



PRE COURSE TRAINING



INHALT

- > VORWORT
- > TRACKING
- > SCHIRMFahrt
 - ALLGEMEIN
 - AUSRÜSTUNG
 - TRAINING



VORWORT

Diese Anweisung versteht sich **NICHT** als eine Anleitung zum BASE Springen! Viel mehr handelt es sich um eine Empfehlung mit dem Ziel, dem angehenden BASE Springer eine optimale Vorbereitung zu ermöglichen und so das Verletzungsrisiko zu minimieren.

Diese Anweisung ist vorbereitend für den, von PRESSURIZED angebotenen, First Jump Course gedacht!

TRACKING

Gutes Tracking ist eine Grundvoraussetzung beim BASE Springen. Erfahren Tracker erzielen schon nach 3-4 sek (subterminaler Bereich) eine deutliche Abdrift. Der entscheidende Übergang vom Absprung bis zum effektiven (sub-terminalen) Track ist nicht einfach und nur aus dem Ballon realitätsnah zu trainieren. Die ersten Sprünge von einem Felsen sollten unbedingt von einem geeigneten Objekt erfolgen (Höhe mindestens 800m, starker Überhang)

Je weiter du vom Objekt tracken kannst, desto geringer das Risiko, dass du nach einer 180° Schirmöffnung mit dem Objekt kollidierst. Bei Objekten ab ca 500m Höhe erzielen Springer mit einem guten Track einen derart großen Abstand zur Felswand, dass keine Kollisionsmöglichkeit mehr besteht. Unfallursache Nummer eins (Objektkollision nach 180° Schirmöffnung) ist damit eliminiert.

Unterstützende Bekleidung wie Tracksuits ermöglichen eine noch effektivere und schnellere Abdrift vom Objekt, reduzieren damit die Gefahr einer Objektberührung und machen insgesamt das BASE Springen von hohen Objekten sicherer. Allerdings muss das Gerät beherrscht werden!
Training aus dem Flugzeug ist unerlässlich!

>>> Tracking

Trainiere aus dem Flugzeug. Im Allgemeinen lässt sich die Körperhaltung für effektives Tracking wie folgt beschreiben.

- > langgestreckt
- > Körperspannung
- > Beine durchgestreckt (Knie fixiert)
- > Oberkörper gerade bzw leicht de-arched
- > Schultern bei zunehmender Geschwindigkeit leicht nach vorne unten rollen
- > Kopf geduckt bis eingezogen (Kinn an die Brust)

Jeder Mensch ist anders gebaut. Versuche die Körperhaltung ausfindig zu machen, die für dich am Besten funktioniert.



Überzeuge dich während des Trackens davon, dass deine Beine wirklich durchgestreckt sind. Versuche mit den Schultern den Anstellwinkel zu variieren (rollen), und den Winkel herauszufiltern, der die meiste Vorwärtsfahrt erzeugt. Bei einem gutem Track baut sich mächtig Zug nach vorne auf und diesen kann man spüren. Ein kurzer Blick auf den Höhenmesser ruiniert keinen Track. Ein GPS, am Helm montiert liefert handfeste Daten und ermöglicht eine spätere Analyse deiner Sprünge.

SCHIRMFAHRT

Ein wesentlicher Bestandteil des BASE Springens ist die Schirmfahrt. Der Großteil aller BASE Unfälle passieren nicht im Freifall, sondern mit geöffnetem bzw teilgeöffnetem Schirm.

Ist der Freifall erst einmal gebremst gilt es schnellstmöglich auf mögliche Kappenprobleme zu reagieren. Eine 180° Drehung deines Schirmes beim Öffnungsvorgang ist niemals auszuschließen und kommt mit hundertprozentiger Sicherheit früher oder später. Kommen dann noch linetwists (eingedrehte Leinen) dazu spricht man vom **Worst Case** beim BASE Springen.

Nach einer planmäßigen Schirmöffnung gilt es den Sprung erfolgreich abzuschließen. Ein Flug über ein kleines Waldstück kann sehr schnell ungemütlich werden, wenn man zu wenig Sicherheitshöhe eingeplant hat und plötzlich unerwartet in sinkende Luftmasse einfliegt. Immer genug Reservehöhe einplanen um die Landefläche, die man sich ausgesucht hat, auch sicher zu erreichen.

Bei Sprüngen vom Felsen wird man des Öfteren in alpinem Gelände landen. Dieses verlangt höchste Konzentration bei der Landeinteilung und beim Landeanflug. Ein Landefeld von 10x10 Metern, umsäumt von scharfkantigen Felsblöcken oder Geröll, dazu noch eine ungünstige Windkomponente - so sieht die Praxis beim BASE Springen manchmal aus.

Der Sprung ist erst vorbei wenn du sicher am Boden stehst!

AUSRÜSTUNG

Das Schirmtraining lässt sich perfekt vom Flugzeug aus realisieren. Um dich optimal auf das BASE Springen vorzubereiten, verwende ein System, so wie es beim Zielspringen eingesetzt wird. Wenn du einen eigenen BASE Schirm hast, hänge diesen in das entsprechende Gurtzeug und trainiere die folgenden Flugabläufe. Du machst dich so optimal mit deinem BASE Schirm vertraut.

Zielschirme und BASE Schirme sind beides 7-Zeller. Die Größe des Schirmes richtet sich nach deinem Gewicht. Die Flächenbelastung sollte in etwa 0,8lbs/ft² betragen und diesen Wert nicht um vieles über- bzw unterschreiten. Ein überbelasteter Schirm ist aggressiver und erschwert die Ziellandung erheblich, ein unterbelasteter Schirm erzeugt nicht ausreichend Staudruck und ist anfälliger auf Böhen (Endzellen kollabieren leichter)

In der Regel sind BASE Schirme etwas anspruchsvoller zu landen als Zielschirme, da der Bereich zwischen Sackflug und Stall kleiner ist. BASE Schirme haben einen etwas besseren Gleitwinkel (weniger Profildicke) als herkömmliche Zielschirme.



SCHIRMTRAINING

Schirmöffnung

Um eine 180° Schirmöffnung mit wenig Abstand zum Objekt noch korrigieren zu können, bedarf es einer schnellen Reaktion.

- >>> Bei der Schirmöffnung aus dem Flugzeug trainierst du deine Reaktionszeit am Besten, indem du nach der Öffnungsphase rasch die Bremse löst und den Schirm unter Kontrolle bringst. Wichtig ist ein zügiges nach oben Greifen und sicheres Lösen der Bremse ohne danebenzugreifen und ohne in Hektik zu geraten.

Vorsicht: durch zu frühes nach oben Greifen kann man vom öffnenden Haupttragegurt schmerzhaft an den Händen getroffen werden!

Durch ein zu frühes nach oben Greifen kann eine unsymmetrische Körperhaltung entstehen, die wiederum eine Offheading (Schirm öffnet nicht gerade) begünstigt.

Für das BASE Springen ist es besonders wichtig seine Grenzen und die des Schirmes zu kennen. Man sollte genau wissen, wann der Schirm in den Sackflug übergeht bzw wann der Schirm ställt. Man muss in der Lage sein den Schirm auch ohne Bremsleineinsatz, also nur über die hinteren Haupttragegurte, zu fliegen bzw zu landen.

Flache Kurve

Um nach einer 180° Schirmöffnung mit wenig Abstand zum Objekt, die Objektkollision noch vermeiden zu können, bedarf es einer schnellen Reaktion und eines angepassten Flugmanövers. Zum Beispiel wird man eine flache Kurve vom Objekt wegfliegen, wenn ausreichend Platz zur Verfügung steht.

- >>> **Flache Kurve**
Der Schirm wird angebremst und gehalten. Anschließend eine Bremse stärker ziehen und nach Gefühl die andere Bremse leicht nachlassen um die Drehung zu beschleunigen. Nach einem Halbreis beide Bremsen wieder entlasten.

Stallpunkt / Stall

Reicht nach einer 180° Schirmöffnung der Platz für eine flache Kurve nicht mehr aus, muss man schon tiefer in die Trickkiste greifen. Nun wird bei ausreichend Höhe der Schirm gestallt, also die Vorwärtsfahrt komplett gestoppt. Anschließend wird der Schirm rückwärts sinkend mit einer 180° Drehung am Stand vom Objekt weggeflogen.

Dieses Manöver kann entweder über die Bremsen oder über die hinteren Haupttragegurte geflogen werden. Bei mehrfach eingedrehten Leinen kann unter Umständen nicht mehr über die Bremsen gesteuert werden, da diese durch die hohe Leinenreibung, blockieren. Beachte, dass für dieses Manöver relativ viel Höhe benötigt wird, da man im Stall erhöhtes Sinken aufweist.



>>> Stallpunkt

Der Schirm wird mit Gefühl angebremst. Beobachte den Schirm über dir. Langsam weiter bremsen bis der Schirm nach hinten wegzukippen beginnt. An diesem Punkt die Bremsen zügig aber nicht schlagartig frei geben. Der Schirm beginnt wieder anzufahren - der Punkt an dem der Schirm nach hinten wegzukippen beginnt, ist der Stallpunkt

>>> Stall

Der Schirm wird angebremst. Beobachte den Schirm über dir. Langsam weiter bremsen. Der Schirm beginnt nach hinten wegzukippen. Bremsen halten. Der Schirm fällt kurz nach hinten, du pendelst ein wenig nach hinten unten durch bis du wieder unter der Kappe bist. Die Eintrittskante des Schirmes fängt dabei im vorderem Bereich leicht an zu flattern. Sollte der Schirm von alleine wieder anfahren, wiederhole den Vorgang und nimm, nach dem Wegkippen des Schirms, die Bremsen noch etwas tiefer.

Du befindest dich nun im Stall.

Dies ist kein stabiler Flugzustand, vielmehr versucht der Schirm ständig wieder ins Fliegen zu kommen. Du musst ihn aktiv mit tiefer Bremsenstellung in diesem Zustand halten. Je nach Tiefe der Bremsenstellung sinkst du nun pendelnd senkrecht oder bereits rückwärts. Um Rückwärtsfahrt zu machen musst du die Bremsen komplett durchziehen und halten. Die Rückwärtsfahrt ist zu steuern, berücksichtige allerdings, dass sich die Steuerrichtung dabei umkehrt. Recht wird zu links und umgekehrt.

Um ein Wendemanöver aus dem Rückwärtssinken zu bewerkstelligen, gib eine Bremse frei. Der Schirm dreht auf der Stelle. Nach 180° löse zügig die andere Bremse, damit wird der Stall beendet und du kannst normal weiterfliegen.

Wichtig: Trainiere den Stall auch nur über die Riser gesteuert!

RISER STEUERN

Das Steuern über die Riser ist ein wichtiger Aspekt beim BASE Springen. Eine 180° Schirmöffnung, mit sehr geringem Abstand zum Objekt und eventuellen Linetwists, erfordert ein sofortiges Handeln. Der Schirm befindet sich in vorgebremstem Zustand und hat noch wenig Vorwärtsfahrt. Ergreife zügig die hinteren Haupttragegurte und bringe den Schirm in den Stall. Sinke rückwärts vom Objekt weg und entlaste einen der hinteren Haupttragegurte um eine flache 180° Drehung, vom Objekt weg, zu fliegen.

Es gibt noch andere Gründe die eine Steuerung über die hinteren Haupttragegurte erfordern (zB Bremsleinerriss, gekappte Bremsleine, losgelassene Bremse bei Slider Down Sprüngen)

Ziellandungen auf engstem Raum sind mit den Haupttragegurten allerdings sehr schwierig durchzuführen, da man nicht mehr so gut einschweben kann. Die Endkante des Profils wölbt sich dabei beim Bremsen nicht mehr so stark nach unten, viel mehr wird der Anstellwinkel der jeweiligen Flügelhälfte verändert. Es wird nicht mehr so viel Auftrieb und Widerstand generiert, der Schirm kann nicht mehr so langsam geflogen werden.



>>> Steuern

Die hinteren Haupttragegurte ergreifen und gefühlvoll steuern. Trainiere auch das Steuern mit einer Bremse und einem Haupttragegurt. Lerne das Stall Manöver nur mithilfe der Haupttragegurte auszuführen inklusive Rückwärtssinken und 180° Schirmdrehung.

Achtung: Wenig Zugstrecke an den hinteren Haupttragegurten führt bereits zu deutlichen Reaktionen am Schirm!

>>> Landen

Den Schirm vorher anfahren lassen und erst in geringer Höhe, unter Ausnutzung des Bodeneffekts, mit beiden hinteren Haupttragegurten ausflaren.

LANDEN

Das Beherrschen der Ziellandung ist eine Grundvoraussetzung für jeden angehenden BASE Springer. Du solltest in der Lage sein, deinen Schirm innerhalb von 10x10 Metern zu landen. Rede mit erfahrenen Zielspringern und lass dir von ihnen Tipps geben.

Hast du genügend Höhe fliege eine klassische Landevolte. Dabei wird der Gegenanflug generell halbgebremst geflogen um den Gleitflug noch abflachen bzw steiler zu machen zu können.

Ist der Anflug zu flach, erreichst du unter Umständen deine Landefläche nicht mehr (Bodenwind, Windböhe, plötzliches Sinken, usw), bist du zu steil, besteht die Gefahr, dass du den Schirm stallst bzw in den Sackflug bringst.

Herrscht starker Gegenwind, sodass du kaum mehr Vorwärtsfahrt aufnehmen kannst bzw du bereits gegenüber dem Grund rückwärts fliegst, dann hast du bereits etwas falsch gemacht ;) Benutze in diesem Fall die **Dive Loops** (an den vorderen Haupttragegurten) und nimm eine kleine Körperhaltung ein, um dem Wind möglichst wenig Angriffsfläche zu bieten. Beachte, dass mit den Dive Loops deine Geschwindigkeit aber auch dein Sinken zunimmt und sich dein Gleitwinkel verschlechtert.

Hast du zum Landen ausreichend Platz, lass den Schirm zum Landen anfahren und flare ihn aus. Bei sehr wenig Platz empfiehlt es sich, den Schirm halbgebremst bist zum Aufsetzen zu fliegen. Wenn möglich immer gegen den Wind anfliegen bzw die Gegenwindkomponente so groß wie möglich halten. In der BASE-Praxis kommt es mitunter vor, dass du aufgrund der Gegebenheiten mit Seitenwind oder sogar Rückenwind landen musst. Benutze immer festes, hohes Schuhwerk und trainiere die Landerolle.

In alpinem Gelände wirst du manchmal gezwungen am Hang zu landen. Lande immer parallel zum Hang, **niemals gegen den Hang!**

Bist du gezwungen mit den hinteren Haupttragegurten zu landen, achte darauf, dass du den Schirm nicht stallst! Lass dem Schirm genügend Geschwindigkeit und flare ihn erst unmittelbar über dem Boden aus.

**>>> Landen**

Trainiere das Zielspringen! Du solltest konstant eine Landefläche von 10x10 Meter treffen.

Wir wünschen dir ein erfolgreiches BASE Training!

Das PRESSURIZED Team

!!! WARNUNG !!!

BASE SPRINGEN IST EXTREM GEFÄHRLICH! DU KANNST DABEI SCHWER VERLETZT ODER GETÖTET WERDEN!

FALLSCHIRME KÖNNEN UNTER UMSTÄNDEN VERSAGEN, AUCH WENN SIE RICHTIG KONSTRUIERT, ZUSAMMENGEBAUT, GEPACKT, GEWARTET UND VERWENDET WERDEN. DAS ERGEBNIS EINES SOLCHEN VERSAGENS SIND MITUNTER SCHWERE VERLETZUNGEN BZW. DER TOD.

PRESSURIZED LEGT DIR NAHE DIE MÖGLICHEN KONSEQUENZEN ABZUWÄGEN SOLLTEST DU DICH FÜR DIESEN SPORT ENTSCHEIDEN!