

# Einhängen der Tragegurte mit Blick zum Schirm

TEXT PETER CRÖNIGER FOTOS LENA CRÖNIGER

Rückwärts Starten liegt im Trend. Bereits bei Windstärken ab 10 km/h ziehen viele Piloten den Schirm mit Blick zur Kappe auf und erhalten damit mehr Bewegungsspielraum. Vorteile dieser Technik sind die Möglichkeit zum frühen Eingreifen über zumindest eine Bremse und die Blickkontrolle in einer natürlichen Körperhaltung. Der Pilot hat sein Sportgerät besser im Griff, wenn er sich ihm zuwendet. Die meisten drehen jedoch während dem Einhängen der Gurte und dem Aufnehmen der Bremsgriffe ihrer Kappe den Rücken zu. Sie geben damit die Kontrolle über den Gleitschirm für eine beachtliche Zeitspanne auf. Vor allem auf exponierten Startplätzen mit böigem und stärkerem Wind ist es sehr wichtig, sein Fluggerät auch während der Flugvorbereitung und dem Startcheck im Auge zu haben und sofort reagieren zu können.

Das Einhängen der Tragegurte ist zwar mit Blick zur Kappe und dadurch überkreuzten Leinen anfangs etwas unübersichtlicher, aber deutlich einfacher von den Bewegungen, denn das rückwärts Einhängen ist im Prinzip eigentlich ein vorwärts Einhängen, da alle Aktionen vor dem Körper und im Sichtbereich des Piloten ausgeführt werden. Anstatt sich alle Gurte von hinten zu holen, sich ein paar Mal hin und her zu drehen und am Schluss ein ganzes Leinenpaket über den Kopf zu heben und meist mit mindestens einer Leine am Gurtzeug hängen zu bleiben, geht man auf den Schirm zu und dreht einfach beide Tragegurte um. Pilot und Gurte sind jetzt um 180° gedreht und damit ist alles wieder seitenrichtig. Auch die Wahrscheinlichkeit, dass der Gleitschirm ein ungewolltes Eigenleben entwickelt, ist geringer, der Pilot kann sehr schnell über die hinteren Tragegurte eingreifen und/oder durch Entgegengehen den Schirm am Boden halten. Der Startcheck ist so einfacher und sicherer auszuführen.

Dieser Artikel soll euch inspirieren, die Scheu vor dem anfänglichen Leinengewirr zu überwinden. Etwas Mut zum Neuen, ein solides Konzept und einige Übung sind nötig, um sich sicher „rückwärts einzuhängen“. Mit der farblichen Markierung der Tragegurte, Karabiner, der Steuergriffe und der Handschuhe haben wir versucht, die Bilder etwas übersichtlicher zu gestalten. Die linke Seite (in Flugrichtung) ist rot markiert, die rechte Seite ist grün.

Bei stärkerem Wind empfehlen wir, die Leinen mit Winddruck zu strecken und zu trennen, sich rückwärts einzuhängen und anschließend rückwärts aufzuziehen. Beim Hinlegen des Schirms zeigt die ausgerollte Mittelbahn der Kappe genau gegen den Wind. Ziel beim Auslegen ist es, dem Wind anfänglich wenig Angriffsfläche zu bieten, aber die Leinen freizulegen. Die Stabils werden deshalb jeweils stark nach unten gezogen, um einen deutlichen Bogen zu erhalten. Je stärker der Wind, desto bogenförmiger, um ein Verblasen der Flügelenden zu vermeiden und trotzdem die Leinen freilegen zu können. Es werden beide Tragegurte von der Kappe weg nach vorne gezogen, bis die mittleren A-Leinen gespannt sind und dann die Leinenebenen wie bei wenig Wind von unten nach oben durch Strecken so weit wie möglich freigelegt. Beide Tragegurte gleichzeitig geht schneller, ist einfacher und hat den Vorteil, dass der Schirm durch den symmetrischen Griff an den Tragegurten und den hinteren Ebenen jederzeit kontrolliert und am Boden gehalten werden kann. Die Stammleinen liegen jetzt frei. Durch Zug an A- und D-Gurten kann der Pilot jetzt alle Leinen strecken, trennen und auf Verschlaufungen kontrollieren. Oder das Einhängen vorziehen und das Vorfüllen der Kappe und Strecken der Leinen anschließend bereits startfertig durchführen.

Blatt bitte herausnehmen und aufbewahren



(3) Jeweils die Beschleuniger-Brummelhaken von unten wir unverdreht verbinden.



(4) Die Tragegurte hängen seitenrichtig vor einem nach unten. Der entscheidende Trick ist, jetzt die Steuer-schlaufen mit den Händen aufzunehmen und in der jeweiligen Hand zu belassen. Die Rechte (grün) in der rechten Hand und die Linke (rot) in der linken Hand.



(7) Für die Standard Aufziehtechnik werden jetzt beide A-Gurte mit der rechten Hand aufgenommen und dann überprüft, ob die rechte Steuerleine über den Gurten frei zur Rolle läuft und ob die linke Steuerleine unterhalb frei zur Rolle führt.

Zum Einhängen fasst man beide Tragegurte mit der rechten Hand von oben und dreht sie um 180° nach rechts. Jetzt liegt der rechte Tragegurt rechts und der linke Tragegurt links parallel auf der rechten Handfläche. Die Rückseiten (D-Gurte) sind oben. Einfach die Tragegurte links und rechts in die Karabiner einhängen und anschließend jeweils die Beschleuniger-Brummel-haken von außen unten unverdreht verbinden. Jetzt hängen die Tragegurte seitenrichtig vor einem nach unten; die Steuerschlaufen werden einfach aufgenommen und verbleiben in der jeweiligen Hand. Die Rechte (grün) in der rechten Hand und die Linke (rot) in der linken Hand. Mit einer Links-Drehung beider Hände werden jetzt die Tragegurte zurückgedreht und überkreuzt – der rechte Tragegurt liegt über dem linken Tragegurt und die Vorderseiten (A-Gurte) sind wieder oben. Für die Standard Aufziehtechnik werden jetzt die A-Gurte mit einer Hand aufgenommen und dann der Startcheck durchgeführt. Beim Erlernen und Üben ist es sehr hilfreich, wenn die Tragegurte, Karabiner und Bremsgriffe farblich markiert sind; so vermeidet man auch, dass die Tragegurte eventuell um 180° verdreht eingehängt werden. Wir raten zur Unterstützung durch kompetente Fluglehrer.

## Die Technik - Bild für Bild für Linksausdreher



(1) Man fasst beide Tragegurte mit der linken Hand von oben und dreht sie um 180° nach links.



(2) Jetzt liegt der rechte Tragegurt rechts und der linke Tragegurt links parallel auf der linken Handfläche. Die Rückseiten (D-Gurte) sind oben. Einfach die Tragegurte rechts und links in die Karabiner einhängen. Tipp: Wenn die Schnapper der Karabiner innen sind, geht's schneller und einfacher.



(3) Jeweils die Beschleuniger-Brummelhaken von unten außen unverdreht verbinden.



(4) Die Tragegurte hängen seitenrichtig vor einem nach unten. Der entscheidende Trick ist, jetzt die Steuer-schlaufen mit den Händen aufzunehmen und in der jeweiligen Hand zu belassen. Die Rechte (grün) in der rechten Hand und die Linke (rot) in der linken Hand.



(5) Mit den Steuergriffen greifen die Hände den linken und den rechten Tragegurt. Mit einer Rechts-Drehung beider Hände (180° im Uhrzeigersinn) werden jetzt die Tragegurte gedreht und überkreuzt. Die linke Hand überkreuzt die rechte.



(6) Der linke (rot) Tragegurt liegt über dem rechten Tragegurt und die Vorderseiten (A- Gurte) sind wieder oben.



(7) Für die Standard Aufziehtechnik werden jetzt beide A-Gurte mit der linken Hand aufgenommen und dann überprüft, ob die linke Steuerleine über den Gurten frei zur Rolle läuft und ob die rechte Steuerleine unterhalb frei zur Rolle führt.

Zum Einhängen fasst man beide Tragegurte mit der linken Hand von oben und dreht sie um 180° nach links. Jetzt liegt der linke Tragegurt links und der rechte Tragegurt rechts parallel auf der linken Handfläche. Die Rückseiten (D-Gurte) sind oben. Einfach die Tragegurte links und rechts in die Karabiner einhängen und anschließend jeweils die Beschleuniger-Brummelhaken von außen unten unverdreht verbinden. Jetzt hängen die Tragegurte seitenrichtig vor einem nach unten; die Steuerschlaufen werden einfach aufgenommen und verbleiben in der jeweiligen Hand. Die Rechte (grün) in der rechten Hand und die Linke (rot) in der linken Hand. Mit einer Rechts-Drehung beider Hände werden jetzt die Tragegurte zurückgedreht und überkreuzt – der linke Tragegurt liegt über dem rechten Tragegurt und die Vorderseiten (A-Gurte) sind wieder oben. Für die Standard Aufziehtechnik werden jetzt die A-Gurte mit einer Hand aufgenommen und dann der Startcheck durchgeführt. Beim Erlernen und Üben ist es sehr hilfreich, wenn die Tragegurte, Karabiner und Bremsgriffe farblich markiert sind; so vermeidet man auch, dass die Tragegurte eventuell um 180° verdreht eingehängt werden. Wir raten zur Unterstützung durch kompetente Fluglehrer.

## Die Technik - Bild für Bild für Rechtsausdreher



(1) Man fasst beide Tragegurte mit der rechten Hand von oben und dreht sie um 180° nach rechts.



(2) Jetzt liegt der rechte Tragegurt rechts und der linke Tragegurt links parallel auf der rechten Handfläche. Die Rückseiten (D-Gurte) sind oben. Einfach die Tragegurte links und rechts in die Karabiner einhängen.  
Tipp: Wenn die Schnapper der Karabiner innen sind, geht's schneller und einfacher.



(5) Mit den Steuergriffen greifen die Hände den linken und den rechten Tragegurt. Mit einer Links-Drehung beider Hände (180° gegen den Uhrzeigersinn) werden jetzt die Tragegurte gedreht und überkreuzt. Die rechte Hand überkreuzt die linke.



(6) Der rechte Tragegurt liegt über dem linken Tragegurt und die Vorderseiten (A-Gurte) sind wieder oben.

# Mit Partner-Check ruhig und sicher starten

Der Partner-Check verhindert beim Sportklettern Unfälle. Auch beim Drachen- und Gleitschirmfliegen würde er erheblich zur Verbesserung der Sicherheit beitragen.

TEXT PIET WILLIG, FOTO OLGA SAMUELS



### 1. Ausgangslage:

Startleiter beobachten immer wieder Fehler durch falsch eingehängte Gurte oder eine fehlerhafte Führung der Steuerleinen etc.. Meine Beobachtungen zeigen, dass ca. 20 % der Piloten mit falsch angelegter Ausrüstung an den Start gehen. Nicht nur dem Anfänger sondern auch dem Köhner unterlaufen immer wieder Fehler. Dies führt zu Unfällen. Einige enden tödlich. Als Startleiter bemerkt man nicht nur Fehler, sondern spürt auch Stress oder sogar Angst bei ungeübten Piloten. Übermäßiger Stress oder Angst blockieren unsere Wahrnehmung und unser Handeln. Beides ist gefährlich und darf beim Fliegen nicht sein.

### 2. Abhilfe:

Beim Windschlepp haben wir die einmalige Chance, dass dem startenden Piloten eine Person zur Seite steht: der Startleiter! Er macht den Partner-Check, nachdem er das Einverständnis des Piloten eingeholt hat.

1. Er überprüft die Ausrüstung des Piloten.
2. Spürt er Unruhe, Stress oder Angst bei dem Piloten, versucht er zu beruhigen. Hier muss jeder Startleiter für sich entscheiden, ob er aktiv werden möchte. Eine sehr hohe Sensibilität ist hierfür Voraussetzung.

### 3. Vergleich und Kritik

In anderen Sportarten wie Klettern und Tauchen ist der Partner-Check schon längst verbindlich vorgeschrieben.

Der Partner-Check soll den Piloten weder entmündigen noch die alleinige Verantwortung nehmen. Diese Bedenken äußern Kritiker des Partner-Checks. Klartext: Der Startleiter führt eine zweite zusätzliche Prüfung durch, ohne dass er eine Gewährleistung oder Haftung übernimmt.

### 4. Vorteile des Partner-Checks

Unfälle werden reduziert.

Stress und Angst werden abgebaut.

Gastpiloten fühlen sich gut aufgehoben.

Das sensible Sorgen und Kümmern um einen anderen Sportler fördert die Gemeinschaft unter Sportlern.

In der Ausbildung führt der Partner-Check zu einem deutlich intensiveren Lernen. Wenn Kursteilnehmer sich gegenseitig kontrollieren, lernen sie die Anwendung sicherheitsrelevanter Aspekte bei sich und bei anderen Kursteilnehmern. Sie erfahren während der Ausbildung, dass die Sicherheit eine Gemeinschaftsaufgabe ist, und dass man sich beim Fliegen um den Anderen kümmert.

### 5. Erste Erfahrungen

Der Partner-Check wurde im Jahr 2008 bei den Hamburger Drachen- und Gleitschirmfliegern eingeführt. Begleitend zum Flugbetrieb wurde der Partner-Check durchgeführt und hat sich durch Einsicht und große Akzeptanz etabliert. Die Piloten des Vereins und die Gäste begrüßen diesen hohen Sicherheitsstandard.

### 6. Ausblick für den Hang-Start

Aus meiner Sicht ist der Partner-Check beim Hang-Start genauso hilfreich wie an der Winde. Organisationsformen müssten überlegt werden. Klar ist auf jeden Fall, dass einige Leute, die am Berg gestartet sind, heute noch leben würden, hätte nur einer der anwesenden Personen einen einzigen Blick auf die Beimgurte geworfen.

### 7. Hoffnung und Bitte

Wenn Ihr die Einführung des Partner-Checks sinnvoll findet, würde ich mich freuen, wenn Ihr auch in Eurer Winden- oder Bergfluggemeinschaft den Partner-Check als Empfehlung einführt.