

# «Das kann mir nicht passieren!»

Eintreffen  
des Rettungshelis  
nach langem Warten.  
Hinten der Rosengarten.

Arrivée de l'hélico  
après une longue attente,  
avec le Rosengarten  
en arrière-plan.

Text und Fotos | Daniel Stainhauser

**Woher kommt die Faszination fürs Fliegen? Was ist der Grund, weshalb wir uns so unglaublich befreit fühlen, dieses Gefühl immer und immer wieder erleben möchten? Es ist das Überwinden der Schwerkraft: Mit einem simplen Trick – wenige Kilogramm Tuch, Stäbchen und Leinen – schaffen wir es, die Schwerelosigkeit zu erlangen, abzuheben, hoch über die Berge zu fliegen, uns stundenlang von allen Gedanken des Alltags zu lösen, uns frei zu fühlen.**

Es ist Ende September, ein wunderschöner Herbsttag mit blauem Himmel und kaum Wind, ich befinde mich auf 3400 Metern Höhe über den imposanten Felsformationen des Rosengartens in den Dolomiten, gestartet vor zwei Stunden und rund 20 Kilometer entfernt. Nach einer Talquerung erreiche ich auf rund 2500 Metern Höhe einen leicht besonnenen Hang. Ich befinde mich hoch über dem Talwind in ruhiger Luft, su-

chend nach einer schwach zu erwartenden Thermik, unbeschleunigt, bremsbereit, rund 50 Meter über Grund. Dann urplötzlich ein Knall, massiver Frontklapper, Blick nach oben, Hufeisen und Verhänger, rotierend. In derselben Sekunde einen Blick nach unten, ein steiler Schotterhang. Scheisse!! Nein!!! Hoffnungslos der Schwerkraft ausgeliefert, rase ich dem Boden entgegen, viel zu tief für den Retterwurf. Aufprall, ein höllischer Schmerz im Rücken, dann dunkel.

Es war mein 710. Flug, mein letzter, welcher so eindrucksvoll schön begann, doch so schrecklich endete. Was danach folgte war ein Albtraum. Mehrfache Wirbelfrakturen, gebrochener Arm, Stauchungen, Schürfwunden, eine Stunde mit höllischen Schmerzen wartend auf den Rettungsheli, weitere zwei Tage im Spital in Trient regungslos auf dem Rücken liegend, bangen auf die Repatriierung in die Schweiz, dann zwei Operationen am Rücken – dank Titanstangen und Schrauben, Platin und Carbon konnte meine Wirbelsäule

# «Ça ne peut pas m'arriver, à moi!»

Texte et photos | Daniel Stainhauser

Voler – d'où vient cette fascination? Pour quelle raison nous sentons-nous tellement libérés et cherchons-nous à revivre encore et encore cette sensation? C'est la victoire sur la pesanteur: une astuce simple faite de quelques kilos de tissu, de tiges et de suspentes nous permet d'atteindre l'apesanteur, de décoller, de survoler les montagnes, de nous détacher pendant des heures de toutes les pensées du quotidien, de nous sentir libres.

Fin septembre, par une magnifique journée d'automne sous un ciel bleu avec très peu de vent, j'évolue à 3400 m au-dessus de l'impressionnante formation rocheuse du Rosengarten, au cœur des Dolomites. J'ai décollé deux heures plus tôt et parcouru environ 20 km. Après la traversée d'une vallée, j'atteins une pente à peine ensoleillée vers 2500 m. Je suis bien au-dessus du vent de vallée, l'atmosphère est paisible; sans agir sur l'accélérateur, je cherche à 50 m du sol un thermique qui sera sans doute faible, prêt à freiner. Une détonation claque soudain, une énorme fermeture frontale; coup d'œil vers le haut, fer à cheval, cravate en rotation. Dans la même seconde, coup d'œil vers le bas, une pente abrupte jonchée de graviers. Merde!! Non!!! Désespérément livré à la pesanteur, je fonce vers le sol, bien trop bas pour lancer le secours. Impact, douleur infernale au dos, puis les ténèbres.

Il s'agissait de mon 710<sup>e</sup> vol, le dernier. Il avait débuté de si belle manière; l'issue fut terrible. La suite, un cauchemar. Plusieurs fractures de la colonne vertébrale, un bras cassé, des tassements, de profondes écorchures, une heure de douleurs insoutenables en attendant l'hélico des secours, deux jours d'hôpital à Trente sur le dos sans bouger, l'angoisse du rapatriement en Suisse, puis deux opérations au dos. Des tiges en titane, des vis, du platine et du carbone ont permis de fixer ma colonne vertébrale et de la reconstituer. Je devrais être à nouveau en pleine santé dans neuf mois. J'ai eu une chance inouïe dans mon malheur. J'étais au mauvais endroit au mauvais moment. Le risque résiduel m'avait épargné pendant 14 ans sans le moindre accident, il venait de me rattraper.

Je sais ce que tu penses: «Houla, c'est grave, mais ça ne peut pas m'arriver à moi, parce que...» Voici trois points par lesquels j'aimerais te sensibiliser à ce sujet.



Flug über dem Fassatal, Col Rodella und Plattkofel. Vol au-dessus du val di Fassa, du Col Rodella et du Plattkofel.

## 1. Le placard à victime

On les lit et les entend régulièrement, les Air Lessons, les rapports d'accident, dans le Swiss Glider ou les médias, dans les cancans entre libéristes. Tu sens alors une certaine consternation t'envahir, et tu cherches une raison quelconque

fixiert und wieder zusammengesetzt werden. Sodass ich voraussichtlich in neun Monaten wieder komplett gesund sein werde. Ich hatte enormes Glück im Unglück. Ich war zum falschen Zeitpunkt am falschen Ort. Es war das sogenannte Restrisiko, das mich nach 14 Jahren unfallfreier Zeit plötzlich einholte.

Jetzt denkst Du: «Hui, schlimm, aber das kann mir nicht passieren, weil ...» Ich möchte dich hierzu mit drei Punkten sensibilisieren:

### 1. Opfer-Schubladisierung

Man liest und hört sie immer wieder, die Air Lessons, die Unfallberichte, sei es hier im Swiss Glider, sei es in den Medien, sei es im Fliegerklatsch. Und immer wieder stellst du eine gewisse Bestürzung bei dir fest und suchst gleich nach irgendeinem Grund, warum dir dies nicht passieren kann. Ich nenne dies «Opfer-Schubladisierung». Es ist ein trügerischer Selbstschutz, den ich übrigens bis zum Unfall auch praktizierte. «Opfer», weil die Person wohl selbst schuld ist am Unfall: Sie war noch unerfahren, sie flog kaum und hatte zu wenig Übung, sie war verbissen auf XC-Punktejagd, sie hatte einen höher klassierten Schirm als du, an solchen Orten fliegst du nie und so weiter ... «Schubladisierung», weil man es schnell wegsteckt, schubladisiert. Denn ich will ja weiterfliegen! Sinnvoller wäre es hingegen, du würdest dich intensiv mit den Gefahren des Gleitschirmfliegens auseinandersetzen. Es birgt Gefahren, die Schwerelosigkeit auszutricksen. Bist du bereit dazu?

### 2. Wolf im Schafspelz

Die modernen, leistungsstarken Schirme mit durchgehenden Stäbchen – nun auch in der B-Klasse – fliegen ungemein stabil und stecken alle Turbulenzen weg (siehe Kasten). Ich fühlte mich extrem sicher damit. Bis es dann zu einem massiven Frontklapper kam, wie ich dies noch nie erlebt hatte, sogleich eine Verhängerspirale. Hier werden die hohe Kappenstabilität und die langen Stäbchen zur Falle. Ich hätte mindestens 100 Meter Höhe über Grund gebraucht, um mit genügend Zeit die Störung zu beheben oder den Retter zu ziehen. Das ist sehr viel Höhe, um eine Thermik am Hang zu suchen. Mehr als ich es üblicherweise einhielt.

### 3. Rega-Gönnerschaft

Ein oft vorhandener Irrglaube ist, dass die Rega-Gönnerschaft eine Repatriierung aus dem Ausland abdeckt. Dem ist nicht so. Damit du aus dem Ausland in die Schweiz zurückgeholt wirst, braucht es zuerst eine Kostengutsprache einer Versicherung oder von dir selbst. Die obligatorische Unfallversicherung bezahlt für die Rettung und Rückführung aus dem Ausland in die Schweiz maximal 20 Prozent deines versicherten Jahreslohns (max. UVG-Lohn). Meine Rückführung ins Inselspital in Bern, wo ich am Wirbelsäulenzentrum eine optimalere Behandlung erhielt als im Ausland, kostete für



Daniel Stainhauser flog 14 Jahre unfallfrei. Daniel Stainhauser a volé pendant 14 ans sans le moindre accident.

den Rettungshelikopter in Italien, zwei Ambulanz-Transporte und den Rega-Jet in die Schweiz satte 22.000 Franken. Rückführungen aus weiter entfernten Regionen können sich auf bis zu 100.000 Franken belaufen.

Wenn du also im Ausland fliegst, dann prüfe unbedingt deinen Versicherungsschutz. Hier ein informativer Artikel dazu: [www.moneyland.ch/de/transport-rettung-krankenkassen-versicherung](http://www.moneyland.ch/de/transport-rettung-krankenkassen-versicherung)

Ich für meinen Teil werde meine wundervolle Fliegerzeit nun beenden.

## PASSIVE ODER AKTIVE SICHERHEIT?

Moderne, gestreckte Schirme kompensieren weniger Leinen durch mehr Stäbchen. Der Luftwiderstand wird verringert, die Leistung erhöht. Die Grundstabilität vermittelt ein hohes, aber subjektives und trügerisches Sicherheitsgefühl. Der Nachteil liegt in der fehlenden Praxis mit Klappern und der oft besonders aggressiven Form eines überraschend eintretenden Klappers. Zudem lässt uns die hohe Kappenstabilität vergessen, dass jeder Schirm irgendwann klappt.

pour laquelle ça ne pourrait pas t'arriver, à toi. C'est ce que j'appelle le «placard à victime». Il s'agit d'une mesure d'autodéfense illusoire, que je pratiquais d'ailleurs aussi jusqu'au jour de mon accident. «Victime», parce que c'est sans doute de la faute du pilote: il manquait d'expérience, volait et pratiquait peu, ou cherchait à tout prix à marquer des points en XC, volait avec une aile de classe supérieure à la tienne, tu ne voles jamais à de tels



Repatriierung mit der Rega, Flugplatz in Bozen. Rapatriement avec la Rega, aérodrome de Bolzano.

## SÉCURITÉ PASSIVE OU ACTIVE?

Les ailes modernes à l'allongement important compensent un nombre réduit de suspentes par un plus grand nombre de tiges. La résistance à l'air s'en trouve réduite, les performances augmentent. La stabilité de base contribue à une grande sensation de sécurité pourtant subjective et illusoire. Inconvénient: le pilote manque de pratique en matière de fermetures, qui s'avèrent souvent particulièrement violentes et le prennent par surprise. De plus, cette stabilité importante de la voile nous fait oublier que n'importe quelle aile finit par subir une fermeture.

endroits, etc.

«Placard» parce qu'on oublie vite, on «placarde». Je veux continuer à voler, moi! Il serait pourtant plus sensé que tu considères précisément les risques inhérents au parapente. Vaincre la pesanteur comporte des risques. Es-tu prêt à relever ce défi?

### 2. Un loup déguisé en agneau

Les ailes modernes et performantes avec leurs tiges en continu, désormais aussi disponibles en classe B, se montrent incroyablement stables et résistent à toutes les turbulences (voir encadré). Je me sentais parfaitement en sécurité. Jusqu'à cette énorme fermeture frontale comme je n'en avais encore jamais vécue, doublée d'une spirale encravatée. La stabilité et les longues tiges se transforment alors en piège. Il m'aurait au moins fallu 100 m par rapport au sol pour avoir le temps de régler le problème ou de lancer le secours. Une distance importante par rapport à la pente pour chercher les thermiques. Plus que je ne respectais habituellement.

### 3. L'adhésion à la Rega

Voilà une croyance erronée: être membre de la Rega couvre un rapatriement depuis l'étranger. Ce n'est pas le cas. Pour pouvoir être rapatrié en Suisse, il faut d'abord une garantie de prise en charge d'une assurance ou de ta part. Pour le sauvetage et le rapatriement depuis l'étranger jusqu'en Suisse, l'assurance accident obligatoire ne paye que 20% de ton salaire annuel assuré (salaire LAA maximal). Mon rapatriement jusqu'à l'Inselspital de Berne, où ma colonne vertébrale a bénéficié d'un traitement plus adapté qu'à l'étranger, a coûté pas moins de 22 000 francs pour l'hélicoptère de secours en Italie, deux transports en ambulance et un jet de la Rega pour rentrer en Suisse. Un rapatriement depuis une région plus éloignée peut coûter jusqu'à 100 000 francs.

Lorsque tu voles à l'étranger, il te faut donc impérativement vérifier la couverture de ton assurance. Voici un article instructif à ce sujet: [www.moneyland.ch/fr/transport-sauvetage-assurance](http://www.moneyland.ch/fr/transport-sauvetage-assurance).

Pour ma part, je mets aujourd'hui un terme à une période magnifique dédiée au vol libre.