

# Unfallbericht Drachen 2019

Übung macht den Meister. Fehlendes Training ist die Hauptursache von Unfällen.

TEXT: REGINA GLAS

**D**er letzte Schnee schmilzt langsam weg, die Startplätze sind wieder leichter erreichbar und der Flugenzug ist groß. Endlich mal wieder fliegen! Ein paar nervöse Gedanken.... Wann war der letzte Flug? Meine letzte Landung war nicht berauschend. Eigentlich sollte ich mal trainieren gehen. Trainieren? Wer von uns Drachenfliegern macht das? Wer geht an den Übungshang oder an die Winde, um mal ein paar Landungen zu üben? Jeder Pilot sollte sich nach längerer Pause darüber mal Gedanken machen.

Verschiedene Drachen-Flugschulen bieten betreute Flugreisen an, der DHV organisiert jedes Jahr die Hanggliding Challenge in Greifenburg, einige Vereine bieten professionelle Start- und Landetrainings an. Hier gibt es viele Möglichkeiten, an der eigenen Flugtechnik zu feilen. Diese Möglichkeiten sollten von den Piloten noch mehr wahrgenommen werden. Wenn man sein Fluggerät im Griff hat, bekommt man ein Gefühl der Sicherheit und Fliegen macht noch viel mehr Spaß. 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 Übung.

## Unfallereignisse

Start/Abflug	7
Kollision mit anderen Fluggeräten	0
Hindernisberührung Flugphase	3
Hindernisberührung Landung	2
Landeerteilung / Landung	8





↑ Startplatz Kandel im Südschwarzwald

2019 wurden dem DHV insgesamt 20 Störungen und Unfälle mit Hängegleitern von deutschen Piloten im In- und Ausland gemeldet, davon ein Unfall mit tödlichem Ausgang. 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.

Die Unfallschwerpunkte lagen 2019 sowohl beim Start als auch bei der Landung. Starts bei schwierigen Windbedingungen und zusätzliche schlechte Starttechnik sind die häufigsten Ursachen für Fehlstarts und schwere Unfälle. Mangelhaft oder gar nicht ausgeführte Landeinteilungen und eine schlechte Landetechnik führen zu Crash-Landungen bzw. zu Kollisionen mit Hindernissen. Oftmals passieren die Unfälle nach längerer Flugpause oder bei Gerätewechsel.

## Landeeinteilung/Landung

### Start

Insgesamt 7 Unfälle von unverletzt mit Geräteschaden oder leichten bis mittelschweren Verletzungen gab es in der Startphase. Ein zu hoher aber auch ein zu tiefer Anstellwinkel oder ein hängender Flügel 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. Der erste Schritt sollte langsam und kontrolliert erfolgen, dann sollten die Schritte immer größer und schneller werden. Handschuhe, die ein Rutschen an den Seitenrohren verhindern, bringen ebenfalls mehr Kontrolle in der Startphase. Bei Seitenwind empfehlen wir dringend, auf einen Start zu verzichten, bzw. es den erfahrenen Piloten zu überlassen. Der DHV hat auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de) neue Videoclips zur Starttechnik veröffentlicht



<https://www.youtube.com/watch?v=01twooN3Lq0&t=60s>

Außerdem gibt es einen lesenswerten Artikel über die richtige Starttechnik von Peter Cröniger im DHV-Info 195 auf Seite 60.

Beim Start im Startwagen hinter einem UL oder beim Windschleppstart sollten Pilot und Starthelfer darauf achten, dass sich das Gerät und auch der Pilot nicht am Startwagen verhängen können. Gefährlich sind oftmals Schnüre am Gurtzeug oder eine nicht fachgerechte Anbringung von Fluginstrumenten. Außerdem muss auf den richtigen Anstellwinkel geachtet werden. Dies kann von Fluggerät zu Fluggerät, speziell vom flexiblen Drachen zum Starrflügel, unterschiedlich sein. Um einen neuen Drachen im UL-Schlepp auszuprobieren, braucht es eine gute Einweisung vom Hersteller oder eines erfahrenen Piloten.

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

▶ **Aufschaukeln beim UL-Schleppstart**  
30.03.2019 Flugplatz Altes Lager/Berlin

Ein 57-jähriger B-Schein-Pilot wollte einen Bautek-Fizz Probefliegen und startete seinen Flug hinter einem UL. Er schaukelte den Drachen nach dem Abheben im Startwagen so stark auf, dass er mit einem Flügel den Boden berührte und auf der Asphaltfläche im Ringelpiez aufschlug. Zum Glück verletzte sich der Pilot nur leicht.

▶ **Start mit hängender Fläche**  
09.06.2019 Neumagen/Drohn

Ein 39-jähriger A-Schein-Pilot startete nach längerer Flugpause mit seinem Finsterwalder Minifex auf der Rampe in Neumagen. Durch einen geringen Halt durch glatte Handschuhe rutschte bereits während des Anlaufens der linke Flügel ab. Durch zu zaghaftes und spätes Gegensteuern und zu geringer Geschwindigkeit hob der Drachen nicht ab, streifte einen Strauch und es kam zu einer Baumlandung. Der Pilot verletzte sich zum Glück nur leicht an der Hand.

## Unfälle mit dem Tandem

Leider gab es im vergangenen Jahr zwei schwere Unfälle beim Tandemfliegen, einer davon mit tödlichem Ausgang. Starrflügel-Piloten, die eine Tandemberechtigung auf einem flexiblen Drachen anstreben, sollten vorher etliche Flugstunden auf einem flexiblen Drachen absolviert haben, bevor sie Passagiere mitnehmen. Hangstarts im Tandem sind anspruchsvoll und sollten wohlüberlegt und nur bei besten Verhältnissen in idealen Fluggeländen gemacht werden. Die Mitnahme von Passagieren sollte wirklich nur routinierten und geübten Piloten überlassen werden.

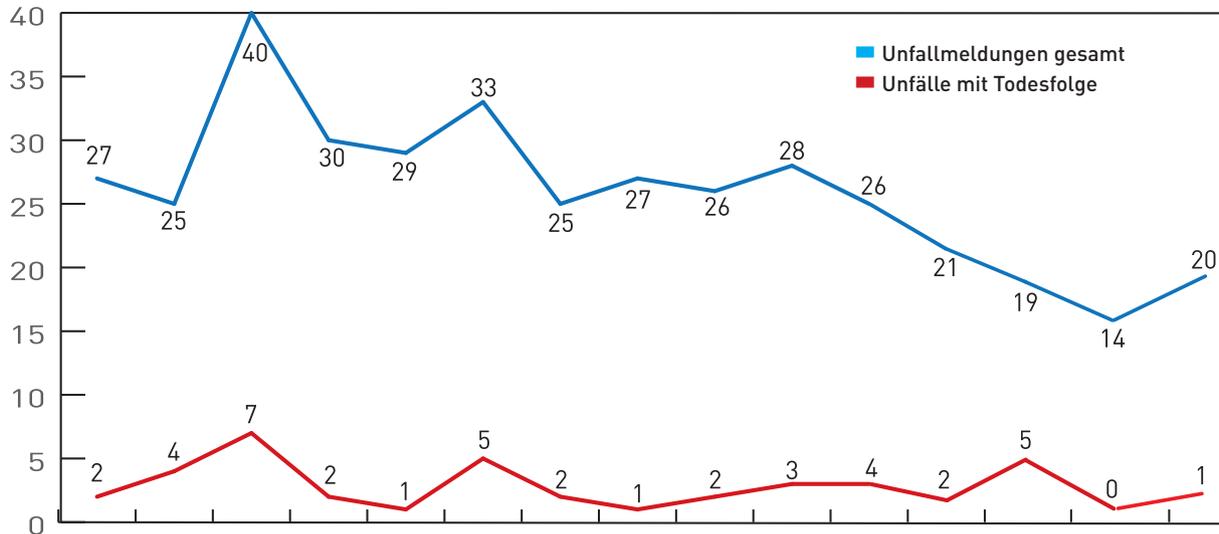
▶ **Landung auf dem Flugplatzhangar**  
07.04.2019 Flugplatz Greiling/Bad Tölz

Ein 56-jähriger erfahrener Starrflügelpilot befand sich in der Ausbildung zum Passagierschein an der Winde. Er hatte bereits mehrere Solo- und Doppelsitzerflüge im Vereinstandem Bautek Bico ohne besondere Vorkommnisse absolviert. Bei einem weiteren Übungsflug flog der Pilot nach dem Abheben leicht nach links bis auf ca. 100 m. Der Windenfahrer ließ daraufhin sofort Zug nach. Kurz darauf klinkte der Pilot das Seil aus. Der Pilot drehte weiter nach links und flog über den Flugplatzhangar. Statt eine Wiese außerhalb des Flugplatzes anzufliegen, drehte der Pilot zurück zum Flugplatz und schlug daraufhin auf dem Dach des Flugplatzhangar auf. Der Pilot und Passagier verletzten sich bei dem Aufprall schwer.

▶ **Tödlicher Fehlstart auf der Rampe**  
28.08.2019 Tegelberg/Schwangau

Ein 55-jähriger Pilot startete an der Nordwestrampe bei wenig Gegenwind mit seiner Tochter zu einem Tandemflug mit einem Atos VX. Trotz zügigem Laufen – die Beine der Passagierin waren nach ein paar Schritten in der Luft – erreichte der Drachen am Ende der Rampe nicht die nötige Startgeschwindigkeit. Der Drachen sackte nach der Rampe ab, der linke Flügel berührte die Büsche und der Drachen stürzte in das steile Gelände. Der Pilot verstarb aufgrund seiner schweren Kopfverletzungen direkt an der Absturzstelle. Die Tochter verletzte sich schwer.

## Absolute Unfallzahlen seit 1997



Für das Jahr 2019 wurden dem DHV 20 Unfälle und Störungen von deutschen Piloten bei Flügen im Inland (16) und Ausland (4) gemeldet. 13 mit schweren Verletzungen, 1 tödlicher Unfall. Schwere Verletzungen umfassen eine große Bandbreite. Sie reichen von Bänder- oder Muskelrissen bis zum Polytrauma (mehrfache, lebensbedrohliche Verletzungen).

## Kollisionen

2019 wurden uns keine Zusammenstöße mit anderen Fluggeräten gemeldet. Trotzdem möchte ich wiederholt die Piloten sensibilisieren, weil es oft knappe Situationen gibt, die glücklich ausgehen. Es ist ein MUSS, die Ausweichregeln zu beherrschen. Im Notfall sollte man aber auch mal auf sein Recht verzichten und Sicherheit vorziehen. Auch wenn wenig 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 Video auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de) unter „Rücksichtnahme beim Thermikfliegen“

[www.youtube.com/watch?v=xT-m\\_ygx7JM&t=20](http://www.youtube.com/watch?v=xT-m_ygx7JM&t=20)

## 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. Eine

gute und berechenbare Landeinteilung mit exakter Winkelpfeilung und geradem stabilem Endanflug mit optimaler Geschwindigkeit ist Voraussetzung für eine gute Landung. Bei Außenlandungen ist höchste Aufmerksamkeit geboten auf Bodenbeschaffenheit, Hangneigung, Stromleitungen, Windrichtung, eventuelle Lees, etc. Wichtig ist auch, sich, wenn technisch möglich, vor der Landung im Gurt etwas aufzurichten, damit bei einer eventuellen Bruchlandung der Pilot ins Segel pendelt und nicht mit dem Kopf in den Boden oder vor die Drachennase. ACHTUNG: Bauch- bzw. Radlandungen bei hohem Bewuchs sind lebensgefährlich. Die wichtigsten A's der Landetechnik sollten jedem Piloten bekannt sein: Anflug, Aufrichten, Abfangen, Ausgleiten, Andrücken, Auslaufen oder Ausstoßen. Ein Bericht über die aktuelle Landetechnik wurde im DHV-Info 196, Seite 22, von Peter Cröniger veröffentlicht, außerdem gibt es neue Lehrvideos auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de) über die korrekte Landeinteilung

[www.youtube.com/watch?v=rtLiHvldIP4&t=33s](http://www.youtube.com/watch?v=rtLiHvldIP4&t=33s)

und die richtige Landetechnik

[www.youtube.com/watch?v=gx5MFplxtiE&t=157s](http://www.youtube.com/watch?v=gx5MFplxtiE&t=157s)

► Kollision mit einer Hochspannungsleitung  
22.03.2019 Nova Gorica/Slowenien

Ein 56-jähriger ICARO-Pilot übersah während eines Drachen-Wettkampfes im knappen Endanflug zum Ziel eine Hochspannungsleitung. Er stürzte mit seinem Laminar Z9 über 12 Meter auf den Boden und überlebte schwerverletzt.

► Drachen dreht aus dem Wind  
20.08.2019 Flugplatz Altes Lager/Berlin

Während des Umgreifens auf die Steuerbügelseitenrohre im Endanflug flog ein 55-jähriger WillsWing-Pilot mit seinem Sport 2 155 zu langsam. Dadurch drehte der Drachen aus dem Wind und die Anströmung riss einseitig ab. Bei der anschließenden harten Landung hielt sich der Pilot am Trapezseitenrohr fest und brach sich dabei den Oberarm.

► Basis frisst Gras  
15.09.2019 Vogelsang/Bayrischzell

Während des Endanfluges bei Windstille am Landeplatz kam ein 48-jähriger Pilot bei

WOLFGANG GENSHAMMER



höherer Fluggeschwindigkeit zu tief, dabei fraß sich die Steuerbügelbasis im ca. 35 cm hohen und feuchten Gras. Der Wills Wing T2C bremste abrupt und der Pilot pendelte durch das Trapez und schlug das Kielrohr mit dem Kopf bzw. Helm komplett durch. Der Pilot erlitt schwerste Wirbelverletzungen.

### Resümee

Wie bereits anfangs erwähnt, macht Übung den Meister. Das ist in jeder Sportart so. Ohne Übung entsteht Verunsicherung, die Souveränität und Lockerheit geht verloren. Gezielte Trainings unter fachlicher Anleitung oder betreutes Fliegen sind dann unbedingt zu empfehlen, besonders vor dem

Umstieg auf höher klassifizierte Drachen. Wer von einem einfachen Fluggerät auf ein Intermediate oder Hochleister bzw. Starrflügler umsteigt, sollte viel Flugerfahrung mitbringen und sich gut beraten lassen. Und VORSICHT: Turmhochleister werden nicht zum Intermediate, nur weil sie einen Turm haben. Sie sind oftmals genauso anspruchsvoll zu fliegen wie turmlose Drachen. Man beachte hierzu die DHV-Klassifizierung und den Testbericht auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de). Vor allem sind alte Drachen oft gefährlich, weil das Segel geschrumpft oder porös ist und sich dadurch das Flugverhalten negativ verändert. Uralt-Drachen, für die es keinen Hersteller mehr gibt, sollten ver-

schrottet werden! Last but not least: Lieber mal einen Schritt zurück auf ein einfacheres Fluggerät, um wieder mehr Sicherheit bei Start- und Landung zu bekommen. Denn auch mit Einfachseglern oder modernen, gutmütigen Turmdrachen kann man stundenlang fliegen und Strecke machen. ▽



#### DIE AUTORIN

Regina Glas - Drachenfliegerin seit 1990, Fluglehrerin Drachen. Zuständig in der DHV Geschäftsstelle für Drachenflug.

ANZEIGE

SKYTRAXX

