

**Unfallbericht des Deutschen Gleitschirm- und Drachenflugverbandes e.V. (DHV) vom
22.8.2025**

Datum	26.7.2024	Uhrzeit:	Gegen 15:15 lokal
Land	DE	Fluggelände	Neidlingen BaWü
Pilot	Männlich, Altersgruppe 41-50 Jahre, Gleitschirm-Lizenz seit Juli 2023		
Gerät GS <input checked="" type="checkbox"/> HG <input type="checkbox"/>	Phi Viola 2 L/24, EN A	Prüfstelle	DHV
Gewichts- bereich	90-120 kg	Startgewicht des Piloten	
Gurtzeug	Nova Itus, Wendegurtzeug	Rettungsgerät	
Verletzungen Pilot	Im Krankenhaus verstorben	Verletzungen Passagier	
Ursachen	<input type="checkbox"/> Fehler Vorflugcheck, Startcheck <input checked="" type="checkbox"/> Steuerfehler <input type="checkbox"/> Beeinflusst (Gesundheit, Alkohol, Gefühle) <input type="checkbox"/> risikofreudig <input type="checkbox"/> Fehleinschätzung Wetter <input type="checkbox"/> Fehleinschätzung Wind/Gelände <input type="checkbox"/> Missachtung von Flugregeln <input type="checkbox"/> Ungeeigneter Start-/ Landeplatz <input type="checkbox"/> Unaufmerksamkeit <input type="checkbox"/> mangelhafte Luftraumbeobachtung <input type="checkbox"/> räumliche Fehleinschätzung <input checked="" type="checkbox"/> Unerfahrenheit <input checked="" type="checkbox"/> situative Überforderung <input type="checkbox"/> Übermut <input type="checkbox"/> Verkehrsdichte <input type="checkbox"/> Ablenkung		

Am Nachmittag des 26. Juli 2024 kam es im Startbereich des Hang-Fluggeländes Neidlingen zu einem Gleitschirm-Unfall mit schwerverletztem Piloten.

Wind und Wetter

Nach Zeugenaussagen thermische Flugbedingungen, der Wind (ca. 10 km/h) am nach Westen ausgerichtetem Startplatz, hatte einen leicht seitlichen (nordwestlichen) Einschlag.

Unfallablauf

Der Pilot hat nach einem problemlosen Start im Abflug den Seitenwind durch leichtes Vorhalten nach rechts ausgeglichen. Gleichzeitig hat er versucht, sich ins Gurtzeug zu setzen. Dazu stützte er sich auf die linke Bremse (Steuergriff) und zog diese weit, bis unter das Gurtzeug, herunter. Der Gleitschirm reagierte mit einem sofortigen einseitigen Strömungsabriß, einer schnellen 180°-Drehung und starkem Vorschießen. Durch Lösen der Bremsen beschleunigte die Kappe zusätzlich, direkt auf den Hang zu. Es kam zum Crash in den Steilhang, ca. 30-40 m unterhalb des Startplatzes.

Die Bergung erfolgte terrestrisch durch die Bergwacht, der Pilot wurde in eine Klinik transportiert. Dort verstarb er zwei Wochen später an einer Lungenembolie.



Abbildung: Der Startplatz des Fluggeländes Neidlingen

Unfallbericht des Deutschen Gleitschirm- und Drachenflugverbandes e.V. (DHV) vom 22.8.2025

Unfalluntersuchung

Flugausstattung

Die Flugausstattung stand für eine Untersuchung nicht zur Verfügung. Eine von der Staatsanwaltschaft beauftragte Nachprüfung des Gleitschirms in einem Flugschul-Checkbetrieb ergab die volle Lufttüchtigkeit des Gleitschirms.

Sicherheitshinweise

Strömungsabrisse in Bodennähe sind deshalb so gefährlich, weil es meist zu starken und dynamischen Pendelbewegungen (starkes Vorschießen der Kappe) kommt. Prallt der Pilot im Nachpendeln auf den Boden oder ein Hindernis, sind oft schwerste Verletzungen die Folge. [Auf diesem Video](#) ist die Schirmreaktion, ähnlich wie bei dem Unfall in diesem Bericht, gut zu sehen.

Im vorliegenden Fall war der einseitige Strömungsabriß nach Zeugenaussagen durch ein Abstützen auf der Bremse im Zuge des Hineinsetzens ins Gurtzeug verursacht worden. Ähnliche Unfälle, darunter ein tödlicher im Jahr 2021, sind aus der Vergangenheit bekannt.

Die Standard-Methode für das Hineinsetzen ins Gurtzeug ist (Auszug aus einem Dokument zur Fluglehrerausbildung):

- *Oberkörper nach hinten lehnen, Knie anziehen, leicht mit beiden Händen gegen die hinteren Tragegurte drücken, Hintern nach hinten schieben.*

Die empfohlene Methode, wenn man mit der Standard-Methode nicht in die Sitzposition im Gurtzeug kommt, ist:

- *Blick in Flugrichtung*

- *Hände hoch an die Rolle und geradeaus fliegen bis sicherer Hang- und Bodenabstand*

- *beidseitig die Hände aus den Steuergriffen nehmen*

- *links und rechts neben den Oberschenkeln an die vordersten Gurte des Gurtzeugs greifen*

- *Arme fest durchstrecken und Hintern nach hinten schieben. Das Sitzbrett unter den Hintern schieben*

- *Beide Steuergriffe wieder aufnehmen.*

- *Vor dem nächsten Flug Gurtzeug-Einstellung im Simulator überprüfen*

Human Factors

Jedem Gleitschirmpiloten ist bewusst, dass er im Flug nicht eine oder beide Bremsen weit herunterziehen darf. Kein Gleitschirmflieger wird sich bewusst und geplant auf den Bremsen abstützen, um ins Gurtzeug zu kommen, weil sich jeder darüber im Klaren ist, dass dies sehr gefährlich ist. Trotzdem passieren Unfälle aus genau diesem Grund. Wie ist das zu erklären?

Der Schneisen-Startplatz in Neidlingen ist anspruchsvoll. Kurz, eng, beidseitig und unterhalb groÙe Bäume. Bei Einfluss von Seitenwind muss im Abflug aktiv gesteuert werden, um den Baumhindernissen nicht zu nahe zu kommen. Gleichzeitig wollen die Piloten so schnell wie möglich in die Sitzposition im Gurtzeug kommen- auch weil man im Hangaufwind bleiben will. Weniger erfahrene Flieger können mit diesem Workload an Aufgaben überfordert sein, besonders dann, wenn die Einnahme der Sitzposition nicht sofort klappt, weil die Standard-Methode nicht funktioniert.

Die unfall-auslösende Pilotenaktion ist als Augenblicksversagen zu werten. Eine intuitive Fehlreaktion, meist in Hektik oder unter Stress. Man hat hinterher keine schlüssige Erklärung dafür, warum so gehandelt wurde.

Learning

Die wichtigste Lektion aus diesem Unfall ist: Egal, ob ein Leineknoten den Gleitschirm nach dem Start in eine Kurve drehen lässt, ob eine um den Tragegurt gewickelt Bremse das Steuern erschwert, oder ob man mit der Standard-Methode nicht ins Gurtzeug kommt. Es gilt, zunächst den Gleitschirm stabilisiert vom Hang wegzusteuern und Luftraum (Höhe über Grund und Distanz zum Hang) zu gewinnen. Dann erst das Problem angehen. Ausnahme: Offene Beigurte. Hier muss sofort gehandelt und schnellstmöglich notgelandet werden.