



Biplace Meeting



Begrüssung

Ablauf

Instruktion Passagiere

Analyse Unfälle

Fallschilderung

Apero

Christian Boppart

Beni Stocker

Helvetia

alle



Instruktion Passagiere

Weshalb ist der Nachweis der Instruktion wichtig?

Ist ein Nachweis der Instruktion üblich?


SHV stellt 3 Tools zur Verfügung: Flugbuch, Quittungsblock, Online

Ist die Anwendung der SHV-Tools eine Pflicht?



Instruktion Passagiere





Bestätigung Instruktion und AGBs, Quittung

Confirmation des instructions et des conditions générales, reçu

Conferma delle istruzioni e delle condizioni generali di contratto, ricevuta

Confirmation of instructions and terms and conditions, receipt

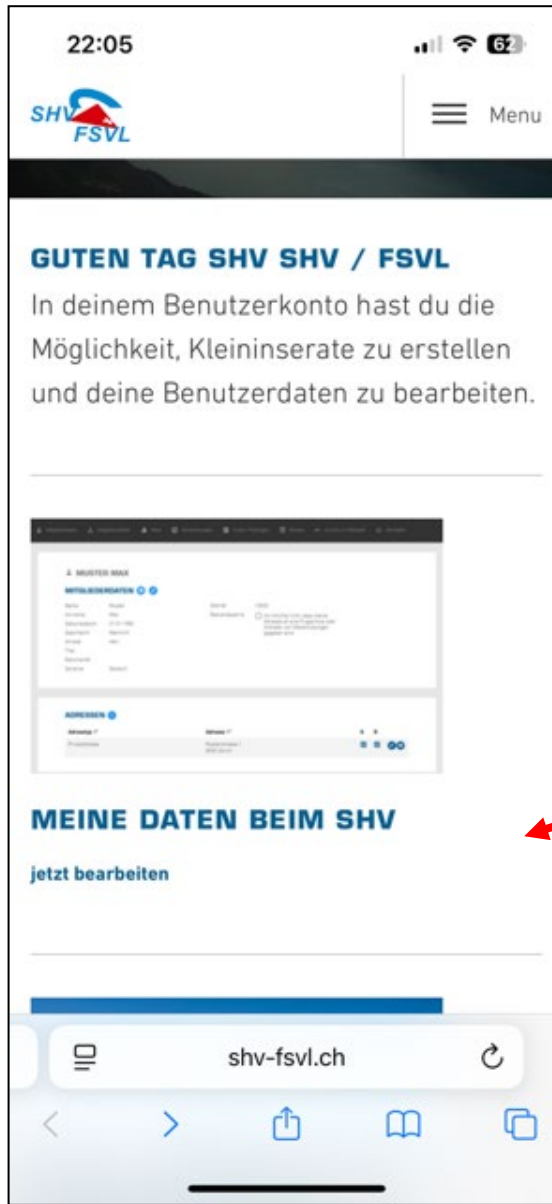
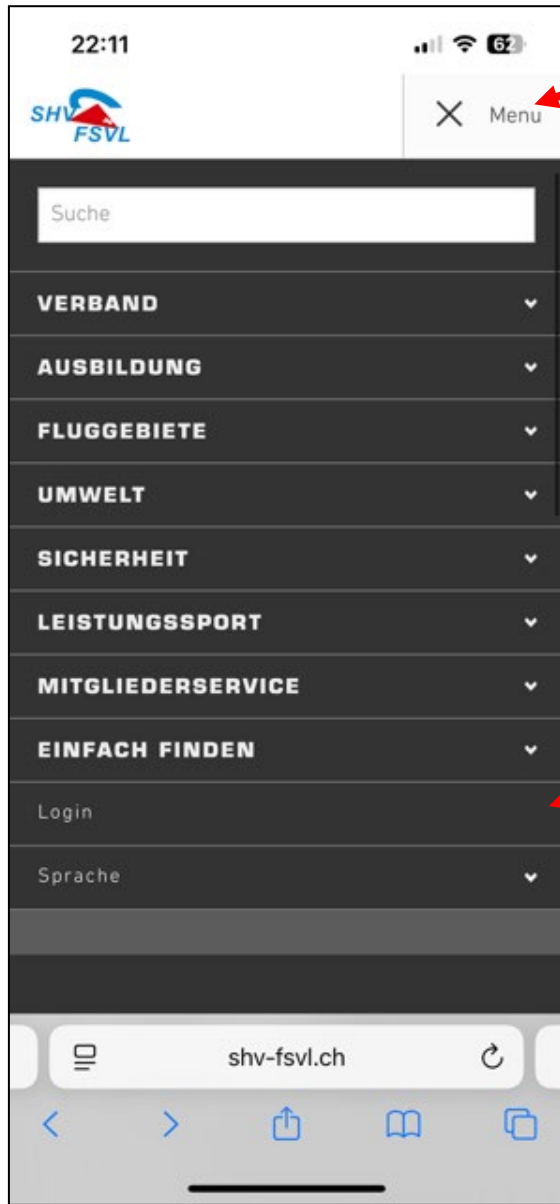
Bestellen
info@shv-fsvl.ch

Instruktion Passagiere

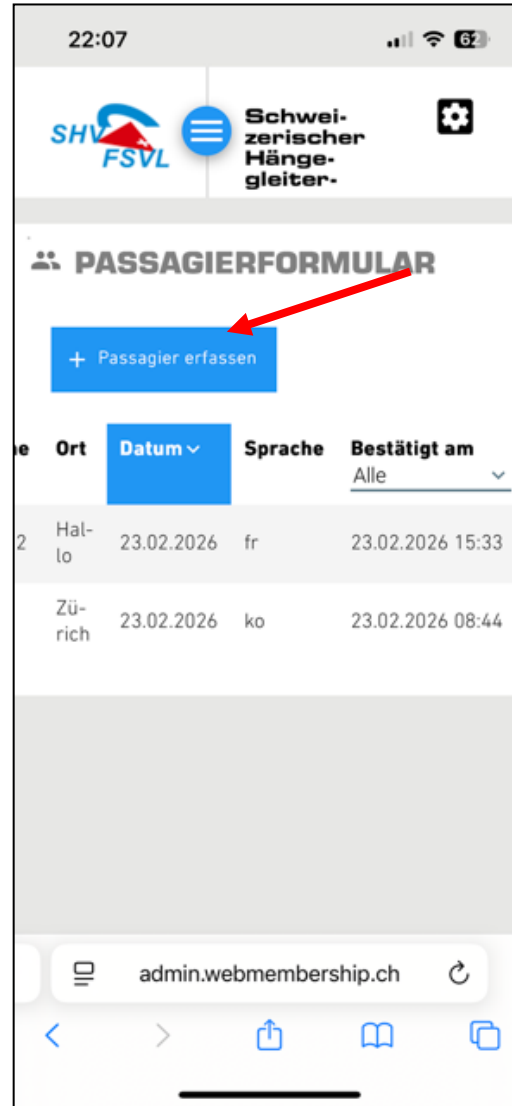
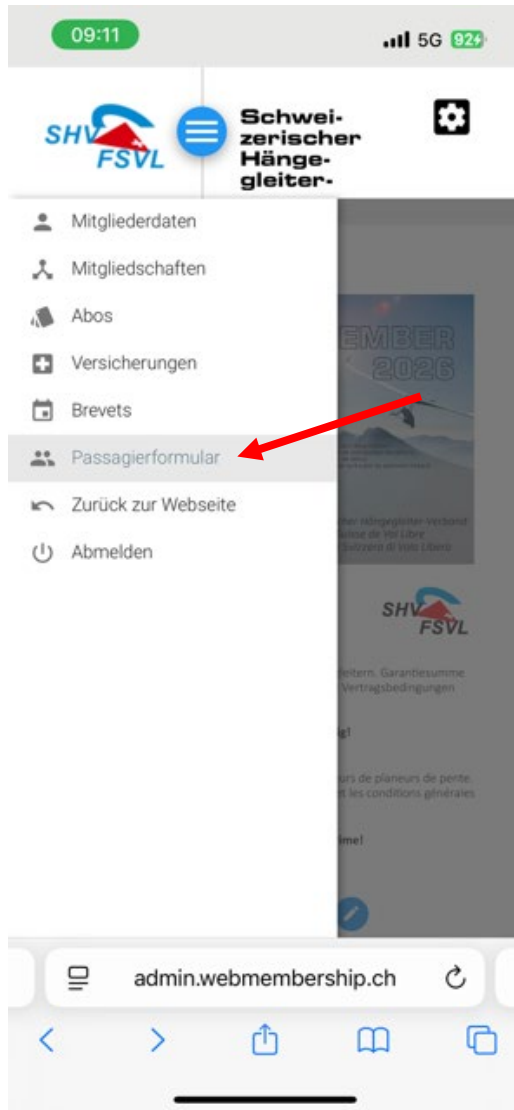
Online: Offline nicht verfügbar



SHV Schweizerischer Hängegleiter-Verband
FSVL Fédération Suisse de Vol Libre
FSVL Federazione Svizzera di Volo Libero



SHV Schweizerischer Hängegleiter-Verband
FSVL Fédération Suisse de Vol Libre
FSVL Federazione Svizzera di Volo Libero



22:07 62%

Vorname

Name

Ort

Datum

Sprache

Passagiersprache wählen

Ich, die/der oben aufgeführte Passagier/in, gebe diese Bestätigung ab:

- Ich habe die AGBs gelesen und verstanden.
- Ich habe die Instruktionen für den Flug vollständig verstanden.
- Ich befolge immer die Weisungen der Pilotin / des Piloten.
- Ich habe keine gesundheitlichen Probleme, die die sichere Durchführung des Fluges beeinträchtigen könnten.
- Ich bin mir bewusst, dass der Flug mit Risiken verbunden ist (bspw. Sturz beim Start oder Landung).

Speichern

admin.webmembership.ch

Menü: Mitgliederservice, Biplace



The screenshot shows the top navigation bar of the Biplace website. On the left is the SHV FSVL logo. In the center, it says 'Schweizerischer Hängegleiter-Verband'. On the right, there are language options 'de fr' and a search bar with the text 'Suche'. Below the navigation bar is a dark blue header with the text 'Mitgliederservice' and 'BIPLACE' in large white letters. On the far left of this header is a vertical red bar with four white icons: a sun, a shopping cart, a hand holding a key, and a document. Below the header is a white content area. On the left, there is a text block: 'Hier findest du alle wichtigen Informationen sowie eine Reihe von Tools, die dich bei deiner täglichen Arbeit unterstützen sollen.' Below this is a blue link 'ERHALT DER LIZENZ'. On the right, there is a section titled 'Biplace AGB + Info Versicherung' with three links: 'AGB Biplace DE kurz (Word)', 'AGB Biplace DE lang (Word)', and 'Info Versicherungen' with a document icon.

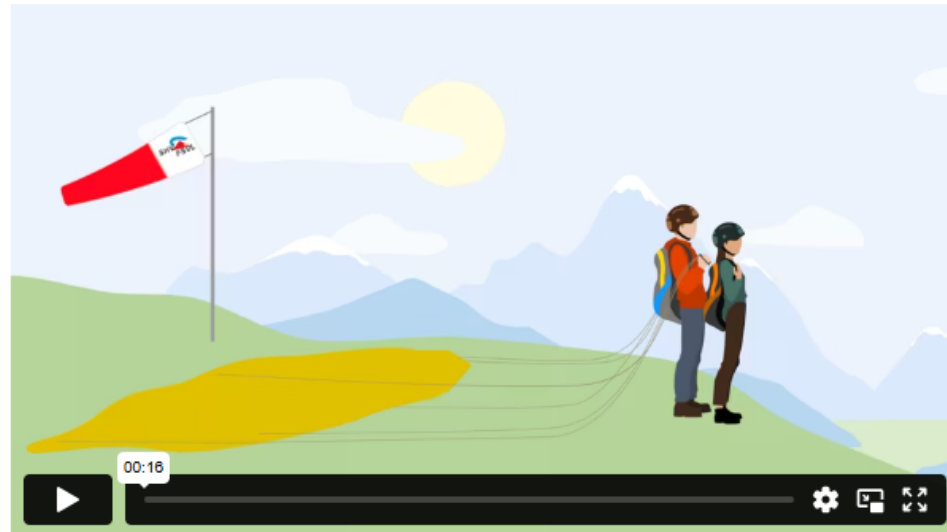


Instruktion Passagiere

INSTRUKTION PASSAGIER/IN

Die Instruktion der/des Passagiers/in über den Flug ist selbstverständlich. Kommt es zu einem Unfall, kann es wichtig sein, dass die Instruktion auch nachgewiesen werden kann. Dieser Nachweis ist keine Vorschrift, hilft aber sehr ungerechtfertigte Schadensansprüche abzuwenden. Deshalb empfehlen wir, jeden Flug entweder in einem Flugbuch oder online in deinem Profil festzuhalten. Der SHV hat ein Flugbuch und ein Quittungsbuch entworfen, der für diese Zwecke genutzt werden kann. Bestellungen können im Shop gemacht werden. Für die Onlinevariante gibt es in der Linkliste rechts eine Anleitung.

Um das Video downloaden zu können, musst du es auf der Seite vimeo.com (mit Rechtsklick im Video) anschauen. Der Download-Button befindet sich dann direkt unterhalb des Videobildes.



Instruktion Passagiere

Fragen



SHV Schweizerischer Hängegleiter-Verband
FSVL Fédération Suisse de Vol Libre
FSVL Federazione Svizzera di Volo Libero

Analyse Unfälle

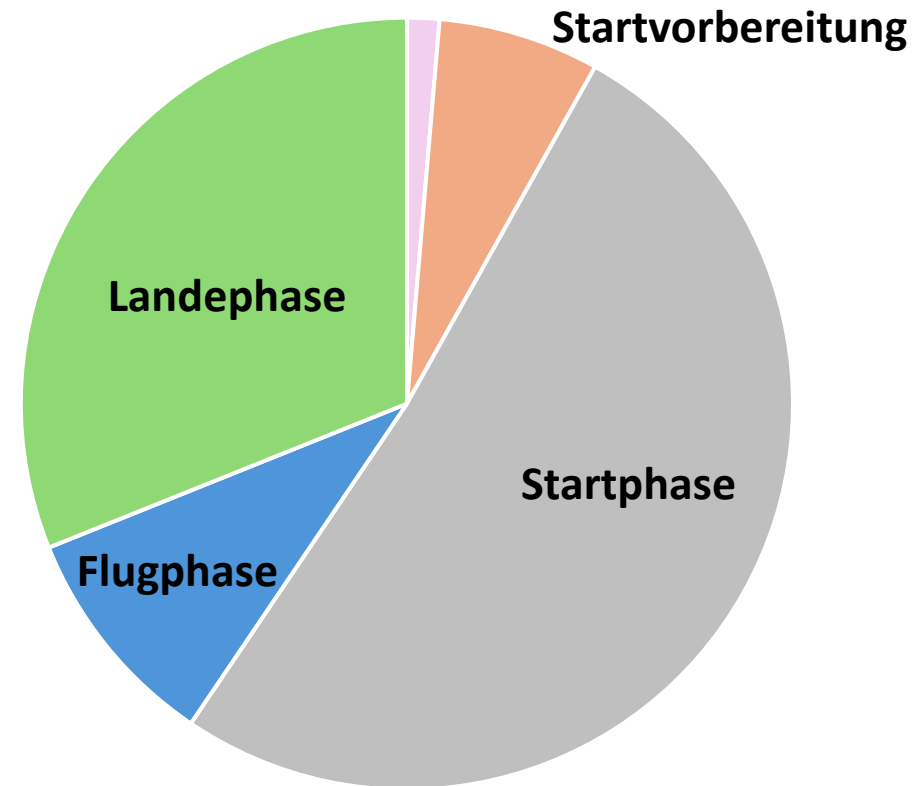


Wichtig: Die Analyse ist keine Statistik! Hier werden einzelne Fälle analysiert. Allgemein gültige Aussagen sind nicht zulässig (zu wenige Fälle).

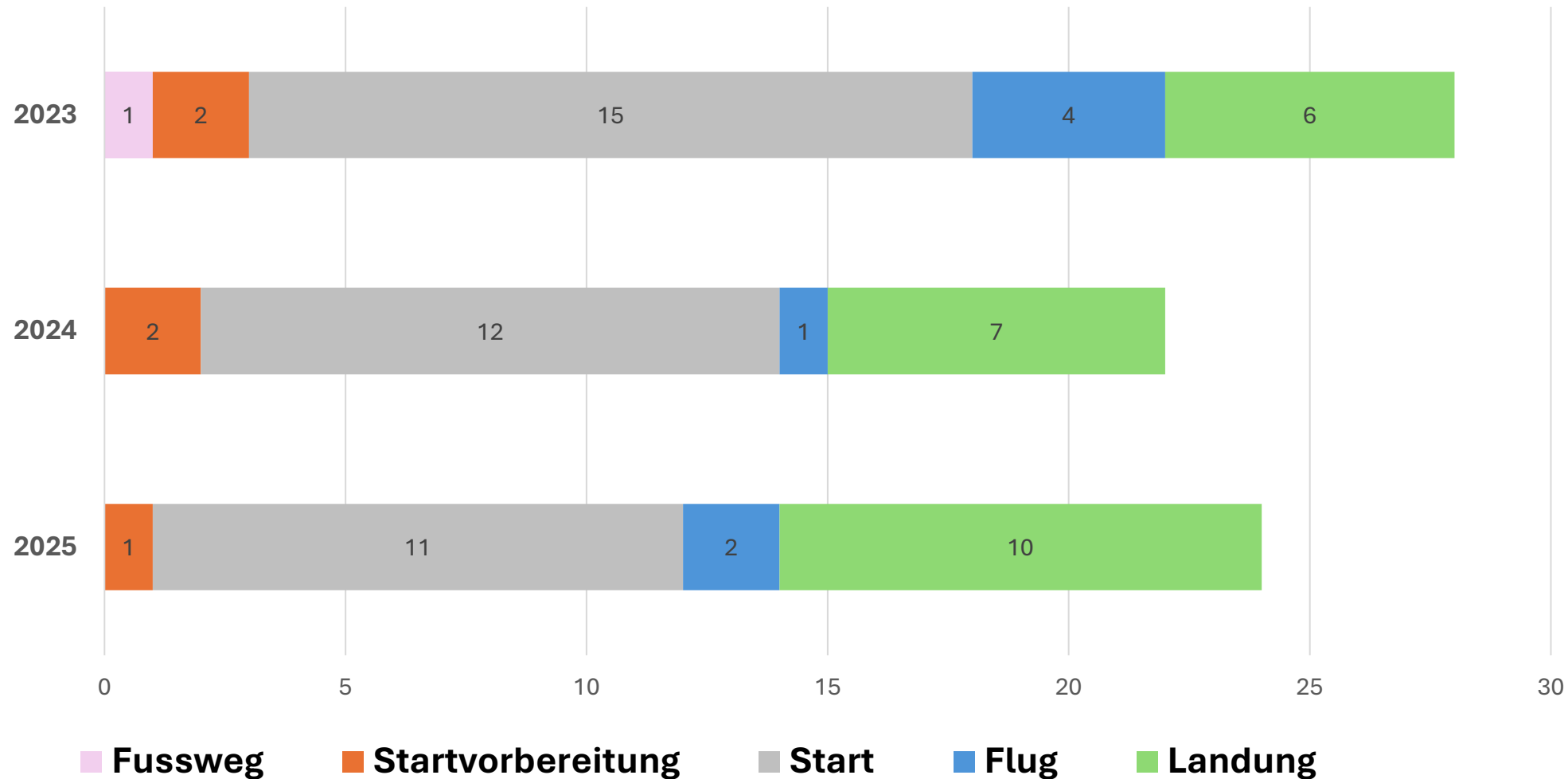
Zusammenfassung – Aufteilung nach Flugphasen

74 Schadenmeldungen insgesamt

- 1 «Fussweg zum Startplatz»
- 5 Fehler in der Startvorbereitung
- 38 Fälle in der Startphase
- 7 Fälle in der Flugphase
- 23 Fälle in der Landephase



Biplace – Schadenfälle 2023 - 2025



Vorflugcheck – Ursachen & Learning

- 4 Starts mit Leinenknoten oder Leinenüberwurf
- 1 Start mit verheddertem Ohren-Raffsystem (in A-Leinen)

Folgen: 2 gewollte, aber ruppige Notlandungen in schwierigem Gelände

1 Notlandung mit Kollision in Stromleitung

2 Kontrollverluste (steuerunfähig) & Touchdown in steilem Gelände/Baum

Hauptursache: Unaufmerksamkeit gepaart mit Ablenkung & zeitlichem Druck

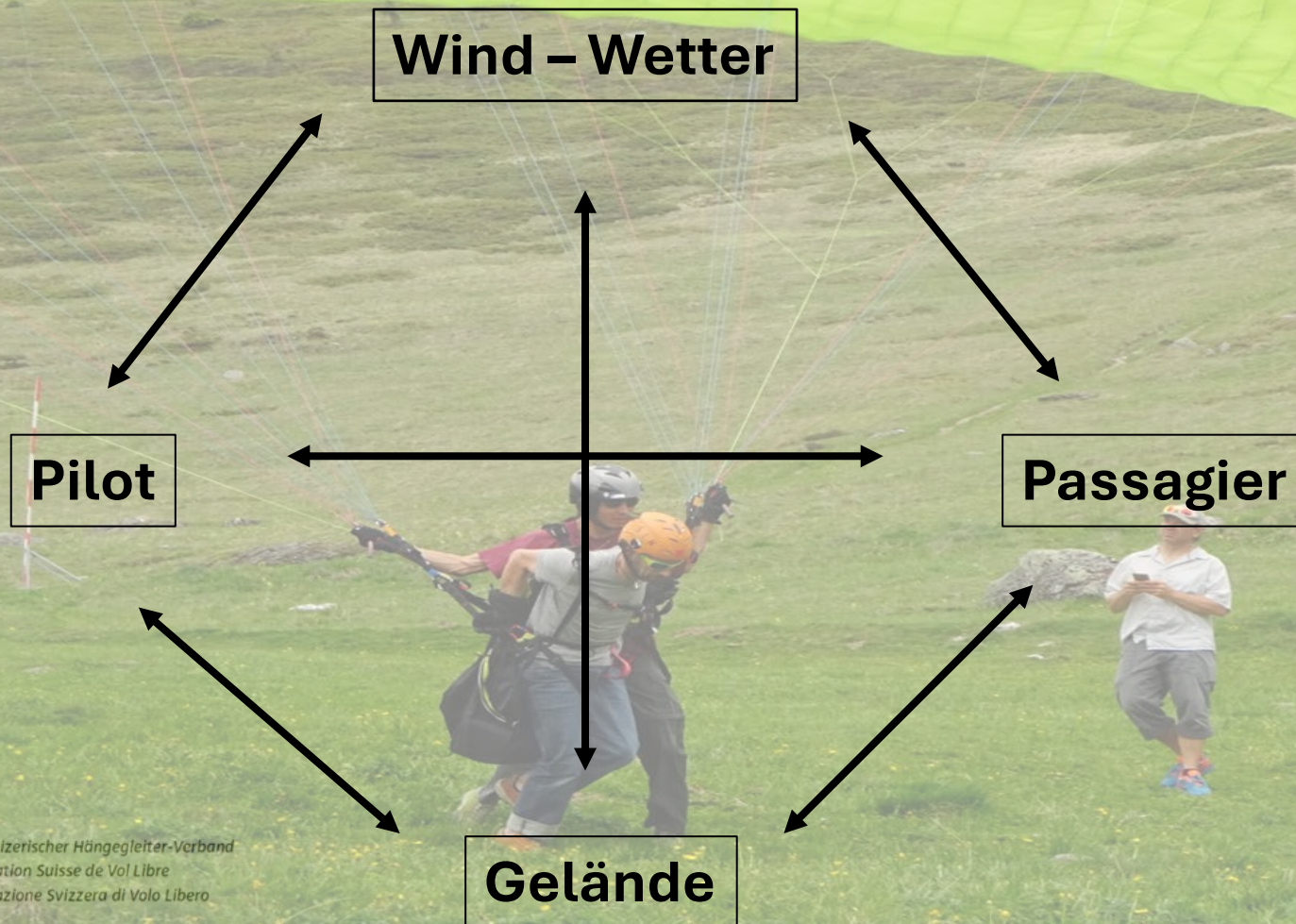
Vorflugcheck – Ursachen & Learning

Zitat eines Piloten: Ich wurde während dem Check abgelenkt und habe danach den Check halbherzig weitergeführt

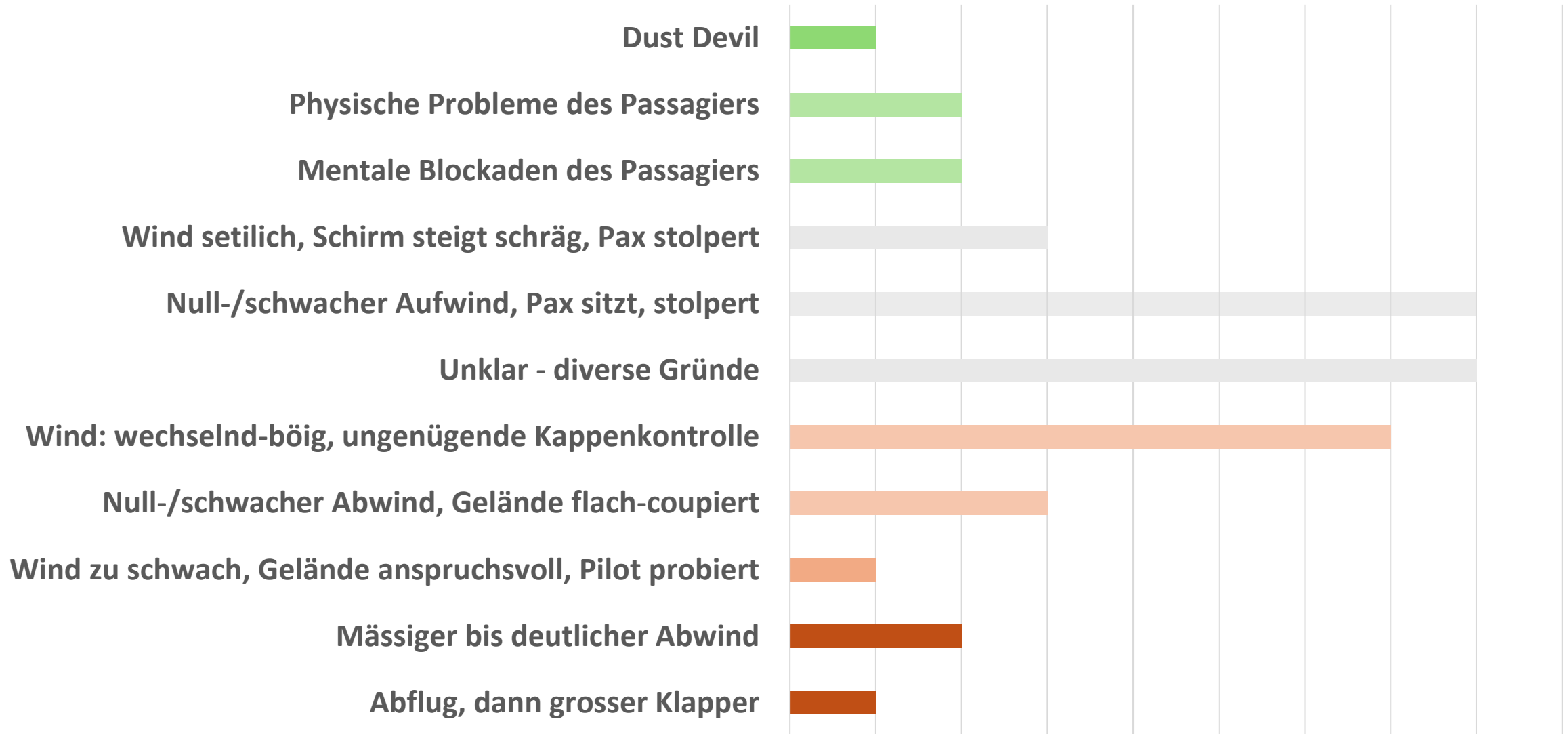
Learning:

- Führe einen Startcheck immer ganz und ohne Unterbruch durch !
- Falls du unterbrochen wirst, beginnen von vorne !

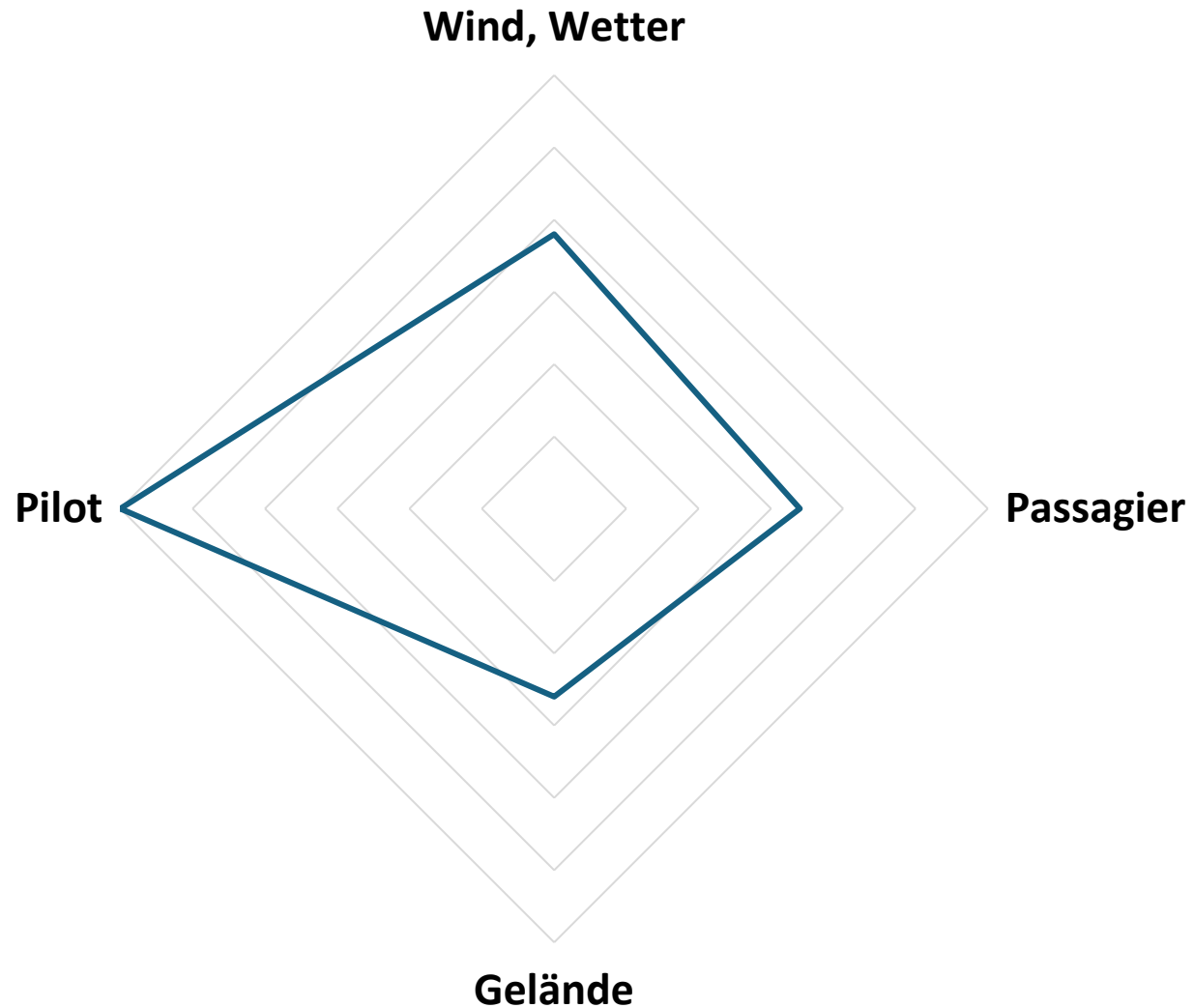
Startphase – Komplexer Problemerkreis



Startphase – Aufteilung nach Ursachen



Startphase – Aufteilung nach Ursachen



Startphase – Fallbeispiel «Komplexe Fehlerkette 1»

Wind: Nullwind (nach Auflösung einer Regenzelle)

Gelände: Gras nass, Schirm feucht, Gelände unterhalb etwas verbuscht

Passagier: Auf sich konzentriert (Influencer), hört kaum zu, sonst normale Fitness

Ablauf: Schirm steigt langsamer als sonst aber OK, dann springt Pax mit Schwung in Sitz (wollte ev. nicht durch Sträucher rennen?), Pilot fällt über Passagier.

→ **Fazit Pilot:** Jeder der Faktoren wäre einzeln handelbar. Aber in der Kombination...

Startphase – Fallbeispiel «Komplexe Fehlerkette 2»

Wind: Unregelmässiger Aufwind, teils seitlich & böig

Gelände: anspruchsvoll, mit Steinen durchsetzt

Passagier: wegen lädiertem Knie (Schiene) bewegungstechnisch nicht ganz mobil

Ablauf: Kappe schiebst, Pilot & Passagier werden ausgehebelt, stürzen und werden über Grund geschleift.

→ **Fazit Pilot:** ab einer gewissen Windstärke, Böen und seitlichem Drall wird Unterlaufen am Biplace-Schirm schwierig, insbesondere mit handycapiertem Passagier.

Startphase – Fallbeispiel «Human Factors»

Wind: Schwacher bis mässiger Aufwind → ideal

Gelände: Mässig steil → einfach

Passagier: Durchschnittlich fit → unauffällig

Ablauf: Füllen OK, ein paar Schritte und dann stolpert resp. sitzt der Passagier ab. Abbrechen sitzend nicht möglich (Bremsweg), Pilot hätte in Gurten greifen sollen aber Reflex nicht vorhanden (mental?). Schirm schiesst, zieht beide seitlich in ein Hindernis.

→ **Fazit Pilot:** Abendflug, Reflexe nicht mehr 100% da, mental beeinflusst (Flugtag abgebrochen und Diskussionen am Startplatz).

Startphase – Fallbeispiel «Mal probieren»

Wind: Sehr schwacher Aufwind

Gelände: Kurze Waldschneise (funktioniert nur bei gutem Aufwind)

Ablauf: Der Schirm trägt nicht und der Pilot bricht ab, wobei der Passagier auf die Knie fällt

→ **Fazit Pilot:** „Probieren wir es mal“ kommt meist nicht gut, Startversuch nur bei gutem Wind !

Startphase – Fallbeispiel «Abbrechen oder durchziehen?»

Wind: Guter Aufwind aber leicht seitlich & böig.

Gelände: Einfach, aber stark frequentiert

Passagier: Sportlich und fit

Ablauf: Startlauf durch Böe seitlich gegen einen anderen Schirm versetzt. Unterlaufen und Versuch den anderen Schirm (Stabilo) zu überspringen. Gelingt nicht, Fuss hängt an Leine an → Verbrennungen

→ **Fazit Pilot:** Startlauf falls möglich abbrechen (sehr wenig Zeit für Entscheid)

Startphase – Fallbeispiele «Mentale Blockade»

Wind: Null bis max. sehr schwacher Aufwind

Gelände: Einfach

Passagier: Durchschnittlich fit aber sehr ängstlich im steilen Gelände (musste zum Start geführt werden).

Ablauf: Passagier sitzt abrupt ab, Pilot wird über Pax katapultiert, wonach beide 15-20m den Hang runterpurzeln.

→ **Fazit Pilot:** Passagier besser beobachten / einschätzen. Nötigenfalls Startsupport in Anspruch nehmen oder auf den Flug verzichten

Startphase – Fallbeispiel «Physische Probleme»

Wind: Idealer Aufwind

Gelände: Einfach

Passagier: Nicht wirklich fit oder sportlich, aber bei idealem Wind machbar

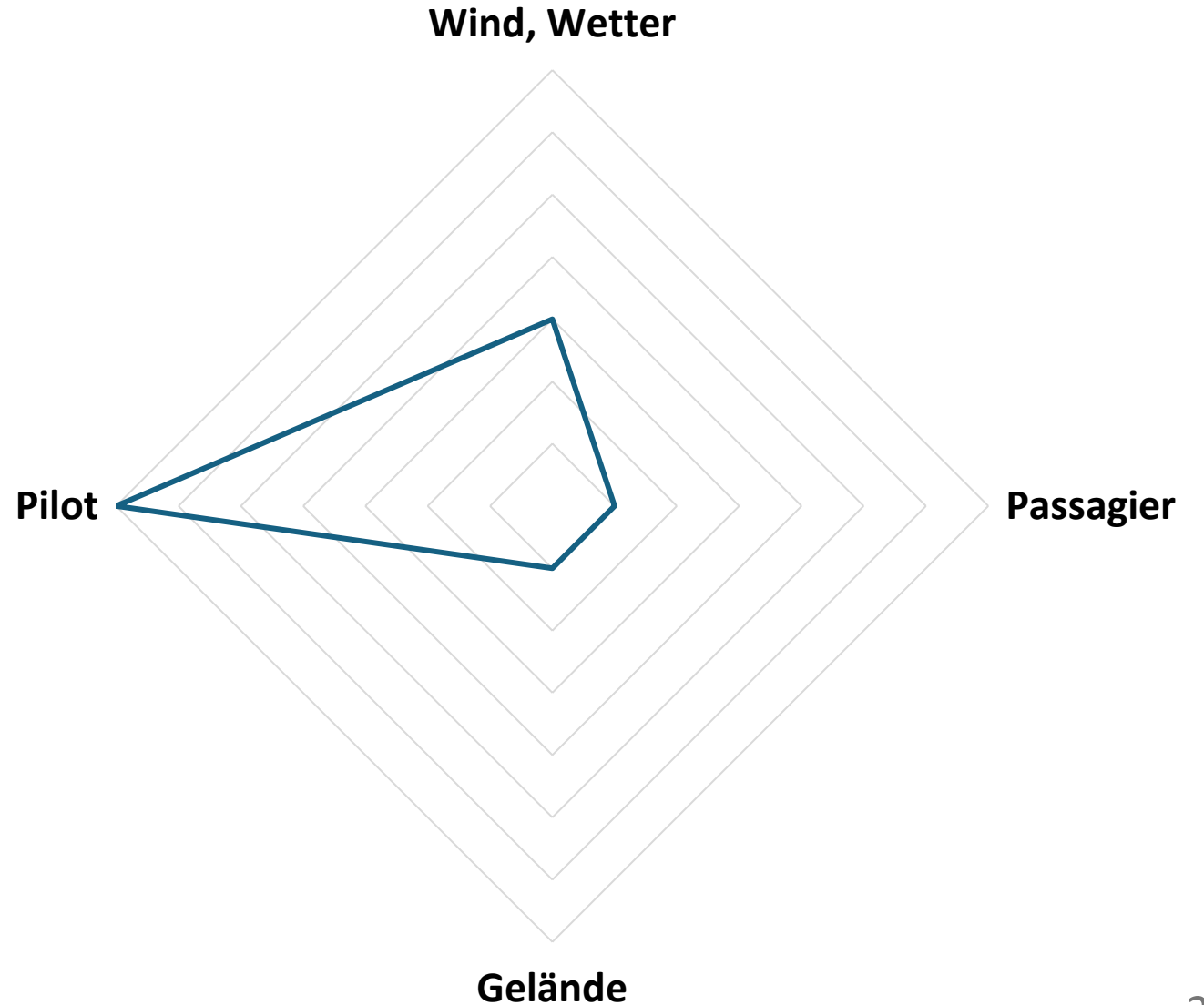
Ablauf: Plötzlich sackt der Passagier während dem Startlauf zusammen. Erst danach erfährt der Pilot die gesundheitlichen Probleme seines Passagiers (Gleichgewicht, Schwindel, Herzklappe, Blutdruckmedikamente, darf nicht Auto fahren, etc.).

→ **Fazit Pilot:** „Hätte ich das gewusst, hätte ich den Flug abgelehnt“ → Passagier gut beobachten, einschätzen und ggf. Gesundheit / Fitness schriftlich bestätigen lassen

Flugphase – Aufteilung nach Ursachen

7 Schadenmeldungen

- Pilotenverantwortung !
- Oft gravierende Schäden !
- Untersuchung durch Bundesanwaltschaft !

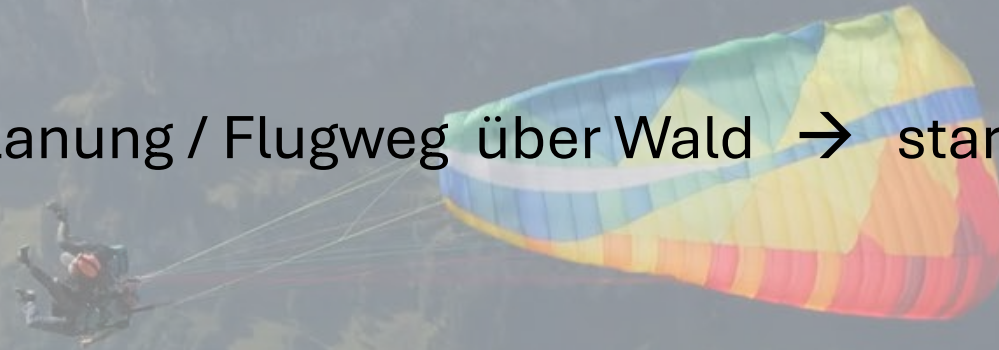


Flugphase – Meteo & Wind

- Flug trotz seichtem Föhn → massiver Klapper nach Abflug
- Flug trotz lokalem Föhneffekt → massiver Klapper vor Landeanflug
- Starker Talwind & Turbulenzen → Klapper & Kontrollverlust mit Baumlandung

Flugphase – Flugplanung

- Hangnahes Thermikdrehen → starkes Sinken & Baumlandung
- Ungünstige Flugplanung / Flugweg über Wald → starkes Sinken & Baumlandung



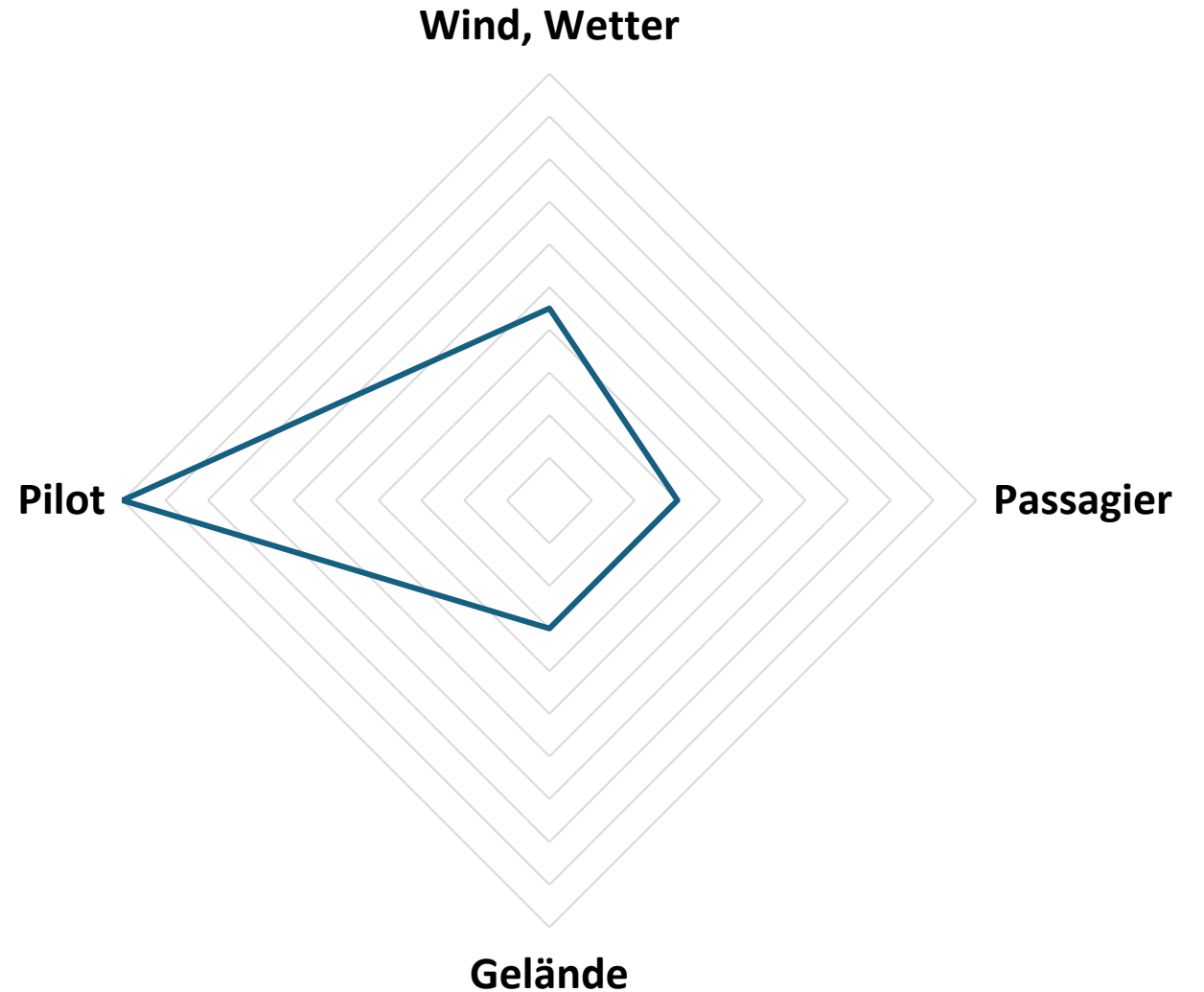
Flugphase – Diverse Ursachen

- Übermütiger Überflug einer Berghütte → Dach touchiert und von Dach gefallen
- Fallenlassen eines teuren Gegenstandes → Keine weiteren Folgen



Landephase – Aufteilung nach Ursachen

23 Schadenmeldungen



Landephase – Aufteilung nach Ursachen

Sanfte Landungen, Wind 5-20km/h, Fehtritt Passagier

Durch Stolpern zieht's ein Bein des Pax nach hinten

Rollstuhllandung, Schirm fällt seitlich

Böe nach Landung

Talwind, Thermik & Gebäude-Lee >> starkes Sinken

Hanglandung an Nebelgrenze, diffuse Sicht

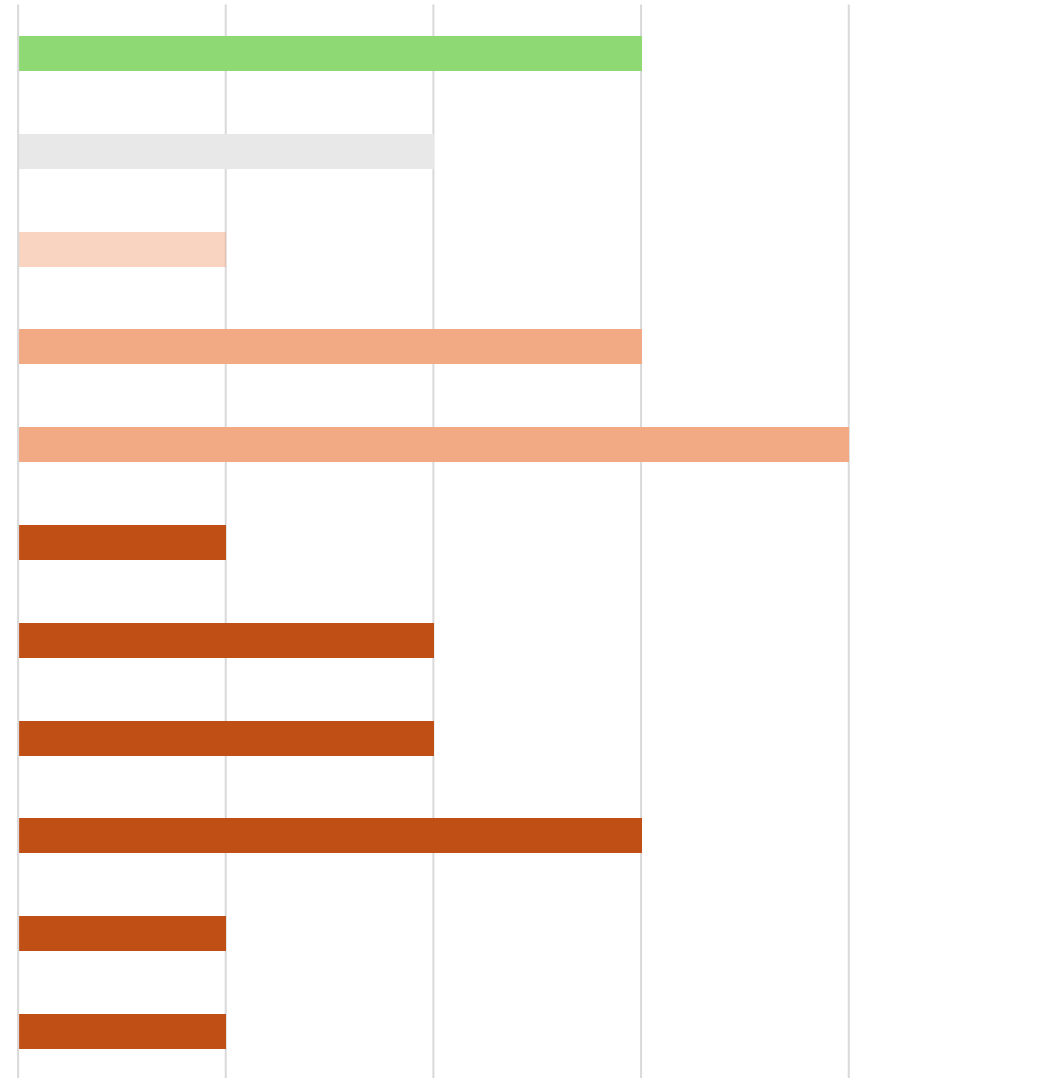
Rückenwindlandung

Notlandung auf Geröll / Gletscher

Hinderniskollision im Endanflug

Späte Wingover, Anflug hektisch, Stallansatz, Pendel

Konvergenz-Thermik, kleiner Platz, Übersteuern-Stall



Landephase – Fallbeispiel «Unreflektierte Anflug»

Wind & Gelände: kein Problem

Ablauf: Späte Wingover, dadurch schlechte Einteilung des Landeanfluges und zu hoch im Endanflug. S-Kurven, Stallansatz, Vorsiessen, Klapper, Pendel, harte Landung.

→ **Fazit Pilot:** Landeanflug immer stressfrei und reflektiert planen

Landephase – Fallbeispiel «Human Factors»

Wind & Gelände: normal, unauffällig

Ablauf: Der offizielle Landeplatz liegt knapp im Gleitwinkelbereich. Angezeigt wäre eine Aussenlandung. Der Passagier möchte gerne auf dem offiziellen Platz landen, da dort seine Begleitpersonen warten. Der Pilot (noch unerfahren) lässt sich überreden und fliegt den Platz direkt und mit leichtem Rückenwind an. Harte Landung.

→ **Fazit Pilot:** Sich immer für die sichere Anflugvariante entscheiden!

Landephase – Fallbeispiel «Sitzend oder Stehend?»

Wind: Windstill, daher schneller Endanflug zu erwarten

Gelände: einfach, aber schneebedeckt

Ablauf: Kurz nach dem Aufsetzen ist der Fuss des Piloten nach hinten unter das Pilotensitzbrett gerutscht

→ **Fazit Pilot:** Im Zweifelsfalle (Wind, Sinken, Gelände, Passagier), den Passagier sitzend landen lassen

Landephase – Fallbeispiel «Wind & Gelände»

Wind: Zügiger Talwind mit thermischen Ablösungen und Turbulenzen

Gelände: Stark coupiert mit vorgelagerten Gebäuden, dadurch Leeturbulenzen

Ablauf: Unerwartet starkes Sinken vor dem Landeplatz mit Hindernisberührung und hartem Aufsetzten vor dem Landeplatz

→ **Fazit Pilot:** Ab einer gewissen Windstärke nicht mehr auf diesem Platz landen.

Kurzfasit – zusammenfassend

- Mindestens die Hälfte aller Fälle passieren in der Startphase
- In der Startphase ist die Ursachensuche und somit die Schuldfrage oft komplex (Problemkreis: Gelände – Wetterbedingungen – Pilot – Passagier)
- In der Flugphase ist der Pilot verantwortlich
- In der Landephase ist meist der Pilot verantwortlich, es gibt wenige Ausnahmen
- Umgang mit unternehmerischem Druck, nicht als eigentliche Ursache (der Pilot trifft den finalen Entscheid), aber als Begleiter im Flugalltag

Themenfelder

- Anspruchsvolle Start- / Landeplätze: Absprache mit Locals, ggf. Massnahmen prüfen
- Ausbildung: Human Factors, Best Practice, rechtliche Aspekte und Passagierumgang intensivieren
- Neues Unfallkonzept insgesamt und speziell für Biplace
- Unternehmerischer Druck
- SHV – Kontrollen vor Ort

Instruktion Passagiere

Fragen



SHV Schweizerischer Hängegleiter-Verband
FSVL Fédération Suisse de Vol Libre
FSVL Federazione Svizzera di Volo Libero



SHV Schweizerischer Hängegleiter-Verband
FSVL Fédération Suisse de Vol Libre
FSVL Federazione Svizzera di Volo Libero

Unterstützung bei einem Tandemunfall

Was kann die Helvetia Versicherung bieten – und was nicht!

Ramona Gartmann

Teamleiterin Personen-/Vermögensschaden

Helvetia Versicherungen

einfach. klar. helvetia 
Ihre Schweizer Versicherung



Fallbeispiel

- Unfall ereignete sich an einem nationalen Feiertag, darauf folgte das Wochenende
- Passagierin aus Südkorea blieb beim Landeanflug an einem Hausdach hängen, stürzte anschliessend vom Dach und erlitt eine schwere Hüftverletzung
- Keine eigene Unfallversicherung für Gleitschirmunfälle (bei Passagieren ausserhalb von Europa oft der Fall)
- Passagierin war Teil einer südkoreanischen Gruppe, diese reiste noch am gleichen Tag weiter
- Rega-Einsatz nötig
- Spital verlangt Kostengutsprache (Kosten inkl. Repatriierung: CHF 125'000.-)
- Mehrere Operationen notwendig bevor sie transportfähig ist (circa zwei Wochen)
- Ehemann bleibt ebenfalls für diese Zeit in der Schweiz, verlangt Kostenübernahme seiner Auslagen

Versicherungsdeckungen vom Piloten

● Unfallversicherung für Passagiere (freiwillig)

- Heilungskosten gedeckt bis max. CHF 100'000.-
 - Z.B. Arzt-, Spitalkosten, Hilfsmittel, Reise- und Transportkosten
 - Aber kein "Sorglospaket"
 - Maximale Versicherungssumme ist mit einer stationären Behandlung von wenigen Tagen sehr schnell erreicht

● Haftpflichtversicherung (obligatorisch)

- Erfordert eine Haftpflichtgrundlage
 - Verschulden vom Piloten muss vorliegen, damit wir Leistungen aus der Haftpflichtversicherung erbringen
 - Kann sich von der Haftung befreien, wenn er nachweist, dass ihm kein Verschulden trifft → daher ist Nachweis der Aufklärung sehr wichtig (Risiken und Instruktion)
- Abklärungen können sehr lange dauern
 - Bis ein Polizeirapport vorliegt → 2-3 Monate
 - Wenn Strafverfahren eröffnet wird → Jahre bis Entscheid rechtskräftig

Fragen?

- **Schadenzahlen 2025**

**Vielen Dank
für Ihre
Aufmerksamkeit.**

einfach. klar. helvetia 
Ihre Schweizer Versicherung

