

Baumlandung und Rettung

Eine Baumlandung endet meist glimpflich. Die Rettung und Bergung muss professionell durchgeführt werden.

TEXT CHRISTIAN RUPPRECHT | FOTOS TOBIAS OLJUNYCK

Wenn die Bergwacht kommt,
ist das Größte überstanden

Wenn die Baumkronen näher kommen und kein geeigneter Landeplatz in Sicht ist, wird guter Rat teuer. Sicher hatte jeder von uns schon einmal ernsthafte Zweifel, ob unlandbares Gebiet noch überquert werden kann. Glücklicherweise gelingt dies in den meisten Fällen, so dass der kurze Adrenalin Schub schnell wieder in Vergessenheit gerät. ABER: Angesichts der relativ großen Häufigkeit von Baumlandungen (siehe DHV-Unfall-Statistik), dem Fakt, dass knapp 1/3 Deutschlands von Wald bedeckt ist (in Fluggebieten ist der Anteil noch deutlich höher) und dem zunehmenden Wunsch vieler Piloten, größere Streckenflüge in unbekanntes Gebiet zu wagen, sollte sich jeder die Zeit nehmen und die wichtigsten Aspekte einer Baumlandung überdenken. Mit kühlem Kopf und den richtigen Strategien lässt sich die Wahrscheinlichkeit, eine Baumlandung ohne größere gesundheitliche und materielle Schäden zu überstehen, deutlich erhöhen. Auch sollten wir uns der Verantwortung gegenüber Rettungskräften und anderen Helfern, die unter Umständen selbst sehr viel riskieren, bewusst sein und umsichtig handeln.

Im Wesentlichen kann ein Baumlandevorfall in drei Abschnitte untergliedert werden, die Vorbereitung, die eigentliche Landung und die nachfolgende Bergung bzw. Rettung.

Die **Vorbereitung** beginnt bereits vor jedem Flug, wenn wir Wetterinformationen einholen, den Flug planen und unser Equipment zusammenstellen. Hier gelten wichtige Grundregeln, welche die meisten Gleitschirmflieger glücklicherweise beachten. Eine gewissenhafte Flugplanung hilft, sich Namen von Bergen, Orten und Straßen zu merken und diese im Ernstfall benennen zu können, auch wenn das GPS einmal versagt. GPS Geräte sind mittlerweile so preiswert und klein (bspw. GPS Uhren), dass kein Pilot mehr auf ein solches System verzichten muss. Vor dem Flug sollte man sich einmal die Zeit nehmen, das Auslesen der GPS Koordinaten zu probieren. Je nach Gerätetyp versteckt sich diese Funktion in Untermenüs. Man sollte sich auch fragen, ob die Koordinaten im Ernstfall richtig angesagt werden können. Natürlich besitzt jeder Pilot Kommunikationsgeräte wie Handy und Funkgerät. Hier sollte vor jedem Flug der Akkustand gecheckt werden. Je nach Region

und Netzabdeckung ist auch eine Freischaltung von Ortungsfunktionen empfehlenswert. Damit Angehörige über einen Unfall informiert werden, kann jeder Pilot unter dem Kürzel ICE (in case of emergency) die Kontaktdaten einer betreffenden Person speichern. Auch wenn ICE-Nummern unter Rettungskräften umstritten sind, kann zumindest jeder etwas mit dieser Bezeichnung angeben und ggf. Angehörige informieren. Eine gute Kombination aus GPS und Handy stellen Smartphones dar. Bei entsprechenden Flatrates ist die online-Trackingfunktion interessant, bei der die Daheimgebliebenen via Internet den Flug und unter Umständen auch den Abgang im Waldgebiet mitverfolgen können. Aber Achtung, kontinuierliches Tracking bei langen Streckenflügen belastet den Akku sehr stark. Grundsätzlich sollte auch nicht außer Acht gelassen werden, dass in Gebirgsregionen die Handynetabdeckung lückenhaft ist. Um diesem Problem zu begegnen, existieren Geräte zur Satellitenkommunikation. Ein sehr preiswertes und praxiserprobtes Gerät ist der Spot-Messenger. Auch bei schlechtem Wetter (starke Bewölkung) und in Baumkronen ohne direkte Sicht zum Himmel funktioniert dieses System sehr gut und übermittelt die aktuellen GPS Koordinaten via Satellit an die GEOS Zentrale (Globales Notrufcenter in den USA). Diese leitet den Notruf an offizielle Rettungskräfte vor Ort oder an private Rettungsdienste in entlegenen Regionen des Auslands weiter. Eine schöne Option für uns Flieger stellt die „OK“-Funktion dar. Per Knopfdruck wird eine voreingetragene E-Mail inkl. der aktuellen GPS-Daten an eine beliebige E-Mail-Adresse versendet. Damit gestaltet sich die Organisation eines Rückholers äußerst komfortabel. Das Basisgerät kostet rund 150 €. Die ▶

Hilfsmittel	Anwendung	Ausgewählte Bezugsquelle
Handy und Funkgerät	Hilferuf absetzen	Fachhandel
GPS System, SPOT- Messenger und Karte	Standort erfassen und mitteilen	Fachhandel und Fa. WeSPOT GbR
Bandschlinge mit Karabiner	Eigensicherung im Baum	Fa. FreeSpee, Bergsteigershop
Kappmesser, Gurtmesser	Abschnürende Leinen durchtrennen (Vorsicht bei tragenden Leinen!)	Fa. Charty, Autozubehörhandel
Trillerpfeife, Leuchstab, LED Taschenlampe	Um auf sich aufmerksam zu machen	Fachhandel, Bergsteigershops
Rettungsschnur	Sicherungsseil hochziehen (Niemals daran abseilen!)	DHV-Shop Fa. FreeSpee
Zange oder kleiner Schraubenschlüssel	Öffnen der Leinenschlösser. Erspart das Durchschneiden der Leinen bei der Bergung des Gleitschirms	Fachhandel/Baumarkt



Optimale Ausrüstung des Piloten für Baumlandungen bestehend aus: Handy/Funkgerät, GPS, Bandschlinge, Quick-Out-Karabiner, Spot Messenger, Rettungsschnur, Trillerpfeife, Leuchttuch, Erste Hilfe Set und Kappmesser



Basis-Ausrüstung der Bergwacht für Baumlandungen (Baumberge-Set): Baumsteigeisen, diverse Seile, RIG-Abseilgerät, Bandschlingen, Karabinern, Spezial-Klettergurt, Klappsäge



Ohne Eigensicherung (Bandschlinge) ist selbst bei komfortablem Geäst ein Festhalten aus eigener Kraft nur kurzzeitig möglich.



Sicherung und Entlastung des Gleitschirmfliegers sowie Aushängen der Tragegurte



Die wichtigsten Funktionen zur Notrufabsetzung per Knopfdruck: GPS-Koordinaten werden via Satellit dem Rettungsdienst übermittelt



Aufsteigen des Bergretters mit Hilfe von Baumsteigeisen zum Verunfallten

► Freischaltung pro Jahr etwas über 100 €. Neben den genannten elektronischen Geräten sollte jeder Pilot weitere Hilfsmittel so im Gurtzeug verstauen, dass sie problemlos ohne größere Verrenkungen greifbar sind. Ein Erste-Hilfe-Kit sollte auf keinen Fall fehlen. Trillerpfeife und Rettungsschnur von der Rolle gibt es mittlerweile als kombiniertes Set von der Firma Free-Spee. Ein kleines Kappmesser (ohne offene Klinge!) kann hilfreich sein, wenn man sich in den Leinen verhangen hat. Eine kleine LED-Taschenlampe bzw. ein Notfall-Leuchttuch beanspruchen wenig Platz und werden unter Umständen auch aus großen Entfernungen gut gesehen, falls sich Suchaktionen in die Abendstunden verlagern. Natürlich sollte auch etwas zu Trinken griffbereit sein. Ein äußerst wichtiges Hilfsmittel zur Eigensicherung im Baum stellt eine Bandschlinge mit Karabiner dar. Sie wird um große tragfähige Äste gelegt. Gute Möglichkeiten zum Einhängen bzw. Einschlaufen am Gurtzeug sind die Hauptkarabiner bzw. deren Aufhängung und der Brustgurt. Geeignete Bandschlingen mit 1,5 bis 2 m Länge sind im Fachhandel (Bergsteigerbedarf oder bei FreeSpee) erhältlich. Die Empfehlung eine Bandschlinge mitzuführen, mag vielen Piloten übertrieben vorkommen. Bei einer echten Baumlandung ist dieses Hilfsmittel aber von höchster Bedeutung. Wer dies bezweifelt, kann einmal probieren, sich bodennah mit Gurtzeug an einen Baum zu klammern. Selbst in gutmütigem Geäst, das ein Abstützen zulässt, werden die Kräfte schnell schwinden.

In der Tabelle sind alle genannten Hilfsmittel zusammengefasst, mit denen das Gurtzeug ausgestattet werden kann. Die Gesamtmasse aller Komponenten beträgt lediglich 800 g. Vieles davon ist natürlich auch in anderen Situationen hilfreich.

Die eigentliche **Baumlandung** erfordert ein Höchstmaß an Konzentration und klare Entscheidungen. Den Zeitpunkt, ab dem eine Baumlandung unabweichlich ist, wird jeder Pilot anders wahrnehmen. Hier ist derjenige im

Vorteil, der die Situation schnell erkennt. Die Resthöhe sollte möglichst sinnvoll genutzt werden. Zunächst wird versucht, geeignetes Terrain anzusteuern. Niedrige, junge Bäume sind hohen vorzuziehen. Sie sind daran zu erkennen, dass sie zumeist etwas hellgrüner sind. Inwiefern die als „weicher“ und geeigneter geltenden Nadelbäume gegenüber „harten“ Laubbäumen vorteilhaft sind, ist einzelfallbezogen. Kritisch sind sehr hohe Nadelbäume, da diese im unteren Teil häufig karg sind und sich der Schirm in ihnen weniger gut verfährt als in den weiter ausladenden Kronen von Laubbäumen. Die Wahl der Landezone sollte möglichst auf eine gut zugängliche Stelle in der Nähe von Wanderwegen und Straßen fallen. Mit Erfassen der Windrichtung und dem Festlegen eines Peilpunkts wird eine ordentliche Landeinteilung eingeleitet (Gegen-, Quer- und Endanflug gegen den Wind). Der geeignete Baum wird im Endanflug direkt und mittig anvisiert (siehe Lehrunterlagen zur A-Scheinausbildung). Es gilt der Grundsatz „Baumlandungen sind Baumberührungen unbedingt“ vorzuziehen. Die Wahrscheinlichkeit schwerer Verletzungen steigt drastisch, wenn sich nur eine Seite des Schirms im Baum verfängt und daraus eine Rotationsbewegung resultiert (siehe Unfallstatistik 2012 im Info 181). Beim Eintauchen in die Baumkrone sollte sich der Pilot in aufrechter Position befinden. Die Muskeln sollten angespannt und auf harte Schläge vorbereitet sein. Die Hände sind vor dem Gesicht. Während des kompletten Landeanflugs sollte sich keiner dafür schämen, laut um Hilfe zu schreien. Häufig sind Wanderer und Passanten in der Nähe, die den Ernst der Situation dadurch leichter erkennen.

Nach erfolgter Baumlandung gilt es, die aktuelle Situation zu erfassen. „Bin ich verletzt?“ und „Hänge ich sicher?“ sind die wichtigsten Fragen. Die zeitliche Abfolge der nächsten Schritte hängt von den jeweiligen Rahmenbedingungen ab. Folgende Aspekte sollten hier Berücksichtigung finden:.

- Möglichst schnell den Notruf absetzen (insbesondere bei starken Blutungen und wenn Bewusstlosigkeit droht)
- Helm aufbehalten (nicht absetzen, um sich einen besseren Überblick zu verschaffen)
- Am Baum (mit Bandschlinge) oder an überworfenen Leinen bzw. dem Tuch sichern (Knoten)
- Verletzungen versorgen (Blutungen stoppen).
- Ruhe bewahren und Situation analysieren (Wo befinde ich mich?)
- Alle weiteren Schritte mit Bedacht ausführen (kein hektisches Kramen nach dem Handy usw. -> Gefahr des Fallenlassens)
- Warten! (Auch nach mehreren Stunden nicht die Geduld verlieren)
- Keinesfalls selbst absteigen

Grundsätzlich gilt, wer selbst absteigt, setzt sich einer immensen, unkalkulierbaren Gefahr aus. Ein DHV-Mitglied ist automatisch bis zu 2.500 Euro für Bergungskosten versichert. Hat er die Haftpflicht-Plus abgeschlossen, erhöht sich die Deckung für Bergungskosten auf 10.000 Euro. Eine separate Bergung der Ausrüstung ist durch die Bergungskostenversicherung nicht abgedeckt.

Die **Bergung bzw. Baumrettung** wird in der Regel von erfahrenen Rettungskräften durchgeführt. In Deutschland sind dies die Bereitschaften der Bergwacht. Je nach Gelände, Zugänglichkeit und Baumhöhe kommen Baumsteigeisen mit Hilfe von Baumsteigeisen und Baumbergestangen, der Einsatz von Leitern und in Ausnahmefällen Bergungen aus der Luft in Frage. Wenn der Pilot versorgt ist, wird das Material schonend geborgen. Die Angehörigen der Bergwacht sind sich darüber im Klaren, dass Gleitschir-

mausrüstungen sehr teuer sind. An dieser Stelle muss den deutschen Bergwachten ein großer Dank ausgesprochen werden. Sie engagieren sich ehrenamtlich und haben schon vielen Menschen das Leben und die Gesundheit gerettet. Unterstützt werden kann die Bergwacht durch Fördermitgliedern und direkte Spenden. Die Landesverbände bieten ihren Fördermitgliedern individuelle Vorteile, wie bspw. kostenlose und weltweite Rückholdienste bei Unfällen (auch für Familienangehörige). Muss nur der Schirm geborgen werden, gibt es auch private professionelle Anbieter. Eine reine Schirmbergung ist immer kostenpflichtig (Kontakte am besten über Geländehalter).

Solltet ihr Zeugen einer Baumlandung werden, vermeidet das dichte Überfliegen der Unfallstelle. Unter Umständen waren schwierige Windbedingungen für den Vorfall verantwortlich, die einem selbst gefährlich werden können. Zweckmäßiger ist das genaue Lokalisieren der Unfallstelle (markante Geländemerkmale einprägen) und, wenn gefahrlos möglich, ein Abspeichern der eigenen Position im GPS. Nach unverzüglicher Landung in sicherem Gebiet ist Hilfe zu organisieren. Weiterfliegen ohne zu reagieren, wird als unterlassene Hilfeleistung gewertet. Bitte verlasst euch im Sinne des Verunfallten nicht darauf, dass sich irgendjemand anderes um die Sache kümmern wird. Entwarnung ist gegeben, wenn die Schirmkappe geborgen wird, bzw. eindeutig Helfer am Unfallort zu sehen sind. Sollte eine Baumlandung so glimpflich ablaufen, dass sie einer kontrollierten Außenlandung gleichkommt, sollte der Pilot unverzüglich seinen Gleitschirm zusammenrollen und verpacken. Dann muss die Rettungsleitstelle (112) über die glückliche Landung informiert werden, um eine unnötige Rettungsaktion auszuschließen. ◀