

DRACHEN UNFALLSTATISTIK 2007

Ein Beitrag von Karl Slezak

Unfallzahlen

Für das Jahr 2007 wurden dem DHV 40 Störungen und Unfälle mit Hängegleitern von deutschen Piloten im In- und Ausland gemeldet (28 Inland, 11 Ausland), davon sieben Todesfälle.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Hängegleiter-Unfallzahlen im Jahresvergleich.

Jahr	Unfälle/Störungen gesamt	Tödliche Unfälle
1997	50	5
1998	43	6
1999	33	3
2000	42	5
2001	34	4
2002	32	4
2003	38	2*
2004	28	2
2005	27	2
2006	25	4
2007	43	7

* und 1 Passagier

Sowohl die Gesamtzahl der gemeldeten Störungen/Unfälle als auch die hohe Anzahl der tödlichen Unfälle (sieben) ist ungewöhnlich und gegen den Trend sinkender Unfallzahlen der letzten Jahre.

Die tödlichen Unfälle 2007

1. Nach einer Baumberührung am Berggrat des Rauschbergs (Ruhpolding) überschlägt sich ein Seedwings Spyder. Der Pilot stürzt im Segel liegend mehrere hundert Meter einer Felswand entlang ab und schlägt in einer Schlucht auf. Ausführlicher Unfallbericht unter „Sicherheit“ auf www.dhv.de

2. Bei einem Start am Loser (Österreich) erreicht der Drachen (Bautek Spice) nicht genügend Geschwindigkeit, weil der Pilot einen zu hohen Anstellwinkel wählt und sehr zögerlich läuft. Im Abflug kommt es zum Strömungsabriss und zur

Kollision mit einem Felsen. Der Pilot hatte erst wenige Flüge auf dem neu erworbenen Gerät.

3. Bei föhigen Bedingungen führt ein Drachenflieger einen Flug von der Emberger Alm (Österreich) durch. Augenzeugen sehen den Drachen im Lungau gegen einen starken Südfohn mit 70-80 km/h ankämpfen, wobei er von den Böen stark durchgeschüttelt wird. In 80 m GND klappen beide Flächen nach oben weg und der Drachenflieger stürzt mit hoher Geschwindigkeit auf den Boden. Der österreichische Sachverständige gibt als wahrscheinlichen Unfallgrund einen Vorschaden im Holm des Starren (Flight Design Exotacy) an.

4. Beim Windschlepp gerät ein Atos VQ in einen Lockout. Unfallursache war vermutlich die eingeschränkte Steuerfähigkeit des Piloten wegen eines Schulterleidens. Ausführlicher Unfallbericht unter „Sicherheit“ auf www.dhv.de

5. Ein Schock für die Drachenflugszene war der tödliche Unfall von Horst Zimmer, Mitinhaber der Herstellerfirma Bautek. Horst war beim Einfliegen eines fabrikneuen Drachens (Bautek Kite) tödlich verunglückt, weil er sich nicht eingehängt hatte.

6. Eine Außenlandung wurde einem Berliner Drachenflieger zum Verhängnis. Er war bei einem Flug von der Emberger Alm abgesoffen und konnte den offiziellen Landeplatz nicht mehr erreichen. Bei der Außenlandung südlich von Greifenburg brachte er den Drachen in so starke Querlage, dass ein Flügelende den Boden berührte. Beim darauffolgenden Crash erlitt der Pilot schwerste Verletzungen, denen er noch an der Unfallstelle erlag.

7. Windschlepp bei thermisch starken Bedingungen. Während des Schleppts gerät der Drachen (Aeros Stealth Combat 14) in einen Lockout. Dem Piloten gelingt es nicht, das Gerät wieder unter Kontrolle zu bringen, es kommt zu einem Absturz in Schräglage mit hoher Geschwindigkeit.

Flugphase beim Unfall

Start

Zehn der gemeldeten Unfälle ereigneten sich in der Startphase.

Start mit zu geringer Geschwindigkeit

Diese Ursache führte zu einem tödlichen Unfall. Die Strömung war einseitig abgerissen und der Drachen in felsiges Gelände gestürzt (siehe tödliche Unfälle).

Seitenwind beim Start

Ein seitliches Aushebeln des Drachen während des Starts wurde viermal als Unfallursache gemeldet. Drei Piloten crashten unkontrolliert ins Gelände, einer führte eine Hanglandung unterhalb des Startplatzes durch. In zwei Fällen endete der Crash für die Piloten ohne Verletzungen, einer zog sich eine Oberarmfraktur zu, der vierte erlitt nicht näher benannte mittelschwere Verletzungen.

Winden-Schleppstart

Hier kam es zu zwei tödlichen Unfällen (siehe tödliche Unfälle), bei einem weiteren Unfall wurde ein Flugschüler lebensgefährlich verletzt. Dieser führte seinen ersten Schleppstart durch. Nachdem der Drachen seitlich ausgebrochen war, reagierte der Schüler nicht auf die Funkanweisungen des Fluglehrers. Auch das Kappen des Schleppseils konnte den Lockout nicht verhindern. Der Drachen stürzte aus 20 m Höhe mit hoher Schräglage auf den Boden.

Nicht eingehängt

Horst Zimmer, Mitinhaber der Herstellerfirma Bautek, verunglückte tödlich, weil er nicht eingehängt war (siehe tödliche Unfälle).

Sonstige Startunfälle

Auf einer aus Gitterrosten angelegte Rampe

rutschte ein Pilot mit seinen profillosen Turnschuhe aus und stürzte schwer auf den Bauch. Es gelang ihm, den Drachen herauszudrücken und abzuheben, nach der Landung musste der Pilot aber ins Krankenhaus gebracht werden, wo schwere innere Verletzungen festgestellt wurden.



FOTO KLAUS RESCHIK

Flug

Zu acht Unfällen kam es während der Flugphase.

Hindernisberührung

Beim hangnahen Fliegen kollidierten drei Piloten mit Bäumen. Bei dem tödlichen Unfall am Rauschberg (siehe tödliche Unfälle) muss wohl eine räumliche Fehleinschätzung des Piloten vorgelegen haben. In den beiden anderen Fällen führte plötzliches Durchsacken bzw. ein einseitiger Heber des hangabgewandten Flügels zum Crash. Diese beiden Piloten blieben unverletzt.

Gerätebruch

Der Bruch eines wahrscheinlich vorgeschädigten Gerätes hatte einen tödlichen Unfall zur Folge (siehe tödliche Unfälle).

Stall, Strömungsabriss

Wegen eines am Hang vorausfliegenden Gleitschirmfliegers reduzierte ein Drachepilot die Geschwindigkeit seines Gerätes so stark, dass es zum Strömungsabriss kam. Beim Sturz in die Bäume blieb der Pilot unverletzt.

Landeinteilung und Landung

Während Landeinteilung und Landung kommt es zum Großteil der Unfälle mit Hängegleitern. Von den insgesamt 40 Hängegleiterunfällen ereigneten sich 25 bei Landeinteilung und Landung.

Hindernisberührung im Landeanflug

Drei Leichtverletzte und zwei Schwerverletzte forderten Hindernisberührungen im Landeanflug. Zwei Piloten hatten den räumlichen Abstand zu einem Baum falsch eingeschätzt, einer war das ungewohnt zähe Handling des Flexiblen, nach neun Jahren auf einem Starren, nicht mehr gewohnt. In allen Fällen kam es beim Einkurven in einen nachfolgenden Anflugteil (Quer- oder Endanflug) zur Baumbertührung. Keiner der drei Piloten wurde ernsthaft verletzt. Zu niedrig in den Endanflug steuerte ein Pilot seinen Drachen am Tegelberg-Landeplatz. Er flog direkt in die Heckklappe eines an der Tegelbergstraße abgestellten VW-Busses und zog sich dabei schwere Kopfverletzungen zu.

Aus dem gleichen Grund erreichte ein Pilot

den Landeplatz am Osterfelder (Garnisch) nicht mehr und kollidierte mit einer Geländeböschung. Folge: Oberarmbruch.

Bodenberührung des Flügels beim Landeanflug

Starke Schräglage in geringer Höhe, mit Bodenberührung einer Flügelseite, war die Ursache für 10 Hängegleiterunfälle.

Wie gefährlich das abrupte Abstoppen des Flügels und die anschließende Sturz-/Schleuderbewegung beim Bodenkontakt einer Flügelseite ist, zeigt der tödliche Unfall in Greifenburg (siehe tödliche Unfälle), zu dem es, mangels Augenzeugen, keine weiteren Einzelheiten gibt.

Bodenberührungen einer Flügelseite sind entweder das Resultat einer in zu geringer Höhe geflogenen Kurve, eines Handlingfehlers beim Umgreifen oder sie haben meteorologische Gründe.

Viermal brachten Turbulenzen den Drachen während des Endanfluges in eine Schräglage mit anschließender Bodenberührung einer Flügelseite. Dabei wurde zum Teil von sehr starkem böigen Wind berichtet. Drei Oberarmbrüche und eine leichtere Verletzung waren die Folgen. In weiteren vier Fällen (davon ein Ausbildungsunfall) war ein zu spätes (und wahrscheinlich zu steiles) Eindrehen in den Endanflug ursächlich für die Bodenberührung eines Flügelendes. Dabei wurde ein Pilot tödlich verletzt, zwei erlitten Oberarmbrüche und der vierte kam mit leichten Verletzungen davon. Ein Pilot hatte Probleme mit seinem neuen Gurtzeug. Er konnte sich nicht aufrichten und so erfolgte das Ausstoßen asymmetrisch und führte zur Schräglage der Fläche. Auch dieser Pilot brach sich beim Crash einen Oberarm. Ein Fehler des Piloten beim Umgreifen im Endanflug hatte einen Kontrollverlust über die Stabilität des Gerätes zur Folge. Es kam zu einer einseitigen Bodenberührung zum Crash und – zur Fraktur eines Oberarms.

Landung mit Rückenwind

Kein Drachenflieger landet aus freien Stücken mit Rückenwind. Bei einer Außenlandung auf einem Streckenflug konnte ein Pilot trotz aller Bemühungen die Windrichtung nicht feststellen. Er entschied sich für eine Anflugrichtung – leider die verkehrte. Bei der Landung war es ihm nicht möglich, das Gerät genügend zu verlangsamen, dieses crashte nach der Bodenberührung mit der Nase in die Wiese. Der Pilot brach sich einen Oberarm. Gleiches passierte einem Piloten, der im Landeanflug mit einem ständig sich drehenden Windsack konfrontiert war. Im Endanflug drehte der Wind auf Rückenwind, der Drachen bohrte sich bei der Landung mit der Nase ins Gras. Auch dieser Pilot brach sich einen Oberarm. Ein Doppelsitzerpilot hatte nach einem Seilriss im UL-Schlepp in geringer Höhe zunächst noch versucht zum Landeplatz zurückzufliegen, dies gelang jedoch nicht. Bei der Rückenwindlandung wurden er und sein Passagier leicht verletzt.

Landefehler

„Etwas zu schnell reingekommen, hohe Laufgeschwindigkeit, Drachen kippt auf die Nase“ – Drei fast gleichlautende Unfallmeldungen und, wegen des stets gleichen Szenarios, drei identische Verletzungen. Der durch's Trapez pendelnde Pilot bricht sich den Oberarm.

„Steuerbügel frisst Gras“

Eine der großen Gefahren bei Außenlandungen. Ein Pilot brach sich beide Oberarme, als sein Steuerbügel sich im hohen Gras des Außenlandeplatzes festfraß und das Ausschweben des Drachens abrupt stoppte.

Sonstige Landeunfälle

Eine an sich schöne Wiese erwies sich bei einer Außenlandung auf einem Streckenflug als trügerischer Sumpf. Der Pilot hatte wegen der unklaren

Ursache	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Fehler Landeinteilung und Landung	34%	27%	43%	26% (10)	8 (29%)	7	8	25
Fehler Start-Abflug	16%	22%	12%	24% (9)	5 (18%)	8	6	9
Kollision mit Hindernis im Flug	14%	17%	20%	14% (5)	5 (18%)	4	3	3
Kollision Luftfahrzeug	5%	4%	0%	3% (1)	1 (3%)	1	1	2
Gefährliche Flugbedingungen	nicht erhoben	7%	11%	5% (2)	3 (11%)	3	2	1
Medizinischer Ausfall	nicht erhoben	4%	3%	0% (0)	0 (0%)	1	1	1
Technik Ausrüstung	9%	4%	6%	10% (4)	2 (7%)	2	1	1
Lockout	5%	7%	0%	5% (2)	0 (0%)	2	2	2
Technik Schleppausrüstung	5%	2%	0%	3% (1)	0 (0%)	0	0	0
Überschlag	7%	2%	5%	7% (3)	3 (11%)	3	1	0
Nicht eingehängt	0%	4%	0%	3% (1)	1 (3%)	1	0	1
Sonstiges	5%	0%	0%	0%	0 (0%)	0	0	1

ren Windverhältnisse eine Landung auf den Rädern geplant. Diese blieben jedoch unmittelbar nach der Bodenberührung im sumpfigen Untergrund stecken und bremsten den Drachen abrupt ab. „Auf gutem Wege der Besserung“ beschrieb der Pilot seine Verletzung im Unfallbericht, eine Oberarmfraktur. Riesenglück hatte ein Flugschüler, der, trotz Funkanweisungen seines Fluglehrers, den Steuerbügel im Landeanflug immer weiter herausdrückte. Es kam zum Strömungsabriss und zum Trudeln. Der Absturz hätte tödliches Potential gehabt, der Flugschüler kam mit einer Oberarmfraktur davon.

Bei stark thermischen Bedingungen drohte der Doppelsitzerdrachen das Schlepptrike stark zu übersteigen. Der Pilot des Drachens entschied sich für einen Abbruch des Schlepps. Nach dem Ausklinken blieb nur die Außenlandung in einem welligen Acker. Dabei wurden Pilot und Passagier leicht verletzt.

Bei stark thermischen Bedingungen drohte der Doppelsitzerdrachen das Schlepptrike stark zu übersteigen. Der Pilot des Drachens entschied sich für einen Abbruch des Schlepps. Nach dem Ausklinken blieb nur die Außenlandung in einem welligen Acker. Dabei wurden Pilot und Passagier leicht verletzt.

Eine weitere Kollision ereignete sich am Felsgrat,

Kollision

Bei einer Kollision am Falkenstein (Breitenberg) wurde glücklicherweise keiner der beteiligten Piloten verletzt. Ein einzelner Drachenflieger hatte sich in dichtes „Gleitschirm-Gewurre“ gewagt und dort für Aufregung gesorgt. Mehrere der Gleitschirmpiloten hatten sich durch den Drachenflieger bedrängt gesehen und lauthals um mehr Abstand „gebeten“. Zur Kollision kam es, weil der Drachenflieger, wegen links und rechts von ihm fliegender Gleitschirme, einem weiteren GS-Piloten der ihm entgegenkam nicht ausweichen konnte. Auch der Gleitschirmflieger war durch zahlreiche andere Fluggeräte in seinen Ausweichmöglichkeiten stark eingeschränkt. Beim Zusammenstoß geriet der Drachen in einen unkontrollierten Flugzustand, der Pilot musste den Rettungsschirm auslösen. Er landete unverletzt. Der Gleitschirm wurde bei der Kollision stark beschädigt, der Pilot konnte seinen gutmütigen 1-er dennoch sicher landen.

Eine weitere Kollision ereignete sich am Felsgrat,

der vom Tegelberg Richtung Neuschwanstein herunterzieht. Beim Thermikkreisen waren ein Drachen und ein Gleitschirm zusammengestoßen. Beide konnten nach der Berührung jedoch weiterfliegen und sicher landen.

Medizinischer Ausfall

Durch extreme Übelkeit und drohende Bewusstlosigkeit machten sich Kreislaufprobleme bei einem Drachenflieger bemerkbar. Er war, nach längerer Flugpause, bei seinem ersten Flug in Greifenburg in starker Thermik auf weit über 3000 m gestiegen. Trotz immer flacher werdender Atmung und drohendem Blackout gelang dem Drachenflieger der Höhenabbau und die Landeinteilung. Aufrichten konnte er sich jedoch nicht mehr und unmittelbar vor der Landung wurde er bewusstlos. Beim unkontrollierten Aufsetzen zog er sich leichte Kopfverletzungen zu. Zu diesem Unfall gibt es unter Sicherheit auf www.dhv.de einen Pilotenbericht.

Anzeigen

AUTOS FÜR FLIEGER

Neuwagen – bis 38% unter Listenpreis

Multivan TDI: 24.890.- Octavia Combi TDI 15.890.-
 Roomster TDI+Extras: 13.990.- Focus Turnier: 12.990.-
 C-Max Flexifuel: 30% unter LP und viele andere ...

www.Autocollection.de

0228-632222

GEBRAUCHTMARKT, INZAHLUNGNAHME, SHOP&SERVICE.

FLIEGERCAMP & SICHERHEITSTRAININGS

PARAGLIDING PERFORMANCE CENTERHIESEE

SÄCKELSTRASSE 9 LEITZSCH/BRANSCHELE
 HAUPTSTRASSE 52
 D-60049 UNTERFRANGEN