

Müde, sorglos und zu langsam

VON ALEXANDER SPÄTH

„Share your experience!“ lautet der Aufruf an unsere Leser, ihre Erfahrungen mit anderen zu teilen, um Zwischenfälle zu verhindern. Diesmal berichtet Junioren-Talent Alexander Späth über seinen Unfall im Gebirge mit dem OLC-Förderdiscus.

Nachdem ich meinen Absturz vom 22. Juni 2012 verarbeitet habe und bereits wieder über 70 Stunden im Flugzeug saß, bin ich jetzt dazu bereit, mein Erlebtes nicht nur unter engen Freunden zu teilen, sondern es für alle zugänglich zu machen. Bestärkt dazu hat mich der Bericht von Giorgio Galetto in der vergangenen Ausgabe von [segelfliegen](#).

Bereits 2011 hatte ich den großen Traum, einen Wandersegelflug von meinem Heimatflugplatz Esslingen in Richtung Puimoisson zu starten, was ich aber nicht verwirklichen konnte. 2012 wollte ich alles daran setzen, mir diesen Wunsch zu erfüllen. Mitte Juni sah ich dazu eine realistische Chance dank des von Wilfried Großkinsky gesponserten Förderflugzeuges Discus-2CT „OLC“.

Ich hatte bereits im Winter damit angefangen, IGC-Dateien aus dem OLC herunterzuladen, um mögliche Wege durch die Schweiz genauer planen zu können. Entscheidend für die Flugwegplanung war die Frage: Fliegt man vom Schwarzwald über das Schweizer Mittelland weiter in Richtung Wallis oder bleibt man im Jura und fliegt westlich an Genf vorbei und in Richtung Chartreuse? Für beide Routen erstellte ich Aufgaben mit genau definierten Wendepunkten, um alle Lufträume sicher um- und unterfliegen zu können. Ich fühlte mich

perfekt vorbereitet – es musste nur noch das Wetter mitspielen.

Um 06:20 Uhr klingelt der Wecker

Der Tag ist extrem gut vorhergesagt. Ich bekomme noch am Vorabend über Facebook mit, wie viele Leute ein großes FAI-

Dreieck in Deutschland fliegen wollen. Ich versuche, früh einzuschlafen, was mir allerdings aufgrund der Vorfreude und Aufregung kaum gelingt. Bereits um 06:20 Uhr klingelt der Wecker und ich bin sofort hellwach – was für mich um diese Uhrzeit ganz und gar nicht normal ist.

Um 10:15 Uhr erfolgt der Start in Esslingen. Die Basis ist mit 1300 Metern noch ziemlich tief, das Steigen ist schwach. Langsam taste ich mich weiter Richtung Südwesten vor, und erst südlich der Burg Hohenzollern komme ich endlich auf 1700 Meter MSL. Ab dem Klippeneck wird es in Richtung Südwesten komplett blau, doch ich gebe nicht so schnell auf. Im Notfall habe ich ja



Alexander Späth, Vize-Weltmeister der Junioren 2011

immer noch einen Motor mit 13 Litern Sprit im Nacken.

Ich gleite also ein Stück ins Blaue und erkenne nur in Richtung Winzeln und Schwarzwaldwestseite noch einzelne Fetzen. Da der Wind mit 20 bis 25 km/h aus West bläst, entscheide ich mich, den großen Umweg in Kauf zu nehmen. Der Flug gestaltet sich weiterhin als äußerst schwierig und ich muss an der Westseite des Schwarzwalds erneut tief ins Relief, in mir unbekanntem Gebiet.

Südlich von Freiburg wird es mir zu heiß und ich zünde den Motor. Erneut die Überlegung: Umdrehen oder weiterfliegen? Ich entscheide mich für Letzteres. Querab Hotzenwald schalte ich den Motor wieder ab und taste mich langsam Richtung Olten vor. Da der Jura nach nur wenigen Kilometern blau aussieht, wähle ich die Route über das Mittelland, in Richtung Wallis. Bald erkenne ich, dass der Einstieg in die höheren Berge Richtung Thuner See und Zweisimmen sehr schwer wird. Ich taste mich deshalb langsam an der vordersten Gräte Richtung Genfer See vor.

Enormer Respekt vor dem unbekanntem Gebiet

Obwohl ich die Route häufig in SeeYou angeschaut habe, ist der Respekt vor diesem mir unbekanntem Gebiet enorm, ich fliege sehr defensiv von Flugplatz zu Flugplatz vor. Als ich westlich von Bex zum ersten Mal auf 2300 Meter MSL steige, bin ich glücklich



Beim Blick auf den Mont Blanc war Alexander Späth froh, den anspruchsvollen Flug nicht vorzeitig abgebrochen zu haben

und erleichtert: Ab hier kenne ich mich aus! Ich habe schon Endanflughöhe auf Albertville, von dort ist es nicht weit bis Grenoble, von dort komme ich mit dem Motor ganz locker nach Puimoisson – alles ist klasse, ich bin da, wo es mir fliegerisch am besten

gefällt: in Südfrankreich. Als ich das Mont-Blanc-Massiv aus den Wolken schimmern sehe, bin ich mir sicher, die richtige Entscheidung getroffen zu haben und bin froh, nicht frühzeitig aufgegeben zu haben.

Am Mont Joly (2500 Meter) komme ich in 1800 Metern an und gewinne ganz langsam Höhe. Das Steigen am Hang ist extrem schwach, und bei jeder Wende des Achterns verliere ich beinahe die im Geradeausflug gewonnene Höhe. Ich bleibe geduldig, bis ich schließlich bis auf Gipfelhöhe aufsteigen kann. Es ist etwa 18:00 Uhr, eigentlich noch nicht zu spät am zweitlängsten Tag des Jahres. Doch die Luft ist müde und das Tal von Grenoble sieht wie so oft bei stabilen Hochsommerlagen wenig einladend aus.

So erbege ich mich meinem Schicksal und stelle Grenoble als Ziel auf meinem PDA ein. Ich lasse auch den Wasserballast ab, den ich aufgrund des starken Gegenwindes bis zuletzt nicht abwerfen wollte. Ich habe 600 Meter Sicherheit. Nun will ich die Hänge abfliegen, bei Grenoble den Motor werfen und Richtung Gap fliegen, um von dort aus über den „kleinen Parcours“ nach Puimoisson zu gelangen.

Ich fliege den Höhenzug der Belldonne entlang, der ungefähr in Nord-Süd-Richtung verläuft und mehrere Quergräten besitzt,

Fliegerischer Lebenslauf Alexander Späth

Fliegerische Erfahrung:

Gesamtflugstunden vor dem Unfall: 1920 Stunden, davon 650 Stunden im Gebirge

In den vorausgegangenen 30 Tagen: 40 Stunden

In den vorausgegangenen 90 Tagen: 155 Stunden

Auf Discus-2cT: 450 Stunden

Fliegerische Erfolge:

Junioren-Nationalmannschaft seit 2008

Sportsoldat 2009

3. Platz Junioren-WM 2009

Vizeweltmeister Junioren-WM 2011

Deutscher Junioren-Vizemeister 2010 Musbach

1000-Kilometer-Flug am 13. Mai 2012



lachen soll, mir gehen 1000 Gedanken durch den Kopf. Ich ziehe mein Handy aus der Hosentasche und bin froh, dass ich Empfang habe.

Ich will unbedingt mit jemandem sprechen, der mir vertraut ist. Also rufe ich zuerst meine Eltern an, anschließend Felix Loth. Ich weiß bis heute nicht genau warum, aber ich wusste, er wird mir schnell helfen können. Er beruhigt mich erst einmal und ruft dann in Serres an, von wo aus die Rettungsleitstelle in Grenoble verständigt wird. Ich schicke Felix die Koordinaten der Absturzstelle über mein Smartphone. Da ich keine Leuchtraketen dabei habe, nehme ich den Fallschirm, laufe zu einer Stelle im Wald, die nicht so dicht bewachsen ist und öffne ihn in der Hoffnung, dass der Hubschrauber mich schnell findet.

Wir fliegen Richtung Allevard, wo ich von einer Ärztin untersucht und dann ins Krankenhaus von Grenoble geflogen werde. Ich habe wirklich keinerlei Verletzungen davongetragen und darf gegen zwei Uhr nachts das Krankenhaus verlassen. Ich lasse mich in ein Hotel in Grenoble fahren. Am nächsten Morgen fahre ich mit dem Zug über Lyon und Straßburg nach Stuttgart, wo mich mein Vater abholt.

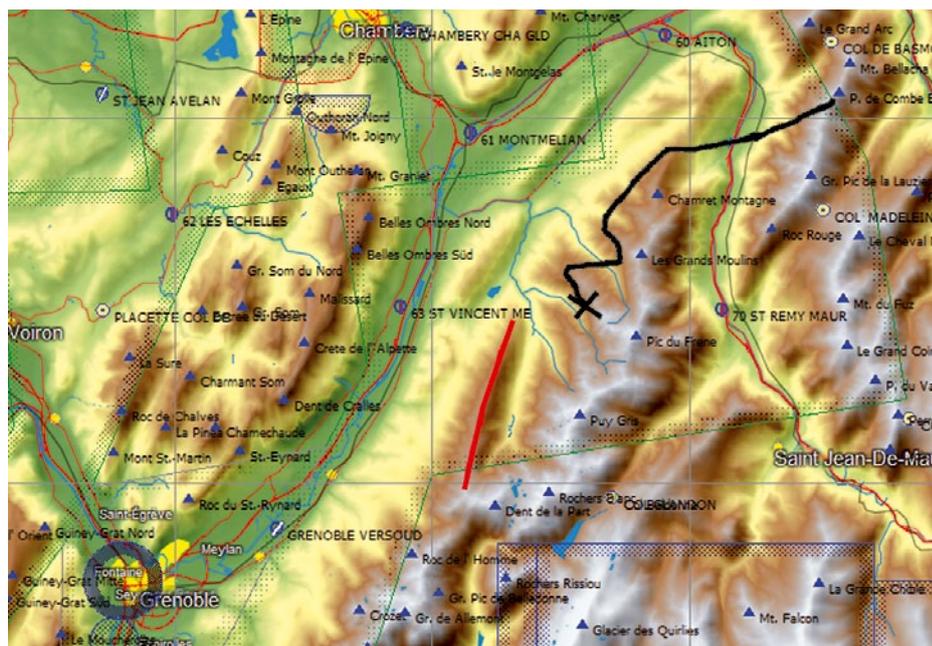
Blick in Richtung Grenoble, die tote Luft ist offensichtlich. Das Foto entstand etwa 15 Minuten vor dem Unfall

die nach Westen ins Tal abfallen. Da ich für den Hauptkamm bereits viel zu tief bin, versuche ich, die Quergräten abzufiegen. Als ich merke, dass meine Taktik keinen Höhengewinn bringt, überlege ich vor dem Skigebiet bei Allevard, ob es nicht sinnvoller ist, Direktkurs auf Grenoble zu nehmen. Intuitiv entscheide ich mich jedoch dazu, die Gräte bei Allevard noch zu versuchen. Jetzt geht alles ziemlich schnell. Ich merke noch, dass ich zu langsam fliege, ein wenig durchsacke (80 km/h) und das Flugzeug ganz weich wird. Gleichzeitig kommen hohe Tannen auf mich zu. Ohne eine Chance zum Nachdenken zu haben, merke ich, dass ich gleich in die Bäume fallen werde, nicht seitlich, sondern frontal. Von diesem Punkt an habe ich kaum noch Erinnerungen bis zum Aufschlag auf den Waldboden. Ich weiß nur noch, dass es mich extrem heftig herumgewirbelt hat. Aus einem fliegerisch harmlosen Manöver ist innerhalb weniger Sekunden eine lebensbedrohliche Situation entstanden.

Wald. Als ich feststelle, dass mir außer dem Rücken nichts weh tut, steige ich aus und setze mich erst einmal auf einen Baumstumpf. Ich weiß nicht, ob ich weinen oder

Unfallursachen

Der Unfall ereignete sich ganz eindeutig aufgrund eines Pilotenfehlers. Meine Flug-



Aufschlag mitten im Wald

Ich sitze im Flieger und bin für wenige Augenblicke wie gelähmt. Die Haube des Fliegers ist zum größten Teil nicht mehr da und ich sitze auf etwa 1750 Metern MSL im

Der Flugweg vor dem Unfall. Das Kreuz markiert den Absturzpunkt. Die rot eingezeichnete Linie markiert den Hang, den Späth ursprünglich anfliegen wollte, bevor er sich entschloss, die Quergräte anzusteuern

geschwindigkeit am Hang war nicht ausreichend, ich war deutlich zu langsam. Als weitere Ursache kam der geringe Abstand zum Hang hinzu. Diese beiden „Sicherheitspuffer“ haben mir gefehlt, um die Situation zu entschärfen. Wäre ich 20 oder 30 km/h schneller geflogen, hätte ich ein wenig Höhe wegziehen können. Mit mehr Sicherheitsabstand zum Hang und damit mehr Luft unter den Flügeln hätte ein kurzes Durchsacken trotz der geringeren Geschwindigkeit nicht zum Aufschlag geführt.

Folgende Ereignisse haben zusätzlich letztendlich zum Unfall beigetragen:

- Extreme Anstrengung über 8,5 Stunden, die zu Müdigkeit und Unkonzentriertheit geführt haben. Wie man dem Flugbericht entnehmen kann, war der gesamte Flug extrem anstrengend: schwache Bedingungen, langer Flug, neues Fluggebiet, viel Flugzeit unter Hang. Wie schwach der Tag war, belegt der bis zum Absturz erfolgte Schnitt von 57 km/h – um mit einem 18-Meter-Flugzeug so langsam unterwegs zu sein, muss ganz schön viel schief laufen.

- Veränderung des Schwerpunkts durch Ablassen des Wassers. Problematisch ist für mich bei vielen Flugzeugen mein geringes Pilotengewicht. Mit 63 Kilogramm brauchte ich im OLC-Discus drei Bleiplatten, um mit Schirm die Mindestzuladung von 80 Kilogramm zu erreichen. Da ich den Discus aber nicht gerne so schwanzlastig geflogen bin, habe ich den Wasserballast nicht im Verhältnis 1:25 gemäß Handbuch, sondern 1:35 getankt – damit war das Flugzeug perfekt für mich. Bis etwa 20 Minuten vor dem Absturz hatte ich 100 Liter Wasser in den Flügeln. Da ich auch zuvor quasi nie ohne Wasser unterwegs war, war ich das Flugzeug kopflastiger gewohnt als zum Zeitpunkt des Unfalls. Ich hatte also nach dem Ablassen plötzlich einen nach hinten verschobenen Schwerpunkt und damit ein anderes Fluggefühl als die acht vorangegangenen Stunden.

- Wenig Schlaf in der Nacht zuvor. Durch Vorfreude und Anspannung vor dem Trip habe ich nicht mehr als fünfeneinhalb Stunden geschlafen. Normal brauche ich zwischen sieben und neun Stunden, um richtig fit zu sein. Diese Tatsache hat die Müdigkeit gegen Ende des Fluges sicher verstärkt.

- Spannungsabfall, da ich mit dem Flug schon abgeschlossen hatte. Ich war froh, dass ich mit nur zehn Minuten Motorlaufzeit bis nach Grenoble gekommen war. Dadurch wich meine Anspannung einer wohl gefährlichen Lockerheit. Gedanklich



Der OLC-Discus nach dem Aufschlag im Wald, der Pilot blieb unverletzt

war ich schon in Puimisson und habe mir vorgestellt, wie ich das WM-Viertelfinale Deutschland gegen Griechenland anschau.

Meine Lehre aus dem Unfall

Ich frage mich immer wieder, was letztendlich den Ausschlag für den Unfall gegeben hat – die oben genannte Punkte (Müdigkeit, Schwerpunkt, Spannungsabfall) sind keine ausreichenden Erklärungen für den Absturz. Reflektiere ich meine bisherige Fliegerei im Gebirge, gelange ich zur Einsicht, dass der entscheidende Faktor mein mangelndes Sicherheitsempfinden beim hangnahen Fliegen war. Mir war zwar bewusst, dass ich sehr nah am Hang fliege, war aber der Überzeugung, ich könne das Risiko einschätzen und kontrollieren.

Wenn man aber wirklich nah an sein Limit gehen möchte, darf keiner der zuvor

genannten Faktoren negativ hinzukommen, da man sonst den sicheren Bereich verlässt und sich in eine Grauzone begibt, in der brenzlige Situationen entstehen können, die aber nicht zwangsläufig schlimme Folgen haben. Wenn sie nicht glimpflich ausgehen, ereignet sich ein Unfall – in meinem Fall mit glücklichem Ende.

Was ich aus dem Absturz mitnehmen kann, hat Bundestrainer Uli Gmelin in einer Mail an mich treffend formuliert: „So was vergisst man nie. Aber auch so ein Ereignis hat sein Gutes, so blöd das klingen mag: Das eigene Sicherheitsempfinden wird geschärft. Es wäre auf jeden Fall bedenklich, wenn es nicht so wäre. Und wenn allein dadurch eine weitere Katastrophe verhindert werden kann, die vielleicht ohne besagtes ‚neues‘ Sicherheitsempfinden passiert wäre (was man aber nie weiß, später), bei der man aber nicht so viel Glück gehabt hätte.“

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.com, wir behandeln Ihre Zuschriften vertraulich.