

# Schau, bevor Du kaufst

Shoppingtipp für Gleitschirme und andere Fluggeräte

TEXT ROLAND BÖRSCHTEL,  
DHV-SICHERHEITS- UND FLUGBETRIEBSVORSTAND

**M**ein erster Schirmkauf 1987: Es gibt bei der Flugschule drei verschiedene Modelle. Eine Größe passt - fertig. Inzwischen ist das etwas schwieriger. Nicht nur beim Klamottenkauf macht eine große Auswahl die Entscheidung nicht unbedingt leichter. Zur Verhinderung größerer modischer Entgleisungen steht einem beim Klamottenkauf mitunter ein Partner hilfreich zur Seite. Selbst regelmäßige grobe Fehlkäufe haben außer einem Kopfschütteln oder Schmunzeln der modisch weiterentwickelten Zeitgenossen keine weiterreichenden Folgen.

Ein Fehlkauf beim Fluggerät kann einem dagegen den Flugspaß gehörig vermiesen und im schlechtesten Fall sogar richtig wehtun. Die Informationsgewinnung gestaltet sich beim Gleitschirmkauf ungleich schwieriger. Zum einen gibt es im digitalen Zeitalter eine wesentlich größere Vielfalt an Informationen, zum anderen sind diese aber auch, vor allem für wenig erfahrene Piloten, deutlich schwieriger zu beurteilen und zu gewichten. Dieser Text kann keine Anleitung „Wie finde ich den perfekten Schirm in drei Schritten!“ sein, soll aber eine Hilfe beim Weg durch den Informationsdschungel bieten.

## Grinsfaktor

Welcher Schirm ist der richtige für mich und die Frage nach dem Grinsfaktor, oder wie entspannt kann ich den Flug genießen.

### + positiver Grinsfaktor

Der Schirm zaubert mir schon während des Fluges ein entspanntes Grinsen auf das Gesicht, weil ich den Flug genießen kann und immer das Gefühl habe, allen Anforderungen gewachsen zu sein.

### - negativer Grinsfaktor

Das erleichterte aber noch recht verkrampte Grinsen kommt erst nach der Landung, weil ich mal wieder sicher mit beiden Beinen auf dem Boden stehe. Wie ich es geschafft habe, weiß ich im Einzelnen selber nicht so genau. Sämtliche Zwischenstufen sind möglich.

**Das Ziel: Pilotenkönnen und Flugverhalten des Schirmes passen zusammen**  
Überspitzt formuliert gibt es keine guten oder schlechten – sicheren oder unsicheren Schirme. Es gibt nur Schirme, deren Flugverhalten nicht zum Pilotenkönnen bzw. zum Pilotenanspruch passen. Und damit sind wir schon bei den zwei großen Problemen.



FOTO Andreas Buschinger

Wie schätze ich mein Pilotenkönnen und das Flugverhalten eines Gleitschirms realistisch ein.

Wie schätze ich mein Pilotenkönnen und das Flugverhalten eines Gleitschirms realistisch ein.

## Die Grundlage: Realistische Selbsteinschätzung

Kein Gelegenheitsjogger käme auf die Idee, sich für seinen ersten Marathon ein Zielzeit von unter drei Stunden zu setzen. Der individuelle Trainingszustand lässt sich hier recht einfach feststellen. Eine abgemessene Laufstrecke und eine Stoppuhr geben schon eine recht verlässliche Auskunft.

Bei der Einschätzung des eigenen Pilotenkönnens wird es schon deutlich schwieriger. Nicht nur nach einigen Landebieren interpretieren wir unsere Fähigkeiten häufig zu optimistisch. Eine klare Mess- und Vergleichbarkeit ist eben selten gegeben. Einige Anhaltspunkte geben aber die ehrliche Beantwortung folgender Fragen.

- Wie viele Stunden fliege ich pro Jahr? (Wer den DHV-XC oder eines der diversen PC-Programme als Flugbuch benutzt, findet eine korrekte Angabe)
- Bei welchen Bedingungen (Wind, Gelände) beherrsche ich eine sichere Starttechnik?
- Welche Abstieghilfen beherrsche ich wirklich auch in unruhiger Luft sicher?
- Welche Störungen kann ich bei meinem Schirm wirklich sicher handeln?
- Habe ich ein Sicherheitstraining besucht? Wie haben die Instrukturen meine Schirmbeherrschung eingeschätzt?
- Was erwarte ich bei meinen Flügen, welche Ziele habe ich?
  - Bin ich zufrieden, wenn ich einige Zeit in der Umgebung meines Fluggeländes spazieren geflogen bin?
  - Bin ich einfach gerne in den Bergen unterwegs?
  - Will ich kleine oder größere Strecken fliegen?
- In welchen Geländen und bei welchen Bedingungen werde ich hauptsächlich fliegen?
  - Fliege ich im alpinen und hochalpinen Gelände zur stärksten Thermikzeit?
  - Fliege ich hauptsächlich im Flachland?
  - Fliege ich bodennah bei gleichmäßigen oder böigen und thermischen Windbedingungen?

## Welche Ansprüche muss ich an mich und mein Gerät stellen, um diese Ziele zu erreichen?

Lügt man sich nicht zu sehr in die Tasche, wird die Mehrheit von uns feststellen, dass die Verbesserung der individuellen Skills durch Training das größte Potential zur Erreichung der eigenen Ziele bietet. Die Leistungsfähigkeit des Gerätes ist für fast alle von uns kaum der limitierende Faktor. Ein Blick in die Listen des DHV-XC oder eines anderen Online-Contests schafft hier schnell Aufklärung. Gleitschirme der modernen Generation, egal welcher Kategorie, bieten durchweg mehr als genug Leistung, um auch große Strecken zu fliegen. Vermutlich kennt jeder auch einen Flugsportfreund, der nur immer günstige und überhaupt nicht mehr aktuelle Geräte aus dem Gebrauchmarkt erwirbt. Trotzdem fliegt dieser vielen regelmäßig um die Ohren und hat sehr viel Spaß dabei.

### ► Flugverhalten der Gleitschirme – welche Anforderung stellt dieser Schirm an mich?

Hier wird es auch nicht einfacher: Es gibt eine Vielzahl an Informationsquellen, in denen man sich zurecht finden muss. Die Bewertung mancher Quellen ist schwierig und kann hier auch nicht abschließend erfolgen, sondern nur angerissen werden. Eine Übersicht und der Einsatz des gesunden Menschenverstandes sind jedoch hilfreich.

#### • LTF-Musterprüfung

Die Musterprüfung soll eigentlich bestimmte Flugeigenschaften eines Gleitschirms einem bestimmten Pilotenkönnen zuordnen:

Z. B. Kategorie B = Gleitsegel mit guter passiver Sicherheit und verzeihendem Flugverhalten. Einigermaßen widerstandsfähig gegen abnormale Flugzustände.

Für alle Piloten, einschließlich Piloten aller Ausbildungsstufen. Soweit die Theorie...

Die LTF-Vorschriften lassen Spielraum für Interpretationen, die von den unterschiedlichen Prüfstellen auch unterschiedlich ausgelegt werden. Dies führt vor allem im verkaufsintensiven B-Segment dazu, dass sich hier eine Fülle von Geräten mit unterschiedlichsten Anforderungen an das Pilotenkönnen tummelt. Vom eigentlich schulungsgaugen entspannten Gleiter bis zur Hochleistungswaffe mit entsprechenden Anforderungen an die Pilotenreaktion bei Störungen

#### • DHV-Sicherheitstest

Die Sicherheitstests versuchen mit modernster Messtechnik möglichst nachvollziehbare und gut dokumentierte Informationen zum Schirmverhalten bei den Testflugmanövern zu geben. Auch wenn Tests immer eine Laborsituation darstellen, die nie die ganze Palette an möglichen Störungen abbilden, zeigt sich doch, dass Schirme, die in den Tests anspruchsvoller reagieren, auch im richtigen Leben einen höheren Anspruch an das Pilotenkönnen stellen. Im Gegensatz zu den LTF/EN Test wird hier immer worst case (das schlechteste gezeigte Verhalten wird bewertet) getestet, auch über die Vorgaben der LTF hinaus. Das Flugverhalten in den verschiedenen Bereichen wird Sicherheitsklassen von 1-5 zugeordnet. Beim genauen Lesen der Testberichte sind deutliche Unterschiede in den gemessenen Parametern festzustellen.

#### • Tests in Zeitschriften

Bieten einen Überblick über den Markt und etliche Anhaltspunkte nicht nur zum Flugverhalten (z.B. Verarbeitung, Materialien, Konstruktion etc.) Natürlich werden die Schirme dabei nicht immer an ihre Grenzen gebracht.

#### • Schirmbesprechungen in Blogs

Es gibt zum Teil recht informative Aussagen zum Schirmcharakter und einzelnen Details. Genaues Lesen hilft auch hier. Wer weiß, wie schwierig und aufwendig zuverlässige Leistungsvergleiche sind, wird auch die Aussagekraft eines Vergleichsflugvideos richtig einschätzen können.

#### • Foren

Auch hier ist das Hauptproblem, die nützliche von der unnützen Information zu trennen. Neben wirklich kompetenten Leuten tummeln sich auch hier, wie in jedem Forum, schwierige Charaktere, denen es mehr um Selbstdarstellung geht. Ein kurzer Überblick über die Postings des

Teilnehmers lässt schon einen ersten Schluss darüber zu, welcher Kategorie er zuzuordnen ist.

#### • DHV-XC - Online Contest

Beim Blick in die Listen der Online Wettbewerbe lässt sich feststellen, ob Geräte von vielen Piloten auch bei schwierigen Bedingungen geflogen werden. Dies gibt einen Hinweis darauf, dass der Schirm neben einer guten Leistung auch sicherheitsmäßig von guten Piloten beherrschbar ist. Vorsicht! Bei dieser Betrachtungsweise werden natürlich im deutschen Markt nicht so vertretene Hersteller benachteiligt.

#### • Beratung in Flugschulen

Eine gute, seriöse Flugschule, die den Piloten von der Ausbildung kennt, kann eine sehr fundierte Empfehlung abgeben, obwohl sie auch vom Verkauf der Geräte leben muss. Eine vernünftige Erklärung der Vor- und Nachteile einzelner Modelle verschiedener Hersteller wird dann sicher erfolgen.

#### • Erfahrungen von Fliegerkollegen

Natürlich wird rund um Start- und Landeplätze viel über das Material gesprochen. Selten hört man jedoch Negatives über den eigenen Schirm vom Piloten. Wer gibt schon gerne eine falsche Entscheidung zu. Kennt man die Piloten über längere Zeit, wird aber schon klar, welchen Tipps man trauen darf.

#### • Hersteller Infos

Einige Hersteller beschreiben in ihren Infos recht ehrlich, welche Anforderungen der Schirm an den Piloten stellt. Man muss es nur lesen und darf sich nicht von der schlagwortartigen Headline der Werbung blenden lassen.

#### • Gebrauchtmarkt

Tauchen Schirme kurz nach ihrem Erscheinen recht häufig im Gebrauchtmarkt auf, sollte man etwas Ursachenforschung betreiben. Es könnte sein, dass die Ansprüche des Schirmes die beworbene Zielgruppe überfordern.

#### Zusammengefasst: So ganz einfach ist es nicht ...

Der erste entscheidende, vielleicht auch schwerste Punkt ist die realistische Einschätzung des eigenen Pilotenkönnens. Ist man hier ehrlich zu sich selbst, hat man schon vieles gewonnen.

Zur Beurteilung des Flugverhaltens gibt es eine Vielzahl an Informationsquellen, die unterschiedlichen Ansprüchen an Objektivität genügen. Die DHV-Sicherheitstests bemühen sich darum, eine möglichst nachvollziehbare Aussage zu den wichtigsten Sicherheitsparametern zu treffen. Nimmt man sich die Zeit, möglichst viele Quellen zu sichten, wird man feststellen, ob diese sich stark widersprechen oder in die gleiche Richtung gehen. Daraus kann man seine Schlüsse ziehen. Noch eine Empfehlung für großen Flugspaß: Die aktuellen Schirme gehen so gut, dass, wenn man im Zweifel zur niedrigeren Kategorie, man sicher nichts verkehrt macht.

#### ... oder doch ganz einfach!

Wem das alles zu viel ist, für den habe ich noch eine ganz simple Methode: 😊 Kauf einen aktuellen A-Schirm mit einer guten Bewertung im Sicherheitstest, in einer hübschen Farbe und hab' Spaß damit. ☺

# Winddrifter

## Nützliches Accessoire für die Landung

TEXT UND BILDER GÜNTER PORATH

Bei unseren Streckenflugseminaren mit Fly Tietar in Spanien stellen wir immer wieder fest, dass sich speziell Drachenflieger schwer tun, den Bodenwind zur Landung einzuschätzen. Ganz besonders Streckenflugneulinge, aber auch erfahrene Streckenflieger, haben Probleme bei schwächeren oder thermisch umlaufenden Winden. Daraus resultierende, fehlerhafte Landeeinteilungen ziehen nicht selten Geräteschäden oder gar Verletzungen nach sich. Piloten, denen mehrfach so ein Missgeschick widerfährt, laufen Gefahr, Angst aufzubauen und die Hemmschwelle zum Verlassen des Gleitwinkelbereichs steigt. Wir statten daher unsere Kursteilnehmer mit selbst gefertigten, effektiven Winddriftern aus und weisen sie in die Handhabung ein.

### Anforderungen an einen Winddrifter

Der Winddrifter sollte einige Anforderungen erfüllen. Die Handhabung muss einfach sein. Eine mögliche Schädigung von Personen, Tieren und Gegenständen (z.B. Autos) ist auszuschließen. Eine gute Sichtbarkeit ist von entscheidendem Vorteil. Der Winddrifter muss schneller sinken als das Fluggerät. Materialkosten sollten gering sein, da zumindest in der Einübungsphase mit Verlust zu rechnen ist.

### Herstellung

Als Material zur Herstellung hat sich Satinband (Textilband) mit einer Breite von 40 mm, wie es im Floristenbedarf erhältlich ist, bewährt. Um das obere und untere Ende unterscheiden zu können, ist es vorteilhaft, zwei Bänder in unterschiedlichen Farben zu verbinden. Erfahrungsgemäß eignen sich je 2,5 m rotes und weißes, bzw. rotes und gelbes Band. Am Ende des optisch schwereren Bandes (rot) wird nun eine verzinkte Mutter M5 angebracht. Der Purist knotet, der Ästhet knüpft. Wer dem Gewurschtel in den Gurtzeugtaschen aus dem Weg gehen will, schneidet noch zwei Streifen von einem passenden, alten Fahrradschlauch ab, um den Winddrifter später an der Speedbar zu befestigen. Vor der Befestigung muss unser Windsack an der Basis noch fachmännisch aufgewickelt werden.

### Anwendung

Bei Annäherung an die ausgewählte Landewiese sucht der Pilot im vermeintlichen Luv und in ausreichender Höhe eine vertikale Geländemarke



Winddrifter greift bereits an der Basis bereits an. So positioniert, verleiht die Anwendung ein Minimum an Konzentration und Koordination.



Der Winddrifter ist gestreckt und bereit zum Abwurf beim Erreichen des Absetzpunktes.

(Strommast, Telefonmast, Haus, Schornstein, Zaunpfosten). Die vertikale Geländemarke ermöglicht es, den Absetzpunkt für den Winddrifter genau wiederzufinden. Beim Anfliegen auf den Absetzpunkt wird der Winddrifter von der Trapezbasis genommen und gestreckt. Mit der Mutter vom Winddrifter in der Hand wieder an die Trapezbasis greifen. Wenn der Absetzpunkt in ca. 100 m überflogen wird, den Winddrifter loslassen. Sofort nach dem Absetzen einen Vollkreis einleiten. Dabei den Winddrifter nicht aus den Augen lassen. Beim erneuten Überfliegen der Absetzpunktes die Position des Winddrifters einprägen. Jetzt kann bereits die Abdrift, der weitere Weg und der voraussichtliche Landepunkt des Winddrifters bestimmt werden. Gemäß Abdrift die Landeeinteilung beginnen und den Winddrifter nur noch sporadisch beobachten. Nach der Landung des Winddrifters die Abdrift und die Lage des Winddrifters beurteilen. Die Mutter (rote Seite) liegt im Luv. Bei Windstille liegt der Winddrifter zerknüllt nahe dem Absetzpunkt. Bei starkem Wind liegt der Winddrifter gestreckt und weiter entfernt vom Absetzpunkt. Entgegen der Abdrift den Endanflug durchführen. Winddrifter einsammeln, aufwickeln und wieder an der Trapezbasis befestigen. Die Anwendung sollte mehrfach an vertrauten Landeplätzen geübt werden. ☺



Winddrifter schematisch dargestellt.



Darstellung, wie der Winddrifter gewickelt wird.



Winddrifter gebrauchsfertig zum Einsatz.