

STEUERUNG DES FALLSCHIRMSYSTEMS MIT EINER HAND

VERHALTEN IN BESONDEREN FÄLLEN:

RICHTIGE REAKTION AUF EINE VERLETZUNG DER OBEREN EXTREMITÄTEN WÄHREND DES FREIEN FALLS

WARUM ?

WEIL ICHS KANN (UND ZWAR MIT LINKS)

1000+ Switchblades

Immer wieder zu beobachten, dass die Verletzung während der Landung schwerer ist, als die initiierende während des Freifalls.

Vermeidbar, wenn das Problem vorher thematisiert wurde (Panik vermeiden).

Zwei Gegner für korrektes Handeln: Stress und muscle-memory.

Stress? Selbsterklärend.

Warum muscle-memory? Arbeiten hinter den Risern sowie Fokus auf das Problem.



WIE REAGIEREN?

VORBEREITUNG

Höhe bedeutet auch hier Sicherheit, Öffnung so hoch es geht (Platzregeln, wer hat was vor in der Load).

Ein Fallschirm immer erreichbar.

Fluchen, schreien, singen (oder der Hauptkappe folgen) - Stressabbau durch Atmungsaktivierung.

Überprüfung der Erreichbarkeit der Steuerschlaufen.

Entschlussfassung.

PLAN A

BEIDE STEUERSCHLAUFEN SIND VON VORNE ERREICHBAR

Steuerschlaufen öffnen/massieren (bei der Reserve können diese sehr „sticky“ sein).

Die unbetroffene Hand geht von VORNE/MITTE durch beide Seiten der Riser und öffnet die nähere Vorbremse.

Danach zügig zur betroffenen Seite und dort die Vorbremse lösen (Turn).

Funktionsüberprüfung.

Flare entlang der Körpermitte.

Landefall.

PLAN B

DIE BETROFFENE SEITE IST NUR VON HINTEN ERREICHBAR

Vorbremse der betroffenen Seite zuerst öffnen, Steuerschlaufe zwischen den Zähnen fixieren.

Vorbremse der nichtbetroffenen Seite öffnen und Steuerschlaufe nach Möglichkeit am Riser fixieren.

Weiter nach Plan A.

PLAN C

STEUERSCHLAUFE DER BETROFFENEN SEITE NICHT ERREICHBAR

Vorbremse auf beiden Seiten gesetzt lassen.

Steuerung über Harness/Riser.

Geeignete Ladefläche ansteuern.

Landefall

VERMEIDUNG

BRIEFING UND MATERIAL

GRIFFE:

Außen am Flugzeug: Daumen zueinander.

Innen im Flugzeug: Daumen voneinander.

Eine Hand (z.B. Angle) Daumen zum Prop.

Don't flip an 8-way

MATERIAL:

Muss meine Reserve so klein sein?

Müssen meine Riser so lang sein?

Kann ich die Position der Steuerschlaufen in der Vorbremse ändern?

Ist es vielleicht besser, auf den Reserveschirm zurückzugreifen (Riserlänge/Wingload/Temperament).

ÜBEN

Nächsten Kappenkurs oder High-Pull nutzen, um das Prozedere zu üben, wenn dies vorher abgesprochen ist.

Vertraut machen, wie mein Schirm reagiert. (Links=Steuerschlaufen gehen nach rechts und umgekehrt).

Vertraut machen mit den benötigten Kräften und dementsprechende Anpassung des Ablaufs.



FRAGEN?

Danke für die Aufmerksamkeit!