

# Einfach nicht gesehen

VON PETER HARTMANN



„Share your experience“ ist unser Aufruf an die Leser, über sicherheitskritische Vorfälle zu berichten, Erkenntnisse zu teilen und aus den Erfahrungen zu lernen. Peter Hartmann aus Österreich berichtet von seiner Kollision während der Segelflug-Weltmeisterschaft im vergangenen Sommer.

**V**orletzter Tag der WM in Uvalde: Ich hatte eine Stunde zuvor die Startlinie überflogen, es lief eigentlich ganz gut. Mein Schnitt lag über 150 km/h und der Bart, in dem ich gerade kreiste, war mit 4 m/s vielversprechend. Knapp 80 bis 100 Meter über mir waren zwei Franzosen, David Bauder war auf gleicher Höhe und in Sicht und 100 Meter unterhalb flog Susanne Schödel. Plötzlich gab es einen Ruck von hinten mit einem lauten Krachen; meine ASG 29 wippte kurz nach oben, um dann über die Nase nach unten zu rollen und sich im Rückenflug, mit der Nase etwa 45 Grad nach unten zeigend, zu stabilisieren. Ich versuchte, die

Kontrolle über den Flieger zurückzugewinnen, aber das Höhenruder war ohne Ruderdruck und blieb ohne Wirkung. Also raus! Gut, dass ich die Handgriffe immer wieder mal geübt und mir den Ablauf durch den Kopf hatte gehen lassen.

Es war nicht leicht, die beiden Haubennotabwurfgriffe zu betätigen, da mir bewusst war, dass dies ein „endgültiger“ Schritt sein und einiges nach sich ziehen würde. Die Entscheidung aber wurde mir durch die missliche Lage ohnehin abgenommen.

#### **Die Haube lässt sich zunächst nicht öffnen**

Nachdem ich die Griffe gezogen hatte, öffnete sich die Haube vorne etwa zehn

Zentimeter; der Fahrtwind war unerwartet kräftig und riss mir Brille und Mütze vom Kopf, die Haube schloss sich wieder fast vollständig! Mit beiden Händen versuchte ich, sie vorne rauszudrücken... einmal... zweimal... erfolglos. Die aerodynamischen Kräfte im Rückenflug mit einem Neigungswinkel von 45 Grad pressten sie immer wieder in den Rahmen und der Rögerhaken verhinderte erfolgreich, dass die Haube der ASG 29 nach hinten wegrutschen konnte.

Erst als ich mit aller Kraft mit beiden Fäusten die Haube über dem Kopf nach oben schlug, löste sich die Verriegelung des Rögerhakens und endlich war das Ding weg.

Dem Fahrtwind nun vollends ausgesetzt, konnte ich fast nichts mehr sehen und das Gurtschloss nur noch ertasten. Kurz ging mir noch durch den Kopf, dass das Leitwerk noch eine potenzielle Gefahr darstellt, aber durch die hängende Lage war ich in dem Moment, als ich das Gurtschloss öffnete, schon draußen. Im freien Fall drehte ich mich in die Bauchlage und zog die Reißleine. Durch die Probleme mit dem Haubenabwurf hatte ich ungefähr 300 Meter verspielt. Glücklicherweise waren zu diesem Zeitpunkt noch rund 1000 Meter zwischen mir und dem Boden.

Der Schirm öffnete sich relativ weich (Hämatome, die sich am nächsten Tag im Bereich der Gurte abzeichneten, sollten mich eines Besseren belehren) und es war ein wirklich sehr, sehr erlösendes Gefühl, am Fallschirm hängend nach unten zu gleiten. In der thermischen Luftmasse hatte ich allerdings zu keinem Zeitpunkt Kontrolle über den Schirm: Er drehte mal nach links, mal nach rechts und mein energisches Ziehen an den Leinen bewirkte nichts. So ließen mich die zehn bis 15 km/h Südostwind vom Ort des Geschehens abdriften. Unter mir war weit und breit nur karges Buschland auszumachen.

Die Landung war etwas unsanft, und durch die Rückwärtsdrift schlug ich nach dem Durchfedern der Beine mit dem Allerwertesten hart auf, was nicht ganz ohne Verletzungen blieb. Erst jetzt wurde mir bewusst, dass ich schweißgebadet war.

Mein Anruf beim Team bestätigte nur noch, was ihnen schon bekannt war. Auch meine Position war dank Spot schon beim Team, zudem hatten Susanne und David über Funk bereits alles übermittelt. Weshalb ich dann bei 40°C im Schatten ohne Wasser und ohne Kopfbedeckung noch eineinhalb Stunden auf Hilfe warten musste, ist mir heute noch ein Rätsel. Angeblich war sich

### Peter Hartmann

- Segelflugschein seit 1980
- mehrfacher österreichischer Staatsmeister
- Zweimal WM-Vierter, einmal WM-Dritter
- 4000 Stunden Segelflug,
- 15000 Stunden Motorflug



die Wettbewerbsleitung meiner misslichen Lage nicht bewusst und erst nach mehrfacher Intervention der Teamleitung (die Notfallnummern funktionierten nicht) wurde ein privater Helikopter organisiert, um mich aus dem unzugänglichen Buschland auszufliegen.

### Weder FLARM- noch Sichtkontakt

Der eigentliche Unfallhergang war mir bis zu meiner Fallschirmlandung absolut unklar. Zu keinem Zeitpunkt konnte ich das andere Flugzeug sehen. Einer der beiden Franzosen, die ich 80 bis 100 Meter über mir vermutete, hatte das Zentrum der Thermikblase etwas verlassen und war nicht ganz so gut gestiegen wie der Rest. Sein Versuch, wieder ins beste Steigen einzufliegen, hatte ihn in eine Position etwas oberhalb und genau hinter mir gebracht. Dabei war ihm die Sicht auf meine ASG 29 durch seinen Instrumentenpilz genommen. Gleichzeitig war mein FLARM durch das CFK-Rumpfvorderteil abgeschirmt, so dass keine Warnung oder Anzeige generiert werden konnte.

Die Annäherung beider Flugzeuge erfolgte relativ langsam, bis die Rumpfunterseite des französischen Segelflugzeugs auf meiner rechten Höhenflosse aufsetzte, diese abscherte und mir in weiterer Folge mit seiner linken Flügelnahe das ganze Leitwerk abriss. Der Schaden am anderen Flugzeug war gering, der Pilot konnte ohne Probleme zum 25 Kilometer entfernten Uvalde zurückfliegen. Er hatte mich nach seiner Aussage einfach nicht gesehen, sein FLARM habe etwa eine Sekunde vor dem Zusammenstoß gewarnt.

Beide am Unfall beteiligten Segelflugzeuge hatten eine Farbwarnlackierung und FLARM. Leider hat es sich in den letzten Jahren eingebürgert, die FLARM-Antennen suboptimal zu positionieren: Bei beiden beteiligten Fliegern war die Antenne (werksseitig) unterhalb der Instrumentenabdeckung, also innerhalb des Instrumentenpilzes montiert. Beide Flugzeuge hatten einen

CFK-Rumpf und somit nach vorne und nach unten eine schlechte (oder gar keine) FLARM-Sendeleistung. Diese toten Winkel sind zum großen Teil deckungsgleich mit den toten Sichtwinkeln!

Wünschen würde ich mir, dass ein funktionierendes FLARM in allen Segelflugzeugen vorgeschrieben wird, besonders bei Wettbewerben. Leider gibt die IGC den Ausrichtern hinsichtlich der Sicherheitstechnik zu viel Spielraum: So sind selbst bei internationalen Wettbewerben fast immer zehn bis 20 Prozent „flarmlose“ anzutreffen. Nach zwölf anstrengenden WM-Tagen waren wohl alle Piloten ziemlich müde. Die Hitze war nicht hilfreich, den Stresslevel herabzusetzen. Bei einigen Piloten konnte ich im Flug teilweise schon eine gewisse Lethargie feststellen, was FLARM-Warnungen betraf. Der Kopf wurde manchmal nicht mal in Richtung target gedreht.

Das Handy in der Hosentasche und das Spot am Fallschirm montiert hat sich übrigens als sehr gute Kombination erwiesen. Nur zu gerne ist man versucht, das Handy in der Seitentasche unterzubringen. Der Rögerhaken wird wohl dort bleiben, wo er ist, da er meist nutzbringend sein wird und sich nur in meinem Fall als Hemmschuh für den Haubennotabwurf dargestellt hat.

### Share your experience!

Zur Sicherheitskultur in der Luftfahrt gehört auch die Diskussion über eigene Erlebnisse und Fehler, aus denen jeder lernen kann. Haben Sie Vorfälle erlebt oder beobachtet, die für andere Piloten interessant sind? Teilen Sie Ihre Erfahrungen mit anderen!

Schreiben Sie an:

[pg@segelfliegen-magazin.com](mailto:pg@segelfliegen-magazin.com), wir behandeln Ihre Zuschriften vertraulich.