

# Share your Experience:

# Nicht aufs **Fliegen** konzentriert

AUTOR: MATHIAS SCHUNK

Sicherlich überlegt sich mancher, wieso ausgerechnet einer der erfahrensten Gebirgsflieger, der immer wieder über die Sicherheit beim Gebirgsfliegen referiert und auch hier im unserem Magazin darüber schreibt, im Gebirge einen Unfall hat. Im Zuge von „Share Your Experience“ möchte Mathias Schunk unsere Leser deshalb nicht im Unklaren darüber lassen, was und wie sein Unfall passiert ist und damit andere Piloten davor bewahren, einen ähnlichen Fehler zu machen.

Rechts Aufnahme aus dem  
Rettungshubschrauber  
mit dem etwaigen Flugweg



**S**egelfliegen ist sicherlich alles andere als eine risikoarme Sportart; unvergessen hierzu der Vortrag von Bruno Gantenbrink am Segelfliegtag 1992 in Gersfeld, der heute genauso aktuell ist wie damals ([www.dg-aviation.de/bibliothek/safety-comes-first/](http://www.dg-aviation.de/bibliothek/safety-comes-first/)).

Der Gebirgssegelflug ist sicher noch etwas risikoreicher. Dass der Wettbewerbssegelflug ebenfalls risikoreicher ist als das Fliegen ohne Wettbewerbsstress, dürfte auch allgemein anerkannt sein. Und wenn man dann im Gebirge Wettbewerbe fliegt, dann potenziert sich das Risiko!

Ich bin in meinem Leben bisher ganz bewusst nie einen Wettbewerb im Gebirge geflogen (also ich meine ernsthafte wie Rieti, Vinon oder St. Auban und nicht das Königsdorfer Vergleichsfliegen), weil ich es schlicht und einfach für zu gefährlich hielt. Nun ist mir genau dieses selber zum Verhängnis geworden, aber am Ende sind wir alle eben nur Menschen...

**Das Wettbewerbsfliegen** habe ich prinzipiell vor sieben Jahren eingestellt. Dann war ich 2021 als Gast und letztendlich auch als Helfer beim Grand-Prix-Finale in St. Auban, wo mir die ganze Stimmung und Atmosphäre super gefallen hatten. Letztes Jahr gleiches Szenario: erst Fliegerlager in St. Croix mit anschließendem Besuch des Grand Prix in Vinon. Da habe ich zufällig erfahren, dass es noch einen Südafrika-Grand-Prix geben würde und dass dieser von Douglas nach Worcester verlegt wurde. Als ich ganz spontan meinte, „Ach, dann fliege ich auch mal Grand Prix, weil ich dort ja schon des Öfteren war“, sagte Uys Jonker, der neben mir stand, dann würde er mir einen Flieger organisieren. Aber wenn er mir einen Flieger organisiert, dann müsste ich auch mitfliegen! Ups, jetzt war ich in Zugzwang!

Ich fragte Tilo Holighaus (ein guter

Freund von mir und nicht nur mein Flugzeughersteller), ob es in Südafrika einen Ventus 3 gäbe. Nein, gibt's nicht und mit einem Ventus 2, von denen es einige dort gäbe, würde er keinen Grand Prix mitfliegen wollen. Ich fragte ihn, ob er mir die Freundschaft kündigt, wenn ich mit einer JS mitfliegen würde – er meinte, natürlich nicht, es sei auch völlig egal, was ich fliegen würde, denn am Ende gewinnt sowieso eine JS, weil nur JS mitfliegen werden.

Dann war ich mir lange nicht sicher, ob es wirklich eine gute Idee sei, mit 20 Flugzeugen gleichzeitig über eine Linie direkt in den Hang zu gehen, denn im Gegensatz zu Saint Auban oder Vinon, wo sich das Feld aufsplittet, bis man irgendwann an den Hängen ankommt, geht es in Worcester direkt zur Sache. Ich hatte mir ganz fest vorgenommen, dass ich mich dann sofort vom Wettbewerb ausklinken würde, wenn ich das als sicherheitskritisch einstufen würde. Gott sei Dank waren wir am Ende ja nur zwölf Piloten und es war wider Erwarten kein echtes Problem.

Zum Thema Pavullo, dem Ort des Grand-Prix-Finales: Hier hatte ich von vornherein gesagt, dass ich dort, für den Fall dass ich mich qualifiziere, nicht hingehen werde. Ende August bei mieser Thermik in einer Gegend, die angeblich absolut unlandbar ist (es gibt wohl drei Felder, die aber nur erreichbar sind, wenn man in Gipfelhöhe 30 km rausgleitet) einen Wettbewerb zu fliegen, ist definitiv nicht mit meinen Sicherheitsvorstellungen vereinbar. Insofern stand ich in Worcester also unter keinerlei Qualifikations-Stress.

**Der dritte Wertungstag** in Worcester brachte eine Aufgabe mit einem ersten Wendepunkt im Osten und einem zweiten und letzten Wendepunkt 39 km südwestlich von Worcester. Der Wendepunkt war ein Berggipfel und lag auf über 1600 m Höhe (Worcester liegt auf 200 m MSL).

Nach dem Briefing analysierte ich, dass man mindestens ca. 1300 m hoch sein müsste – also über Endanflughöhe –, um überhaupt in den Wendepunktsektor (der beim Grand Prix nur der 500-m-Radius und kein Schlüsselloch ist) einfliegen zu können. Diese Erkenntnis nahm ich also mit auf den Flug und war dabei vielleicht einer der wenigen Piloten, denen die Problematik im Voraus bewusst war. Oscar Goudriaan, der bereits Weltmeister war und an zehn Weltmeisterschaften mitgeflogen ist, fragte z. B. im Anflug auf den Wendepunkt noch im Funk, wie man denn überhaupt in den Sektor kommen könne.

Oscar, Erik Borgmann und ich kamen am Wendepunkt in ca. 1000 m an und fingen an zu achtern, wobei wir nur langsam stiegen. Da habe ich überlegt, wie genau die Strafpunkte-Regelung ist. Ich wusste, dass es beim Verfehlen des Sektors 300 Strafskunden gibt, was definitiv weniger war, als es dauern würde, hier bis auf 1300 m zu steigen.

Was ich nicht mehr sicher wusste war, wie nah man an den Wendepunkt heran kommen muss, damit dieser als erreicht gewertet wird und man mit Strafpunkten davon kommt – und das, obwohl ich mir der Problematik des Wendepunkts vor dem Flug bewusst war. Völlig untypisch für mich, so unvorbereitet und nicht analytisch herangegangen zu sein. Ich hatte mir diese wie alle anderen GP-Spezial-Regelungen vor dem Wettbewerb explizit aufgeschrieben, dann aber, im entscheidenden Moment, nicht parat! Auch weil ich morgens nicht nochmals nachgeschaut habe.

Ich überlegte, dass ich das alles ja im Internet nachschauen könnte, verwarf diese Idee aber genauso schnell, wie sie gekommen war wieder, denn während wir zu dritt am Hang achtern, irgendwas im Netz nachzuschauen, ist ein absolutes NOGO! Ich verwarf auch die Idee, im Funk nach der Regelung zu fragen,

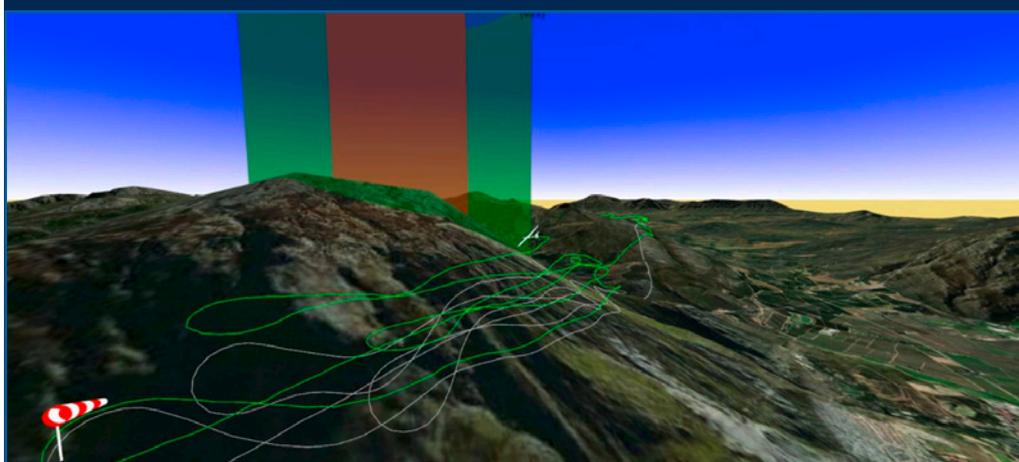
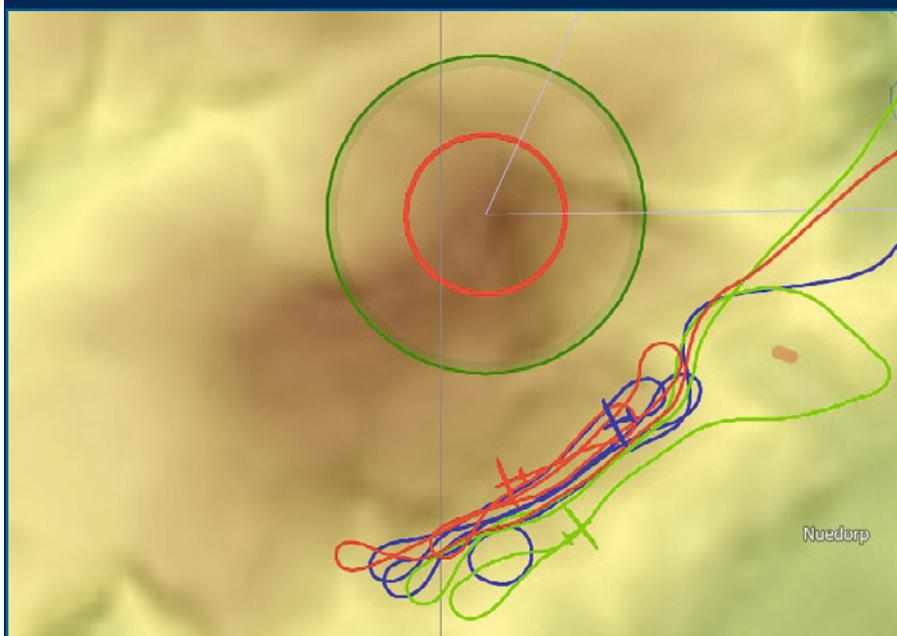
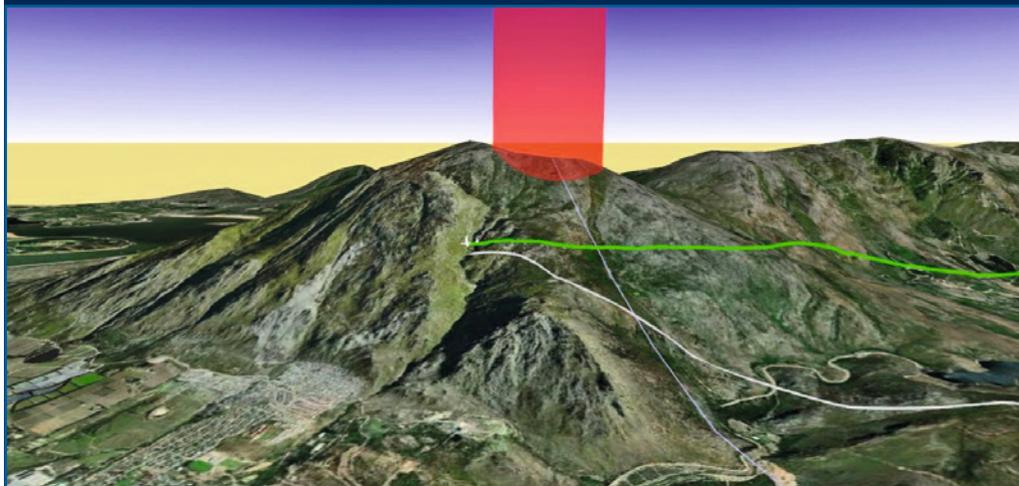
denn ich wollte die anderen nicht auf die Idee bringen, die Strafsekunden mitzunehmen und direkt vor mir nach Hause zu fliegen. Es war klar: Wer hier als Erster losfliegt, ist auch als Erster daheim, überholen unmöglich, dafür war die Reststrecke einfach zu kurz.

So war ich beim Achtern am Hang in meinen Gedanken ganz woanders und überlegte nur: Waren es 1000 m, waren es 750 m, oder wieviel waren es, als ich völlig unüberlegt, ohne auf den Wind zu achten, um eine Ecke flog und nicht realisierte, dass ich hier ins Lee kommen würde. Die Idee, im Netz nachzuschauen, hatte ich zwar richtigerweise beiseite gelegt, aber die Ablenkung im Gehirn reichte völlig!

Ich merkte schnell, dass es sich komisch anfühlte und ungut aussah und drehte sofort vom Hang weg. Dann hatte ich allerdings schnell erstmals Bodenberührung. Wie man aus dem IGC-File über den Geräuschsensor herauslesen konnte, war diese bei ca. 100 km/h über drei bis vier Sekunden, allerdings ohne Beschleunigungswerte, ich glitt also vermutlich gerade so über die Büsche bergab.

Danach ging ich nochmals airborne und war froh, dass sich das Flugzeug auch noch steuern ließ. Ich sah aber eine kleine Rippe auf mich zukommen und mir war bewusst, dass es ganz eng werden würde, dort rüber zu kommen, beziehungsweise dass es vermutlich nicht reichen würde.

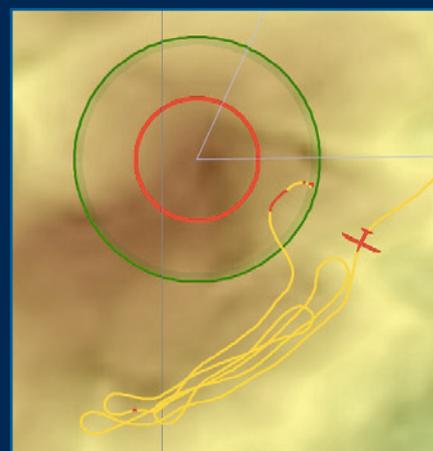
**Der nächste Aufschlag** bei ca. 80 km/h war, wie man aus dem File herauslesen konnte, sehr laut, sodass dabei höchstwahrscheinlich die Rumpfschale geplatzt ist, wodurch sehr viel Energie aufgenommen wurde. Das Flugzeug flog danach nochmals für wenige Meter, bevor es dann bei ca. 60 km/h zum finalen Bodenkontakt kam. Hierbei ist dann das nicht mehr intakte Sicherheits-Cockpit mehr oder weniger komplett zerbröselt.



**Oben** Der Wendepunktsektor (rot) ist nur in ca. 1300 m erreichbar, darunter ist er schlichtweg innerhalb des Berges **Mitte** Während des gemeinsamen Achterns am Hang bei schlechten Steigen habe ich den Plan, die entsprechende Regel im Internet zu suchen, aus Sicherheitsgründen sofort wieder verworfen **Unten** Der 1000-m-Radius (grün) wäre durchaus auch in dieser Höhe sicher erreichbar gewesen, wenn man um die Regel gewusst hätte... Der Windsack zeigt die Windrichtung und warum ich hinter der Ecke ins Lee geriet



**Oben** Das Wrack liegt zwischen zahlreichen Steinen und Felsen und es war reines Glück, dass keiner davon durchs Cockpit ging **Links** Der harte Aufschlagpunkt, bei dem die Rumpfschale gebrochen ist und das Flugzeug danach noch einmal abhob **Rechts** Anhand des Motorsensors kann man die verschiedenen Bodenberührungen auf dem IGC-File gut in rot erkennen



**Ein paar Minuten später** bin ich aus der Bewusstlosigkeit aufgewacht. Ich hörte, dass das LX noch piepste, und setzte sofort einen Funkspruch ab, weil ich wusste, dass die anderen in der Nähe waren; ich bekam keine Antwort. Ich dachte, vielleicht ist nur der Empfänger kaputt und wiederholte den Funkspruch, dass ich lebte, mehrfach, was aber nie jemand gehört hat, weil der Sender auch kaputt war.

Als Nächstes griff ich zum Handy, das ich genau für solche Notfälle immer in der Oberschenkeltasche griffbereit habe, und rief nur sieben Minuten nach dem Aufschlag meine Frau Pia und Markus Geisen am Flugplatz an. Ich schickte auch die Position per WhatsApp, obwohl ich wusste, dass man die Position durch Spot auch erkennen kann. Dieses hatte

ich übrigens bewusst nicht ausgelöst, da ich eine nicht koordinierte, doppelt eingeleitete Rettungsaktion verhindern wollte. Ein Fehler war, dass sich bei meinem Notpack, das ich immer am Fallschirm habe, hier im Dezember die Befestigung kaputt gegangen war und ich dieses nicht repariert habe, sondern das Notpack danach einfach ins Gepäckfach gelegt habe. Ich dachte, bei einer Midair-Kollision hier kommst du eh nicht raus, so dass du es am Fallschirm brauchen könntest. Nun lag ich da in dem Wissen, dass nur wenige Zentimeter hinter mir Schmerzmittel waren, genau für diesen einen Moment, und ich kam trotz großer Schmerzen nicht dran.

*(Wichtige Bemerkung am Rande: Wer tatsächlich in so einem Fall Schmerzmittel nehmen sollte, muss unbedingt*

*sicherstellen, dass die Rettungsmannschaften davon erfahren. Vor allem, wenn man bis zum Eintreffen derer nicht mehr bei Bewusstsein sein sollte, z. B. durch Festhalten der Tabletten- bzw. der aufgebrochenen Blisterverpackung, um dem Rettungsteam zu zeigen, welche Wirkstoffe bereits eingenommen wurden und am besten in welcher Dosis, also wieviele Tabletten aus dem Blister rausgebrochen sind.)*

Der Hubschrauberpilot bei der Bergung des Wracks ist Drachenflieger, kannte sich also mit lokalen Windsystemen gut aus. Sowohl er als auch die beiden an Bord befindlichen Segelflieger waren sich beim Anflug einig, dass es Hangaufwind gäbe. Als sie gelandet waren, war der Wind genau andersrum. Ein anderer Segelflieger berichtete mir, dass er in

der Gegend von Villiersdrop, wo der Unfall passiert ist, ebenfalls schon mal in ein völlig unerwartetes starkes Lee gekommen sei. Vielleicht also passieren an diesem Berg auch seltsame Dinge bzgl. des Windes. Aufgrund der speziellen Lage des Berges am Ende eines engeren Tales, bevor es deutlich breiter wird und Richtung Osten eine andere Hügellette beginnt, wäre auch das als beitragender Faktor nicht auszuschließen, ist aber spekulativ.

**Mein Glück war**, dass ich nicht einen einzigen Aufschlagpunkt hatte, in den die gesamte Energie ging, sondern mehrere, ich sozusagen den Hang hinuntergeschlittert bin, die Energie Stück für Stück abgebaut wurde und ich dabei glücklicherweise keinen der vielen herumliegenden Felsen und Steine getroffen habe.

Wenn man sich die Bilder des Cockpit-Wracks anschaut (die ich nicht veröffentlichten werde, aber ich zeige sie jedem gerne persönlich, der sie sehen möchte), der glaubt nicht, dass man da lebend rauskommen konnte. Ich konnte es am Berg selbst nicht glauben dass ich nicht blutete, alles dran war und ich alles bewegen konnte. Nur der linke Fuß war eingeschlafen, was mir im Zusammenhang mit den Rückenschmerzen natürlich große Sorgen machte. Das lag aber an einem Bluterguss, der noch lange sehr störte. Letztendlich musste nur der zweite Lendenwirbel, der zerbröselte war, operiert werden. Ein paar weitere Wirbelanrisse,

Brustbeinbruch, sowie ein kleiner Aortinnenhautriss und eine Milzblutung konnten allesamt konservativ geheilt werden.

**Das sehr gute Sicherheitscockpit** gab mir überhaupt eine Überlebenschance und ich bin allen, die daran beteiligt waren, dass dieses zum Standard im Segelflugzeugbau wurde, unendlich dankbar! Darüber hinaus hatte ich unfassbares Glück, und eine Million Schutzengel reichen wohl nicht aus, denn normalerweise überlebt man so einen Unfall nicht, schon gar nicht am Stück...

Ein kleiner Hinweis noch, der durchaus wichtig sein kann: Bei einem der Rückrufe vom Flugplatz aus fragte man mich nach meiner Krankenversicherungsnummer, woraufhin ich meinte, dass es wohl gerade Wichtigeres gäbe als diese Nummer, die ich dann sogar auswendig auf sagte. Der Hintergrund der Frage war schlicht und einfach, wie ich versichert bin, was bezahlt wird und wo der Rettungshubschrauber, der ca. zwei Stunden nach dem Unfall am Berg war, mich dann hinfliegen wird: In das beste Krankenhaus oder ob er mich an der Bahnhofsmision abliefern! Insofern ist es wichtig, dass am Flugplatz nicht nur der eigene Spotlink und die Flarm ID bekannt sind, sondern eben auch die Krankenversicherung, denn gerade bei der medizinischen Erstversorgung kann es hier große, essentielle Unterschiede geben. Das gilt übrigens nicht nur für Südafrika.

**Meine Erkenntnis daraus:** Letztendlich war es ein fliegerische Fehler, ausgelöst durch eine Unachtsamkeit, weil ich mit etwas ganz anderem beschäftigt war als mit der Konzentration auf das Fliegen. Hätte ich die besagte Regelung parat gehabt, wäre ich zum Zeitpunkt, als der Unfall passierte schon im Endanflug gewesen und hätte die Strafsekunden bewusst mitgenommen, weil diese weniger gewesen wären, als es gedauert hätte, dort zu steigen. Die Regel lautet übrigens, dass es zwischen 501 m und 1000 m Abstand zum Wendepunkt 300 Strafsekunden gibt. Das Wrack lag bei knapp 900 m und der nächste Loggerpunkt war unter 700 m zum WP, ich hätte also bei dem Wissen um die Regel gar nicht ins Lee fliegen brauchen, sondern mich auf einen sicheren Flugweg konzentrieren können.

Der Wettbewerbsflug war also der initiale Auslöser; bei einem „normalen“ Flug bin ich mir sicher, dass mir dieser katastrophale Fehler nicht passiert wäre. Da hätte man sich an einem Berg, der nicht vernünftig geht, gar nicht so lange aufgehalten, sondern wäre zum nächsten geflogen.

Sicherlich spielte bei allem auch eine gewisse Complacency eine Rolle – „Was soll mir mit meinen knapp 9000 Segelflugstunden schon passieren“ – ein Faktor, der wohl bei vielen Flugunfällen von erfahrenen Segelflugpiloten eine Rolle gespielt hat. Oder wie sonst ist es zu erklären, dass so viele ehemalige Weltmeister, nationale Titelträger oder Rekordpiloten verunglücken? Daher möchte ich zum Abschluss gerne Bruno Gantenbrink zitieren: „Wenn Segelfliegen weniger gefährlich werden soll als es tatsächlich ist, dann reicht nicht die eine oder andere Maßnahme. Es muss sich die grundsätzliche Einstellung ändern. Und die grundsätzliche Einstellung kann sich überhaupt nur ändern, wenn wir die Gefahr, in die wir uns fast täglich begeben, realistisch einschätzen.“ ♦



**Mathias Schunk, Segelflugglizenz seit 1982**

Segelflugstunden vor dem Unfall	8988 Std.
davon im Gebirge ca.	6000 Std.
In den vorausgegangenen 30 Tagen	27 Std.
In den vorausgegangenen 90 Tagen	126 Std.
Auf dem Flugzeugtyp JS 1	33 Std.