



Du kannst selbst kontrollieren, ob deine Gewichtsverlagerung effektiv ist, indem du kurz zu deinen Karabinern schaust. Der linke Karabiner sollte deutlich tiefer sein als der rechte. Nur so wird deine Gewichtsverlagerung an den Gleitschirm weitergegeben. Wenn dich Fliegerkollegen vom Lande- oder Startplatz aus beobachten, sollten sie einen leichten „Knick“ in der Mitte der Schirmkappe sehen können. Das ist ein Zeichen dafür, dass deine Gewichtsverlagerung richtig an den Gleitschirm weitergegeben wird.

Fit in die Thermik!

Übungen nach einer Flugpause

TEXT: DOMINIK TSCHODER

Viele Piloten haben nicht die Chance, öfter im Jahr zu fliegen und haben deshalb längere Flugpausen. Wenn es die Zeit erlaubt und die Sehnsucht groß ist, geht es dann in die Luft. Da steigt die Vorfreude! Endlich wieder einmal den Boden unter den Füßen verlieren, das Panorama aus der dritten Dimension erleben - geräuschlos. Diese Vorfreude ist berechtigt und soll auch nicht durch mangelnde Routine getrübt wer-

den. Nach einer längeren Flugpause sollte sich ein motivierter, gewissenhafter Pilot entsprechend aktiv auf die Flugsaison vorbereiten, um mögliche Fehlerquellen zu vermeiden. Dazu zählt unter anderem eine Überprüfung der Flugausrüstung. Ist der Rettungsschirm frisch gepackt? Ist der Schirm gecheckt? Könnte der Schirm eine Trimmkontrolle vertragen? Ist das Gurtzeug passend eingestellt und auf Mängel überprüft?

Das sind nur einige der Fragen, die man sich stellen sollte. Im DHV INFO Nr. 191 und Nr. 215 stellt Simon Winkler im Beitrag "WINTERZEIT" eine detaillierte Checkliste für Gleitschirm- und Drachenflieger bereit. Neben der Ausrüstung gilt es auch die nötige körperliche Fitness aufzubauen. Bevor es in die Luft geht, macht es Sinn, nach der langen Flugpause die Starttechnik aufzufrischen, damit am Startplatz keine unnötigen Fehler passieren. Das Allheilmittel dafür ist Groundhandling. Fluglehrer und Profis aus der Gleitschirmszene schwören darauf. Der DHV bietet dir auf dem YouTube Channel eine Reihe von Übungen an, um dein Können zu verbessern. (https://www.youtube.com/watch?v=pz_46HE8hqE)

Wenn du dir das Vorwärtsaufziehen noch einmal im Detail anschauen möchtest, ist der Beitrag von Peter Cröninger im DHV-info Nr. 224 "Vorwärts Aufziehen Schritt-für-Schritt" sehr hilfreich.



Oval-Kreise fliegen über die Außenbremse



Ab zum Training

Nun aber zu den Flugübungen: Die Übungen richten sich an Piloten mit einer längeren Flugpause und motivierte Hobbyflieger, um wieder Anschluss an das technisch saubere Fliegen zu bekommen. Achte bei den folgenden Übungen darauf, dass du ein Fluggebiet mit einfachem Start- und Landeplatz wählst. Es empfiehlt sich, die Übungen bei „ruhiger“ Luft durchzuführen, also trainiere eher am Vormittag. Kontrolliere in regelmäßigen Abständen beim Trainieren der Übungen den Luftraum auf andere Flieger und den Abstand zum Boden. Sicherheit steht an oberster Stelle! Nimm die Steuerleinen in einem Präzisionsgriff, um die Schirmkappe besser zu spüren und für direkte Bremsimpulse. Das ist eine Steuerleinenhaltung, bei der du direkt an der Steuerleine Bremsimpulse setzt. Mehr Infos dazu gibt es im DHV-info Nr. 233 Peter Cröninger: „Alles im Griff“. Mit diesen Rahmenbedingungen schaffst du dir eine perfekte Trainingsumgebung.

Ziel

Diese Übung soll dir mehr Gefühl für die Außenbremse vermitteln. Ziel ist es, Kurvenschräglagen über die Außenbremse zu regulieren und dadurch eine ovale Flugbahn zu erfliegen. Dies gibt dir eine höhere Kontrolle über deinen Gleitschirm beim Kurvenflug sowie beim

Thermikkreisen. Zudem lässt es dich insgesamt effizienter fliegen in Bezug auf das Sinken während des Kurvenflugs.

Erklärung

Definition Grundstellung Steuerleinen: Diese Steuerleinenstellung wird in den folgenden Übungen mehrfach verwendet und wird deshalb hier kurz definiert. Die Grundstellung ist bei den verschiedenen Gleitschirmen unterschiedlich, jedoch meist in der Nähe der oberen Beschleunigerrolle. Wenn du die Grundstellung bei deinem Gleitschirm herausfinden möchtest, fliege geradeaus und schaue zur Hinterkante der Schirmkappe. Ziehe an den Steuerleinen so lange, bis die Leinen an der Hinterkante ziehen. Jetzt noch 2-3 cm mehr Bremse und du hast die Grundstellung.

Definition Nullstellung: So wird jene Steuerleinenstellung definiert, bei der die Hände zum Leinenschloss gegeben werden, sodass der Knoten/Wirbel an der Steueröse/-rolle ist.

Einleitung

Du fliegst zunächst im stationären Geradeausflug. Kompakte Sitzposition, Knie auseinander, Füße zusammen. Die Steuerleinen sind zu Beginn in der Grundstellung. Blick in die Kurvenrichtung, Gewicht

zur Kurveninnenseite verlagern. Der Gleitschirm beginnt eine Kurve zu fliegen. Jetzt die Außenbremse etwas lösen, aber nur so viel, dass du immer noch mit der Kappe auf Kontakt bist. Gegebenenfalls kannst du auf der Innenbremse etwas nachziehen (5-10 cm).

Kurvenausleitung

Um nach 180 Grad Kurvenflug auf eine gerade Flugbahn zu gelangen, nimm die Außenbremse bei ca. 100 Grad langsam wieder dazu. Wichtig hierbei ist, dass du mit der Körpergewichtsverlagerung so bleibst und die Innenbremse in dem Moment, indem du die Außenbremse dazu gibst, wie ein asymmetrisches Lenkrad 3-5 cm löst. Der Kurvenflug soll nur durch den Einsatz der Außenbremse beendet werden. Hilfreich ist hier auch vom DHV das Video zu den Kurvenflugtechniken:

(1/2) Kurvenflugtechniken Gleitschirm - DHV-Skyperformance unter

www.youtube.com/watch?v=xc_jlak91Gs



Kurveneinleitung mit statischer Gewichtsverlagerung und Innenbremse

Der Gleitschirm richtet sich aus der Schräglage auf und beginnt geradeaus zu fliegen. Körpergewichtsverlagerung und Innenbremse bleiben statisch und die gerade Flugbahn wird nur über die Außenbremse reguliert. Nach ca. 5 Sekunden schau in die Kurvenrichtung und lass den Gleitschirm wieder eine 180 Grad Kurve fliegen. Alles was du dafür machen musst, ist die Außenbremse wieder etwas zu lösen. Bleibe aber noch ganz leicht auf Kontakt mit der Kappe auf der Außenbremse. Der Gleitschirm beginnt wieder Kurvenschräglage aufzubauen und eine Kurve zu fliegen. Nach 180 Grad Kurvenflug solltest du die Kurve dann wieder nur über die Außenbremse ausleiten und ca. 5 Sekunden geradeaus fliegen, bevor du wieder eine Kurve einleitest.

Ausleitung

Diese Übung ist am leichtesten während der geraden Flugbahn auszuleiten. Nimm dazu die Außenbremse bis Grundstellung dazu, löse dann die Innenbremse bis zur Grundstellung und gehe danach mit dem Körpergewicht in eine neutrale Sitzposition. So vermeidest du ein ungewolltes Rollen bei der Ausleitung.

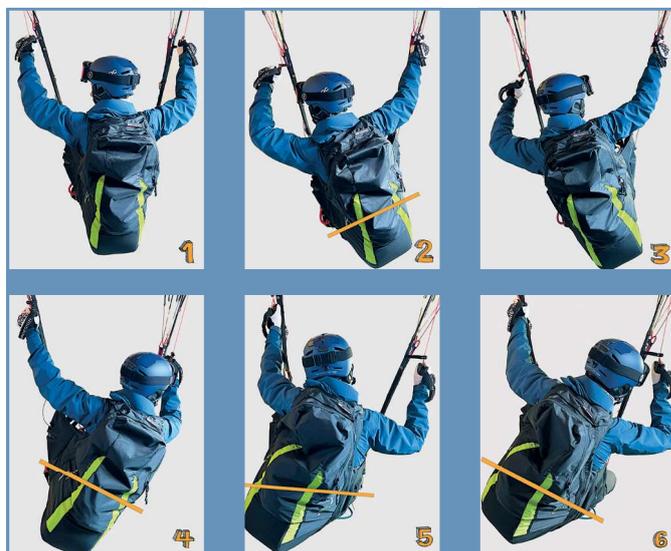
Praxistipps:

- Variiere die Richtungen, in die du die ovale Flugbahn fliegst.
- Merke: Erhöhe die Schräglage nicht durch Nachziehen an der Innenbremse, sondern über Lösen der Außenbremse.
- Für Fortgeschrittene: Versuche den Kurvenradius zu verkleinern.
- Such dir Referenzpunkte in der Ferne, um die 180 Grad der Kurven einzuschätzen.
- Schau, dass du das Oval sauber fliegen kannst. Trainiere dann nach dem Flachziehen aus der Kurve durch das Lösen der Innenbremse eine Leitlinienacht zu erfliegen.

Lerneffekt

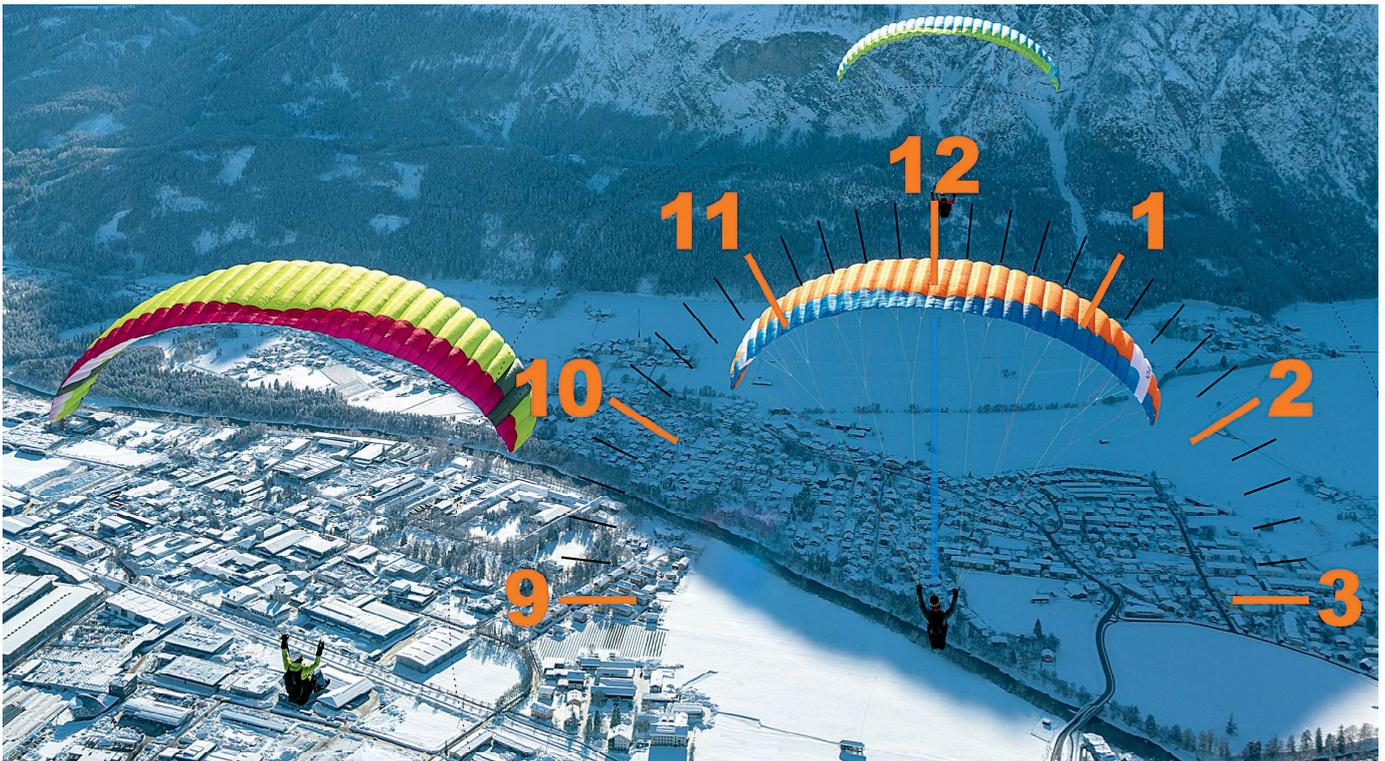
Unfallberichte des DHV zeigen, dass eine häufige Unfallursache das einseitige Abreißen des Gleitschirms während des Kurvenflugs ist. Der Pilot möchte, dass der Gleitschirm mehr Schräglage aufbaut und zieht an der Innenbremse nach. Durch diese Übung eignest du dir das Verständnis dafür an, dass die Kurvenschräglage des Gleitschirms auch sehr einfach über die Außenbremse reguliert werden kann. Deshalb ist es bei dieser Übung wichtig, dass du in dem Moment der Kurvenausleitung – wenn die Außenbremse dazu kommt – mit der Innenbremse 3-5 cm höher gehst. So gewöhnst du es dir gar nicht erst an, innen nachzuziehen, wenn du den Kurvenradius verkleinern möchtest.

Rollen mit Körpergewicht



Ziel

Diese Übung hilft dir dabei, „aktiver“ zu fliegen. Dazu gehört unter anderem das Kurvensteuern mit Körpergewichtsverlagerung. Leider setzen diese einfache und dennoch effiziente Methode wenige Piloten ein. Wenn du diese Übung richtig ausführst, trainierst du effektiv deine Körpergewichtsverlagerung beim Gleitschirmfliegen und entwickelst ein Gefühl dafür, wie viel Input dein Gleitschirm benötigt, um Richtungskorrekturen über Körpergewicht umzusetzen. Dies ist



ein essenzieller Skill, um sich bei schwachen Bedingungen, beim Soaren oder Thermikfliegen oben halten zu können. Nebenbei bereitet dich diese Übung auch sehr gut auf das Rollen bzw. Wing-Overn vor. Das Manöver Wing-Over solltest du unbedingt unter professioneller Anleitung trainieren, wenn du dir dabei nicht sicher bist. Schau dir vom DHV das Quicktipp Video „besser Gewicht verlagern“ an: **Quicktipp - Besser Gewicht Verlagern - DHV-Skyperformance** unter

www.youtube.com/watch?v=zzkw6N2JerA



Uhrzeitangaben können sich auf die Querachse oder die Längsachse des Gleitschirms beziehen. In der folgenden Erklärung wird die Uhrzeit verwendet, um die Schräglage des Gleitschirms über die Längsachse zu definieren. Ausschlaggebend ist, wo sich die Schirmmitte befindet.

Erklärung

Als Trockenübung kannst du dich auf einen Barhocker setzen und das Gewicht abwechselnd auf den rechten und den linken Oberschenkel verlagern. Du merkst dabei, dass eine Gewichtsverlagerung gänzlich aus der Hüfte heraus passiert und nicht aus dem Oberkörper oder gar dem Kopf. Denk daran, wenn du in der Luft bist und bitte falle nicht vom Hocker :D

Fliege zunächst im stationären Geradeausflug. Die Steuerleinen bleiben in den Händen, um im Notfall schnell manövrierfähig zu sein. Du kannst dich bei dieser Übung optional auch an den Tragegurten festhalten, aber mit den Steuerleinen in der Hand. Fliege in der Geschwindigkeit des besten Gleitens (Nullstellung). Schultern locker, Rumpfmuskulatur angespannt, Füße zusammen und Knie auseinander. Jetzt kontrollierst du den Luftraum links, rechts und unter dir auf andere Flieger. Wenn der Luftraum frei ist, kann die Übung beginnen. Während den meisten Trainingsflügen bei den Flugschulen werden vier Wiederholungen gemacht, bevor die Ausleitung kommt. Wie viele Wiederholungen du machst, bleibt dir überlassen, aber definiere für dich die Anzahl der Wiederholungen, bevor du mit dem Manöver beginnst, damit du eine kontrollierte Ausleitung üben kannst.

Kurvenflug mit Gewichtsverlagerung

Angenommen du beginnst nach links, sieht die Übung wie folgt aus. Blick nach links und Körpergewicht nach links. Der Gleitschirm beginnt nach links eine Kurve zu fliegen und du (das Pendel) kommst leicht zeitverzögert hinterher. Schau nach rechts, sobald der Gleitschirm wieder auf 11 Uhr ist, lege zügig dein Körpergewicht zur rechten Seite. Dadurch ändert der Gleitschirm seine Kurvenrichtung von links nach rechts und du (das Pendel) pendelst leicht nach links aus. Bleib mit dem Körpergewicht so lange rechts drauf, bis der Gleitschirm in der 13 Uhr Position ist, mache vorher wieder den Blick in Kurvenrichtung und dann wieder links drauf mit dem Körpergewicht usw. Es ist also wichtig, das Gewicht schon vor dem Totpunkt wieder neu zu verlagern. Der Richtungswechsel wird sozusagen schon während der Tauchphase begonnen.

independence

● paragliding

Gleitschirmausrüstung seit 1990

Geronimo²
EN B



GRASSHOPPER
LTF/EN A

GLEITSCHIRME



TRIGON

RETTUNGSSYSTEME



INNOVATION

GURTZEUGE



HI-TEC

ZUBEHÖR

www.independence.aero

Ausleitung

Die Ausleitung bei diesem Manöver und das Manöver grundsätzlich benötigen ein gutes Timing bezüglich der Gewichtsverlagerung. Angenommen, du machst 4 Wiederholungen und deine erste Wiederholung war nach links, wird deine Ausleitung nach rechts sein. Bei der letzten Wiederholung gehst du wieder mit dem Körpergewicht nach rechts, sobald der Gleitschirm auf 12 Uhr ist. Sobald du merkst, dass der Gleitschirm anfängt die Kurve nach rechts zu erfliegen, gehe mit dem Körpergewicht in die Mitte (neutral). Kurz bevor du wieder direkt unter der Schirmmitte bist (11 Uhr), gehe noch einmal mit dem Körpergewicht nach rechts. Der Gleitschirm geht dadurch in eine gerade Flugbahn über und richtet sich auf Grund überschüssiger Energie auf. Warte bis der Gleitschirm vornickt, fange ihn ca. 15 Grad vor dir durch einen Bremsimpuls ab und löse die Steuerleinen anschließend wieder bis zur Nullstellung. Gehe danach wieder in die Grundstellung. In anderen Worten, der Gleitschirm sollte leicht vor dir, aber nicht direkt über dir sein in dem Moment, wo du ihn abfängst. Wichtiger ist, dass du das Timing richtig setzt, sodass du möglichst pendelfrei das Rollen ausleitest. Diese Ausleitung kann auch nach links erfolgen. Ersetze dazu einfach rechts durch links. Du solltest diese Übung perfekt beherrschen, bevor du zu hohem Rollen/Wing-Over Manövern weiter gehst.

Praxistipps

- Wenn du merkst, dass das Timing der Gewichtsverlagerung falsch war, beginne von vorne.
- Variiere die Anzahl der Wiederholungen und beginne das Rollen abwechselnd nach links und rechts.
- Wenn du dich am Anfang noch etwas unwohl fühlst, kannst du dich mit dem Ellbogen der Außenseite etwas abstützen.
- Sei gefasst, wenn du die Gewichtsverlagerung und das Timing richtig setzt, sind je nach Gleitschirm Schräglagen von bis zu 90 Grad möglich.

Trimmflaps für Einsteiger

Trimmflaps ist ein Flugzustand, bei dem der Gleitschirm sehr stabil ist und einen steileren Gleitwinkel mit moderat erhöhtem Sinken hat. Es ist eine Veränderung der Trimmung deines Gleitschirms. Wenn du dich dahin weitergehend informieren willst, gibt es im DHV-Info 235 einen ausführlichen Beitrag „Optimaler Anstellwinkel durch an-



↑ Zuerst Betätigen der Steuerleinen, dann Drücken des Fußtrimmers

gepasste Trimmung Teil 2“ von Peter Cröniger dazu. Die Trimmflaps werden vorwiegend von Profis verwendet, um im Hangaufwind Top zu landen. Doch auch bei Hobbypiloten kann das Manöver Anwendung finden. So kann es sehr hilfreich eingesetzt werden, um in turbulenter Luft den Gleitschirm ruhiger und stabiler zu machen, auf kleinen Flächen zu landen oder auch um ungewolltes Steigen in der Landeinteilung auszugleichen. Die Ausführung des Manövers gestaltet sich in der Regel relativ leicht. Taste dich trotzdem vorsichtig an das Ganze heran. Dieses Manöver kann mit der folgenden Beschreibung in großer Höhe und den in der Einleitung beschriebenen Rahmenbedingungen bedenkenlos ausgeführt werden. Bei weiterführenden Übungen solltest du jedoch dein Gerät sehr gut kennen und wissen, was du tust. Die folgende Übung soll dir als Vorstufe zum Trimmflaps dienen, das du am besten in Begleitung eines Fluglehrers erlernst und perfektionierst.

Ziel

Ziel dieser Übung ist es, das Manöver Trimmflaps in abgeschwächter Form und in großer Höhe zu erfliegen. Du entwickelst ein Gefühl dafür, wie sich dein Schirm in diesem Flugzustand verhält und wie du dich verhalten sollst.

Erklärung

Du fliegst zunächst im stationären Geradeausflug. Positioniere dich so im Luftraum, dass du mindestens 300 M AGL bist. Bereite dir den Beschleuniger vor, aber trete ihn noch nicht. Ziehe die Steuerleinen mit der Handfläche zum Herz entlang des Tragegurtes - um einen unverfälschten Steuerweg zu gewährleisten - ca. bis zur unteren Beschleunigerrolle oder maximal bis auf Karabinerhöhe. Das Ziehen der Steuerleinen kann ruhig langsam erfolgen. Dein Gleitschirm bekommt nun einen höheren Anstellwinkel und dein Gleitwinkel wird steiler. Sobald du mit deinen Händen 50% des Steuerwegs erreicht hast, trete den Beschleuniger ca. 50%. Diese 50% des Beschleunigerweges siehst du anhand der Beschleunigerrollen am Tragegurt. Deine Beine kannst du somit immer noch angewinkelt lassen. Dies hat auch den sicherheitsrelevanten Vorteil - im Gegensatz zu ausgestreckten Beinen - dass du dem ganzen Konzept keinen großen Hebel

für Twistrotationen gibst. In diesem Flugzustand hat die Schirmkappe jetzt eine relativ hohe Stabilität und du solltest eine steile Flugbahn haben. Als Referenz kannst du immer wieder kurz links oder rechts von dir auf einen Hang schauen oder ein Vario benutzen, um zu sehen, wie viel Sinken du hast. Wenn du Übung 1 und Übung 2 bereits beherrschst, hast du die nötigen Skills bezüglich Gewichtsverlagerung und Gefühl für die Steuerdrücke, um in diesem Flugzustand des „mittleren“ Trimmflaps Richtungswechsel zu machen. Versuche zunächst 90 Grad Kurven rein über das Körpergewicht zu fliegen. Wenn du das schaffst, kannst du auch die Steuerleine für Richtungskorrekturen verwenden. Dazu bleibt der Beschleuniger weiterhin getreten und du lässt die Außenbremse nur einseitig ca. 10 cm nach.

Diese Übung muss unbedingt in der richtigen Reihenfolge ausgeführt werden! Zuerst wird gebremst und dann beschleunigt, weil bestimmte Gleitschirme - meist höher klassifizierte - sonst in turbulenter Luft bei Vollgas und aus der Nullstellung der Bremse mit einem Frontklapper reagieren könnten.

Um das Manöver zu beenden, gib die Steuerleinen und fast gleichzeitig den Beschleuniger frei. Du wirst im Gesicht merken, wie der Fahrtwind wieder etwas zunimmt und dein Gleitwinkel wieder flacher wird.

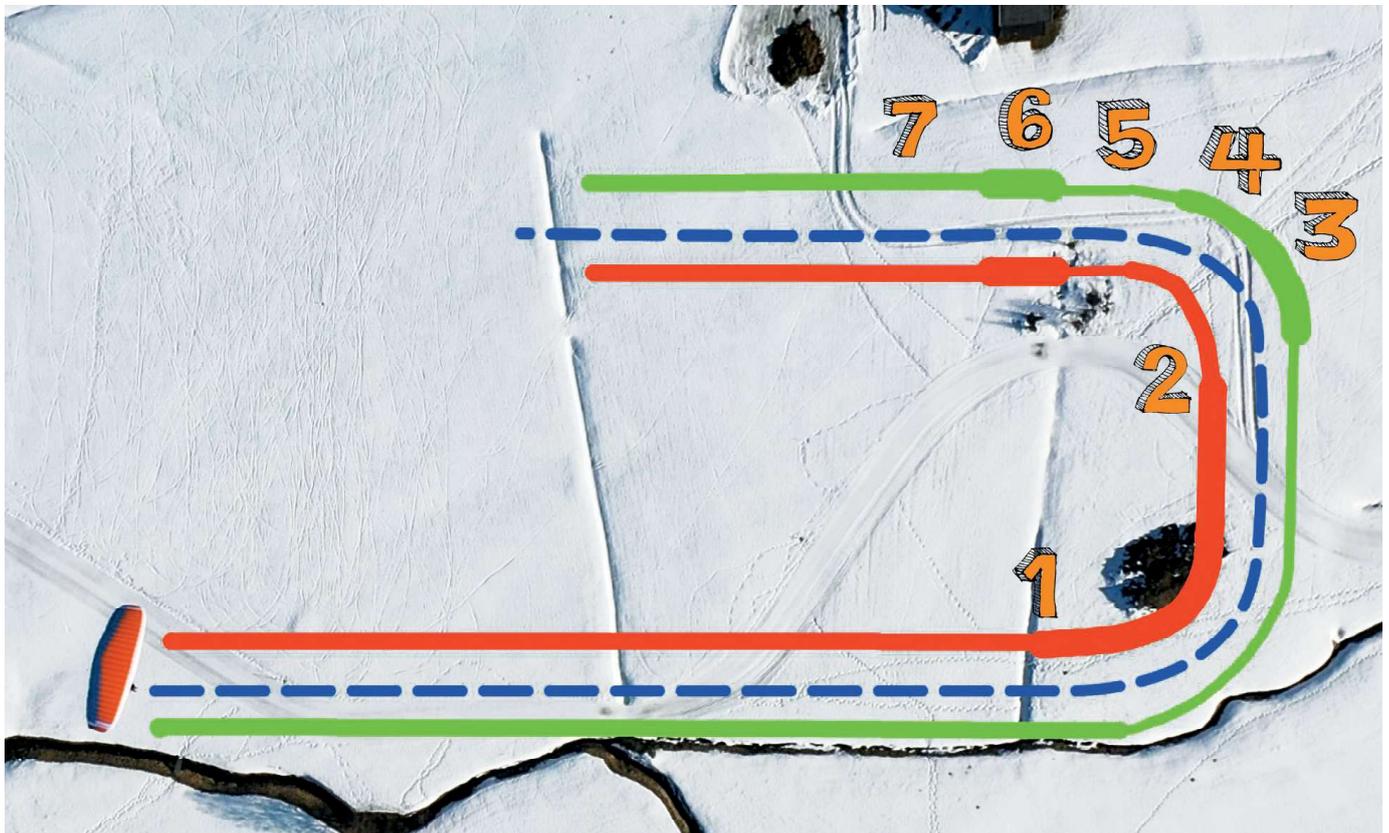
Praxistipps

- Um dich noch besser auf Trimmflaps vorzubereiten, flieg in großer Höhe Leitlinienachten
- Fliege in großer Höhe aneinandergereihte 90 Grad Kurven nach links oder nach rechts, um eine Landeinteilung nachzuzahlen
- Wenn du ein Vario GPS hast, vergleiche die Geschwindigkeit über Grund und das Sinken deines Gleitschirms während des Manövers und im stationären Geradeausflug

ANZEIGE



SKYTRAXX



U-Turn Übung

Ziel

Bei dieser Übung wird eine 180 Grad Kurve wahlweise nach links oder rechts geflogen, mit relativ engem Radius, jedoch keine Spiralansätze. Anschließend wird die Kurve abrupt unterbrochen und die Kappe stabilisiert. Du lernst bei dieser Übung Kurvenschräglagen effektiv auszuleiten und den Gleitschirm dabei zu stabilisieren, um ungewolltes Aufschaukeln zu verhindern. Dies ist vor allem beim Verlassen von Thermikkreisen hilfreich für dich.

Erklärung

Du fliegst mit den Steuerleinen in der Grundstellung zunächst geradeaus. Richte deinen Blick in Kurvenrichtung, Gewichtsverlagerung zur Kurveninnenseite. Lasse deinen Gleitschirm den Kurvenflug beginnen. Gib dann die Außenbremse ganz frei (Nullstellung) und ziehe an der Innenbremse ca. 10 cm nach. So fliegst du eine direkte Kurve mit relativ engem Radius. Kontrolliere vor deiner Ausleitung, ob der Luftraum in kommender Flugbahn frei ist. Sobald du eine 180 Grad Kurve gemacht hast, leite die Kurve so aus, dass du dein Körpergewicht in die Mitte verlagerst (neutral), die Innenbremse bis zur



← Der ideale Ablauf der U-Turn Übung mit Standbildern erklärt.

Grundstellung löst und die Außenbremse bis zur Grundstellung anzieht. Dein Gleitschirm wird den Kurvenflug und die Schräglage schnell beenden und sich aufrichten. Jetzt hast du kurzzeitig einen hohen Anstellwinkel und der Gleitschirm ist leicht hinter dir. Dieser Flugzustand gehört zu dieser Übung und will erreicht werden. Normalerweise gibst du bei der Ausleitung vom Kurvenflug die Außenbremse dann ganz frei (Nullstellung), um einen Steigflug zu verhindern. Es ist wichtig, dass du ein Verständnis dafür entwickelst, dass der Gleitschirm bei hohen Anstellwinkeln wenig bis gar keine Bremse verträgt und annimmt. Deshalb gib die Bremsen ganz frei (Nullstellung), wenn der Gleitschirm hinter dir ist, also einen hohen Anstellwinkel hat. Bei niedrigen Anstellwinkeln nimmt dein Gleitschirm Steuerimpulse schnell an und verträgt sie auch. Sobald die Schirmkappe nach vorne nickt, fange die Kappe leicht vor dir ab und gib die Steuerleinen wieder bis zur Grundstellung frei, wie bei der Ausleitung vom Nicken.

Praxistipps

- Wenn du den U-Turn schon gut beherrschst, versuch einen vollen Kreis zu fliegen und dann die Ausleitung zu machen, variiere den Kurvenradius.
- Variiere die Drehrichtungen.
- Reihe mehrere U-Turns aneinander.
- Reihe mehrere U-Turns aneinander mit jeweiligem Drehrichtungswechsel.
- Schau dir das Video zur Nicken-Simulation vom DHV an: https://www.youtube.com/watch?v=L3B_rEEMhGM

Abschließend

Die hier vorgestellten Übungen sollen dir ein gutes Fundament verschaffen, um effizient in stark thermisch aktiver Luft zu fliegen. Es macht Sinn, diese Übungen öfter einzubauen, um im Training zu bleiben. Auch wenn du einen neuen Gleitschirm oder ein neues Gurtzeug kaufst, bieten sich die Übungen hervorragend an, um ein Gefühl für das neue Material beim aktiven Fliegen zu bekommen. Es ist zu erwähnen, dass diese Übungen ERGÄNZEND zu den Standardmanövern sind, die nach wie vor jedem Piloten ans Herz zu legen sind. Dazu gehören vor allem das Nicken und die Leitlinienacht, die beide ebenfalls sehr gute Übungen für das Thermikfliegen sind, jedoch hier keiner erneuten Vorstellung bedürfen. Solltest du dir das Nicken noch einmal genauer anschauen wollen, gibt es von Simon Winkler im DHV-Info 231 einen ausführlichen Beitrag. Erfahrungsgemäß ist es sinnvoller, bestimmte Manöver in Sicherheitstrainings zu üben. Trainiere dort – unter der Anleitung eines Profis – relevante Manöver für deinen Thermikflug, die du über Grund und ohne Anleitung besser nicht trainierst wie den Frontklapper, den beschleunigten Klapper und einseitig negativ. Wenn du die hier vorgestellten Übungen gut beherrschst, kannst du im nächsten Schritt weiterführende Übungen aus den jeweiligen Praxistipps versuchen. Auf gutes Gelingen und eine lässige Flugsaison. ▽



DER AUTOR

Dominik Tschoder ist DHV-Fluglehrer, Sky-Performance-Trainer und studiert Wirtschaftsinformatik. Er liebt es sein Wissen mit anderen Piloten zu teilen und diese zu motivieren Flugtechniken zu trainieren.

ANZEIGEN

Performance Center HOT SPORT.de Frankfurt Ronneburg

Namibia, Südafrika, Teneriffa, Südtirol, Anney, Ölü-Deniz, Griechenland...

Jeden Samstag Kurs für Beginner! Ronneburg (20 km östl. Frankfurt)

Sicherheitstraining, Streckentraining, Technik, Refresher Kurse, Motorkurse

www.hotspot.de • Tel. 06421/12345 • info@hotspot.de

Cabo de Gata -Andalusien
Cortijo El Campillo CaboActivo

Flugferien mit Stil

Elcampillo.info CaboActivo.com Tel. 34 950 525779