

„ Aktives Fliegen “

...hallo Flieger,

...meiner Erfahrung nach sind es die Turbulenzen die durch die Thermik verursacht werden, die den Schirm beim Einfliegen in die Thermik zum Klappen bringen können, und die sind in der Regel eher impulsiv und von sehr kurzer Dauer. Die eigentliche Scherung ist sehr selten so stark, dass der Schirm hier durch einklappen würde. Die Gefahr des Klappens besteht also meist nur für sehr kurze Zeit, ein zwei sec. meist aber deutlich kürzer, kann sich aber bis man das ruhige Zentrum gefunden hat mehrere male wiederholen. Die eigentliche Scherung verursacht bei den meisten Schirmen die Tendenz zum „aus der Thermik raus drehen“.

Was also tun? Zuerst sollte man dem Entlasten des Schirmes nachgeben um so die entlastete Seite auf zu halten, damit vermeidet man schon sehr viele Klapper, außer dem hat man keinen Leistungsverlust durch Bremseninsatz (interessant beim Geradeausflug evtl. beschl. in turbulenter Luft). Ist die Turbulenz von der heftigeren Sorte, empfiehlt sich ein beidseitiger Bremsimpuls der sich eher nach der aufzuwendenden Kraft als nach dem Weg richtet. Das heisst, die Bremse der entlasteten Seite geht deutlich tiefer, da sie weil entlastet, keinen Bremsdruck erzeugt. Wenn die Seite richtig entlastet, sind auch schon mal deutlich mehr als 100% notwendig (einseitig). Aber Achtung dies ist lediglich ein Impuls!! 1 Sek. sonst marschiert die Kiste schnell negativ !!! Danach sind die Bremsen sofort voll zu lösen um eine evtl. Negativtendenz zu beheben. Sollte der Schirm trotz dem geklappt sein muß man sich natürlich sofort aufrichten und den Klapper weiter beheben.

Dieses Vorgehen hat mehrere Vorteile:

1. Es werden sehr viele Störungen im Ansatz vermieden.
2. Zu Beginn der Reaktion ist es nicht notwendig genau zu wissen welche Seite eigentlich entlastet (täuscht links an und klappt rechts: Lee der feineren Sorte) denn durch die Orientierung am Bremsdruck, ergibt es sich von allein.
3. Sollte der Schirm doch klappen, so öffnet er sich durch den ersten tiefen Impuls meist schon fast vollständig wieder. Denn man nutzt die Tatsache, dass der Schirm noch seine volle Fahrt hat (noch nicht durch gegensteuern verzögert) und noch nicht völlig entleert ist.
4. Ist der Schirm durch den ersten Impuls wieder fast offen, ist es ein leichtes ihn zu stabilisieren und endgültig zu öffnen. Die Gefahr des Stalls der offenen Seite wird minimiert.

Deshalb halte ich nichts davon, den Schirm drehen zu lassen !

Ich persönlich fliege ein extrem weich eingestelltes Gurtzeug, noch dazu liege ich die meiste Zeit. Das hat zur Folge, dass ich sehr schnell in die entlastete Seite kippe und den Schirm unter Zug halte. Beschleunigt in Turbulenzen wirft es mich dann schon +/- 30° hin und her – das funktioniert und es klappt nicht!

Achtung: Durch das hinein fallen lassen in die entlastete Seite verstärkt man das weg drehen im Fall eines Klappers, also aufpassen. Was erst gut ist kann schnell sehr schlecht werden!

WIE KOMME ICH DANN IN DIE THERMIK?

Aus dem beschriebenen Umgang mit den Turbulenzen, ergibt sich das durch die Reaktion auf das Entlasten beim Einfliegen keine nennenswerte Tendenz zum „Rausdrehen“ entsteht. Man kann sich also danach voll auf die, der Thermik zugewandte Seite lehnen und mit etwas Gefühl den Schirm in die Thermik drehen.

Sollte die Scherung und damit der Kern sehr stark sein muß man ihn halt gefühlvoll...

„REIN - PRÜGELN“