

DRESS FOR THE CRASH, NOT FOR THE CRUISE – DER USPA UNFALLBERICHT 1996

Dies ist eine Zusammenfassung des Unfallberichtes der USPA über die tödlichen Unfälle im Fallschirmsport im Jahre 1996 verfasst von Paul Sitter D-2714; erschienen im Parachutist 4/97.

Mit 39 Toten in den USA wurde 1996 der Durchschnitt der letzten 10 Jahre (29 Tote pro Jahre) weit übertroffen. Dies war auch die zweithöchste Zahl an Toten in den letzten 15 Jahren. Das schlechteste Jahr war 1993 mit 41 Toten. Trotzdem, in Anbetracht der Tatsache, daß sich die Mitgliederzahl der USPA seit 1986 verdoppelt hat, konnte die proportionale Rate der tödlichen Unfälle deutlich gesenkt werden.

Es hat sich allerdings auch das Ursachenspektrum in den letzten Jahren signifikant gewandelt. Die traditionelle Todesart Nr. 1 im Fallschirmsport, No Pull/Low Pull, tritt immer mehr in den Hintergrund; während der Anteil der tödlichen Unfälle bei der Landung von durchschnittlich weniger als einem pro Jahr bis 1993 auf 18 im Jahre 1996 hinaufgeschneit ist; dies ist ein Anteil von 46% aller Unfälle im letzten Jahr.

NO PULL/LOW PULL (6-15%):

Der steigenden Verwendung von Öffnungsautomaten ist es zu verdanken, daß einerseits die Anzahl derer, die weder Haupt- noch Reserveschirm rechtzeitig aktivieren, sinkt. Im letzten Jahr kamen sechs Springer ums Leben, weil sie entweder gar nicht oder zu spät gezogen haben. Keiner von ihnen hatte einen Öffnungsautomaten installiert. Andererseits tragen Berichte von Springern, die durch ein AAD gerettet wurden, viel zur Erforschung der Umstände bei, die dazu führen, daß jemand nicht oder zu spät oder falsch reagiert. Diese Erkenntnisse helfen, die Schulung und Ausbildung effizienter zu gestalten.

FEHLÖFFNUNGEN (7 - 18%):

Diese Zahl entspricht dem langjährigen Durchschnitt von 6,9 Toten pro Jahr in dieser Kategorie. Die Ursachen für den tödlichen Ausgang einer Störung am Hauptschirm waren entweder fehlerhafte Notfallmaßnahmen (Reserve ziehen, ohne vorher zu trennen, Cutaway beim Baglock, ohne die Reserve zu ziehen) oder ein zu spätes Einleiten derselben (Cutaway unter 220m).

PROBLEME MIT DER RESERVE (6-15%):

Obwohl Reserveschirme so konstruiert sind, dass sie verlässlicher als Hauptschirme sind, sind sie doch nicht unfehlbar; besonders, wenn sie nicht richtig eingesetzt werden. Der 10-Jahresdurchschnitt für Reserveprobleme mit tödlichem Ausgang liegt bei 4,5 pro Jahr. 1996 starben 6 Springer bei Verwicklungen von Reserve- und Hauptschirm. Auffallend ist, daß zwei dieser Situationen in eher ungewöhnlichen Situationen eintraten: einmal bei einer Verwicklung mit einer Flagge einmal bei einer frühzeitigen Öffnung des Hauptcontainers bei einem Sprung aus einem Doppeldecker im Rückflug. Weitere Ursachen waren das Dazuziehen der Reserve zu Fehlöffnungen ohne zuvor zu trennen.

KOLLISIONEN (2-5%):

Zusammenstöße im Freifall oder unterm Schirm enden nicht immer tödlich. Durchschnittlich 3.8 Springer kommen pro Jahr ums Leben. Im Vorjahr betraf es zwei Mitglieder eines Kappenrelativ – Teams, die bei einem zu knappen Exit kollidierten. In der Folge wurden die Wettkampffregeln so verändert, daß enge Exits vermieden werden können.

LANDEPROBLEME (18 – 46%):

Vor 1993 waren tödliche Unfälle bei der Landung eine Seltenheit – weniger als einer pro Jahr. Die Gründe waren meist das Übersehen von Stromleitungen oder Wasserlandungen in einer Schulung. Jetzt sind es die Hochgeschwindigkeitslandungen. Der Trend zu immer schnelleren, kleineren Schirmen führt oft zu hoffnungslos überladenen Kappen über viel

zu unerfahrenen Springern. Der prozentuelle Anteil steigt von 24% 1993 bis zu 46% im Vorjahr. Noch nie zuvor war eine einzige Kategorie in der Todesursachenstatistik so dominant.

Obwohl es eher auch zu einigen eher bizarren Unfällen unter nicht überladenen Schirmen kam, sind doch 11 von 18 tödlichen Landungen ausschließlich auf eine Kombination schneller Schirm/falsches Handling zurückzuführen.

Die Ursachen dieser Unfälle waren in 9 Fällen zu tiefes Turns, zweimal offenbar Bewusstlosigkeit unter extrem schnellen Schirmen nach harter Öffnung, weiters einer Mitwindlandung bei einer Windstärke von 30 km/h; eine Schirmverwicklung, bei der nur einer überlebte, ein abgetrennter Hauptschirm, der einen anderen Springer einwickelte.

Zwei Todesfälle sind nicht unter Hochleistungsschirmen eingetreten: eine Schülerin wurde nach der Landung auf einer Autobahn von einem LKW überfahren; ein anderer strangulierte sich nach einer Baumlandung mit seinem Brustgurt.

KOMMENTARE UND ZUSAMMENFASSUNG:

Mit der rasanten technischen Entwicklung im Fallschirmsport einerseits im Sicherheitsbereich mit dem Einsatz von immer mehr Öffnungsautomaten, andererseits mit der steigenden Zahl von Hochleistungsschirmen müssen sowohl an die Aus- und Weiterbildung der Springer als auch an die Industrie neue Ansprüche gestellt werden.

Die Schulung darf nicht mit dem Erlangen des Springscheines enden; der Umgang mit "heißen Eisen" verlangt ein eigenes fundiertes Training. Dies beginnt beim Packen, um schwere Verletzungen durch harte Öffnungen zu vermeiden, geht über den Umgang mit eingedrehten Öffnungen, die früher höchstens lästig waren, jetzt aber auf Grund der Drehungen und der Fliehkraft lebensgefährlich sein können bis zu einer gründlichen Ausbildung in den Flug-, Steuer- und Landeeigenschaften dieser Hochgeschwindigkeitsgeräte.

Genauso sind die Hersteller gefordert. Solange es keine übergeordnete Stelle gibt, die Sicherheitskriterien von oben her bestimmt, wie im Flugzeugbau oder in der Autoindustrie, muß diese Verantwortlichkeit von der Industrie selbst getragen werden. Nicht jedes springbare Taschentuch muß auch auf dem Markt kommen, nicht jede erreichbare Geschwindigkeit sofort in Serie gehen. Die Angebotspalette muß über genaue Packanleitungen (Video, Produktbeschreibungen mit klaren Empfehlungen für Mindestanforderungen an Erfahrung, Gewicht, usw.) bis zu einer attraktiven Auswahl an Alternativprodukten für jede Art von Kundenansprüchen reichen. Sprungplatzbetreiber sind ebenfalls aufgefordert, an der Lösung der Probleme mitzuarbeiten. Hochgeschwindigkeitsschirme sind mit schnellen Flugzeugen zu vergleichen. Es gibt keinen Flugplatz ohne vorgegebene Anflug- und Landerichtung. Ein einheitliches Anflugmuster hat sich auf vielen Dropzones bereits bewährt. Es gibt auch Dropzones, auf welchen Hook-Turns verboten sind.

Lehrer und Instrukoren haben eine Doppelte Aufgabe. Sie sind Ausbilder und erstes Vorbild zugleich. Sicherheit zu predigen und dann selbst wilde Hooks anzureißen steht in eklatantem Widerspruch. Letztendlich sind aber die Konsumenten, die Springer selbst, der Schlüssel zum richtigen Umgang mit modernem Equipment. Jeder ist für sich selbst verantwortlich. Die Entscheidung für einen bestimmten Schirm muß in erster Linie von der kritischen Einschätzung der eigenen Erfahrung und Leistungsfähigkeit abhängen. Ein Profi mit 1000 Sprüngen im Jahr hat sicher mehr Routine und andere Anforderungen als ein Wochenendspringer nach der Winterpause. Es liegt auch in der Verantwortung des Springers, sich über seine Ausrüstung genau zu informieren, den Umgang damit zu trainieren und seine Sprungplanung vorausschauend genug anzulegen, um nicht bei Abweichungen vom Idealfall sofort in unlösbare Schwierigkeiten zu geraten.