

# Welcher Schirm passt zu meinen Fähigkeiten?

Text | Beni Stocker, *Sicherheit und Ausbildung SHV*

Mit der Schirmwahl stellen wir die Weichen für Wohlbefinden, Sicherheit und unsere fliegerische Weiterentwicklung. Sie sollte also nicht leichtfertig oder falsch motiviert sein. Der Artikel soll Piloten dabei unterstützen, den Schirm zu wählen, welcher zum eigenen Können passt. Mit dem richtigen Schirm fliegt man nicht nur sicherer, macht längere Flüge und hat mehr Spass, sondern man entwickelt sich fliegerisch optimal weiter. Dazu werfen wir erst einen Blick auf die unterschiedlichen Schirmklassen und danach auf die wichtige Frage: Wie schätze ich meine eigenen Fähigkeiten ein?

## Die Schirmklassen

Aktuell gibt es vier EN-Klassen: A, B, C und D. Zurzeit wird jedoch die EN-Norm überarbeitet, da die Spanne der B-Klasse zu gross geworden ist und vom schulungstauglichen «Low-B»-Gerät bis zum Hochleister mit Streckung von über 6 reicht. Deshalb soll die B-Klasse aufgesplittet werden. Die nachfolgende Beschreibung bezieht sich auf die aktuell gültige Norm und gibt Auskunft zu Pilotenanforderungen und auch Anhaltspunkte, welche Eigenschaften von welcher Klasse erwartet werden dürfen. Dabei darf nicht vergessen werden, dass die EN-Norm nur ein Testverfahren nach exakt vorgegebenen Kriterien ist, sich die einzelnen Schirme also charakterlich stark unterscheiden können.

## A-Klasse

Hier finden sich u.a. Schirme für die Ausbildung, Intermediale für Genusspiloten und Leichtschirme für Hike & Fly.

Die passive Sicherheit ist hoch und die Reaktionen bei Pilotenfehlern verzeihend. Spritzigere A-Schirme (auch die A-Klasse hat sich in den letzten Jahren diversifiziert) überzeugen mit ansprechendem Handling und dank moderner Technologie mit guten Leistungsdaten. Streckenflüge von über 200 km auf A-Schirmen sind keine Seltenheit mehr. Wer wenig oder unregelmässig fliegt, noch keinen aktiven Flugstil besitzt oder einfach nur entspannt fliegen möchte, ist mit einem A-Schirm genau richtig und kann dessen Leistungspotenzial optimal nutzen. Mehr über das Thema «aktiver Flugstil» weiter unten.

## 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 wird gemäss Manual ausgeführt)



## GLIDE KIT | All-in-One

Das Urinalkondom Set mit dem knickfesten Sportschlauch



Profitiere vom Glidekit. Wir haben ihn an deine Bedürfnisse angepasst.

Bestelle direkt in unserem Webshop [www.inko-reha.ch](http://www.inko-reha.ch).

INKO-REHA



## Quelle aile correspond à mes compétences?

Texte | Beni Stocker, formation et sécurité FSVL

Lorsqu'il choisit son aile, tout pilote fixe le cadre de son bien-être, de sa sécurité et de son évolution en matière de pilotage. Ce choix ne doit en aucun cas être pris à la légère ni motivé par les mauvaises raisons. Cet article a pour but d'aider les pilotes à choisir l'aile qui correspond à leur savoir-faire. Une aile adaptée permet non seulement de voler plus en sécurité, plus loin et en prenant plus de plaisir, mais aussi d'améliorer son pilotage dans un cadre idéal. Nous allons donc nous pencher sur les différentes classes de parapente, puis nous poser une question essentielle: comment évaluer mes propres compétences?

### Les classes de parapente

Quatre classes EN existent à l'heure actuelle: A, B, C et D. Cependant, la norme EN est en cours de modification, car les écarts au sein de la classe B sont devenus trop importants, de l'aile «low-B» adaptée à la formation à l'aile haute performance d'un allongement de plus de 6. Voilà pourquoi la classe B doit être scindée. La description ci-après s'appuie sur la norme en vigueur à ce jour et donne des indications sur les exigences envers le pilote et sur les qualités requises dans chaque classe. Il faut néanmoins garder à l'esprit que la norme EN ne constitue qu'une série de tests effectués selon des critères très spécifiques, et que le caractère de chaque aile peut donc sensiblement varier.

### Classe A

On trouve notamment ici des ailes adaptées à la formation, des ailes intermédiaires pour les pilotes de loisir et des ailes légères adaptées au hike & fly. Elles disposent d'une grande sécurité passive et leurs réactions pardonnent plus volontiers les er-

reurs de pilotage. Certaines ailes plus dynamiques (la classe A s'est elle aussi diversifiée, ces dernières années) se caractérisent par un maniement séduisant et de bonnes performances dues aux technologies modernes. Les vols de plus de 200 km sous une aile A n'ont désormais plus rien d'exceptionnel. Pour tout pilote qui vole peu ou de manière irrégulière, ne maîtrise pas encore le style de vol actif ou désire tout simplement voler en toute détente, opter pour une aile A s'avère le meilleur choix possible et lui permettra d'exploiter tout le potentiel de performances de cette aile. Le «style de vol actif» sera abordé un peu plus loin.

### CLASSE A

#### Classe A: exigences envers le pilote

- Pour tous les pilotes, même en cours de formation.
- Style de vol actif: souhaitable.

#### Figures de vol pertinentes, dysfonctionnements et leurs particularités:

- Comportement au décollage et à l'atterrissage: simple.
- Stabilité, roulis, tangage: stable, tangage amorti, roulis en général bien amorti
- Maniement: globalement simple, indulgent envers le pilote.
- Fermeture latérale: réouverture généralement autonome, changement de direction de 90° max. et angle d'abatée de 45° max.
- Fermeture frontale: réouverture généralement autonome et rapide sans autres complications.
- Oreilles: engagement et comportement en général sans problème, réouverture autonome. Avec seulement deux suspentes A, la fermeture des oreilles peut s'avérer importante. → Consulter le manuel (la certification est réalisée selon le manuel).

## B-Klasse

Unterdessen ist die B-Klasse so breit geworden, dass man vom ausbildungstauglichen Intermediate bis hin zum Hochleister alles in der B-Klasse findet. Fachpresse und Hersteller reden von Low-, Mid-, High-B, von B1, B2 und B3. Wichtig: 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:** Sie sind in vielen Eigenschaften den A-Schirmen ähnlich, haben im unbeschleunigten Flug eine gute passive Sicherheit und bei Pilotenfehlern ein noch weitgehend verzeihendes Flugverhalten. Handling und Leistungsdaten sind absolut ausreichend für Lokal-, Thermik- und auch grosse Streckenflüge. Das «B» in der Zulassung erfolgt z.B. aufgrund Ohren, die nicht selbstständig öffnen oder beschleunigte Front- oder Seitenklapper, die für «A» zu dynamisch sind. Die Dynamik nach unbeschleunigten Manövern, z.B. Seitenklapper, sollte für diese Klasse aber noch verzeihend und somit mit A bewertet sein.

## 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 nicht selbstständig sein. Bei Schirmen mit nur 2 A-Leinen können die Ohren gross ausfallen. → Manual beachten (Zulassung wird gemäss Manual ausgeführt)

**High-B:** Schirme in dieser Klasse zeigen ein dynamisches Verhalten – sei dies im Rollen, Nicken, Kurven einleiten und oder vor allem beim Schiessen nach Klappern und anderen Manövern. In ruhiger Luft ist die Grundstabilität hoch, weshalb vielen Piloten nicht bewusst ist, welche Dynamik ein High-B nach Störungen entwickeln kann. Nach grossen Klapp-

pern kann der Schirm zügig 180° zum Hang zurückdrehen. Dieser Umstand führt immer wieder zu schweren Unfällen! Ein präziser und aktiver Flugstil ist allgemein und speziell in Bodennähe unerlässlich. Toll ist dafür die Leistung dieser Geräte, insbesondere im beschleunigten Flug. Sie sind die «Hochleister» der B-Klasse.



Nova Mentor 6 light, EN B (high)

## 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° Vorschliesswinkel, die jedoch überraschend dynamisch ausfallen kann (Vorsicht in Bodennähe)
- Frontklapper: meist selbstständiges, schnelles oder verzögertes Ausleiten. Dabei deutliches Vorschliessen 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)



## Classe B

La classe B propose désormais un large éventail, de l'aile intermédiaire adaptée à la formation jusqu'à l'aile haute performance. La presse spécialisée parle de low-B, mid-B et high-B ou encore de B1, B2 et B3. Point important: la classe B n'est pas encore scindée en termes de norme, et les constructeurs décident donc eux-mêmes de cette répartition. Reste à savoir quel facteur motive leur choix: la sécurité ou le marketing? Pour simplifier, nous distinguons ici les ailes low-B et high-B.



Phi Beat light, EN B (low)

**Low-B:** de nombreuses caractéristiques correspondent à celles d'une aile A, la sécurité passive s'avère élevée en vol non accéléré et le comportement du parapente reste globalement indulgent en cas d'erreur de pilotage. Le maniement et les performances suffisent amplement pour des vols locaux et

## LOW-B

### Classe low-B: exigences envers le pilote

- Pour tous les pilotes, adaptée à la formation si le constructeur le conseille.
- Style de vol actif: recommandé.

### Figures de vol pertinentes, dysfonctionnements et leurs particularités:

- Comportement au décollage et à l'atterrissage: simple.
- Stabilité, roulis, tangage: stable, amorti du tangage et roulis en général encore bon.
- Maniement: plutôt simple, indulgent envers le pilote.
- Fermeture latérale: réouverture généralement autonome, changement de direction de 90° max. et angle d'abatée de 45° max.
- Fermeture frontale: réouverture généralement autonome et rapide ou à peine temporisée, sans autres complications.
- Les fermetures latérales et frontales peuvent s'avérer dynamiques et entraîner un virage rapide (cf. fermetures latérales et frontales en high-B).
- Oreilles: engagement et comportement en général sans problème, réouverture pas forcément autonome. Avec seulement deux suspentes A, la fermeture des oreilles peut s'avérer importante. → Consulter le manuel (la certification est réalisée selon le manuel).

thermiques, mais aussi pour de longs vols de distance. En termes de certification, le B est notamment dû aux oreilles qui ne se rouvrent pas de manière autonome, ou aux fermetures frontales ou latérales trop dynamiques en vol accéléré. Pour des figures en vol non accéléré, une fermeture latérale, par exemple, la dynamique devrait cependant rester bienveillante et classée A.

**High-B:** les ailes de cette catégorie affichent un comportement dynamique (roulis, tangage, virage, mais aussi et surtout abattée après une fermeture ou d'autres figures). En atmosphère calme et compte tenu d'une stabilité générale élevée, le pilote n'a pas conscience de la dynamique potentielle d'une aile high-B après un dysfonctionnement. Suite à une grosse fermeture, l'aile peut très vite revenir à 180° vers la pente, ce qui conduit régulièrement à des accidents graves! Ces ailes disposent cependant de superbes performances, notamment en vol accéléré. Il s'agit alors des «hautes-perf» de la classe B.

## HIGH-B

### Classe high-B: exigences envers le pilote

- Pour les pilotes expérimentés qui pratiquent régulièrement le vol libre, même dans de fortes conditions thermiques.
- Le pilote doit être capable d'anticiper, de maîtriser et de résoudre des réactions potentiellement dynamiques.
- Le pilote doit être capable d'accélérer dans une atmosphère agitée afin d'exploiter tout le potentiel de performances.
- Style de vol actif: indispensable.

### Figures de vol pertinentes, dysfonctionnements et leurs particularités:

- Comportement au décollage et à l'atterrissage: simple, en général, mais certaines ailes s'avèrent exigeantes (gonflage/montée temporisés, irréguliers ou dynamiques).
- Stabilité, roulis, tangage: stabilité généralement bonne, mais l'amorti du tangage et du roulis n'est plus que médiocre.
- Maniement: contrairement à une aile low-B, les réactions aux impulsions sur les commandes sont plus sensibles, dynamiques et vives. Les pilotes sans grande expérience peuvent se sentir dépassés par le feedback direct.
- Fermeture latérale: réouverture en général autonome avec un changement de direction de 180° max. et angle d'abatée de 45° max., dont la dynamique peut cependant surprendre le pilote (attention près du sol).
- Fermeture frontale: réouverture généralement autonome et rapide ou temporisée. Abattée marquée et/ou virage rapide possible. Plus l'allongement est important, plus les extrémités de l'aile risquent de battre vers l'avant et de se prendre dans les suspentes.
- Oreilles: engagement et comportement en général ok. Plus l'allongement est élevé et moins il y a de suspentes principales, plus la fermeture des oreilles peut s'avérer importante et plus la figure s'avère exigeante pour le pilote (maintien du cap, battement des oreilles). → Consulter le manuel (la certification est réalisée selon le manuel).

### C-Klasse

Da sich in der D-Klasse hauptsächlich Wettkampfschirme befinden, versuchen Hersteller ihre Serienhochleister lieber in der verkaufstechnisch interessanteren C-Klasse zu platzieren. Seit Ende 2021 dürfen C-Schirme mit Hilfe von Faltleinen (Einklapphilfen) an Zulassungstests geprüft werden, was diesen Trend noch verstärken wird. Als Folge davon wird die C-Klasse von leistungsstarken, anspruchsvollen Geräten und in Zukunft auch vermehrt von 2-Leinern dominiert. Das Beherrschen von Extremsituationen, dynamischen Schirmreaktionen und plötzlichen, grossflächigen Klappern muss selbstverständlich sein. Schirmreaktionen können heftig ausfallen und erfordern einen unverzögerten und präzisen Eingriff des Piloten.

## 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 Extremflugzustände 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 Vorschieswinkel 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)



Skywalk Spice 2, EN C

### 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.

### Steilspirale, Strömungsabriss und Extremmanöver

Steilspirale, alle Arten von Strömungsabrissen, hohe Wing-over und sonstige Extremmanöver werden in den obigen Tabellen der jeweiligen Schirmklassen nicht separat erwähnt. Ihr Einsatz bedingt unabhängig von der Schirmklasse immer ein allzeit aktives Fliegen. Sie sollten ab einer gewissen Intensität und Schräglage anlässlich eines Sikus geübt werden.



## Classe C

La classe D comprend essentiellement des ailes de compétition, et les constructeurs cherchent donc à positionner leurs ailes «hautes-perf» de série dans la classe C, plus intéressante en termes de commercialisation. Depuis fin 2021, les ailes C peuvent être testées à l'aide de lignes de pliage (aide à la fermeture) lors de la certification, ce qui va encore renforcer cette tendance. Par conséquent et à l'avenir, la classe C sera dominée par des ailes – notamment à deux rangées de suspentes – très performantes et exigeantes. La maîtrise de situations extrêmes, de réactions dynamiques de l'aile et de grosses fermetures soudaines devient alors essentielle. Les réactions de l'aile peuvent s'avérer violentes et nécessitent une intervention immédiate et précise du pilote.

## CLASSE-C

### Classe C: exigences envers le pilote

- Pour les pilotes très expérimentés qui volent beaucoup/régulièrement, même par fortes conditions thermiques.
- Le pilote doit pouvoir réagir vite à toutes sortes de dysfonctionnements et savoir les anticiper et les éviter.
- Le pilote doit être capable de maîtriser les configurations de vol extrêmes par un pilotage précis afin d'en sortir.
- Le pilote doit être capable d'accélérer dans une atmosphère agitée afin d'exploiter tout le potentiel de performances.
- Style de vol actif et précis: indispensable.
- Dans cette classe, le parapente constitue la discipline sportive principale du pilote.

### Figures de vol pertinentes, dysfonctionnements et leurs particularités:

- Comportement au décollage: d'assez simple à exigeant. Certaines ailes montent de manière dynamique, avec une tendance à l'abattée, ou se déforment à cause de l'allongement et montent difficilement ou de manière irrégulière.
- Stabilité, roulis, tangage: stabilité bonne à moyenne, l'amorti du roulis et du tangage n'est parfois plus que très moyen.
- Maniement: compte tenu de l'allongement, de la vivacité et d'une dynamique propre de la voile, le maniement s'avère difficile et exigeant.
- Fermeture latérale: ne surtout pas s'attendre à une réouverture autonome, puisque des changements de direction jusqu'à 360° et un angle d'abatée jusqu'à 60° peuvent entraîner une perte de contrôle.
- Fermeture frontale: en atmosphère turbulente, l'allongement important entraîne souvent une rosette et des cravates difficiles à défaire.
- Oreilles: les modèles à deux suspentes principales au niveau des A sont souvent exigeants (attention à l'importance de la fermeture). Certains constructeurs remplacent cette figure par une traction sur les suspentes B extérieures, p. ex. → Consulter le manuel (la certification est réalisée selon le manuel).

## Schirmstreckung, Gewichtsbereich, Gurtzeugeinstellung

Unabhängig von der Schirmklasse gibt es Faktoren, die das Schirmverhalten immer entscheidend beeinflussen.

- **Streckung:** Je gestreckter ein Schirm, desto anspruchsvoller wird er im Handling und zum Drehen in der Thermik.
- **Gewichtsbereich:** Wird der Gewichtsbereich ausgereizt und mit maximaler Zuladung geflogen, wird das zu mehr Dynamik und verstärktem Pendel führen, was auch für die A-Klasse gilt.
- **Gurtzeugeinstellung:** Alle Klassen werden an den Zulassungstests mit normierter Gurtzeugeinstellung geflogen. Veränderte Einstellungen oder der unsachgemässe Gebrauch eines Liegegurtes ändern die Schirmreaktionen augenblicklich.

Über jeden dieser drei Punkte liesse sich ein eigener Artikel schreiben.



Ozone Zeolite, EN D

## Welche Klasse eignet sich denn nun für mich?

Eine einfache Faustregel lautet, immer eine Klasse tiefer wählen, als man sich gerade noch zutraut. Das lässt zugegebenermassen viel Interpretationsspielraum zu. Wem das zu ungenau ist, sollte vor dem Wechsel in eine höhere Klasse mindestens folgende Fragen zu aktivem Flugstil und Flugerfahrung kurz lesen und ehrlich beantworten:

### 1. Aktiver oder passiver Flugstil?

- Ich bestimme jederzeit, was der Schirm macht – und nicht umgekehrt.
- In bewegter Luft und Turbulenzen kann ich die Kalotte ruhig über mir halten und verhindere dadurch Störungen und Klapper im Ansatz (Vorbeugen statt Heilen).
- Mir gelingt es auch beim Groundhandling, die Kalotte in turbulenter Luft ruhig über mir zu halten und intuitiv auf Störungen zu reagieren.
- Ich schaffe es in starker Thermik, grössere Strecken und Flugzeiten ohne grosse Klapper (Frontklapper/mehr als 50% Seitenklapper) zu fliegen.
- Kommt es trotzdem zu einem Einklapper, erfolgt mein Eingriff präzise und dosiert, um den Schirm ohne Strömungsabriss in der gewünschten Flugrichtung zu halten.

### 2. Allgemeine Flugerfahrung?

- Neben mehreren Jahren Flugpraxis und einigen hundert Flügen und Flugstunden, habe ich vor allem regelmässige und intensive Flugpraxis, ohne lange Pausen.
- Meine Erfahrung schliesst regelmässige Flüge in starker Thermik, dynamischem Aufwind und zahlreichen wechselnden Gebieten, Wetterlagen und Jahreszeiten mit ein.

- Ich kann mich schnell auf wechselnde Wetterverhältnisse, neue Fluggebiete und andere überraschende Situationen einstellen und entsprechend reagieren.

Falls du nicht alle Fragen eindeutig mit «ja» beantworten kannst, ist die ideale Schirmwahl ein Gerät in der A- oder Low-B-Klasse. Ein noch ungefestigter aktiver Flugstil kann durch einen gutmütigen Schirm zumindest teilweise kompensiert werden. Stressfrei verbringst du mehr Zeit in der Luft, empfindest Freude und entwickelst dein fliegerisches Niveau dabei weiter. Wechselst du hingegen zu schnell in eine höhere Klasse, kann das schnell in einem Negativerlebnis enden: Das Vertrauen in den Schirm aufzubauen ist ein langer Prozess, verlieren kannst du es innert Sekunden.

Wer alle Fragen mit «ja» und gutem Gewissen beantwortet hat, kann einen High-B – sehr erfahrene Piloten sogar noch höher – in Betracht ziehen. KANN nicht aber MUSS, denn moderne A- und Low-B-Schirme haben ein so hohes Leistungsniveau erreicht, dass damit grösste Strecken und Träume möglich werden. → Aus Prestige Gründen eine zu hohe Klasse zu fliegen, birgt unnötige Risiken und auch der Spass am Fliegen bleibt auf der Strecke. Es macht wenig Sinn, mit einem High-B-Schirm oder höher unbeschleunigt durch die Gegend zu gondeln, weil man den Beschleuniger nicht zu nutzen getraut. Einen guten und kompetenten Piloten zeichnet aus, dass er mit einem auf ihn angepassten Schirm fliegt und damit grosse Flüge schafft.



## Classe D

On trouve ici les ailes de compétition et les ailes légères à deux rangées de suspentes. Certains constructeurs positionnent leurs bolides de compétition en dehors de la classification EN, dont ils proposent une version plus soft en classe EN-D. D'autres renoncent à de tels bolides et proposent leurs ailes de compétition en classe D. Quoi qu'il en soit, il s'agit d'ailes hautes performance aux réactions parfois extrêmes qui nécessitent une maîtrise en conséquence. Les pilotes de compétition apprécient de changer d'aile pour leurs vols de loisirs, ce qui en dit long. La classe D s'adresse à un cercle restreint de pilotes ambitieux avides de points et des meilleures places aux classements. Nous ne l'abordons donc pas plus dans le détail.

## Spirale engagée, décrochage et figures extrêmes

La spirale engagée, toutes les formes de décrochage, les wing-overs très amples et autres figures extrêmes ne sont pas abordés à part dans les tableaux ci-dessus. Quelle que soit la classe, ces figures nécessitent un style de vol actif constant. À partir d'une certaine intensité et inclinaison, il faut les aborder dans le cadre d'un stage SIV.

## Allongement, plage de poids et réglage de la sellette

Certains facteurs ont une influence déterminante sur le comportement de l'aile, quelle que soit sa classe.

- Allongement: plus une aile est allongée, plus son maniement et son comportement en thermiques deviennent exigeants.
- Plage de poids: une aile utilisée à l'extrême de sa plage de poids et à charge maximale sera plus dynamique et oscillera plus, même en classe A.
- Réglage de la sellette: les tests de certification sont effectués avec un réglage uniforme de la sellette dans toutes les classes. Un réglage modifié et l'utilisation inadaptée d'une sellette en position allongée modifient les réactions de l'aile.

Chacun de ces trois points pourrait donner lieu à un article complet.

## Alors, quelle classe d'aile me convient?

Il existe une règle de base: lorsqu'on se sent tout juste apte pour une classe, toujours choisir la classe inférieure. Ce qui laisse une certaine marge d'interprétation, il faut bien l'avouer. Pour plus de précisions et avant de passer à une classe supérieure, lisez les questions suivantes et répondez-y en toute honnêteté.

### 1. Style de vol actif ou passif?

- Je décide à tout moment de ce que fait mon aile, et non l'inverse.
- Dans une atmosphère agitée et dans les turbulences, je suis capable de maintenir une voile calme au-dessus de ma tête; j'anticipe et j'évite les dysfonctionnements et les fermetures (plutôt prévenir que guérir).
- Même quand je pratique le maniement au sol dans des conditions turbulentes, je suis capable de maintenir une voile calme au-dessus de la tête et de réagir de manière intuitive aux dysfonctionnements.
- Malgré des thermiques forts, je peux effectuer de longues distances ou voler longtemps sans subir de grosses fermetures (frontales, latérales de plus de 50 %).
- Si mon aile se ferme malgré tout, je réagis de manière précise et dosée afin de maintenir l'aile dans la direction voulue sans provoquer de décrochage.

### 2. Expérience de vol?

- En plus de longues années de pratique et plusieurs centaines de vol et d'heures de vol, je pratique régulièrement et activement le vol libre sans pauses prolongées.
- Mon expérience comprend des vols fréquents dans de forts thermiques et un vent ascendant dynamique; je vole dans des conditions météo, au cours de saisons et sur un grand nombre de sites différents.
- Capable de m'adapter à des conditions météo changeant rapidement, à de nouveaux sites de vol et à d'autres situations inattendues, je réagis en conséquence.

Si tu ne peux pas clairement répondre «oui» à toutes ces questions, une aile de classe A ou low-B constitue le meilleur choix pour toi. Une aile «paisible» permet de compenser en partie un style de vol encore trop peu actif. Détendu, tu passeras plus de temps en l'air, tu prendras plus de plaisir et ton niveau de pilotage évoluera de manière positive. En revanche, passer trop tôt à une classe supérieure pourrait vite engendrer une expérience négative: prendre confiance en son aile constitue un long processus, mais il suffit d'une poignée de secondes pour la perdre.

Quiconque répond «oui» en toute honnêteté à toutes les questions peut envisager une aile en classe high-B, voire plus pour les pilotes très expérimentés. PEUT, mais ne DOIT pas: les ailes A et low-B actuelles ont atteint un tel niveau de performances qu'elles permettent aisément de réaliser de longs vols et toutes sortes de rêves. → Choisir une classe trop élevée pour des raisons de prestige comporte des risques inutiles et fera vite passer le plaisir au second plan. Papillonner sous une aile de classe high-B ou supérieure parce qu'on n'ose pas utiliser l'accélérateur a peu de sens. Un pilote capable et compétent se reconnaît facilement: il pilote une aile adaptée à ses compétences avec laquelle il réalise de longs vols.