

Nr. 1-2 Januar 2012 | Janvier 2012

Fr. 10.-

SWISS

GLIDER

Das Magazin des Schweizerischen Hängegleiter-Verbandes SHV
Le Journal de la Fédération suisse de vol libre FSVL

Speedflying

Jung, schnell, gefährlich? | Jeunesse, vitesse – danger?

Nutze den Tag! Kandersteg im Winter | Carpe diem! Kandersteg en hiver

Gütesiegel quo vadis? | Classification, quo vadis?

Gleitschirmwettbewerb: Serial versus Open Class | Concurrence: parapentes Serial class contre Open Class

FlugPARAdies Südafrika | Afrique du Sud: PARAdis du vol libre

G-Force-Trainer kommt in die Schweiz

Immer wieder verunfallen Gleitschirmpiloten beim Fliegen in einer Spirale. Wie können diese Unfälle verhindert werden? Vordergründig wäre es der einfachste Weg, keine Steilspiralen mehr zu fliegen. Genauso gut könnte man verlangen, auf den Strassen das Überholen zu verbieten, verursacht dies doch ebenfalls schwere Unfälle... Bei der Steilspirale handelt es sich um ein sehr komplexes Manöver, das vom Piloten einiges an Können, aber noch mehr an Gefühl abverlangt. Mit einem einfachen Ein- und dann wieder Ausleiten ist es nicht getan! Es sollte sauber in die Figur hineingeflogen, diese dann gut kontrolliert und auch wieder bedacht ausgeflogen werden. Dies alles sind Tätigkeiten, die ein Pilot während des gesamten Flugs immer wieder ausführen muss. Das Erlernen der Steilspirale braucht viel Übung und Geduld, hilft dem Piloten aber in allen Flugsituationen.

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die körperliche Verfassung. Die bei einer Steilspirale auftretenden Fliehkräfte können unter Umständen das Reaktions- und Wahrnehmungsvermögen deutlich beeinträchtigen: Einschränkungen des Sehvermögens bis hin zur Bewusstlosigkeit. Wichtig zu wissen ist, dass der Pilot seinen Körper durch einfaches Training an die zunehmenden Fliehkräfte gewöhnen kann. Dies geschieht einerseits dadurch, dass man sich nur in kleinen Schritten an die Figur herantastet, andererseits besteht ab Februar auch in der Schweiz die Möglichkeit, ein Training im G-Force-Trainer zu besuchen. Dabei stellt der Pilot nicht nur fest, wie weit er die zunehmenden Fliehkräfte erträgt, sondern er lernt auch, diese persönliche Grenze durch richtige Atemtechnik nach oben zu verschieben. Noch fast wichtiger ist aber, dass der Pilot die Angst vor den auftretenden Kräften verliert und somit die zukünftigen Probleme beim Erliegen der Spirale verhindern kann.



Walo Besch, Beni Stocker, Chigel Krättli

Betriebsbereit

Das Ausbildungskonzept für den G-Force-Trainer steht, und die Übungshalle in Malans GR (Rheintal) ist vorbereitet. Anfang Februar wird die Maschine angeliefert. Offiziell in Betrieb geht der Trainer im Rahmen eines Notschirmwerfkurses am 14. Februar. Am 21. Februar wird ein G-Belastungskurs für Fluglehrer (Fluglehrer-WK) durchgeführt; geleitet vom Erfinder und Hersteller dieser Maschine, dem Österreicher Thomas Grabner. Das neue G-Force-Angebot in Malans richtet sich an Einzelpersonen, Klubs und Schulen. Beim Notschirmtraining werden Belastungen bis 3,5 g erreicht, beim Belastungs- und Spiralkurs solche bis 7 g. Dabei wird vor allem die Atem- und Presstechnik geschult. www.fliehkraft.ch, www.gforce-trainer.com

Walo Besch, Ausbildungsverantwortlicher Fliehkraft GmbH

Le G-Force-Trainer débarque en Suisse

On entend régulièrement parler d'accidents de parapente suite à une spirale. Comment les éviter? La première solution, et la plus simple, serait de ne plus faire de spirale. On pourrait tout aussi bien exiger d'interdire de doubler sur les routes, puisque cela cause aussi des accidents graves... La spirale engagée est une figure très complexe qui exige un certain savoir-faire, mais surtout un bon feeling de la part du pilote. Un bon engagement et une bonne sortie ne suffisent pas! Il faut entrer proprement dans cette figure puis bien la contrôler, avant d'en ressortir avec application. Le genre de chose qu'on doit sans cesse répéter au cours d'un vol. Apprendre à faire une spirale engagée demande beaucoup d'entraînement et de patience, mais peut aider un pilote dans toutes les situations de vol.

Un autre aspect important, c'est la condition physique. La force centrifuge qui résulte d'une spirale engagée peut fortement entraver les capacités de réaction et de perception du pilote, de la vision réduite à la perte de connaissance. Mais il faut savoir qu'un pilote peut aider son corps à supporter la force centrifuge croissante grâce à un entraînement simple. Il faut bien sûr aborder la figure pas à pas, et à partir de février, on pourra aussi participer à une séance d'entraînement dans le G-Force-Trainer en Suisse. Grâce à ce système, un pilote peut non seulement se rendre compte jusqu'à quel point il supporte la force centrifuge, mais aussi apprendre à repousser ses propres limites grâce à une technique respiratoire appropriée. Mais ce qui est presque plus important, c'est que le pilote n'ait plus peur des forces qu'il peut subir et évite ainsi à l'avenir les problèmes liés à la spirale engagée.



Prêt à l'emploi

Le concept de formation au G-Force-Trainer est en place et la salle d'entraînement de Malans (GR, dans la vallée du Rhin) est prête. L'appareil sera livré début février et officiellement mis en service dans le cadre d'un cours de lancement du parachute de secours le 14 février. Le 21 février, un cours sur la force centrifuge aura lieu pour les instructeurs de vol (en formation continue), dirigé par l'inventeur et le constructeur de cet appareil, l'Autrichien Thomas Grabner. Le G-Force-Trainer de Malans s'adresse aux individus, aux clubs et aux écoles. Lors des entraînements au lancer du secours, on atteint 3,5 g, et jusqu'à 7 g lors des cours de charge et de spirale, pendant lesquels on forme surtout les pilotes aux techniques de pression et de respiration. www.fliehkraft.ch, www.gforce-trainer.com

Walo Besch, responsable de la formation pour Fliehkraft GmbH