



# Erste Hilfe Training für Gleitschirmpilotinnen und -piloten Notruf



In der Serie „Erste Hilfe für Gleitschirmpilotinnen und -piloten“ versorgen wir euch mit Informationen zur Ersten Hilfe in Notfallsituationen. Die Beiträge richten sich an Ersthelfer ohne professionellen medizinischen Background.

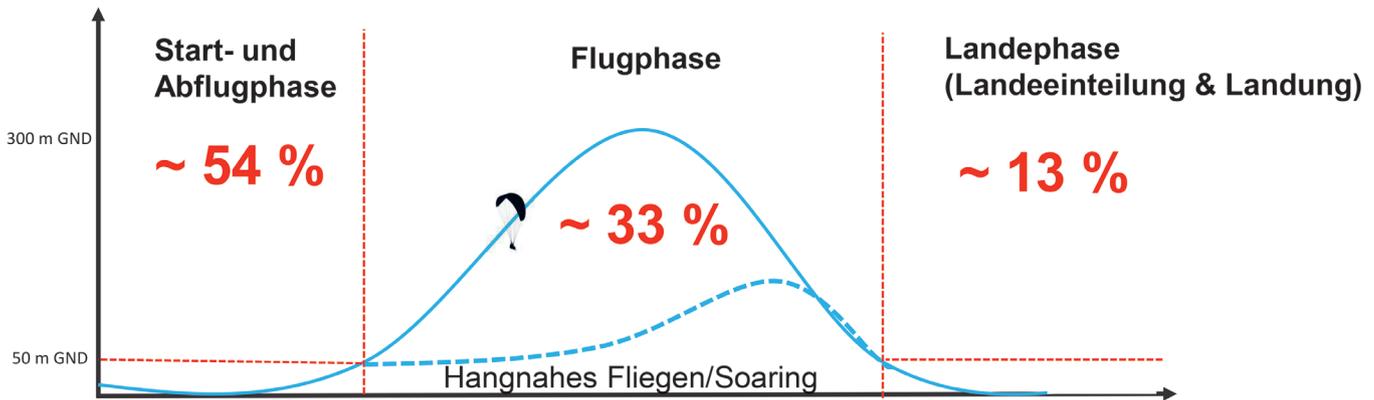
TEXT UND FOTOS: RICO KUHNKE

## Unfallbericht Gleitschirm 2021

In seinem Unfallbericht Gleitschirm 2021 berichtet der DHV von 113 Unfällen, bei denen sich deutsche Piloten schwere Verletzungen zuzogen. Schwere Verletzungen umfassen dabei eine große Bandbreite und reichen von Bänder- und Muskelrissen bis zum Polytrauma (mehrfache, lebensbedrohliche Verletzungen). Zudem verstarben in diesem Zeitraum 13 Piloten bei Gleitschirmunfällen.

Besonders ins Auge fallen die häufigen Unfälle in der Start- und Abflugphase. Ursache hierfür ist meist ein ungenügender Vorflugcheck mit übersehenen Leinenknoten, eingeschlaufenen Bremsleinen, nicht geschlossenen Beckengurten oder fehlerhaftem Ausdrehen. Zudem birgt das Starten in schwierigem Gelände ein Verletzungsrisiko durch Umknicken, Stolpern oder Ausrutschen.

**MERKE:** Am Startplatz „knubbeln“ sich an schönen Tagen viele Piloten, schnell entsteht Hektik bei der Startvorbereitung. Hier können wir uns alle gegenseitig unterstützen und damit Unfälle vermeiden helfen. Gerade erfahrene Piloten sollten hier Vorbilder für Neueinsteiger sein. Unterstützung beim Auslegen des Gleitschirms, ein Blick auf die Leinen und das Öffnen des Schirms beim Startvorgang – dann gegebenenfalls ein laut gerufenes „Abbruch, Abbruch...“ kann helfen Leben zu retten.



↑ Unfallstatistik 2021 nach Start- und Abflugphase, Flugphase und Landephase

Betrachtet man die Flugphase, ist es hier häufig die fehlende oder fehlerhafte Reaktion auf Störungen, die zu Unfällen führt. Dies gilt insbesondere im Zusammenhang mit hangnahem Fliegen bei unterschätzten Turbulenzen und Kollisionen bei Nichtbeachten der bestehenden Ausweichregeln. Das Risiko von ausreichender Höhe (Höhe = Sicherheit) ist auch in der Landephase unfallbelastet. Hier sind es vor allen Dingen bodennahe steile Kurven, zu starkes Anbremsen mit Strömungsabriss und Leeturbulenzen, die zu schweren Unfällen führen.

Während Unfälle mit tödlichem Ausgang oder Unfälle mit schweren Verletzungen nahezu lückenlos erfasst werden, ist die Dunkelziffer bei leichteren Verletzungen deutlich höher. Die Wahrscheinlichkeit als Ersthelfer mit einem Unfall konfrontiert zu werden, ist zwar gering, doch die Spannweite der möglichen Notfallsituationen reicht weit über den Unfall hinaus. Angefangen bei Maßnahmen nach einem Insektenstich mit allergischer Reaktion, bei der Betreuung von einem Zuschauer mit Herzinfarkt bis hin zur Herz-Lungen-Wiederbelebung eines Gleitschirmpiloten nach einer unfreiwilligen Wasserlandung.

### Eine Reise nach Meduno

Es ist Juni und vier befreundete Gleitschirmpiloten haben sich gemeinsam auf den Weg nach Meduno in Norditalien am Fuße des Monte Valinis gemacht. Das Fluggebiet am südlichen Alpenrand verspricht tolle Soaring-Bedingungen entlang einer kilometerlangen Hangkante. Die ersten Tage waren

optimal und die Freunde hatten schon ausgiebige Thermikflüge bis zum Sonnenuntergang. Heute Mittag sind die Bedingungen, aufgrund des starken Windes recht anspruchsvoll und die Gruppe entschließt sich, auf das angekündigte Abschwächen des Windes in den Abendstunden zu warten. Entspannt schauen sie den erfahrenen Gleitschirmpiloten zu, die an der Hangkante und der oberhalb des Startplatzes liegenden flachen Wiese gekonnt mit dem laminaren Wind spielen. Ein 50-jähriger Pilot möchte den Schirm rückwärts aufziehen. Den Freunden fällt auf, dass der Pilot unsicher und hektisch wirkt, es fällt ihm schwer seinen Schirm am Boden zu halten. Eine plötzliche Windböe hebt den Piloten aus, er verliert die Kontrolle über seinen Schirm und wird vom Schirm über den Schotter und die angrenzende Wiese gezogen. Erst durch das beherrzte Eingreifen eines Piloten, der sich auf den Schirm wirft und das Tuch zusammenrafft, entspannt sich die Situation. Die Freunde schauen sich entsetzt an.

### Der Notfall beginnt vor dem Unfall

Während es für uns Piloten normal ist, sich mit Wetter und den besonderen Flugbedingungen vor Ort zu beschäftigen, kommt die mentale Vorbereitung auf einen möglichen Notfall in der Regel zu kurz. Die Vorbereitung auf die Erste-Hilfe beginnt bereits im Kopf beim Eintreffen im Fluggelände. „Wie lautet die regionale Notrufnummer?“ „Welche Angaben zum Unfallort könnte ich machen?“ „Steht mir Erste-Hilfe-Material zur Verfü-

gung?“ und besonders in Gruppen die Frage „Wie können die Aufgaben sinnvoll verteilt werden?“. Die Klärung dieser Fragestellungen vermeidet im Ernstfall Stress und sorgt für ein optimales Ineinandergreifen der Glieder in der Versorgungskette.

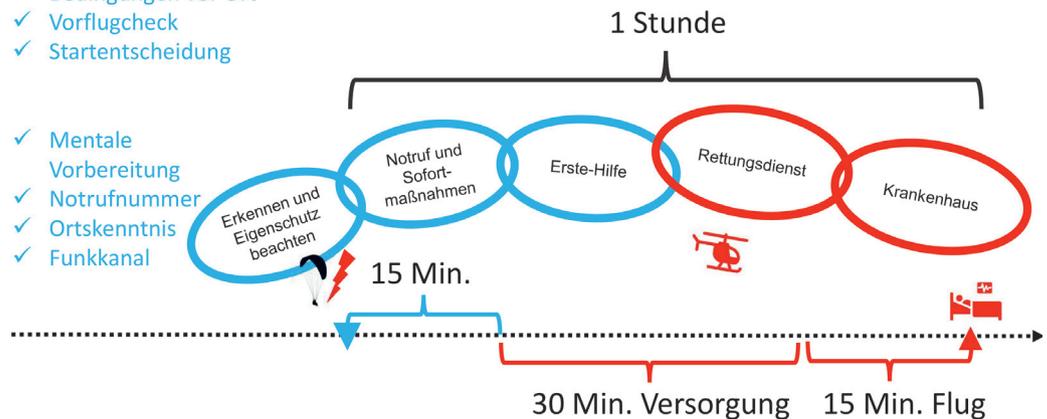
### Erkennen und Eigenschutz beachten

Nicht immer sind Notfallsituation klar zu erkennen und es kann helfen, die Beobachtung mit Fliegerkollegen kurz zu besprechen. Verschwindet ein Gleitschirm unerwartet beim Landeanflug oder beobachtet man einen Piloten mit augenscheinlichen Problemen bei den Startvorbereitungen, sollte man aufmerksam werden und sich bei Bedarf mit anderen abstimmen. Hat man einen Notfall beobachtet und diesen als solchen identifiziert, muss jemand die Koordinierung der Aufgaben übernehmen. Steht medizinisches Fachpersonal zur Verfügung, wird dieses in der Regel „Den Hut aufsetzen“. Falls nicht, sind engagierte Ersthelfer gefragt. Nutzt freie Ressourcen und verteilt die Aufgaben sinnvoll. „Wer kümmert sich um den Verunfallten?“, „Wer ist in der Lage einen Notruf abzusetzen?“, „Wer weiß, wo Erste-Hilfe Material zu finden ist?“ und vor allen Dingen „Gibt es Gefahren, die uns die Erste-Hilfe Maßnahmen erschweren oder gar unmöglich machen?“. Die Beachtung des Eigenschutzes muss das oberste Gebot bei all unseren Maßnahmen sein. Im Zweifel sollte man vor einer überstürzten Rettung zuerst einen Notruf absetzen und sich im Anschluss gemeinsam überlegen, wie man weiter vorgehen will.

→ „Golden hour“ bis zur Versorgung im Schockraum

- ✓ Wetter
- ✓ Bedingungen vor Ort
- ✓ Vorflugcheck
- ✓ Startentscheidung

- ✓ Mentale Vorbereitung
- ✓ Notrufnummer
- ✓ Ortskenntnis
- ✓ Funkkanal



**EXKURS:** Im Beitrag „Tödliches Ende eine ruhigen Abend-Abgleiters“, DHV-info 233 Januar – Februar 2022, berichtet ein Ersthelfer über einen Rettungsversuch seines Freundes. Dieser war ca. 20 Meter vom Strand entfernt im Wasser gelandet. Sehr selbstkritisch reflektiert er dabei, wie er voll bekleidet und mit Fliegerschuhen allein zu dem um Hilfe schreienden Fliegerkollegen geschwommen ist. Durchnässende Kleidung erschwert das Schwimmen um ein Vielfaches und man erschöpft rasch. Idealerweise zieht man die Kleidung aus und nimmt sich für die Rettung einen schwimmfähigen Gegenstand, zum Beispiel ein Surfbrett, zur Hand. Hilfreich wäre zudem ein Multitool oder Messer, um den Verunfallten aus den Gurten befreien zu können. Zwar konnte der verunglückte Pilot gemeinsam mit zwei weiteren Helfern an Land gebracht werden, aber selbst die sofort eingeleiteten Wiederbelebungsversuche von Ersthelfern und Rettungsdienst blieben ohne Erfolg.

**Notruf**

Gerade für schwerverletzte Piloten ist die Zeit bis zur weiteren Versorgung in der Klinik überlebenswichtig. In der Notfallmedizin spricht man aus diesem Grund gerne von der sogenannten „Golden-Hour“. Gemeint ist hierbei die Zeit zwischen dem Unfall und der Übernahme im Schockraum, diese sollte möglichst eine Stunde nicht überschreiten. Rechnet man von dieser Stunde die Versorgungszeiten durch das Rettungsdienstpersonal, das Beladen des Rettungshubschraubers in unwegsamem Gelände, den Rückflug und die Übergabe in der Klinik ab, wird rasch klar, dass jede Sekunde zählt. Für das Erkennen, den Notruf, die Sofortmaßnahmen sowie die Erste Hilfe bleiben in diesen Fällen nur 15 Minuten. Zeit zum langen Überlegen ist dann nicht vorhanden.

Mit der 112 steht eine europaweite Notrufnummer zur Verfügung. Neben allen Ländern der europäischen Union gilt die Notrufnummer auch in den meisten Europäischen Staaten wie zum Beispiel Großbritannien, Norwegen und der Schweiz. Aber auch in Ländern wie der Türkei, Russland, Kanada und den Vereinigten Staaten wird die 112 auf länderspezifische Notrufnummern weitergeleitet. In der Regel wird das Telefonat von einem erfahrenen Leitstellendisponenten entgegengenommen. Dieser leitet durch das Gespräch und hilft den Anrufenden bei der Beantwortung wichtiger Fragestellungen. Neben Informationen zum Unfallhergang und dem Verletzungs- bzw. Notfallbildes sind es vor allen Dingen Angaben zum Notfallort und zur Anzahl von Verletzten, die für den Rettungsdienst von Bedeutung sind. Zudem geben die Disponenten Hinweise zu Verhaltensregeln und Ersten-Hilfe.

**MERKE:** Als Orientierung können bei der Informationssammlung die fünf „W“ helfen: „**W** ist das Ereignis?“, „**W**er ruft an?“, „**W**as ist geschehen?“, „**W**ie viele Betroffene?“ und vor allen Dingen „**W**arten auf Rückfragen!“. Denke in Stresssituationen immer daran, dass der Leitstellendisponent das Gespräch beendet und nicht Du.

**TIPP:** Reichen laute Hilferufe nicht aus, um auf sich aufmerksam zu machen, ist in den Bergen das **Alpine Notsignal** eine gute Möglichkeit. Hierzu werden über den Zeitraum von einer Minute sechs akustische Zeichen (Trillerpfeife oder Rufen) oder optische Zeichen (Taschenlampe, Schwenken der Jacke) gefolgt von einer Minute Pause abgegeben und danach wiederholt. In unwegsamem Gelände kann für den Hilferuf auch eine Signalarakete abgefeuert werden.

Die regionalen Leitstellen kennen ihre Einsatzgebiete sehr gut. Dies gilt insbesondere für die Start- und Landeplätze der Gleitschirmvereine. Während des Notrufes alarmiert der Leitstellendisponent parallel die notwendigen Rettungsmittel. Aufgrund der meist abgelegenen Start- und Landeplätze wird er in den meisten Fällen zusätzlich zu den bodengebundenen Rettungsmitteln einen Rettungshubschrauber verständigen.

**Versorgungssysteme in anderen Ländern**

Immer wieder sind Gleitschirmpiloten darüber erstaunt, wenn im Ausland die Rettungsmittel nicht zeitnah bereitgestellt werden können. Während in Deutschland mit einer durchschnittlichen Hilfsfrist von maximal 15 Minuten bis zum Eintreffen des ersten Rettungsmittels gerechnet werden kann, ist dies im Ausland mitunter problematisch. Und dies mitnichten nur in exotischen Ländern mit mangelnder Infrastruktur. Aus Erzählungen von betroffenen Ersthelfern sind 1 bis 2 Stunden Wartezeit bis zum Eintreffen des qualifizierten Rettungsdienstes auch in Spanien oder Italien, selbst an den Hotspots, keine Seltenheit.

Erkundigt euch im Vorfeld eures Gleitschirmurlaubs, wie der Rettungsdienst im Zielland strukturiert ist. Insbesondere bei Reisen in Länder mit mangelnder Infrastruktur sollten sich Gleitschirmpiloten darüber klar werden, was sie erwarten dürfen und was nicht. In unserer Serie werden wir aus diesem Grund bei den Erste-Hilfe Maßnahmen berücksichtigen, in welchem Umfeld der Notfall stattfindet. Immer wieder geben wir euch Tipps wie ihr euch in strukturschwachen Gebieten behelfen könnt.



### First-Aid-Kit:

- 2 Verbandpäckchen
- 2 sterile Kompress
- Einmalhandschuhe
- Pflasterrolle breit
- Dreiecktuch
- Rettungsdecke



↑ First-Aid-Kit

**MERKE:** Am Markt werden eine Reihe von Live Tracking Systemen angeboten, über die man im Notfall eine Notfallalarmierung über ein Mobilfunk-, Funk- oder Satellitennetz vornehmen kann. In der Regel senden die Systeme nach deren Aktivierung die Standortdaten an eine übergeordnete Rettungsleitstelle. Diese veranlasst dann die Alarmierung eines geeigneten Rettungsmittels. In manchen Ländern stehen die Systeme kostenfrei zur Verfügung.

### First-Aid-Kit

Für die Sofortmaßnahmen und Erste-Hilfe sollten Piloten immer etwas Erste-Hilfe Material dabei haben. Bewährt hat sich ein stark reduziertes First-Aid-Kit mit nur wenig Material. In meinem Fall sind das gerade einmal 153 g, die mir bei einer möglichen Erstversorgung helfen.

Neben dem Standardmaterial ist es ratsam, ein paar Klebepflaster in unterschiedlichen Größen mit dabei zu haben. Zwar sind diese für größere Wunden ungeeignet, allerdings kommen kleinere Verletzungen deutlich häufiger vor und so ist es gewährleistet, dass das First-Aid-Kit regelmäßig in die Hand genommen wird. Ich habe übrigens noch zusätzlich eine Zeckenzange mit dabei. Achtet bei den Verbrauchsmaterialien auch auf die Haltbarkeit. Die gilt insbesondere für die Pflasterrolle, deren Kleber sich bei höheren Temperaturen rasch erschöpft und die Einmalhandschuhe, die sich gerne verkleben. Dahingegen können Verbandpäckchen, sterile Kompressen, Dreiecktuch und Rettungsdecke auch mal nach dem Ablauf des Mindesthaltbarkeitsdatums weiterverwendet werden.

**HINWEIS:** Erweitertes Erste-Hilfe Material für den Einsatz bei Hike + Fly oder bei Outdooraktivitäten werden wir in den kommenden Artikeln vorstellen.

### Eine Reise nach Meduno (Fortsetzung)

Sofort machen sich die Freunde auf, dem verunfallten Gleitschirmpilot zu helfen. Einer der Freunde greift nach dem First-Aid-Kit in seinem Gurtzeug und ein anderer nach seinem Mobilphone. Schon auf dem Weg winkt der Verunfallte und zeigt damit an, dass er bei Bewusstsein und wahrscheinlich nicht schwer verletzt ist. Beim Patienten angekommen sitzt dieser bereits wieder. An den Unterarmen sind Schürfwunden und Prellungen zu erkennen. Ansonsten scheint der Fliegerkollege unverletzt. Ein australischer Gleitschirmpilot gibt sich als Paramedic aus und übernimmt die weitere Versorgung. Der Leichtverletzte nutzt daraufhin den Teambus einer Gleitschirmschule, um ins Tal zukommen. An diesem Tag verzichtet er auf einen weiteren Startversuch. Am nächsten Abend startet er bei deutlich besseren Bedingungen und genießt einen entspannten Flug.

### Ausblicke - Thermikfliegen am Merkur

Im nächsten Beitrag kommt es im Landeanflug zu einem Strömungsabriss und in der Folge zu einem Absturz aus 3-5 Meter Höhe. Die Fliegerkollegen kümmern sich um den Gleitschirmpiloten. ▽



### DIE AUTOREN

Rico Kuhnke ist Notfallsanitäter und war lange Zeit im Rettungsdienst tätig, Heute ist er Gesamtschulleiter der DRK-Landesschule mit elf regionalen Bildungsstandorten.



## PARA-SERVICE

2-Jahres-Checks

Reparaturen

Retter packen

Sicherheit rund um Euren Schirm - flugschulungsabhängig & kompetent! Ich freue mich auf Euch! Happy landings,

Wolfgang



PARA - SERVICE  
mail@para-service.de  
www.para-service.de

WOLFGANG MARXT  
Aiblinger Straße 52  
83075 Bad Feilnbach