



1.2.3 Gurtzeuggröße

Nur wenn die Gurtzeuggröße stimmt, gelingt die richtige Einstellung, sodass der Pilot bequem und stabil sitzen kann. Die richtige Größe kann im Gurtzeugsimulator überprüft und ermittelt werden.

Zunächst kontrolliert der Pilot die Länge der Rückenstütze. Das Ende sollte ungefähr auf der Höhe des T-Shirt-Ausschnittes kurz unterhalb des Nackens liegen (siehe Abb. 1.56). Ein zu langes Rückenteil führt zu Einschränkungen in den Bewegungen des Kopfes (vor allem nach oben). Ein zu kurzes Rückenteil stützt den Rückenbereich des Piloten nicht ausreichend, sodass dieser die Bauchmuskeln anspannen muss, um nicht nach hinten abzukippen.

Anschließend kontrolliert der Pilot die seitliche Stütze unter den Armen, welche besonders den Oberkörper im Bereich der Schulterblätter stützt und stabilisiert. Diese sollte so weit unter die Arme reichen, dass sie nicht in die Achseln einschneidet und unangenehm ist, aber auch nicht zu tief unter den Armen enden, dass sie den Oberkörper kaum stabilisiert (siehe Abb. 1.57).

Wichtig für eine lockere Sitzposition des Piloten sind zusätzlich die Länge und Breite des Sitzbrettes.

Die optimale Sitzbrettlänge ist dann gegeben, wenn zwischen Kniekehle und Brett etwas Luft ist (etwa zwei bis drei Finger), damit dieses nicht einschneidet und der Pilot locker sitzen kann, ohne die Bauchmuskeln anzuspannen, um nicht aus dem Gurtzeug zu rutschen (siehe Abb. 1.58).

Die Sitzbrettbreite sollte so gewählt werden, dass der Pilot gut über die Gewichtsverlagerung steuern kann. Ein zu breites Sitzbrett führt zum Hin- und Herrutschen des Gleitschirmpiloten (siehe Abb. 1.59). Indem der Pilot die Oberschenkel leicht nach außen drückt, erhält er eine stabile Sitzposition.



Abb. 1.56: richtige Länge der Rückenstütze



Hike & Fly in den Dolomiten • Bild: Fabian Walch



Abb. 1.57: richtige Länge der seitlichen Stütze



Abb. 1.59: richtige Sitzbrettbreite



Abb. 1.58: richtige Sitzbrettlänge

1.2.4 Einstellung

Die richtige Einstellung und die Passform des Gurtzeuges sind wichtig für den Sitzkomfort und das Flugverhalten des Gleitschirmes.

Sie führt zu einer ergonomischen Sitzposition des Piloten. Dabei entspannen sich die Rückenwirbel, sodass die Bandscheiben symmetrisch belastet werden und somit Raum zum Abfedern (beispielsweise bei einem Sturz) aufweisen.

Die Einstellung erfolgt zunächst im Stehen:

- a) Schultergurte
- b) Beingurte
- c) Brustgurt
- d) Überprüfung der Schulter-, Bein-, Brustgurte

danach auch im Sitzen in einem Simulator:

- e) seitliche Stützgurte
- f) Frontgurt
- g) Sitzbrettneigung

1.2.4.1 Einstellung im Stehen

Zunächst zieht sich der Pilot das Gurtzeug im Stehen an und setzt es sich wie einen Rucksack auf den Rücken. Als erstes überprüft er die Länge der Schultergurte. Diese sollten so eingestellt sein, dass das Sitzbrett ein paar Zentimeter über der Kniekehle hängt (*siehe Abb. 1.60*).



Abb. 1.60: richtige Schultergurtlänge

Dann schließt er die Gurtzeugschnallen, im Idealfall immer der Reihe nach von unten nach oben – Beingurte, Frontgurt, Brustgurt. Diese sollten hörbar einrasten und vom Piloten durchmäßiges Ziehen der Gurte auf ihren festen Sitz kontrolliert werden.

Die Beingurte sollten so eingestellt sein, dass ungefähr eine flache Hand zwischen Oberschenkel und Riemen Platz hat (*siehe Abb. 1.61*).



ACHTUNG

Auch in Stresssituationen am Startplatz darfst du keine Schnallen vergessen zu schließen.

Deshalb gilt, sobald du das Gurtzeug aufsetzt: Entweder alle Gurtzeugschnallen auf oder alle zu!

Öffnest du beispielsweise zum Hochlaufen nach einem Startabbruch nur die Beingurte, vermittelt dir der geschlossene enger sitzende Frontgurt beim erneuten Startversuch ein Gefühl der Sicherheit.

Während die Beingurte und der Frontgurt tragende Funktionen aufweisen, dient der Brustgurt vor allem dem besseren und sichereren Gefühl des Piloten. Besonders beim Starten verhindert er ein Herabrutschen der Schultergurte.



Abb. 1.61: richtige Beingurtlänge

1.2.4.2 Einstellung im Sitzen

Danach hängt der Pilot das Gurtzeug in einen Simulator und stellt die Sitzposition während des Fliegens ein.

Zunächst überprüft er die Bein-, Brust- und Schultergurte.

Die Beingurte muss er so eng einstellen, dass das Sitzbrett bei einer aufgerichteten laufbereiten Haltung des Piloten mittig des Oberschenkels hängen bleibt.

Der Brustgurt darf den Piloten nicht in seinen Bewegungen behindern und einschränken. Ein zu eng eingestellter Gurt kann das Flugverhalten negativ beeinflussen: So erschwert er die Beschleunigung mit Körpervorlage und die Körpergewichtsverlagerung beim Steuern, erhöht die Trudeltendenz des Gleitschirmes und beeinflusst das Schirmverhalten während einer Steilspirale negativ.

Die Schultergurte müssen auch im Sitzen locker über den Schultern liegen, um die Steuerung des Gleitschirmes über die Körpergewichtsverlagerung zu ermöglichen.



Abb. 1.62: Zu „liegende“ Sitzposition; der Oberkörper des Piloten ist zu weit nach hinten geneigt → der Pilot kann nicht an den Tragegurten entlang steuern, was zu Instabilität führt und wodurch er den Steuerungsweg nicht kontrollieren kann

Für ein sicheres und stabiles Flugverhalten ist die Sitzhaltung entscheidend, welche über die Einstellung der seitlichen Stützen erfolgt.

Der Oberkörper muss aufrecht sein, sodass der Pilot mit den Händen körpfernah entlang der Tragegurte steuern und der Blick problemlos zum Horizont richten kann. Dazu sollte – je nach Sitzbrettneigung – ein Winkel von annähernd 100 Grad zwischen Oberschenkeln und Oberkörper bestehen (siehe Abb. 1.63).



Abb. 1.63: Aufrechte Sitzposition; der Pilot kann mit den Händen entlang der Tragegurte den Schirm steuern

Zusätzlich spielt die Frontgurteinstellung bei der Kippstabilität des Gurtzeuges eine große Rolle.

Über das Zuziehen des Gurtes wird der Abstand zwischen den beiden Gurtzeugkarabinern kleiner. Folglich ist der Gleitschirm nur noch eingeschränkt über die Körpergewichtsverlagerung steuerbar. Kappenbewegungen nimmt der Pilot gedämpfter wahr. Zusätzlich besteht eine erhöhte Twistgefahr.