

Fallschirmspringer Ausbildungshandbuch

Theoretisches Wissen für den ersten Sprung

Dieser erste Teil enthält alle für den ersten Sprung notwendigen Informationen. Er dient zur Unterstützung des Unterrichts sowie zur Auffrischung nach Sprungpausen.

Sollte irgendetwas unklar sein oder Fragen aufkommen, wende dich bitte umgehend an deinen Lehrer!

Inhaltsverzeichnis

Fallschirmspringer Ausbildungshandbuch.....	1
1. Ausrüstung.....	2
2. Aerodynamik.....	3
3. Verhalten am Flugplatz	3
4. Verhalten im Flugzeug	4
5. Absprung & Freifall.....	4
6. Schirmöffnung.....	4
7. Am geöffneten Schirm.....	6
Schirmbedienung:.....	6
Vorfahrtsregeln:.....	6
Einteilung des Fluges:.....	7
Landung:.....	8
8. Notsituationen.....	9
Notfall im Flugzeug unter 300m.....	9
Notfall im Steigflug.....	9
Hängenbleiben am Flugzeug.....	9
9. Aussergewöhnliche Landungen.....	16

1. Ausrüstung

Die Ausrüstung besteht aus:

Gurtzeug

mit drei Aktivierungsgriffen

- Aufziehgriff [Ripcord] für den Hauptschirm
oder
- bei Automaten Aufziehleine [Static Line]
- Trennkissen [Cutaway handle] um den Hauptschirm abzutrennen
- Reservegriff um den Reserveschirm zu öffnen

Und drei Gurten:

- Ein Brustgurt
- Zwei Beingurte
- Und wird dreimal vor jedem Sprung am Springer überprüft.

Hauptschirm

Reserveschirm

Haupt- und Reserveschirme bestehen aus:

- Hilfsschirm und Container [Pilotchute & Pod]
- Schirmkappe
- Öffnungsbremse [Slider]
- Fangleinen
- an der hinteren Schirm-Kante zwei Steuerleinen mit Steuerschlaufen
- vier Haupttragegurte (zwei vorne, zwei hinten) [Risers]

Cypres Notöffnungsautomat für den Reservefallschirm

Aktiviert den Reservefallschirm

Dient nur als Back-up

Höhenmesser (Anzeige in Meter):

möchte vorsichtig behandelt werden

zeigt nur ungefähre Höhen an

kann auch kaputt gehen

im Freifall bewegt sich die Höhenmessernadel ungefähr mit der selben Geschwindigkeit wie der Sekundenzeiger der Uhr (aber gegen den Uhrzeigersinn)

Springerkombi**Helm****Sprungbrille****geeignete Schuhe (knöchelhohe/glatte Sohlen)****eventuell geeignete Handschuhe****VERSTÄNDNISFRAGEN**

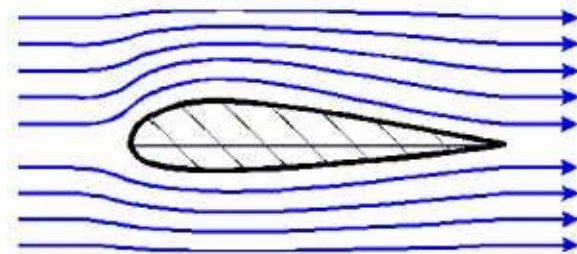
Auf welcher Seite am Schulgurtzeug ist der Reservegriff angebracht?

Auf welcher Seite am Schulgurtzeug ist der Trennpolster angebracht?

Nenne die 3 Aktivierungsgriffe in der richtigen Reihenfolge der Aktivierung

2. Aerodynamik

Dein Fallschirm ist ein aufblasbarer Flügel, der die gleichen aerodynamischen Eigenschaften hat wie ein Flugzeugflügel. Er bewegt sich vorwärts durch die Luft und sinkt dabei. Durch diese Vorwärtsbewegung entsteht ein Luftstrom um den Fallschirm. Dieser Luftstrom erzeugt Auftrieb. Der Auftrieb ist unter anderem von der Vorwärtsgeschwindigkeit abhängig.



wie beim Flugzeug

3. Verhalten am Flugplatz

Rauchverbot im Umkreis von 45 m um Luftfahrzeuge (auch Fallschirme sind Luftfahrzeuge) und Tankstellen.

Das gefährlichste am Fallschirmspringen ist der Flugzeugpropeller. Daher: Dem Flugzeug nur mit Sprunglehrer, **jedenfalls immer von hinten seitlich nähern**. Den Propellerbereich weiträumig meiden.

NIEMALS unter den Tragflächen durch, immer außen herum gehen.

Beim Einsteigen wie im weiteren Verlauf des Steigfluges den Anweisungen des Sprunglehrers folgen.

4. Verhalten im Flugzeug

Sitzpositionen einnehmen –Anschnallen -
keine großen Bewegungen während des Steigfluges.
Alle Griffe (Aufziehgriff, Trennkissen, Reservegriff) schützen!
Mentale Vorbereitung auf den Sprung.
Nach Aufforderung durch den Sprunglehrer in Absprungposition.
Bei allen Bewegungen an den platzbeanspruchenden Fallschirmcontainer denken.

VERSTÄNDNISFRAGEN

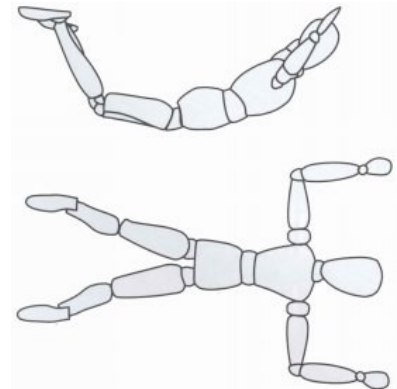
Wer hat während der Ausbildung die Verantwortung für Dich?

Wie näherst Du Dich am Boden dem Flugzeug?

Wessen Anweisungen im Flugzeug hast Du zu befolgen?

5. Absprung & Freifall

Freifallposition (Absprungposition)
Exitcount (je nach Flugzeug)
stabile Lage (ARCH: Becken vor/ Kopf im Nacken).
Zählen "1000,2000,3000,4000"
(während sich der Schirm öffnet)
Kappenkontrolle



VERSTÄNDNISFRAGEN

Welche Körperhaltung nimmst Du sofort nach dem Absprung ein?

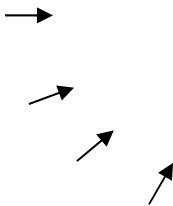
Wozu dient der Exitcount?

Relativer Wind

Relativer Wind:

Durch die Vorwärtsbewegung des Flugzeuges kommt nach dem Absprung der Wind von vorne. In den ersten 8 Freifallsekunden dreht sich der relative Wind kontinuierlich und ganz von selbst in die Vertikale.

Die Freifallmanöver – auch in den ersten 8 Sekunden - werden mit dem Bauch zum relativen Wind geflogen.

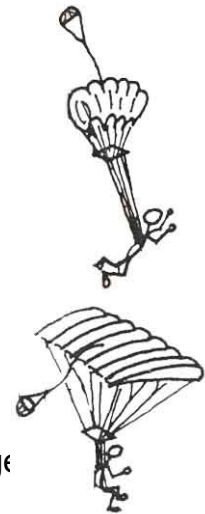


6. Schirmöffnung

Die Schirmöffnung lässt sich in vier Abschnitten erklären:



- Aktivierung - Griff ziehen oder Automaten Aufziehleine, der Container öffnet sich
- Der Hilfsschirm zieht den Pod aus dem Container, die Fangleinen werden ausgeschlauft
- Kappe wird aus dem Pod gezogen
- Die Kappe füllt sich mit Luft, der Slider dient als Öffnungsbremse und rutscht während der Öffnung entlang der Fangleinen herunter



Innerhalb von 5 Sekunden nach der Einleitung der Öffnung muss der Springer überzeugt haben, dass die Kappe geöffnet, mit Luft gefüllt und steuerbar ist

VERSTÄNDNISFRAGEN

Wann rutscht der Slider beim Öffnungsvorgang herunter und welche Aufgabe hat er?

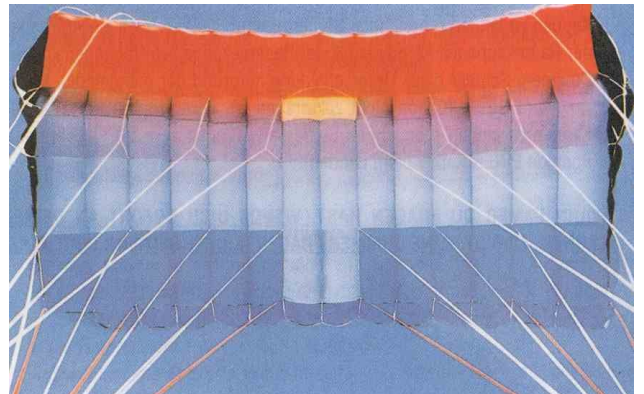
Die Kappe ist geöffnet und der Slider ist zerrissen. Welche Auswirkungen hat der zerrissene Slider auf die Schirmfahrt?

7. Am geöffneten Schirm

Nach der Öffnung:

Kappencheck:

- 1) **rechteckige** Kappe über dem Springer.
- 2) (Ggf. ausdrehen.)
- 3) Vorbremmung lösen
- 4) Luftraumkontrolle / Position (gegen Wind)
- 5) **Rechts steuern**, links **steuern** (<90°)
- 6) **Stalltest**
- 7) fortgesetzte Luftraumkontrolle / Navigation



notwendige Funktionen:

Die Kappe muss rechteckig sein, stabil fliegen und steuerbar sein.

Steuerleinen und Fangleinen müssen frei laufen. Slider unten oder im unteren Drittel der Fangleinen.

Schirmbedienung:

Gleitflug: Arme ganz nach oben ergibt eine maximale Vorwärtsfahrt

Drehungen: einseitiges oder ungleichmäßiges Ziehen der Steuerleinen ergibt eine Drehung (starkes Ziehen = schnelle, enge Drehung, leichtes Ziehen = langsame, weite Drehung)

Bremsen: Gleichmäßiges Ziehen beider Steuerleinen bremst die Vorwärtsfahrt des Schirmes (leichtes Ziehen = kleine Bremswirkung, ganz durchziehen = volle Bremswirkung „Flare“)

Achtung! Bei voll gezogenen Steuerleinen Stall (Strömungsabriss) mit erhöhtem Sinken möglich. Steuerleinen langsam auf Schulterhöhe nachlassen. Vorfahrtsregeln:

- Vor jedem Manöver schauen, ob der Luftraum frei ist.
- Fliegen zwei Schirme aufeinander zu, weichen Beide nach rechts aus.
- Nähern sich zwei Schirme seitlich: Ausweichen zur freien Seite (rechts vor links)
- Es gilt: der Untere hat Vorfahrt.
- Anderen Schirmen weiträumig ausweichen. Befindet man sich mit einem anderen Schirm auf gleicher Höhe, kann durch Drehungen (=schnelleres Sinken) eine Höhenstaffelung erreicht werden.
- Behalte Deine Mitspringer im Auge, Du solltest immer wissen wo sie sind!

VERSTÄNDNISFRAGEN

Was passiert bei einem Stall, was kann man dagegen tun?

Womit musst Du rechnen, wenn Du kurz vor der Landung die Steuerleinen plötzlich loslässt?

Vorfahrtsregeln:

Vor jedem Manöver schauen, ob der Luftraum frei ist.

Fliegen zwei Schirme aufeinander zu, weichen Beide nach rechts aus.

Nähern sich zwei Schirme seitlich: Ausweichen zur freien Seite (rechts vor links)

Es gilt: der Untere hat Vorfahrt.

Anderen Schirmen weiträumig ausweichen. Befindet man sich mit einem anderen Schirm auf gleicher Höhe, kann durch Drehungen (=schnelleres sinken) eine Höhenstaffelung erreicht werden.

Behalte Deine Mitspringer im Auge, Du solltest immer wissen wo sie sind!

Einteilung des Fluges:

In Richtung des 1000 m Warteraumes fahren und sich dort bis auf 1000 m aufhalten

Feststellen, ob gegen den Wind gehalten werden kann

Zum 500 m Warteraum fahren

In 300 m: Landeanflug mit Mitwindanflug einleiten. In 200 m in den Queranflug und in 100 m Höhe in den Endanflug eindrehen. Von hier aus solltest Du in geradem Flug direkt am Zielpunkt landen.

Unter 100 m keine großen Steuerbewegungen mehr durchführen

Schirm gegen den Wind halten, Korrekturen bis 90° sowie Ausweichmanöver sind erlaubt.

Besser eine Landung quer oder mit dem Wind mit Landefall, als eine Hindernislandung oder Landung in einer Drehung.

Windkorrekturen:

Bei Gegenwind fährt der Schirm gegenüber dem Boden langsamer, der Winkel ist steiler.

Bei Rückenwind ist die Geschwindigkeit gegenüber dem Boden schneller, der Winkel flacher. Stelle in größerer Höhe (über 500 m) fest, in welchem Winkel der Schirm sich mit und gegen den Wind bewegt.

Wird der Winkel zu einem bestimmten Punkt flacher, wirst Du davor landen. Wird er steiler, wirst Du über den Punkt hinwegfliegen und dahinter landen.

Queranflug den Windverhältnissen anpassen (Zeichnung)

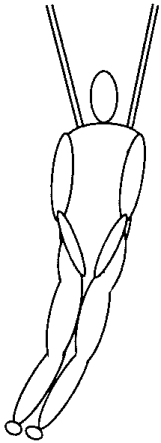
VERSTÄNDNISFRAGEN

Steilkurven nicht unterMeter.

Welches Schirmmanöver ist in 300 m einzuleiten?

In welcher Höhe stellst Du Dich spätestens gegen den Wind, auch wenn Du Dich nicht in Zielkreisnähe befindest?

Landung:



die Landung erfolgt gegen den Wind aus vollem Gleitflug (Arme ganz oben/ Beine zusammen, leicht beugen, angespannt).

In ca. 3-4 m Höhe anfangen, die Steuerleinen bis zu den Schultern ziehen (flaren), unmittelbar über dem Boden ganz durchziehen, wobei die Hände in die Mitte genommen werden.

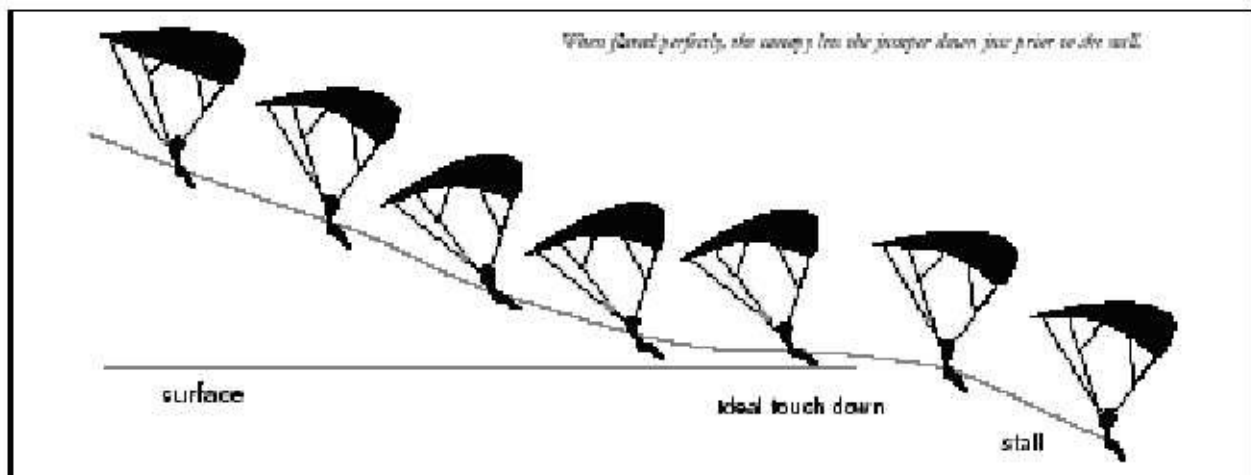
Jedenfalls die Steuerleinen in der gebremsten (gezogenen) Position lassen
Nachlassen der Steuerleinen bewirkt ein erhöhtes Sinken

Landehaltung: Füße und Knie zusammen, Knie leicht angewinkelt.

Hinstellen bzw. laufen nur im Idealfall, sonst im Zweifel einen Landefall durchführen

Es ist NICHT das Ziel, eine stehende Landung durchzuführen, sondern sich nicht zu verletzen!

Solltest du einmal mit Wind landen müssen führst du einen normalen Flare aus, nimmst die Landehaltung ein und machst dich auf eine härtere Landung gefasst.



VERSTÄNDNISFRAGEN

Ein Springer wird nach der Landung am offenen Schirm über den Boden geschliffen. Welche Maßnahmen leitet er ein?

In welche Richtung wird grundsätzlich gelandet?

In 10 Meter Höhe stellst Du am gebremsten Fallschirm fest, dass du zu hoch geflared hast, was machst Du?

8. Notsituationen

Notfall im Flugzeug unter 300m

Den Anweisungen des Lehrers folgen. Angeschnallt bleiben, Helm auflassen, mit dem Flugzeug landen.

Notfall im Steigflug

Nur den Anweisungen Deines Lehrers folgen. Im Falle eines Notabsprungs auf Anweisung Flugzeug zügig in geplanter Reihenfolge verlassen.

Hängenbleiben am Flugzeug

Der geöffnete Hauptschirm hat sich am Flugzeug verfangen.

Abhilfe: Sofort abtrennen & Reserve ziehen.

Hängenbleiben an der Aufziehleine (Staticline)

Hände über dem Kopf, um den Lehrer anzuzeigen, dass man die Situation erkannt hat. Lehrer schneidet die Staticline durch, danach Abtrennen und Reserveziehen.

Öffnungsstörungenarten und Reaktionen

Einleitendes Wort zu den Öffnungsstörungen

Fehlöffnungen sind selten, können aber vorkommen. Es gibt Springer mit tausenden von Sprüngen, die noch nie abgetrennt haben; auf der anderen Seite kann dies schon beim ersten Sprung notwendig sein.

Störungen, die auf schlechtes Material zurückzuführen sind, wie Risse in der Kappe oder gerissene Leinen, sind bei unseren Schulungsschirmen fast (aber nur fast) auszuschließen.

Störungen, die nicht zu beheben sind, sind leicht zu erkennen (kein Erkennbarer Schirm). Geschlossene Außenzellen, Slider oben oder Verdrehungen geschehen oft und stellen keinerlei Problem dar.

Eine Kappe, die nicht die normale rechteckige Form hat und starke oder/und ungleichmäßige Bewegungen ausführt, ist nicht zu landen und muss abgetrennt werden. In jedem Fall überprüfen: Form, Steuer-, Brems- und Tragfähigkeit.

Wichtig für alle Notsituationen:

Kappencheck

Entscheidungshöhe beachten (500 m)

Abtrennen & Reserve ziehen in richtiger Reihenfolge und ausreichender Höhe

Kein Abtrennen unter 500 m!

Trennst Du unter 500 m ab, wirst Du wahrscheinlich sterben!

Trotzdem: nach jedem Abtrennen muss die Reserve gezogen werden!

Abtrennen und Reserveziehen**Das Aktivieren des Reserveschirmes erfolgt immer nach dem selben Schema:**

Lass alles los was Du in den Händen hältst!

Blickkontakt zum Trennkissen (rechte Seite/ Stoff)

Rechte Hand fasst das Trennkissen, die Linke unterstützt

Trennkissen abschälen, nach unten außen ziehen, Kabel **GANZ**

HERAUSZIEHEN und wegwerfen.

Blickkontakt zum Reservegriff (linke Seite/ Metall)

Linke Hand fasst den Reservegriff, die Rechte unterstützt. Becken vor!

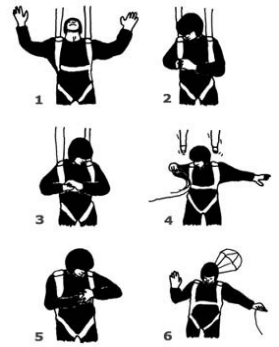
Reservegriff nach **unten** außen **GANZ HERAUSZIEHEN** und festhalten.

Kappencheck

Die Entscheidung für das Notverfahren ist ehemöglichst nach der

Schirmöffnung zu treffen. Die niedrigste Entscheidungshöhe für das

Abtrennen und Reserveziehen ist 500 m, d.h., wer in 500 m eine nicht landbare Kappe hat, trennt diese ab und zieht die Reserve (das heißt NICHT, dass du bis 500 m warten musst!!)

**VERSTÄNDNISFRAGEN**

Du weißt nicht, ob Du Deinen Fallschirm aufgrund einer Störung sicher landen kannst. In welcher Höhe entschließt Du Dich spätestens für das Notverfahren?

Welche Handlung folgt dem Abtrennen zwingend?

Öffnungs Störungen (nicht landbar)

Wenn der Schirm nicht alle 3 Kriterien : Rechteckig - Stabil – Steuerbar erfüllt: **Abtrennen und Reserve ziehen**

Totalversager (bei manueller Auslösung)
der Griff wird nicht gefunden oder lässt sich nicht ziehen

Der Container öffnet sich nicht, hohe Fallgeschwindigkeit.

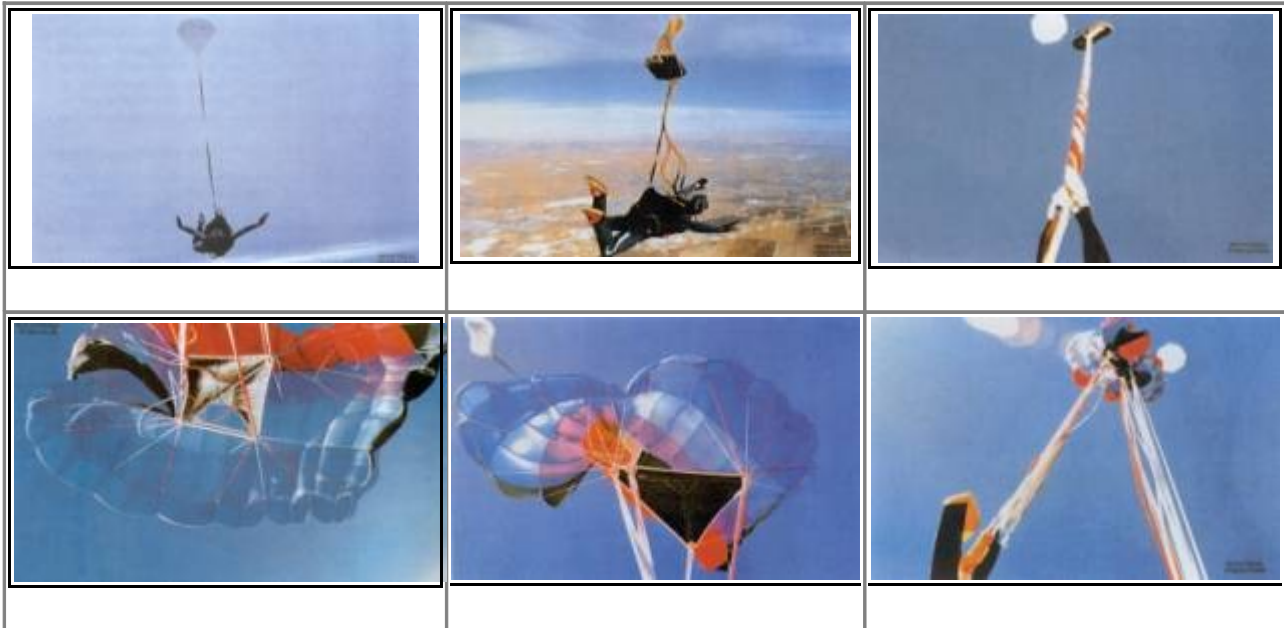
Lösung des Problems: Abtrennen und Reserve ziehen

Totalversager, der Griff wird gezogen, weiterhin hohe Fallgeschwindigkeit.

Abhilfe: Blick über die Schulter, um festzustellen, ob der Hilfsschirm im Lee ist. Container mit den Ellenbogen stoßen.

Wenn keine Veränderung der Situation: Abtrennen und Reserve ziehen.

Beispiele für **nicht** landbare Störungen, da sie nicht alle 3 Kriterien:
Rechteckig – Stabil – Steuerbar erfüllen:



Risse in der Kappe

Test: Mehrmaliges Durchziehen beider Steuerleinen, beobachten, ob der Riss größer wird. Wenn er klein bleibt und die Kappe stabil und steuerbar ist, diese ohne starke Steuerbewegungen auf großem hindernisfreien Feld landen.

Wenn er größer wird oder du durch den Riss den Himmel sehen kannst: spätestens bei 500 m: Abtrennen & Reserve ziehen

Gerissene Fangleine: Abtrennen und Reserve ziehen

Gerissene Steuerleinen, verknotete Steuerleinen, Steuerleine lässt sich nicht lösen
Schirm ist nicht steuerbar, daher Abtrennen und Reserve ziehen

Verheddern der Füße in den Fangleinen:

Der Springer hängt mit den Füßen in den Leinen oder Tragegurten

- Der Schirm ist offen tragend und stabil: Keinesfalls Abtrennen, solange du noch in den Leinen hängst! Abhilfe: Bein(e) befreien. Den guten Schirm nicht abtrennen.
- Der Schirm dreht, ist nicht stabil oder sinkt schnell: Abhilfe: Abtrennen und Reserve ziehen.

VERSTÄNDNISFRAGEN

Beschreibe das Notfallverfahren in der richtigen Reihenfolge

Der Springer fällt nach dem Öffnen des Fallschirms ungebremst weiter. Was unternimmt er?

Eine Fangleine hat sich bei der Öffnung über die Kappe gelegt. Wie reagierst Du?

Der Slider verhängt sich im obersten Drittel und rutscht auch nach kräftigsten Pumpbewegungen nicht nach unten. Was ist zu tun?

Eine Steuerleine ist abgerissen, die zweite Steuerleine noch geschlossen und der Schirm dreht. Was ist zu tun?

Der geöffnete Hauptschirm hat sich am Flugzeug verfangen. Was ist zu tun?

Der Pod klemmt im Container. Was ist zu tun?

Der Schirm hat sich mit einem Bein oder Arm verheddert. Was ist zu tun?

Die Fangleinen sind teilweise ausgeschlauft, aber der Pod gibt den Schirm nicht frei, Was ist zu tun?

Die Kappe ist frei, entfaltet sich aber nicht. Was ist zu tun?

Eine Leine hat sich über die Kappe gelegt. Der Schirm ist nicht flugfähig, schaukelt hin und her oder dreht schnell Was ist zu tun?

Eine Steuerleine ist gerissen. Was ist zu tun?

Der Griff wird gezogen, weiterhin hohe Fallgeschwindigkeit. Was ist zu tun?

Nach der Öffnung: der Hilfsschirm kommt nicht in den Luftstrom Was ist zu tun?

Eine Steuerleine lässt sich nicht lösen. Was ist zu tun?

Eine/beide Steuerleine(n) ist/sind verknotet. Was ist zu tun?

Der Fallschirm ist nur teilweise geöffnet, Du sinkst schnell und drehst flott in eine Richtung. Welche Maßnahme ist unverzüglich notwendig?

Zwei Schirme nach der Öffnung

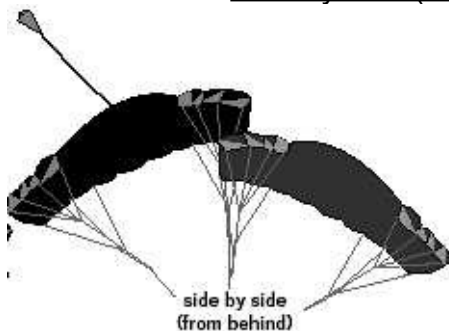
Sowohl Haupt- als auch Reserveschirm wurden ausgelöst.

Biplane (Schirme fliegen hinter einander):



ohne große Steuerbewegungen mit beiden Schirmen auf möglichst freiem Gelände landen. Der vordere Schirm ist der steuerbare (wie beim Auto mit Anhänger). Nicht Flaren!

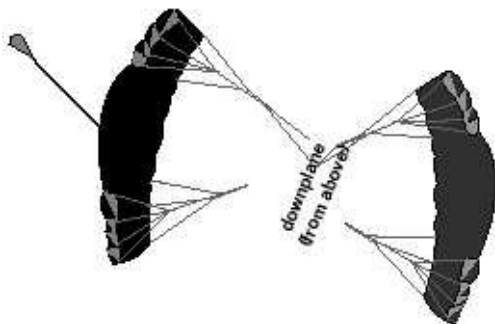
Side by side (Schirme fliegen nebeneinander):



ohne große Steuerbewegungen mit beiden Schirmen auf möglichst freiem Gelände landen.

Gesteuert wird mit den äußeren hinteren Haupttragegurten (beim linken Schirm der Linke, beim rechten der Rechte). Nicht Flaren! Wenn sich die Schirme zu einem Downplane drehen, unabhängig von der Höhe sofort abtrennen.

Down Plane (Schirme separieren auf die Seite)



Sehr hohe Sinkgeschwindigkeit

Bei einem Downplane jedenfalls sofort unabhängig von Deiner Höhe abtrennen!

VERSTÄNDNISFRAGEN

Beide Schirme sind offen. In welcher Stellung darf man sie grundsätzlich nicht landen?

Sowohl Haupt- als auch Reserveschirm wurden ausgelöst. Biplane (Schirme fliegen hinter einander): Was ist zu tun?

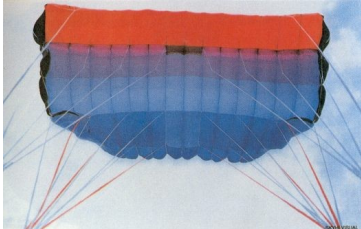
Sowohl Haupt- als auch Reserveschirm wurden ausgelöst: Side by side (Schirme

fliegen nebeneinander) Was ist zu tun?

Sowohl Haupt- als auch Reserveschirm wurden ausgelöst: Down Plane (Schirme separieren auf die Seite) Was ist zu tun?

Unübliche Öffnungen (landbarer Schirm)

Geschlossene Außenzellen :



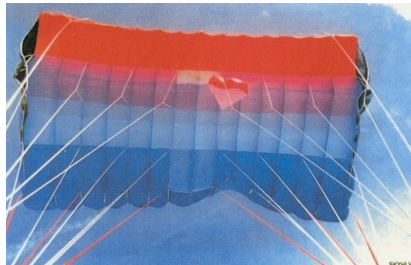
Der Schirm fährt geradeaus, die Zellen an den äußeren Enden sind nicht mit Luft gefüllt
Abhilfe: Pumpen mit den Steuerleinen (ein Schirm mit zwei geschlossenen Zellen ist landbar)

Verdrehungen



Die Fangleinen sind zwischen der Kappe und den Haupttragegurten eingedreht.
Abhilfe: Mit den Beinen kicken, um sich auszdrehen
Nicht Pumpen, also Hände weg von den Steuerschlaufen!
Außenzellen geschlossen, Slider oben und Verdrehungen können in Mischform auftreten und sind meist harmlos.

Hilfsschirm in der Kappe



Der Hilfsschirm hängt vorn über in der Kappe oder in einer Zelle und beult den Schirm leicht ein.
Abhilfe: Keine heftigen Steuerbewegungen durchführen. Die Kappe ist in der Regel landbar

Slider oben

Der Schirm fährt geradeaus. Der Slider ist in der Mitte zwischen der Kappe und den Haupttragegurten. Die Kappe ist leicht gebogen.
Abhilfe: Pumpen. Lässt sich der Slider nicht herunterpumpen, kann der Schirm trotzdem gelandet werden, wenn die Kappe stabil fliegt.

Eine Vorbremmung ist offen

Der Schirm dreht.
Abhilfe: die andere Steuerleine öffnen.

VERSTÄNDNISFRAGEN

Was unternimmt ein Springer, wenn im Flug nach einem Manöver die äußeren Zellen des Fallschirmes zusammenfallen?

Nach dem Öffnen des Fallschirmes haben sich die Fangleinen stark verdreht. Welche Handlung setzt ein Fallschirmspringer NICHT?

Nach der Öffnung ist eine Steuerleine (Bremse) offen. Der Schirm dreht. Was muss der Springer tun?

Wessen Anweisungen im Flugzeug hast Du zu befolgen?

Wie verhältst Du Dich, wenn der Flieger notlanden muss?

Der Hilfsschirm hängt vorn über in der Kappe oder in einer Zelle und beult den Schirm ein. Was ist zu tun?

Der Schirm fährt geradeaus. Der Slider ist in der Mitte zwischen der Kappe und den Haupttragegurten. Was ist zu tun?

9. Aussergewöhnliche Landungen

In jedem Fall gilt: in 3-4 Metern voll durchflaren um mit möglichst wenig Geschwindigkeit aufzukommen!

Außenlandung (vorgesehenes Landegebiet kann nicht erreicht werden)

Frühzeitig entscheiden -> spätestens im 500m Warteraum

Ein geeignetes freies Gelände suchen (z.B. Felder)

Windrichtung ausmachen (die gleiche wie am Platz: auf Bäume, Fahnen oder Rauch achten), Endanflug auf neues Landegebiet übertragen, einen normalen Landeanflug durchführen, Hindernisse vermeiden, Landerolle

Baumlandung/ Waldlandung

Die Waldoberkante als Boden betrachten, den Schirm entsprechend abbremesen.

Die Füße übereinander stellen, Gesicht schützen.

Nach der Landung im Baum sichern und auf Hilfe warten.

Landung am Hang

Tendenziell gegen den Wind, aber immer quer zum Hang.

Landung gegen eine Wand

Normale Landung, mit den Füßen abstoßen

Landung im Lee

Wenn eine Lee-Landung (z.B. hinter Gebäuden oder der windabgewandten Seite einer Waldkante) unvermeidbar ist, muss mit Strömungsabrissen und/oder erhöhter Sinkgeschwindigkeit gerechnet werden. Schirm bis zum flare offen fahren, dann zügig bremsen. Landerolle vorbereiten, mit harter Landung rechnen.

Dachlandungen

Nach der Landung hinlegen, eine Steuerleine vollständig einziehen und Halt suchen.

Fällt der Schirm nicht sofort zusammen: Schirm abtrennen. Steildach eintreten.

Stromleitungen/ Telefonleitungen/ etc.

Füße übereinanderstellen, mit harter Landung rechnen.

Versuchen, an den Leitungen abzugleiten bzw. Berührung vermeiden

Nie zwei Leitungen gleichzeitig berühren

Landehaltung einnehmen. Wenn Du an Leitungen hängst, lasse dich von keinem Helfer berühren, bevor nicht absolut sichergestellt ist, dass der Strom abgeschaltet ist. – Stromschlaggefahr!

Landung auf Gleiskörpern/ auf der Landebahn

Diese sofort verlassen

Wasserlandung

Ruhe bewahren. Schon am Schirm Gurte lockern. Im Wasser von Fangleinen fernhalten, langsame Bewegungen, Verhedderungsgefahr! Der geschlossene Reserveschirm ist eine Zeit lang als Schwimmkissen benutzbar.

Bei fließendem Gewässer: Quer zur Strömung landen, aus dem Gurtzeug befreien und an Land schwimmen, Ausrüstung NICHT bergen!

Bei stehendem Gewässer: Gegen den Wind landen, auf Wasseroberfläche Landefall (Wassertiefe unbekannt!). Im Wasser ohne Hektik aus dem Gurtzeug befreien.

Im Wasser schwimmt die geschlossene Reservekappe einige Minuten und kann als Schwimmhilfe verwendet werden. Die offene Kappe mit der Du gelandet bist schwimmt ca. 15 Minuten. Bei der Ausrüstung bleiben, wenn Land nicht sicher aus eigener Kraft erreicht werden kann. Ausrüstung als Schwimmhilfe nützen.

VERSTÄNDNISFRAGEN

Eine Wasserlandung ist unausweichlich. Welche Vorbereitungen werden vom Springer getroffen?

Eine Baumlandung ist unvermeidbar. Welche Punkte sind für den Springer wichtig?

Ein Springer bleibt mit seinem Schirm an einer Stromleitung hängen. Wie verhält sich der Springer?

Warum soll ein an einer Stromleitung Hängender nichts unternehmen?

Eine Landung im Bereich von Bahnoberleitungen oder Gleiskörpern war unvermeidlich. Wie verhält sich der Springer?

Der Springer landet auf einem Flachdach. Was ist bei starkem Wind mit der Hauptkappe zu tun?

Trotz aller Gegenversuche muss ein Springer gegen eine Wand landen. Wie sollte die Aufprallhaltung aussehen?

Das geplante Landegebiet ist nicht mehr zu erreichen. Spätestens in welcher Höhe entscheidest Du Dich für ein anderes.

Du landest auf der Landebahn, was wirst Du so schnell wie möglich tun?

Beschreibe eine Landung außerhalb des Flugplatzes

10 Visualisieren

Das Visualisieren des bevorstehenden Sprungs ist, wenn es richtig gemacht wird, genauso effektiv wie das wirkliche Üben.

Üben ist anstrengend und Fallschirmspringen ist teuer, das Visualisieren allerdings ist gratis und einfach.

Zu Beginn gehe an einen Ort an dem du dich entspannen kannst und dich niemand stört. Atme tief ein und aus und erinnere dich an eine Situation in der du dich wohl und gut gefühlt hast.

Jetzt stelle dir vor, du sitzt im Flugzeug, hörst die Motoren und riechst den Sprit. Stelle dir vor, wie du aufstehst, dich mit deinen Lehrern in die Tür begibst und dort deinen Exitcount durchführst. Achte dabei darauf alles bis ins kleinste Detail zu fühlen.

Visualisiere, wie du jeden Teil deines Körpers während dem Exitcount und Exit bewegst und wie es sich anfühlt, wenn du dich im relativen Wind vom Flugzeug weg bewegst und du deine Übungen ausführst. Stelle dir auch vor wie es sein wird mit dem Schirm zu fliegen und wie du deine Schirmfahrt einteilst. Schau dir die Landschaft von oben an und erkenne deine Markierungspunkte für die Wartezeiten und den Endanflug.

Ob du dich beim Visualisieren von außen siehst, wie als würdest du dich im TV betrachten oder ob du es aus deinem Blickwinkel erlebst ist egal. Wichtig dabei ist, dass du deine Bewegungen als eine Einheit siehst und nicht als einzelne, aneinandergefügte Bilder.

Dieses Visualisieren solltest du auch während dem Steigflug weiterführen. Schau einmal um dich, Springer, die schwierige Formationsabläufe ausführen wollen werden diese auch im Steigflug immer wieder durchgehen und dabei auch ihre Arme mitbewegen um sich die Bewegungen noch genauer vorstellen zu können.

Dein Ausbildungsteam wünscht dir viel Spaß bei deinen ersten Sprüngen!