

kann das Feedback minimal sein, in unruhiger Luft aber gibt der Gleitschirm kontinuierlich Feedback und muss ständig vom Piloten neu beurteilt werden. Solche Reaktionen werden bei guten, aktiven Piloten, intuitiv.

Um die beste Leistung des Gleitschirm abzurufen, sollte der Pilot versuchen, den Schirm mittels kleinen Bremsimpulsven und Gewichtsverlagerung durchgängig zu kontrollieren anstatt ständig Zug auf der Bremse zu haben. Eine frühe und kleine Bremsimpuls ist effizienter als ein später, großer Bremseneinsatz. Je näher der Schirm an der Trimmgeschwindigkeit geflogen wird, desto mehr Leistung kann man aus ihm herausholen. Das Ziel des aktiven Fliegens ist es, den Gleitschirm ruhig und reibungslos durch die Luft zu bringen in einer stabilen Position über dem Kopf. Der CURE 2 wird auch ohne Pilotenreaktion nicht sehr schnell einklappen, jedoch wird ein aktives Fliegen die Sicherheit noch zusätzlich erhöhen.

Thermikflug

Um die beste Steigrate zu erzielen, sollte der CURE 2 in der Thermik mit einer sanften Drehung und, wie in „Kurvenflug“ beschrieben, mit einer minimalen Schräglage geflogen werden.

Bei starker Thermik ist es besser, eine engere Kurve mit mehr Schräglage zu fliegen, um näher im Zentrum des Thermikschlauches zu drehen. Bei großflächiger und ruhiger Thermik sollte mit möglichst wenig Schräglage geflogen werden, um das beste Ergebnis zu erzielen. Denken Sie daran, dass die Gewichtsverlagerung im Gurtzeug das Eindrehen effizient unterstützt und somit weniger Bremseneinsatz erforderlich ist, was zu flacheren Kurven führt. Versichern Sie sich, dass Sie den Gleitschirm nicht überbremsen/übersteuern und ungewollt einen Strömungsabriss herbeiführen und achten Sie stets auf genügend Höhe, um einen allfälligen Strömungsabriss wieder ausleiten zu können.

Beschleunigungssystem

Der CURE 2 ist ein schneller Gleitschirm mit einer Höchstgeschwindigkeit von ca. 60 km/h je nach Schirmgröße und Belastung. Dies bedeutet, dass die Beschleunigungszunahme bei der Nutzung des 20 km/h beträgt. Das ist fast doppelt

so viel wie bei anderen Gleitschirmen, bei denen 10-12 km/h typisch ist. Eine höheres Geschwindigkeitsspektrum über die Speedbar zu haben bedeutet aber auch gleichzeitig, dass ein gutes Beschleunigermanagement gefragt ist. Das bedeutet, man kann nicht einfach den Beschleuniger voll durchdrücken ohne das Nicken zu kontrollieren. Das gleiche gilt beim wieder Freigeben der Speedbar.

Die beste Technik das Beschleunigersystem einzusetzen ist es in 2 Schritten zu betätigen. Tritt man die erste Stufe des Beschleunigers wird der Gleitschirm leicht nach vorne wandern. Hält man die erste Stufe der Speedbar einige Sekunden durchgedrückt, bewegt sich der Schirm zurück in die Neutralposition. Drückt man genau in der Rückwärtsbewegung die zweite Stufe der Speedbar wird die Vorwärtsbewegung der Rückwärtsbewegung entgegenwirken und diese neutralisieren. Dieses sorgfältige Pitch-Kontrolle verbessert die Effizienz des Gleitens und hält den Gleitschirm stabil über dem Piloten.

Beim freigeben des Beschleunigers ist es auch wichtig, dies gefühlvoll in einem Zug zu tun, um die Stabilität des Schirmes zu kontrollieren. Bei vielen Gleitschirmen besteht die Möglichkeit, dass sie nach vorne kollabieren, wenn die Speedbar zu schnell freigegeben wird.

Man sollte sich erst an die Nutzung des 1/2 Beschleunigerweges gewöhnen, bevor der gesamte Weg der Speed bar eingesetzt wird.

WICHTIG:

1. Trainieren Sie den Umgang mit dem Beschleuniger-System im normalen Flug!
2. Vorsichtig beim schnellen Fliegen in turbulenten Bedingungen, da Deflationen eher auftreten werden. Die erhöhte Geschwindigkeit wird durch Verringerung des Anstellwinkels erzeugt, dies bedeutet aber, dass der Gleitschirm instabiler ist und leichter kollabieren kann und wird.
3. Denken Sie daran, dass sich der Gleitwinkel bei höheren Geschwindigkeiten verschlechtert.

Überprüfen Sie alle Komponenten in regelmäßigen Abständen auf Verschleiß, um sicherzustellen, dass das System immer reibungslos funktioniert, wenn es wirklich benötigt wird.

C-Steuerungssystem

Der CURE 2 ist mit einer effektiven und leichten C-Steuerungssystem ausgestattet, mit dem der Flügel aktiv gesteuert werden kann ohne die Bremsen zu betätigen. Dies ist besonders beim beschleunigten Fliegen effizient. Wenn das C-Steuerungssystem betätigt wird, wirken 33% der Kraft auf den B-Tragegurt. Diese Einstellung reduziert den Druck im Vergleich zu den B-Tragegurten um 50%.

Um mit der C-Steuerung zu fliegen, haltet man die Bremsen fest und mit dem Fingern greift man in die Schlaufen des Systems wie in Abb. 1. So kann man mit Zug Druck auf die C-Tragegurte ausüben, um beim Gleiten kleine Pitch-Anpassungen vorzunehmen, insbesondere beim beschleunigten Fliegen. Die C-Steuerung kann auch zur Richtungssteuerung verwendet werden. Sie müssen jedoch darauf achten, den Schirm nicht versehentlich zum Stall zu bringen, da die Wirkung viel Hoher ist als bei den Bremsen.

Schnelles Abstiegsverfahren

Ohren anlegen (Big Ears)

Die zellenweise Aufhängung der Leinen erlaubt es am Gleitschirm, ohne Profilveränderung die Ohren anzulegen. Die Einfachheit dieses Manövers erlaubt Ihnen jedoch nicht, bei stärkerem Wind mit kleinerer Fläche zu fliegen, aber es ermöglicht dem Piloten einen schnellen Abstieg ohne Verlust der Vorwärtsgeschwindigkeit. Um die Ohren anzulegen muss der Pilot sich im Gurtzeug aufrichten, sich nach vorne lehnen und die äußersten A - Leinen ergreifen.

Behalten Sie, wenn möglich, die Bremsschlaufen in den Händen. Dann ziehen Sie die Tragegurte mindestens 30cm gegen außen hinunter, sodass die Flügelenden einklappen. Es ist sehr wichtig, dass die restlichen A - Leinen nicht mitgezogen werden, da dieses zu einem Kollaps der Eintrittskante führen würde. Bei eingeklappten Ohren können Sie den Gleitschirm sehr gut durch Gewichtsverlagerung im Gurtzeug steuern. Die eingeklappten Flügelenden sollten sich von selbst öffnen,

C-steering



FIG. 1: Um die C-Steuerung zu verwenden, legt man die Finger auf beide C-Tragegurte und fasst den C-Griff. Der aufgebrachte Druck/Zug wirkt im Verhältnis 3: 1 auf die C- und B-Tragegurte.

tun sie es nicht, genügt ein kurzes Pumpen mit den Bremsleinen, um sie wieder zu öffnen. Um das Manöver zu intensivieren und die Sinkrate zu erhöhen und den Gleitschirm zu stabilisieren, kann zusätzlich der Beschleuniger durchgetreten werden. Man sollte unbedingt beachten, dass man immer die Ohren zuerst einklappt und dann erst den Beschleuniger durchtritt und beim Ausleiten immer zuerst den Beschleuniger freigibt bevor die Ohren freigegeben werden.

Bevor das Manöver „Ohren anlegen“ im Ernstfall ausgeführt wird, sollten Sie diese Manöver wegen eines allfälligen Kollapses der Eintrittskante in großer Höhe ausprobieren. Behalten Sie stets die Bremsschlaufen in den Händen, um die Kontrolle zu behalten. Eine gute Methode ist, mit den Händen durch die Steuerschlaufen zu schlüpfen, so haben Sie die Steuerschlaufen stets griffbereit an den Handgelenken.

B-Leinen-Stall

Dies ist eine schnell Abstiegsmethode und ein zusätzlicher Sicherheitsaspekt für jeden Piloten. Mit den Bremsschlaufen an den Handgelenken ergreift der Pilot das obere Ende der B-Traggurte, einen in jeder Hand, und zieht sie ca. 10-15 cm nach unten. Dies wird den Gleitschirm stallen und die Vorwärtsgeschwindigkeit wird auf Null zurückgehen. Versichern Sie sich, dass Sie genügend Höhe haben, denn die Sinkgeschwindigkeit kann über 10m/Sek. betragen. Um die Sinkgeschwindigkeit zu erhöhen, ziehen Sie stärker an den B-Traggurten. Der Gleitschirm ist bei diesem Manöver sehr stabil. Normalerweise wird der Gleitschirm nach dem Ausleiten des B-Stalls innerhalb von 2 Sekunden wieder selbstständig fliegen. Manchmal wird der Gleitschirm beim Ausleiten aus dem B-Stall leicht abdrehen. Es ist besser, die B-Traggurte schnell freizugeben, denn wenn dies langsam geschieht, kann der Gleitschirm in den Sackflug übergehen. Es ist wichtig, den B-Leinen-Stall immer symmetrisch auszuführen, da der Gleitschirm bei einer asymmetrischen Ausleitung in eine Negativdrehung übergehen kann!

Der B-Leinen Stall ist sehr nützlich, wenn ein schneller Höhenverlust notwendig wird, z.B. um vor einem drohenden Gewitter zu flüchten. Der B-Stall sollte nicht unter 100 m über Grund ausgeführt werden.

Steilspirale

Eine normale Drehung kann in eine starke Steilspirale umgesetzt werden, indem man den Gleitschirm weiter auf der Kurveninnenseite anbremst. Der Neigungswinkel und die Geschwindigkeit steigen, je länger man in der Steilspirale