

A-KLASSE

Pilotenanforderungen A-Klasse:

- für alle Piloten, einschliesslich solcher in Ausbildung
- aktiver Flugstil: wünschenswert

Relevante Manöver sowie Störungen und ihre Besonderheiten:

- Start und Landeverhalten: einfach
- Stabilität, Rollen, Nicken: gute Stabilität und Nickdämpfung, meist gute Rolldämpfung
- Handling: generell einfaches und verzeihendes Handling
- Seitenklapper: in der Regel selbstständige Ausleitung mit max. 90° Richtungsänderung und max. 45° Vorschliesswinkel
- Frontklapper: in der Regel selbstständiges, schnelles Ausleiten ohne weitere Komplikationen
- Ohren: Einleiten und Verhalten meist problemlos, Ausleiten selbstständig. Bei Schirmen mit nur 2 A-Leinen können die Ohren gross ausfallen. → Manual beachten (Zulassung gemäss Manual)

B-KLASSE: Da die B-Klasse auf Normenebene aktuell noch nicht aufgesplittet ist, können Hersteller die Aufteilung selbst vornehmen. Ob dabei sicherheitstechnische oder marketingtechnische Überlegungen überwiegen, sei dahingestellt. Wir unterscheiden der Einfachheit halber nachfolgend nur in Low-B und High-B

LOW-B

Pilotenanforderungen Low-B:

- für alle Piloten, kann für die Ausbildung geeignet sein, falls vom Hersteller empfohlen
- aktiver Flugstil: empfohlen

Relevante Manöver sowie Störungen und ihre Besonderheiten:

- Start und Landeverhalten: einfach
- Stabilität, Rollen, Nicken: gute Stabilität, Nick- und Roll- dämpfung meist noch gut
- Handling: eher einfaches und verzeihendes Handling
- Seitenklapper: in der Regel selbstständige Ausleitung mit max. 90° Richtungsänderung und max. 45° Vorschliesswinkel
- Frontklapper: in der Regel selbstständiges, schnelles oder leicht verzögertes Ausleiten ohne weitere Komplikationen
- Beschleunigte Seiten- und Frontklapper können dynamisch sein und schnell wegdrehen (siehe Front- und Seitenklapper High-B)
- Ohren: Einleiten und Verhalten meist problemlos, Ausleiten kann aber muss nicht selbstständig sein. Bei Schirmen mit nur 2 A-Leinen können die Ohren gross ausfallen. → Manual beachten (Zulassung wird gemäss Manual ausgeführt)

HIGH-B

Pilotenanforderungen High-B:

- für erfahrene Piloten, mit viel und regelmässiger Flugpraxis, auch in starker Thermik
- Pilot muss potenziell dynamische Reaktionen antizipieren, beherrschen und ausleiten können
- Pilot muss auch in bewegter Luft beschleunigen können, um das Leistungspotenzial zu nutzen
- Aktiver Flugstil: unverzichtbar

Relevante Manöver sowie Störungen und ihre Besonderheiten:

- Start und Landeverhalten: meist einfach; einige Schirme sind jedoch anspruchsvoller mit entweder verzögertem, unregelmässigem oder dynamischem Füllen und Steigen
- Stabilität, Rollen, Nicken: meist gute Stabilität, aber nur noch mässige Roll- und Nickdämpfung
- Handling: reagiert im Gegensatz zu Low-B empfindlicher, dynamischer und spritziger auf Steuerimpulse. Das direkte Feedback des Schirmes kann weniger routinierte Piloten überfordern.
- Seitenklapper: in der Regel selbstständige Ausleitung mit max. 180° Richtungsänderung und max. 45° Vorschieswinkel, die jedoch überraschend dynamisch ausfallen kann (Vorsicht in Bodennähe)
- Frontklapper: meist selbstständiges, schnelles oder verzögertes Ausleiten. Dabei deutliches Vorschiesen und oder Abdrehen möglich. Mit zunehmender Streckung erhöht sich die Gefahr, dass die Flügelenden nach vorne schlagen und in den Leinen verhängen.
- Ohren: Einleiten und Verhalten meist OK. Bei zunehmender Streckung und abnehmender Anzahl Stammleinen können die Ohren gross ausfallen und der Pilotenanspruch (Richtung halten, Schlagen der Ohren) schnell steigen → Manual beachten (Zulassung wird gemäss Manual ausgeführt)

C-KLASSE

Pilotenanforderungen C-Klasse:

- für sehr erfahrene Piloten mit viel und regelmässiger Flugpraxis, auch in starker Thermik
- Pilot muss auf jegliche Störungen reagieren und diese bereits im Ansatz verhindern können
- Pilot muss durch präzisen Piloteneingriff Extremflughaltungen beherrschen und ausleiten können
- Pilot muss auch in bewegter Luft beschleunigen können, um das Leistungspotenzial zu nutzen
- aktiver und präziser Flugstil: unverzichtbar
- Gleitschirmfliegen ist Hauptsportart dieser Gruppe

Relevante Manöver sowie Störungen und ihre Besonderheiten:

- Startverhalten: je nach Modell von mässig einfach bis anspruchsvoll. Nebst einfachen gibt es Schirme, die dynamisch steigen und vorschiesen oder sich wegen der hohen Streckung verformen und unregelmässig/schlecht steigen

- Stabilität, Rollen, Nicken: mittlere bis gute Stabilität, aber teils nur noch mässige Roll- und Nickdämpfung
- Handling: wegen hoher Streckung, Dynamik und Eigenleben der Kalotte ist das Handling fordernd und anspruchsvoll
- Seitenklapper: auf eine selbstständige Ausleitung sollte man keinesfalls warten, da mögliche Richtungsänderungen bis 360° und Vorschliesswinkel bis zu 60° zum Kontrollverlust führen können
- Frontklapper: durch die grosse Streckung kommt es in turbulenter Luft ohne präzise Pilotenreaktion oft zur stabilen Frontrosette mit Verhängern, die nur schwer zu öffnen sind
- Ohren: Modelle mit zwei Stammleinen auf der A-Ebene sind meist anspruchsvoll (Vorsicht Einklappgrösse).
- Manche Hersteller ersetzen das Manöver, z.B. durch Zug an den äussersten B-Leine → Manual beachten (Zulassung wird gemäss Manual ausgeführt)

D-KLASSE:

In der D-Klasse finden sich Wettkampfschirme und «Leicht-Zweileiner». Einige Hersteller platzieren ihre Topboliden ausserhalb EN in der CC-Class und die abgespeckte Version dann in EN-D. Andere verzichten auf einen Topboliden und platzieren ihren Serien-Wettkampfschirm direkt in der D-Klasse. So oder so handelt es sich um Höchstleister mit den damit verbundenen Anforderungen und teils extremen Schirmreaktionen. Wenn Wettkampfpiloten für Genussflüge zwischendurch gerne auf einfachere Geräte zurückgreifen, sagt das viel aus. Die D-Klasse richtet sich an einen kleinen Kreis von ambitionierten Piloten mit Hunger auf Punkte und gute Ranglisten-Platzierungen und wird deshalb hier nicht weiter behandelt.