er wenig später sonst sicher tot ist! Sofort und ohne Verzögerung versuchen, mit den noch vorhandenen Kräften eine Kurve einzuleiten (Gewicht zu einer Seite verlagern) und an/in den Hang fliegen. Auch ein Crash in ungünstiges Gelände mit möglichen schweren Verletzungen ist in Kauf zu nehmen, weil die Alternative ein sicherer Absturz in den Tod ist.

Kein Start ohne Startcheck!

Gmund, 8.12.2016

Karl Slezak
Leiter DHV-Referat Sicherheit und Technik