

Entwickle deine Schirmflugfähigkeiten

Manöver	Beschreibung	Eigenschaften	Anwendungen
<p>Steuergriffe: verhalten sich einfach gesagt wie (Brems -) Klappen. Wenn sie gezogen werden erhöhen sie den Luftwiderstand und den Auftrieb, da sie das Profil des Schirmes verändern. Jede Steuerleine teilt sich in mehrere Leinen (3 – 5) auf , die an der Hinterkante des Schirmes befestigt werden. „Volle Bremse“ ist die Position direkt über dem „Stall – Punkt“. Die ½ Bremse ist auf der Hälfte zwischen „Voller Fahrt“ und „Voller Bremse“.</p>			
Drehungen:			
Aus voller Fahrt :	Ein Steuergriff bleibt oben, während der andere nach unten gezogen wird.	High Speed Turn mit „G“ Kräften, erhöht die Geschwindigkeit des Schirmes und die Sinkgeschwindigkeit , da der Auftrieb nicht mehr direkt nach oben wirkt.	Normale Steuerungsart beim Drehen und Landen. Die Geschwindigkeit des Schirmes bleibt erhalten. Umschauen bevor man dreht !!!
In gebremster Fahrt :	Beginnt mit ½ Bremse oder mehr. Die Drehung beginnt mit dem Heben des Griffes auf der anderen Seite.	Flachere Drehungen da der Schirm direkt über deinem Kopf bleibt. Landungen, die man überleben kann !!	Alle Drehungen nahe über der Erde. Benutze diese Technik in der Nacht, bei schlechter Sicht (z.b. in Wolken), beim Zielspringen oder bei engen Landegebieten.
Im Stall :	Ziehe ein Steuergriff über den Stallpunkt deines Schirmes hinaus tiefer, (bei hochbelasteten Schirmen beginne aus der „Vollen Bremse“.	Die stallende Seite fährt rückwärts, der daraus entstehende Turn ist ein ruckartiger, rückwärtsdrehender Turn , du siehst vielleicht nicht wohin du fliegst. Leinenverdrehungen können die Folge sein, also nur hoch austesten.	Als eine Gaudi. Beschert dir ein prickelndes , interessantes Gefühl. Sorg dafür, das niemand in deiner Nähe oder unter dir ist.
In langsamer Fahrt :	Ziehe beide Steuergriffe auf ¼ , ½ ,oder ¾ Bremse.	Reduzierte Vorwärtsgeschwindigkeit und Sinkrate. Aber : in Null – Wind ändert sich der effektive Gleitwinkel fast nicht. ½ bis ¾ Bremse gibt dir eine überlebende Landung, aber nicht noch extra flaren ! (siehe Stalls: Statisch, weiter unten)	¼ bis ½ Bremsen verlängern den Gleitwinkel bei zu weitem Absetzen. Hilft den Zelleninnendruck bei Turbulenzen zu halten. Benutze dies in der Nacht, bei schlechter Sicht (Wolken) über unbekanntem Gelände.
Stall : “Strömungsabriß“. Die Verringerung der Geschwindigkeit des Luftstromes über die Fläche, mit dem Effekt das diese (oder ein Teil von ihr) keinen Auftrieb mehr erzeugt.			
Statisch	Geh langsam von voller Bremse weiter in den Stall – Bereich.	Gefühl des „Hintenüberkippens“, als Stall - Warnung Bremsen etwas hoch auf „Volle Bremse“ behebt diesen Flugzustand.	Kenntnis dieses Flugzustandes wird beim Zielspringen eingesetzt und beim Landen Mit angebremsen Schirm. Übe den Übergang vom Stall zum kontrollierten Sink-Flug als Grundtechnik der Schirmkunde.
Gehaltener	Halte den Stall , (rückwärtsfliegender Weise)	Bei einem Schirm mit „Schulschirmeigenschaften“ geht das meist problemlos, bei Hochleistungsschirmen faltet der Schirm sich meistens ein. Erhöhte Sinkrate. Dynamischer aber kontrollierbarer Übergang zum Flug in „voller Bremse“ möglich.	Bei Zielspringern benutzt, um nicht über das Ziel hinaus zufliegen. Nicht in niedriger Höhe ausführen , da Höhen - Verlust.
Dynamisch	Aus voller Fahrt oder sogar erhöhter Fahrt schnell eingeleitet.	Gefühl der Geschwindigkeit und des „Hintenüberkippens.“ Durch dein Vorwärtspendeln wird der Anstellwinkel des Schirmes noch erhöht. Bremsen wieder hoch auf „Volle Bremse“ behebt diesen Flugzustand.	Finde diesen Stall-Punkt heraus für dein flaren beim Landen. So tief solltest du nie gehen beim Landen. Als besonderes Leckerli kann man in (gesunder Höhe) auch einseitig mal die Steuerleine sausen lassen. Gefahr der Verdrehungen !!

Hintere Haupttragegurte: Funktion ähnlich der Steuergriffe, außer das der Gurt (Riser) an einem ¼ des Schirmes befestigt ist. Dies macht es schwierig den Riser herunterzuziehen, aber kleine Bewegungen machen sich sehr deutlich in den Flugeigenschaften des Schirmes bemerkbar. Übe das Hinunterziehen eines Risers mal wenn die Bremsen noch drin sind und dann wenn die Bremsen los sind. Da ist ein deutlicher Unterschied zu merken.

	Drehungen:	Ziehe einen Riser hinunter	Unterschied zwischen Riser- Turn und Steuergriff-Turn, Verschieden von Schirm zu Schirm.	Optimale Möglichkeit um Kollisionen direkt nach der Öffnung zu vermeiden. Drehen ohne Steuergriffe.
	Langsam Flug	Beide Riser leicht hinunterziehen	Flacherer Gleitwinkel	Max. an Gleitzahl bei zu weitem Absetzen
Stall	Statisch	Beide Riser leicht hinunterziehen, Beginne langsam mit dem Bremsen noch gesetzt, dann mit den Bremsen los	Gefühl des „Hintenüberkippen“ als Stall- Warnung. Ist er kontrollierbar? Ist er vorhersehbar? Durch leichtes hochlassen der Riser wieder in normalen Flugzustand.	Lerne deinen Schirm kennen für eventuelle Landungen ohne Steuerleinen. (z. b. Steuerleinen – Abriß)
	Dynamisch	Aus voller Fahrt oder erhöhter Fahrt schnell eingeleitet	Gefühl der Geschwindigkeit und des „Hintenüberkippen“. Könntest du diesen Schirm ohne Steuerleinen landen?	Lerne den Flarepunkt deines Schirmes kennen, ohne Steuerleinen.

Vordere Haupttragegurte: Ähnlich den hinteren Haupttragegurten, sind auch sie an je ¼ des Schirmes befestigt. Die meisten Schirme sind so ausgelegt das sie im vorderen Drittel ihres Profils den meisten Auftrieb erzeugen. Dies bedeutet das Haupt – Gewicht an ihnen hängt. Deshalb sind sie auch sehr viel schwieriger herunterzuziehen als die Rear Riser. Dive – Loops können dann eine Hilfe sein . Ansonsten mit den Handschuhen möglichst hoch den Riser greifen und herunter ziehen. Erst mal vorsichtig anfangen. **Nicht bei Turbulentem Wetter anwenden !** Die Außenzellen könnten sonst sehr schnell unterschlagen, mit den daraus entstehenden Problemen ist nicht zu spaßen.
Immer die Steuerleinen fest in der Hand behalten, nicht loslassen beim Front-Risern.

	Drehungen	Ziehe einen Riser hinunter. Drehgeschwindigkeit und Sinkgeschwindigkeit nehmen zu , je mehr du hinunterziehst.	Schnellere Drehungen und rasanter Höhenverlust	Für schnelle Drehungen und um Höhe in Geschwindigkeit umzusetzen. (CRW und Showlandungen)
	Spiralen	Ziehe einen Riser hinunter und halte ihn für mehrere Umdrehungen.	Schneller als Drehungen mit den Steuerleinen aber mit extremen Höhenverlust !! In zu niedriger Höhe hat sich das als tödlich erwiesen.	Eine der schnellsten Arten „abzusteigen“, aber man verliert schnell den Überblick und kollidiert gerne mit anderen, die nicht mit einem so von oben kommenden rechnen.
	Dive	Ziehe beide Riser runter.	Beschleunigte Vorwärtsfahrt und Sinkgeschwindigkeit.	Max. an Vorwärtsfahrt. So kann man auch noch bei hohen Windgeschwindigkeiten Meter gutmachen, z. b. bei zu frühem Exit oder bei CRW.

A-Außenleinen

	Drehungen	Ziehe einen Riser runter bis du an die äußere A-Leine kommst und dann langsam diese runter.	Schnellste Drehungen mit extremsten Höhenverlust. Nur über 500 Meter, In zu niedriger Höhe hat sich das als tödlich erwiesen ! !	Die schnellste Art „abzusteigen“, mit all den damit verbundenen Gefahren. Verlust des Überblickes und Kollisionsgefahr mit anderen, die nicht mit einem so von oben herabstürzenden rechnen (können).
--	-----------	---	--	---

Hinweis : Deine Schirmflugfähigkeiten können dich von Hindernissen bewahren, dir bei der Landung helfen und in turbulentem Wetter deinen Schirm offen halten. Mangel an diesen Fähigkeiten können dich aber auch mit anderen kollidieren oder gegen Hindernisse fliegen lassen. Dieser Hinweis soll einen Überblick über die Wirkungsweise deiner Kontrollmöglichkeiten geben. Es kann nicht auf alle Schirme 100 % zutreffen.

Frage deine Ausbilder nach einem qualifizierten Lernprogramm.