

Die zehn größten Irrtümer über das Motorschirmfliegen

GEGEN DARSTELLUNG

Irren ist menschlich. Aber beim Thema Motorschirm halten sich einige Irrtümer verdammt hartnäckig. So hartnäckig, dass FLY AND GLIDE-Autor und Moschi-Sympathisant Thomas Keller sich zur Aufklärung berufen fühlt.

1. IRRTUM: MOTORSCHIRMFLEIEN IST ... NUR MIT SPEZIELLEN GLEITSEGELN MÖGLICH!

Stimmt nicht. Motorisiertes Gleitschirmfliegen ist ohne weiteres auch mit normalen Gleitschirmen möglich. Welche Kombinationen, bestehend aus Schirm und Rucksackmotor, vom Deutschen Ultraleichtflug-Verband (DULV) muster geprüft wurden, kann eine Liste für geprüfte Gleitsegel auf der DULV-Website entnommen werden (www.dulv.de). Richtig ist allerdings auch, dass „Bergschirme“ für den Motorschirmflug in vielen Fällen nicht

das Optimum darstellen. Schließlich wurden sie für den motorlosen Flug konzipiert. Längere Tragegurte und Fangleinen sowie eine höhere Streckung und ein größerer Anstellwinkel wirken sich meist nachteilig auf das Motorschirmfliegen aus. Da sich viele Piloten aber nicht noch einen zweiten „reinrassigen“ Motorschirm (wie zum Beispiel den „Silex“, siehe FLY AND GLIDE 8/05) kaufen möchten, liegen so genannte „Kombinationsschirme“ im Trend. Hierbei handelt es sich um Schirme, die auf Basis von „normalen“ Gleitsegeln für das Motorschirmfliegen optimiert wurden. Sie sind sowohl vom DHV getestet als auch

durch den DULV geprüft. Zu dieser Kategorie zählen unter anderem der „Sting“ von Powerplay, der „Rotor“ von Nova oder der „Starlix“ von Fresh Breeze. Die Schirme wurden mit speziellen Tragegurten für den Motorschirmbetrieb optimiert. Ein Verlängern der Bremsleinen entfällt, da die Tragegurte verschiedene Einhängelängen ermöglichen. Mit Hilfe der eingebauten Trimmer lässt sich darüber hinaus das Drehmoment der Motoren bequem im Flug ausgleichen. In Abhängigkeit vom Verwendungszweck weisen diese Schirme auch unterschiedliche Zuladungsbe- reiche aus.

2. IRRTUM: MOTORSCHIRMFLEIEN IST ... NICHTS FÜR FRAUEN!

Blödsinn! Noch ist das Motorschirmfliegen zwar relativ fest in Männerhand. Doch nach und nach überwinden auch die Frauen ihre Scheu vor dem zusätzlichen Gewicht auf dem Rücken. Denn schließlich lastet der Motor nur für kurze Zeit während des Startlaufs auf den Schultern. Kaum abgehoben, erfolgt die Lastverteilung auf die Tragegurte des Schirms. Propellergrößen von 110 Zentimetern oder weniger sowie neue, leichtere



Unterwegs mit Motor und „normalem Bergschirm“ (Apo): „Mit speziellen Tragegurten für den Motorschirmbetrieb optimiert.“



Gemeinschaft aus Zuschauern und Piloten bei einem Wettkampf (nahe Paris): „An fünf Veranstaltungstagen über 100 Motorschirmflieger aus sechs Ländern.“

Rucksackmotoren, wie etwa der „Snap“ von Fresh Breeze (stand bei Redaktionsschluss kurz vor der Musterprüfung), kommen den meisten Frauen entgegen. Und dass Motorschirmfliegerinnen keine „Mannsweiber“ sein müssen, belegt beeindruckend Nina Colditz. Sie ist nicht nur begeisterte Motorschirmfliegerin, sondern auch Deutschlands erste Motorschirmlehrerin. Wenn frau dennoch den Motor auf dem Rücken scheut, seien an dieser Stelle die Motorschirmtrikes empfohlen: Damit lässt es sich bequem im Sitzen starten.

3. IRRTUM: MOTORSCHIRMFLEIEN IST ... VIEL GEFAHRLICHER ALS GLEITSCHIRMFLEIEN!

Es ist genau andersrum. Mit dem Motorschirm kann in den frühen Morgenstunden oder abends geflogen werden. Das Fliegen in turbulenten Verhältnissen ist daher nicht notwendig. Wer dennoch die thermischen Verhältnisse am Tag bevorzugt, wird schnell feststellen, dass das Gewicht des Motors zu einer erhöhten Flächenbelastung und damit zu einer höheren Stabilität der Kappe führt. Schirme mit einer relativ kleinen Fläche, wie der „Spice S“ von Mac Para (hatte bei Redaktionsschluss noch keine Musterprüfung) oder der „Silex S“, stehen selbst in stärksten thermischen Verhältnissen enorm stabil in der Luft. Da Motorschirmfliegen in den meisten Teilen Deutschlands praktiziert werden kann, entfallen zudem weite Anfahrten zu den Startplätzen, wo unter Umständen aus Zeitmangel bei Wetterlagen geflogen wird, bei denen man am besten am Boden geblieben wäre. Auch entfällt das Fliegen in überfüllten Thermikbärten, wo es zu Zusammenstößen kommen kann. Schließlich kann der Motorschirmflieger mittels „Benzinthermik“ so ziemlich überall hinfliegen, ohne sich der Gefahr eines „Absaufens“ auszusetzen. Gänzlich ausschließen lassen sich Motorschirmunfälle aber natürlich auch nicht.

4. IRRTUM: MOTORSCHIRMFLEIEN IST ... NICHT FÜR DIE THERMIK GEEIGNET!

Wieso das denn? Der Motorschirm kann ohne weiteres zum Thermikflug genutzt werden. Beim Auffinden einer Thermikquelle lässt man den Motor im Leerlauf weiterlaufen oder schaltet ihn einfach aus. Im letzteren Fall unterscheidet sich der Flug dann kaum noch vom Gleitschirmfliegen. Ein „Neustart“ stellt mit den meisten Geräten kein Problem dar – erst recht, wenn der Rucksackmotor mit einem E-Starters ausgestattet ist. Dass mit einem Motorschirm selbst in einem räumlich begrenzten Luftareal stundenlang geflogen werden kann, beweisen die Top-Piloten jährlich auf nationalen oder internationa- >>

MS-Pilot im Landeanflug: „Weite Anfahrten zu den Startplätzen entfallen.“

