

Zusatzblatt zu den Informationen und Basistheorie für Fortgeschrittene

Als Ergänzung zu den Informationen der Anfängerstufe haben wir hier die wichtigsten Informationen für den Fortsetzungskurs (Brevetkurs) zusammengestellt.

Ausgabe vom 1.4.24

G) Infos zum Fortsetzungskurs (Brevetkurs)

1. Voraussetzung für den Brevetkurs ist ein absolvierter Grundkurs. Die Kursdauer des Brevetkurses ist je nach gewählter Variante auf 3 oder 9 Monate beschränkt, wobei die nicht gebrauchte Zeit des Grundkurses dazugezählt wird. Diese Frist kann bei rechtzeitiger Meldung vor/bei Beginn eines Unterbruchs in begründeten Fällen (Krankheit, Unfall, Auslandsaufenthalt oä.) für mindestens 1 Monat, maximal 1 Mal verlängert werden. Der Unterbruch beginnt mit dem Meldedatum. Nachträgliche Verlängerungen sind nicht möglich! Nach Ablauf der Ausbildungszeit wird eine Gebühr von CHF 300.- für weitere 3 Monate erhoben (spätestens 6 Monate nach Ablaufdatum).
2. Beim Brevetkurs (also ab dem insgesamt 11.Flug) ist eine **Ausrüstung** zu mieten oder zu kaufen. Du hast aber die Möglichkeit, für CHF 300.- 10 Flüge Material von uns zu benützen. Wenn Du innert dieser zehn Flüge Material (insbes. Gleitschirm) kaufst, werden Dir pro nicht gebrauchten Mietflug CHF 30.- zurückerstattet. Wir empfehlen daher möglichst bald schon im Grundkurs mit dem Testen verschiedener Gleitschirm-Typen zu beginnen und aus Komfortgründen möglichst bald Dein eigenes Gurtzeug auszuwählen. Bitte vereinbare mit einem unserer Gurtzeugspezialisten (Telefonnummer siehe Homepage unter Material-Gurtzeuge) einen Termin für eine Gurtzeugberatung. Natürlich beraten wir Dich für die auf Dich zugeschnittene Lösung. Beachte weiter, dass die Kurspauschalen nur bei einer bei uns gekauften/gemieteten Ausrüstung (neu oder occasion) gültig sind. Bei einer mitgebrachten Ausrüstung wird ein Zuschlag von CHF 1000.- erhoben, aber gleichzeitig ein Gutschein für einen frei verwendbaren Gutschein ausgestellt. Bei teilweise mitgebrachter Ausrüstung wird der Zuschlag anteilmässig erhoben (Gleitschirm 700.-, Gurtzeug und Notschirm je 150.-). Bitte beachte auch unsere Spezielle Eintauschmöglichkeit zwischen dem 30. und 50. Flug, falls Du Dich mit der Entscheidung schwer tust, und unsere Abzahlungs- und Leasingvarianten (Homepage).
3. Nach dem Kauf eines eigenen Schirms muss umgehend eine Haftpflichtversicherung abgeschlossen werden. Die 5-stellige **Versicherungsnummer** muss sofort nach Erhalt (SHV-Anmeldetalon benützen) auf dem Untersegel des Schirms aufgeklebt werden und mit dem Versicherungsnachweis übereinstimmen.
4. Folgende **Dokumente** sollten beim Fliegen immer dabei sein: Versicherungsnachweis, Kontrollkarte, Flugbuch und dieses zweiteilige Infoblatt. Zudem empfehlen wir, immer Handschuhe mitzubringen!
5. **Weiterhin ist für die Höhenflüge eine Online-Anmeldung am Vortag zwischen 14.00 und 20.00 Uhr nötig.**

6. In der Regel absolvierst Du die ersten 20 Höhenflüge ausschliesslich in unserer Flugschule. Möchtest Du in einer anderen Flugschule fliegen, musst Du Dich dort vorher anmelden. Je nach Schule wird eine Gebühr (CHF 15.- bis 30.-/Flug) verlangt. Mit einigen Flugschulen haben wir Vereinbarungen für kostenlose **Gastflüge**. Downloade unser spezielles Infoblatt hierfür auf unserer Homepage.
7. Die Teilnahme am Theoriekurs ist freiwillig aber wird empfohlen. Eine Anmeldung ist via Onlineformular auf der Homepage nötig. Kosten pro Kursabend: CHF 30.-.
8. Die theoretische Prüfung muss vor der praktischen Prüfung erfolgen. Die Anmeldungen zu den Prüfungen erfolgen ausnahmslos online über den Schweizerischen Hängegleiterverband SHV: www.shv-fsvl.ch.
9. Vor der praktischen Prüfung muss ein dokumentierter und von der Flugschule überwachter Alleinflug erfolgen. Alle Infos dazu findest Du auf unserer Homepage www.flugschule-emmetten.ch/flugschule/weitere-infos/

H) Flugtechnik Fortsetzungskurs

1. Start, Flug Landung

- 1.1. Um Gefahrensituationen vorzubeugen, ist es erforderlich, **aktiv zu fliegen**, indem man auf Turbulenzen in der Luft sofort reagiert und der Schirm immer vertikal über dem Piloten bleibt. Z.B. sollen bei einem Nachvorne-Pendeln des Schirmes die Bremsleinen beidseitig kurz gezogen werden. Im Weiteren erreicht man mit richtigem Körpereinsatz ("in die Kurve liegen") noch ein sichereres Verhalten des Schirms und nebenbei auch noch bessere Gleiteigenschaften.
- 1.2. Bei einer **Hanglandung** ist das Vorgehen ansich genau gleich wie bei einer Landevolte im flachen Gelände, aber es wird in jedem Fall talseitig angefliegen. Der Endanflug erfolgt in jedem Fall **quer zum Hang**.
- 1.3. Ab ca. dem 20. Flug können **Flüge ohne Funkhilfe** (bei eingeschaltetem Funk) gemacht werden. Erlaubte, vorgängig schon geflogene Programme sind Kreise, Prüfungsprogramme, Speedsystem drücken und Ohren anlegen. Nicht erlaubt sind Spirale und alle Arten von Klappern.
- 1.4. Starkwindlandung: Nach dem Aufsetzen bei starkem Wind gibt es zwei Möglichkeiten, wie Du den Schirm sofort auf den Boden bringst:
 - a) Beide hinterste Tragegurten im Kammgriff fassen und abrupt herunterziehen.
 - b) Beide Steuerleinen 2-3x um die Hand wickeln und dann abrupt herunterziehen. Beide Varianten funktionieren am besten, wenn Du Dich nach dem Aufsetzen am Boden, vorgängig um 180 Grad zum Schirm eindrehst und nach dem Ziehen dem runterfallenden Schirm entgegenläufst.

2. Gefahrensituationen

- 2.1. Solltest Du nach einem B-Stall, sonstigen Manövern, starken Turbulenzen oder zu starker Bremse fast keine Luftströmung im Gesicht spüren, und der Schirm eigenartige Gierbewegungen machen, handelt es sich um einen **Sackflug**. Indem

Du an beiden vordersten Gurten (A) ein wenig (ca. 5-10cm) ziehst, bringst Du den Schirm wieder in den Normalflugzustand.

- 2.2. Speziell beim Thermikfliegen oder ganz allgemein in Turbulenzen kann es zu einem **Einklapper** kommen. Diese recht häufige Reaktion ist bei richtigem Verhalten nicht weiter gefährlich:
Bei einem **Seitenklapper** muss der Schirm zuerst auf der offenen Seite dosiert gegengesteuert werden, damit er nicht ungewollt wegdreht. Zusätzlich wird das Körpergewicht auf die noch offene Seite hin verlagert. Anschliessend wird die eingeklappte Seite mit der Bremse wieder aufgepumpt. Bei einem **Frontklapper** klappt die ganze Eintrittskante ein, während die Sinkwerte zunehmen. Meist geht der Schirm selbstständig wieder in den Normalzustand zurück, allenfalls soll er mit beiden Bremsen mit einer kurzen, aber kräftigen Pumpbewegung geöffnet werden. Selten kann auch ein Sackflug beobachtet werden.
- 2.3. Falls Du durch zu starkes einseitiges Ziehen (zB. beim Prüfungsprogramm) in eine **Vrille** gerätst, müssen die Hände sofort nach oben geführt werden!
- 2.4. Falls Du durch starkes beidseitiges Ziehen den Schirm abreisst, musst Du sofort beide Hände nach oben führen. Dann hast Du den **Stallpunkt** (100% Bremse) überschritten, was speziell in Bodennähe (Landeanflug), aber auch in grosser Höhe sehr gefährlich ist. Daher dürfen die Bremsen nie beidseitig mehr als ca. 50% gezogen werden, was je nach Schirm einer Bremsstellung von maximal Bauchnabelhöhe entspricht.

3. Thermikstempel - Thermikfliegen

- 3.1. Grundsätzlich bedeutet Thermik auch Turbulenzen, dh. der Pilot muss seine Aufmerksamkeit vermehrt seinem Fluggerät und dem Gelände widmen. Dies wiederum setzt ein gewisses Mass an Flugerafahrung voraus, weshalb wir eine interne Regelung mit dem sog. "Thermikstempel" (Flugbucheintrag „Thermik“) eingeführt haben.
- 3.2. Um den Flugbucheintrag „Thermik“ zu erhalten sind die Voraussetzungen gemäss Frontseite des Thermiktheoretetests zu erfüllen. Unter anderem musst Du auch mit Deinem aktuellen Schirm nochmal einen halben Tag an den Übungshang. Hierfür musst Du Dich unbedingt rechtzeitig (spätestens am Vortag) via Telefon/E-Mail (nicht via Infoband!) anmelden. Beginn ist um 11.00 Uhr am Hang.
- 3.3. Vor Thermikflug bedarf es immer der **Einzelnerlaubnis durch den Startleiter!**
- 3.4. **Richtiges Thermikfliegen am Hang:** Grundsätzlich wird beim Thermikfliegen der Schirm leicht angebremst. Mit genügend Sicherheitsabstand zum Gelände und sonstigen Hindernissen (bei turbulenten Verhältnissen entsprechend mehr) fliegst Du dem Hang entlang und bremst den Schirm grundsätzlich leicht (20-30%) an. Pendelbewegungen müssen laufend auskorrigiert werden (aktives Fliegen).
- 3.5. Beim **Umkehren am Hang** darf niemals gegen den Hang eingedreht werden! Man **dreht immer vom Hang weg** und schiebt sich anschliessend wieder schräg

an den Hang zurück. Zudem musst Du aufpassen, dass Du keinen anderen Piloten behinderst, der neben oder hinter Dir fliegt. Deshalb vor der Einleitung der Kurve: **Blick nach hinten!**

- 3.6. Beim Thermikfliegen im freien Luftraum, sowie beim Überhöhen (min. 100m) des Hangs dürfen Kreise geflogen werden. Diese sollen aber in **gleicher Drehrichtung** erfolgen wie diejenigen, des ersteingeflogenen Piloten. **Vorsicht:** Beim Überhöhen des Hangs besteht die Gefahr, vom thermisch-dynamischen Wind ins Lee hinter den Hang abgetrieben zu werden.
- 3.7. Beim **Einfliegen in die Thermik** pendelt die Kappe ein wenig nach hinten weg, wodurch der Anstellwinkel grösser wird. Damit dieser nicht zu gross wird (Strömungsabriss) sollen die Bremsen kurz gelöst und nach erfolgtem Ausgleich wieder angezogen werden. Beim **Ausfliegen aus der Thermik** pendelt die Kappe nach vorne. Hier gilt das Gegenteil: Beim Vorschliessen des Schirms soll er stärker abgebremst werden.
- 3.8. Zusätzliche flugschulinterne Regeln beim Thermikfliegen
 - am **Niederbauen:** es darf nie östlich des Geländevorsprungs und westlich der 3-fachen Starkstromleitung geflogen werden:
 - an der Büelen: es darf nie südlich der Luftseilbahn und nördlich des Wasserfalls/Schlucht geflogen werden! Zudem muss an der Büelen infolge häufig auftretender Turbulenzen immer ein Mindestabstand (vertikal und horizontal!) von 50m zum Gelände eingehalten werden (Ausnahme: wenn Dich der Fluglehrer direkt und ununterbrochen am Funk betreut). Wenn die Höhe nicht gehalten werden kann, muss auf Höhe der unteren Wiese infolge der dort beginnenden Schrägseile ins Tal rausgeflogen werden.Generell gilt: Es muss **immer Sichtkontakt zum Start- und Landeplatz** bestehen, Startplatzüberhöhungen von **400m** sind das Maximum und **30min** Flugzeit sollen nicht überschritten werden (Ermüdung -> Unkonzentriertheit)!
- 3.9. **Vortrittsregeln:** Es gilt **Rechtsvortritt!** Ausgewichen wird grundsätzlich nach rechts! Es muss in gleicher Drehrichtung gekreist werden! Speziell am Hang existiert eine äusserst wichtige Regel: Fliegen zwei Piloten am Hang einander entgegen, muss **derjenige, welcher den Hang links hat, rechtzeitig nach rechts ausweichen**, während der Vortrittsberechtigte seinen Flugweg beibehält. Diese Regel ist lebenswichtig, da es sehr häufig zu solchen Situationen kommt.
- 3.10. Das Thermikfliegen/Soaring verlangt **ein Minimum an Selbständigkeit**. Eine Betreuung ist nur beschränkt möglich. Bei Unsicherheit und sehr viel Verkehr soll unbedingt Richtung Landeplatz geflogen werden!