



Der Traum des Sicherheitsreferenten

Ein Beitrag von Karl Slezak, DHV-Sicherheitsreferent

Jedes Jahr, wenn ich die Unfallstatistik der vergangenen Flugsaison ausarbeite, stelle ich mir die gleichen zwei Fragen.

Was wäre, wenn alle Piloten bei der Wahl ihres Schirmes die persönlichen Sicherheitsüberlegungen in den Vordergrund stellen würden. Wenn sie ihr Können wirklich realistisch einschätzen würden. Wenn die große Mehrzahl der reinen Gelegenheitsflieger endlich erkennt, dass ein maximal sicheres Fluggerät, ein 1-er Schirm, nicht das Eingeständnis fliegerischen Debütantentums ist. Sondern das Gegenteil, Ausdruck dessen, was das Gleitschirmfliegen für die meisten von uns bedeutet: Spaß, Genuss, Freiheit von Leistungszwang und Stress. Freude auf den nächsten phantastischen Flug ohne die Angst in Flugsituationen zu kommen, denen das eigene Können nicht mehr gewachsen ist. Jeder 1-er hat mehr Leistungspotential, als wir Freizeitpiloten jemals auszunutzen in der Lage sind. Aber wenn's mal hart auf hart kommt, ist das Sicherheitspolster mehr wert als alles andere. Unersetzbar, und alles, wirklich alles, was den leistungsstärkeren, schöneren, image-trächtigeren, wendigeren Flügel auszeich-

net, den nicht zu fliegen wir uns entschieden haben, verblasst gegen die Möglichkeit, vielleicht seinen persönlichen Unfall verhindern zu können. Schon ein gebrochenes Bein als Folge der eigenen Unvernunft ist eine harte Zäsur im Pilotenleben. Es folgen Angst, Unsicherheit, Zweifel und oft genug die Aufgabe des Sports.

Ich denke, das wahre Könnertum liegt in der Erkenntnis der eigenen Grenzen. Niemand, der wenig fliegt, darf von sich erwarten, in einer unerwarteten Extremsituation mehr in den Griff zu bekommen, als ein Klasse 1-Schirm verlangt. Alles andere ist Augenwischerei.

Natürlich kann man auch mit einem Einser runterfallen, wenn man's drauf anlegt. Besonders wenn, siehe nächster Abschnitt, bei ungeeigneten Wetterbedingungen geflogen wird. Fakt bleibt: Nach Störungen in Bodennähe, der häufigsten Unfallursache, ist das Verhalten der Einser ungleich gutmütiger als das höher klassifizierter Geräte. Gerade dynamische Schleuderbewegungen nach massiven Einklappern, die in Bodennähe immer wieder zu schwersten Unfällen führen, sind in der sichersten DHV-

Klasse nicht zu erwarten. Was wäre - und jetzt komme ich zu Punkt zwei wenn sich jeder Pilot die Frage, ob die aktuellen Wetterbedingungen für ihn geeignet sind, so stellen würde „Kann ich, mit meinem Können, bei diesen Bedingungen und in diesem Gelände einen ohne jeden Zweifel sicheren und genussvollen Flug vom Start bis zur Landung durchführen?“ Keine andere Frage müsste häufiger verneint werden als diese. Zwei Beispiele aus der Saison 2004:

Da schreibt ein Tandempilot in seiner Unfallmeldung: „Die Leesituation war bekannt, erschien mir aber beherrschbar und deshalb starteten wir“. Kurz darauf zerlegte es den Doppelsitzer so gründlich, dass nur noch der Rettungsschirm half. Mit 5 Flügen Erfahrung in den letzten 12 Monaten begab sich ein Todeskandidat in die brutale Leethermik eines Flugberges in Tirol. Zwei einheimische Piloten hatten wieder eingepackt, weil stärkste thermische Ablösungen am Startplatz mit deutlichen Rückenwindphasen gewechselt hatten. Die Gefahr war sicht- und spürbar. Trotzdem startete der Pilot mit seinem 2-3 er, wurde brutal nach oben gerissen, verlor sofort die Kontrolle über sein Gerät, das von dem Aufwind-Hammer ausgespuckt wurde und als wild drehendes Knäuel in eine Felswand stürzte.

Kürzlich in Bassano. Am Oststart war zunehmender Südwestwind einfluss spürbar. Die späte Vormittagssonne produzierte aber stetig Thermik am ostgerichteten Hang. Bei allen startenden Piloten das gleiche Spiel. Starkes Durchsacken nach dem Abflug, Einflug in den leebedingt kräftigen Aufwind, fast jeder kassierte einen oder mehrere Klapper, niemand konnte die turbulente Thermik zum Aufdrehen nutzen. Nach Verlassen des Aufwindes anschließend hohes Sinken, endlich dem Leebereich



Karl Slezak, 44 Jahre, Gleitschirmflieger seit 1986, Gelegenheitspilot mit ca. 30 Höhenflügen pro Jahr, seit Jahren überzeugter 1-er-Flieger.

entronnen standen die Piloten ca. 120° Grad seitlich zur Startrichtung deutlich gegen den Wind an und mussten 5 Minuten später landen. Obwohl eindeutig erkennbar war, dass dies ein Flug im Lee sein würde, dass dieser Flug keinen Spaß machen würde, dass eine weitere Zunahme des Windes die Situation jederzeit wirklich gefährlich machen würde, starteten die Piloten ohne erkennbares Zögern. Ein Fluglehrer, er hatte bereits seit einiger Zeit die Ausbildung eingestellt, zwei Schulungsschirme lagen aber noch ausgebreitet am Startplatz, wurde von einer Gruppe, erkennbar noch nicht lange der Ausbildung entwachsenen, Piloten, angepflaumt: „Bloß weil ihr euch nicht traut, braucht ihr nicht den Startplatz zu blockieren!“

Möglicherweise habe ich da etwas völlig falsch verstanden. Bei mir ist das so. Ich bin stets bestrebt, Flüge zu machen, bei denen ich möglichst keine Angst habe. Und ich habe schnell Angst. Und schon lange bevor ich anfangen Angst zu haben, verliere ich den Spaß. Meistens starte ich nicht, wenn ich am Startplatz denke: „Dieser Flug wird mir keine Freude machen.“ Manchmal schon und dann ärgere ich mich über mich selbst. Denn: Nichts ist dämlicher als ein Mensch, der seine Freizeit damit verbringt Angst zu haben. Ich bin nicht gestartet an jenem Tag vom Oststart in Bassano und mit dem Fluglehrer und seinen Schülern wieder ins Tal gefahren. Aber am frühen Abend war noch ein Flug vom Weststartplatz möglich. Es waren ideale Bedingungen, Wind genau von vorne, softe Thermik, eine tolle Abendstimmung. Diesen Flug habe ich schon vor dem Start angefangen zu genießen und erst lange nach der Landung damit aufgehört.

Vielleicht sehen andere Piloten das Gleitschirmfliegen mehr als ein sich beweisen wollen, als eine Mutprobe. Bestärkt noch durch die Anerkennung der Kollegen, die jenem gewiss ist, der sich traut, noch unter den wildesten Bedingungen zu fliegen. Wahrscheinlich ist auch der Einfluss der extremeren Spielarten in unserem Sport noch sehr dominant. Wer outet sich schon gerne als fliegerischer Warmduscher, der nichts anders zu seinem Glück braucht als ein Stündchen im sanften Aufwind zu schweben, wenn alle Welt von 8-Meter-Bärten, knackiger Leethermik und gekonnt gemisterten Monsterklappen spricht?

Die Entscheidung zum Start zu treffen, obwohl das fliegerische Können den zu erwartenden

Bedingungen nicht gewachsen sein wird, ist die todsichere Methode um den Spaß an der Sache zu verlieren und ein guter Weg um Eingang in die Unfallstatistik zu finden. Jenseits seines Könnensstandes zu fliegen kann eine Zeit gut gehen, aber nie sehr lange. Es ist eine Tatsache, dass die meisten Piloten, die den Sport aufgeben, dies tun, weil sie statt Freude und Unbeschwertheit Angst und Stress gefunden haben.



Der Traum des Sicherheitsreferenten schließt mit einer Vision. Wir Gelegenheitspiloten wissen, dass unseren fliegerischen Möglichkeiten Grenzen gesteckt sind. Zeitliche Grenzen durch die Verpflichtungen in Familie und Beruf. Grenzen auch, weil nicht jeder ein Naturtalent an den Steuerleinen ist. Wir wissen, dass wir eigentlich ziemlich wenig zum Fliegen kommen, 20 Flüge im Jahr oder waren es nur 15 in der letzten Saison? Die Leistungen der Vielflieger finden unsere Anerkennung, aber wir wissen, dass Fliegen unter anspruchsvollen Bedingungen ein ganz anderes Können verlangt, als wir zu leisten in der Lage sind. Es ist deshalb völlig logisch dass wir, bei Bedingungen, die für Routiniers noch akzeptabel sind, am Boden bleiben und bessere Konditionen abwarten. Es kommt ja auch kein Bergwanderer auf den Gedanken in die Eiger-Nordwand einzusteigen, nur weil einige Bergsteiger-Profis dies tun. Ein „Nein“ zu einem Flug, der uns keinen Spaß oder sogar Angst machen würde, ist völlig selbstverständlich. Denn unsere Mutproben haben wir schon in der Jugend bestanden. Es gibt deshalb keinen Grund im Erwachsenenalter pubertäre

Ansätze zu entwickeln um den Beweis anzutreten, was für Kerle wir sind. Die Begeisterung und tiefe Freude über unsere Genussflüge lassen wir uns auch nicht durch die blödesten Kommentare vermiesen (ein Fluglehrerkollege kürzlich fassungslos zu meinem Schirm – „Duuuu, mit einem Einsler!“). Bei der Schirmwahl kalkulieren wir unser Können wirklich realistisch



und rechnen auch damit, dass ein Gerät immer kritischer reagieren kann als seine Gütesiegeleinstufung.

Deshalb kommt für uns nur ein 1-er in Frage. Zugeständnisse an unsere Eitelkeit - nichts anderes wäre die Wahl eines höher klassifizierten Gerätes - machen wir allenfalls in anderen, weniger sicherheitsrelevanten Bereichen unseres Lebens. Kein Mensch und kein Gruppendruck bringt uns dazu, uns in Flugbedingungen zu stürzen, die wir nicht beherrschen. Hammerthermik, deren Turbulenzen den Schirm misshandeln, böiger Starkwind, der schon das Starten zum Vabanquespiel werden lässt, überlassen wir jenen, die das wirklich beherrschen und denen, die ihr Mütchen noch kühlen müssen.

Wir lassen das Gewitter durchziehen und schwingen uns in die Luft, so kristallklar, wie am ersten Tag der Erde. Wir lieben das Vergnügen uns im sanften Lift einer 2-Meter-Thermik langsam nach oben zu schrauben, in dem Wissen, sie jederzeit verlassen zu können. Was ist vergleichbar mit dem Ge-

fühl, im laminaren Hangaufwind zu segeln und daran zu denken, dass wir tatsächlich die erste Menschheitsgeneration sind, die das Privileg hat, genau das zu tun.

Klasse 1 – eine für (fast) alle !

Neun von zehn Gleitschirmpiloten würde das Leistungspotential eines modernen Klasse-1 Gleitschirmes zur Erfüllung ihrer fliegerischen Wünsche völlig ausreichen. Nicht nur bei der Flugausbildung und während des ersten Jahres als Pilot, sondern generell.

Wie groß sind denn die Unterschiede der DHV-Klassen zueinander? Das französische Fachmagazin „Vol Libre“ macht seit Jahren genaue Messungen der Flugleistungen.

Hier ein Vergleich (Durchschnittswerte) der Messungen aktueller Gleitschirme aus den „Vol Libre“-Ausgaben der letzten Monate. Nimmt man die Durchschnittswerte der Klasse 1 als Referenz, ist

- die Gleitzahl bei Klasse 1-2 um 5%, bei Klasse 2 um 10% besser
 - die Geschwindigkeit bei bestem Gleiten bei Klasse 1-2 um 1,5 %, bei Klasse 2 um 3% höher
 - das minimale Sinken bei Klasse 1-2 um 3,5% bei Klasse 2 um 5% geringer
 - die Höchstgeschwindigkeit bei Klasse 1-2 um 2%, bei Klasse 2 um 9% höher
- Flöge man mit den drei Durchschnittsgeräten eine Talquerung von 2 km in ruhiger Luft,

käme das 2-er Gerät auf der anderen Talseite ca. 25m höher, der 1-2er-Schirm ca. 15 m höher an als der 1-er-Pilot.

Noch geringer sind die Unterschiede beim Fliegen mit dem geringsten Sinken. Nach zwei Minuten Geradeausflug mit dem geringsten Sinken (eine Gleitstrecke von ca. 1 km bei ruhiger Luft) befände sich der 1-er

DHV-Klasse	Beste Gleitzahl	Geschwindigkeit bei bestem Gleiten	Minimales Sinken	Geschwindigkeit bei geringstem Sinken	Höchstgeschwindigkeit beschleunigt
1	7,8	36 km/h	1,18 m/Sek.	29 km/h	46 km/h
1-2	8,1	36,5 km/h	1,14 m/Sek.	30 km/h	47 km/h
2	8,5	37 km/h	1,12 m/Sek.	32 km/h	50 km/h

Schirm nur 6 Meter tiefer als der 2-er und lediglich 3 Meter unter dem 1-2-er-Gerät. Beim Thermikfliegen oder Soaren gibt es praktisch keinen messbaren Unterschied zwischen einem 1-er und einem 2-er-Schirm. Im Gegenteil: Die geringere Geschwindigkeit der 1-er bei Minimum-Sinken macht das Aufwindfliegen einfacher!

Diese Leistungsunterschiede sind so minimal, dass sie für den Großteil der Gleitschirmpiloten, objektiv betrachtet, ohne Belang sind. Denn: 89% aller Piloten, so das Ergebnis der DHV-Mitgliederbefragung, geben als „bevorzugte Flugarten“ Thermikfliegen und Soaring (54%) bzw. ruhige Gleitflüge (35%) an. Nur 9% der Befragten gehen auf Strecke, 0,5% sind aktive Wettbewerbs-

piloten. Das Plus an Gleitleistung und die flachere Polare bei höheren Geschwindigkeiten und bei Gegenwind der Klasse 1-2 und 2-Gleitschirme macht Streckenfliegern das Leben etwas einfacher. Den „Hausbergfliegern“, also jenen 9 von 10 Piloten, die gerne entspannt in der Thermik oder im dynamischen Wind fliegen oder die einfach

nur einen ruhigen Gleitflug genießen, bringt dies jedoch keinerlei Vorteile. Abgesehen davon: 137 km mit einem Nova Pheron, DHV 1, sprechen auch recht eindrucksvoll für die Streckenflugtauglichkeit der sichersten DHV-Klasse, stressfrei halt.

Und die Sicherheit? Die Statistiken für die Jahre 2003 und 2004 weisen 90 Unfälle nach Einklappen - der unfallträchtigsten Extremsituation beim Gleitschirmfliegen - aus. Davon betreffen die Klasse 1 (einschließlich 1-2 beschleunigt) ganze 8 Unfälle. In 6 Fällen führte nicht das Verhalten des Schirmes, sondern eine Überreaktion des Piloten (zu starkes Gegenbremsen) zum Unfall.

Noch Fragen?