

Freestyle - eine kritische Betrachtung

Wo fängt Freestyle an, wo wird das Manöverfliegen zur echten Akrobatik? Warum ist Freestyle so gefährlich? Vor allem aber: Wie kann man sich ohne allzu großes Risiko an diese Spielart des Fliegens heranwagen?

Text und Fotos Michael Nesler

Um es vorwegzunehmen: Ich fliege selbst gerne Akrobatik, lehre das auch in speziellen Kursen und finde diese Variante des Fliegens eine Bereicherung für alle, die ihren Gleitschirm und sich selbst besser kennenlernen, einschätzen und kontrollieren wollen.

Die Gegner des Akrobatik- und Freestyle-Fliegens scheinen gute Argumente zu haben: Es passieren immer häufiger schwere Unfälle, oft mit tödlichem Ausgang. Sie sind der Überzeugung, dass Manöverfliegen gefährlich und unnötig sei.

Meistens sind das sogar Piloten, die selbst XC und Thermik fliegen – und genau denen kann ich nur erwidern, dass riskantes Streckenfliegen, Starten- und Landen mindestens genauso gefährlich ist. Was die Sinnhaftigkeit betrifft: Man kann selbst das ruhigste Gleitschirmfliegen genauso in Frage stellen wie Freestyle oder Akrobatik: Beides brauchen wir (meistens :-)) nicht zum Überleben.

Wir sollten nicht vergessen, dass Gleitschirmfliegen an sich und Freestyle im Besonderen bei vielen Piloten einen sehr speziellen Zweck hat: Durch die Ausübung einer – zumindest laut den Medien und der allgemeinen Meinung – extremen Sportart erwarten viele, zumeist unbewusst, dass sie in ihrem sozialem Umfeld an Wert gewinnen.

Dazu kommt beim Freestyle noch ein weiterer Aspekt: Gleitschirmfliegen ist eine Sportart, die man meist alleine ausübt. Akrobatik- und Freestylepiloten formieren sich, meist bedingt durch die Notwendigkeit über Wasser zu üben, jedoch in Gruppen. Innerhalb dieser entstehen gefährliche psychologische Antriebe: Man will dazu gehören, in der Hierarchie aufsteigen, bewundert und gefeiert werden. Da geht einer schnell über seine Grenzen.

Dabei ist die Definition Freestyle und Akrobatik gar nicht so eindeutig: Je nach Könnensstand, geistiger und körperlicher Verfassung, motorischer Begabung und Intelligenz sind für den Einen schon gemächliche Spiralen und kleine Wingover mit Akro-üblichen Belastungs-Angstpegeln verbunden, während Andere erst bei Abriss und den sogenannten High-G-Force Manövern an ihre Grenzen kommen. Zusätzlich sind alle Schwierigkeiten beim Manöverfliegen eng an die verwendete Ausrüstung gebunden.

Deshalb macht es auch wenig Sinn, einzelne Manöver in die Freestyle-, Akrobatik- oder Kunstflugdefinition zu zwingen. Was für

manche ein Spaziergang ist, ist für andere oft schon totaler Stress mit Todesangst.

Akrobatik wird es immer dann, wenn man nicht nur motorische Abläufe erlernen, sondern seine Wahrnehmung trainieren muss. Das ist zum Beispiel bei allen Manövern der Fall, bei denen sich der Körper an hohe G-Kräfte gewöhnen muss.

Schon bei einer Zunahme von einem G verlieren Ungeübte die Orientierung im Raum, können Höhe und Abstände nicht mehr abschätzen und das Sehen und Hören werden eingeschränkt. Erst mit viel systematischem Training lernt der Körper, die Wahrnehmung an diese sehr speziellen Gegebenheiten anzupassen.

Um deutlich zu machen, wie komplex diese Diskussion ist, möchte ich hier einige Manöver genauer betrachten.

Wingover sind an sich als relativ einfache Übung bekannt. Allerdings verliert der Anfänger ab einer von der Ausrüstung und der motorischen Begabung abhängigen Querneigung die Kontrolle. Dann klappt der Schirm mit hoher Dynamik ein und geht ohne Übergang in einen Spiralsturz mit extremen G-Kräften über. So wird aus einem harmlosen Geschaukel schnell eine Situation, die den Pilot hoffnungslos überfordert. Hohe Wingover fallen somit nicht mehr unter Freestyle, sondern sogar unter Akrobatik.

Beim Fullstall ist es noch schwieriger: Moderne Schirme verhalten sich beim Strömungsabriss grundverschieden. Dazu kommt, dass es nur eine Sitzposition und Handführung gibt, bei der man nicht unkontrolliert durch die Gegend geschleudert wird. Anfängerschirme sind im Fullstall oft besonders schwer zu halten, lassen sich kaum vorfüllen oder verlieren beim Entleeren die Querspannung, was zum Eintwisten führt. Also definitiv auch Akrobatik!

Der Sat ist das Traumziel jedes Freestyle-Anfängers. Schnell mal im Sicherheitstraining geflogen, fühlt es sich so an, als würde man das schon bald beherrschen. Je nach Schirm und Luftdichte (Winter, Höhe...) verschiebt sich der Einleitemoment. Wohl jeder, der den Sat zuverlässig beherrscht, hat ihn beim Üben schon mal versehentlich abgerissen. Der darauf oft folgende McTwist gilt als eine der härtesten Akromanöver überhaupt. Deshalb gehört es bei einem verantwortungsvollen Sicherheitstraining dazu, dass man die Teilnehmer dabei begleitet, den Sat absichtlich abzureißen. Nur so werden sie sich des Risikos bewusst und werden diese Pi-

gür nicht leichtfertig mal einfach nur so über Grund fliegen. Schon wieder ein reines Akrobatik-Manöver.

Selbst die Steilspirale wird zum anspruchsvollen Manöver, sobald sie über 12,14 m/sek erreicht. Dabei muss sich der untrainierte Pilot mit hohen G-Kräften, Sichtfeldeinschränkungen bis zu möglicher Bewusstlosigkeit und einer eventuell nötigen aktiven Ausleitung auseinandersetzen. Ab etwa 15 m/sek Sinken sind selbst Anfängerschirme alles andere als einfach auszuleiten.

Bleibt die Frage, was dann für die Freestyle-Sektion übrig bleibt? Gemütlich Steilspiralen, leicht asymmetrische Spiralen, mäßige Wingover? Ganz ehrlich: Freestyle gibt es nicht! Freestyle ist allenfalls die Kombination aus allem: Akrobatik, Thermik- und Streckenfliegen sowie bodennahes Dünensoaring (Waggas). Alles, was über den normalen Flugbetrieb hinausgeht, wird recht schnell zu echter Akrobatik. Und diese hat völlig andere Anforderungen an das sogenannte Setup, will man unnötiges Risiko vermeiden!

Der Trainingsort

Wer Manöver, die er nicht perfekt beherrscht, über Land trainiert, ist - man verzeihe mir meine Direktheit - einfach nur dämlich. Warum, ist schnell erklärt: Rettungsschirme sind nicht 100% zuverlässig, und selbst wenn sie offen sind, kann man noch in Stromleitungen, Häusern oder sonstigen unangenehmen Hindernissen damit landen. Die Wahrscheinlichkeit, unter Stress den Rettungsschirm falsch zu werfen, ist extrem hoch. Das passierte in der letzten Zeit leider sehr oft.

Deshalb gilt: Lernen und üben nur über Wasser! Neues Ausprobieren selbst über Wasser nur mit großer Höhe, das gibt einem mehr Zeit im Notfall den Rettungsschirm gezielt zu werfen. Voraussetzung: Ohnmachtssichere Schwimmweste und Rettungsboot mit erfahrener Mannschaft.

Psychologie

Die Lebensversicherung bei Extremsportarten ist die Fähigkeit, seine Grenzen zu erkennen und sich selbst beobachten zu lernen. Die Kunst dabei ist, sich von der Gruppendynamik, seinem Ehrgeiz und seinem Leistungsanspruch zu distanzieren und sein Tun an seine Tagesform anzupassen. Kommt man im Flug in seiner Übungsposition an, sollte man sich geistig in der absoluten Gegenwart befinden (Ein einfacher, kurzer Satz, der alles aussagt, um was es beim Akrofliegen wirklich geht!). Nur dann hat man keinerlei Zwänge und selbst auferlegten Stress mehr und kann sich voll auf die Aufgabe konzentrieren.

Es gibt in Extremsituationen nichts Gefährlicheres als einen Teil seiner Konzentration und Gedanken auf externe Dinge, wie „ich muss das lernen, denn ...“, „ich muss mich anstrengen, die anderen sehen zu“, „ich werde gefilmt“ und Ähnliches aufzuteilen.

Die Ausrüstung

Wer Akrobatik fliegen lernen will, der muss als aller erstes den Fullstall mit Flyback perfekt beherrschen lernen. Denn immer dann, wenn was mächtig schief geht, wenn man keine Kontrolle mehr hat, oder Teile der Kappe verhängt sind, bleibt nur der vorgefüllte und kontrollierte Fullstall, um das System zu beruhigen. Dann kann man erst versuchen, den Schirm wieder kontrolliert zu öffnen, oder den Rettungsschirm gezielt zu werfen. In einer

unkontrollierten Rotation wird jede Aktion zum reinen Glücksspiel.

Viele Anfängerschirme und die meisten der sogenannten Freestyleschirme sind für Anfänger sehr anspruchsvoll im kontrollierten Fullstall. Sie sind schwer zu halten, schlagen wild nach dem Zurückfallen, fliegen nur ungern rückwärts und schießen bei einer schlechten Ausleitung sehr weit vor.

Ich frage mich immer wieder, warum manche Hersteller einfach ►



*Perfekter Helico über Wasser: Sonne, Meer
 und Fliegen genial kombiniert!*



Akro-Fliegen ist, zumindest in der Lernphase, schon fast ein Wassersport, da man hin und wieder den Rettungsschirm braucht.

einen Serienschirm verkleinern und ihn als Freestyler verkaufen. Diese Geräte sind zwar schön schnell und dynamisch, aber in den Abrissmanövern das genaue Gegenteil von dem, was man wirklich braucht. Echte Akroschirme haben einen deutlich größeren! Anstellwinkel als Serienschirme. Sie erhalten ihre Dynamik nur über die hohe Zuladung. Würde man sie mit der für Serienschirme üblichen Flächenbelastung fliegen, sind sie eher träge und sackfluganfällig. Daher Achtung: Freestyler sind meist keine Akrobatik – Lern – Schirme. Es sind Schirme die ein bisschen von allem können sollen: Leistung für Thermik- und Streckenfliegen, Manövertauglichkeit und ein bisschen Sicherheit. Zum wirklichen Manöverlernen gibt es nur einige wenige Schirme, am besten bei Experten erkundigen.

Das Gurtzeug

Keine Akrobatik ohne zweiten Retter! Viele Piloten sind sich nicht bewusst, dass der Rettungsschirm alles andere als zuverlässig ist. Wer sich mit diesem näher beschäftigt, der erkennt schnell, dass er bestenfalls die allerletzte Notlösung, die Last Chance ist, aber nicht als Rückversicherung für riskante Manöver taugt. Das Gurtzeug sollte somit zwei Retterfächer haben und die Griffe müssen an leicht zugänglichen Positionen angebracht sein. Der Rettungsschirmproblematik werde ich noch einen eigenen Artikel widmen. Dann

gibt es noch die Verfechter der steuerbaren, zugelassen Rettungsschirme. Rogallos haben zwar weniger Sinken und sind etwas steuerbar, aber die Öffnungszuverlässigkeit ist aufgrund möglicher Bedien- und Befestigungsfehler deutlich geringer als bei den üblichen Rund- und Kreuzkappen. An ein Standardgurtzeug einen Frontcontainer zu hängen, um mit zwei Rettungsgeräten unterwegs zu sein, ist nur eine Notlösung. Akrobatikfliegen bringt ein Standardgurtzeug schnell an die Belastungsgrenzen.

Tödlicher Unfall beim Akro-Fliegen

Schilderung eines Fluglehrers, der Augenzeuge war.

Der Fluglehrer war mit einem Tandemgast ca. 300 m über dem oberen Landeplatz an der Talstation und beobachtete einen Piloten mit einem B-Klasse Schirm, der ca. 200 über ihm war und einen Fullstall einleitete. Der Fullstall geriet nach kurzer Zeit außer Kontrolle. Der Fluglehrer ist direkt unter ihm weggeflogen, weil er befürchtete, von dem Pilot abgeschossen zu werden. Der Pilot versuchte den Fullstall auszuleiten, gab im falschen Moment asymmetrisch die Bremse frei. Der Schirm schoss weit vor, der Pilot twistete einmal ein und stellte den Schirm erneut und gab direkt die Bremse frei. Der Schirm schoss wieder vor, der zweite Twist folgte. Jetzt klappte der Schirm großflächig asymmetrisch ein und ging in einen Spiralsturz über. In diesem Moment befand sich der Pilot auf der Höhe des Fluglehrers und seinem Tandemgast. Der Pilot zeigte keine Reaktion. Der Fluglehrer hat aus Reflex RETTER, RETTER, RETTER geschrien. Der Pilot warf auch den Rettungsschirm, leider verfring sich die Kappe sofort in den Leinen des Gleitschirms. Der Pilot hatte noch ca. 200 m über Grund. Wieder erfolgte keine Reaktion des Piloten. Der Fluglehrer sah, dass der Pilot kurz vor dem Aufprall zusammengesackt (eventuell bewusstlos) im Gurt hing. Der Aufschlag war hart im flachen Gelände, ca. 50 m vom Landeplatz entfernt.

Konstanz

Ein paar Tage Urlaub nehmen, an den See fahren und Akrobatik trainieren mag ja ganz nett sein, ist aber nicht der richtige Weg, um die dort frisch gelernten Manöver danach daheim über Grund zu fliegen. Ein Beispiel: Wenn mich Piloten fragen, ab wann sie denn Fullstalls über Grund fliegen könnten, dann ist die Antwort folgende:

Wenn du mehr als 200 Fullstalls geflogen bist,

bei den letzten 50 Stalls keinerlei Problem und Zwischenfälle hattest,

du die Ausrüstung nicht verändert hast,

die Bedingungen normal sind,

und seit dem letzten Fullstall weniger als zwei Wochen vergangen sind.

Der letzte Punkt hat es in sich: Wir reden hier vom Manöverfliegen, von echtem Training! Und wie jedes muskuläres und motorisches Training verliert dieses seinen Effekt, wenn die Pausen dazwischen zu lange werden. In unserem Fall wird das durch den hohen Angst- und Stresspegel, an den sich der Körper jedes Mal von neu gewöhnen muss, verstärkt.

Aufwand und Kosten

Akrofliegen ist alles andere als billig, benötigt sehr viel Zeit und setzt voraus, dass man zum Experten für Material, Eigenpsychologie und Gruppendynamik wird.

Die Ausrüstung altert schnell, Garantien gibt kein Hersteller und auch den Rettungsschirm muss man selber packen lernen. Die Schirme sind meist schon nach wenigen Flügen nachzutrimmen, deshalb sollte man sich mit Aerodynamik beschäftigen, wenn man nicht nach einiger Zeit nur noch im Sackflug herumfallen will.

Wie gesagt, regelmäßiges, am besten wöchentliches Üben ist wichtig. Das bedeutet für die meisten von uns einen riesigen Zeit- und Fahraufwand.

Viele Piloten nehmen sich deshalb eine Auszeit von ihrer Arbeit oder ihrem Studium, um für längere Zeit in ein Trainingsgebiet zu ziehen.

Fazit

Ich schreibe es nicht gerne, aber Akrobatik (oder Freestyle) will systematisch erlernt werden. Mal einfach so über Grund ein paar Manöver ausprobieren, ist definitiv lebensgefährlich.

Es gibt eigentlich nur zwei Herangehensweisen an dieses Thema:

Man beschäftigt sich mit den Risiken und versucht diese konsequent zu minimieren, oder man blendet alle Angst und Vernunft aus und verlässt sich auf sein Glück und seinen Rettungsschirm.

Meiner Meinung nach gibt es nur alles oder nichts: Gezieltes, intelligentes Lernen und Üben über Wasser oder es ganz bleiben lassen.

Allenfalls kann man noch als sogenannten Abenteuerurlaub einen Freestylekurs besuchen, sollte sich aber dabei bewusst sein, dass er das, was er dort lernt, dennoch so schnell nicht wirklich sicher über Grund fliegen kann.

Wer sich allerdings verantwortungsvoll dem Thema Akrofliegen widmet, der wird nicht nur ein paar coole Manöver beherrschen, sondern vor allem viel über sich selbst, über Angstbewältigung, Selbstkontrolle, Aerodynamik, Flugtechnik und Trainingssystematik lernen.

Für mich ist Akrofliegen deshalb intensive Selbsterfahrung. ▽

Anzeige

Motorschirmfliegen im Harz



Rucksackmotor



Doppelsitzer



Trike

FRESH BREEZE

NIRVANA

MINI PLANG

FTR

Fliegen ist geil!

Harzer Gleitschirmschule & Shop Knut Jäger * Bähringer Straße 31 * 38640 Goslar

www.paracenter.com

+49 (0) 5321 43737

SIZE 35.5

SIZE 41.5

Pareus

SPASS FÜR ZWEI

ICARO's neuer Tandem mit Shark-Nose Technologie.









www.icaro-paragliders.com