

### WAS tun wenn sich der Schirm um 180 ° dreht?

Dreht sich der Schirm aufgrund von „falschen“ Steuerbewegungen in der Luft um 180 ° und droht mit der Eintrittskante auf den Boden zu fallen, sollte der Pilot beidseitig die Bremsen bis zum Strömungsabriss ziehen, um die Fallgeschwindigkeit zu minimieren.

**Achtung:** Beim Aufschlagen auf die Profilnase können die Kammern des Gleitschirmes platzen!

Liegt der Gleitschirm mit der Eintrittskante nach unten am Boden, sollte der Pilot die Bremsen komplett lösen und der Kappe gegebenenfalls einen Schritt entgegengehen, um den Druck des Windes im Segel zu reduzieren bzw. zu nehmen. Jedes Ziehen der Bremsen erzeugt Auftrieb und bringt die Kappe mit der Hinterkante voran zum Steigen, sodass der Schirm den Piloten durch das Gelände ziehen kann.

Zum Drehen der Kappe nutzt der Pilot im Regelfall die Kraft des Windes. Über dosiertes Ziehen

der Bremsen mit den Händen oberhalb der Umlenkrollen richtet sich der Gleitschirm mit der Eintrittskante Richtung Boden symmetrisch im Wind aus. Der Pilot hält den Druck über die Hüfte, um der Kraft des Schirmes entgegenzuwirken. Steht er mittig der Kappe, zieht er eine der beiden Steuerleinen (je nachdem zu welcher Seite er den Schirm drehen möchte), sodass die Kappe beginnt einseitig zu steigen.

Steht die entsprechende Flügelseite senkrecht zum Boden, geht der Pilot in die entsprechende Drehrichtung mit und macht zum Ablegen des Schirmes einen Schritt auf diesen zu, damit die Kappe nicht unkontrolliert nach oben steigt. Über das schnelle Umgreifen beider Hände in die jeweiligen Steuerleinen bzw. Tragegurtebenen kann der Pilot den Gleitschirm am Boden kontrollieren.



Abb. 11.14: Der Schirm wird auf der rechten Seite vom Wind deformiert.



Abb. 11.15: Der Pilot zieht seinen Schirm dosiert über die Bremsen auf und geht etwas nach rechts, sodass sich die Kappe ideal im Wind auslegt



Abb. 11.16: Über einen dosierten einseitigen Steuerleinenzug, beginnt die Kappe einseitig zu steigen.



Abb. 11.17: Die Flügelseite steht senkrecht zum Boden. Der Pilot läuft nach links mit.



Abb. 11.18: Der Pilot greift beidseitig in die Steuerleinen, um den Schirm kontrolliert abzulegen. Durch einen Schritt auf die Kappe zu, kann er den Druck weiter minimieren.