



Unfallverhütung

Die Unfallverhütung ist im Rahmen der Förderung des freien Fliegens das Hauptziel unseres Vereins. Wir bitten deshalb unsere Mitglieder diesem Thema die notwendige Aufmerksamkeit zu schenken. Neben unseren Angeboten wie Mitteilungen auf unserer Homepage und den Fluggebietstafeln, den thematischen Monatshöcks, Manövertraining, Notschirmfalten, bitten wir alle, dieses Papier zur Unfallverhütung regelmässig zu studieren.

Wann passieren Unfälle?

In der Regel gibt es nicht eine Unfallursache sondern es ist eine **Verkettung von Ursachen**. Das ist eigentlich gut, das bedeutet nämlich, dass in vielen Fällen kann die Fehlerkette durch umsichtiges Handeln unterbrochen werden kann.

In der **Startphase** passieren die meisten Unfälle. Hier liegen viele Fehler in der mangelnden Startvorbereitung, nicht erfolgtem Startabbruch, Fehleinschätzung des Winds, zu frühen oder zu starken Korrekturmaßnahmen

Die **Landephase** ist die andere schwierige Phase. Wie beim Start, sollte nach dem Entscheid zu landen, ein Check gemacht werden. Häufige Probleme sind: Fehleinschätzungen des Winds, ungenügende Reaktion auf wechselnde Winde und Thermik, kein korrekter oder schlecht geplanter Landeanflug, Übersehen/ Fehleinschätzung von Hindernissen, optische Fixierung von Hindernissen.

In der **Flugphase** sind ungenügende Flughöhe, Kollisionen und Schwierige Wettersituationen die wichtigsten Probleme.

Vorbereitung

Die Vorbereitung sind das „A und O“ für das sichere Fliegen. Sie schützen nicht nur vor Überraschungen, sie tragen vor allem dem eigene Wohlbefinden und dem Sicherheitsgefühl bei und erweitern so die Handlungsmöglichkeiten.

Material: Habe ich meinen Schirm, Notschirm, mein Gurtzeug, mein Flugnavi, mein Handy (inkl. Not-Handy), Rettungsmaterial (Signal[pfeife], Leinenschlüssel, Rettungsschnur) korrekt warten lassen, selbst geprüft und ggf. aufgeladen?

Flugfähigkeit: Bin ich gesundheitlich fit (z.B. keine Erkältung → Ohren!), bin ich genügend geübt (Trainings, aktuelle Flugerfahrung), bin ich keinen besonderen psychologischen Belastungen ausgesetzt?

Flugplan: Wohin möchte ich fliegen? Kenne ich die Lufträume (Segelflugkarte online/Papier), die lokalen Regeln und die aktuellen Luftraumbeschränkungen (DABS/NOTAM), gibt es unterwegs Gebiete mit beschränkten Landemöglichkeiten? Welche Alternativen stehen mir offen? Wie sieht mein Zeitplan aus?

Meteo: Wie präsentiert sich das Wetter jetzt, wie beim Start (unter welchen Umständen, werde ich nicht starten?) und wie kann es sich beim Flug entwickeln, was könnte mich im Extremfall erwarten? Z.B. die Fragen: Gibt es stark unterschiedliche Winde auf verschiedenen Flughöhen, besteht eine Gewitter- oder Regentendenz, kann Nebel aufziehen, ist Föhnwind möglich, werde ich nahe an Wolken fliegen?

Checks

Startphase

5-Punkte-Check

1. Helm, Gurtzeug, Karabiner und Notschirm geschlossen?

Sitzt der Helm richtig und ist verschlossen, sind die Tragegurte beidseitig und richtig herum mit den Karabinern verbunden, sind die Karabiner komplett geschlossen, ist der Beschleuniger eingehängt und frei, ist der Notschirmgriff greifbar und gesichert? Ist das Gurtzeug vollständig angelegt, sind die Bein-, Hüft- und Bustgurte richtig geführt und geschlossen?

2. Leinen und Tragegurte, Beschleuniger ok?

Liegen die Leinen sauber zwischen Tragegurt und Schirm, sind Tragegurte und Beschleuniger unverdreht? Gibt es bei den Leinen keine Überwürfe oder Knoten, haben sich die Leinen nicht mit Steine oder Äste verhakt?

3. Eintrittskante offen, Schirm ok?

Ist der Gleitschirm ordentlich ausgelegt ist, ist die Eintrittskante des Gleitschirms offen, stehe ich mittig zur Kappe. Ist die Kappe wegen Wind oder den Bodenverhältnissen verrutscht den Schirm zuerst wieder korrekt auslegen.

4. Windrichtung und -stärke ok?

Unser Windfenster ist klein. Das heisst, ein Start ist nur bei anströmendem Wind bis maximal ca. 30 km/h sicher. Auch sollte der Wind überwiegend von vorne kommen. Ein Start bei Rückenwind ist gefährlich.

Ich sollte folgende Überlegungen machen: Welches sind schwierigsten Windsituationen, die ich bei der aktuellen Wetterlage erfahren könnte? Wie begegne

ich diesen? Wo liegt für mich die Abbruchlinie, bei der ich den Start noch gefahrlos abbrechen kann? Wo und in welche Richtung mache ich unmittelbar nach dem Start eine Sicherheitslandung, wenn ich nicht über Hindernisse hinweg komme oder doch Schirm- oder Leinenprobleme feststelle?

5. Luft- und Startraum frei?

Zuletzt prüfe ich, ob der Luftraum und der Startplatz frei sind und kein anderer Gleitschirm den Start gefährden kann. Damit wird das Risiko einer Kollision in Bodennähe minimiert.

Längere Wartezeiten: 5-Punkte-Check wiederholen!

Abheben: Bin ich mir der drei Abhebephasen bewusst? Erste Phase ist die Füll- und Aufstellphase, die folgende Phase ist die Kontroll- und Korrekturphase (Kontrollblick zur Schirmkappe, bis hier ist ein Abbruch möglich) und die letzte ist die Beschleunigungs- und Abhebephase.

Startabbruch: Was war der Grund für den Abbruch (sind die Leinen wirklich frei, ist die Windsituation klar usw.)? Will ich wirklich sofort einen weiteren Startversuch machen? Bin ich ruhig genug für einen weiteren Startversuch oder nehme ich mir zuerst etwas Zeit und prüfe nochmals alles von Anfang an?

Phase unmittelbar nach dem Start

1. Schirm mit den Bremsen in den stabilen Geradeausflug bringen, möglichst viel Höhe gewinnen, Turbulenzen ausweichen und Schirm stabilisieren, Schirmkappe prüfen, Luftraum prüfen. Ist der Schirm nicht komplett geöffnet, gibt es Leinenverhänger, Knoten, Überwurf usw.? Schirm mit den Bremsen so kontrollieren, damit man weiter vom Hang wegfliegt und Höhe gewinnt, Korrekturmaßnahmen durchdenken, der Schirm fliegt ja noch, erst mit genügend Höhe

Korrekturen vornehmen ggf. möglichst direkt Landeplatz ansteuern. In diesen Fällen möglichst wenige und langsame und eher grosszügige Manöver (keine engen Kurven, so wenig wie möglich bremsen), grosszügige Planung der Landung.

2. Im ruhigen Flug Sitz-/Liegeposition im Gurtzeug einnehmen

Flugphase

In der Flugphase muss regelmässig überlegt werden: Habe ich noch genügend Höhe, welche Gefahren (Meteo, Hindernisse, Flugobjekte) können auf mich zukommen, wo ist mein nächster sicherer Landeplatz, bin ich im richtigen Luftraum? Wie reagiere ich auf Klapper, wie vermeide ich Kollisionen, wie greife ich zum Notschirm und wie werfe ich ihn? Und das wichtigste bleibt «aktives Fliegen»: Habe ich die Bremsleinen unter Spannung, spüre ich was der Schirm macht, reagiere ich rasch, gebe ich die Flugrichtung vor und lasse ich mich nicht vom Wind steuern?

Schwierigen Wetterverhältnissen (Böen, massiven Auf- und Abwinden, Regen usw.) kann ich manchmal nicht mit Höhenänderungen entfliehen, dann ist wegfliegen besser (z.B. aus dem Einfluss von Wolken, Leewellen, Abwindfeldern).

Wenn es nicht sinkt, sowohl auf grosser Höhe oder tief über Landeplatz, zuerst einmal warten und nicht sofort etwas erzwingen. Grosse Höhen können bei starker Thermik wegen der unruhigen Luft oder des starken Steigens auch nicht mit Steilspiralen abgebaut werden. Von diesem Ort wegfliegen bis ein stabiles Gebiet gefunden wird und erst dort mit den Absteige-hilfen beginnen.

Landephase

Landecheck: Kann ich den Wind am Landeplatz bzgl. Richtung Stärke ablesen (Windsack, Fahnen, Rauch, Bäume)? Wie sieht die Landevolte aus (Abbauraum, Gegen-, Quer- und Endanflug)? Welche Hindernisse gibt es?

Nicht auf allfällige Hindernisse starren sondern auf den Landepunkt schauen.

Schirm immer fliegen lassen und keinesfalls so langsam fliegen, dass er abreisst („stalled“). Werde ich zu langsam, prüfe ich, ob der Gegenwind wirklich so stark ist, bei Bedarf Beschleuniger einsetzen.

Bei starkem Wind darauf achten, dass man bei der Landevolte eher im Luv des Landeplatzes bleibt. Beim Aufsetzen den Schirm sofort und massiv herunterziehen sowie Bremsleinen wickeln.

Bei Aufwinden in Bodennähe sind Steilspirale und andere Manöver wegen der Bodennähe, des Windes und den Böen manchmal nicht möglich. In diesen Fällen sich Zeit nehmen und Ruhe bewahren. Höhengewinn in Kauf nehmen und Landeanflüge wiederholen bis eine sichere Landung möglich ist.

Entscheid für und gegen Fliegen

Bist Du unsicher, wo Du fliegen oder ob Du starten sollst, dann sprich mit anderen, vor allem erfahrenen Piloten. Überlege aber selbständig, prüfe Informationen, insbesondere das Wetter, selbst nach und folge anderen nur, wenn Du den Entscheid nachvollziehen kannst. Bedenke auch, dass andere Piloten vielleicht anders fliegen, einen anderen Schirm oder eine andere Risikotoleranz haben. **Triff den Entscheid für dich.**