





© MATTHIAS KÜFFER

# Unfallbericht Drachen 2018

Kein tödlicher Unfall in der Saison 2018

TEXT: REGINA GLAS

**D**ank Chris Gurskys Heldentat bei seinem Passagierflug in der Schweiz ist das Drachenfliegen wieder weltbekannt. Obwohl ein Tandempilot vergaß, seinen Passagier im Drachen einzuhängen, konnte sich Chris Gursky bis zur Landung am Trapez und am Piloten festhalten. Eine schier unglaubliche Geschichte mit gutem Ausgang. Es hätte auch anders kommen können. Zum Glück hatten wir im Jahr 2018 trotz überdimensional vielen Flugtagen mit teilweise extrem thermischem Wetter keinen tödlichen Drachenflugunfall. Da schreibt sich der Unfallbericht etwas leichter. Aber Unfälle gab es trotzdem, einige schwere und einige glücklicherweise nur mit Sachschaden.

Drachenfliegen ist genial. Mit keinem anderen Fluggerät kann man so vogelgleich die Landschaft von oben betrachten und eins mit der Luft werden. Aber dieser Sport verlangt eine gute und umfassende Ausbildung und viel Training. Ein guter Sportler wird man nur mit viel Übung und Fleiß, ein guter Drachenflieger nur mit vielen Starts, Flugstunden und Landungen. Darauf muss ich erneut hinweisen, denn immer wieder höre ich den Kommentar: „Ach für eine Stunde Flugzeit baue ich meinen Drachen nicht auf!“ Aber genau das ist es! Eine Stunde Fliegen macht doch auch Spaß? Nicht nur lange und weite Streckenflüge. Persönlich freue ich mich über jeden Flug, ob kurz oder lang, ob ich am Landeplatz oder irgendwo auswärts lande. Fliegen mit Freunden und danach gemütlich ein Landebier trinken. Immer wieder schön und nebenbei bleibt man im Training.

Flugschulen und Vereine bieten gemeinsame Reisen, Start- und Landetrainings, Vorträge über Wetter, Thermik- und Streckenfliegen, etc. an. Mehr Infos unter [www.dhv.de/web/piloteninfos/drachenflugwelt/termeschulungen/](http://www.dhv.de/web/piloteninfos/drachenflugwelt/termeschulungen/).

## Unfallereignis

Start/Abflug	3
Kollision mit anderen Fluggeräten	0
Hindernisberührung Flugphase	2
Hindernisberührung Landung	7
Landeeinteilung/Landung	2



© REGINA GLAS

**THERMIKFLIEGEN IM PULK VERLANGT HÖCHSTE AUFMERKSAMKEIT. GENÜGEND SICHERHEITSABSTAND ZU ANDEREN FLUGGERÄTEN IST UNBEDINGT NOTWENDIG.**

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

2018 wurden dem DHV insgesamt 14 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 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 von 2018 konnte man deutlich herauslesen, dass mangelhaft oder gar nicht ausgeführte Landeeinteilungen zu schlechten Landungen, bzw. zu Kollisionen mit Hindernissen führten. Starts bei schwierigen Windbedingungen und zusätzlich schlechte Starttechnik sind ebenfalls die häufigsten Ursachen für Fehlstarts und schwere Unfälle.

## Start

Insgesamt 3 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. Insgesamt muss der Anstellwinkel der Windgeschwindigkeit angepasst werden. 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 Drachen hoch aufgenommen und der Durchhang der Aufhängung minimiert werden. Das bringt mehr Kontrolle in der Startphase. Bei Seitenwind sollte man auf einen Start verzichten, bzw. es den erfahrenen Piloten überlassen. Ein interessanter Artikel über die richtige Starttechnik wurde von Peter Cröniger im DHV-Info 195 auf Seite 60 veröffentlicht. Beim Start hinter einem UL im Startwagen sollten Pilot und Starthelfer darauf achten, dass sich das Gerät und auch der Pilot nicht am Startwagen verhängen kann. Gefährlich sind oftmals Schnüre am Gurtzeug oder eine nicht fachgerechte An-

bringung von Fluginstrumenten. Außerdem muss auf den richtigen Anstellwinkel geachtet werden, dies kann von Fluggerät zu Fluggerät, speziell vom flexiblen Drachen zum Starrflügel, unterschiedlich sein.

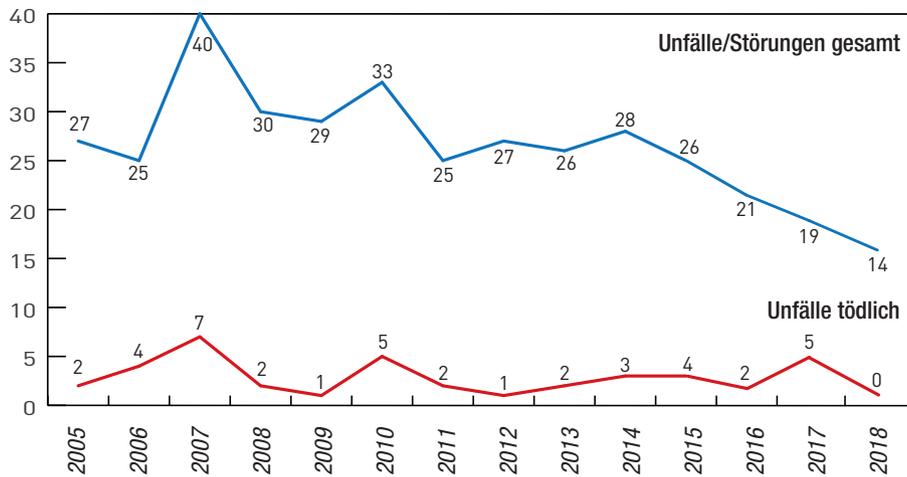
Mit einigen Unfallberichten möchte ich auf spezielle Flugfehler und immer wiederkehrende, gefährliche Situationen aufmerksam machen:

▶ Anstellwinkel beim Start aufgemacht  
25.05.2018 Rauschberg/Ruhpolding

Ein 55-jähriger WillsWing-Pilot startete mit seinem Sport 2 am Rauschberg in eine Ablösung. Wegen eines zu hohen Anstellwinkels riss die Strömung am linken Flügel ab und er touchierte eine Latschenkiefer. Vor der auftauchenden Felswand drückte der Pilot und schlug im Gelände auf. Dabei erlitt er schwere Verletzungen an Oberarm und Knie. Das Fluggerät erlitt einen Totalschaden.

## Kollisionen

2018 wurden uns keine Zusammenstöße mit anderen Fluggeräten gemeldet. Trotzdem möchte ich die Piloten sensibilisieren, weil



es oft knappe Situationen gibt, die glücklich ausgehen. Leider gab es Unfälle durch Baumberührungen beim Kreisen am Hang. Beim Thermikreisen oder Soaren muss immer genügend Sicherheitsabstand zum Hang eingehalten werden. Der Abstand hängt stark von Gerätehandlung, Windstärke und Thermik ab. Außerdem ist es ein MUSS, die Ausweichregeln zu beherrschen. Im Notfall sollte man auch mal auf sein Recht verzichten und Sicherheit vorziehen. Auch wenn wenige Piloten in der Luft sind, ist es wichtig, sich vor jeder Richtungsänderung erst einmal zu 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 findest du auf Youtube unter Rücksichtnahme beim Thermikfliegen - Sicherheit und Technik.



[www.youtube.com/watch?v=xTm\\_ygx7JM&feature=youtu.be](http://www.youtube.com/watch?v=xTm_ygx7JM&feature=youtu.be)

► Kollision mit einem Baum  
23.05.2018 Tolmin/Slowenien

Ein relativ unerfahrener WillsWing-Pilot (52) verschätzte sich in turbulenter Luft beim

Thermik-Kreisen am Hang. Als ihn eine Windböe zum Hang drückte, reagierte er zu spät und touchierte mit der Flügelspitze einen Baum. Er stürzte mit seinem Sport 2 bis auf den Waldboden und zog sich beim Aufprall schwere Rippen- und Wirbelverletzungen zu.

## Landung

Der anspruchsvollste Teil im Drachenflugsport ist die Landung. Vorausgegangen sind bei insgesamt 9 Crashes meistens eine verkorkste Landeinteilung, schlechte Peilung und knappe Kurven in Bodennähe, aber auch eine schlechte Landetechnik. Meist sind es Verletzungen an Unter- und Oberarmen oder Gehirnerschütterungen. Eine gute und

Prüfprotokoll

Alles in Ordnung.

**TURNPOINT**.de  
paraglider competence

Ich habe Deinen Schirm gecheckt.



Es ist alles ok! Bitte beachte auch das beigefügte detaillierte Prüfprotokoll, dem Du alle wichtigen Details aus dem Prüfprozess entnehmen kannst.  
Ich wünsche Dir schöne und sichere Flüge!

Prüfdatum 01.09.18 Unterschrift *Ch. Weber*

Christoph Weber | [info@turnpoint.de](mailto:info@turnpoint.de)

DHV Gleitschirmlehrer,  
Mitglied DHV-Lehrteam  
Red Bull X-Alps Race Director

prüft Deine Ausrüstung bei [turnpoint.de](http://turnpoint.de)  
Tel. 0 80 36 - 9 08 82 61



Ein langer und guter Endanflug ist die Basis für eine gute Landung.

© OLIVER BARTHELMIES

licherweise wurden neben einer Gehirnerschütterung keine weiteren Verletzungen im Krankenhaus festgestellt.

► Zu früher Strömungsabriss im Landeanflug  
22.08.2018 Neumagen/Drohn

Während des Umgreifens auf die Steuerbügelseitenrohre im Endanflug flog ein 47-jähriger Bautek-Pilot zu langsam. Durch thermisch unruhige Luft stieg der Drachen weg, es kam zum einseitigen Strömungsabriss. Beim anschließenden Ringelpiez verletzte sich der Pilot an Schulter, Armen und Händen.

### Resümee

Wie bereits anfangs erwähnt, macht Übung den Meister. Das ist in jeder Sportart so. Ohne Übung entsteht Verunsicherung, Souveränität und Lockerheit gehen verloren. Gezieltes Training unter fachlicher Anleitung oder betreutes Fliegen sind unbedingt zu empfehlen, besonders vor dem Umstieg auf höher klassifizierte Drachen. Wer von einem einfachen Fluggerät auf einen Intermediate oder Hochleister, bzw. Starrflügler umsteigt, sollte viel Flugerfahrung mitbringen und sich gut beraten lassen. Und VORSICHT: Alte Turmhochleister werden nicht zum Intermediate, weil sie einen Turm haben. Sie sind genauso oder oft anspruchsvoller zu fliegen als turmlose Drachen. Vor allem sind alte Drachen oft gefährlich, wenn das Segel porös oder geschrumpft ist und sich dadurch auch das Flugverhalten negativ verändert. Uralt-Drachen, deren Hersteller es nicht mehr gibt, sollten verschrottet werden! 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 einfacheren Drachen kann man stundenlang fliegen und Strecke machen. Es gibt schöne, neue Einfachsegler mit tollem Segelmaterial, Design und eleganten Trapezvarianten, nebenbei leicht und schnell aufzubauen, da kommt einfach Freude auf. Übrigens: Ab 1.1.2019 gibt es eine spezielle Wertung im DHV-XC für Einfachsegler. Das wäre doch mal was für die Streckencracks. Die Gleitschirmflieger machen uns das mit den A-Schirmen vor! Wer fliegt den ersten 100er. Auf geht's und allzeit Happy Landing! ▽



Schlechte Landeeinteilung: Gerade noch gut gegangen ist diese Landung im weichen Schnee.

© ECKART SCHRÖTER

**ERST EINE GUTE LANDUNG MACHT EINEN GUTEN FLUG.**

berechenbare Landeeinteilung mit exakter Winkelpeilung und geradem stabilem Endanflug mit optimaler Geschwindigkeit ist Voraussetzung für eine gute Landung. Die sieben „A“s der Landetechnik sollten jedem Piloten bekannt sein: Anflug, Aufrichten, Abfangen, Ausgleiten, Andrücken, Auslaufen oder Ausstoßen. Ein Bericht von Peter Cröniger über die aktuelle Landetechnik ist im DHV-Info 196 auf Seite 22 zu finden.

► Endanflugskurve in niedriger Höhe  
20.06.2018 Greifenburg/Österreich

Während der Hanggliding Challenge verschätzte sich ein 48-jähriger Pilot mit seinem Atos bei der Landeeinteilung im Fliegercamp. Er nahm die letzte Kurve viel zu tief und fädelt mit dem rechten Flügel im Kornfeld ein. Anschließend schlug er mit Trapez und Kopf voraus im Getreidefeld ein. Glück-