



Verhänger:

Du hast 3 Sekunden!

Beim Gleitschirmfliegen sind wir oft völlig gefangen in dem Flow aus Freude, Begeisterung und Naturerlebnis. Wenige Dinge im Leben lassen einen so gründlich den Alltag vergessen. Es gibt aber ein paar Sachen, die richtig gefährlich sind. Wo das einfachste Fluggerät der Welt sich ins Gegenteil kehren kann. Darüber sollte man Bescheid wissen. Verhänger gehören dazu.

TEXT: KARL SLEZAK

Anfang September 2020 verunglückte ein Gleitschirmflieger mit langjähriger, aber unregelmäßiger Flugerfahrung in Tirol tödlich. Bei stark turbulenten Flugbedingungen war sein älterer High-Level-1-2-er Gleitschirm massiv seitlich eingeklappt. Der flächentiefe Klapper ließ den Schirm sehr stark vorschießen, wobei die Gegenseite einklappte und sich in den Leinen verhängte. Fast ansatzlos ging der Gleitschirm in einen heftigen Spiralsturz über. Nach weniger als 3 Sekunden war die Verhänger-Spirale voll entwickelt und beschleunigte weiter. Mit 4 Umdrehungen innerhalb von 12 Sekunden spiralt der Schirm ca. 150-200 m bis zum tödlichen Aufprall auf dem Boden. Der Rettungsschirm war nicht ausgelöst worden. Die Unfall-Untersuchung des DHV ergab, dass eine Auslösung, zumindest technisch, problemlos möglich gewesen wäre.

Der Absturz war durchgehend von einem anderen Piloten gefilmt worden. Jedem Betrachter des Videos ist schon nach der Hälfte der ersten Umdrehung in der Verhängerspirale absolut und völlig unmissverständlich klar, dass hier nur noch der Rettungsschirm geholfen hätte.

Jedem! Warum nicht dem Piloten?

In dieser Situation kommt vieles zusammen. Die abrupten und völlig ungewohnten Lageänderungen durch den Massiv-Klapper und das anschließende Vorschießen der Kappe. Das Hineinfallen in die entlasteten Leinen, der beginnende Spiralsturz mit dem rasanten Aufbau von G-Kräften, dem Verwinden der Leinen oberhalb der Tragegurte und dem Verlust der Orientierung. Und dabei versucht der Pilot, das Geschehen noch mental einzuordnen; was ist los, wo ist oben, unten, wohin dreht der Schirm, was muss ich jetzt tun? Das funktioniert aber fast nie. Alles geht viel zu schnell, ist zu dynamisch, ja brachial und völlig ungewohnt. Was abgeht, kann man mental nicht mehr richtig einordnen – und macht deshalb irrationale Sachen. Auf vielen Youtube-Videos ist zu sehen, dass Piloten in längst aussichtslosen Absturzsituationen völlig sinnlos aber anhaltend an

ihren vertwisteten Steuerleinen ziehen. Niemand, ausgenommen regelmäßig professionell trainierende Acro- und Testpiloten, kann so eine Situation mit flugtechnischen Mitteln, also gezieltem Eingreifen, lösen. Allen anderen bleibt nur der Griff zum Rettungsgerät – und zwar schnell.

Aber: Wie kommt diese Botschaft am schnellsten beim Piloten an?

Zwei Piloten berichten von ihren Verhängen-Erlebnissen und was ihnen geholfen hat, die schnelle Entscheidung für den Retterwurf zu treffen.

Im Juli 2020 bin ich in der Nähe der Schmittenhöhe bei Zell am See mit dem Retter runter – und sicher und unverletzt gelandet.

„RETTET RAUS - ÜBERLEBEN. RETTET NICHT RAUS - TOT

Was ist passiert:

Ich starte an der Schmittenhöhe kurz nach 11 Uhr. Austrocontrol hatte mäßige Thermik mit leichtem Nordwind deutlich unter 10 km/h vorhergesagt, aber der Wind ist wohl stärker, vor allem in Böen. Am Grat finde ich keine Thermik, kann indessen an einem südlichen Ausläufer Richtung Tal Höhe machen. Etwas unterhalb eines Grat-Einschnitts auf der sonnenbeschienenen Südseite (also im Lee) fliege ich ein Thermik-versprechendes Gelände an. Fehler! Denn plötzlich gerate ich in den Rand einer starken und turbulenten Ablösung (das Vario zeichnete 8 m Steigen auf) und ohne Vorwarnung fange ich einen Totalzerstörer mit anschließendem Verhängen rechts bis fast zur Schirmmitte ein. Die Leinen am rechten Tragegurt sind ein einziges ineinander verheddertes Knäuel, die Bremse ist blockiert. Der Schirm beginnt abzdrehen. Der Blick nach unten zeigt: noch allenfalls 100 m Höhe. Mir schießen die Worte eines DHV-Unfallbe-

richts durch den Kopf: „Bei außer Kontrolle geratenen Verhängern gibt es eine einfache Rechnung:

**Retter raus, überleben –
Retter nicht raus – tot!**

Also: Retter raus!

Automatisch und ohne hinzuschauen finde ich den Rettergriff – und raus damit! Der Retter geht sofort auf, dominiert das, was vom Schirm noch fliegt, und ich sinke die letzten Meter ruhig nach unten. Gleich darauf lande ich sanft und unverletzt.

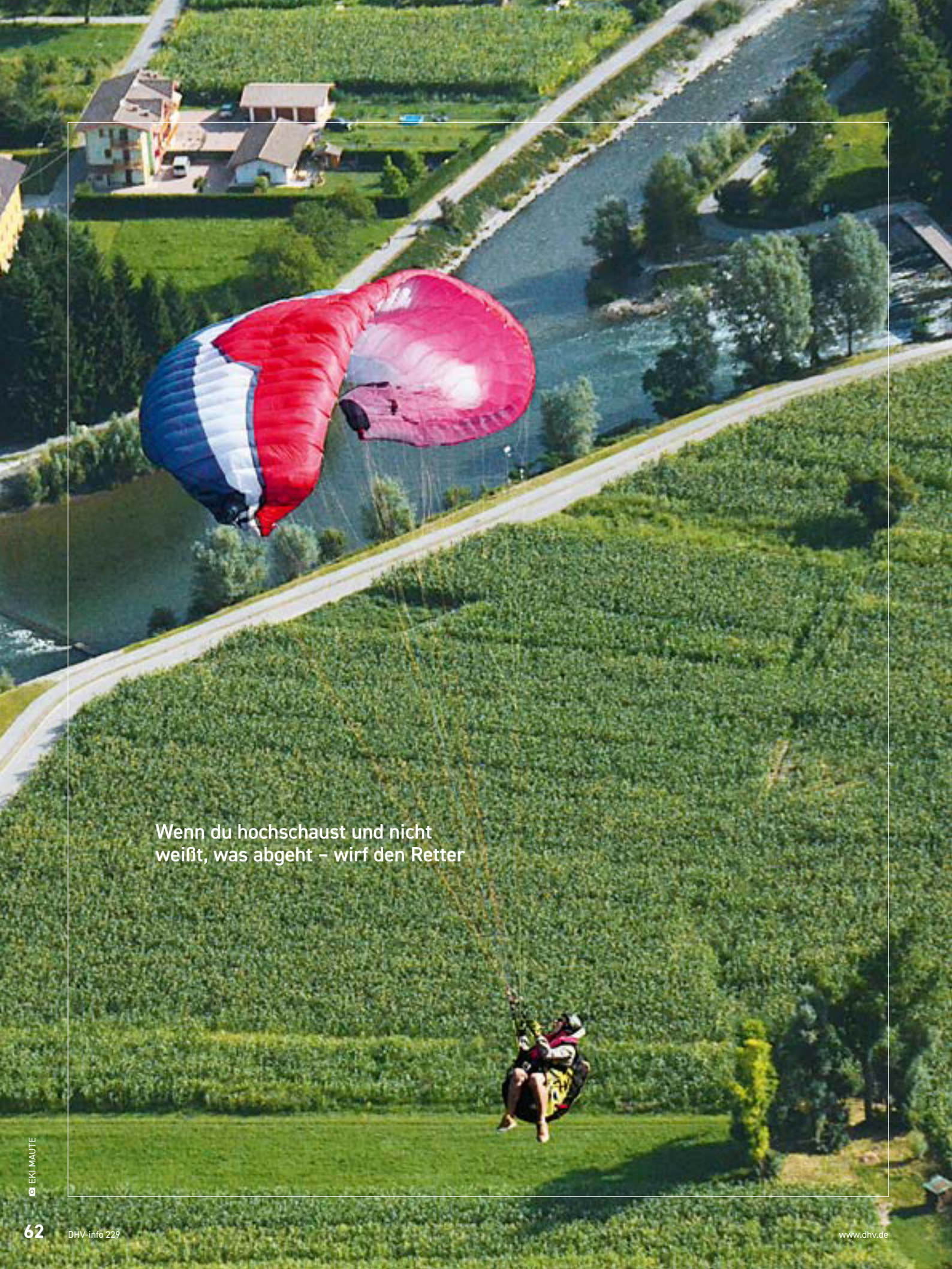
Was mir geholfen hat:

- ▶ Bereits bei der Schulung prägte uns der Flugschulleiter ein, einmal im Flug zum Retter zu greifen. Und das mache ich tatsächlich bei (fast) jedem Flug: ohne

hinzuschauen den Griff finden und die Wurfbewegung simulieren.

- ▶ Mir hat der Retterwurf im Sicherheitstraining das Vertrauen gegeben, ihn zu benutzen und im Notfall damit gut runter zu kommen.
- ▶ In mehreren K-Prüfungen und im G-Force-Trainer hat sich gezeigt, dass ich den Retter ohne großen Widerstand aus dem Fach im Gurtzeug ziehen kann.
- ▶ Schließlich habe ich den eindringlichen Rat des DHV beherzigt, den Retter nur bis höchstens 30% unter der Höchstgrenze zu belasten. Das Vario notierte angenehme Sinkwerte um die 4 m/Sek.
- ▶ Den Retter hatte ich im Frühjahr von einem erfahrenen Fluglehrer packen lassen.

Ich bedanke mich beim DHV und bei meinem Fluglehrer für die wertvollen Sicherheitstipps und bei dem sorgfältigen Packer!



Wenn du hochschaust und nicht weißt, was abgeht – wirf den Retter

Die DHV-Unfallanalyse zeigt, dass Vorkommnisse mit Verhängern bei Gleitschirmen der LTF-Klasse A sehr selten sind – in den meisten Jahren ohne eine einzige Unfallmeldung. Bei Leistungsflügeln ab High-Level B dagegen sind sie ein häufiger Grund für Abstürze in der Flugphase. Unter anderem liegt das auch an der deutlich höheren Streckung und größeren Dynamik der leistungsstärkeren Flügel. Diesen Umstand sollten Piloten vor einem Umstieg auf eine höhere Klasse beachten.

Die Entscheidung für eine Rettungsgeräte-Auslösung fällt leichter, wenn man das Vertrauen hat, dass es funktioniert. Aus dem Turnhallen-Training, G-Force-Training, Sicherheitstraining. Und wirklich wichtig: Retter nicht zu klein wählen: 20-30% unter der maximalen Anhängelast bleiben!

Flug am 17.5.2020 Kandel – Retterwurf bei Todtnau, Hasenhorn, erster Flug nach dem Corona-Flugverbot.

Seit 5 Jahren fliege ich einen High-Level-B mit Liegegurtzeug, hauptsächlich auf Strecke und komme im Jahr auf 50-60 Flugstunden.

Am 17.5.2020 war mäßiger Nordwind vorhergesagt. Am Kandel kann das schwierig sein, aber Start und Aufdrehen waren absolut unproblematisch. Auch der weitere Flug über ca. 60 km und drei Stunden bis zum Hasenhorn bei Todtnau gestaltete sich sehr schön bei normalen thermischen Verhältnissen. Der Wind war hier deutlich mehr, die Bedingungen waren sportlich, auch mit kleineren Klappern. Die Störung kam plötzlich und unerwartet, obwohl ich auf der Luvseite unterwegs war. Mein Schirm klappte großflächig weg, ich sackte stark durch und wurde ordentlich herumgebeutel. Intuitiv hielt ich nur die Arme hoch, um die Bremsen frei zu geben,

aber eine derart heftige Schirmreaktion hatte ich in 15 Fliegerjahren noch nicht erlebt. Im Nu war ich eingetwistet und ging in den Spiralsturz über. Ich versuchte noch, die Leinen auseinanderzuziehen, um mich auszudrehen, aber der Zug war zu stark. Da poppte in meinem Hirn dieser Satz aus dem DHV-Magazin auf:

Retter raus, überleben – Retter nicht raus – tot!

Ich glaube, dieser Satz hat mich gerettet. Es war wirklich nicht die richtige Zeit herauszufinden, wie gut meine Schirmbeherrschung in dieser Situation ist. Den Griff bekam ich sofort zu fassen und riss den Retter mit einem Ruck heraus. Nach wenigen Sekunden fühlte ich mich wie am Kragen gepackt und flog auch schon mit geringer Geschwindigkeit in die Bäume. Mein Schirm verhängte sich dabei gut in einer Fichte und ich pendelte in dichtes Ge-

äst, das mich sanft auffing. Ich hatte dabei nicht einmal einen Kratzer abbekommen. Wie hätte ich wohl ausgesehen, wenn ich im Spiralsturz dort eingeschlagen wäre? Zwei Meter unter mir hörten die Äste aber auf und es waren noch ca. sechs Meter bis zum Boden, weshalb ich nicht versuchte, selbst herunter zu klettern. Die Bergwacht war nach kurzer Zeit da und holte mich ruhig und professionell vom Baum – dafür noch vielen Dank an das Team der Bergwacht Todtnau! Meinen Schirm bargen sie auch, der außer drei ausgerissenen Stabiloleinen keine Schäden aufwies. Ich bin froh, so glimpflich davongekommen zu sein.



DER AUTOR

Karl Stezak, DHV-Sicherheits- und Ausbildungsreferent, Fluglehrerausbilder, Gleitschirmflieger der ersten Stunde.

ANZEIGE

WITEC GGS1
 Das Gleitschirm-Gurt-Sicherheitssystem
 Entwickelt von Piloten für Piloten

www.witec-ggs.de

WIFRO
 Technik und Vertriebs GmbH