

Giorgio Galetto: Im Abwind gefangen

VON GIORGIO GALETTO

ÜBERSETZUNG: LUDWIG HASLBECK

FOTOS: LOTHAR SCHWARK

Natürlich passieren auch beim Segelfliegen Unfälle – manche enden tödlich, manche werden überlebt und viele enden zum Glück nur mit Sachschäden. Nur sehr selten aber sind die betroffenen Piloten bereit, ihre Erfahrungen mitzuteilen. Giorgio Galetto, einer der besten italienischen Segelflieger und Gewinner des Segelflug-Grand-Prix auf der Wasserkuppe, hat im Frühjahr einen schweren Unfall in Südfrankreich überlebt.



Giorgio Galetto

Segelfluglizenz seit	1975
Flugstunden vor dem Unfall:	6395 Std.
Auf dem geflogenen Typ:	446 Std.
In den vorausgegangenen 30 Tagen:	31 Stunden
In den vorausgegangenen 90 Tagen:	79 Stunden
Fugzeugtyp: Schempp-Hirth Ventus 2cxa mit 53 kg/m ² Flächenbelastung	

Einige Zeit nach dem Unfall hat er seine Erfahrungen aufgeschrieben und an seine Freunde geschickt in der Hoffnung, dass sie die Fehler, die er gemacht hatte, vermeiden können. „segelfliegen“ dankt Giorgio Galetto für die Bereitschaft, seine Geschichte im Rahmen von „Share your experience“ zu veröffentlichen.

Der Unfalltag

Die Tagesaufgabe des Wettbewerbs in Südfrankreich war eine Strecke von 414 Kilometern, die Bedingungen waren eher mäßig – der Tagessieger erreichte eine Durchschnittsgeschwindigkeit von nur 77 km/h. Nach über drei Stunden Flug, in denen ich die Hälfte unter der Hangkante flog, weil die Bedingungen so schlecht waren, verlasse ich den Tête de Lucy in 2400 Metern. Ich hatte es nicht geschafft, bis auf 3000 Meter zu steigen, um den Grat der Ecrins zu überfliegen. Im Gleitflug analysiere ich den Wind über dem Lac de Serres-Poncon: Ich bemerke, dass er konstant aus Richtung Süden bläst und schließe daraus, dass an den Hängen, die in Richtung Süd-West verlaufen, Aufwinde zu finden sein werden. Ich komme im Becken an, in dem der Flug-

platz von St. Crepin liegt. Im Norden sehe ich viele Segelflugzeuge der Rennklasse. Deshalb entspanne ich mich ein wenig: Ich bin in der Nähe eines Flugplatzes, etwa auf halber Höhe des Bergrückens in zirka 1850 bis 1900 Metern MSL, und etliche Segelflieger sind hier unterwegs.

Als ich am Bergrücken ankomme, treffe ich nicht auf das erwartete Steigen, aber ich sehe etwa 100 Meter über mir zwei Segelflieger, die Achten fliegen. Ich versuche die Lage am Hang einzuschätzen und entdecke weit unter mir eine kleine Kuppe im Bergrücken. Ich überlege, ob ich darauf aufpassen sollte, doch die Kuppe liegt viel niedriger und so glaube ich, im Hangflug mit ausreichender Sicherheitshöhe die Kuppe mindestens zweimal überfliegen zu können.

Ich fliege am Hang, der links von mir liegt, immer noch im Sinken, und schaue hinauf zu den beiden anderen Flugzeugen, die etwas vor und nur wenig über mir weiter Achten fliegen. Ich fliege weiter und hoffe, dass sich das Sinken endlich in Steigen verwandeln wird. Doch das geschieht nicht und das Sinken kostet mich schnell die ganze Sicherheitshöhe.

Jetzt übernimmt der rationale Teil meines Bewusstseins das Kommando, der sich um die Sicherheit kümmert: Mir wird bewusst, dass eine Geländeberührung unvermeidlich ist und so konzentriere ich mich voll darauf,

die Folgen des Aufpralls so gering wie möglich zu gestalten: Ich fliege parallel zu den Bäumen am Hang und versuche, das Flugzeug etwas unter den Baumwipfeln zu „landen“, um so möglichst viel Energie zu vernichten, ähnlich wie dies durch das querspannte Bremsseil auf einem Flugzeugträger passiert.

Meine Gedanken sind völlig klar: Ich überziehe das Flugzeug nicht, um nicht senkrecht abzustürzen, mit allen bekannten Folgen eines solchen Sturzes. Ich versuche auch nicht mehr, das Flugzeug durch einen beherzten Seitenruderausschlag vom Hang wegzudrehen, da ich fürchte, mit einer Fläche an einem Baum hängenzubleiben und einen folgenschweren Ringelpiez zu riskieren. Die Flugbahn, die ich beibehalten will, soll so sein, dass ich, nach dem Kontakt mit den Bäumen parallel zum Hang falle, der Aufschlagwinkel soll möglichst flach sein.

Es gelingt mir, die Bäume sehr gut zu erwischen, sie bremsen mich komplett ab. Der Flieger überschlägt sich nicht und behält seine Bahn bei. Zum Schluss dreht er sich um etwa 100 bis 120 Grad nach links und fällt etwas nach rückwärts unten. 15 bis 20 Meter nach dem ersten Kontakt mit den Bäumen bleibt er liegen. Die Struktur des Flugzeugs hat die komplette Energie absorbiert, Äste und Stämme bis etwa 20 Zenti-

meter Durchmesser sind abgebrochen, und ich habe einen Baum mit einem Stammdurchmesser von etwa 30 bis 35 Zentimetern gefällt. Das Cockpit ist ganz geblieben, die verstärkte Struktur um den Piloten herum hat gut gehalten. Ich sitze auf einem Styroform-Kissen und auch hinter dem Fallschirm habe ich ein etwa acht bis zehn Zentimeter dickes Kissen.

Nach dem Aufschlag

Ich öffne die Augen, die ich geschlossen hatte, weil Tannennadeln, Tannenzapfen, Rinde und Wasser des Wasserballastes eingedrungen waren, und habe für einige Sekunden Probleme, wegen des heftigen Aufpralls wieder richtig zu atmen. Dann merke ich, dass ich alle Körperteile bewegen kann. Ich suche die Wasserflasche, um mir den Mund auszuspülen, entdecke aber, dass sich an ihrer Stelle nun die Batterie befindet. Zum Glück hat sie mich nicht verletzt.

Etwas Probleme bereitet mir die Zunge; ich habe mich gebissen, wie dies offenbar bei solchen Unglücksfällen oft geschieht. Ich verspüre auch Schmerzen an der rechten Wade; die Batterie unter dem Instrumentenbrett hat sich mit der kompletten Halterung verschoben und ist Ursache für einen großen Bluterguss. Die Innenseite des Oberarms und auch ein Teil des Unterarms ist komplett violett – ich habe mich am Klap-



Giorgio Galetto am Start beim Grand Prix auf der Wasserkuppe 2011



penhebel angeschlagen. Mein Rücken schmerzt mich etwas, aber ich kann die Beine bewegen. Ich kann also an Bord sitzen bleiben, zumal meine Position ziemlich bequem ist.

Unter Schock sollte man trinken und urinieren, soweit erinnere ich mich. Wasser finde ich nicht, also uriniere ich, dass mir das gelingt, beruhigt mich zusätzlich. Ich bemerke, dass alle elektrischen Geräte tot sind, eine Funkverbindung mit meinen Freunden ist also nicht möglich. Das ELT hat nicht ausgelöst, da der Aufprall eher vertikal und zum Glück recht schwach war. Also schalte ich den Notsender von Hand an und sehe beruhigt, wie die rote Lampe zu blinken beginnt.

Ich nehme mein Handy aus der linken Brusttasche des Overalls und rufe als erstes meine Frau Marina an, dann sofort meinen Vater und erkläre ihnen, was vorgefallen ist: Ich habe eine Außenlandung gemacht und diesmal habe ich das Flugzeug beschädigt, aber ich bin gesund geblieben. Marina informiert sofort den Wettbewerbsleiter, der wiederum ruft in St. Crepin an und bittet

darum, von dort aus Suchflugzeuge starten zu lassen. Später werde ich erfahren, dass mich glücklicherweise ein deutscher Pilot gesehen hat, der sofort St. Crepin alarmiert und meine Position übermittelt hatte.

Wenig später sehe ich eine Robin, die mich sucht. Ich ziehe einen kleinen Spiegel aus der Tasche und beginne, mit den Sonnenreflexen auf mich aufmerksam zu machen. Ich weiß bis heute nicht, ob mich die Besatzung deswegen entdeckt hat. Hätte sie mich nicht gesehen, hätte ich einige Leuchtraketen abfeuern können, die ich immer mit mir führe – als letzte Möglichkeit, da ich keinen Waldbrand verursachen will. Die Besatzung hat mich entdeckt und die Robin beginnt, über mir zu kreisen. Ich winke ihnen zu, um zu zeigen, dass ich heil geblieben bin.

Es vergeht etwas Zeit, mir wird allmählich kalt, auch, weil ich nass bin. Deshalb decke ich mich etwas mit dem Haubenbezug zu. Ich hätte auch noch eine Aluminiumdecke mit dabei, brauche sie aber im Augenblick noch nicht. Wenig später kommt der Polizei-Hubschrauber. Er entdeckt mich sofort.

Nun werden Arzt und Rettungsassistent herabgelassen. Sie untersuchen mich kurz, dann werde ich auf die Bahre gelegt und zum Hubschrauber hochgezogen, der mich ins Krankenhaus von Briançon fliegt. Bevor ich das Flugzeug verlassen hatte, hatte ich dem Rettungsassistenten noch den Logger übergeben. Ich denke nochmals kurz an mein Flugzeug, das mich so gut geschützt hat, und mache den Hauptschalter aus.

Ich komme mit 40 Grad Fieber im Krankenhaus an. Noch auf der Bahre verhört mich ein Polizist, schreibt ein Protokoll und lässt mich ins Röhrchen blasen. Ergebnis: 0,00 Promille. Die Zeit vergeht ewig nicht, mir ist kalt, ich bin immer noch nass und dehydriert. Endlich bringt man mich zu einer kompletten Untersuchung und dann – es ist schon Nacht – in ein Bett auf der Krankenstation.

Die Unfallfolgen

Die Tragflächen des Flugzeugs sind an vielen Stellen durch die Äste beschädigt, die Holme mehrfach durch den Zusammenprall mit den Bäumen gebrochen. Der Rumpf ist am



Leitwerk, wo sich das Spornrad befindet, gebrochen. Das Höhenruder ist komplett durch den Kontakt mit den Bäumen abgerissen – ich denke, dass der Beschlag, an dem man es beim Montieren fixiert, gebrochen ist. Die Nase hat links einen Riss, ein Ast hat die Rumpfschale bis zum Instrumentenbrett aufgerissen. Die Verstärkungen des Cockpits, die sich hier befinden, haben ein Eindringen des Astes verhindert. Ich selbst habe ein durch eine Quetschung hervorgerufenes Hämatom an der rechten Wade davongetragen sowie Zerrungen an verschiedenen Gelenken und einen blauen Fleck am linken Arm. Zwei Kreuzbeinwirbel sind gebrochen, ein Wirbel ist gequetscht, aufgrund dessen ich am 07. Juni operiert wurde. Am 09. Juni war ich schon wieder mit einem Stützkorsett auf den Beinen.

Unfallursache

Aus meiner Sicht war es ein Fehler des Piloten durch unangemessene Flugdurchführung. Als ich parallel zum Hang flog und glaubte, Steigen gefunden zu haben, hatte ich die Fluggeschwindigkeit nicht ausrei-

chend der Situation angepasst. Die Beobachtung der Umgebung erfolgte zu langsam und fragmentarisch. Ich war in einer eher passiven Erwartungshaltung, war zu unaufmerksam und reagierte nicht, alles Folgen einer großen Übermüdung. Ich denke auch, dass ich wegen der wirklich anstrengenden Flugbedingungen – immer unter Kammhöhe – nicht ausreichend getrunken und gegessen habe, wie ich dies sonst eigentlich immer tue.

Es war ein schwacher Tag mit Aufwinden von durchschnittlich 1 m/s, die aber nicht beständig waren. Die Polizisten gaben mir, wohl um mich zu trösten, eine Kopie der Wettervorhersage für das Gebiet, in dem ich geflogen war. Darin wurde auf eine Konfluenz zwischen L'Argentiere und St. Crepin hingewiesen, die zu heftigen Turbulenzen mit starkem Steigen und Sinken führen sollte.

Ich meine, dass die Abwinde durch horizontal zum Hang fließende Luftströmungen entstanden, für mich also Rücken- oder Gegenwind bedeuteten. Die Flugzeugnase zeigte auch keine Tendenz, sich zum Hang hinzudrehen, wie dies bei normalem Sinken erfolgt – hätte ich dies bemerkt, wäre ich wohl sofort vom Hang weggeflogen. Mir wurde zudem berichtet, dass der Hubschrauberpilot wegen der Abwinde erhebliche Probleme hatte, im Schwebeflug die Höhe zu halten.

Die Verkettung der Ereignisse:

Wenn ich die einzelnen Ereignisse, die letztlich zum Unfall geführt haben, analysiere, erkenne ich die folgenden Punkte:

Es war der erste Winter, in dem ich nicht Ski gelaufen, zum Schwimmen gegangen oder Rad gefahren bin. Ergebnis: eine eher bescheidene physische Kondition, denn ich hatte mich, auch angesichts der allgemeinen wirtschaftlichen Situation, immer auf die Arbeit gestürzt und wenig Begeisterung für andere Dinge aufgebracht. In der Woche vor dem Wettbewerb war ich sehr eingespannt gewesen, kein freier Tag, nicht einmal Samstag und Sonntag.

Zu Beginn des Wettbewerbs hatte ich nachts nicht gut geschlafen. Am ersten

Wettbewerbstag hatte ich sofort nach dem Ausklinken eine Außenlandung gebaut – das hätte mir eigentlich zeigen müssen, dass es besser wäre, aufzuhören. Diese Außenlandung war völlig idiotisch, ich war wie betäubt gewesen. Auch war ich äußerst übermüdet. Und wenn man müde ist oder keine Lust zum Fliegen hat, dann sollte man erst gar nicht starten.

In all den vielen Jahren meiner fliegerischen Laufbahn habe ich immer versucht, schwere Pilotenfehler zu vermeiden. In den letzten Jahren wurde mir immer mehr bewusst, dass ich immer mehr in Gefahr geriet, banale Fehler zu begehen, denn dies geschieht immer dann, wenn man mit einer Tätigkeit zu vertraut ist; gerade deshalb machte ich mir vor jedem Flug bewusst, dass ich besonders aufpassen musste. Ich war immer schon überzeugt, dass etliche Unfälle, auch solche mit gravierenden Folgen, die einigen Freunden unterlaufen waren, eben gerade durch Banalitäten verursacht worden waren.

Bei den mehr als 100 Wettbewerben, an denen ich teilgenommen habe, war ich nicht an jedem Tag zu 100 Prozent körperlich und geistig fit, und entsprechend meiner Konstitution legte ich immer meine Flugdurchführung aus. Für mich ist das der Dreh- und Angelpunkt der Sicherheit beim Fliegen: den Flug an das Flugzeug, an das Wetter, an die geografischen Verhältnisse und an den eigenen körperlichen und geistigen Zustand anzupassen.

Beim Unglücksflug war diese Anpassung überhaupt nicht erfolgt und, was am schwerwiegendsten ist, ich war mir dessen überhaupt nicht bewusst. Es war, als wäre ich mit dem PKW in einer Kurve von der Straße abgekommen, ohne aber das Tempo zu verringern. Und das ist wohl der am schwierigsten zu verarbeitende Aspekt des Unfalls, der, den ich mir selbst am wenigstens verzeihen kann!

Die Logger befinden sich zur Zeit noch immer bei der Untersuchungskommission in Frankreich, aber nach deren Auswertung in den kommenden Monaten werden die Ergebnisse mit allen Einzelheiten publiziert.

Share your experience!

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

Schreiben Sie an zh@segelfliegen-magazin.de, wir behandeln Ihre Zuschriften vertraulich.