

1.5 Helm

Der Helm dient dem Piloten vor allem beim Starten, Landen und Groundhandeln als angemessener Kopfschutz.

INFO

In Deutschland dürfen ausschließlich Helme mit einer CE EN 966-Zertifizierung verwendet werden, um den Versicherungsschutz zu gewährleisten.

Da beim Fliegen vor allem bodennah bzw. direkt am Boden Kopfverletzungen am wahrscheinlichsten sind, setzt sich der Pilot den Helm immer vor dem Einhängen an den Gleitschirm ordnungsgemäß auf. Im verbundenen Zustand ist er der Kraft des Windes und somit der Kraft des Gleitschirmes ausgesetzt.

TIPP

Sobald du den Helm auf den Kopf setzt, solltest du ihn schließen, um dies in Stresssituationen nicht zu vergessen.

Es gibt zwei Arten von Helmen:

- Integralhelme
- Halbschalenhelme

Integralhelme werden vor allem im Schulungsbereich eingesetzt, weil sie wegen des Bügels im Kinnbereich das Gesicht des Piloten zusätzlich schützen. Besonders bei Landungen, bei denen der Pilot nach vorne (auf den Bauch) fällt, bei stärkerem Wind beim Groundhandeln, Starten oder auch nach einer harten Landung, wenn er die Kontrolle über den Gleitschirm verliert und von seinem Schirm

über den Boden gezogen wird, können vor allem Kieferverletzungen vermieden werden.



Abb. 1.90: Integralhelm

Der Kinnbügel schränkt jedoch das Gesichtsfeld des Piloten ein. Dies macht sich vor allem beim Einhängen der Tragegurte, beim Peilen in der Landeeinteilung und beim Überblicken des Luftraumes, wenn mehrere Piloten in der Luft sind, bemerkbar. Außerdem nimmt der Pilot (Wind-)Geräusche nur gedämpft bzw. eingeschränkt wahr. Bei einem Schlag von unten auf den Bügel kommt es zu Hebelwirkungen, die zu Verletzungen des Nackens und der Halswirbelsäule führen können.

Halbschalenhelme ohne Kinnbügel sind leichter und kompakter als Integralhelme. Der Pilot nimmt (Flug-)Geräusche gut wahr und auch den Luftraum kann er unter anderem uneingeschränkt überblicken. Bei einem Sturz nach vorne bleibt das Gesicht des Piloten ungeschützt.

Zusätzlich sollte der Pilot die Anbauteile seines Flughelmes kontrollieren. Halterungen im Bereich des Hinterkopfes (beispielsweise für Skibrillen, bei multifunktionalen Helmen) sollten für den sicheren Flugsport entfernt werden. Auch von der Anbringung einer kleinen Kamera auf dem Helm ist ausdrücklich abzuraten.

Bei einer Kappenstörung, die mit Entlasten der Leinen einhergeht, können sich diese so in den Anbauteilen verfangen, dass die entsprechende Störung dauerhaft bestehen bleibt und der Pilot die Kontrolle über sein Fluggerät verliert.



Abb. 1.91: Halbschalenhelm



Abb. 1.92: Dieses Modell lässt sich individuell an die Kopfgröße des Piloten anpassen und verfügt über eine Brillenhalterung.

1.6 Rettungsschnur

In Deutschland muss jeder Pilot beim Fliegen eine Rettungsschnur mit sich führen.

Es handelt sich um eine 30 m lange Nylon-Flechtschnur, an deren Ende ein 30 g schweres Bleigewicht befestigt ist. Sie dient nach einer Baumlandung zum Hochziehen von Seilen bzw. Equipment zur Rettung des betroffenen Piloten.



TIPP

Das Gewicht solltest du schon vor dem ersten Flug an die Schnur kneten, sodass dieses nicht verloren gehen kann. Am besten bewahrst du deine Rettungsschnur im Reißverschlussfach seitlich des Gurtzeuges auf, damit du die Rettungsschnur im Zweifelsfall problemlos und leicht erreichst.



Abb. 1.93: Rettungsschnur mit Gewicht

1.7 Sonstige empfehlenswerte Ausrüstung

Neben den vorgeschriebenen Ausrüstungsgegenständen sollte sich jeder Pilot weitergehend auf den bevorstehenden Flug vorbereiten und weitere Ausrüstungsgegenstände mit sich führen bzw. sich mit diesen ausstatten.

1.7.1 Pilot

1.7.1.1 Kleidung

Die Kleidung des Piloten hat Einfluss auf das Fluggefühl, die Flugsicherheit und die Flugdauer.

Das sogenannte Zwiebelprinzip hat sich in der Praxis allgemein sehr bewährt.