

X-Alps Athlet Pascal Purin
in der Tauch- und Beschleunigungsphase des Wingover



WINGOVER

Text und Fotos: Simon Winkler
Pilotin: Celine Lorenz

Ein perfekt abgestimmtes Zusammenspiel aller Steuereinheiten im konstanten Wechsel erzeugt eine perfekte Pendelbewegung, die den Piloten wechselseitig in Form einer aufgebogenen, liegenden Acht über die Kappe katapultiert. Dabei erlernt man spielerisch die Dynamik und Steuerung des Gleitschirms. Doch hohe Wingover sind eine Kunst und ein reinrassiges Akrobatikmanöver, das viel Training erfordert. In Deutschland sind Wingover bis 135° erlaubt.

Einleitung

Die Einleitung der Wingover erfolgt wie bei jeder anderen Kurve:

- Blick in die gewünschte Kurvenrichtung
- Körpergewichtsverlagerung
- Außenbremse hoch zur Führungsrolle
- Erstimpuls auf der Innenbremse mit anschließendem Weiterziehen

Entscheidend ist, dass das Körpergewicht und die Innenbremse schon bei der ersten Kurve impulsartig eingesetzt werden. Nur so entsteht schon von Anfang an ein Pendel. Nach dem ersten Impuls der Innenbremse wird sie weiter gezogen, bis der Schirm zu graben beginnt. Die Kurvenschräglage erhöht sich und die Profelnase des Gleitschirms beginnt in Richtung Boden zu zeigen.

Erster Kurvenwechsel

Die maximale Schräglage der Einleitungskurve ist erreicht. Der Pilot gibt beide Steuerleinen sehr zügig zur Führungsrolle nach oben frei und verlagert sein Körpergewicht auf die andere Seite. Nun kann der Gleitschirm Fahrt aufnehmen, bis der Pilot wieder unter den Schirm gependelt ist.

Das Körpergewicht ist nun schon auf der richtigen Seite für die nächste Kurve.

Der Pilot blickt in die neue Kurvenrichtung. Wenn der Pilot wieder unter die Kappe gependelt ist, erfolgt wieder der Impuls der Innenbremse mit darauffolgendem Weiterziehen. Der Pilot pendelt nach oben und die Kappe taucht tiefer seitlich unter den Piloten.

Kurz nach dem höchsten Punkt wechselt der Pilot wieder das Körpergewicht auf die nächste Seite und löst in der Abwärtsbewegung zügig die Steuerleinen.

Zweiter Kurvenwechsel

Ist das Timing richtig, kommt ab dem zweiten Kurvenwechsel die Außenbremse hinzu. Sie schützt den Flügel auf der Kurvenaußenseite vor Deformationen und sorgt für eine gleichmäßige Kraftverteilung am Schirm. Der Kurvenwechsel erfolgt wie zuvor. In der Tauch- und Beschleunigungsphase werden die Steuerleinen gelöst und das Gewicht geht auf die andere Seite. Am tiefsten Punkt, wenn der Pilot wieder direkt unter den Schirm gependelt ist, wird die Innenbremse mit einem Impuls gezogen. Um die Profelnase mehr in Richtung Boden zeigen zu lassen, wird die Innenbremse noch etwas weitergezogen. Genau in diesem Moment erfolgt auch der Zug an der Außenbremse. Genau so weit, bis beide Steuerleinen fast gleich weit gezogen worden sind. Der Einsatz der Außenbremse ist mit am schwierigsten zu erlernen. Wann und wieviel? So viel wie nötig und so wenig wie möglich.

Dritter, vierter, fünfter... auf der Folgeseite

WINGOVER

Die folgenden Wingover werden nun immer gleich geflogen. Ist die maximale Schräglage erreicht, werden die Steuerleinen nach oben freigegeben, das Körpergewicht verlagert, die Innenbremse gezogen, die Außenbremse dazu genommen und danach wieder beide Bremsen gelöst...

TIPP mental

Stelle dir vor, du möchtest deine Schirmkappe für den Wingover mit dem Körper und der Innenbremse so weit wie möglich schräg unter dich ziehen. Somit erreichst du die optimale Pendelbewegung schneller. Vergesse die Vorstellung des „hin und her Schaukelns“, bei dem du als Pilot immer höher schwingen möchtest. Der Wingover ist eine geflogene Kurve und kein Schaukeln.

TIPP Richtig Gewichtverlagern

Bei der Gewichtsverlagerung geht es vor allem darum, einen Längenunterschied mit den Tragegurten zwischen den beiden Schirmhälften zu erzeugen. Der dadurch entstehende Knick in der Kappe sorgt für ein Rollmoment und eine wirksame Kurvensteuerung. Die Körperverlagerung wird verwendet, um jede Schirmhälfte während des Wingover optimal zu belasten. Nicht jedes Gurtzeug eignet sich dafür gleich gut. Gerade Gurtzeuge ohne Sitzbrett mit Beinschlaufen lassen oft nur wenig Gewichtsverlagerung zu.



1. Tauch-/Beschleunigungsphase
Hier wird der neue Wingover vorbereitet.
Die Steuerleinen werden komplett

freigegeben, um maximale Geschwindigkeit zu gewinnen. Das Körpergewicht ist hier schon auf der nächsten Seite und stoppt

den Kurvendrall des vorhergehenden Wingover, um eine kerzengerade Tauchphase zu ermöglichen.

WINGOVER

2. Dynamikphase

Das ist der Bereich kurz vor bis kurz nach dem der Pilot ganz unter den Schirm gependelt ist. Hier wird der Zeitpunkt des Einsatzes der Innenbremse bestimmt. Zieht der Pilot die Innenbremse kurz vor dem tiefsten Punkt, werden die Wingover flach und schnell mit viel Fliehkraft für den Piloten. Wird die Innenbremse genau am tiefsten Punkt gezogen, erfolgen die Wingover im perfekten Kompromiss aus Höhe und Stabilität. Zieht man die Innenbremse erst nach dem tiefsten Punkt, werden die Wingover sehr hoch und anspruchsvoll.

3. Steigphase

Hier erfolgt die Wingoverbewegung. Der Pilot muss den Schirm sauber mit der Innenbremse um die Kurve führen und mit richtiger Dosierung der Außenbremse den Flügel offen halten, ohne dabei Dynamik zu verlieren.

4. Wechselphase

Durch richtiges Freigeben der Steuerleinen und Gewichtsverlagerung auf die andere Seite wird die Kurvenbewegung beendet und der Schirm in die Tauch- und Beschleunigungsphase gebracht

TIPP Dynamikmanagement

Schnell hohe Wingover zu fliegen, ist mit der richtigen Ausrüstung keine Kunst. Schwierig ist es, die Wingover gleichbleibend und harmonisch zu fliegen. Dies bedeutet mit der Zeit eine Vermischung der einzelnen Bewegungen und auch ab und an einen Wechsel in der Abfolge. Gerade das Stoppen der Wingoverbewegung zur Wechselphase, um eine gerade Tauch- und Beschleunigungsphase zu erreichen, kann ab und zu auch einen Bremsinput verlangen. Hier ist Übung der Schlüssel zum Erfolg.

Ausleitung

Es gibt viele Möglichkeiten den Wingover auszuleiten. Am einfachsten ist es, die aufgebraute Energie des letzten Wingovers mit in eine Spirale zu nehmen. Diese wird wie gewohnt ausgeleitet.

Gefahren

Um es ganz klar zu sagen: Beim Wingover kann so gut wie ALLES passieren, vom Einklapper bis zum Kappensturz. Daher gehört das Training ganz klar über Wasser, mit Rettungskette, einem geschulten Lehrer und schon gar nicht in geringer Höhe, wie zum Beispiel an der Düne.

