

Am offenen Schirm

Nur weil du an einem korrekt geöffneten Schirm hängst, heisst das noch lange nicht, dass du bereits sicher am Boden stehst. Die hohen Fluggeschwindigkeiten, schnell reagierende Schirme und kleine Landezonen erfordern ein Planen des Landeanfluges und die entsprechende Ausführung.

Plane deinen Schirmflug

bevor du ins Flugzeug steigst:

- Plane einen Final der frei von Hindernissen und Turbulenzen ist
- Plane eine Base die dir Alternativen offen lässt, falls du zu tief oder zu hoch bist
- Plane den Ort und definiere die Höhe auf welcher du den Downwind beginnen willst
- Beschäftige dich mit den Aussenlandezonen und definiere die Entscheidungshöhen und -orte

Steuere in die Sicherheit

Nutze die hinteren Traggurte

- Sobald sich der Schirm zu öffnen beginnt, benutze die hinteren Traggurte um von den anderen Springern und aus dem Jumprun wegzusteuern
- Wenn du mit einem Wingsuit springst, achte auf die gelernte Öffnungsposition und sei bereit auf einen Leinentwist
- Wenn du in eine sichere Richtung unterwegs bist, löse die Bremsen
- Bei einem Leinentwist rufe den anderen Springern zu und behalte die Höhe im Auge

Am offenen Schirm

Nach der Öffnung und bis zum Bodenkontakt

- Dein Schirm ist offen, fliegt normal und du bist nicht auf Kollisionskurs. Kontrolliere den Luftraum permanent.
- Bevor du Drehungen fliegst, kontrolliere immer zuerst den Luftraum
- Sind viele Schirme in der Luft, mache möglichst wenige Drehungen
- Beachte die Regeln - der untere Schirm hat immer Vortritt
- Achte frühzeitig auf eine gute Staffelung

Der Landeanflug

- Vermeide Spiraldrehungen in andere Gruppen hinein
- Folge deiner geplanten Landevolte
- Hat es keinen erkennbaren Wind, lande in die gleiche Richtung wie der erste Springer der landet
- Vermeide highspeed Landungen auf unbekanntem Plätze und/oder bei vielen Springern auf der Landezone

Kenne deinen Schirm

wie weit fliegt dein Schirm:

- von 100m Höhe bis zur Landung - 0 m/s Wind (Final)?
- von 100m Höhe bis zur Landung - 5 m/s Wind (Final)?
- von 200m - 100m quer zu 5 m/s Wind (Base)?
- von 300m - 200m quer zu 5 m/s Wind (Downwind)?
- wie sind die Distanzen bei 8 m/s Wind?
- Wie fest musst du an den Steuerleinen oder an den Traggurten ziehen, um den besten flachsten Gleitwinkel zu erzielen.
- Kennst du den Stallpunkt deines Schirmes?
- Wie schnell kannst du mit deinem Schirm drehen ohne einen Leinentwist zu provozieren?
- Eine Steuerleine ist gerissen. Trennst du den Schirm ab oder landest du mit den hinteren Traggurten?

Höhen Check

Wieviel Höhe verlierst du bei

- bei einer 180° / 360° Drehung mit den Steuerleinen?
- bei einer 90° / 180° / 360° Drehung mit einer vorderen Traggurte?
- Nutzt du deine vorderen Traggurten überhaupt?
- Weisst du wie man mit den Steuerleinen eine möglichst flache Kurve mit wenig Höhenverlust fliegen kann?

Hindernislandungen

du weisst wie du dich verhalten musst bei

- einer Baumlandung
- einer Landung auf einer Stromleitung
- einer Landung im Wasser
- einer Landung auf einem Gebäude

Videoflyer

Safety first

- Achte immer zuerst auf die anderen Springer und deinen eigenen Schirmflug, bevor du die Kamera bedienst
- Stelle die Kamera erst dann ab, wenn du Platz und eine gute Übersicht hast
- Übe die Bedienung deiner Kamera auch am Boden, damit die Handgriffe sitzen

Die Ausrüstung

Der beste Weg, deine eigene Sicherheit zu fördern, ist, gut für deine Ausrüstung zu sorgen. Regelmässiger Unterhalt, ein sauber gepackter Schirm und eine Ausrüstungskontrolle vor jedem Sprung können dir eine Menge Ärger ersparen. Es ist beruhigend zu wissen, dass die eigene Ausrüstung in einem guten Zustand ist. So kannst du deine Sprünge geniessen.

Gurten und Container

Achte auf folgende Punkte

- Keine Beschädigungen am Stoff und den Nähten
- Velcros und Flaps schliessen gut
- Die Ringe sind rund und intakt
- Das Cutaway Kabel ab und zu herausziehen und reinigen
- Die Blockierung am Reservekabel sitzt fest
- Die Hilfsschirmtasche ist intakt und straff
- Hauptschirmloop regelmässig auswechseln. Ersatzloop immer dabei haben.
- Loop des Reserveschirms ebenfalls regelmässig prüfen

Ausrüstungs - Check

Die Reserve

- Ist das AAD eingeschaltet
- Reserve Pin gerade und richtig positioniert
- Ist der Loop ok
- Läuft das Reservekabel frei
- Ist das RSL richtig geführt und eingehängt

Der Hauptschirm

- Der Pin ist richtig positioniert und fest
- Der Loop ist in gutem Zustand
- Die Hilfsschirmleine ist richtig geführt und gut verstaut
- Der Hilfsschirm ist richtig verpackt
- Der Hilfsschirmball, oder -griff ist frei zugänglich
- Die Kill-Line ist ausgezogen
- Die Beingurte und das Gurtzeug sind nicht verdreht

Das 3-Ring System

- Die Ringe sind korrosionsfrei
- Die Ringe sind richtig angeordnet und eingeschlaufft
- Der Loop geht nur durch den kleinsten Ring
- Der Loop ist in gutem Zustand
- Ringblockierung ist korrekt und mit genügend Überlänge des Kabels

Gurtzeug und Extras

- Der Brustgurt ist korrekt geschlossen
- Alle Griffe sind richtig platziert, fest verstaut und gut greifbar
- Die Beingurte sind richtig geschlossen, sowie satt und symmetrisch festgezogen.
- Alle Gurte sind sauber verstaut
- Das Höhenwarngerät eingeschaltet und der Höhenmesser auf Null gestellt

Der Hauptschirm

Achte auf folgende Punkte

- Der Hilfsschirmgriff ist gut am Hilfsschirm befestigt
- Der Stoff des Hilfsschirmes ist gut und fest.
- Das Hilfsschirm-Kollabiersystem ist in gutem Zustand
- Der Pin ist unbeschädigt und richtig befestigt
- Alle Metallösen am Pod sind unbeschädigt
- Die Laschen für die Gummis sind fest und intakt
- Die Verbindungsleine ist korrekt am Hauptschirm befestigt
- Der Schirmstoff und die Nähte sind ok.
- Alle Leinen, Leinenverbindungen sowie Kaskaden sind ok
- Der Slider ist nicht beschädigt
- Die Sliderösen sind intakt und haben keine scharfen Kanten
- Die Leinenschlösser sind fest verschlossen und nicht verbogen. Softlinks sind in gutem Zustand und geschlossen
- Der Leinenschutz an den Traggurten ist in Ordnung
- Es gibt keinen Rost an den Metallteilen

Beim Falten

- Die Bremsen ausgedreht, korrekt eingehängt und vorgebremst
- Während dem Packen bleiben die Leinen immer gestreckt
- Der Slider wird ganz oben korrekt platziert
- Die Packgummis sind in der richtigen Grösse und gutem Zustand
- Die Leinen werden satt aufgehaspelt und haben die richtige Schlaufenlänge
- Es gibt genügend Leinenlänge zwischwen Pod und Traggurten
- Der Loop hat die richtige Länge, ist gut verknotet und die U-Scheibe sitzt richtig
- Die Kill-Line ist gestreckt und ausgezogen
- Der Bridle ist richtig geführt
- Oberhalb des Pins ist genügend Verbindungsleine, so dass der Pin frei öffnen kann
- Der Hilfsschirm ist korrekt gefaltet und verpackt

Das Bremssystem

- alle Metallteile sind korrosionsfrei
- Die Nähte und der Stoff sind intakt
- Die Elastikhalterungen sind fest
- Die Bremsgriffe sind fest montiert und richtig verstaut

Der Sprung

Hier kommt der Part Vergnügen. Aber es ist nur dann ein Vergnügen, wenn es für alle sicher ausgeführt wird. Frische deine Grundkenntnisse immer wieder auf um in Topform zu bleiben. Vom Exit bis zur Landung bist du für deine Sicherheit und die deiner Mitspringer verantwortlich.

Organisation

- Bevor du ins Flugzeug steigst, sei dir im Klaren über die Windsituation, den Exitpunkt und die Exitreihenfolge.
- Wenn du bezüglich der Exitreihenfolge unsicher bist, erkundige dich unbedingt beim Sprungdienstleiter, dem verantwortlichen Tagesinstructor oder beim Schulleiter.
- Setze dich so ins Flugzeug, damit die Absetzreihenfolge eingehalten werden kann
- Halte dich an die Abstandsregeln zwischen den Gruppen und passe diesen Abstand dem Höhenwind an
- Führe deinen Ausrüstungscheck ausreichend früh vor dem Standby Signal durch
- Springst du mit einem Wingsuit oder einer Kamera, plane ausreichend Zeit für deinen Check ein.

Der Sprung

Das Briefing

- Es werden die Abgangs-, Separations-, Öffnungshöhen sowie die Sitzordnung im Flugzeug bestimmt
- Exitversion und Gruppendistanzen werden besprochen
- Das Sprungprogramm wird festgelegt und visualisiert
- Alternativprogramme sind nützlich (z.B. bei zuwenig Höhe)
- Staffelung und Landerichtung festlegen
- Aussenlandezonen ansprechen

Der Exit

- Vor dem Standby Signal: 2x3 Check durchführen
- Beide Beingurte & Brustgurt sind geschlossen und verstaubt
- Hauptschirmgriff, Trennkissen und Notschirmgriff sind fest und verstaubt
- Vor dem Sprung unbedingt den Absetzort und den Luftraum prüfen

Der Freifall

- Halte dich an das Briefing und springe rücksichtsvoll und angepasst
- Vermeide Zusammenstöße oder risikoreiche Manöver, wenn Mitspringer in der Nähe sind.
- Behalte die Höhe im Auge und achte auf Springer mit weniger Erfahrung

Die Separation

- Löse die Formation auf der besprochenen Höhe auf
- Entferne dich sternförmig von der Formation
- Vor der Öffnung Luftraum über dir kontrollieren und abwinken

Tracken - aber richtig

Distanz ist das Ziel

- Mit einem effizienten Track, schaffst du Distanz zu den anderen Springern und legst den Grundstein für eine sichere Öffnung des Schirmes
- Nach der Separation deiner Gruppe entfernst du dich mit einem effizienten Track. Deine Körperposition ist ganz gestreckt und möglichst schmal. Deine Schultern drückst du nach vorne um ein Luftkissen unter deinem Körper zu bilden
- Fliege dabei eine gerade Linie und versuche möglichst viel Distanz zurückzulegen
- Es dauert einen Moment bis die Position einen Vorwärtsschub entwickelt. Lass dir also genügend Zeit.
- Vor der Öffnung abbremsen, den Luftraum über dir kontrollieren, abwinken und den Schirm öffnen.

Die Öffnung

Beachte auch die Hinweise unter Schirmflug

- Wenn du deinen Schirm höher als üblich öffnen möchtest, informiere den Piloten und die anderen Springer frühzeitig
- Halte bereits während der Öffnung Ausschau nach anderen Springern.
- Wenn du den Luftraum unter Kontrolle hast fliege 90° zur Absetz-Anflugachse um andere Springer nicht zu unterfliegen.
- Verhalte dich am Schirm gemäss dem Briefing mit deiner Gruppe und den Dropzoneregeln

Wingsuit und Videoflyer

Mehr Material benötigt mehr Aufmerksamkeit

- Falls du mit einer Kamera springst, achte darauf, dass du mit der Kamera nicht am Flugzeug ankommst oder andere Springer verletzt
- Springst du mit einem Wingsuit, halte deine Wings beim Exit geschlossen und drehe min. 45° aus der Anflugachse weg vom Flugzeug. Halte dich an die Platzregeln.
- Sei vorbereitet auf den Einsatz deiner zusätzlichen Sicherheitssysteme wie dem Helm-Release-System oder deinem Wingsuit Quick-Release-System
- Als Wingsuit oder Videoflyer machst du deine Ausrüstungschecks frühzeitig da du mehr Zeit benötigst

Flugzeuge und Helikopter

In das Flugzeug - im Flugzeug - aus dem Flugzeug

Jeder Fallschirmsprung hat auch mit Fliegen zu tun. Respektiere die Regeln in und um das Flugzeug, damit deine und die Sicherheit der Insassen jederzeit gewährleistet ist. Halte dich an die Anweisungen deines Piloten und berücksichtige die Platzregeln zum Thema Flugzeug.

Einsteigen in das Flugzeug

Wie wird das richtig gemacht?

- Besteige das Flugzeug grundsätzlich immer komplett ausgerüstet und erst nach der Ausrüstungskontrolle
- Wingsuits sollten soweit als möglich geschlossen und Booties übergestülpt sein.
- Nähere dich einem Flugzeug wegen des Propellers immer von hinten. Wenn du in einen Helikopter einsteigst, mache das immer von vorne.
- Achte beim Einsteigen darauf, dass deine Griffe nirgends anhängen.
- Steige sorgfältig und ohne Hektik ein, damit keine Schäden am Material oder am Flugzeug entstehen.
- Das Flugzeug wird in umgekehrter Exitreihenfolge bestiegen

Du und dein Pilot

Kommunikation ist das halbe Leben

- Informiere dich vor dem Einsteigen über die Absetzkommandos
- Frage beim Piloten nach, wenn folgende Punkte nicht klar sind: Anflughöhe und -richtung, Höhenwindstärke und Absetzart (z.B. GPS Absetzung oder Setzen durch einen verantwortlichen Springer)

Der Pilot ist verantwortlich für

- Flugroute
- Anfluggeschwindigkeit
- Bodenkontakt Sprungdienst
- Bodenkontakt Flugplatz
- Flugsicherheit

Während des Starts

- Setze deinen Helm auf und verschliese ihn richtig
- Auch Kamerahelme sollte aufgesetzt und verschlossen werden, denn Helme sind in Notsituation unter Umständen gefährliche Geschosse. Alternativ können grosse Kamerahelme am Brustgurt festgemacht werden.
- Falls es im Flugzeug Sicherheitsgurte gibt, schnalle dich an.
- Achte auch bei Springern neben dir ob Bein- und Brustgurte geschlossen sind.
- Halte dich beim Start fest und versuche deine Position zu halten.

Notsituationen im Steigflug

- ruhig bleiben und die Anweisungen des Piloten beachten
- Wenn du Schüler bist, orientiere dich an deinem Instructor oder einem erfahrenen Springer
- Bei einem Notexit, die abgemachte Exitreihenfolge beachten
- Bei Bedarf anderen beim Exit helfen (Schüler, Tandems, etc)
- Falls das Flugzeug landen muss, den Helm aufsetzen und sich gut festhalten.
- Nach der Landung ruhig aussteigen und das Flugzeug zum Heck hin verlassen.
- Bei Bedarf anderen beim Aussteigen helfen (Schüler, Tandems, etc)

Steigflug und Exit

- Schau immer auf deine Ausrüstung, deinen Notschirmgriff, dein Trennkissen und deinen Hilfsschirmgriff. In Flugzeugen gibt es oft viele Kanten und Schlaufen an denen man mit einem Ausrüstungsteil hängenbleiben kann.
- Verhalte dich deshalb vom Steigflug bis zum Exit aufmerksam und ruhig
- Beim Herausklettern in deine Absprungposition ist ebenfalls vorsicht geboten. Der Türgriff oder andere Springer können deinen Haupt- oder Notschirm öffnen. Achte also dabei besonders auf deine Griffe, Kissen und Pins.

Notsituationen im Sprungbetrieb

Unabhängig davon, wie gut wir uns auch vorbereiten, geht manchmal etwas schief. Wenn du die richtige Reaktion auf jedes Missgeschick eingeübt hast, wirst du auch sicher und rasch reagieren. Das macht dich zu einer sicheren Springerin oder einem sicheren Springer. Automatisiere deine Reaktionen durch permanentes Üben.

Partielle Fehlöffnung

Definition

Jedes Versagen, das eine komplette oder nur partielle Schirmöffnung zur Folge hat.

Beispiele

Leinenüberwurf, Fahne, Baglock, Slider nicht vollständig unten, gerissene Leine, Horseshoe, Leinentwist, ausgehängte Tragegurte

Wichtig

Einige dieser Öffnungsfehler lassen sich beheben. Entscheide dich klar und rasch für das dafür vorgesehene Prozedere.

Reaktion

- Schauen
- Kissen
- Griff
- Fallen
- Stoppen
- Schirm- und Luftraumkontrolle

Totale Fehlöffnung

Definition

Jegliches Versagen, aus dem keine Schirmöffnung erfolgt

Beispiele

Das Verlieren oder das nicht Finden des Auslösegriffes, ein hardpull, du bist nicht in der Lage den Hilfsschirm zu ziehen, der Container ist blockiert, Pilotchute in tow.

Wichtig

In all diesen Situationen befindest du dich noch im Freifall. Also nur maximal zwei Versuche die Situation noch zu lösen, danach sofort handeln.

Reaktion

- Schauen
- Kissen
- Griff
- Fallen
- Stoppen
- Schirm- und Luftraumkontrolle

Zwei Schirme sind offen

- Versuche eine neutrale und stabile Flugsituation zu schaffen
- Wenn die Schirme nebeneinander fliegen oder in einem downplane sind
 - RSL aushängen (nur bei ausreichender Höhe)
 - Hauptschirm abtrennen
- Wenn die Schirme hintereinander fliegen
 - mit dem vorderen Schirm steuern
 - die Bremsen des hinteren Schirmes eingehängt lassen
- Sind die Schirme verwickelt, permanent versuchen die Situation zu verbessern
- Falls zwei Schirme offen sind, landest du ohne zu flaren
- Mache in jedem Fall eine Landerolle

Schirmkollision

- ist eine Schirmkollision unvermeidbar, versuche den Körper des anderen Springers nicht zu treffen
- Spreize deine Arme und Beine so weit wie möglich, um die Aufprallkräfte zu verteilen und um zu verhindern, dass du zwischen die Leinen gerätst
- Schütze deine Griffe
- Versuche so schnell wie möglich, dich mit dem anderen Springer zu verständigen, bevor du Griffe ziehst oder Leinen durchtrennst
- Wenn möglich hängt der untere Springer koordiniert ab
- Bei Leinenverwicklungen kann ein hook-knife helfen
- Bei genügend Zeit - RSL aushängen

Übung macht den Meister

Trainiere diese Abläufe immer wieder!

Du kannst das in einem Hänger auf dem Sprungplatz machen, zuhause mental, während des Steigfluges, im Bus oder Zug auf dem Weg zur Arbeit. Die Wiederholung macht die Qualität aus.