

3. Vorflugcheck

Der Vorflugcheck deckt die gesamte Flugvorbereitung ab, die zu Hause beginnt und erst mit der Schirmvorbereitung direkt am Startplatz endet. Er besteht aus vier Punkten, die für einen sicheren Flug unerlässlich sind:

- der Pilot,
- die Ausrüstung,
- das Wetter,
- das Fluggelände/die Flugplanung.

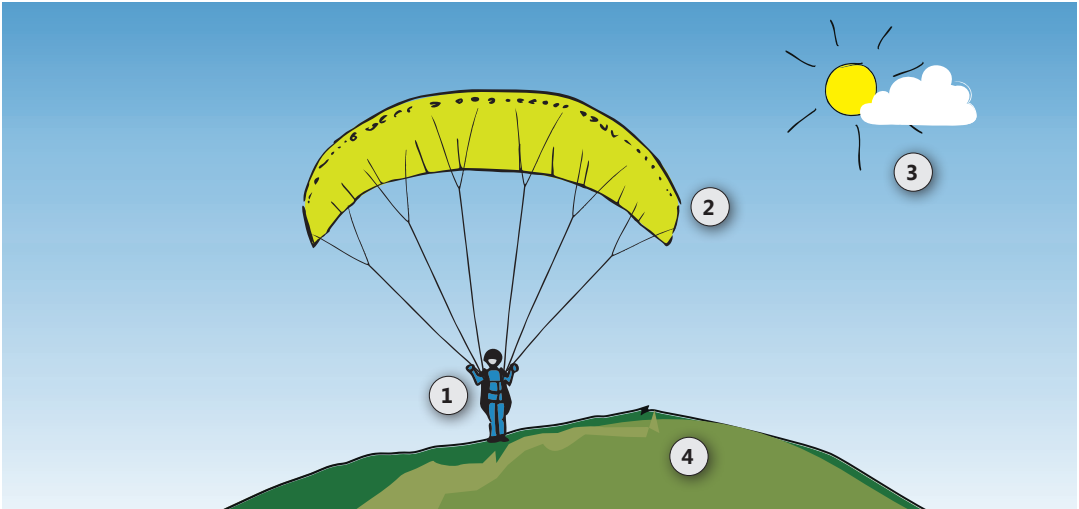


Abb. 3.1: Vorflugcheck: Pilot (1), Ausrüstung (2), Wetter (3), Fluggelände/Flugplanung (4)

3.1 Pilot

Die körperliche und psychische Verfassung des Piloten haben einen großen Einfluss auf das Flugerlebnis und die Sicherheit in der Luft. Es geht vor allem um die ehrliche und richtige Selbsteinschätzung. Die jeweilige Verfassung ist stark tagesabhängig.

Übermüdung, Wasser- und Energiemangel und/oder negative Emotionen (z. B. Wut, Trauer etc.) können sich negativ auf die Flugtauglichkeit auswirken, die Konzentration herabsetzen und die Reaktionsfähigkeit mindern.

Schon eine leichte Erkältung bzw. Unwohlsein führen zu Konzentrationsstörungen und kör-

perlichen Einschränkungen. Besonders in großen Höhen (etwa 3.000 m) findet beispielsweise bei Schnupfen der Druckausgleich über das Mittelohr nur eingeschränkt statt.

INFO

Laut SERA.2020 darf der Pilot beim Fliegen nicht „unter dem Einfluss einer psychoaktiven Substanz befinden“. Der Verstoß gegen dieses Gesetz stellt eine Straftat dar und kann zum Entzug der Pilotenlizenz führen.

Des Weiteren ist der Pilot zusätzlichen Einflüssen (unter anderem am Startplatz) ausgesetzt,

die sich auf sein Flugvorhaben auswirken. Er muss seinen individuellen Könnensstand kennen und mit den vorherrschenden Wetterbedingungen in Verbindung setzen. Dabei ist es wichtig, dass jeder Pilot für sich selbst eine Flugentscheidung trifft und diese nicht ausschließlich von dem Verhalten und der Meinung anderer abhängig macht.



TIPP

Die aktuellen Flugbedingungen erkennst du am besten durch Beobachtung der Piloten in der Luft. Unerfahrene Gleitschirmpiloten können auftretende Kappenbewegungen nicht vollständig ausgleichen, wodurch der Gleitschirm zu pendeln beginnt. Bei erfahrenen Piloten wird eine erhöhte Turbulenz durch stärkere bzw. vermehrte Armbewegungen, also Steuerbewegungen und -impulse, sichtbar. Auftretende Kappenstörungen sind ein eindeutiger Anzeiger für anspruchsvolle Flugbedingungen. Auch böiger Wind am Startplatz ist ein Anzeichen für thermische Aktivität und somit bewegte Luft. Durch Beobachtung des Wolkenbildes erhältst du Informationen über Thermikstärke und -intensität (siehe *Gesamtwerk Paragliding – Band 1: Norbert Fleisch – METEOROLOGIE*).

Treffe stets deine eigene Flugentscheidung. Du hast den besten Überblick über deine körperliche und psychische Verfassung.

Auf fluglehrergeführten Reisen beurteilen die Fluglehrer die jeweiligen Wetterverhältnisse und setzen diese mit dem Flugkönnen der Gruppe bzw. dem Flugkönnen des jeweiligen Teilnehmers durch Beobachtung der Flugfertigkeiten in Verbindung. Zusätzlich achten sie auf das Konzentrationsvermögen, welches mit der Zeit, die die Piloten in der Luft verbringen, abnimmt. Die endgültige Entscheidung, ob du startest und wann du landen gehst, liegt aber bei dir.

3.2 Ausrüstung

Neben dem Piloten muss auch die gesamte Flugausrüstung flugtauglich sein.

In regelmäßigen Abständen führt der Gleitschirmpilot eine Sichtkontrolle der gesamten Ausrüstung durch. Unter anderem kontrolliert er die Gurtzeugschließen, Gurtbänder und Karabiner auf ihre Funktionsfähigkeit und äußere Beschädigungen. Auch die Leinenschlösser müssen fest verschlossen sein.

Besonders nach einer längeren Flugpause von mehreren Wochen oder Monaten kontrolliert der Pilot sein Material vor dem Fliegen auf äußere Beschädigungen und Funktionsfähigkeit.

Im Rahmen des Vorflugchecks informiert er sich über Sicherheitsmitteilungen bezüglich seiner Ausrüstung.

Direkt vor dem Flug überprüft er noch einmal die Rettungssplinte und den -griff (am Gurtzeug) auf deren fachgerechten Einbau, damit das Rettungssystem im Flug nicht versehentlich aus dem Außencontainer fällt und bei Bedarf problemlos ausgelöst werden kann.

3.3 Wetter

Das Wetter ist einer der wichtigsten Checkpunkte, über den sich der Pilot vor dem Fliegen informieren muss.

Zunächst holt er sich Wetterinformationen beispielsweise über das Internet von zu Hause aus ein, um einen Überblick über die überregionale Wetterlage, die lokalen Bedingungen und den wahrscheinlichen Wetterablauf im Tagesverlauf zu bekommen. Aktuelle (Wind-) Werte verschiedener Wetterstationen sind nur mit Zusatzinformationen hilfreich. Der Pilot muss wissen, wo sich die jeweilige Station genau befindet, weil die tatsächlichen Werte

aufgrund von Leeinwirkungen und anderen Einflüssen stark von den angezeigten Werten abweichen können.

Auf der Fahrt zum Fluggelände beobachtet der Pilot die Wetterverhältnisse (beispielsweise das Wolkenbild und die Windbedingungen), um die Vorhersagen mit den tatsächlich vorherrschenden Bedingungen zu vergleichen und diese besser einschätzen zu können.

Am Startplatz folgen weitere Beobachtungen des Piloten zu den lokal auftretenden Erscheinungen, um eine vielseitige, detaillierte, differenzierte und genaue Wettereinschätzung zu machen.

Eine Fehleinschätzung der Wetterverhältnisse kann zu Kappenstörungen und (schweren) Unfällen führen. Umso wichtiger sind das genaue Beobachten des Wetters und bei aufkommenden Zweifeln der Verzicht auf einen Flug.



TIPP

„Lieber mal am Boden stehen und sich wünschen, in der Luft zu sein, als in der Luft sein und sich wünschen, am Boden zu stehen.“

Im Gesamtwerk Paragliding Band 1 über Meteorologie beschreibt Norbert Fleisch umfassend und anschaulich nach den allgemeinen Grundlagen verschiedene Wettererscheinungen und -phänomene und deren Auswirkungen auf den Flugsport.

Gesamtwerk Paragliding – Band 1: Norbert Fleisch – METEOROLOGIE

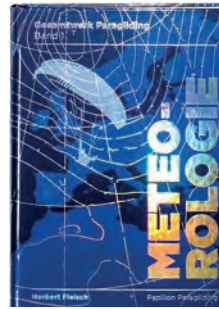


Abb. 3.2: Auch wenn das „gute“ Wetter (zur Zeit der Aufnahme liegt eine Föhnwetterlage vor) vermeintlich zum Fliegen einlädt, bleiben die Piloten lieber am Boden. • Bild: PP

3.4 Fluggelände/Flugplanung

Wichtig für das sichere Fliegen sind Kenntnisse über das jeweiligen Fluggelände, in dem der Pilot unterwegs ist.

Vor dem Erstflug besichtigt er den Landeplatz, um auf die Geländegegebenheiten aufmerksam zu werden. Er kann örtliche Hindernisse ausmachen und die Landeinteilung ordnungsgemäß planen.

Eine Beurteilung verschiedener Not- und Außenlandeplätze kann dem Piloten auch in Stresssituationen und/oder bei Fehleinschätzung, unter anderem der Wetterverhältnisse, eine sichere Landung ermöglichen.

Vor dem Start informiert er sich über weitere Geländemerkmale, wie beispielsweise Hindernisse auf dem Flugweg (z. B. Seilbahnen, Stromleitungen etc.).



Abb. 3.3: Die bewaldeten Flächen sollte der Pilot mit ausreichend Höhe überfliegen. • Bild: Andreas Schubert

Lokal ansässige Piloten können einem außerdem wichtige Informationen zu Besonderheiten des Fluggebietes (z. B. Leebereiche) geben.

Zusätzlich muss der Pilot die Luftraumbestimmungen im entsprechenden Gebiet kennen, die er unter anderem auf einer ICAO-Karte einsehen kann. Einen Einblick über lokale Vorschriften und Regeln zum Fluggebiet erhält er über die Informationstafel am Hang oder auch über die Homepage des entsprechenden Vereins.

Am Startplatz sucht sich der Pilot eine geeignete Stelle zum Auslegen und Aufziehen des Schirmes, um sicher in die Luft zu kommen.

Jeder Streckenflug muss geplant werden und erfordert Kenntnisse über den bzw. zum jeweiligen Flugweg. Dazu gehören beispielsweise große Waldgebiete für die eine bestimmte Höhe zum Überfliegen Voraussetzung ist, mögliche Landeflächen, Hindernisse, Lufträume etc.