

Wie sicher ist das Gleitschirmfliegen?

(Aus: Interview mit Schwäbischer Zeitung, Oktober 2021)

Aus den Unfallstatistiken der letzten Jahre geht hervor, dass die gesamten Unfallzahlen tendenziell steigen. Was ist der Grund dafür?

Grund ist die ständig wachsende Zahl von Gleitschirm-PilotInnen: Zu Beginn der Statistik, um die Jahrtausendwende, waren ca. 20.000 Gleitschirm-PilotInnen im DHV organisiert, heute sind es ca. 37.000. Die absoluten Unfallzahlen sind in dieser Zeit gestiegen, die relativen (relativ zur Zahl der Piloten) gesunken.

Fliegen einfach mehr Menschen?

Ja, es ist aber auch ziemlich einfach, danach süchtig zu werden. Wer einmal das Gefühl erlebt hat, im Startlauf immer leichter zu werden und dann dem Boden zu entschweben, will mehr davon. Spätestens, wenn man zum ersten Mal im thermischen Aufwind in sanften Kreisen immer höher steigt, ist es eh um einen geschehen. Es gibt nichts, was einem die Welt und ihre Beschwerden gründlicher vergessen lässt als ein Gleitschirmflug.

Wie haben sich die Pilotenzahlen in den vergangenen Jahren in Deutschland entwickelt?

Kontinuierlicher, moderater Zuwachs der Pilotenzahlen seit vielen Jahren. Besonders im Zuge des Outdoor-Hypes in den beiden Corona-Jahren 2020 und 2021 ist das Interesse an der lautlosen und naturverträglichen Gleitschirmfliegerei noch einmal deutlich gestiegen.

In den Unfallstatistiken werden verschiedene Unfallsituationen geschildert. Was sind Ihrer Erfahrung nach die kritischsten Momente?

Die bodennahen Situationen bei Start und Landung, das ist in der ganzen Fliegerei sehr ähnlich.

Wann sollte man grundsätzlich nicht starten?

Das sichere Wetter-Fenster ist für Gleitschirme eher klein, im Vergleich zu anderen Fluggeräten. Der Gleitschirm fliegt maximal 50 km/h schnell und ist relativ anfällig für Turbulenzen. Deshalb ist die sichere Einschätzung des Flugwetters eine der wichtigsten Qualifikationen für Gleitschirm-PilotInnen und die Wetterkunde hat deshalb auch einen hohen Stellenwert in der Flugausbildung. Wind und Wetter müssen sicher und mit einem guten Sicherheitspolster beurteilt werden können. Vor dem Start, denn ein Gleitschirmpilot kann, einmal gestartet, nicht einfach rechts ranfahren und eine Pause machen. Die Fähigkeit, bei unklaren Wetterbedingungen auf einen Flug zu verzichten, ist ein wichtiger Garant für ein langes, verletzungsfreies Fliegerleben. Bei der Wetterbeurteilung vor dem Start gilt deshalb der alte Fliegerspruch: „Ein Zweifel ist ein Nein“. Ein Großteil der Unfälle ließe sich, bei konsequenter Einhaltung, verhindern.

Wann ist die Gefahr eines Unfalls mit kritischem Ausgang besonders hoch?

Selbstüberschätzung ist die größte Gefahr. Beispielsweise wenn ein wenig trainierter Pilot, z.B. ein Anfänger oder Wenig-Flieger, bei Wetterbedingungen fliegt, die sein Flugkönnen überfordern. Also in zu starken thermischen Aufwinden oder bei zu starkem Wind. Gut trainierte Gleitschirm-PilotInnen haben die Fähigkeit geübt, auch bei starker Thermik ihr Fluggerät zu beherrschen. Sie nutzen diese starken Aufwinde, um Streckenflüge über Hunderte von Kilometern zu fliegen. Wenig trainierte PilotInnen können aber von den Turbulenzen dieser Auf- und Abwinde überfordert werden. Der Gleitschirm ist ein

ultraleichtes Fluggerät, das nur aus Nylontuch und Leinen besteht und weniger als 5 kg wiegt. In starken Turbulenzen kann der Flügel einklappen, wenn der Pilot nicht trainiert hat, diese Einklapper zu verhindern.

Der Gleitschirm hat zwei Gesichter: Bei ruhigen Wetterbedingungen, also schwachem Wind und geringen Turbulenzen, ist er das sicherste und am einfachsten zu beherrschende Fluggerät. Diese Einfachheit ist ja auch die Faszination, die so viele PilotInnen begeistert. Aber wenn starker, böiger Wind, heftige thermische Auf- und Abwinde oder gar Gewitter oder Kaltfront die Luft sehr turbulent machen, kann es gefährlich werden. Kein anderes Fluggerät verlangt deshalb so viel Selbstdisziplin und auch kritische Einschätzung des eigenen Könnens wie der Gleitschirm.

Technische Unfallursachen sind dagegen äußerst selten. Gleitschirme werden in einem strengen Prüfverfahren auf Festigkeit und Flugverhalten geprüft. Materialversagen kommt deshalb als Unfallursache fast gar nicht vor.

Ist für das Gleitschirmfliegen eine Luftfahrererlaubnis notwendig?

Ja, wie für Segelflugzeuge oder Ultraleichtflugzeuge benötigt ein Gleitschirmflieger einen staatlichen Luftfahrerschein für Luftsportgeräteführer. Die Ausbildung dazu findet in den vom DHV zugelassenen Flugschulen statt, dauert etwa 20 Flugtage und kostet um die 2500 €.

Was sind die Grundvoraussetzungen für sicheres Gleitschirmfliegen?

Da sind mehrere Bausteine zu nennen, die ineinander greifen und eine langjährige unfallfreie Flugkarriere ermöglichen. Wichtigste persönliche Grundvoraussetzung ist ein vernünftiger, klar sicherheitsorientierter Umgang mit dem Risiko, das jeder Flugsport in sich trägt. Eine fundierte Ausbildung in einer zugelassenen Flugschule, eine sichere, geprüfte Flugausrüstung, die sehr konservative und selbst-reflektierte Einschätzung des eigenen Könnens und des Flugwetters, die Bereitschaft ständig dazuzulernen und zu trainieren, z.B. in speziellen Sicherheitstrainings und eine gewisse Abgeklärtheit. Selbstdarsteller und Adrenalin-Junkies tun sich in jedem Flugsport schneller weh als reflektierte und vernunftorientierte Menschen.

Wie bewertet der DHV die Unfallzahlen? Welche Rolle spielt der DHV beim Thema Sicherheit? Und zum Abschluss nochmal die grundsätzliche Frage: Wie gefährlich ist Gleitschirmfliegen Ihrer Einschätzung nach?

Gleitschirmfliegen ist eine anspruchsvolle Outdoor-Sportart. Vom Risiko her vergleichbar mit anderen anspruchsvollen Outdoor-Sportarten. Dass bei diesen Betätigungen ein Risiko besteht und auch Unfälle geschehen, ist Fakt. Wir wollen, dass den Gleitschirm-PilotInnen das Risiko bewusst ist. Deshalb sind wir sehr transparent, was z.B. die Veröffentlichung von Unfallberichten und Unfallstatistiken betrifft. Hier zeigt sich immer wieder: Die Gleitschirm-PilotInnen haben es selbst in der Hand. Gleitschirmfliegen in moderaten Wetterbedingungen ist sehr sicher, das Risiko auch für eine Low-Risk-Zielgruppe (Menschen, denen aus persönlichen Gründen ein geringes Unfallrisiko besonders wichtig ist) geeignet. Eine große Zahl von lizenzierten Gleitschirm-PilotInnen nutzt die Angebote der Flugschulen zum betreuten Fliegen. Das sind meist Reisen in Europas schönste Fluggebiete, wo gebietserfahrene FluglehrerInnen die Teilnehmer guiden, über Funk mit ihnen in Verbindung sind und ständig das Wetter und seine Entwicklung checken. Dies ist die sicherste Art, das Gleitschirmfliegen zu betreiben. Auf der Gegenseite ist das Leistungsfliegen in anspruchsvollen Wetterbedingungen eine Betätigung, die intensives Training benötigt, um risikomäßig in einem akzeptablen Bereich zu bleiben.

Das Thema Sicherheit ist tief in der DNA unseres Verbandes verwurzelt. Das entspringt unserer Historie, denn in der Gründungszeit des DHV, Ende der 1970-er Jahre, war das damals aufkommende Drachenfliegen- nach heutigen Maßstäben- unfassbar riskant. Der DHV hat sich u.a. auch deshalb gegründet, um das Drachenfliegen und später das Gleitschirmfliegen immer sicherer zu machen. Dass es praktisch keine technischen Unfallursachen gibt, liegt an der vorgeschriebenen strengen Musterprüfung, die der DHV eingeführt hat und in seiner akkreditierten Musterprüfstelle durchführt. So wird ein Gleitschirm auf eine strukturelle Festigkeit geprüft, die achtmal höher ist, als das höchste zulässige Startgewicht. Umfangreiche Flugtests müssen ein beherrschbares Flugverhalten des Gleitschirms zeigen, auch in extremen Flugsituationen.

Neben dem geprüften Fluggerät müssen Gleitschirm-PilotInnen einen Rettungsfallschirm bei jedem Flug mitführen, der in Notsituationen ausgelöst werden kann, um heil zum Boden zu kommen. Der DHV ist als Beauftragter des Bundesverkehrsministeriums, zuständig für die Ausbildung der Piloten und Fluglehrer und für die Zulassung und Überwachung der Flugschulen. Auch diese Bereiche sind geprägt von Risiko-Minimierung und Unfallvermeidung.

Im Vergleich mit anderen Luftsportarten gibt es beim Gleitschirmfliegen im Schnitt weniger tödliche Unfälle aber mehr Unfälle mit Verletzten. Das eine liegt an den geringen Fluggeschwindigkeiten des Gleitschirms, die nur sehr selten Werte erreichen, die schwerste Verletzungen verursachen. Das andere daran, dass der Gleitschirm kein schützendes Cockpit hat.

Karl Slezak
DHV-Referat Sicherheit und Technik