

**Unfallbericht des Deutschen Gleitschirm- und Drachenflugverbandes e.V. (DHV) vom
23.3.2022**

Datum	17.8.2021	Uhrzeit:	13:15 lokal
Land	AT	Fluggelände	Bischling
Pilot	68 Jahre, männlich, GS-A-Lizenz seit 2013		
Gerät GS <input checked="" type="checkbox"/> HG <input type="checkbox"/>	U-Turn Eternity SM, LTF A	Prüfstelle	EAPR
Gewichtsbereich	80-95 kg	Startgewicht des Piloten	95 kg
Gurtzeug	Gin Gingo Airlight 2	Rettungsgerät	Gin Yeti
Verletzungen Pilot	tödlich	Verletzungen Passagier	

Am 17.8.2021 war es an dem Flugberg Bischling im österreichischen Bundesland Salzburg zu einer Kollision zwischen 2 Gleitschirmen gekommen. Bei dem Unfall starb ein Pilot, die Insassen eines Doppelsitzer-Gleitschirms zogen sich Verletzungen mittleren Grades zu.

Wind und Wetter

Laminare Soaring-Bedingungen, das Wetter war nicht relevant für den Unfall.

Unfallablauf

Der 68-jährige deutsche Pilot flog bei unproblematischen Hangaufwind-Bedingungen an der Westflanke des Bischling zunächst von Nord nach Süd etwa auf Grathöhe in der Nähe des [Startplatzes](#). Es waren mehrere andere Gleitschirme in der Luft, jedoch war der Nahbereich nicht deutlich überfüllt (3 Gleitschirme im Umkreis von ca. 200 m, alle im Hangaufwind fliegend). Ein Doppelsitzer-Gleitschirm war kurz zuvor gestartet und flog vor dem Startplatz-Bereich in weiten Achterschlaufen im Hangaufwind. Anschließend folgender Ablauf:

- Tandempilot macht eine 180°-Kurve im Hangaufwind und fliegt am Hang entlang Richtung Nord.
- Einsitzerpilot, bisher am Hang von Süd nach Nord fliegend, macht relativ knapp vor dem ihm auf gleicher Höhe entgegenkommenden Doppelsitzer, ebenfalls eine Kehre um 180° Richtung Nord.
- Einsitzerpilot beendet die Rechtskurve nicht nach 180°, sondern dreht weiter nach rechts, wieder auf den Hang zu, genau in den Flugweg des Doppelsitzer-Gleitschirms.
- Kollision in einer Höhe von ca. 40 m GND mit Verwicklung der Gleitschirme. Die Personen im Doppelsitzer waren mit den Leinen des Einsitzers verwickelt. Der Absturz erfolgte auf die Wiesenfläche unterhalb des Startplatzes. Dabei zog sich der Einsitzer-Pilot tödliche Verletzungen zu. Pilot und Passagier des Doppelsitzer-Gleitschirms wurden mittelschwer verletzt.
- Wegen der Verwicklung in den Leinen des Einsitzer-Gleitschirms konnte der Tandempilot den Rettungsschirm nicht auslösen. Auch der Einsitzerpilot hat seinen Rettungsschirme nicht ausgelöst.

**Unfallbericht des Deutschen Gleitschirm- und Drachenflugverbandes e.V. (DHV) vom
23.3.2022**



Bild 1: Relativ knapp vor dem herannahenden Doppelsitzer-Gleitschirm drehte der Einsitzer-Pilot mit einer Rechtskurve vom Hang weg.



Bild 2: Um dann aber nicht, wie zu erwarten wäre, hangparallel geradeaus zu fliegen, sondern ohne Unterbrechung weiter nach rechts zu steuern....

**Unfallbericht des Deutschen Gleitschirm- und Drachenflugverbandes e.V. (DHV) vom
23.3.2022**



Bild 3:.....und eng nach rechts zum Hang zu drehen.



Bild 4: Der Einsitzer-Gleitschirm geriet genau in die Flugbahn des Doppelsitzer-Gleitschirms.

**Unfallbericht des Deutschen Gleitschirm- und Drachenflugverbandes e.V. (DHV) vom
23.3.2022**

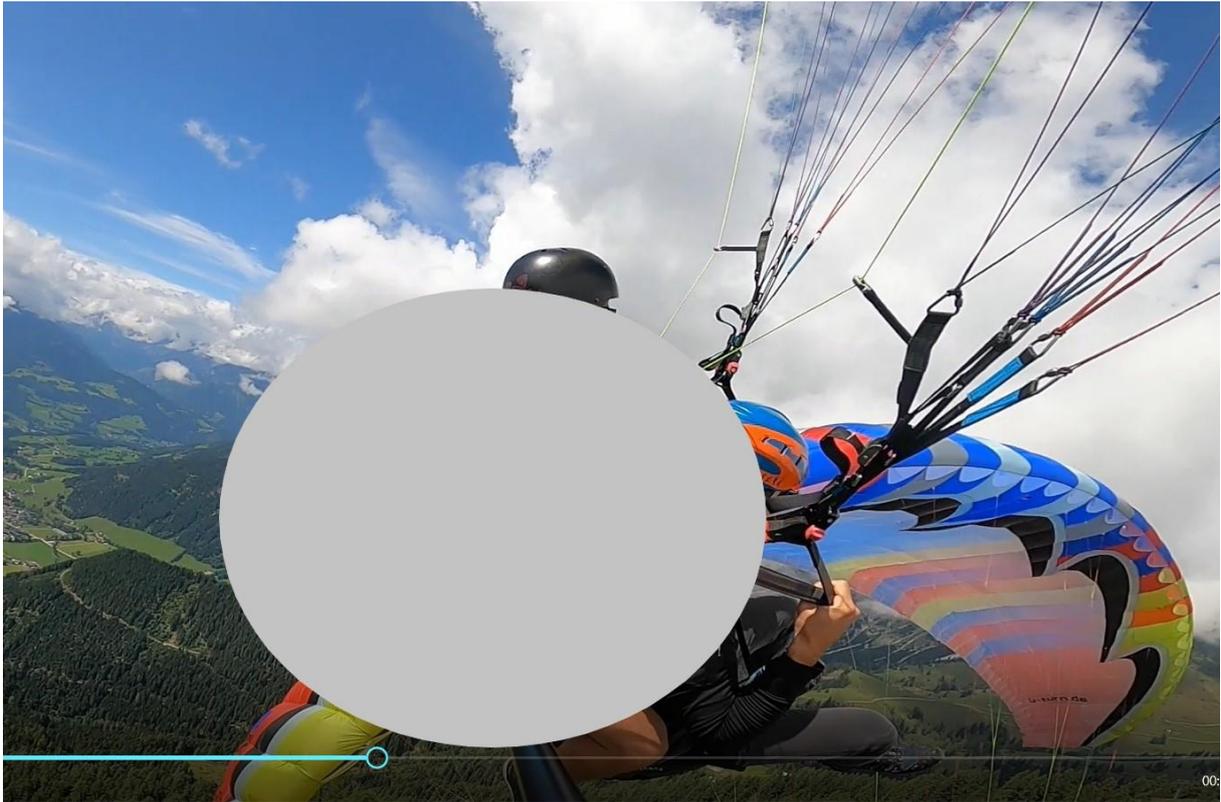


Bild 5: 2,5 Sekunden nach Einleitung der Kurve Richtung Hang kam es zur Kollision.

Unfallbericht des Deutschen Gleitschirm- und Drachenflugverbandes e.V. (DHV) vom 23.3.2022

Sicherheitshinweise

1. Die Verpflichtung, vor dem Einleiten einer Richtungsänderung den geplanten Flugweg auf Kollisionsgefahr zu checken, ist besonders beim Hangsoaring wichtig. Deshalb muss der Schulterblick in einer solchen Situation immer auch den Luftraum seitlich/ hinterhalb/ oberhalb/ unterhalb umfassen, um auch Fluggeräte in ungünstiger Position (seitlich versetzt, etwas höher, deutlich hinterhalb) zu sehen. Im Zweifel muss die Kurve unterbleiben.



2. Das Einleiten einer Kurve in Richtung Hang ist beim Hangsoaren zu unterlassen. Alle Piloten rechnen damit, dass die Kurven immer vom Hang weg, Richtung freier Luftraum, geflogen werden. Das Eindrehen in einen Thermikkreis am Hang darf nur dann erfolgen, wenn dadurch kein anderer Pilot behindert oder gefährdet wird. Der Hangflug-Verkehr hat hier Vorrang.

3. Sind mehrere andere Fluggeräte im Nahbereich, muss jeder Pilot eine Art Mapping von dem Bereich und der Anzahl und Position der anderen Fluggeräte haben- auch wenn ein Teil davon gerade nicht im Sichtbereich ist. Wo befinden sich die anderen und in welche Richtung fliegen sie? Muss ich mit einer Annäherung rechnen, wenn andere zeitweise nicht sichtbar sind? Verliert man hier den Überblick muss der Luftraum sofort verlassen werden. Faustregel für die Akzeptanz anderer Fluggeräte im näheren Bereich: 3 plus me

4. Der Doppelsitzer-Pilot steuerte bei dem Flug mit beiden Steuerleinen in einer Hand, in der anderen war die Foto- Stange mit der GoPro-Kamera. Im vorliegenden Fall hätte der Tandempilot die Kollision mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit auch nicht mit voller Steuerfähigkeit verhindern können, weil der Kurvenflug des Einsitzer-Piloten völlig überraschend und sehr schnell erfolgte. Doppelsitzer-Piloten sollten in Lufträumen mit Kollisionsgefahr aber grundsätzlich die volle

**Unfallbericht des Deutschen Gleitschirm- und Drachenflugverbandes e.V. (DHV) vom
23.3.2022**

Steuerfähigkeit über ihr Fluggerät haben.

5. Nach einer Kollision sollte die erste Reaktion jedes Piloten sein, ohne jede Verzögerung den Rettungsschirm auszulösen.

Gmund, 23.3.2022

Karl Slezak
DHV-Referat Sicherheit und Technik