

**Unfallbericht des Deutschen Gleitschirm- und Drachenflugverbandes e.V. (DHV) vom
6.8.2025**

Datum	5.4.2025	Uhrzeit:	Gegen 12.30 lokal
Land	Italien	Fluggelände	Bassano/Stella
Pilot	Deutscher, 85 Jahre, Gleitschirm-Lizenz seit 1988		
Gerät GS <input checked="" type="checkbox"/> HG <input type="checkbox"/>	Air Design Soar 2, EN B	Prüfstelle	Air Turquoise
Gewichts- bereich		Startgewicht des Piloten	unbekannt
Gurtzeug	Supair Strike 2	Rettungsgerät	unbekannt
Verletzungen Pilot	tödlich	Verletzungen Passagier	-

Um die Mittagszeit des 5. April 2025 kam es bei einem Flug vom Startplatz Stella (Bassano/Romano d'Ezzelino) zu einem tödlichen Gleitschirm-Unfall. Der Pilot war nach längerer Flugstrecke aus dem Gurtzeug gefallen und aus großer Höhe in einen Garten gestürzt. Er zog sich bei dem Sturz unmittelbar tödliche Verletzungen zu. Vom Start und einem Teil des Fluges liegen Videos vor.

Wind und Wetter

Am Startplatz pulsierender, schwacher bis mäßiger Wind, im Abflugbereich leicht thermisch.

Unfallablauf

Der Pilot hatte zunächst einen Startabbruch, bzw. Fehlstart gehabt und war vom unteren Bereich des Startplatzes wieder zur Auslegefläche gegangen, wo er, mit Helfern, den Schirm in zweiter Reihe auslegte. Es ist nicht bekannt, ob der Pilot die Beingurte bereits beim ersten Startversuch nicht geschlossen hatte, oder ob er diese vor dem Aufstieg zur Auslegefläche öffnete, um bequemer gehen zu können. Die Helfer unterstützten den älteren Herrn beim Auslegen seines Schirmes und hielten für den Start die Eintrittskante nach oben.

Der Start gelang dieses Mal, aber bereits unmittelbar nach dem Abheben rutschte der Pilot mit den Beinen nach unten aus dem Gurtzeug (Abbildung). Mehreren anderen Piloten am Startplatz wurde sofort bewusst, was dies bedeuten musste- offene Beingurte. Sie riefen (schrien) viele Male laut auf Deutsch und Italienisch „Flieg in die Bäume“, „dreh um“, „flieg zurück“. Der Pilot tat dies jedoch nicht, obwohl er sichtbar noch (eingeschränkt) steuerfähig war. Im Gegenteil, er steuerte den auf eine Baum-/Buschreihe zufliegenden Gleitschirm aktiv davon weg in den freien Luftraum. Nach etwa 30 Sekunden Geradeausflug leitete der Pilot ein 90° Kurve nach rechts ein und flog den Hang entlang Richtung Westen. Später korrigierte er seine Flugrichtung nach Süden, Richtung Tal. Sein beobachteter Flug dauerte mehrere Minuten. Es war ihm dabei möglich, zumindest eingeschränkt die Flugrichtung zu korrigieren. Sein Sturz aus dem Gurtzeug wurde von keinem der bekannten Augenzeugen beobachtet.

Unfallbericht des Deutschen Gleitschirm- und Drachenflugverbandes e.V. (DHV) vom 6.8.2025



Abbildung: Bereits kurz nach dem Abheben rutscht der Pilot teilweise nach unten aus dem Gurtzeug

Unfalluntersuchung

Flugausrüstung

Gleitschirm

Nicht relevant für den Unfall

Gurtzeug

Das Supair Strike ist ein Beinsack-Gurtzeug ohne zusätzliche Herausfallsicherung.

Herausfallsicherungen haben den Zweck, den Piloten vor dem Herausfallen zu sichern, auch wenn die Beingurte des Gurtzeuges nicht geschlossen sind. Einige Konstruktionen funktionieren so, dass das Schließen des Front-Cockpits oder des Beinsacks nicht möglich ist, wenn die Beingurte offen sind.

Andere stellen mit dem Schließen des Front-Cockpits oder des Beinsacks eine Sicherung her, die das Herausrutschen aus dem Gurtzeug verhindert, auch wenn die Beingurte offen sind.

Das Supair Strike hat solche Sicherungen nicht. Das Frontcockpit/Beinsack kann geschlossen werden, auch wenn die Beingurte offen sind. Es besteht dann keine Sicherung gegen das Herausrutschen des Piloten aus dem Gurtzeug.

**Unfallbericht des Deutschen Gleitschirm- und Drachenflugverbandes e.V. (DHV) vom
6.8.2025**



Abbildung: Beim Strike 2 wird die Bein-Frontgurt-Kombination in die Aufhängekarabiner eingehängt (links). Das Front-Cockpit mit dem Beinsack wird separat geschlossen (rechts). Das funktioniert auch bei unverschlossenen Beingurten.

Rettungsgerät

Nicht relevant für den Unfall

Zusammenfassung

Der Pilot war mit offenen Beingurten gestartet und nach längerer Flugzeit aus dem Gurtzeug gerutscht und zu Tode gestürzt. Er hätte nach dem Start mehrfach die Möglichkeit gehabt, in dem busch-bestandenem Gelände notzulanden. Warum er diese Landemöglichkeiten nicht wahrnahm, bleibt unklar. Möglicherweise konnte er sich zunächst an dem geschlossenen Front-Cockpit festhalten und hatte angenommen, den Flug so bis zur Landung durchführen zu können.

Sonstiges

Beinsack-Gurtzeuge ohne zusätzliche Herausfallsicherungen haben einen gefährlichen Schwachpunkt: Keine zusätzliche Herausfallsicherung! Alle Todesfälle durch Herausfallen aus dem Gurtzeug wurden in den letzten Jahren nur mit solchen Gurtzeugen verzeichnet. Pilotinnen und Piloten, die solche Gurtzeuge nutzen, sollten sich dieser Gefahr sehr bewusst sein. Ein gründlicher Startcheck ist bei diesen Gurtzeugen noch wichtiger als bei solchen mit Herausfallsicherungen.

Hier eine Liste der Gurtzeug ohne Herausfallsicherung (ohne Anspruch auf Vollständigkeit)

Advance Weightless

Niviuk Arrow P, Arrow P Race

SupAir Strike 2

Gin Genie X-lite

Seit Februar 2025 gelten Lufttüchtigkeitsforderungen (LTF) für Gleitschirm-Gurtzeuge in einer aktualisierten Fassung. Darin ist das Vorhandensein einer zusätzlichen Herausfallsicherung bei Beinsack-Gurtzeugen und Gurtzeugen mit festen Front-Cockpits oder Front-Rettungsgeräte-Containern verbindlich für die Musterprüfung vorgeschrieben.

Unfallbericht des Deutschen Gleitschirm- und Drachenflugverbandes e.V. (DHV) vom 6.8.2025

(LTF für GS und HG)

4.1.6. Bei Beinsack-Gurtzeugen sowie bei Gurtzeugen mit integriertem Front-Cockpit muss ein zusätzliches Sicherungssystem vorgesehen sein, durch das beim Schließen des Beinsacks oder des Front-Cockpits eine zwingende Verbindung zu den Beingurten hergestellt wird.

Sicherheitshinweise

An dieser Stelle sei auf den Partnercheck hingewiesen, der bei allen Gleitschirmstarts empfohlen wird, sofern ein weiterer Pilot anwesend ist. Der Startplatz war zum Startzeitpunkt des Piloten voller Gleitschirmflieger. Ein einziger prüfender Blick eines anderen Piloten auf die Front des Gurtzeugs mit den Front/Beingurten hätte den Fehler sofort gezeigt und den Start verhindern können.

Bei einem Start mit offenen Beingurten und teilweisem Herausrutschen aus dem Gurtzeug sollte ohne jede Verzögerung eine Notlandung im Gelände vorgenommen werden. Auch um den Preis von Verletzungen, denn die Alternative ist tödlich: Herausfallen aus dem Gurtzeug mit tödlichem Absturz. Bei den bisher bekannt gewordenen Unfällen dieser Art haben sich die Piloten für eine Dauer von 30 Sekunden bis 5 Minuten am Gurtzeug festhalten können, bevor sie die Kräfte verließen.

Gmund, 6.8.2025

Karl Slezak

DHV-Referat Sicherheit und Technik