D e u t s c h e r H ä n g e g l e i t e r v e r b a n d e . V . i m D A e C
Beauftragter des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
DHV, Postfach 88, 83701 Gmund am Tegernsee, Telefon (08022) 9675 0, Fax (08022) 9675 99

Flugschulleiter-Rundschreiben, 24.4.07

Liebe Flugschulleiter,

leider hat sich vor einigen Wochen ein tödlicher Unfall bei der Gleitschirm-Ausbildung in einer österreichischen Flugschule ereignet. Beim 19. Höhenflug geriet ein 50-jähriger deutscher Flugschüler, nach einem seitlichen Einklapper aus dem Manöver Rollen, in einen Spiralsturz bis zum Aufprall auf den Boden. Er zog sich dabei so schwere Verletzungen zu, dass er zwei Tage später im Krankenhaus starb.
Nach Zeugenaussagen hatte es sich nicht um einen Verhänger gehandelt, der Einklapper öffnete sich selbständig. Der Flugschüler hatte nach dem Einklapper hektisch beide Bremsen betätigt und zunächst nicht auf die Funkanweisung des Fluglehrers „Hände hoch“ reagiert. Der Schirm war in eine Drehbewegung zur deformierten Seite geraten, dabei öffnete sich der Einklapper. Als der Flugschüler anschließend dem „Hände hoch“-Kommandos folgte, blieb der Schirm in der Drehung, die sich daraufhin noch beschleunigte.
Der Absturz erfolgte aus einer Höhe von ca. 250 m. Anweisungen des Fluglehrers über Funk, den Rettungsschirm auszulösen, blieben erfolglos.

Bei dem Schirm handelte es sich um einen Skywalk Chili M, DHV 1-2, ein typischer „High-End-1-2-er. Das Gerät ist gemäß der Angaben des Herstellers in der Betriebsanweisung wegen seiner hohen Dynamik nicht für die Ausbildung geeignet.

Wir möchten diesen tragischen Unfall zum Anlass nehmen und noch einmal auf unsere Empfehlung hinweisen, **für die Flugausbildung nur Schirme der DHV-Klassifizierung 1 zu verwenden** und die Flugschülern dahingehend zu beraten, ein Gerät dieser Klasse auch nach der Scheinerteilung zu fliegen. Wir möchten dies weiterhin als Empfehlung belassen, um den Einsatz von Low-End-1-2-ern (unbeschleunigt 1, beschleunigt 1-2) im Einzelfall für talentierte Flugschüler in der Ausbildung zu ermöglichen.

Es gibt **nicht einen vernünftigen und nachvollziehbaren Grund**, der dafür spricht, anspruchsvollere Schirme in der Ausbildung einzusetzen oder solche Geräte an frischgebackene A-Schein-Piloten zu empfehlen. Das Gegenteil ist der Fall, mehr Stress während der Schulung, auch für die Fluglehrer und ein deutlich erhöhtes Gefährdungspotential für den Piloten, wenn er nach der Prüfung seine ersten selbständigen Flugerfahrungen macht. Mit dem Ausbildungsstand A-Schein ist ein Pilot normalerweise nicht in der Lage, ein 1-2-er-Verhalten z.B. nach einem seitlichen Einklapper zu handeln.
Unser aller Interesse ist die Vermeidung von Unfällen, besonders in der Ausbildung und bei Scheinneulingen. Die am einfachsten umsetzbare Maßnahme hierzu ist die Verwendung und Empfehlung möglichst sicherer Schirme für Flugschüler und Anfänger.

Weitere Schlüsse aus diesem Unfall

Der Fluglehrer hatte nach eigener Angabe dem Schüler das Kommando „Hände hoch“ gegeben. In einer Situation, bei der sich der Schirm in einer dynamischen Drehbewegung befindet, ist dies die falsche Anweisung. Der Schirm muss darauf mit Beschleunigung der Drehung reagieren, weil durch das Lösen der Bremse Widerstand verringert und ein weiteres Vornicken/Beschleunigen der Kappe provoziert wird. Dies gilt prinzipiell, aber besonders natürlich bei dynamischen Schirmen, wie dem Unfallgerät.
Beschleunigende Drehbewegungen können nur durch Verlangsamung der Geschwindigkeit, d.h. beidseitiges Anbremsen und ggf. Gewichtsverlagerung zur Gegenseite unter Kontrolle gebracht werden.

D e u t s c h e r H ä n g e g l e i t e r v e r b a n d e . V . i m D A e C
Beauftragter des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
DHV, Postfach 88, 83701 Gmund am Tegernsee, Telefon (08022) 9675 0, Fax (08022) 9675 99

Die Unfalluntersuchung hat ergeben, dass der Flugschüler zwar mit Funk, aber wahrscheinlich ohne Headset oder Ohrhörer ausgerüstet war. Wie allgemein bekannt, ist ein Funkgerät, das sich in der Overalltasche des Piloten befindet, bereits bei leicht zunehmenden Fahrtgeräuschen fast nicht mehr zu hören. In einem Spiralsturz mit 70 km/h und sehr lauten Windgeräuschen ist definitiv nichts mehr zu verstehen.
Wie bereits in einem früheren Rundschreiben, empfehlen wir eine Methode, die sicherstellt, dass auch bei lauter werdenden Fahrtgeräuschen Funkanweisungen des Lehrers vom Schüler zu hören sind. Headset, Ohrhörer oder die Anbringung des Funkgerätes am Ohrloch des Helmes haben sich hier bewährt.

Übungen zum Auslösen des Rettungsgerätes
Unser Lehrplan sieht für die A-Praxisausbildung, vor Beginn der Höhenflüge, Übungen zum Auslösen des Rettungsgerätes vor. Wir möchten Euch bitten, diese Übungen so zu gestalten, dass sie im Ernstfall das Auslösen der Rettung wirklich erleichtern. Am besten ist es natürlich, wenn jeder Flugschüler vor dem ersten Höhenflug in der Gurtzeugaufhängung einmal den Rettungsschirm aus dem Außencontainer ausgelöst hat.

Der Fluglehrerassistent Norbert Marlog, von der Flugschule Hochries, Tel. 08032-8971, norbert@flugschule-hochries.de, baut einen hervorragenden Simulator für die Gurtzeugaufhängung, der nicht nur Gurtzeugeinstellung und Rettungsgeräteauslösung erlaubt, sondern auch Beschleunigen des Schirmes, Ohrenanlegen, B-Stall etc. Einige Flugschulen haben sich bereits einen dieser Simulatoren zugelegt und sind begeistert von den Möglichkeiten des realitätsnahen Trainings.

Beste Grüße

Karl Slezak
DHV-Ausbildung/Sicherheit