

Windenschleppung von Gleitsegeln

Gleitschirme werden seit 1987 offiziell an der Winde geschleppt und seit dieser Zeit ist der Sackflug eine Begleiterscheinung im Gleitsegel-Windenschlepp, die immer wieder zu Unfällen geführt hat.

Damit konstruktiv die Gefahren durch den Sackflug verringert werden können, werden die Schirme im Musterprüfverfahren auch auf ihre Windenschleppptauglichkeit geprüft. Diese Prüfung wurde bisher alleine von den Herstellern bewertet und nachgewiesen.

Auch heute ist es Sache des Gleitschirmherstellers, die Eignung für den Windenschlepp nachzuweisen. Allerdings prüfen unsere Testpiloten gezielt das Aufziehverhalten der Schirme in der Ebene und damit auch das Füll- und Kappenverhalten am Boden, das beim Windenschlepp sehr wichtig ist.

Neigt ein Schirm zum „hinten Hängenbleiben“, wird das im Testbericht vermerkt und unsere Testpiloten legen fest, ob dieser Schirm überhaupt windenschleppptauglich ist oder ob er mit einer Windenschlepphilfe geschleppt werden darf.

In der DHV-Kommissionssitzung am 11.9.04 wurde deshalb beschlossen: Bei Gleitsegeln wird im Luftsportgerätekenntblatt künftig die Windenschleppptauglichkeit in „ja“, „nein“, oder „ja mit Windenschlepphilfe“ eingeteilt.

Damit können sich nun alle Piloten künftig an Hand des Geräteprüfblattes und des Testberichtes selbst informieren, ob ihr neuer Schirm sich einfach an der Winde verhält ist oder ob er eine Schlepphilfe benötigt.

Gleitsegel DHV-Kategorie 1 der neuen Generation

Die neue Generation Gleitsegel der DHV Kategorie 1 hat sich gut beim Windenschlepp bewährt. Trotz der reduzierten Dynamik sind bisher keine Fälle von Sackflug bekannt geworden.

Vorsicht bei älteren Gleitschirmen!

Ältere Schirme, die sich bisher unauffällig beim Windenschlepp verhalten haben, können durch Alterung, Feuchte und Kälte plötzlich Sackflugtendenzen aufweisen und schleppuntauglich werden. Ebenso kann Feuchtigkeit zum „Mantelschrumpf“ führen und Leinen verkürzen, was zur Folge hat, dass sich der Schirm schlechter aufstellen lässt und die Sackflugneigung zunimmt. Auch eine zerknitterte Anströmkante kann sich negativ beim Aufziehen und Füllen der Kappe auswirken. Abhilfe kann hier ein mehrmaliges Aufziehen des Schirms vor dem ersten Windenstart schaffen. Durch das Füllen glätten sich die Falten und die Strömung liegt wieder besser an.

Oft sind es mehrere dieser aufgeführten Faktoren, die ursächlich für den Sackflug sein können. Der Faktor „Pilotenfehler“ ist mit ca. 90% allerdings immer noch die Hauptursache der Sackflüge in der Startphase beim Windenschlepp (Piloten führen die Tragegurte nicht lange genug)!

Der DHV empfiehlt deshalb allgemein die Benutzung von Windenschlepphilfen!

Die Sackflugneigung, die durch Alterung mancher Schirme zunimmt, kann damit wirksam verhindert werden. Das Aufziehen der Kappe wird mit einer

Windenschlepphilfe wesentlich erleichtert, der Schlepp wird sicherer durch den etwas kleinere Anstellwinkel und die Ausklinkhöhe verbessert sich auch, weil der Steigflug mit der Geschwindigkeit des „besten Gleitens“ durchgeführt wird.

Fazit: Eine sichere Aussage zur Windenschleppptauglichkeit kann nur bei neuen Gleitschirmen wirklich verbindlich gemacht werden. Diese Aussage treffen der Hersteller und unsere Testpiloten.

Um die Windenschleppptauglichkeit zu erhalten, müssen die Piloten selbst kritisch ihre Schirme beobachten und bei den ersten Anzeichen (z.B. hinten Hängenbleiben der Kappe, ungewohnt schweres und verzögertes Aufziehen, etc.) daran denken, dass ein älterer Schirm dann möglicherweise eine Windenschlepphilfe benötigt, um damit auch weiterhin sicher zu schleppen.

Horst Barthelmes
DHV-Schleppbuero

(13.1.05)