



# Unfallbericht Drachen 2022

Im vergangenen Jahr gab es keinen Unfall mit tödlichen Ausgang im Drachenflugsport. Leider gibt es aber immer ein paar Unfälle, die leicht zu vermeiden gewesen wären.

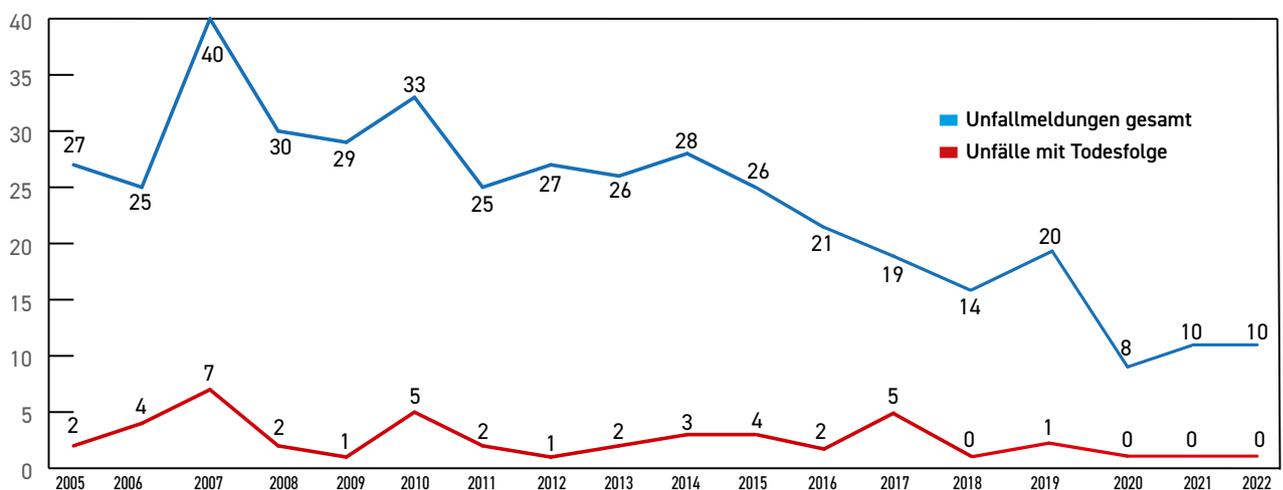
TEXT: REGINA GLAS

Die Anzahl der Drachenflieger nimmt stetig ab. Die Piloten werden immer älter und nur eine geringe Anzahl an Nachwuchs kommt jedes Jahr neu dazu. Das ist leider Fakt. Zum Großteil liegt es an dem kleinen Flugschulangebot in Deutschland. Circa 90 Gleitschirmflugschulen stehen gerade mal 10 Drachenflugschulen gegenüber, von denen auch nur wenige regelmäßige Schulungstermine anbieten. Die Nachfrage für die Drachenausbildung ist da, aber weite Autofahrten zu den Flugschulen schrecken ab und viele Interessenten landen am Ende doch beim Gleitschirmsport. Das ist sehr schade und schwer zu ändern. Das Ziel des DHV ist es nun, die verbleibenden Drachenpiloten zu animieren, immer wieder an ihrer Start-, Flug- und Landetechnik zu feilen, oder Wenigflieger und schwächere Piloten für einfachere und leichtere Drachen zu begeistern. Gute Piloten haben mehr Spaß und weniger Unfälle und fliegen auch noch im höheren Alter sicher.

## Unfallbilanz 2022

Dem DHV wurden insgesamt 10 Unfälle mit Drachen von deutschen Piloten im In- und Ausland gemeldet. Tödliche Unfälle gab es keine. Mit einigen Unfallberichten möchte ich auf spezielle Flugfehler und immer wiederkehrende, teilweise sehr gefährliche Situationen aufmerksam machen.

Absolute Unfallzahlen seit 2005



Falsche Wind- und Wittereinschätzung und fehlendes Training sind häufige Unfallursachen. Für das Jahr 2022 wurden dem DHV 10 Unfälle und Störungen von deutschen Piloten bei Flügen im Inland und Ausland gemeldet. 3 davon schwer. Schwere Verletzungen umfassen eine große Bandbreite. Sie reichen von Bänder- oder Muskelrissen bis zum Polytrauma (mehrfache, lebensbedrohliche Verletzungen).



An anspruchsvollen Startplätzen sollte nur bei perfekten Bedingungen gestartet werden. Seitenwind ist gefährlich!

## Unfallereignisse

Start/Abflug	4
Kollision mit Hindernis	2
Landeeinteilung/Landung	4

### Start

Insgesamt vier Unfälle mit leichten bis schweren Verletzungen gab es in der Startphase, davon leider auch ein Tandemunfall. Ein zu hoher oder zu niedriger Anstellwinkel oder ein hängender Flügel kann 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 müssen die Schritte immer größer und schneller werden. Handschuhe, die ein Rutschen an den Seitenrohren verhindern, bringen ebenfalls mehr Kontrolle in die Startphase. Bei Seitenwind empfehlen wir dringend auf einen Start zu verzichten und bei drehenden Winden ist höchste Vorsicht geboten. **Dies gilt vor allem bei Passagierflügen. Bergstarts sind extrem anspruchsvoll und sollten UNBEDINGT NUR bei einwandfreien Verhältnissen in einfachen Geländen durchgeführt werden.** Auf gute Bodenbeschaffenheit sollte ebenfalls geachtet werden. Schnee und Eis auf einer Startrampe sollte vor einem Start entfernt werden. Einen lesenswerten Artikel über die richtige Starttechnik gibt es im DHV-Info 195 auf Seite 60.

#### ► Fehlstart wegen Wirbelschlepe durch Überflug 16.06.2022 Col de Forclaz/Frankreich

Ein 61-jähriger Starrflügelpilot startete bei starkem, böigem Wind nur wenige Sekunden, nachdem ein anderer Drachepilot einen schnellen und tiefen Überflug über den Startplatz machte. Bereits nach dem ersten Schritt kippte ein Flügel weg, der Drachen hob nicht ab und drehte unterhalb des Startplatzes in die Büsche. Eventuell hat eine Wirbelschlepe des überfliegenden Drachentandems die kritische Situation verursacht. Der Pilot blieb zum Glück unverletzt.

#### ► Drehender Wind bei Tandemstart 18.06.2022 Hochries/Samerberg

Ein 45-jähriger Pilot startete mit seinem Passagier am Startplatz West an der Hochries mit einem Icaro/RX2 BIP zu einem Tandemflug. Bei Beginn des Startlaufes drehte der Wind auf Seitenwind. Das Tandemgespann konnte die Drachenfläche nicht mehr stabilisieren und flog unterhalb des Startplatzes in die Bäume. Dabei verletzte sich der Pilot leicht, der Passagier dagegen schwer.

#### Kollision mit einem Hindernis

Bei zwei weiteren Flügen crashten die Piloten in den Hang bzw. in die Bäume. Hindernisse ziehen magisch an, davon kann jeder Fluglehrer ein Lied singen. Von Liftseilen, Stromleitungen, hohen Bäumen und anderen Gegenständen (Windsack, Verkehrsschilder, etc.) ist immer genügend Abstand zu halten bzw. beim Flug und beim Thermikkreisen einzuplanen.

**Unachtsamkeit führt zum Crash****26.07.2022 Melibokus/Bensheim**

Kurz nach dem Start versuchte ein 59-jähriger Pilot mit seinem Seedwings Crossover den Reisverschluss seines Gurtes zu schließen und achtete dabei nicht mehr auf seinen Flugweg. Der Drachen flog zurück zum Hang und crashte in die hohen Bäume. Der Pilot verletzte sich dabei schwer.

**Beim Thermikkreisen in die Bäume geflogen****09.08.2022 Meduno/Italien**

Beim Thermikkreisen drehte ein 35-jähriger Pilot zu nahe am Hang. Wahrscheinlich – der Pilot kann sich nicht mehr genau erinnern – drückten Turbulenzen den Piloten mit seinem Icaro Laminar Easy 14 zum Hang, er konnte nicht mehr gegensteuern und touchierte einen Baum. Beim Absturz verletzte sich der Pilot zum Glück nur leicht.

**Landung**

Der anspruchsvollste Teil im Drachenflugsport ist die Landung. Vorausgegangen sind bei insgesamt vier Crashes meistens eine verkorkste Landeinteilung, schlechte Peilung und knappe Kurven in Bodennähe und oftmals eine schlechte Landetechnik. Eine gute und berechenbare Landeinteilung mit exakter Winkelpoilung und geradem stabilem Endanflug mit optimaler Geschwindigkeit ist Voraussetzung für eine gute und sichere Landung. Bei Außenlandungen ist höchste Aufmerksamkeit geboten auf Bodenbeschaffenheit, Hangneigung, Stromleitungen, Windrichtung, eventuelle Lees, etc. Wichtig ist auch,

wenn technisch möglich, sich 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 oder weichem Untergrund sind lebensgefährlich. Ist ein Crash knapp über dem Boden nicht mehr zu vermeiden, sollte sich der Pilot klein machen, Hände weg von den Steuerbügeln und Kopf einziehen. Besser ist es allemal, wenn nur der Drachen kaputt geht, aber die Knochen heile bleiben. Ein Bericht über die aktuelle Landetechnik wurde im DHV-Info 196, Seite 22 veröffentlicht; bitte auch die DHV-Lehrvideos beachten.

**Schlechte Landeinteilung mit Baumberührung****16.06.2022 Kandel/Waldkirch**

Durch eine schlechte Landeinteilung bzw. Peilung kam es für einen 56-jährigen Piloten mit einem Moyes Lightspeed S zu einer Baumberührung im Endanflug. Der Pilot stürzte dabei zu Boden und brach sich den rechten Ellbogen.

**Flugschüler ignorierte Funkeinweisung beim Landeanflug****26.06.2022 Bassano/Italien**

Ein 62-jähriger Flugschüler befolgte die Funkeinweisungen des Fluglehrers bei der Landeinteilung nicht und flog mit seinem Ikarus Funflyer 390 im Queranflug in einen Baum. Beim Absturz zog er sich eine schwere Fußverletzung zu.



Eine gute Landeinteilung mit ständigem Blick zum Peilpunkt ist Voraussetzung für eine perfekte Landung!

## Weitere, wichtige Tipps zur Unfallvermeidung

### Einhängen nicht vergessen!

Nicht Einhängen führt zu schlimmen Unfällen und darf einfach nicht passieren. Dafür gibt es die obligatorische Sitz- oder Liegeprobe vor jedem Start. Ist dies nicht möglich, dann kann das Gurtzeug vorher in die Drachenaufhängung eingehängt werden. Sollte man sich nochmal umentscheiden und mit dem Start warten, dann einfach aus dem Gurt aussteigen und diesen im Karabiner hängen lassen. Jeder Pilot sollte auf den anderen aufpassen. Checkt euch gegenseitig, schaut auf euren Vordermann in der Startreihe! Hilfsbereitschaft und Kameradschaft kann Unfälle vermeiden.

### Lange Flugpausen vermeiden

Zu lange Pausen im Winter oder aus anderen Gründen sind nicht optimal. Um unnötige Crashes und Unfälle zu vermeiden, sollten die ersten Flüge nach längeren Unterbrechungen bei perfekten und ruhigen Bedingungen absolviert werden. Dasselbe gilt beim Umstieg auf ein anderes Fluggerät. Perfekter Startwind, schwache Thermik oder leichte Soaringbedingungen und ein großes Landefeld, das von allen Seiten störungsfrei angefliegen werden kann, wären ideal. Außerdem können lange Unterbrechungen vermieden werden, indem auch im Winter geflogen wird. Für Start- und Landetrainings reichen auch kurze Flüge ohne Thermik aus. Ein paar Platzrunden auf dem Flug

platz oder ein Abgleiter am Hausberg mit ein paar Kameraden machen auch Spaß und geben Sicherheit für die kommende Flugsaison.

### Kollisionen mit anderen Fluggeräten vermeiden!

2022 wurde uns keine Kollision gemeldet. Trotzdem möchten wir Piloten sensibilisieren, weil es oft knappe Situationen gibt, die glücklich ausgehen. Es ist ein MUSS, die Ausweichregeln zu beherrschen. Im Notfall sollte man aber auf sein Recht verzichten und Sicherheit vorziehen. Auch wenn wenig Piloten in der Luft sind, ist es wichtig, sich vor jeder Richtungsänderung zu vergewissern, ob der Luftraum frei ist. Rücksicht und Augen auf ist oberstes Gebot.

### Das richtige Fluggerät für jeden Piloten

Wie bereits in den letztjährigen Unfallberichten möchte ich euch nochmals darauf hinweisen, dass man auch mit einfacheren Drachen jede Menge Spaß haben kann. Die wenigsten Drachenflieger sind Strecken- und Wettbewerbspiloten und wollen einfach ein paar Stunden in der Thermik fliegen. Hier tuts auch meist ein Floater oder ein Intermediate. Ich rate auf alle Fälle zu den neueren Drachengenerationen, da diese einfach schöner und einfacher zu fliegen sind, schneller abheben und besser zu landen sind als die Drachen aus den

Ein gerader und stabiler Endanflug mit optimaler Geschwindigkeit ist wichtig, sonst kommt es schnell zum Crash.

JOCHEN ZEYHER



80ziger und 90ziger Jahren. Ein zu frühes Umsteigen auf einen Hochleister ist oft unnötig und verdirbt eher den Spaß, wenn das Gerät überfordert. Warnen möchte ich auch vor alten Turmhochleistern. Diese Drachen haben meist die DHV-Kategorie 3 und sind anspruchsvoll zu fliegen. Die Segel der alten Drachen können bereits geschrumpft sein und das Flugverhalten ungünstig verändern. Dies kann sehr gefährlich werden. Solche Drachen gehören auf den Schrottplatz und nicht mehr in die Luft. Checkbetriebe sollten hier unbedingt zur Entsorgung des Drachens raten. Achtung: Grundsätzlich ist ein Drachen mit Turm nicht gleich ein Intermediate und leichter zu fliegen. Bitte lest vor einem Kauf die Testprotokolle gut durch und fragt lieber mal bei erfahrenen Piloten, Fluglehrern oder auch beim DHV nach.

### Start- und Landetrainings sind wichtig

Engagierte Vereine bieten hin und wieder Start- und Landetrainings unter Leitung eines erfahrenen Fluglehrers an. Grundsätzlich schadet es auch nicht, wenn man sich gegenseitig mal beim Start und bei der Landung filmt. Hier können Fehler am besten erkannt werden. Wichtig allerdings ist, hier methodisch geschulte Fluglehrer zu Rate zu ziehen. Bitte nehmt solche Trainingsmöglichkeiten an, es hilft einfach Fehler zu beheben und den Flugspaß enorm zu steigern. Die alljährliche DHV-Hanggliding Challenge ist ebenfalls ein Event, um an der eigenen Flugtechnik zu feilen.

Mehr Infos unter [www.dhv.de/piloteninfos/wettbewerb-sport/drachen-szene/live-berichte/hanggliding-challenge-2023](http://www.dhv.de/piloteninfos/wettbewerb-sport/drachen-szene/live-berichte/hanggliding-challenge-2023)

Auf der DHV-Webseite findest Du unter [www.youtube.com/user/DHVinfo/videos](https://www.youtube.com/user/DHVinfo/videos) verschiedene Lehr- und Trainingsvideos zum Thema Start, Landeinteilung, Landung, Kurvenflug, Rücksichtnahme beim Thermikfliegen (Vermeidung von Kollisionen), Thermik- und Streckenfliegen, Windenschlepp und einiges mehr. Außerdem gibt es im DHV-Shop das Lehrbuch Drachenfliegen von Peter Cröniger. Hier sind auch viele gute Praxis-Tipps für fertige Drachenflieger zu finden.

### Informationen zu den jeweiligen DHV-Drachen-Kategorien:

1 = für Piloten, die an einem einfachen Flugverhalten interessiert sind, z.B. weil sie seltener 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 (Strecken- und Wettbewerbspiloten).

### Resümee

Beim Fliegen muss ab dem ersten Schritt alles passen, einen Startversuch gibt es nicht, schon gar nicht beim Drachenfliegen. Baut euren Drachen konzentriert auf, kontrolliert nochmal Drachen, Gurt samt Rettung und Aufhängung. Macht eine Flugplanung und startet nur, wenn ihr in guter Verfassung seid und die Wind- und Wetterverhältnisse für eurer Können passen. Als Pilot musst du dir immer total sicher sein, dass Start, Flug und Landung sicher ausgeführt werden können. Nur dann wirst du Spaß haben und Pilot mit Drachen immer heile bleiben. ✈



#### DIE AUTORIN

**Regina Glas** fliegt seit 1989 Gleitschirm und seit 1990 Drachen, ist Fluglehrerin und arbeitet beim DHV als Drachenflugexpertin.

ANZEIGE



...wenn der Spass über der Leistung fliegt....

# CREX 3

## Deltaflugschule Condor

+41 79 654 16 77

[www.deltaflugschule.ch](http://www.deltaflugschule.ch)

#### Vertrieb DE:

Peter Fischer, +49 151 5156 6311

[p.fischer.zerf@t-online.de](mailto:p.fischer.zerf@t-online.de)