

Windschlepp

Mehrmaliges Beingrätschen signalisiert Klinken

Teamarbeit: Seilrückholer



TEXT UND FOTOS: KUDDEL HELDMANN

Vorbemerkung: Da Windschlepp eine typische Startalternative für das Flachland ist, ist er im Erscheinungsbereich von GLEITSCHIRM in Deutschland am verbreitetsten. Deshalb orientiert sich dieser Beitrag, soweit einzelne Verweise auf rechtliche Voraussetzungen notwendig erscheinen, auf das Deutsche Recht. Alle technischen und praktischen Hinweise haben jedoch allgemeingültigen Charakter.

Während der Gleitschirmstart üblicherweise eine individuelle Sache des Piloten ist, für dessen Gelingen er allein die Verantwortung trägt, stellt der Start mit Hilfe einer Winde das Ergebnis von Teamarbeit dar. Unabhängig vom Schleppwindensystem sind mindestens drei

Personen erforderlich; natürlich der Pilot und der Windenfahrer, dazu kommen der Startleiter und ggf. der Seilrückholer oder der Autofahrer. Die entscheidende Rolle kommt dem Windenfahrer zu. Er hat es in stärkerem Masse als der Pilot in der Hand, gefahrenrächige Situationen zu vermeiden oder im Falle ihres Auftretens durch richtige Reaktion zu entschärfen. Auch wenn sich dieser Beitrag in erster Linie an die Piloten richtet, ist es deshalb notwendig, einige wenige Anmerkungen zur Windentechnik und dem Verhalten des Windenfahrers zu machen.

Die Winde

Es gibt verschiedene Winden- oder Schleppsysteme mit Zulassung: Die

stationäre Winde ist das verbreitetste System; dabei wird das Seil über die Schleppstrecke ausgezogen und durch Motorkraft auf die Trommel aufgespult. Auch noch häufig benützt und durch ihr geringes Gewicht und Packmass sehr mobil ist die mobile Winde oder Abrollwinde. Sie wird an einem Fahrzeug befestigt und das Seil wird, während das Fahrzeug eine möglichst gerade Strecke fährt, von einer gebremsten Trommel abgerollt. Wesentlich bei allen Winden ist eine regelbare Zugkraft und ein funktionierendes Kappsystem.

Der Gleitschirm

Der Windenstart ist grundsätzlich mit jedem zugelassenen Gleitschirm zulässig, wenn der Hersteller die Schlepptauglichkeit bescheinigt. Vereinzelt weisen Schirme, die im Normalflugbetrieb keine Auffälligkeiten zeigen, am Seil ein kritisches Verhalten auf; dies kann z. B. eine verstärkte Sackflug- oder Trudelmneigung sein.

Daher gibt es für einige Schirme die Verpflichtung, zusätzliche Schlepphilfen zu installieren, mittels derer ein leichter Zug auf das Beschleunigungssystem ausgeübt und so einer Sackflugtendenz begegnet wird.

