

Eines vorab: Der Beschleuniger gehört zu den wichtigsten Werkzeugen, das uns beim Gleitschirmfliegen überhaupt zur Verfügung steht. Objektiv betrachtet bleiben uns nur wenige Möglichkeiten, um unser Fluggerät zu navigieren und möglichst effektiv und sicher vom Start- zum Landeplatz zu gelangen. Neben den beiden Bremsleinen bleibt im Notfall die behelfsmäßige Steuerung über die hinteren Tragegurte. Außerdem, das eigene Körpergewicht bei der Positionsverlagerung im Gurtzeug. Das war's.

Keine Frage also, dass wir auf die Möglichkeiten des Beschleunigers gerne zurückgreifen, wenn es die Situation erfordert, sich ein Vorteil ergibt oder eine Gefahrensituation vorausschauend vermieden werden kann. Deswegen ist eines klar: Ganz egal wie kurz der Flug auch sein wird, der Beschleuniger wird immer eingehängt! Der Geschwindigkeitsbereich beim Gleitschirm wird mit ihm bis zu etwa 40 Prozent gegenüber der Trimmgeschwindigkeit erweitert und bringt uns damit einen enormen Sicherheitsvorteil. Vorausgesetzt, wir haben genügend Bodenabstand! In Anlehnung an die bekannte Werbebotschaft eines Elektronikkonzerns lässt es sich für den Mann von der Straße auch so formulieren: „Speed ist geil!“

Als Paradebeispiel muss mal wieder das vielbeflogene Schweizer Fiesch herhalten. Hier und in allen hochalpinen Fluggebieten kann der Talwind bis zum Startplatz oder sogar über Gipfelhöhe hinaus ansteigen. Ohne Beschleuniger darf hier niemals gestartet werden! Die Gefahr, in einen Starkwindbereich zu

TIPPS
vom Weltcupsieger

Ein Beitrag von Oliver Rössel
und Fredegar Tommek

HÖHER – SCHNELLER – GLEITER

Wann und warum treten wir beherzt in den Beschleuniger? Wie viel Gas macht Sinn und wann wird es gefährlich? Entscheiden sich Profis und Wettkämpfer in den gleichen Situationen zum Beschleunigen wie es Genussflieger tun? Fliegen mit Speedsystem – selten genutzte Nebensächlichkeit für den Einen, unerlässliches und effizientes Werkzeug für den Anderen.



kommen, der das Vorwärtsfliegen unmöglich macht, ist groß und sollte unbedingt vermieden werden. In Gebieten mit starkem Talwind nutze ich den Beschleuniger, um meine Zwischenziele während des Streckenfluges möglichst effizient zu erreichen. Das kann sowohl im Talwind sein, wenn ich mit hoher Geschwindigkeit auf dem Weg zum nächsten Prallhang Tempo mache. Das gilt aber natürlich auch außerhalb seines Wirkungsbereichs, wenn es darum geht, die nächste Aufwindquelle zu erreichen.

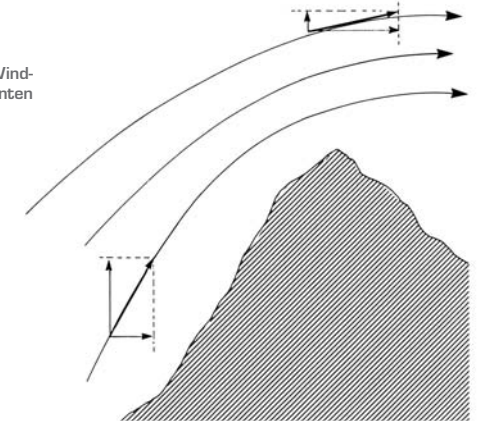
WAS PASSIERT BEIM BESCHLEUNIGEN?

Die marktüblichen Beschleunigungssysteme funktionieren heute meist über die Verkürzung der A-, B- und C-Tragegurte. Die D-Tragegurte behalten die Länge bei oder werden leicht verlängert. Bei einigen Modellen werden sie auch verkürzt, um ein Durchhängen zu vermeiden und die Kappe bei Klappen zu stützen. Die Verkürzung der Gurte kommt durch den Tritt des Beschleunigers zustande. Die dadurch erzeugte Verringerung des Anstellwinkels der Schirmkappe sorgt für eine Zunahme der Geschwindigkeit, bei gleichzeitigem Anstieg der Sinkgeschwindigkeit. Außerdem verringert sich die Stabilität des Schirms. Je kleiner der Anstellwinkel, um so größer die Gefahr eines Klappers. Bei Wettkampf- oder leicht unterladenen Schirmen kann dosiertes Beschleunigen (bis ca. 20%) je nach Modell aber auch die Kappenstabilität steigern. Eine knifflige Geschichte, die der Pilot letztendlich durch Erfahrungswerte selber herausfinden muss.

Zum einen wird der beschleunigte Schirm also anfälliger für Deformationen, zum anderen fallen die Klappen wesentlich heftiger aus, als sie es im unbeschleunigten Flugzustand wären. Diese „unschöne“ Erscheinung erlebe ich immer wieder, wenn es darum geht, einen beschleunigten Prototypen in unruhiger Luft zu testen. Natürlich reagieren unsere Wettkampfschirme extremer auf Störungen, aber auch ein Serienschirm in der 2er Kategorie kann bei voller Fahrt großflächig wegbrechen und mit hoher Geschwindigkeit nach vorne schießen oder wegdrehen. Eine Erfahrung, die ich niemandem wünsche, und an die sich, wenn überhaupt, nur erfahrene Flieger langsam über Wasser rantasten sollten. „Schuld“ an dieser gesteigerten Schirmreaktion ist die kinetische Energie. Einfach gesagt ist sie die Bewegungsenergie, die in der bewegten Masse des Piloten vorhanden ist. Da sie sich im Verhältnis zur Geschwindigkeit im Quadrat erhöht, wird sie unter anderem auch durch entsprechend heftiger ausfallende Schirmreaktio-



Verschiedene Windkomponenten



nen abgebaut. Wie man auf die verschiedenen Klapper bei voller Fahrt reagiert, lässt sich nicht für alle Schirmtypen und jede Flugsituation eindeutig erklären. Immer richtig ist in jedem Fall das sofortige und komplette Lösen des Beschleunigers. Zusätzlich nehme ich eine kompakte Körperhaltung an und richte mich aus der Liegeposition auf. Damit wirke ich der Eintwistgefahr entgegen.

EIN FREUND, EIN GUTER FREUND

Wer hat ihn nicht gerne dabei, einen zuverlässigen Freund, der immer wieder zur Stelle ist, wenn man ihn braucht? In den beiden folgenden Standardsituationen ist das Speedsystem auch für den Genussflieger unersetzlich:

1. Starkwindfliegen und Soaren am Hang
Einige Fluggebiete, vor allem im Flachland oder

an der Küste, setzen den Einsatz des Beschleunigers schon durch die gegebenen Windverhältnisse voraus. An der Mosel oder der Wasserkuppe sind die Höhenunterschiede so gering, dass Flüge ohne nutzbaren Aufwind nur ein sehr kurzes Vergnügen beschern. Ohne den laminaren Wind in einer Stärke von etwa 15 bis 25 km/h bleiben hier die Locals lieber im Bett. Liegt die Trimmgeschwindigkeit des Schirms bei 33 km/h und der Strecker ist nicht eingehängt, befinden wir uns bei einer Aufrischung oder Böe schnell im Rückwärtsflug und damit in höchster Gefahr. Der Landeplatz rückt in unerreichbare Ferne und eine riskoreiche Außenlandung droht. Grundsätzlich halte ich immer dann Ausschau nach einer erreichbaren Außenlandemöglichkeit, wenn ich während des Fluges nur noch mühsam gegen den Wind voran komme oder sogar rückwärts fliege. Im Zweifelsfall lan-



FOTO GUDRUN DOHLE

Kampf gegen Wind und Wellen am Gardasee

SO KOMME ICH MÖGLICHST HOCH AN

1. Null Wind – bei Null Luftmassensinken: Fliegen mit bestem Gleiten mit wenig Gas (0-30%)
2. Null Wind – bei Luftmassensinken: Je stärker das Sinken, um so mehr Gas geben, genügend Bodenabstand vorausgesetzt (30-80%)
3. Null Wind – bei Luftmassensteigen: Leicht abgebremst fliegen und so das Steigen möglichst lange nutzen
4. Rückenwind – bei Null Luftmassensinken: Kein Gas geben oder leicht Anbremsen
5. Rückenwind – bei Luftmassensinken: Beschleunigt fliegen (je stärker das Sinken, um so mehr Gas 10-80%)
6. Rückenwind – bei Luftmassensteigen: Leicht anbremsen
7. Gegenwind – bei Null Luftmassensinken: Beschleunigt fliegen. Je mehr Gegenwind, um so mehr Gas
8. Gegenwind – bei Luftmassensinken: Beschleunigen
9. Gegenwind – bei Luftmassensteigen: Leicht beschleunigt fliegen (0-30%)

Diese Aufstellung stellt lediglich eine Orientierungshilfe dar. Der richtige Einsatz des Beschleunigers hängt neben der vorherrschenden Windrichtung und Luftmassenverhalten noch von weiteren Faktoren ab. Erst die Gesamtbeurteilung der Flugsituation entscheidet darüber, wann und wieviel Gas gegeben wird.

de ich lieber spontan auf einer freien Fläche, die im größeren Gleitwinkelbereich mit dem Wind zu erreichen ist. Warum also auf Biegen und Brechen versuchen den geplanten Landeplatz zu erreichen, wenn die kontrollierte Außenlandung risikolos machbar ist?

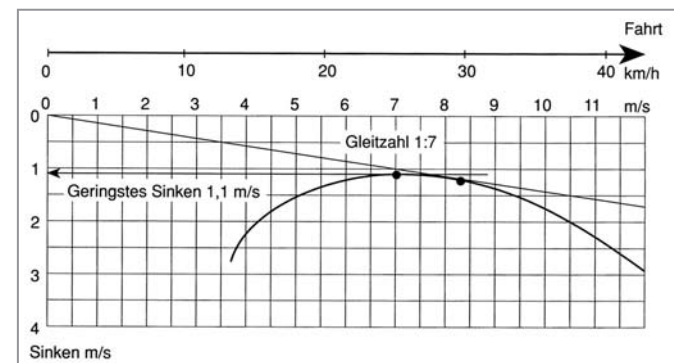
Aber nicht nur in den klassischen Starkwindgebieten ist auf diese Gefahr zu achten, auch an jedem Soaringhang in den Bergen muss damit gerechnet werden, dass die Windstärke aufgrund von Gebietsverlauf oder anderen Faktoren spürbar zunimmt. Nur wer ausreichend Abstand vom Grat oder von Hangeinbuchtungen hält, fliegt vorausschauend und erspart sich erhöhte Windwerte durch Düse oder Kompression.

2. Landung bei Starkwind

Für Piloten aus Gebieten, die von bayerischem Wind, Bise oder anderen Talwinderscheinungen beeinflusst sind, gehört die Landung bei Starkwind zur Normalität. Wer diese Verhältnisse nicht gewohnt ist, bekommt bei der üblichen Landeinteilung schnell Probleme und gerät unter Umständen in Panik, wenn er erkennt, dass das Erreichen des Landeplatzes mit Trimmgeschwindigkeit nicht mehr möglich ist oder der starke Wind unerwünschte Steigen mit sich bringt. Dabei ist die Situation durch beherztes Ohrenanlegen kombiniert mit angemessenem Beschleunigereinsatz meist problemlos zu lösen. Wichtig dabei ist, sich klar zu machen, dass beschleunigtes Ohrenanlegen zwar stärkeren Höhenabbau, aber nicht mehr Endgeschwindigkeit bringt. Die höchste Geschwindigkeit wird immer mit voll geöffneter Schirmkappe erreicht!

Im Anflug auf den Landeplatz legen wir die Ohren (inklusive Beschleunigung) also erst dann an, wenn wir die Distanz zum Landeplatz gegen den Wind sicher zurück legen können oder bereits über ihm sind. Ein Endanflugsrechner stößt in dieser Situation an seine Grenze, denn er kann die Stärke des Talwindes nicht vorherberechnen. Hier sind wir auf die eigene Peilung und Einschätzung angewiesen. Wer sich zusätzlich in dieser Situation möglichst groß macht, aufrichtet und gerade im Beschleuniger steht, erzeugt genug Widerstand, um bis zu fünf Meter und mehr zu sinken. Wie viel Bedeutung die Aufrichtung des Körpers bei der Erzeugung größeren Widerstands tatsächlich hat, erfährt man am einfachsten beim Radfahren. Nicht umsonst wird Geschwindigkeit beim Straßenrennen und Mountainbiken immer in gebeugter Haltung gemacht.

Als Beispiel sei das Gebiet Monte Baldo am Gardasee genannt. Sind auf dem Wasser Wellen oder Schaumkronen zu erkennen, ist am Boden mit starkem Wind zu rechnen. In dem Fall darf



Die Polare eines Flügels wird als Diagramm dargestellt. Sie zeigt den direkten Zusammenhang zwischen Fluggeschwindigkeit und dazugehörigem Sinken. Die Polare gibt Auskunft über die Leistungsfähigkeit eines Fluggerätes. Aus ihr lässt sich das geringste Sinken und die dazu gehörende Geschwindigkeit ablesen. Legt man eine Tangente vom Nullpunkt des Diagramms aus an die Polare, so ergibt sich am Berührungspunkt die Geschwindigkeit des besten Gleitens in ruhiger Luft.

ich mich während der Landeinteilung nicht zu weit hinter den Landeplatz versetzen lassen, sondern baue überschüssige Höhe beim Achtern über dem Landeplatz ab. Wer sich hier mit der Windstärke verschätzt, nimmt zwangsläufig ein risikoreiches Bad.

Dies sind nur zwei Beispiele für Flugsituationen, in die selbst ein Gelegenheitsflieger jederzeit gelangen kann und die den Einsatz des Beschleunigers verlangen.

GUT ZU WISSEN

Wer regelmäßig den Beschleuniger einsetzt, entwickelt mit der Zeit ein Gespür dafür, wann, wie lange und mit welcher Intensität die „Speedbar“ getreten, also das Beschleunigungssystem, aktiviert wird. Voraussetzung dabei ist, dass wir die Geschwindigkeitswerte unseres Schirmes kennen. Ein Blick in die Gebrauchsanweisung zu Trimm- und Maximalgeschwindigkeit liefert die Grundlage. Besser ist es, die eigene, individuelle Geschwindigkeit mit Hilfe des GPS oder Windmessers selber zu erfliegen. Je nach Körpergewicht- und Größe oder Art des Gurtzeugs, weicht die tatsächliche, eigene Geschwindigkeit erheblich von den Angaben des Herstellers ab. Interessant ist auch, die eigene, individuelle Polare zu erfliegen und zu errechnen (siehe auch Kasten-Tipp von UP-Konstrukteur Torsten Siegel). Alleine durch das Bewusstmachen - wo liegt die Grund- und Maximalgeschwindigkeit und bei wieviel Bremseneinsatz erreiche ich das geringste Sinken - setzen wir uns mit der Problematik auseinander und entwickeln eine Sensibilität für das Dosieren der Geschwindigkeit.

Auch den Punkt der Polare, an dem der Schirm mit hoher Geschwindigkeit überproportional an Gleitleistung verliert, sollte jeder kennen und diesen Bereich nur dann erfliegen, wenn genügend Bodenabstand vorhanden ist und Sinken keine Rolle spielt.

Wer mit dem Beschleuniger experimentieren möchte, sollte einmal ausprobieren, schon vor dem Start oder während des Fluges, durch ihn hindurch zu steigen und ihn damit vor den Körper, bzw. das Schienbein zu holen. Ich nutze diese Position des Beschleuniger-Tritts schon seit vielen Jahren, da sich für mich ein großer Sicherheitsgewinn bei einem eventuellen Wurf des Rettungsgerätes ergibt. Bei der Auslösung der Rettung unter dem Sitzbrett (Bottom- oder Tube-Container) besteht die Gefahr, dass sie in den Beschleuniger oder Strecker fällt, wenn er durch Fahrtwind oder Rotation nach hinten gedrückt wird. Nur wenige Hersteller haben das Problem bislang erkannt und bieten an ihren Gurtzeugen bereits Lösungen an. Das neue Teton II von UP, trennt über einen Splint bei Auslösung der Rettung den Beinstrecker einseitig vom Gurtzeug, so dass der mögliche Fall der Reserve in den Strecker ausgeschlossen wird. Der Beschleuniger wird dabei allerdings nicht gekappt (Systeme, die beides kappen, sind mir nicht bekannt).

Wer den Beschleuniger häufig und über längere Zeit einsetzt, spürt, wie stark die Bauch- und Oberschenkelmuskulatur dabei beansprucht wird. Am wenigsten Kraft wird benötigt, wenn das Knie voll durchgestreckt ist. Um das gesamte Spektrum meines Beschleunigers möglichst bequem zu nutzen, habe ich mich für ein System →



Flugschule Silvretta Galtür

Paznaun / Ischgl / Tirol
„Berg – Power“ im Hochgebirge
mit professioneller Flugbetreuung

**HOTEL UND FLUGSCHULE
UNTER EINEM DACH!**

SOMMER HIT 2007
Flug-Pauschale
all – inklusive – Woche
FLIEGEN & GENIESSEN

7 Tage Silbertaler's feine Halbpension mit großem Frühstücksbuffet und Wahl zwischen 3 Menüs am Abend tägliches Salatbuffet jeden Freitag Galamenu – täglich „Fliegersuppentopf“.

Individueller Flugservice:
Beratung und Betreuung, Funkeinweisung, Starthilfe, hochalpine Einweisung, Transfer und Gebühren für Start und Landeplatz.
Spezielles Angebot für „NICHTFLIEGER“ Familie oder Freunde!
Alternative Sportarten: Hauseigene Mountainbikes mit Streckenplan, Nordic - Walking, Tennis, Reiten, Hüttenwandern mit großer Vielfalt und Naturelebnis, wir beraten gerne!
Sie genießen die selben Dienstleistungen – nur ohne Flugservice

**Größtes Aus-, Weiterbildungs- und
Prüfungszentrum in Westtirol**
30 jährige Flugerfahrung
DHV / AERO- CLUB anerkannt
Höhenflüge für Auszubildende
A-Schein Prüfung nach
terminlicher Absprache
Tandemflüge mit den besten Piloten
in Kooperation mit umliegenden
Fluggebieten
(Südtirol - Vorarlberg)

Die runde Sache: Silbertalers Fliegerstammtisch

Exkursion: Vom 12. - 19.5.2007
Slovenia – Kravec
Exkursion: Griechenland
1.10. - 8.10.2007 oder 1.10. - 11.10.2007
1.11. - 11.11.2007

KOSTENLOS:
Der beliebte Fliegersuppentopf zu Mittag,
der Abholservice vom Landeplatz und
der freie Eintritt ins Erlebnisbad!

Elmar Ganahl
www.flugschule.galtuer.at
e-mail: silbertaler@galtuer.at
Tel. 0043 5443 8256, Fax 0043 5443 8459
A- 6563 Galtür 61 a

mit vier Stufen entschieden. Natürlich sind für den Hausgebrauch auch zwei Trittstufen ausreichend, doch die mehrfache Einteilung hilft mir, jede Beschleunigerstufe problemlos und ohne übermäßige Kraftaufwendung über lange Zeiträume zu aktivieren. Trotzdem macht gezieltes Bauchmuskeltraining Sinn und gehört zu meinem Fitnessprogramm bei der Vorbereitung auf den Wettkampf. Kleinere Piloten werden eher Probleme haben, das gesamte Spektrum des Beschleunigers überhaupt nutzen zu können. Ihnen kommen mehrstufige Beschleuniger entgegen.

Außerdem komme ich besser mit flexiblen Bars an Stelle der starren Alustangen zurecht. Gebe ich mit nur einem Fuß Gas, verteilt die Schlaufe den Druck besser auf die gesamte Schirmkappe und vermeidet einseitiges Beschleunigen. Zudem liegt ein flexibler Beschleunigertritt wesentlich komfortabler auf meinem Schienbein, da ich wie oben beschrieben, den Beschleuniger vor den Beinen positioniere.

Möglicherweise nur ein feiner Unterschied, aber durchaus einen Versuch wert, ist es auch, die eingehängte Position an der Fußsohle zu überprüfen. Die meisten Piloten stehen mit den Hacken im Beschleuniger. Ich halte das Dosieren über die Fußspitzen, ähnlich wie beim Gaspedal im Auto, für gefühlpvoller und besser kontrollierbar.

HIER STRECKEN SICH DIE PROFS

Auch wenn ich die Zeitspanne, die ich während eines Wettkampfs im Beschleuniger stehe, noch nie mit der Uhr gestoppt habe, schätze ich sie auf gut 70-80 Prozent beim Geradeausflug. Grundsätzlich unbeschleunigt geflogen wird bei starken Turbulenzen, als auch in Bodennähe. Ebenso verzichte ich bei Rückenwind auf zusätzliche Geschwindigkeit, wenn ich möglichst hoch ankommen möchte. Zum Tabu-Thema wird der Beschleuniger, sobald wir uns in Bodennähe aufhalten! Ein beschleunigter Klapper ist über Grund nicht mehr zu kontrollieren und stellt eine der häufigsten Unfallursachen mit schwerwiegenden Folgen dar. Bei Wettkampfschirmen und anfälligen Hochleistern empfehle ich eine Mindesthöhe von 100 bis 150 Metern, die ich unter mir haben möchte, bevor ich Vollgas gebe. Kommt es unterhalb dieser Sicherheitshöhe doch einmal zu einem heftigen Einklapper, sollte bei einer gestörten Öffnung, wie beispielsweise Verhänger mit Spirale, Twist oder anderen unkontrollierbaren Situationen, sofort die Rettung geworfen werden!

Auch für den leistungsorientierten Piloten möchte ich zwei Standardsituationen nennen, in

denen der Einsatz des Beschleunigers das Flugverhalten optimiert.

1. Schnelleres und höheres Erreichen der Aufwindquelle

Das effektive Nutzen der vorhandenen Aufwindquellen in einem Fluggebiet, um ein Flugziel zu erreichen, gehört zu den anspruchsvollsten Themen in unserer Fliegerei überhaupt. Auf Stichpunkte wie Thermikgüte, Auslösefaktoren und Thermikentwicklung möchte ich an anderer Stelle zu sprechen kommen, da sie hier zu weit vom Thema wegführen. Habe ich eine thermische oder dynamische Aufwindquelle ausge-

BESCHLEUNIGER IN BODENNÄHE IST TABU!

macht, kommt es darauf an, die Intensität des Beschleunigers so zu wählen, dass das beste Ergebnis erzielt wird. In der Regel heißt dies zum einen, die Quelle sicher zu erreichen und nicht vorher schon am Boden zu stehen. Zum anderen, die Quelle hoch, möglichst über dem Grat oder der Thermik-Abbrisskante zu erreichen. Am besten also dort, wo der Einstieg einfach und ungefährlich ist. Beim Anflug auf diese Stelle gibt das Vario Auskunft darüber, ob wir uns in sinkender oder steigender Luftmasse befinden. Geht es schon beim Anflug aufwärts oder zumindest ohne Sinken voran, verzichten wir auf den Beschleuniger und halten uns somit länger in steigender Luft auf. Ebenso gebe ich nur selten Gas, wenn ich mit Rückenwind auf eine Thermik zufliege. Im Optimalfall erreichen wir beispielsweise einen Bart oberhalb des Niveaus, auf dem sich die meisten anderen Kurbler befinden. Wir entgehen so unnötigem, stressigem Pulkfliegen und drehen den Schlauch entspannt aus. Handelt es sich nicht um einen Bart, sondern um eine thermische Blase, kann ich sie viel besser lokalisieren und nachzentrieren, wenn ich auf die Kollegen runterblicke. Im Wettkampf verhalte ich mich dann anders, wenn der ausgemachte Bart klar markiert ist und über fünf Meter Steigen verspricht. Mit genug Luft unter dem Hintern gebe ich jetzt Vollgas und möchte so schnell wie möglich das starke Steigen erreichen. Wer die Situation richtig einschätzt und zum passenden Zeitpunkt Gas gibt, kann ein Rennen für sich entscheiden.

Sagt uns unser Fluggefühl oder bestätigt das Vario, dass wir uns in sinkenden Luftmassen befinden, steht der Fuß bereits im Beschleuniger. Nun heißt es, das Abwind-Gebiet zügig zu ver-

lassen, um den Aufwind möglichst bald zu erreichen. Ebenso setze ich den Beschleuniger beim Talsprung ein, wenn eine ausgeprägte Inversionslage vorherrscht. Erkenne ich bereits während der Talquerung, dass ich die andere Seite im Trimmflug nur unterhalb des Inversionsniveaus erreichen würde, gebe ich entsprechend Wind/Gegenwind so viel Gas, dass ich am Berg möglichst hoch ankomme. Mit etwas Glück bleibe ich damit über der stabilen Schichtung und kann wieder aufdrehen, während der tiefer ankommende Kollege die Sperrschicht nicht mehr durchbrechen kann und seinen Streckenflug beenden muss.

2. Ausgleich von thermischen Turbulenzen

Gemeint ist hier der sehr feinfühlig Beschleunigereinsatz des erfahrenen Piloten beim Ein- und Ausfliegen von thermischen Turbulenzen. Erwarte ich den Einflug in den unruhigen Außenbereich eines moderaten Barts, dann beschleunige ich den Schirm kurz und dosiert. Zum einen quere ich damit den abwindigen Bereich schneller, zum anderen wirke ich dem zu erwartenden Aufstellen der Kappe entgegen, wenn mich die Thermik packt. Durch das aktive Fliegen erahne ich Pendelbewegungen und wirke schon vor Entstehung entgegen. Ein zugegebenermaßen sehr anspruchsvolles Manöver, das viel Übung und Erfahrung braucht. Außerdem ist zu beachten, dass die Anfälligkeit für einen Klapper gerade im Außenbereich der Thermik sehr hoch ist und durch die Beschleunigung noch zusätzlich verstärkt wird. Nur wer hoch genug und mit viel Erfahrung unterwegs ist, sollte den Beschleuniger in dieser Phase des Thermikfliegens einsetzen!

Hinweis: Diese Art des Beschleunigereinsatzes verlangt sehr viel Erfahrung und wird eher beim Thermikfliegen im Flachland eingesetzt. Dort sind die Turbulenzen geringer ausgeprägt und die Bärte im Vergleich zu hochalpinen Verhältnissen weiter ausgedehnt.

Mit diesen Situationen habe ich nur einige Beispiele beschrieben, bei denen das richtige und dosierte Beschleunigen unser Flugverhalten optimiert. Die Stärke des Einsatzes hängt unter anderem von den beschriebenen Faktoren, wie Sicherheitshöhe, steigende/sinkende Luftmassen, Höhe des erwarteten Steigens und anderen ab. Das Gefühl dafür muss jeder Pilot für sich und sein Material durch viel Übung selber entwickeln. Trotzdem möchte ich mit der nebenstehenden Tabelle eine Orientierung geben, wann und wie viel Beschleunigung Sinn macht.

Viel Spaß beim Experimentieren mit dem Beschleuniger, der Euch mit Sicherheit schneller, höher und weiter bringt...

OBSESSION – sicher auf Reisen



Mit dem OBSESSION von U-Turn wird das Erlebnis von Freiheit und Naturnähe beim Streckenflug nun noch einen Tick attraktiver. Und schneller. Und sicherer. Dank der Streckung von 5,55 randvoll mit Leistung, durch ausgefeilte Konstruktionstechnik und dem weiter verbesserten System zur Automatischen Flug-Stabilisierung (AFS) mit der Sicherheit eines DHV 1-2-Schirms. Kurvenhatz ohne Tempolimit genau an der Grenze zwischen DHV 1-2 und DHV 2. So kann man sicher auf Entdeckungsreise gehen.

Info-Liste:

- Streckung 5,55
- AFS-System
- sehr hohe Eigenstabilität
- sehr hohe Gleitleistung auch voll beschleunigt
- feinstes Thermikhandling
- Mylar Fix System

DEUTSCHLAND

Adventure Sports GmbH
Telefon: +49 (0) 80429486
www.adventure-sports.de

Flugschule AKTIV
Telefon: +49 (0) 8362921457
www.flugschule-aktiv.de

Flugschule Sauerland
Telefon: +49 (0) 56326534
www.flugschule-sauerland.de

Flugschule Jenair
Telefon: +49 (0) 3641825900
www.jenair.de

Luftikus
Telefon: +49 (0) 711537928
www.luftikus-flugschule.de

OASE Gleitschirmschule
Telefon: +49 (0) 832638036
www.oase-paragliding.de

Hot Sport Hessische Sportschulen
Telefon: +49 6421123450
www.hotport.de

Süddeutsche Gleitschirmschule / PPC Chiemsee
Telefon: +49 (0) 86417575
www.einfachfliegen.de

Rhöner Drachen- und Gleitschirmflugschulen
Telefon: +49 (0) 66547548
www.flugschule-wasserkuppe.de

Sky Team
Telefon: +49 (0) 7224993365
www.sky-team.de

Paragliding Rottweil
Telefon: +49 (0) 74238627221
www.paragliding-rottweil.de

Flugschule Hironde
Telefon: +49 (0) 6201185718
www.flugschule-hironde.de

ÖSTERREICH

Flugschule Achensee Maute GmbH
Telefon: +43 (0) 524320134
www.skyconnection.at

Fly- Hohe Wand
Telefon: +43 (0) 6503000584
flugschule@fly-hohewand.at

Flugschule Salzammergut GmbH
Telefon: +43 (0) 761273033
www.paragleiten.net

Flugschule Zillertaler
Telefon: +43 (0) 6643588435
www.zillertaler-flugschule.com

SCHWEIZ

U-Turn Schweiz; Basisrausch
Telefon: +41 (0) 765693332
www.basisrausch.ch