

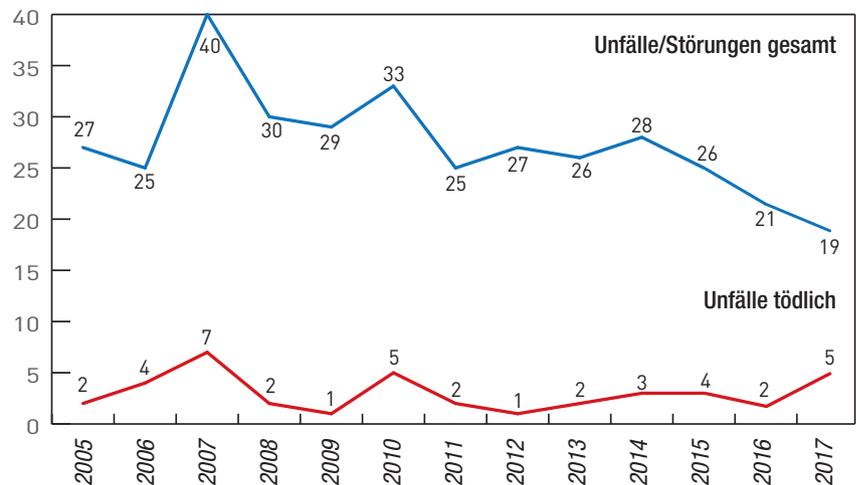


# Unfallanalyse Drachen

Text: Regina Glas

**D**rachenfliegen ist genial. Mit keinem anderen Fluggerät kann man so vogelgleich die Landschaft von oben betrachten und eins mit der Luft werden. Es ist nicht gefährlicher als andere Flugsportarten und es macht unglaublich Spaß. Ich fliege selbst seit 27 Jahren Drachen, bin noch immer total begeistert und viel in verschiedenen Fluggeländen unterwegs. Die Drachenvelt ist klein, fast jeder kennt jeden in der Szene. Deswegen trifft es mich hart, den diesjährigen Unfallbericht zu schreiben. Von den tödlich verunfallten Piloten habe ich fast alle persönlich gekannt. Warum machen die Piloten so grobe Fehler oder erkennen manchmal die Zeichen bzw. den Beginn einer fatalen Folge nicht? Warum ignorieren manche Piloten die Tipps ihrer Fliegerkollegen, fliegen nach längerer Flugpause in unbekanntem Gelände, bei schwierigen Windbedingungen oder mit Hochleistern, statt erst mal wieder mit einfachen Geräten Spaß zu haben? Es tut mir jedes Mal in der Seele weh, einen Fliegerkameraden zu verlieren, denn jeder Unfall ist unnötig.

Bei der letzten DHV-Jahrestagung wurde das höhere Alter als Unfallursache erwähnt. Ich möchte diesem Argument etwas widersprechen. Meines Erachtens ist es vor allem das fehlende Training, falscher Ehrgeiz und erst dann vielleicht das Alter. Fliegen ist ein Sport, der viel Training verlangt. Wir können nicht einfach bremsen und absteigen wie beim Fahrradfahren, wenn es brenzlig wird. Einmal am Start, muss man sich sicher sein, die kommenden Situationen souverän zu meistern. Ich kenne einige Piloten zwischen 60 und 80 Jahren, die sind topfit, haben eine perfekte Start- und Landetechnik und fliegen



den jüngeren Drachenfliegern noch zackig um die Ohren.

Flugschulen, aber auch Vereine bieten gemeinsame Reisen, Start- und Landetrainings, Vorträge über Wetter, Thermik- und Streckenfliegen, etc. an.

Mehr Infos auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de) unter Termine/Schulungen.

Auch bei der jährlichen DHV Hanggliding Challenge arbeiten wir sehr daran, die Flugtechnik der Teilnehmer zu verbessern. Erst dann macht Thermik- und Streckenfliegen Spaß.

2017 wurden dem DHV insgesamt 19 Störungen und Unfälle mit Hängegleitern von deutschen Piloten im In- und Ausland gemeldet. Ein Dankeschön geht an alle Piloten und Zeugen, die Unfälle und Störungen gemeldet haben. Abgesehen davon, dass die Luftverkehrsordnung (LuftVO) eine Meldepflicht für Unfälle und schwere Störungen

## Unfallereignis

Start/Abflug	8
Kollision	1
Hindernisberührung Flugphase	2
Hindernisberührung Landung	5
Landeeinteilung/Landung	3

vorschreibt, bieten eure Mitteilungen wertvolle Informationen, um die Sicherheit im Flugsport zu erhöhen und damit auch die Freude am Fliegen zu vergrößern.

Aus den Unfallberichten konnte man deutlich herauslesen, dass hauptsächlich fehlende oder mangelhaft ausgeführte Landeeinteilungen zu schlechten Landungen bzw. zu Kollisionen mit Hindernissen führten. Starts bei schwierigen Windbedingungen und zusätzlich schlechte Starttechnik sind ebenfalls Ursachen für Fehlstarts und schwere Unfälle. >

# Tödliche Unfälle

## Flug ins Lee

01.04.2017 Greifenburg/Österreich.

Bei einem Wettbewerb in Greifenburg entwickelten sich die Flugbedingungen kritisch, der Wind frischte im Kammbereich auf über 50 km/h auf. Ein 53-jähriger Atos-Pilot und ehemaliger Segelflieger, aber mit relativ geringer Drachenflugerfahrung, flog vermutlich in ein starkes Lee. Die Unfalluntersuchung hat ergeben, dass der Retter mit größter Wahrscheinlichkeit während des Fluges ausgelöst wurde. Am Boden angekommen, wurden der Pilot und der Drache mit offenem Rettungsschirm noch mehr als 200 Höhenmeter über alpines Gelände geschleift, bis er in einer Senke zum Liegen kam. Erst zwei Tage nach dem Unfall wurde der Pilot tot aufgefunden, weil sich das Unfallgebiet abseits der üblichen Flugrouten befand. Die technische Untersuchung hat keinen Hinweis auf einen Überschlag ergeben.

## Kollision mit Hindernis

17.05.2017 Hochplatte/Piesenhausen

Nach einem Flug von der Hochplatte flog ein 53-jähriger, unerfahrener Pilot mit seinem Moyes Malibu bei der Landeinteilung im Gegenanflug in ein Gebäude und zog sich tödliche Verletzungen zu. Er hatte bei sehr starkem Ostwind nicht wie sonst üblich den Landeplatz Wessner Hof angeflogen, sondern den kleineren und engeren Alternativ-Landeplatz in Piesenhausen. Vermutlich flog der Pilot zu langsam, so dass ihn eine Turbulenz vom Kurs abrachte. Laut Augenzeugen erfolgte keine notwendige Korrektur und er flog direkt in die Hausmauer.

## Anstellwinkel beim Start aufgemacht

27.05.2017 Melchboden/Zillertal

An der Ostrampe der Zillertaler Höhenstraße (Melchboden) wollte ein erfahrener 51-jähriger Bautek-Fizz-Pilot nach längerer Flugpause zu einem Thermikflug starten. Auf die anderen Piloten wirkte er äußerst nervös und unsicher. Der Startlauf erfolgte mit deutlich zu hohem Anstellwinkel. Er hob zwar schnell ab, aber durch die viel zu geringe Geschwindigkeit schmierte der Flügel nach links ab. Beim Aufprall auf einen Felsen zog sich der Pilot schwerste Kopfverletzungen zu und starb einige Tage später im Krankenhaus.

## Beingurte nicht geschlossen

09.06.2017 Greifenburg/Österreich.

In Greifenburg vergaß ein 64-jähriger Atos-Pilot vor dem Start die Beingurte seines Gurtzeugs zu schließen. Das Gurtzeug mit Slider hielt ihn nach dem Abheben in aufrechter Position, wo er wegen des fehlenden Halts an den Beinen nach unten durchrutschte. Er konnte sich bis 150 m über Grund am Drachen festhalten, dort verließen ihn aber die Kräfte und er stürzte zu Tode.

## Kollision mit Wohnmobil

23.10.2017 Bassano/Semonzo

Ein erfahrener 66-jähriger Pilot flog mit seinem Moyes Litespeed nach längerer Flugpause in Bassano zum Landeplatz Garden Relais. Bei der Landeinteilung baute er an der falschen Stelle zu viel Höhe ab, überschätzte sich im Endanflug und touchierte dabei ein Wohnmobil in der Einflogschneise des Landeplatzes. Beim Aufprall auf dem Parkplatz erlitt der Pilot tödliche Verletzungen.

## Start

Insgesamt 8 Unfälle mit leichten bis mittelschweren Verletzungen gab es in der Startphase. Ein zu hoher aber auch ein zu tiefer Anstellwinkel kann einen schlechten Start bzw. einen Fehlstart zur Folge haben. Bei der Starthaltung muss auf die richtige Armhaltung geachtet werden! Die Steuerbügel-Seitenrohre müssen auf den Oberarmen aufliegen, nicht auf den Schultern. So kann der Drache hoch aufgenommen und der Durchhang der Aufhängung minimiert werden. Das bringt mehr Kontrolle in der Startphase. Bei stärkerem Seitenwind empfehlen wir eher mal auf einen Start zu verzichten, bzw. es den erfahrenen Piloten zu überlassen. Ein interessanter Artikel über die richtige Starttechnik wurde von Peter Cröniger im DHV-Info 195 auf Seite 60 veröffentlicht.

## Kollisionen

Dieses Jahr wurde uns eine Kollision gemeldet. Der Zusammenstoß zweier Drachen am Tegelberg ging glimpflich aus. Ein Pilot zog

den Retter, der andere landete mit etwas lädiertem Drachen noch auf dem Landeplatz. Beide blieben unverletzt. Beim Thermikkreisen oder -soaren sollte immer genügend Sicherheitsabstand zum Hang eingehalten werden. Der Abstand hängt stark von Gerätehandling, Windstärke und Thermik ab. Außerdem ist es ein MUSS, die Ausweichregeln zu beherrschen. Im Notfall sollte man aber auf sein Recht verzichten und Sicherheit vorziehen. Auch wenn wenige Piloten in der Luft sind, sollte man vor jeder Richtungsänderung sich erst einmal vergewissern, ob der Luftraum frei ist. Rücksicht und immer Augen auf ist oberstes Gebot. Zum Thema Kollisionsvermeidung und Ausweichregeln gibt es ein spezielles DHV-Video.

Dieses Video findet man auf Youtube unter „Rücksichtnahme beim Thermikfliegen - Sicherheit und Technik“.

## Landung

Jedes Jahr passieren Unfälle bei Landeanflügen und Landungen. Dies endet meist mit Verletzungen an Unter- und Oberarmen. Vo-

rausgegangen sind bei diesen Crashes meistens eine verkorkste Landeinteilung, schlechte Peilung und knappe Kurven in Bodennähe, aber auch eine schlechte Landetechnik. Der anspruchsvollste Teil im Drachenflugsport ist nun mal die Landung. Eine gute und berechenbare Landeinteilung mit exakter Winkelpoilung und geradem stabilem Endanflug mit optimaler Geschwindigkeit ist Voraussetzung für eine gute Landung. Die sechs A's der Landetechnik sollten jedem Piloten bekannt sein: Anflug, Aufrichten, Abfangen, Ausgleiten, Auslaufen oder Ausstoßen. Ein Bericht über die aktuelle Landetechnik wurde im DHV-Info 196, Seite 22 von Peter Cröniger veröffentlicht.

## Resümee

Übung macht den Meister, wie in jedem Sport. Drachenfliegen ist anspruchsvoll und erfordert viel Training. Fehlt die Übung, entsteht Verunsicherung, die Souveränität und Lockerheit geht verloren. Gezielte Trainings unter fachlicher Anleitung oder betreutes Fliegen sind dann unbedingt zu empfehlen,



www.youtube.com auf DHVinfo

besonders vor dem Umstieg auf höher klassifizierte Drachen. Wer von einem einfachen Fluggerät auf einen Intermediate oder Hochleister bzw. Starrflügler umsteigt, sollte viel Flug Erfahrung mitbringen und sich gut beraten lassen. Last but not least: Lieber mal einen Schritt zurück auf ein einfacheres Fluggerät machen, um wieder mehr Sicherheit bei Start und Landung zu bekommen. Denn auch mit einfachen Drachen kann man stundenlang fliegen und Strecke machen. ▽

© ANDREAS BUSSLINGER



↑ Jede Landung erfordert höchste Konzentration

Anzeige

welcome to the **ATOS** family

**Silent Glider**

Einsitzige Trikegondel mit Einziehfahrwerk  
 Motorisierung elektrisch oder mit Verbrennungsmotor  
 Flächen: ATOS VRS 190, VR 190, VQ 190, VRS 280



ATOS-Flächen: ATOS VR, ATOS VQ race - Leistung pur  
 ATOS VRS, VRS light - Das leichte Duo  
 ATOS plus - Der Gleiter  
 ATOS VQ - Der Intermediate  
 ATOS VX - Die Tandemfläche

**A-I-R**

A-I-R GmbH  
 Sesselbahnstraße 8  
 87642 Halblech-Buching  
 www.A-I-R.de

fon: +49 (0)8368 9148848  
 fax: +49 (0)8368 9148849  
 email: info@A-I-R.de