

Die Wahl des Gleitschirms ist für die Sicherheit von entscheidender Bedeutung. Diese Empfehlungen sollen den Piloten dabei helfen, die für seine fliegerischen Fähigkeiten geeignete Gerätekasse auszuwählen. Sie stützen sich auf die langjährige Analyse der Gleitschirmunfälle und auf die Erfahrungen von Flugschulen, Fluglehrern und Sicherheitstrainern. Die Empfehlungen zu den Pilotenanforderungen beziehen sich auf Gleitschirme, die im zulässigen Gewichtsbereich geflogen werden.

EN/LTF-Klasse A				
Zielgruppe und empfohlene Flugerfahrung	Anforderungen im Normalflug	Anforderungen bei Störungen	Anforderungen bei Schnellabstieg	Eignung für Ausbildung
Für Piloten aller Könnensstufen, vom Einsteiger bis zum Streckenflieger, die besonderen Wert auf höchstmögliche passive Gerätesicherheit legen. Für Piloten mit einer Flugerfahrung von weniger als ca. 15-20 Flugstunden im Jahr werden aus Sicherheitsgründen ausschließlich Gleitschirme der Klassifizierung A empfohlen.	Das Flug- und Steuerverhalten von Gleitschirmen dieser Klasse setzt die Beherrschung der grundlegenden, in der Flugausbildung vermittelten Flugtechniken voraus. Für sicheres Durchführen von Thermikflügen ist die Beherrschung der Grund-Techniken des aktiven Fliegens erforderlich.	Das Geräteverhalten nach Störungen stellt keine überdurchschnittlichen Anforderungen an Geübtheit und Reaktionsschnelligkeit des Piloten. Einklapper oder Strömungsabrisse verlangen auch bei EN-A-Gleitschirmen grundlegende Kenntnisse des Pilotenverhaltens zur Vermeidung und Beherrschung von Störungen. Zum Erlernen dieser Skills ist ein Sicherheitstraining über Wasser empfohlen.	Ohrenanlegen meist problemlos. Das sichere Beherrschen der Steilspirale und des B-Stalls, setzt entsprechende praktische Kenntnisse voraus. Zum Erlernen dieser Skills ist ein Sicherheitstraining über Wasser empfohlen.	Ja
EN/LTF-Klasse B				
Zielgruppe und empfohlene Flugerfahrung	Anforderungen im Normalflug	Anforderungen bei Störungen	Anforderungen bei Schnellabstieg	Eignung für Ausbildung
Hinweis! Besonders bei Gleitschirmen der EN-Klasse B können die Anforderungen an das Pilotenkönnen stark differieren. Im unteren Bereich dieser Klasse (Low-Level-B) finden sich z.T. Modelle mit relativ gutmütigem Extremflugverhalten. Modelle im oberen Bereich dieser Klasse (High-Level-B) weisen ein erheblich anspruchsvolleres Steuer- und Extremflugverhalten auf. Diese Modelle können für unregelmäßig fliegende Piloten nicht empfohlen werden, weil sie erheblich höhere Anforderungen an das Pilotenkönnen stellen.				
Thermik- und Streckenflieger, die über einen guten Trainingsstand durch regelmäßige Flugpraxis und über fortgeschrittene flugtechnische Kenntnisse bei mindestens ca. 20-30 Flugstunden, bei High-Level-B nicht unter 50 Flugstunden, im Jahr verfügen. Sicherheitstrainings-Erfahrung mit Gleitschirmen dieser Klasse sollte als Teil des persönlichen Risikomanagements selbstverständlich sein.	Das Flug- und Steuerverhalten von Gleitschirmen dieser Klasse verlangt, wegen teilweise kürzerer Steuerwege, geringerer Roll- und Nickdämpfung und dynamischerem Kurvenhandling eine fortgeschrittene, präzise und feinfühlige Steuertechnik sowie einen weitgehend automatisierten aktiven Flugstil auch beim beschleunigten Fliegen.	Das Geräteverhalten bei Störungen stellt erhöhte Anforderungen an Geübtheit und Reaktionsschnelligkeit des Piloten. Dieser sollte über gute praktische Kenntnisse zur Vermeidung und Beherrschung von Einklappern und Strömungsabrisse verfügen (Sicherheitstraining). High-Level-B-Schirme verlangen zudem Kenntnisse im Umgang mit Verhängern nach Einklappern.	Flugmanöver, wie Steilspirale oder B-Stall, stellen höhere Anforderungen an den Piloten. Das Geräteverhalten kann anspruchsvoll sein. Gute praktische Kenntnisse dieser Manöver sollten vorhanden sein (Sicherheitstraining).	Nein

EN/LTF-Klasse C				
Zielgruppe und empfohlene Flugerfahrung	Anforderungen im Normalflug	Anforderungen bei Störungen	Anforderungen bei Schnellabstieg	Eignung für Ausbildung
Leistungsorientierte Streckenflieger, die über eine regelmäßige, mehrjährige Flugpraxis von mehr als 50 Flugstunden pro Jahr und über fundierte flugtechnische Kenntnisse verfügen. Intensive Sicherheitstrainings- Erfahrung mit Gleitschirmen dieser Klasse ist unumgänglich.	Das anspruchsvolle Flug- und Steuerverhalten von Gleitschirmen dieser Klasse (kurze Steuerwege, hohe Dynamik, geringe Dämpfung um alle Achsen, hohe Streckung) verlangt ein intensives Training der Steuertechniken und des aktiven Fliegens auch beim beschleunigten Fliegen, sowie fundierte flugtechnische Kenntnisse, um Störungen im Ansatz zu erkennen und zu verhindern.	Das Geräteverhalten nach Störungen stellt sehr hohe Anforderungen an Geübtheit und Reaktionsschnelligkeit des Piloten. Der Pilot muss über große praktische Erfahrung mit diesen Flugzuständen verfügen. Auch die gefestigte flugtechnische Kompetenz, Störungen im Ansatz zu erkennen und in ihren Auswirkungen zu begrenzen ist notwendig. Sicherheitstrainings-Erfahrung mit großen Klappern, Stalls, Trudeln, Umgang mit Verhängern, Autorotationen, Retterauslösung, etc. zwingend erforderlich.	Das Verhalten bei Steilspiralen oder (wo möglich) B-Stall, aber auch beim Ohrenanlegen, kann gerätespezifisch in dieser Klasse überdurchschnittlich anspruchsvoll sein. Der Pilot sollte deshalb über fundierte Kenntnisse dieser Manöver verfügen.	Nein

EN/LTF-Klasse D				
Zielgruppe und empfohlene Flugerfahrung	Anforderungen im Normalflug	Anforderungen bei Störungen	Anforderungen bei Schnellabstieg	Eignung für Ausbildung
Leistungspiloten mit langjähriger, umfassender Flugerfahrung von mindestens ca.100 Flugstunden pro Jahr, die Höchstleistungen, z.B. beim Streckenflug realisieren wollen. Intensive Sicherheitstrainings- Erfahrung mit Gleitschirmen dieser Klasse ist unumgänglich.	Das auf Höchstleistung optimierte Flug- und Steuerverhalten von Gleitschirmen dieser Klassen verlangt umfassende, langjährige Flugpraxis und weit überdurchschnittliche flugtechnische Kenntnisse.	Die Anforderungen, die das Geräteverhalten nach Störungen stellt, verlangen ein Höchstmaß an Geübtheit und Reaktionsschnelligkeit des Piloten. Die sichere Beherrschung des Extremflugverhaltens nach Störungen und von anspruchsvollen Flugmanövern, wie zum Beispiel Schnellabstieg, muss durch ständiges Training auf höchstem Niveau sein. Pilotenfehler sollten bei den Pilotenreaktionen auf Kappenstörungen und in Extremflugzuständen ausgeschlossen werden können. Sicherheitstrainings-Erfahrung mit großen Klappern, Stalls, Trudeln, Umgang mit Verhängern, Autorotationen, Retterauslösung, etc. zwingend erforderlich.	Das Verhalten bei Schnellabstieg ist in dieser Klasse überdurchschnittlich fordernd. Der Pilot muss deshalb über fundierte Kenntnisse dieser Manöver verfügen.	Nein