

Lockout- und Seilrissübungen an der Winde

Das Start- und Landeseminar in Altes Lager trainierte sicheres Handeln in Extremsituationen

Text: Katharina Dressel, Martin Ackermann | Fotos: Luka Alvarez-Kirsch, Leander Modersohn

Am dritten Märzwochenende hieß es nicht nur Starten und Landen üben. Der Focus lag dieses Jahr ganz bewusst auf Extremsituationen im Schlepp. Wie erkennt der HG- und GS-Pilot anbahnende Gefahren? Wann und wie reagiert er sicher und schnell? Ehrlich gesagt hatten alle ein mulmiges Gefühl. Einen Lockout ausprobieren? Das ist genau der Flugzustand, den wir Windenflieger dringlichst vermeiden wollen.



Gezielt wurden die Windenfahrer einbezogen, um sie am Ende des Seils durch Lockout- und Seilrissimulationen in ihrem Handeln zu stärken. Gleitschirmflieger übten den Rückwärtsstart bei Seitenwind, das Beschleuniger durchtreten und Ohren anlegen im Schlepp um auch bei starken Windverhältnissen nicht zu weit versetzt zu werden. Letztendlich diente uns allen das Seminar dafür, die Startleiterfunktion bewusster zu machen: Das reichte von Kontrolle der Beingurte, Blick auf die Aufhängung, den korrekten Anstellwinkel des Drachens sowie die aktive Unterstützung des GS-Piloten beim Rückwärtsstart.



Martin (Flugschule fly magic) führte uns psychologisch geschickt an den Lockout-Versuch heran: Beginnend mit einer theoretischen Einstimmung, über Lockout-Trockenübungen am Dreipunkt-Gestell, bis hin zu Ausklinkübungen und Seilrissimulationen beim Windenschlepp, ging das Starten und Landen an der Winde recht entspannt zu. In Videoaufzeichnungen wurden zwischendurch die Starts, Landungen und Flugübungen analysiert.



Am Nachmittag sollte der Lockout in Angriff genommen werden. Das war bisher ein Tabu-Thema! Erst in sicherer Arbeitshöhe, also im letzten Drittel des Schlepps und mit gebrieften Windenfahrer, der jederzeit die Hand an der Kappvorrichtung hat, starten die Übungen. Der Trick dabei! Nicht wirklich in den Lockout geraten, sondern sich vorsichtig an die Grenze herantasten. Weicht der Drache ziemlich weit vom Kurs ab und kann gerade noch gehalten werden, machen wir die Notklinkung. Nach mehrmaligem Üben haben sich einige Piloten weit getraut: Sie spüren die extremen Kräfte, die auf sie und ihren Drachen wirken und die Richtungskorrekturen sowie das kontrollierte Steuern schier unmöglich machen. Die Gefahr dieses Flugzustandes lässt sich nur durch beherztes Klinken beenden. Am Ende sind wir froh es ausprobiert zu haben. Wir wissen was wir tun sollte es soweit sein.



Ulli Clasen: „Es kostet einige Überwindung; aber man sollte das unbedingt mal machen. Die Lockout-Kräfte setzen in diesem oberen (fast waagerechten) Teil des Schlepps weicher ein als weiter unten und man kann auch etwas weiter vom Kurs abkommen, bevor es nicht mehr zurück geht. Das Übersteuern beim Zurücklenken tritt weniger auf als im steilen Steigflug.“



Leander Modersohn: „...durch das bewusst geführte Herantasten und auch Erleben des Lockouts wird das "Gespenst" bezwungen und besonders das blitzschnelle Notklinken in dieser Fluglage bringt einem die Sicherheit, dass man im Ernstfall nicht mehr darüber nachdenken muss. Ich finde, diese Übung ist zwar erst eine Überwindung, sollte aber fester Bestandteil der Ausbildung sein, da sie nachhaltig für besseres Verständnis für die wohl größte Gefahr im Winden- und UL-Schlepp sorgt. Danke Martin... ;-)"

Infos und Fragen bei Martin Ackerman: martin@flymagic.de