



FOTO: ALEX PLONER

Alex Ploner über der Marmolada in den Dolomiten

# Unfallanalyse Drachen

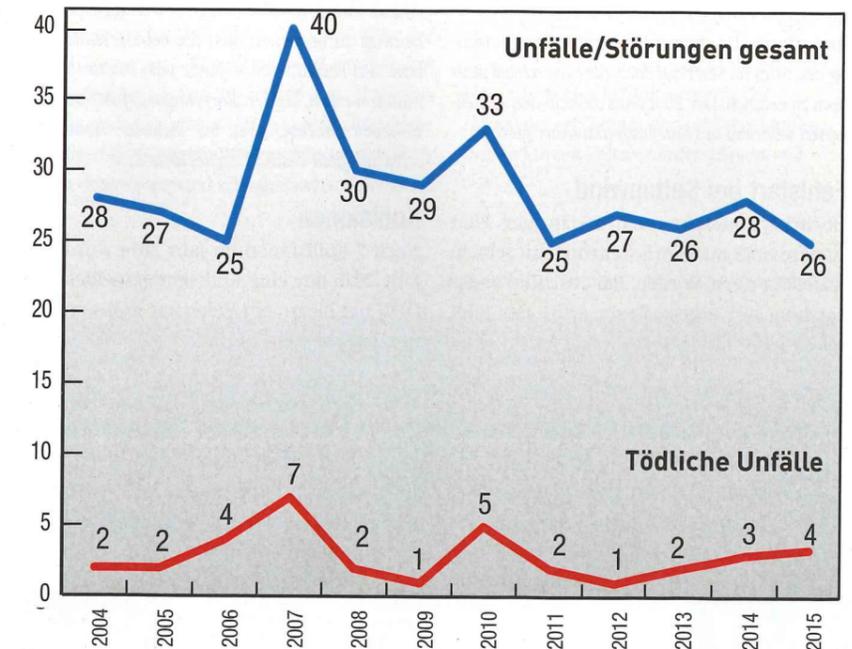
Text Regina Glas

2015 wurden dem DHV insgesamt 26 Störungen und Unfälle mit Hängegleitern von deutschen Piloten im In- und Ausland gemeldet. 4 Unfälle endeten tödlich. Wir bedanken uns bei allen 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, die Sicherheit im Flugsport und damit auch die Freude am Fliegen zu verbessern. Die Unfallanalyse Gleitschirm 2015 folgt in Info 199.

**K**ollisionen mit Hindernissen waren deutliche Unfallschwerpunkte im vergangenen Jahr. Ursächlich dafür waren fast immer ein schlechter Start oder eine missglückte Landeinteilung. Aber auch Fehleinschätzungen von Wind, Wetter und eigenem Können, Flüge in Leegebiete, fehlende Winkelpeilung und falsche Landetechnik führten zu teils schweren Verletzungen. Nachfolgend werden einige Unfälle genauer beschrieben.

## Unfallereignis

Start/Abflug	5
Kollision	1
Hindernisberührung	6
Windenschlepp	2
UL-Schlepp	2
Landeinteilung/Landung	10



## Start

Nicht nur ein zu hoher Anstellwinkel kann einen schlechten Start zur Folge haben. Auch ein zu geringer Anstellwinkel führt oftmals zu einem unkontrollierten Start. Man läuft dem Drachen mit zu starker Körpervorlage hinterher. Bei der Starthaltung auf die rich-

tige Armhaltung achten! 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. Ein interessanter Artikel über die aktuelle

Starttechnik wurde von Peter Cröniger im DHV-Info 195 auf Seite 60 veröffentlicht.

## Fehlstart

Fürstenberg. Bei seinem fünften Höhenflug mit seinem Impuls 17 beschleunigte ein 35-jähriger Pilot nicht bis zur Abhebegeschwin-

## Tödliche Unfälle 2015

Leider gab es auch in 2015 wieder Unfälle mit tödlichem Ausgang. Vier Unfälle wurden in der EHPU-Unfalldatenbank gemeldet.

05.06.2015 | Venetberg/Landeck (Österreich).

Ein tödlicher Unfall eines deutschen Piloten ereignete sich Nähe des Landeplatzes in Landeck/Österreich. Die Unfallanalyse lag dem DHV bei Redaktionsschluss nicht schriftlich vor. Mündlich war vom Sachverständigen mitgeteilt worden, dass es zum Überschlag mit einem Bautek Spice (bei zu tief eingestellten Schränkungsanschlüssen) gekommen war, dabei sei die Pilotenaufhängung von der nicht-ummantelten Unterverspannung beschädigt worden und anschließend gerissen. Das Rettungsgerät war wohl im Karabiner befestigt und nicht am Gurtzeug.

06.06.2015 Neumagen/Dhron

Ein 75-jähriger Pilot flog mit seinem Bautek Fizz nach dem Start aus unbekanntem Gründen eine 180°-Kurve mit hoher Geschwindigkeit zurück zum Hang in die Bäume. Der Pilot erlitt schwere Verletzungen, denen er wenig später erlag.

05.07.2015 | Serrig/Trier-Saarburg

An einem sehr heißen Tag (>30°C) flog ein 54-jähriger Atos-Pilot bewusstlos im Gerät hängend über ein Waldgebiet. Am Gipfel einer hohen Tanne blieb er hängen und stürzte samt Gerät auf den Boden. Bei dem Absturz erlitt er einen Genickbruch. Als Unfallursache wurde ein Herzinfarkt festgestellt.

01.11.2015 | Rauschberg/Ruhpolding

Nach derzeitigem Ermittlungsstand drückte ein Abwind einen 68-jährigen Piloten, unmittelbar nach dem Start in südliche Richtung nach unten. Dadurch streifte er mit dem rechten Flügel des Moyes Litespeed einige Äste. Er konnte das Fluggerät nicht mehr unter Kontrolle bringen und stürzte nur wenige Meter nach dem Start im steilen Gelände ab. Der erfahrene Pilot zog sich so schwere Verletzungen zu, dass er noch an der Unfallstelle verstarb.



Unfallschwerpunkt 2015 waren Kollisionen mit Hindernissen

FOTO: TOBIAS BAUER

digkeit, sondern drückte den Steuerbügel, um schneller abzuheben. Anstatt Geschwindigkeit aufzunehmen, drückte der Pilot das Trapez noch weiter nach vorne, bis die Arme fast gestreckt waren. Das Gerät geriet in den Strömungsabriss, nahm die Nase nach unten und schlug im Gelände auf. Der Pilot wurde glücklicherweise nur leicht verletzt.

**Anmerkung:** Der Impuls 17 ist statisch schwanzlastig und neigt im Startlauf dazu, die Nase schnell nach oben zu nehmen. Der Pilot muss deshalb den Anstellwinkel während des Startlaufs aktiv korrigieren.

### Fehlstart bei Seitenwind

Hochries/Samerberg. Ein 56-jähriger Pilot startete trotz starkem Seitenwind mit seinem Icaro/RX2 nach Norden. Bei anschließender Landung auf einem Baum erlitt der Pilot schwere Verletzungen.

### Startwagen-Unfall

Ohlsbach. Kurz nach Anrollen des Startwagens hob sich die linke Segelfläche des Drachens (Moyes/Litespeed). Der 57-jährige Pilot flog mit zu geringer Geschwindigkeit nach

rechts aus dem Startwagen und berührte mit dem Flügel den Boden. Der Startwagen rollte anschließend in die linke Seite des Drachensegels und riss dort das Segel auf. Der Pilot erlitt eine Gehirnerschütterung. Zeugen vermuten, dass der Pilot das linke Halteseil im Startwagen nicht festgehalten hat.

**Anmerkung:** Es ist bei einem Startwagenstart unbedingt zu beachten, dass die beiden Halteseile, bzw. das Festhalteseil so lange vom Piloten festgehalten werden, bis der Startwagen gefühlt mit ihm abheben möchte. Erst bei sicherer Abhebeschwindigkeit Festhalteseil(e) loslassen!

### Kollisionen

Nach 7 Kollisionen im Jahr 2014 wurde im Jahr 2015 nur eine Kollision gemeldet. Der DHV hat hierzu ein Video zur Kollisionsvermeidung gedreht

### Kollision Drachen mit Gleitschirm

Col de Forclaz/Annecy. Ein Drachepilot kreiste mit seinem Ikarus Spirit in der Thermik, als ein höher fliegender Gleitschirm plötzlich in die linke Flügelseite des Dra-

chens flog. Die Piloten verhängen sich und lösten jeweils ihr Rettungsgerät aus. Beide Piloten erlitten nur geringfügige Verletzungen.

### Landung

Der anspruchsvollste Teil im Drachenflugsport ist die Landung, hier passieren die meisten Unfälle. Eine gute und berechenbare Landeinteilung mit exakter Winkelpfeilung und mit geradem Endanflug 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.

### Zu spät im Landeanflug aufgerichtet

Kugelmühle/Berchtesgaden. Im Landeanflug richtete sich ein Pilot zu spät und nicht vollständig auf, dadurch konnte er weder abfangen, noch den Steuerbügel zur Landung bis zum Strömungsabriss drücken. Beim schnellen und harten Bodenkontakt brach sich der Pilot den rechten Oberarm.

### Gerät im Landeanflug aufgeschaukelt

Rauschberg/Ruhpolding. Im Landeanflug kam ein 56-jähriger Pilot mit seinem Turmhochleister Bautek Fizz in starke thermische Turbulenzen. Dabei schaukelte sich der Drachen derart auf, dass der Pilot den Drachen nicht mehr unter Kontrolle brachte. Beim Aufschlag auf einer Wiese zog sich der Pilot schwere Verletzungen zu.

### Steuerbügel im Gras verfangen

Serrig. Ein 46-jähriger Pilot verschätzte sich mit seinem Turmhochleister Bautek Fizz bei der Landeinteilung und setzte die letzte Kurve zum Endanflug zu tief an. Die Kurve konnte gerade noch ausgeleitet werden, allerdings verding sich die Steuerbügelbasis im hohen Gras. Der Drachen ging schlagartig auf die Nase, der Pilot pendelte durch und schlug mit dem Kopf an das Kielrohr. Dabei brach er sich das Nasenbein und war kurzzeitig bewusstlos.

### Resümee

Drachenfliegen ist ein anspruchsvoller Sport, der viel Übung und Training erfordert. Fehlt die Übung, entsteht Verunsicherung, die Souveränität und Lockerheit geht verloren. Gezielte Trainings unter fachlicher Anleitung sind dann unbedingt zu empfehlen, besonders beim Umstieg von Einfachseglern (DHV-Klassifizierung 1 und 1-2) auf Intermediates (2) und weiter auf Hochleister bzw. Starrflügler (2-3 und 3). Ein Turmdrachen ist nicht immer ein einfaches Gerät, auch hier gibt es Unterschiede. Über die jeweiligen Geräteeigenschaften sollte man sich vor dem Umstieg gut und selbstkritisch informieren.

Informationen zu den jeweiligen Kategorien:

**1** = für Piloten, die an einem einfachen Flugverhalten interessiert sind, z. B. weil sie selten fliegen.

**2** = für Piloten, die den Ausbildungsstand Beschränkter Luftfahrerschein für Hängegleiterführer haben und genussvolles Fliegen vorziehen.

**3** = für Piloten, die den Ausbildungsstand Unbeschränkter Luftfahrerschein für Hängegleiterführer haben und regelmäßig und in kurzen Zeitabständen fliegen. ▽

Anzeige

welcome to the **ATOS** family

ATOS - a class of its own

ATOS VR - Leistung pur  
ATOS VQ - Der Intermediate  
ATOS VX - Tandem, Trike  
ATOS VR190 - Die Trikefläche  
ATOS S - Der kleine leichte

Firmensitz in Halblech-Buching  
Produktionsfläche 850 m<sup>2</sup>



ATOS-Trike: 28 PS, Reichweite 40

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

A-I-R GmbH  
Sesselbahnstraße 8  
fon: +49 (0)18368 9148