



Hallo liebe Vereins-Vorstandsmitglieder,

auch im August 2011 wollen wir Euch über das Vereinsinfo wieder wichtige Informationen zur Verfügung stellen, die für Euch und Eure Vereinsarbeit von Interesse und Wichtigkeit sein können.

Die Informationen, die Euch per Vereinsinfo erreichen, sind ausdrücklich zur Veröffentlichung und zur Weitergabe an Eure Vereinsmitglieder bestimmt. Wir wollen es Euch mit dieser Informationsquelle einfach leichter machen, wichtige Neuigkeiten rund ums Thema Fliegen zu erfahren, ohne diese aus den unterschiedlichen zu Verfügung stehenden Quellen heraus suchen zu müssen. Damit sollt Ihr in Eurer Vereinsarbeit vom Verband unterstützt werden.

Vorläufige Erkenntnisse zum Tandem-Unfall am Tegelberg nach Auswertung von Fotos und einem Video durch das Referat Sicherheit und Technik, Karl Slezak

Ein Doppelsitzer-Gleitschirm war am 12.08.2011 nach dem Abheben vom Tegelberg-Nordwest-Startplatz nach links abgedriftet und mit den Seilen der Tegelbergbahn kollidiert. Durch den Stillstand der Bahn und die Evakuierung von Besuchern der Gipfelstation und Passagieren der Seilbahn-Gondeln entstanden hohe Kosten. Bei dem Unfall verletzte sich der Passagier des Doppelsitzer-Gleitschirms leicht.

Nach derzeitigem Kenntnisstand war eine Verkettung von Pilotenfehlern für den Unfall maßgeblich.

1. Die rechte Haupt-Bremsleine war, deutlich oberhalb der Tragegurte, mehrmals mit mindestens zwei Fangleinen des Gleitschirms verwickelt (äußere A-Leine und eine C- oder D-Leine). Dadurch wurde der äußere A-Gurt unter Zug aus seiner üblichen Position nahe an den hinteren Tragegurt mit der Befestigung der Steuerleine gezogen. Diese Verwicklung der Hauptbremsleine mit Fangleinen des Gleitschirms blieb beim Vorflugcheck unentdeckt.
2. Linke und rechte Steuerleine waren miteinander verschlungen. Dies bemerkte der Pilot erst beim Aufziehen des Schirmes. Um diese Verschlingung zu lösen, hat der Pilot die rechte Steuerschleife losgelassen. Im Startlauf versuchte er vergeblich, die losgelassene Steuerschleife wieder zu ergreifen.
Beim Checkpunkt „Leinen“ des Startchecks blieb die Verdrehung der Steuerleinen miteinander unbemerkt. Bei Erkennen der Verdrehung während des Aufziehens hätte der Start abgebrochen werden müssen.
3. Der Versuch, im Startlauf die rechte Steuerschleife zu finden, misslang. Stattdessen ergriff der Pilot fälschlicherweise den rechten äußeren A-Gurt. Dies war wahrscheinlich dadurch begünstigt, dass äußerer A-Gurt und hinterer Tragegurt durch die Leinenverwicklung (siehe Absatz 1) nahe aneinander gezogen waren. Durch den Zug am äußeren A-Gurt klappte die rechte Seite leicht ein und blieb bis zur Kollision mit den

Seilbahn-Kabeln eingeklappt. Entweder hat der Pilot die ganze Zeit den äußersten A-Gurt heruntergezogen gehalten, in dem Glauben, in seiner Hand befinde sich der rechte Steuergriff. Oder die Verwicklung von rechter Haupt-Bremsleine und äußerer A-Leine (siehe Absatz 1) hat ein Wiederöffnen des eingeklappten Außenflügels verhindert.

4. Der Pilot hat schnell bemerkt, dass mit der Steuerung seines Gleitschirms etwas nicht stimmte. Er versuchte mit der linken Hand an den rechten Tragegurt zu greifen, wahrscheinlich, um die (vermeintlich) blockierte Bremsleine zu lösen. Dabei setzte der Schirm seine Bewegung nach links, Richtung Seilbahn-Kabel, fort. Im Falle einer blockierten Steuerleine gilt für Gleitschirmpiloten als erste Priorität, die Steuerung sofort alternativ vorzunehmen, um Hindernisberührung zu vermeiden. Entweder mit den hinteren Tragegurten oder mittels der Haupt-Steuerleinen oberhalb der Befestigung am Tragegurt.

Ein ausführlicher Unfallbericht wird in Kürze unter „Sicherheit“ auf www.dhv.de veröffentlicht.

Wir bitten euch, eure Clubmitglieder verstärkt auf die sorgfältige Durchführung von Vorflugcheck und Startcheck sowie auf die Einhaltung des gesetzlich vorgeschriebenen Mindestabstandes zu Seilbahnen und Seilen hinzuweisen.

Zur Erinnerung:

Vorflugcheck

Wetter: Vergewissern, dass keine gefährliche Wetterentwicklung zu erwarten ist.

Gurtzeug und Rettungsgerät: Sicheren Verschluss des Rettungsgerätes (Splinte) überprüfen. Gurtzeug anlegen, alle Gurte, zuerst die Beingurte, schließen.

Kappe: Bogenförmig auslegen, alle Kammern müssen geöffnet sein.

Tragegurte und Leinen: Tragegurte unverdreht strecken, Leinenschlösser, Beschleunigungssystem, Bremsleinen und Bremsleinenknoten kontrollieren. Leinenebenen voneinander trennen, beginnend mit den Bremsleinen bis zu den A-Leinen. Besondere Sorgfalt bei den vielgegabelten Stabilo-Leinen.

Startcheck

Unmittelbar vor dem Start schließt der Pilot die Startvorbereitungen mit dem 5-Punkte-Startcheck ab. Für Anfänger und Routiniers gilt gleichermaßen: **Kein Start ohne Startcheck!**

1. **Pilot:** Bein-, Brust-, ggf. Kreuzgurte geschlossen. Karabiner geschlossen, Helm auf und geschlossen?

2. **Leinen:** Leinen frei, Tragegurte unverdreht, Beschleuniger eingehängt und unverdreht?

3. **Kappe:** Bogenförmig ausgelegt, alle Kammern offen?

4. **Luftraum:** Auf allen Seiten frei?

5. **Wind:** Passend?

Der Start sollte unmittelbar nach dem Startcheck erfolgen, ansonsten ist der Startcheck zu wiederholen.

Schöne und unfallfreie Flüge

Richard Brandl
DHV-Geschäftsstelle

E-Mail: vereinsinfo@dhv.de