

## *Hinweise zur Klassifizierung von Gleitschirmen*

Die Klassifizierung eines Geräts bietet einen Anhaltspunkt zur Beurteilung der Ansprüche, die es an das Können des Piloten stellt.

Die Klassifizierung wird durch die Flugtests im Rahmen des DHV/OeAeC Musterprüfverfahrens ermittelt. Bei diesen Tests werden ausschließlich Aussagen zu den Flugeigenschaften, nicht aber zu den Flugleistungen ge-

troffen. Die Gesamtklassifizierung ergibt sich aus der höchsten (=anspruchsvollsten) Beurteilung, die ein Gerät in einer einzelnen Beurteilungskategorie (Flugfigur) erhält.

Der Zusatz zur Gesamtklassifizierung bezeichnet bei Gleitschirmen die Gruppe von Gurtzeugen, mit welchen der jeweilige Schirm betrieben werden darf.

Klassifizierung	Zusatz	Beschreibung
1		Gleitschirme mit einfachem, weitgehend fehlerverzeihendem Flugverhalten.
1-2		Gleitschirme mit gutmütigem Flugverhalten.
2		Gleitschirme mit anspruchsvollem Flugverhalten und dynamischen Reaktionen auf Störungen und Pilotenfehler. Für Piloten mit regelmäßiger Flugpraxis.
2-3		Gleitschirme mit sehr anspruchsvollem Flugverhalten und heftigen Reaktionen auf Störungen und geringem Spielraum für Pilotenfehler. Für Piloten mit umfassender Flugerfahrung und regelmäßiger Flugpraxis.
3		Gleitschirme mit sehr anspruchsvollem Flugverhalten und sehr heftigen Reaktionen auf Störungen und geringem Spielraum für Pilotenfehler. Für Piloten mit überdurchschnittlich hohem Pilotenkönnen.
	<b>G</b>	Nur spezielle, namentlich aufgeführte Gurtzeuge sind mit diesem Schirm zugelassen.
	<b>GH</b>	Brustgurtzeuge - Alle Gurtzeuge, die der Gurtzeuggruppe GH angehören, sind mit diesem Gleitschirm zugelassen (dieser Gruppe gehören fast alle modernen DHV/OeAeC-zugelassenen Gurtzeuge an).
	<b>GX</b>	Gurtzeuge mit festen Kreuzgurten - Alle Gurtzeuge, die der Gurtzeuggruppe GX angehören sind mit diesem Gleitsegel zugelassen.
	<b>Biplace</b>	Der Schirm ist für doppelsitzigen Betrieb zugelassen.
	<b>Y</b>	Hängegurtzeug (frühere Konstruktion)
	<b>S</b>	Spezialgurtzeug


Während früher Gleitschirme der Klassen 1 und 1-2 als "Gurken" verschrien waren, stehen sie heute in ihren Flugleistungen den anspruchsvolleren Klassen kaum nach, bieten jedoch dem Piloten ein Höchstmaß an aktiver und passiver Sicherheit.

Sie empfehlen sich für jedermann, der diesen Sport selten ausübt, oder für den weniger die sportliche Höchstleistung, als vielmehr der pure Fluggenuß im Vordergrund steht.

Auf der anderen Seite verlangen heute Gleitschirme der Klasse 2, die früher bereits im Rahmen der Schulung empfohlen wurden, wegen ihres höheren Geschwindigkeitspotentials einen aktiv fliegenden Piloten, der imstande ist, bei Stöorzuständen gezielt zu reagieren. Der routinierte Pilot wird aber ein feines Handling und ein hohes Maß an aktiver Sicherheit feststellen - und das bei Flugleistungen, die früher ausgezeigten Hochleistern vorbehalten waren.

Beim Lesen der Testberichte sollte beachtet werden, daß das Fliegen von Testfiguren und deren Beurteilung nach einem streng festgelegten Schema erfolgt, denn nur so ist es möglich, die Reproduzierbarkeit der Ergebnisse zu gewährleisten und diese mit festgelegten Grenzwerten zu vergleichen. Die Aussagen in den Testberichten ermöglichen dadurch einen objektiven Vergleich der

### Was wollen Sie tun?


 Seite drucken (PDF)

 Seitenanfang

 Seite zurück

Flugeigenschaften der Geräte untereinander, in ihrer Absolutheit gelten sie aber natürlich nur unter den festgelegten Testbedingungen. Auffälligkeiten, die sich im Beurteilungsschema nicht ausdrücken, werden gegebenenfalls im Feld "Ergänzungen zur Flugsicherheit" angeführt.

 Seite vor

 Seite weiterempfehlen