



Das wird nix: Schirm falsch aufgezogen, nicht unterlaufen – und somit den Start versaut. Kann passieren!

Fotos: ??????????????????

Die 10 häufigsten Fehler beim Motorschirmfliegen

# GRANDE MALHEUR

**Zu viel Gas, zu wenig, falsch unterlaufen, schlecht geführt – Als Moschi-Pilot können Sie viel falsch machen. Wichtige Tipps, wie Sie sich so manches Malheur ersparen können.**

Viele Unfallrisiken lassen sich durch Übung und Überlegung ausschalten. Der vielleicht wichtigste Tipp vorweg: Jeder Einsteiger sollte vor Beginn eines Kurses an einem Groundhandling-Seminar teilnehmen oder wenigstens eigenständig auf der grünen Wiese üben. Fluglehrer machen immer wieder die Erfahrung: Die häufigsten Missgeschicke beim Fliegen und am Boden (Schäden am Gerät) passieren Piloten mit deutlichen Defiziten im Schirmhandling.

**1. Wind-Fehleinschätzung**

Der Pilot hat die Windrichtung nicht genau beobachtet oder schätzt die Windsituation falsch ein. Die Folge: der Schirm kommt nicht sauber über den Piloten. Auch bei der Landung müssen Sie die Windsituation richtig einschätzen, um gegen den Wind landen zu können.

**TIPP:** Warten Sie im Zweifelsfall geduldig bis eine Ablösung von vorne kommt, wenn keine helfenden Hände zum Ausrichten des

Schirms zur Verfügung stehen. Bei der Landung nehmen Sie besser eine Seitenwindlandung in Kauf, statt in zu niedriger Höhe zu versuchen den Schirm noch gegen den Wind zu stellen. Wichtig hierbei ist es den Schirm parallel durchzubremsen.

**2. Unterlauf-Fehler**

Der Schirm kommt beim Aufziehen schräg über den Piloten und muss durch Anbremsen und Unterlaufen korrigiert werden. Der Fehler: Häufig drehen Piloten beim Unterlaufen den Körper zum Schirm.

**TIPP:** behalten Sie beim Unterlaufen bzw. bei der Richtungskorrektur die Startrichtung bei. Lassen Sie Ihre Arme nahe am Körper und strecken Sie sie nicht nach vorne, da Sie den Schirm sonst ungewollt anbremsen. Achten sie auf die richtige Position zum Schirm und behalten Sie beim Start eine aufrechte Körperhaltung bei. Dadurch kann die Startrichtung im Blick behalten werden.

**3. Zu kurzes Führen**

Der Tragegurt wird beim Aufziehen des Schirmes zu früh losgelassen. Dies ist ein typisches Bergstartverhalten, da die Laufstrecke beim Bergstart wesentlich kürzer ist. Die Folge: Der Schirm bleibt hinten hängen und kommt nicht sauber über den Piloten.

**TIPP:** Führen Sie die Gurte so lange, bis der Zug der Tragegurte nachlässt und die Kappe nach oben zieht. Üben Sie das Aufziehen mit stehendem Triebwerk.

**4. Zu langes Führen**

Der Pilot führt die Tragegurte zu lange. Die Folge: Der Schirm schießt nach vorne über den Piloten und kann einklappen. Häufig drücken Piloten auch die A-Ebene des Tragegurtes nach vorne oder unten, um den Schirm aufzuziehen. Eine mögliche Folge: Frontklapper. Es besteht auch die Gefahr, dass Leinen in den Propeller bzw. auf den heißen Motor geraten, wenn der Schirm beim Start überschießt.

**TIPP:** Fehler beim Aufziehen des Schirmes können Sie durch Groundhandlingtraining deutlich minimieren. Arbeiten Sie mit Technik und nicht mit Kraft.

**5. Gasfehler**

Die Hauptgefahr beim Motorschirm-Start ist das plötzliche Wegbleiben des Antriebs kurz nach dem Abheben in zwei bis zehn Metern Höhe. Mögliche Ursachen: der Benzinhahn oder die Entlüftung ist noch geschlossen, der Motor läuft noch mit Choke oder der Zündkerzenstecker hat sich gelöst. Auch das plötzliche Wegnehmen des Gases durch den Piloten ist keine Seltenheit.

**TIPP:** Spielen Sie beim Startlauf nach der Startentscheidung nicht mehr mit der Gasleistung. Bleiben Sie auf dem Gas bis zum Abheben. Bremsen Sie dem Schirm beim Startlauf leicht an bis zum Punkt des geringsten Sinkens. Die Vorteile: geringeres Lauftempo, geringere Laufgeschwindigkeit, früheres Abheben und mehr Schirmstabilität durch einen erhöhten Anstellwinkel. Gewöhnen Sie sich für den Vorflugcheck eine bestimmte Reihenfolge an. Lassen Sie sich nicht aus der Ruhe bringen! Führen Sie den Fünf-Punkte-Check gewissenhaft durch und ergänzen Sie als sechsten Punkt die Frage „Propeller frei?“.

**6. Sackflug**

Der Pilot gerät mit seinem Schirm in den Sackflug. Ursachen: Er hat nach dem Abheben die Bremse nicht vollständig geöffnet oder den Schirm zu stark angebremst. Der Schirm bleibt unbemerkt vom Piloten hinten hängen und wird durch Vollgas beim Abflug in den Sackflug gebracht. Auch ein nasser Schirm ist anfälliger für einen Sackflug. Dies tritt oft bei einem Start frühmorgens auf einer taunassen Wiese auf. Im Winter ist die Sackfluggefahr im Winter ebenfalls größer. Grund: Hohe Luftdichte = mehr Motorleistung = mehr Schub.

**TIPP:** Starten Sie mit einem nassen Schirm

besonders vorsichtig und trainieren Sie bei einem leistungsstarken Motor den gefühlvollen Umgang mit dem Gas.

**7. Landefehler**

Der Pilot macht in zu geringer Höhe den Motor aus und/oder ist nicht lauffähig. Oft bremsen Piloten den Schirm auch zu früh oder zu stark an. Die Folge: Erhöhtes Sinken. Der Pilot kann nicht mehr ausflairen oder den Schirm abfangen. Schirm sackt durch.

**TIPP:** Sie sollten den Schirm auf Grund der hohen Flächenbelastung unbedingt ausflairen. An die Landung mit Schlepptgas sollten Sie sich nur langsam und nur unter Anleitung herantasten. Beachten Sie die Polare des geringsten Sinkens und besten Gleitens.

**8. E-Starter-Irrtum**

Nach der Landung legt der Pilot den E-Starter nicht still. Die Folge sind oft schlimme Verletzungen, wenn beispielsweise beim Abbauen oder Einladen des Motors versehentlich der Starter berührt wird und der Motor plötzlich anspringt.

**TIPP:** Legen Sie nach der Landung unbedingt den Starter still! Doppelte Sicherheit erhalten Sie wenn Sie den Zündkerzenstecker noch mit abziehen.

**9. Startabbruch-Fehler**

Nach einem Startabbruch wird der Motor nicht sofort ausgeschaltet oder die Leinen und der Schirm werden nicht neben den Motor gelenkt. Die Folge: Schäden am Propeller durch einfallende Leinen oder des Käfigs, wenn dieser auf dem Boden mit laufendem Propeller hart aufsetzt.

**TIPP:** Den Ausschaltknopf am Gasgriff sollten Sie blind finden. Stellen Sie sicher, dass der Knopf funktionsfähig und leicht zu betätigen ist und üben Sie das Ausschalten. Bleiben Sie nach einem Startabbruch nicht unter dem Schirm stehen sondern Lenken Sie herab fallende Leinen weg vom Motor.

**10. Drehmoment des Motors**

Wenn Piloten Kurven gegen das Drehmoment des Motors fliegen, besteht die Gefahr bei zu starkem oder abruptem ziehen der Bremsleine eines einseitigen Strömungsabrisses.

**TIPP:** Wenn Sie gegen das Drehmoment kurven, dann nicht mit Vollgas! Nehmen Sie etwas Gas raus.

*Andreas Kolb, Olaf Straub*

**DIE AUTOREN**

**OLAF STRAUB** IST Ausbildungsleiter der Flugschule Airbase-K für Motorschirm, Dreiachser und Tragschrauber.  
**ANDREAS KOLB** IST Fluglehrerassistent, Gleitschirmflieger und Tandempilot.