



DER SKILLS CHECK

Bin ich ein guter Pilot? Ein Leitfaden zur Selbsteinschätzung
Suis-je un bon pilote? Petit guide d'autoévaluation



Andy Jäggi

Andy Jäggi ist Fluglehrer in Interlaken. Und er hat sich Gedanken gemacht, wie wir unsere Fähigkeiten überprüfen und verbessern können. Ziel ist, unsere Flüge noch mehr zu genießen und Unfälle zu vermeiden.

Das Lernen beginnt erst richtig nach der Gleitschirmprüfung. Diese Aussage würden viele unterschreiben. Aber wann hast du zuletzt bewusst an deinem Können gearbeitet oder einen Kurs besucht? Dieser Skills Check soll dir helfen, eine Standortbestimmung zu machen und Lücken in deinem Pilotenprofil aufzudecken.

Moderne Schirme haben viel Leistung, sind aber auch anspruchsvoller zu fliegen. Viele Piloten tragen diesem Umstand Rechnung, indem sie auf eine tiefere Schirmklasse wechseln. Sie fliegen lieber einen neuen und einfacheren Schirm, ohne dabei grosse Leistungseinbussen in Kauf nehmen zu müssen. Oder sie wählen bewusst einfache Wetterverhältnisse mit wenig Wind und meiden die kräftige Thermik am Mittag. Der schlechteste Weg wäre, aus Prestige Gründen einen zu scharfen Schirm zu fliegen, schlechte Erlebnisse zu kassieren und damit die Freude am Gleitschirmfliegen zu verlieren. Das Vertrauen in den Schirm aufzubauen ist ein langer Prozess, verlieren kann man es innert Sekunden.

Schliesslich können Piloten mit einfachen Schirmen länger konzentriert fliegen. Sie fliegen somit höher, länger, weiter – und mit mehr Freude. Diese Theorie habe ich kürzlich auf die Probe gestellt und flog mit einem A-Schirm und Sitzgurtzeug in viereinhalb Stunden 119 km weit. Ein ehemaliger Schüler startete am gleichen Tag mit seinem Hike-and-Fly-Schirm am Niesen und landete am Genfersee.

Fähigkeiten kann man nicht kaufen. Auch wenn uns dies die Marketingschreiber der Schirmhersteller manchmal nahelegen. Investitionen in einen schnelleren Schirm, ein aerodynamisches Gurtzeug und ein Hightech-Vario sind verlockend. Investitionen in unsere Fähigkeiten hingegen sind anstrengend und zuweilen mühsam. Aber ich bin überzeugt, dass nur dies uns zu einem besseren Piloten macht, und wir nur so unseren tollen Sport noch mehr genießen können. Mit zunehmenden Fähigkeiten wird das Fliegen mental weniger anstrengend und ermöglicht längere Flüge. Erst dann ist der richtige Zeitpunkt gekommen, seine Ausrüstung zu optimieren.

Andy Jäggi, Instrukteur de vol libre à Interlaken, s'est posé la question suivante: comment évaluer ses compétences et les améliorer? Objectif: profiter plus encore de nos vols et prévenir les accidents.

L'apprentissage débute après le brevet de parapente. Cette assertion fait à coup sûr l'unanimité. Peux-tu dire quand tu as, la dernière fois et en toute conscience, travaillé à ton savoir-faire ou participé à un cours? Ce bilan de compétences doit te permettre de faire le point et d'identifier tes lacunes en tant que pilote.

Si les ailes modernes offrent d'excellentes performances, elles s'avèrent aussi plus exigeantes en termes de pilotage. Pour compenser, de nombreux pilotes passent à une aile de classe inférieure. Ils préfèrent piloter une aile neuve et plus simple sans pour autant devoir renoncer à des performances élevées. À moins qu'ils n'optent délibérément pour des conditions météo plus simples avec peu de vent et n'évitent les thermiques puissants autour de midi. La pire des solutions serait de piloter une aile trop vive pour des raisons de prestige et de vivre de mauvaises expériences au point de perdre tout plaisir à la pratique du parapente. Si prendre confiance en son aile nécessite beaucoup de temps, il suffit de quelques secondes pour la perdre.

Au bout du compte, une aile plus simple permet à un pilote de rester concentré plus longtemps. Il peut ainsi voler plus haut, plus longtemps et plus loin – en prenant plus de plaisir. J'ai mis cette théorie à l'épreuve il y a peu et parcouru 119 km en 4 h 30 min avec une aile de classe A et une sellette position assise. Le même jour, un ancien élève décollait du Niesen avec son aile Hike & Fly pour un vol jusqu'au lac Léman.

Les compétences ne s'achètent pas. Même si les spécialistes du marketing des constructeurs tendent parfois à le suggérer. Investir dans une aile plus rapide, une sellette aérodynamique et un vario high-tech peut paraître alléchant. Investir dans ses propres compétences s'avère bien plus exigeant et parfois pénible. Voilà pourtant le seul moyen de devenir un meilleur pilote, j'en suis persuadé, et de profiter encore plus de notre merveilleux sport. Plus un pilote améliore ses compétences, plus il volera détendu du point de vue mental et plus il ira loin. À ce moment-là, et pas avant, il peut envisager d'optimiser son équipement.



Michael Eisenhut

BILAN DE COMPÉTENCES

Start auf der Planplatten (Meiringen). Décollage à Planplatten (Meiringen). | An der Schynige Platte über dem Brienersee. À la Schynige Platte, au-dessus du lac de Brienz. | Ground-handling: Training des Rückwärtsstarts. Maniement au sol: entraînement au gonflage face à l'aile.

Dieser Skills Check richtet sich an Thermik- und Streckenflugpiloten. Für einen gemütlichen Abgleiter in ruhiger Abendluft erübrigen sich einige Skills... Scharfe Schirme von Wettkampfpiloten hingegen verlangen nach zusätzlichen Fähigkeiten. Lass dich von der Menge der Skills nicht abschrecken: Fett gedruckte Skills sind besonders wichtig. Kursiv gedruckte hingegen sind eine Ergänzung. Viel Spass bei der Standortbestimmung!

Ce bilan de compétences s'adresse aux pilotes de thermiques et de distance. Certaines compétences deviennent superflues quand il s'agit de vol plané en toute détente dans les conditions agréables d'une fin de journée... En revanche, les ailes vives des pilotes de compétition exigent des compétences supplémentaires. Le nombre de ces compétences ne doit pas t'effrayer: les plus importantes sont indiquées en gras. En italique, tu trouveras des compétences supplémentaires. Bon bilan!

✓ Ausrüstung

- **Schirm entspricht dem Pilotenkönnen, nicht dem Wunsch nach Prestige.**
- Beschleuniger korrekt eingestellt. Rolle auf Rolle bei zweiter Stufe.
- Seinen Rettungsschirm kennen. Gewichtsbereich nur 90% ausreizen. Wissen, ob steuerbar oder nicht, und damit umgehen können.
- Rettungsschirm in den letzten zwölf Monaten gelüftet und gepackt.
- **Handy geladen und griffbereit (nicht hinten im Gurtzeug) für Unfall oder Baumlandung**
- Zahnseide 50 m für Baumrettung (Seil hochziehen).

✓ Équipement

- **L'aile correspond au savoir-faire du pilote, pas à une envie de prestige.**
- L'accélérateur est correctement réglé. Poulie sur poulie au 2e niveau.
- Connaître son parachute de secours. Ne pas aller au-delà de 90% de sa résistance. Savoir s'il est dirigeable ou non et être capable de le manier.
- Parachute de secours aéré et replié au cours des douze derniers mois.
- **Téléphone portable chargé et à portée de main (et non derrière, dans la sellette) en cas d'accident ou d'atterrissage dans un arbre.**
- Fil dentaire 50 m pour hisser une corde en cas d'atterrissage dans les arbres.

✓ Groundhandling

- Schirm mit A- und C-Gurten kontrollieren, seitwärts versetzen, nach hinten versetzen, startbereit ablegen.
- Schirm in Mauer (vorgefüllt) am Boden halten können.
- Rückwärts aufziehen, ausdrehen und vorwärts gehen. Gelingt bei neun von zehn Versuchen.
- Startzeitpunkt beim Rückwärtsaufziehen selber bestimmen, nicht wenn Schirm von selber starten will.
- *Bei starkem Wind > 20 km/h Schirm rückwärts aufziehen ohne Überschiessen oder Aushebeln.*
- *Beim Aufziehen so gut unterlaufen, dass man den Schirm nicht mit den Bremsen steuern oder stoppen muss.*
- **Schirm aufziehen und am Ort stehend über Kopf kontrollieren.**
- *Seitwärts kiten mit dem Schirm.*
- **Startabbruch bei starkem Wind (> 20 km/h).**

✓ Maniement au sol

- **Contrôler son aile au moyen des élévateurs A et C, la déplacer latéralement et vers l'arrière, la déposer prête au décollage.**
- **Savoir maintenir son aile pré-gonflée au sol sous forme de «mur».**
- **Gonfler face à l'aile, se retourner et se déplacer vers l'avant. Réussir l'exercice neuf fois sur dix.**
- **Lors du gonflage face à l'aile, décider soi-même du moment du décollage et non en fonction du moment où l'aile veut décoller.**
- *En cas de vent fort > 20 km/h, gonfler face à l'aile sans subir d'abattée ni de soulèvement brusque.*
- *Lors du gonflage, savoir se déplacer de manière à ne pas devoir corriger ou stopper l'aile à l'aide des freins.*
- **Gonfler l'aile et la contrôler sur place au-dessus de sa tête.**
- *Faire du kite latéralement avec son aile.*
- **Interruption de décollage par vent fort (> 20 km/h)**

Möntschenen bei Thun. Möntschenen, près de Thoune. | Abgleiter am Single Skin. Vol plané sous une aile à simple surface (Single Skin). | Im Pulk fliegen: den Überblick bewahren. Voler au coeur de l'essaim et garder la tête froide. | Synchron geflogene Wingover. Wingovers synchronisés.



✓ Meteo

- **Wissen, wann man NICHT fliegen soll (Kaltfront, Höhenwind, Talwind, Regen, Nebel, Föhn, Gewitter).**
- Risikofaktoren erkennen und entsprechende Reduktionsmassnahmen einplanen.
- Gute Thermiktage erkennen: Als Gefahr, weil turbulent und starker Talwind. Als Chance für tolle Flüge.
- *Zur richtigen Zeit am richtigen Ort starten. Hammertage erkennen.*
- **Saugende Wolken korrekt einschätzen und Abstand halten bzw. starkes Steigen nutzen.**
- **Talwindssysteme / Alpines Pumpen kennen und verstehen. Wissen, wo man nicht landen sollte.**
- **Lee-Fallen von Höhen- und Talwind erkennen.**
- Thermik gezielt finden, nicht zufällig.
- Im Tagesverlauf seine Prognose (Erwartung) mit den Verhältnissen (Ist) abgleichen.

✓ Météo

- **Savoir quand on ne doit PAS voler (front froid, vent en altitude, vent de vallée, pluie, brouillard, foehn, orages).**
- Reconnaître les facteurs de risque et prévoir des mesures afin de les réduire.
- Reconnaître les bonnes journées thermiques: comme risque à cause des turbulences et d'un fort vent de vallée; comme opportunité pour de superbes vols.
- *Décoller au bon endroit au bon moment. Reconnaître les journées canon.*
- **Bien évaluer les aspirations dues aux nuages et garder ses distances ou utiliser les fortes ascensions.**
- **Connaître et comprendre les systèmes de vent de vallée/le pumping alpin. Savoir où il vaut mieux ne pas se poser.**
- **Reconnaître les pièges sous le vent dus aux vents d'altitude et de vallée.**
- Trouver les thermiques de manière ciblée, pas au hasard.
- En cours de journée, adapter ses prévisions (attentes) aux conditions (état réel).

✓ Starten

- So gut starten, dass man den Start geniesst, sich darauf freut und das Abheben zelebriert.
- **Ausgedehnte Kontrollphase mit wenig Tempo, was gefahrlosen Startabbruch ermöglicht. Ausführlicher Kontrollblick, ganzen Schirm mit Eintrittskante, Ohren und Austrittskante auf Deformationen checken. Sich abheben lassen, nicht nach vorn oder oben abdrücken.**
- Nicht unmittelbar hinsetzen, Beine bereit für Touch and Go.
- **Nach dem Start bereit sein, Klapper zu vermeiden. Hände an den Bremsen. Fliegen hat erste Priorität, bequem Sitzen zweite Priorität.**
- Beim Liegegurtzeug in den Beinsack kommen, ohne die Bremsen zu lösen.
- **Bei Knoten oder Verhängern zuerst weit vom Hang wegfliegen, erst dann das Problem lösen. Fliegen hat erste Priorität.**

✓ Décoller

- Si bien maîtriser le décollage qu'on l'apprécie, qu'on a hâte de décoller et qu'on célèbre le moment où on quitte le sol.
- **Phase de contrôle prolongée à vitesse réduite pour permettre une interruption de décollage sans risque. Coup d'œil minutieux à l'aile dans son intégralité – bord d'attaque, oreilles et bord de fuite – à la recherche d'éventuelles déformations.**
- **Se laisser emporter, ne pas pousser vers l'avant ou le haut.**
- Ne pas s'asseoir tout de suite, jambes prêtes pour un éventuel Touch & Go.
- **Après le décollage, rester prêt à éviter les fermetures. Mains sur les freins. Priorité n° 1: voler. Priorité n° 2: confort.**
- Avec une sellette position allongée, s'installer dans le cocon sans lâcher les freins.
- **En cas de nœud ou de cravate, d'abord s'éloigner de la pente avant de solutionner le problème. Priorité n° 1: voler.**

✓ Landen

- **Einen Plan haben. Dort landen, wo man will (Landeplatz im Blick behalten).**
- Windfahne richtig interpretieren. Windstärke sieht man am besten von der Seite, Windrichtung von oben.
- Windrichtung und Windstärke bestimmen mit Vario, dank Rauch oder Fahnen, oder mit Versatz beim Kreisen.
- **Hinsetzen und aufrichten im Gurtzeug, ohne Traggurte festzuhalten.**
- **Queranflug-Achtern, ohne dem Landeplatz zu nahe zu kommen, ohne Pendel und ohne Vrillengefahr.**
- Windgradient richtig einschätzen. Wind wird in Bodennähe oft schwächer.
- *Aussenlandung stressfrei meistern. Landeplatz wählen, der mit 100 m Reservehöhe erreicht wird. Im Zweifelsfall mit Rückenwind Landeplatz suchen und dank viel besserem Gleitwinkel mehr Optionen haben.*
- *Aussenlandeplatz aus der Luft realistisch einschätzen (Hindernisse, Gefälle). Sieht von oben meist besser aus, als es ist.*
- **Toplanden**
- **Rückenwind-Landung**
- *Pumpen / Ohren beherrschen für kleine Landeplätze.*
- *Trimm-Flaren: Landung flaren aus Trimmgeschwindigkeit.*
- *Dynamisch Flaren: Angebremst anfliegen, Schirm abtauchen lassen und Tempo aufbauen zum flaren.*

✓ Atterrir

- **Avoir un plan. Se poser là où on veut (garder sa cible à l'œil).**
- Bien interpréter la manche à air. On évalue mieux la force du vent par le côté et la direction du vent par le haut.
- Évaluer la direction et la force du vent à l'aide du vario, de fumées ou de drapeaux, ou en observant la dérive lors de virages à 360°.
- **S'asseoir et se redresser dans la sellette sans se tenir aux élevateurs.**
- **Effecteur des huit en base sans trop s'approcher de la cible, sans mouvements pendulaires ni risque de vrille.**
- Bien évaluer le gradient de vent. Le vent faiblit souvent près du sol.
- *Maîtriser les atterrissages en campagne sans stress. Choisir un terrain d'atterrissage accessible avec une réserve d'altitude de 100 m. En cas de doute, chercher un terrain avec le vent dans le dos et profiter d'une finesse bien meilleure pour s'ouvrir plus d'options.*
- *Évaluer un terrain d'atterrissage de manière réaliste depuis les airs (obstacles, pente). Depuis les airs, la situation paraît souvent meilleure qu'elle ne l'est en réalité.*
- *Repose au sommet.*
- *Atterrissage par vent arrière.*
- *Maîtriser le pompage et les oreilles pour les petits terrains d'atterrissage.*
- *Flare trimmé: procéder à l'arrondi à vitesse trimmée.*
- *Flare dynamique: voler freiné, laisser l'aile plonger et prendre de la vitesse pour l'arrondi.*



✓ Fliegen

- **Ohne Klapper fliegen. Ein raschelndes Ohr ist okay. Je anspruchsvoller der Schirm, desto aktiver fliegen. Klapper als Denkkzettel ernst nehmen.**
- **Veränderungen des Bremsdrucks erkennen und Bremsdruck konstant halten. Bremse nachziehen, wenn der Druck nachlässt. Front- und Seitenklapper im Ansatz erkennen und verhindern oder minimieren.**
- Bei Turbulenzen und Weichwerden einer Schirmseite mitgehen und Gewicht auf weiche Seite geben, nicht steif im Gurtzeug sitzen.
- **Reaktion auf Klapper regelmässig trainieren und automatisieren.**
- **Liegegurtzeug: Bei Klappern und Vrillen sofort aufrichten muss ein Reflex sein.**
- **Vier Kreise mit gleichmässigem Sinken und konstanter Schräglage.**
- Kreise mit Innenbremse, Aussenbremse und/oder Gewichtsverlagerung kontrollieren.
- *Spirale vier Kreise, ohne Pendel ausleiten.*
- *Für Pros: Zusätzlich auf Achse ausleiten.*
- *Spirale zehn Kreise, Tempo kontrollieren und beibehalten. Orientierung behalten und Kopf freihaben, um Sinken auf Vario abzulesen.*
- *Spirale auch in der Thermik als Schnellabstieg beherrschen.*
- Höhenabbau beim Spiralen richtig einschätzen.
- **Grosse Ohren mit Beschleuniger als Schnellabstieg beherrschen.**
- Wingover nur mit Gewichtsverlagerung bis Stabiloleine horizontal.
- Höhe der Wingover beibehalten für zehn Wingover (nicht höher werden). Auf Achse bleiben. Gefühl für Schräglage und Gewichtsverlagerung entwickeln.
- *Wingover mit Bremse oder Gewichtsverlagerung aktiv ausleiten.*
- *Für Pros: Hohe Wingover mit Stützen. In einem Vollkreis ausleiten auf Achse ohne Pendel.*
- Im Gleiten Bremsen voll gelöst, sonst nützt der beste Schirm nichts.
- *Die Polare des Schirms kennen und wissen, wann sich wie viel Beschleuniger lohnt.*
- *Im beschleunigten Flug Nicken/Rollen sowie Klapper mit hinteren Traggurten oder Beschleuniger vermeiden. Bremsen in der Hand behalten. In ruhiger Luft Bremsen loslassen. Dem Schirm vertrauen.*
- **Einhändig steuern mit beiden Bremsen in einer Hand.**
- Gleitwinkel einschätzen. Hügel, Baum oder Fels anfliegen und korrekt abschätzen, in welcher Höhe man eintrifft. Bei Gegen- und Rückenwind. Mit und ohne Beschleuniger.
- Nebeneinander in Formation fliegen.
- Mit mehreren Schirmen im selben Schlauch thermikfliegen.
- Vorscheissen von Abtauchen unterscheiden können. Vorscheissen entschieden und mit beherztem Bremseinsatz verhindern. Abtauchen zum Geschwindigkeit und Auftrieb aufbauen zulassen (wie nach dem Start). Allenfalls mit wenig Bremse dosieren.
- Böen von Thermik unterscheiden können. Bei beidem piepst das Vario. Nicht bei jeder Böe eindrehen wollen.
- Thermik zentrieren.
- Thermik eng und flach drehen (16-Sekunden-Kreis) mit gleichbleibender Schräglage und ohne Nicken.
- Gute Linie erkennen beim Streckenflug.
- **Bewusstsein, dass Steuern mit hohem Anstellwinkel (Schirm hinter dem Piloten) schnell zu einer Vrille führt.**
- **Wissen, mit wie viel Bremszug der Schirm noch sicher fliegt (70% Brems-Position).**

✓ Voler

- **Voler sans subir de fermeture. Une oreille qui bruisse reste ok. Plus l'aile est performante, plus le pilotage doit être actif. Considérer une fermeture comme un avertissement et la prendre au sérieux.**
- **Reconnaître un changement de pression sur les freins et conserver une pression constante. Tirer un peu plus sur le frein quand la pression diminue. Anticiper les fermetures latérales et frontales afin de les éviter ou de les minimiser.**
- En cas de turbulences ou quand un côté de l'aile devient mou, accompagner le mouvement en déplaçant le poids du corps vers le côté plus mou et ne pas rester raide dans sa sellette.
- **Régulièrement s'entraîner à réagir aux fermetures et automatiser les mouvements.**
- **Sellette position allongée: se redresser tout de suite en cas de fermeture et de vrille doit devenir un réflexe.**
- **Quatre tours avec un taux de chute constant et une inclinaison homogène.**
- Contrôler les tours à 360° à l'aide du frein intérieur, du frein extérieur et/ou du déplacement du poids du corps.
- *Quatre tours en spirale: sortie contrôlée et sans mouvement pendulaire. Pour les pros: sortie sur l'axe.*
- *Dix tours en spirale: contrôler et conserver sa vitesse. Ne pas perdre l'orientation et garder la tête libre afin de pouvoir lire le taux de chute sur le vario.*
- *Maîtriser la spirale comme moyen de descente rapide, même en thermiques.*
- Correctement évaluer la perte d'altitude en spirale.
- **Maîtriser les grandes oreilles en vol accéléré comme méthode de descente rapide.**
- Wingovers uniquement en déplaçant le poids du corps jusqu'à la suspente du stabilo. Conserver la hauteur des wingovers pendant dix wingovers (ne pas monter plus haut). Rester sur l'axe. Développer ses sensations en termes d'inclinaison et de déplacement du poids du corps.
- *Arrêter les wingovers de manière active à l'aide des freins ou du déplacement du poids du corps.*
- *Pour les pros: wingovers élevés et appuyés. Sortie en un tour complet, sur l'axe et sans mouvement pendulaire.*
- Freins totalement relâchés en vol plané, sinon, même la meilleure aile ne sert à rien.
- *Connaître la polaire de son aile et savoir quand et à quel point accélérer.*
- *En vol accéléré, éviter les mouvements de roulis et de tangage ainsi que les fermetures à l'aide des élévateurs arrière ou de l'accélérateur. Garder les freins en mains.*
- *Lâcher les freins en atmosphère calme. Faire confiance à son aile.*
- **Piloter d'une main avec les deux freins dans cette main.**
- Estimer la finesse. Se diriger vers les éminences, les arbres ou les falaises et évaluer correctement à quelle altitude on va les atteindre. Par vent de face et arrière.
- *Avec et sans accélérateur.*
- *Voler côte à côte en formation.*
- En vol thermique, enrouler la même pompe avec plusieurs autres ailes.
- Savoir distinguer un affaissement d'une abattée. Éviter toute abattée de manière volontaire et déterminée à l'aide des freins. Permettre à l'aile de s'affaisser pour lui permettre de regagner de la vitesse et de la portance (comme après le décollage).
- Éventuellement doser en utilisant très peu les freins.
- Savoir distinguer les rafales des thermiques. Le vario bippe dans les deux cas.
- Ne pas vouloir enrouler chaque rafale.
- Centrer les thermiques.
- Enrouler les thermiques à plat et de manière étroite (16 secondes par 360°) avec une inclinaison constante et sans tangage.
- Reconnaître la bonne trajectoire en vol de distance.
- **Avoir conscience que le pilotage avec un angle d'incidence important (l'aile se trouve derrière le pilote) peut vite entraîner une vrille.**
- **Savoir avec quel pourcentage d'impulsion sur le frein l'aile vole encore en sécurité (position du frein à 70 %).**

✓ Kopfsache

- **So gut fliegen, dass man den Kopf frei hat zum Beobachten und Planen.**
- Bei emotionaler Belastung, Müdigkeit oder Zeitdruck aufs Fliegen verzichten.
- Zwei Stunden konzentriert fliegen können.
- Beim Thermikfliegen die Mitspieler beobachten und sehen, wer am besten steigt.
- Im Flug Vögel bemerken (Weitblick) und als Thermikanzeiger beobachten.
- Jederzeit Windrichtung und Windstärke kennen, um Leefallen zu erkennen.
- **Bewusstsein für Low-Mode: Wenn weniger als 100 m über Boden, sind Hände an den Bremsen, Beschleuniger gelöst, Konzentration aufs Fliegen, und bei Kontrollverlust sofort Rettungsschirm werfen.**
- Sich nicht von Angst lähmen lassen. Bauchgefühl ernst nehmen, aber an der Angst arbeiten. Gespräch suchen mit anderen Piloten.
- **Sein Können richtig einschätzen. Am Startplatz Nein sagen und zu Fuss runtergehen, auch wenn andere fliegen.**
- Flüge reflektieren. Was war gut, was hat Potenzial, was habe ich nicht verstanden?

✓ Dans la tête

- **Maîtriser le pilotage au point d'avoir l'esprit libre pour observer et planifier.**
- En cas de stress émotionnel, de fatigue ou de contrainte de temps, renoncer à voler.
- Pouvoir rester concentré en vol pendant deux heures.
- En vol thermique, observer les pilotes autour de soi et identifier celui qui monte le mieux.
- En vol, repérer les oiseaux (vision large) et les observer comme indicateur de thermiques.
- Toujours connaître la direction et la force du vent afin de reconnaître les pièges sous le vent.
- **Pleine conscience en mode «low»: à moins de 100 m du sol, les mains restent sur les freins, accélérateur relâché, pleine concentration sur le vol; en cas de perte de contrôle, lancer immédiatement le parachute de secours.**
- Ne pas se laisser paralyser par la peur. Prendre son intuition au sérieux mais travailler à maîtriser sa peur. Chercher le dialogue avec d'autres pilotes.
- **Savoir bien évaluer son propre savoir-faire. Au terrain de décollage, pouvoir dire non et redescendre à pied, même quand d'autres volent.**
- Réfléchir de façon critique à ses vols. Qu'est-ce qui s'est bien passé, où reste-t-il encore du potentiel, qu'est-ce que je n'ai pas compris?

✓ Extremflug

- **Extremflugzustände vermeiden können! Wenn es doch passiert, dann schnell und richtig reagieren.**
- **Vrillenansatz und Stallpunkt erfliegen, um Abrisspunkt und Bremsdruck zu kennen. Regelmässig üben.**
- **Regelmässig Klapper ziehen, um die Reaktion zu automatisieren.**
- *Seitenklapper andrehen lassen und nach einer Umdrehung durch Gegensteuern auf Achse stabilisieren ohne Strömungsabriss.*
- **Bei grossen Seitenklappern das Vorschiesen und Abdrehen sofort durch dosiertes Gegensteuern dämpfen. Flugrichtung beibehalten. Gewichtsverlagerung zur offenen Seite erhöht bei grossen Klappern die Twistgefahr.**
- **Bei Störungen sofort Höhe checken und entscheiden, ob Rettungsschirm werfen oder «basteln». Nicht nur auf Schirm fixiert sein.**
- **Rettungsschirmgriff auf Anrieb finden. In jedem Flug blind üben.**
- **Wissen, wie man den Rettungsschirm wirft.**
- **Wissen, wie man den Gleitschirm am Fliegen hindert, sobald der Rettungsschirm offen ist, um V-Stellungen zu vermeiden. Bremsen 20 Mal wickeln hat sich bewährt.**
- High-B-Schirme und höher: Bei Verhängern abdrehen verhindern durch dosiertes Gegensteuern. Verhänger lösen können mit Stabiloleine oder Seitenklapper.

✓ Vol extrême

- **Savoir éviter les situations de vol extrêmes! Lorsqu'une telle situation survient quand même, réagir vite et de manière correcte.**
- **Chercher la limite de la vrille et du décrochage en vol afin de connaître le point de décrochage et la pression sur les freins. S'y entraîner régulièrement.**
- **Régulièrement provoquer des fermetures afin d'automatiser les réactions.**
- Laisser tourner une fermeture latérale et la stabiliser sur l'axe après un tour complet, sans décrochage.
- **En cas de grosse fermeture, immédiatement amortir toute abattée ou virage de manière dosée à l'aide du frein. Conserver sa direction de vol. Le déplacement du poids du corps du côté ouvert de l'aile augmente le risque de twists après une grosse fermeture.**
- **En cas de dysfonctionnement, tout de suite évaluer l'altitude et décider de lancer le secours ou de «bricoler». Ne pas seulement rester focalisé sur l'aile.**
- **Trouver la poignée du parachute de secours du premier coup. S'entraîner à l'aveugle lors de chaque vol.**
- **Savoir comment lancer son parachute de secours.**
- **Savoir comment empêcher l'aile de voler dès que le secours est ouvert afin d'éviter les positions en V. Enrouler 20 fois les freins a fait ses preuves.**
- Ailes EN-B haut de gamme et supérieures: en cas de cravate, empêcher l'aile de virer par une action dosée sur le frein opposé. Savoir défaire une cravate à l'aide de la suspente du stabilo ou d'une fermeture latérale.

Weiterbildung

Wer nun Lücken bzw. Potenzial in seinen Skills entdeckt hat, der kann gezielt an seinem Wissen und seinen Fähigkeiten arbeiten. Neues zu lernen macht Freude. Sein Können richtig einschätzen, ist ein wichtiger Faktor, um Unfälle zu vermeiden. Hier eine Auswahl von Möglichkeiten, sich weiterzubilden:

- Bücher, z. B. von Kelly Farina oder Burkhard Martens
- Podcasts, z. B. Cloudbase Mayhem
- Theoriekurse
- Weiterbildungen in Groundhandling, Thermik- und Streckenfliegen
- Gezielte Skills-Trainingskurse
- Sicherheitstrainings
- Selbständiges Üben und kritisches Hinterfragen
- Sich gegenseitig bei Start, Landung und Groundhandling filmen; die Aufnahmen kritisch analysieren
- Als Gast Schüler mit einer Flugschule mitgehen, um eine neutrale Bewertung seiner Skills sowie Tipps zu erhalten – auch brevetierte Piloten sind willkommen.
- Viel Fliegen!

Der Autor freut sich über Feedbacks und Fragen:
andy@chilloutparaglidig.com

Formation continue

Quiconque a constaté des lacunes ou un certain potentiel quant à ses compétences peut travailler de manière ciblée sur ses connaissances et ses capacités. On prend aussi du plaisir à apprendre. Pour prévenir les accidents, bien savoir évaluer ses compétences reste un facteur essentiel. Voici quelques outils de formation continue:

- Les livres, ceux de Kelly Farina ou de Burkhard Martens, p. ex.
- Les podcasts, Cloudbase Mayhem, p. ex.
- Les cours théoriques.
- Les formations dans le domaine du maniement au sol, du vol thermique et de distance.
- Les cours de compétences ciblés.
- Les stages SIV.
- La pratique individuelle, une remise en question critique.
- Se filmer mutuellement lors du décollage, de l'atterrissage et du maniement au sol; analyser les films de manière critique.
- Accompagner une école de vol en tant qu'élève de passage afin d'obtenir une évaluation neutre de ses compétences ainsi que des conseils – les pilotes brevetés sont les bienvenus, eux aussi.
- Voler beaucoup!

L'auteur se réjouit de vos feedbacks et de vos questions:
andy@chilloutparaglidig.com



Den Schirm als Mauer unter Kontrolle halten. Garder le contrôle de son aile sous forme de «mur».

Danklitz

BRAVE 4

... DAS NEUE LEICHT-GURTZEUG!

1 BASIS - MODUL

Extrem reduziert, ultra-leicht und komfortabel für Minimalisten oder zum Groundhandling.

Mit dem genialen ZIP-ON System kannst du alles „anzippen“, was du benötigst.



2 + STAUFACH - MODUL

... mutiert das BRAVE 4 mit 22 l zum Speedflying oder Speedriding-Gurtzeug.



Speedriding, Speedflying und Hike & Fly Gurtzeug.
Glänzt mit ZIP-ON System.
Kompromisslos anpassbar an deinen Stil.

+ RUCKSACK - MODUL



... zum Wendegurtzeug für Hike & Fly-Touren.

+ AIRBAG - MODUL

... und Rettungsschirm-Frontcontainer zum LTF-konformen Gleitschirm-Leichtgurtzeug.



Erfahre alles zum SWING BRAVE 4 | EXTREM WANDLUNGSFÄHIGES LEICHT-GURTZEUG | www.swing.de/brave4.html

MITO | ARCUS RS | ARCUS RS LITE | NYOS RS | NEXUS | TWIN RS | APUS RS | TRINITY RS | MIRAGE RS | SPITFIRE 2

