

**Unfallbericht des Deutschen Gleitschirm- und Drachenflugverbandes e.V. (DHV) vom  
26.01.2023**

<b>Datum</b>	15.11.2022	<b>Uhrzeit:</b>	Gegen 14 Uhr lokal
<b>Land</b>	Spanien	<b>Fluggelände</b>	<a href="#">Algodonales, Montellano</a>
<b>Pilot</b>	Deutscher, 68 Jahre, Gleitschirm-Lizenz seit 1997, regelmäßige Flugpraxis		
<b>Gerät</b> GS <input checked="" type="checkbox"/> HG <input type="checkbox"/>	Swing Arcus 7	<b>Prüfstelle</b>	DHV
<b>Gewichts- bereich</b>		<b>Startgewicht des Piloten</b>	unbekannt
<b>Gurtzeug</b>	unbekannt	<b>Rettungsgerät</b>	unbekannt
<b>Verletzungen Pilot</b>	tödlich	<b>Verletzungen Passagier</b>	

**Bei dieser Unfalluntersuchung bestand ein Mangel an Fakten, da die Flugausrüstung- und damit ein möglicher Zusammenhang mit dem Unfall-Ablauf- nicht untersucht werden konnte.**

Am frühen Nachmittag des 15. November 2022 war es im spanischen Fluggebiet [Algodonales, Montellano](#) zu einem tödlichen Gleitschirmunfall gekommen. Ein 68-jähriger deutscher Gastpilot war nach Strömungsabriss aus niedriger Höhe abgestürzt und hatte sich tödliche Verletzungen zugezogen.

#### **Wind und Wetter**

Nach Angaben mehrerer Zeugen und ortskundiger Guides war das Flugwetter unproblematisch. Der Wind war gerade stark genug (10-15 km/h), dass sich die ersten Pilotinnen und Piloten im Aufwind halten konnten. Schwache Turbulenzen.

#### **Unfallablauf**

Der 68-Jährige war als einer der ersten der am Startplatz anwesenden Piloten gestartet und konnte in den schwachen Aufwindbedingungen etwas Höhe machen. Er wurde dabei von mehreren anderen Fliegern beobachtet. Den Beobachtern ist dabei aufgefallen, dass der Schirm ungewöhnlich langsam flog. Ein örtlicher Flug-Guide hat konkret beobachtet, dass der Pilot beide Bremsen bis etwa auf Höhe der Aufhängekarabiner (das entspricht bei dem Gleitschirm-Modell etwa dem halben Steuerweg, also 50% Bremse) am Gurtzeug gezogen hatte. Vor dem Absturz war der Pilot ca. 30-50 m oberhalb des flachen Plateaus, auf dem sich der Startplatz befindet. Bei einer Drehung aus dem Wind kam es unvermittelt zum einseitigen Strömungsabriss. Nach der Beobachtung von zwei Augenzeugen war der Grund für den Strömungsabriss: Das Eindrehen in die Kurve aus stark angebremsster Bremsstellung (Karabiner-Höhe) durch weiteres Ziehen der Innenbremse, ohne sichtbares Lösen der Außenbremse. Nach dem einseitigen Strömungsabriss geriet der Gleitschirm ins Trudeln (Heli). Die Anzahl der Drehungen wurde von den Augenzeugen unterschiedlich wahrgenommen, zwischen 180° und 720°. Die Heli-Drehung (en) wurden als sehr schnell beschrieben. In unmittelbarer Bodennähe, ca. 10 m GND, schoss die Gleitschirmkappe aus der Heli-Drehung sehr stark (ca. 90°) nach vorne. Nach Beobachtungen der beiden Augenzeugen hatte der Pilot davor die heruntergezogenen Bremsen freigegeben. In der nachfolgenden starken Pendelbewegung erfolgte der Aufprall des Piloten auf dem Boden. Trotzdem sehr schnell Erste Hilfe geleistet wurde, u.a von einem Arzt unter den anwesenden Piloten, verstarb der 68-Jährige noch an der Unfallstelle.

#### **Unfalluntersuchung**

##### **Flugausrüstung**

Die Flugausrüstung stand für eine Untersuchung nicht zur Verfügung. Eine mögliche technische (Mit-) Ursache konnte nicht überprüft werden.

# Unfallbericht des Deutschen Gleitschirm- und Drachenflugverbandes e.V. (DHV) vom 26.01.2023

## Gleitschirm

Swing Arcus 7, Größe unbekannt. Die Modelle Arcus 7 sind im Jahr 2012 mustergeprüft worden.

## Gurtzeug

unbekannt

## Rettungsgerät

unbekannt

## Zusammenfassung

Zu dem tödlichen Unfall war es gekommen, weil der Gleitschirm durch Überbremsen in einen einseitigen Strömungsabriss geraten war. Das Freigeben der Bremsen in Bodennähe ließ die Gleitschirm-Kappe weit vorschießen und verursachte eine starke Pendelbewegung, die zu einem Aufprall mit hoher Energie führte.

## Sicherheitshinweise

Strömungsabrisse sind besonders in Bodennähe lebensgefährlich. Pilotinnen und Piloten müssen deshalb ihren Gleitschirm so steuern, dass dieser niemals auch nur in die Nähe eines ein- oder beidseitigen Strömungsabrisses kommt. In dem [DHV Youtube Tutorial „Strömungsabriss vermeiden“](#) [wird](#) die Flugtechnik zur Strömungsabriss-Prävention erklärt.

Auszug aus dem Artikel [Gleitschirm Safety Basics](#) aus dem DHV-Magazin 239:

### Flieg mit wenig Bremse

Ein Gleitschirm sollte standardmäßig in der Grundstellung geflogen werden. Der Steuergriff in Flug-Haltung (Daumen/Zeigefinger am Steuergriff-Knoten), die Hände etwa auf Höhe der oberen Beschleuniger-Rolle. Aus dieser Position kann durch Lösen oder Nachziehen aktiv geflogen werden. Piloten, die ihren Gleitschirm standardmäßig stärker angebremst fliegen, sollten sich dieses Verhalten abtrainieren. Diese veraltete Technik beinhaltet eine erhöhte Strömungsabriss-Gefahr. Lass Dir von keinem Oldschool-Flieger was anderes erzählen.



Abbildung 1: Steuergriffe in Grundstellung

## Unfallbericht des Deutschen Gleitschirm- und Drachenflugverbandes e.V. (DHV) vom 26.01.2023

### Löse die Außenbremse beim Kurvenflug

Eine der häufigsten Unfallursachen ist ein [Strömungsabriss beim Kurvenflug](#). Lebensgefährlich besonders in Bodennähe. Ursache ist meist, dass die Kurve nur durch Herunterziehen der Innenbremse eingeleitet wird und die Außenbremse gezogen bleibt. Die beste Prävention dagegen ist das Lösen der Außenbremse beim Einleiten der Kurve, zusammen mit Gewichtsverlagerung zur Kurvenseite. Die Innenbremse muss dann nur moderat gezogen werden. Damit wird eine Beschleunigung (kleiner Anstellwinkel) des Außenflügels erreicht, der Anstellwinkel des Innenflügels wird nur maßvoll erhöht.



Abbildung 2: Lösen der Außenbremse beim Kurvenflug

Gmund, 26.01.2023

Karl Slezak  
DHV-Referat Sicherheit und Technik