



Andy Jäggi



Chinouk den Heijer

SICHERHEITSTRAINING – SINNVOLL FÜR MICH?

SICHERHEITSTRAINING – SINNVOLL FÜR MICH?

 **Andy Jäggi**

«Ja, ein Sicherheitstraining wollte ich schon lang mal machen...»
So, oder ähnlich, reagieren die meisten, wenn das Thema Sicherheitstraining (auch Siku oder SIV) angesprochen wird. Dennoch hat nur ein Bruchteil der Piloten jemals ein solches besucht. Dabei sind Sicherheitstrainings ein tolles Mittel, um Vertrauen in seine Ausrüstung und sein Können zu gewinnen, und sicherer sowie mit mehr Freude zu fliegen.

Beim Gleitschirmfliegen passieren zu viele Unfälle. Das einzig Positive ist, dass jeder Pilot das Risiko selbst in der Hand hat. Anders als im Strassenverkehr werden fast alle Gleitschirmunfälle vom Piloten selbst verursacht. Materialfehler oder Dritteinwirkung sind äusserst selten. Massgeblich ist, ausser Meteo-Wissen und defensiven Entscheidungen, seinen Schirm und dessen Verhalten zu kennen. Wie viel darf ich maximal bremsen oder steuern, ohne den Schirm zu vrillen oder stallen? Wie reagiert mein Schirm auf Klapper? Was muss ich dann tun? Und wie schnell? Wie kann ich effizient Höhe vernichten, wenn es nur noch steigt? Dies, und noch viel mehr, lernt man in einem Sicherheitstraining.

Weniger ist mehr

Das Repertoire möglicher Manöver an einem Sicherheitstraining ist deshalb immens:

- Nicken
- Vorscheissen stoppen
- Front- und Seitenklapper, auch voll beschleunigt
- Verhänger simulieren (Seitenklapper andrehen lassen)
- Grosse Ohren mit zwei A-Leinen (je nach Schirm)
- Spiralansatz und Spirale
- Vrillenansatz und Vrille
- Stallpunkt
- Pumpen
- Fullstall und Flyback
- Wingover
- SAT
- Rettungsschirm werfen, Verhalten am Rettungsschirm

Alle diese Manöver an einem Wochenende zu erlernen und perfektionieren ist nicht realistisch. All-in-one-Sicherheitstrainings dienen lediglich als Erlebnis. Sinnvoller erscheint mir, das Sicherheitstraining auf wenige Manöver zu beschränken, diese aber zu vertiefen und trainieren. Schliesslich soll der Pilot nach dem Kurs in der Lage sein, die Manöver selbständig zu trainieren und anzuwenden.

«Ja, ein Sicherheitstraining wollte ich schon lang mal machen...»
So, oder ähnlich, reagieren die meisten, wenn das Thema Sicherheitstraining (auch Siku oder SIV) angesprochen wird. Dennoch hat nur ein Bruchteil der Piloten jemals ein solches besucht. Dabei sind Sicherheitstrainings ein tolles Mittel, um Vertrauen in seine Ausrüstung und sein Können zu gewinnen, und sicherer sowie mit mehr Freude zu fliegen.

Beim Gleitschirmfliegen passieren zu viele Unfälle. Das einzig Positive ist, dass jeder Pilot das Risiko selbst in der Hand hat. Anders als im Strassenverkehr werden fast alle Gleitschirmunfälle vom Piloten selbst verursacht. Materialfehler oder Dritteinwirkung sind äusserst selten. Massgeblich ist, ausser Meteo-Wissen und defensiven Entscheidungen, seinen Schirm und dessen Verhalten zu kennen. Wie viel darf ich maximal bremsen oder steuern, ohne den Schirm zu vrillen oder stallen? Wie reagiert mein Schirm auf Klapper? Was muss ich dann tun? Und wie schnell? Wie kann ich effizient Höhe vernichten, wenn es nur noch steigt? Dies, und noch viel mehr, lernt man in einem Sicherheitstraining.

Weniger ist mehr

Das Repertoire möglicher Manöver an einem Sicherheitstraining ist deshalb immens:

- Nicken
- Vorscheissen stoppen
- Front- und Seitenklapper, auch voll beschleunigt
- Verhänger simulieren (Seitenklapper andrehen lassen)
- Grosse Ohren mit zwei A-Leinen (je nach Schirm)
- Spiralansatz und Spirale
- Vrillenansatz und Vrille
- Stallpunkt
- Pumpen
- Fullstall und Flyback
- Wingover
- SAT
- Rettungsschirm werfen, Verhalten am Rettungsschirm

Alle diese Manöver an einem Wochenende zu erlernen und perfektionieren ist nicht realistisch. All-in-one-Sicherheitstrainings dienen lediglich als Erlebnis. Sinnvoller erscheint mir, das Sicherheitstraining auf wenige Manöver zu beschränken, diese aber zu vertiefen und trainieren. Schliesslich soll der Pilot nach dem Kurs in der Lage sein, die Manöver selbständig zu trainieren und anzuwenden.



Heidi Schmocker

Allzeit bereit, den Piloten zu unterstützen. Allzeit bereit, den Piloten zu unterstützen. | Am Rettungsschirm ins kühle Nass eintauchen. Am Rettungsschirm ins kühle Nass eintauchen. | Vorfreude oder Nervosität? Mit der Schwimmweste auf dem Berg. Vorfreude oder Nervosität? Mit der Schwimmweste auf dem Berg. | Formationsflug Formationsflug



Andy Jäggi

Eine Frage der Philosophie

Fernsteuern oder selber denken? Bei der Ausgestaltung eines Sicherheitstrainings gibt es grosse Unterschiede. Ich bin kein Fan von Fernsteuerung, sprich: dem Piloten während dem Manöver Schritt für Schritt am Funk Anweisungen geben. Der Pilot ist ausreichend damit beschäftigt zu sehen, was der Schirm macht, den Brems- und Sitzdruck zu spüren und entsprechend zu reagieren – all dies verbunden mit Nervosität und Stress. Dabei noch die Anweisungen am Funk abzuhearschen, deren Bedeutung zu realisieren und umzusetzen, ist mentaler Overload. Entweder bleibt das selbständige Fühlen, Sehen und Reagieren auf der Strecke, oder dann das Umsetzen der Anweisungen.

Ich bevorzuge deshalb ein intensives Briefing. Der Pilot kann nur diejenigen Manöver fliegen, die er im Detail versteht und sich visuell vorstellen kann. Ergänzt wird dies mit dem Feedback erst nach dem Manöver und meinen Vorschlägen zur Verbesserung beim nächsten Mal. So fliegt der Pilot die Manöver selbständig; und ich helfe am Funk nur dann, wenn es mal schiefgeht.

Mythos Fullstall

Zu keinem Manöver kursieren mehr Mythen als beim Fullstall. Er gilt als Reset bei Totalzerstörern (grosse Klapper) und als patentiertes Mittel zum Lösen von Verhängern. Dabei ist der Fullstall für Normalpiloten weder nötig noch sinnvoll. Bei einem Totalzerstörer ist bei einfachen Schirmen «Hände hoch!» häufig die bessere Reaktion; gefolgt vom aktiven Stoppen oder Abfangen des Schirms. Piloten von heissen Schirmen hingegen wissen solche Klapper im Ansatz zu verhindern oder klein zu halten – sonst wird die Situation sofort unkontrollierbar. Verhänger, die sich mit der Stabiloleine, einem Seitenklapper oder Vrillenansatz nicht lösen lassen, werden auch im Fullstall mit Flyback kaum aufgehen.

Ein kontrollierter Fullstall aus einer Sauerei und mit Adrenalinflash ist ein ganz anderes Manöver als ein Fullstall im Sicherheitstraining. Im Ernstfall die Höhe richtig einschätzen (oder überhaupt nur daran zu denken!) und das Manöver mit kühlem Kopf sauber fliegen, kann nur, wer dies regelmässig trainiert – auch dynamisch und aus dem Kurvenflug. Manche Piloten reden deshalb erst nach mindestens 300 Fullstalls von einer guten Basis, andere nach 50. So oder so sprengt dies den Rahmen eines Sicherheitstrainings und die Ausdauer der meisten XC-Piloten bei weitem. Ein Dutzend Fullstalls im Sicherheitstraining unter Laborbedingungen taugt deshalb lediglich als tolles Erlebnis, als Horizontzerweiterung, oder als Einstieg ins Akrotraining. Eine Vorbereitung, um das Manöver im Ernstfall anwenden zu können, ist es nicht.

Eine Frage der Philosophie

Fernsteuern oder selber denken? Bei der Ausgestaltung eines Sicherheitstrainings gibt es grosse Unterschiede. Ich bin kein Fan von Fernsteuerung, sprich: dem Piloten während dem Manöver Schritt für Schritt am Funk Anweisungen geben. Der Pilot ist ausreichend damit beschäftigt zu sehen, was der Schirm macht, den Brems- und Sitzdruck zu spüren und entsprechend zu reagieren – all dies verbunden mit Nervosität und Stress. Dabei noch die Anweisungen am Funk abzuhearschen, deren Bedeutung zu realisieren und umzusetzen, ist mentaler Overload. Entweder bleibt das selbständige Fühlen, Sehen und Reagieren auf der Strecke, oder dann das Umsetzen der Anweisungen.

Ich bevorzuge deshalb ein intensives Briefing. Der Pilot kann nur diejenigen Manöver fliegen, die er im Detail versteht und sich visuell vorstellen kann. Ergänzt wird dies mit dem Feedback erst nach dem Manöver und meinen Vorschlägen zur Verbesserung beim nächsten Mal. So fliegt der Pilot die Manöver selbständig; und ich helfe am Funk nur dann, wenn es mal schiefgeht.

Mythos Fullstall

Zu keinem Manöver kursieren mehr Mythen als beim Fullstall. Er gilt als Reset bei Totalzerstörern (grosse Klapper) und als patentiertes Mittel zum Lösen von Verhängern. Dabei ist der Fullstall für Normalpiloten weder nötig noch sinnvoll. Bei einem Totalzerstörer ist bei einfachen Schirmen «Hände hoch!» häufig die bessere Reaktion; gefolgt vom aktiven Stoppen oder Abfangen des Schirms. Piloten von heissen Schirmen hingegen wissen solche Klapper im Ansatz zu verhindern oder klein zu halten – sonst wird die Situation sofort unkontrollierbar. Verhänger, die sich mit der Stabiloleine, einem Seitenklapper oder Vrillenansatz nicht lösen lassen, werden auch im Fullstall mit Flyback kaum aufgehen.

Ein kontrollierter Fullstall aus einer Sauerei und mit Adrenalinflash ist ein ganz anderes Manöver als ein Fullstall im Sicherheitstraining. Im Ernstfall die Höhe richtig einschätzen (oder überhaupt nur daran zu denken!) und das Manöver mit kühlem Kopf sauber fliegen, kann nur, wer dies regelmässig trainiert – auch dynamisch und aus dem Kurvenflug. Manche Piloten reden deshalb erst nach mindestens 300 Fullstalls von einer guten Basis, andere nach 50. So oder so sprengt dies den Rahmen eines Sicherheitstrainings und die Ausdauer der meisten XC-Piloten bei weitem. Ein Dutzend Fullstalls im Sicherheitstraining unter Laborbedingungen taugt deshalb lediglich als tolles Erlebnis, als Horizontzerweiterung, oder als Einstieg ins Akrotraining. Eine Vorbereitung, um das Manöver im Ernstfall anwenden zu können, ist es nicht.

Aber ich habe Angst

Vor dem ersten Sicherheitstraining Respekt zu haben ist normal und gesund. Respekt macht uns aufmerksam und verhindert Übermut. Schliesslich entwickelt der Schirm eine Dynamik, die man bisher noch nicht gekannt hat. In einem guten Sicherheitstraining wird der Pilot Schritt für Schritt an die Manöver herangeführt. Ziel ist, positive Erlebnisse zu sammeln und zu verstehen und auch zu kontrollieren, was passiert. Der Pilot soll der Chef sein, und nicht ein Passagier auf der Achterbahn.

Ein Hauruck-Training kann das Vertrauen in den Schirm und die Freude am Gleitschirmfliegen innert Sekunden zerstören. Viele Piloten sind überrascht, wie aggressiv ein High-B-Schirm bei beschleunigten Klappern vorschiesst und abdreht. Ist die korrekte Reaktion darauf nicht bereits eingeübt und automatisiert, kann dies mit Kontrollverlust und einer Wasserlandung am Rettungsschirm enden. Wer ein solches Erlebnis mal kassiert hat, wird unter Umständen lang an den mentalen Folgen arbeiten oder verliert gar die Freude am Gleitschirmfliegen.

Beim ersten Sicherheitstraining werden die Grundlagen geschaffen, seinen Wohlfühlbereich Schritt für Schritt zu erweitern. Man lernt zu erkennen, wo die Grenze liegt, bzw. man lernt einzuschätzen, wie weit entfernt man davon ist. Aber dieses Training ist kein einmaliger Akt, sondern lebt von der Wiederholung. Manche üben nach einem Sicherheitstraining auf eigene Faust weiter, andere frisken ihre Fähigkeiten jedes Jahr in einem Sicherheitstraining auf und tanken so Vertrauen in ihre Fähigkeiten und ihr Material.

Bereit für den Rettungsschirm?

Den Rettungsschirm werfen ist eine grosse Sache. Zwar übe ich bei jedem Flug den Griff zum Rettungsschirm, um ihn im Notfall schnell zu finden. Aber bin ich auch bereit, den Rettungsschirm zu werfen? Oder geht mein Fokus bei einer Kappenstörung nur zum Schirm, und ich vergewissere mich gar nicht, ob die Höhe ausreicht, um den Schirm wieder zum Fliegen zu bringen? All diese Fragen sollte ich beantworten können, bevor ich starte. Und wenn ich am Rettungsschirm hänge, ist es noch nicht vorbei: Der Hauptschirm will am Fliegen gehindert werden, um starkes Pendeln oder V-Stellung von Rettungsschirm und Gleitschirm zu verhindern. Und schliesslich hilft eine aufrechte Haltung im Gurtzeug, die Landung abzufedern. Den Umgang mit dem Rettungsschirm in einem Training zu lernen und die magische Hürde vor dem Retterwerfen zu überwinden, ist deshalb ein grosser Schritt, im Notfall bereit zu sein und schnell das Richtige zu tun.

Aber ich habe Angst

Vor dem ersten Sicherheitstraining Respekt zu haben ist normal und gesund. Respekt macht uns aufmerksam und verhindert Übermut. Schliesslich entwickelt der Schirm eine Dynamik, die man bisher noch nicht gekannt hat. In einem guten Sicherheitstraining wird der Pilot Schritt für Schritt an die Manöver herangeführt. Ziel ist, positive Erlebnisse zu sammeln und zu verstehen und auch zu kontrollieren, was passiert. Der Pilot soll der Chef sein, und nicht ein Passagier auf der Achterbahn.

Ein Hauruck-Training kann das Vertrauen in den Schirm und die Freude am Gleitschirmfliegen innert Sekunden zerstören. Viele Piloten sind überrascht, wie aggressiv ein High-B-Schirm bei beschleunigten Klappern vorschiesst und abdreht. Ist die korrekte Reaktion darauf nicht bereits eingeübt und automatisiert, kann dies mit Kontrollverlust und einer Wasserlandung am Rettungsschirm enden. Wer ein solches Erlebnis mal kassiert hat, wird unter Umständen lang an den mentalen Folgen arbeiten oder verliert gar die Freude am Gleitschirmfliegen.

Beim ersten Sicherheitstraining werden die Grundlagen geschaffen, seinen Wohlfühlbereich Schritt für Schritt zu erweitern. Man lernt zu erkennen, wo die Grenze liegt, bzw. man lernt einzuschätzen, wie weit entfernt man davon ist. Aber dieses Training ist kein einmaliger Akt, sondern lebt von der Wiederholung. Manche üben nach einem Sicherheitstraining auf eigene Faust weiter, andere frisken ihre Fähigkeiten jedes Jahr in einem Sicherheitstraining auf und tanken so Vertrauen in ihre Fähigkeiten und ihr Material.

Bereit für den Rettungsschirm?

Den Rettungsschirm werfen ist eine grosse Sache. Zwar übe ich bei jedem Flug den Griff zum Rettungsschirm, um ihn im Notfall schnell zu finden. Aber bin ich auch bereit, den Rettungsschirm zu werfen? Oder geht mein Fokus bei einer Kappenstörung nur zum Schirm, und ich vergewissere mich gar nicht, ob die Höhe ausreicht, um den Schirm wieder zum Fliegen zu bringen? All diese Fragen sollte ich beantworten können, bevor ich starte. Und wenn ich am Rettungsschirm hänge, ist es noch nicht vorbei: Der Hauptschirm will am Fliegen gehindert werden, um starkes Pendeln oder V-Stellung von Rettungsschirm und Gleitschirm zu verhindern. Und schliesslich hilft eine aufrechte Haltung im Gurtzeug, die Landung abzufedern. Den Umgang mit dem Rettungsschirm in einem Training zu lernen und die magische Hürde vor dem Retterwerfen zu überwinden, ist deshalb ein grosser Schritt, im Notfall bereit zu sein und schnell das Richtige zu tun.

Frontklapper, die A-Leinen etwas locker... [Frontklapper, die A-Leinen etwas locker...](#) | Konzentrierte Vorbereitung. [Konzentrierte Vorbereitung.](#) | Andy Jäggi ist Fluglehrer bei Chill Out Paragliding und Tandem-Profi bei Paragliding Interlaken. [Andy Jäggi ist Fluglehrer bei Chill Out Paragliding und Tandem-Profi bei Paragliding Interlaken.](#)



osch Jäggi



Mario Heller



Sicherheitstrainings sind nicht alles

Im Sicherheitstraining trainiert man den Plan B bzw. den Extremflug, um den Schirm wieder zum Fliegen zu bringen oder am Rettungsschirm zu landen. Besser aber wäre, gar nicht in diese Situation zu kommen. Ein guter Pilot hat keine Klapper, weil er diese im Ansatz erkennt und verhindert. Er weiss auch, wie viel Bremse in welcher Situation maximal drin liegt, ohne zu vrillen oder stallen. Und er kann die Wetterentwicklung frühzeitig interpretieren, um nicht abspiralen zu müssen.

Auf dem Velo spüren wir, ob wir auf Asphalt oder Kies fahren, ohne den Boden anzuschauen oder zu ertasten. Die Erfahrung lehrt uns, die Bewegungen am Lenker und Sattel richtig zu interpretieren. Ähnlich kann man die Luft, deren Dynamik und den Druck sowie die Bewegung vom Schirm an den Bremsen, dem Gurtzeug und dem Beschleuniger «lesen». Dies und noch mehr ist das Thema in einem Skills-Training. Ziel in einem solchen Training ist, besser zu fliegen (Plan A), und nicht besser abzustürzen (Plan B). Zu einem abgerundeten Pilotenprofil gehört auch das effiziente Thermikfliegen, die Taktik für Streckenflüge und natürlich das Wissen über Windsysteme, Fronten, Gewitter, Föhn und Lee-Fallen. All dies lernt man in Thermik-Camps, XC-Trainings und Theoriekursen. Die bessere Wahl für einen Wenigflieger ist ein Refresher-Kurs – um sich nicht zu überfordern. Und wer über die SiKu-Manöver hinaus, unter Anleitung Helico, Misty Flip und Asy-SAT trainieren möchte, findet die entsprechenden Freestyle- und Akro-Angebote.

Trotzdem: Wer mehr als einen Low-B-Schirm fliegt und sich nicht traut, die Kiste beschleunigt zu klappen, der sollte sein Material überdenken oder in einem Sicherheitstraining sein Können dem Anspruch seines Schirms anpassen. Schliesslich entfalten diese Schirme ihr Potential insbesondere im beschleunigten Flug. Wäre doch schade, dies aus Angst vor Klappern nicht auszunutzen.

Den Kopf frei haben

Eines haben all diese Weiterbildungen gemeinsam: Ohne regelmässiges Training verpufft ihr Effekt schon bald. Wann hast du zuletzt einen Klapper gezogen, die Spirale geübt oder Ohren angelegt? Wer bei jedem Flug solch ein Manöver einbaut, der wird auch bei jedem Flug ein kleines Stück besser, gewinnt Vertrauen in sein Material und behält seine Freude an unserem wunderschönen Sport.

Ich freue mich über Feedback und Fragen (andy@chilloutparagliding.com). Happy Landings!

Sicherheitstrainings sind nicht alles

Im Sicherheitstraining trainiert man den Plan B bzw. den Extremflug, um den Schirm wieder zum Fliegen zu bringen oder am Rettungsschirm zu landen. Besser aber wäre, gar nicht in diese Situation zu kommen. Ein guter Pilot hat keine Klapper, weil er diese im Ansatz erkennt und verhindert. Er weiss auch, wie viel Bremse in welcher Situation maximal drin liegt, ohne zu vrillen oder stallen. Und er kann die Wetterentwicklung frühzeitig interpretieren, um nicht abspiralen zu müssen.

Auf dem Velo spüren wir, ob wir auf Asphalt oder Kies fahren, ohne den Boden anzuschauen oder zu ertasten. Die Erfahrung lehrt uns, die Bewegungen am Lenker und Sattel richtig zu interpretieren. Ähnlich kann man die Luft, deren Dynamik und den Druck sowie die Bewegung vom Schirm an den Bremsen, dem Gurtzeug und dem Beschleuniger «lesen». Dies und noch mehr ist das Thema in einem Skills-Training. Ziel in einem solchen Training ist, besser zu fliegen (Plan A), und nicht besser abzustürzen (Plan B). Zu einem abgerundeten Pilotenprofil gehört auch das effiziente Thermikfliegen, die Taktik für Streckenflüge und natürlich das Wissen über Windsysteme, Fronten, Gewitter, Föhn und Lee-Fallen. All dies lernt man in Thermik-Camps, XC-Trainings und Theoriekursen. Die bessere Wahl für einen Wenigflieger ist ein Refresher-Kurs – um sich nicht zu überfordern. Und wer über die SiKu-Manöver hinaus, unter Anleitung Helico, Misty Flip und Asy-SAT trainieren möchte, findet die entsprechenden Freestyle- und Akro-Angebote.

Trotzdem: Wer mehr als einen Low-B-Schirm fliegt und sich nicht traut, die Kiste beschleunigt zu klappen, der sollte sein Material überdenken oder in einem Sicherheitstraining sein Können dem Anspruch seines Schirms anpassen. Schliesslich entfalten diese Schirme ihr Potential insbesondere im beschleunigten Flug. Wäre doch schade, dies aus Angst vor Klappern nicht auszunutzen.

Den Kopf frei haben

Eines haben all diese Weiterbildungen gemeinsam: Ohne regelmässiges Training verpufft ihr Effekt schon bald. Wann hast du zuletzt einen Klapper gezogen, die Spirale geübt oder Ohren angelegt? Wer bei jedem Flug solch ein Manöver einbaut, der wird auch bei jedem Flug ein kleines Stück besser, gewinnt Vertrauen in sein Material und behält seine Freude an unserem wunderschönen Sport.

Ich freue mich über Feedback und Fragen (andy@chilloutparagliding.com). Happy Landings!

Frontklapper: das Obersegel begutachten. [Frontklapper: das Obersegel begutachten.](#) | Seitenklapper > 50% mit Gegenbremse. [Seitenklapper > 50% mit Gegenbremse.](#) | Vrillenansatz – wenn die Bremse weich wird. [Vrillenansatz – wenn die Bremse weich wird.](#)

