

**Unfallbericht des Deutschen Gleitschirm- und Drachenflugverbandes e.V. (DHV) vom  
31.12.2024**

<b>Datum</b>	17.3.2024	<b>Uhrzeit:</b>	Gegen 11 Uhr lokal
<b>Land</b>	AT	<b>Fluggelände</b>	Hohe Salve, Tirol
<b>Pilot</b>	Weiblich, Altersgruppe 65-70 Jahre, Fluglizenz < 1 Jahr		
<b>Gerät</b> GS <input checked="" type="checkbox"/> HG <input type="checkbox"/>	PHI Sola 18, EN A	<b>Prüfstelle</b>	
<b>Gewichts- bereich</b>	55-90 kg	<b>Startgewicht des Piloten</b>	-
<b>Gurtzeug</b>		<b>Rettungsgerät</b>	-
<b>Verletzungen Pilot</b>	tödlich	<b>Verletzungen Passagier</b>	

Am späten Vormittag des 17.3.2024 war es am Südwest-Startplatz der Hohen Salve (Hopfgarten, Tirol) zu einem tödlichen Gleitschirm-Unfall gekommen. Die 65-jährige Gleitschirmpilotin war im Abflug mit den Seilen und einer Kabine der Bergbahn kollidiert und anschließend auf den gefrorenen Alm-Boden gestürzt. Dabei zog sie sich tödliche Verletzungen zu.

### **Wind und Wetter**

Bezüglich Wind und Wetter war nur der Seitenwind am Startplatz für das Unfallgeschehen von Belang.

### **Unfallablauf**

Die Augenzeugen berichten übereinstimmend von folgendem Ablauf.

Beim Aufziehen (vorwärts) kam die Schirmkappe leicht schräg zur Startrichtung hoch. Im Startlauf verließ die Pilotin die Startrichtung weiter nach rechts, bedingt durch den schwachen Seitenwind ca. 30° von links. Nach dem Abheben wurde dieser nach schräg rechts führende Flugweg noch verstärkt und es kam zur Kollision mit den nahen Seilen der Kabinenbahn. Der Gleitschirm legte sich über die Seile und rutschte mit der Pilotin talwärts. Nach wenigen Metern prallte die Gleitschirmfliegerin mit großer Wucht gegen die bergwärts fahrende Kabine. In der Folge wurden Tuch und Leinen des im Seil hängende Gleitschirms von den Rollen der Kabine durchtrennt und die Pilotin stürzte ca. 7-8 Meter auf den gefrorenen Boden. Trotz unmittelbarer Ersthilfe und sehr schnell eingetroffenem Notarzt, verstarb sie am Unfallort.

### **Unfalluntersuchung**

#### **Flugausrüstung**

Die Flugausrüstung wurde nicht untersucht.

#### **Unfallablauf, Pilot und Gerät**

Einem Augenzeugen war die Nähe des von der Pilotin gewählten Startplatzes zur Trasse der Kabinenbahn aufgefallen. Seine Schätzung nach betrug die Entfernung 15 m. Dieser Augenzeuge hatte auch wahrgenommen, dass die Pilotin den Startlauf mit der schrägen Kappe nicht korrigiert hat. Nach dem Abheben, so seine Beobachtung, habe sich die Flugrichtung noch weiter nach rechts, Richtung Kabinenbahn verstärkt.

#### **Zusammenfassung**

Der tödliche Unfall wurde verursacht durch die harte Kollision der Pilotin mit der Kabine der Bergbahn und ihrem anschließenden Sturz auf den gefrorenen Boden.

Zu der Kollision mit den Seilen der Bergbahn war es gekommen, weil die Pilotin sehr nahe an der Trasse der Kabinenbahn gestartet war und ihr Abflug direkt auf die Seile der Bergbahn zuführte. Sie hatte nicht mehr genügend freien Luftraum, um den Flugweg von dem Hindernis weg zu korrigieren. Unmittelbar beigetragen hat der nicht korrigierte schräge Startlauf, der bereits in Richtung der Seilbahn führte. Als weiterer beitragender Faktor ist der Seitenwind von links zu nennen. Die Unerfahrenheit der Pilotin dürfte ein weiterer Punkt auf der Liste der Ursachen sein.

## Unfallbericht des Deutschen Gleitschirm- und Drachenflugverbandes e.V. (DHV) vom 31.12.2024



Der SW-Startplatz an der Hohen Salve. Gut erkennbar die räumliche Nähe zur Kabinenbahn. (Quelle Youtube)

### Sicherheitshinweise

Gegenüber Seilbahnen und Liften ist ein Mindestabstand von 50 m vorgeschrieben (DE: Flugbetriebsordnung, AT: Luftverkehrsregeln). Die Einhaltung dieses Mindestabstandes ist aus Sicherheitsgründen wichtig und sinnvoll, insbesondere beim Starten. Wie im vorliegenden Fall, kann es aus verschiedenen Gründen zu eingeschränkter Steuerbarkeit im Abflug kommen. Durch Leinenknoten, verwickelte Steuerleine, vertwistetes (eingedrehtes) Abheben, Probleme mit dem Reinsetzen ins Gurtzeug, aber auch durch Seitenwind-Böen oder Turbulenzen.

Wenig erfahrene Pilotinnen und Piloten haben oft noch Koordinationsprobleme, wenn der aus der Startrichtung geratene, schräg stehende Schirm, in Startrichtung zurückgesteuert und dabei unterlaufen werden soll. Für sie sollte deshalb dasselbe gelten, wie für den Flugschul-Betrieb. „Bei Schrägstehen der Kappe, konsequent Startabbruch“. Auf jeden Fall an Startplätzen, die wenig seitlichen hindernisfreien Raum aufweisen.

Wer als Anfänger noch keine Erfahrung mit Seitenwind-Starts hat, sollte diese im einfachen Übungsgelände trainieren. Meist ist es besser, den Schirm nicht in Startlauf-Richtung, sondern gegen den Wind auszulegen und aufzuziehen und nach der Stabilisierung in Startlauf-Richtung zu steuern.

Gmund, 31.12.2024

Karl Slezak  
DHV-Referat Sicherheit und Technik