

Wie man ein D-Bag packt

Die Verfasser dieses Textes weisen ausdrücklich darauf hin, dass D-Bag Starts nicht gesetzlich geregelt sind, es keine Bestimmungen gibt und somit auch keine rechtliche Grundlage besteht die es erlaubt einen D-Bag Start durchzuführen. Diese Anleitung soll dazu dienen die Sicherheit beim D-Bag starten zu erhöhen. Die Verfasser schließen nicht aus, dass trotz gewissenhaft gepacktem D-Bag, auch mittels dieser Anleitung, es zu Fehlöffnungen kommen kann. Der Verfasser kann nicht für etwaig entstandene Schäden belangt werden!

Was man sich bereitlegen sollte:

Ein D-Bag, Gummibänder (bestenfalls solche die nicht verkleben sobald die Sonne drauf scheint) und recht hilfreich sind auch so genannte Montageklebmen... müssen aber nicht sein.



Abb. 1 D-Bag, auf dem D-Bag Deckblatt liegen Gummiringerl und Montageklebmen, davor die obligatorische Verpflegung

Die Anleitung bezieht sich auf ein D-Bag der Marke AVAsport (old fashion) d.h. bei anderen oder nur ähnlichen Modellen müsst Ihr eventuell irgendetwas anders machen! Da ist jeder selbst seines Glückes Schmied.

Jetzt geht's los.

Wir hängen die Release systeme hinter den Tragegurten ein.

Beachtet dass es sich im Bild um den rechten Karabiner handelt. Das Release system sollte so eingehängt werden, dass beim Auslösen genug Platz bleibt um nach außen durchzuziehen... hängt es so ein wie im Bild.

Der vernünftige Pilot wird an dieser Stelle den Schirm noch einmal aufziehen, um sich so zu vergewissern, dass der Schirm wirklich richtig eingehängt ist. Es wäre schade 20min lang zu packen und dann wo möglich kein gutes Acroprogramm fliegen zu können, nur weil man hier 10sec. spart.

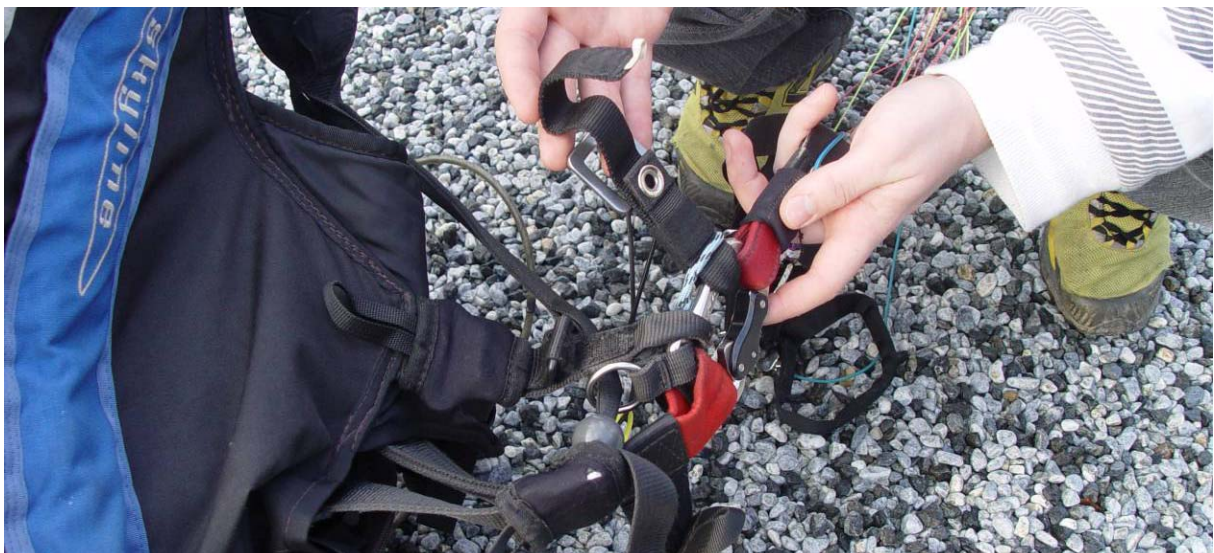


Abb. 2 in den Karabiner wird zuerst das Release system und dann der Tragegurt eingehängt

Nun den Schirm noch mal kontrollieren... Tragegurt jetzt eh nicht verdreht? Speedsystem läuft auch frei? Passt.

Jetzt liegt der Schirm da wie bei einem normalen Vorwärtsstart, das Gurtzeug liegt davor.



Abb. 3 links das eingehängte Gurtzeug im Hintergrund der ausgebreitete Schirm mit der Unterseite nach oben

Jetzt nimmt jemand das Gurtzeug und geht damit über den Schirm. Währenddessen macht das Gurtzeug einen Rückwärtssalto.



Abb. 4 Drehung um die Querachse nach hinten



Abb. 6



Abb. 5



Abb. 7



Abb. 8

So passt das! Das Gurtzeug liegt jetzt praktisch hinter dem Schirm. Wenn man mehrere Helfer hat, dann kann nun einer im Gurtzeug Platz nehmen. Das schöne daran ist, dass der Helfer dann auch die Gurte halten kann. Das ist Praktisch aber nicht zwingend erforderlich. Wenn zu wenig Helfer bereit stehen kann man das Gurtzeug auch irgendwo anbinden, oder z.B. in den Kofferraum eines Autos einklemmen usw., da fällt Euch schon was ein. Wichtig dabei ist aber, dass Ihr darauf achtet, dass das Gurtzeug nicht umfällt und Ihr es dann unabsichtlich so aufhebt, dass Ihr einen Twist verursacht.

Wir leisten uns in diesem Fall den Luxus einer beweglichen Gurtzeugbeschwerung die dann gleich noch ein Bisschen mehr Hilfe leisten kann. Der- oder Diejenige dreht den Gurt in Längsrichtung nach außen.



Abb. 9 A-Gurte zeigen nach außen bzw. oben, der rechte Tragegurt wird nach rechts gedreht und vice versa



Abb. 10 nach der Drehung zeigen die D-Gurte nach oben

Nun ist ein weiterer Helfer gefragt. Die Leinen werden zwischen die Finger genommen und nach Ebenen sortiert.

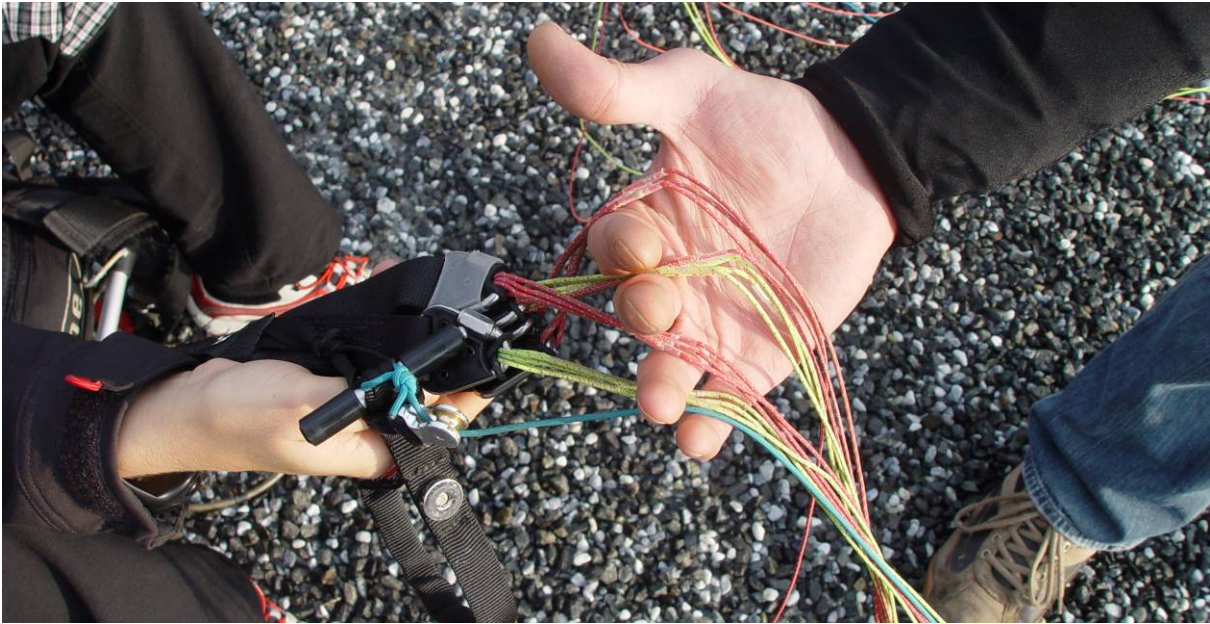


Abb. 11 A-Leinen zwischen Daumen und Zeigefinger, B- und Stabilo- zwischen Zeige- und Mittelfinger, C- zwischen Mittel- und Ringfinger, D- und Bremsleinen zwischen Ringfinger und kleinem Finger

Jetzt mit beiden Händen und unter Spannung in Richtung Schirm gehen.



Abb. 12 mit den Fingern werden die Leinen aufgefächert und



Abb. 13 die Tragegurte hält man nebeneinander

Dies geschieht so lang, bis man die Stabilos in der Hand hat.



Abb. 14 erneutes Leinenspannen



Abb. 15 Schirmmitte heraussuchen und Schirm ordnen

Es kann nicht schaden, wenn jemand noch einmal die Leinen ein wenig spannt. Danach nimmt man alle Leinen in eine Hand, trennt aber weiterhin rechte und linke Seite der Leinen.

Es wäre nun ratsam wenn man die vorher hergerichteten Gummiringerl jetzt zur Hand nimmt. Von der Schirmmitte nach außen hin beginnt man damit die Bremsenanlenkungen der Hinterkante zusammen zu raffen



Abb. 16



Abb. 17 sauberes spannen der Hinterkante

Je nach Schirmtyp sollte man die äußersten 2-4 Bremsenanlenkungen nicht zusammenraffen. Der Grund dafür und wie Ihr drauf kommt was bei Eurem Schirm richtig wäre, seht Ihr auf Seite 14.

Im Bild unten ist zu erkennen, dass man eine kleine Schlaufe bildet um diese man das Gummiringerl mehrmals herum schlingt.



Abb. 18 die letzten Bremsleinenanlenkungen freilassen



Abb. 20 Schlaufe fest umschlingen



Abb. 19 nicht auslassen und Gummiringerl befestigen



Abb. 21 auch auf der anderen Seite

Das Gummiringerl kann fest um die Schlaufe geschlungen sein, wie man auch im rechten, mittleren Bild erkennen kann. Bei der Öffnung geht dieses Gummiringerl verloren, also keine ultrateuren nehmen! Nun das Ganze dann noch auf der andern Seite und dann hätten wir den ersten Teil einmal geschafft.



Abb. 22 um die Hochachse im Uhrzeigersinn



Abb. 23 weiter bis 180°

Das ganze Paket wird nun um 180° gedreht. Wichtig ist es sich zu merken, in welche Richtung eingedreht wird. Deshalb empfiehlt es sich, die Leinen getrennt zu halten. Es kann auch nicht schaden, sich selbst eine Art Norm aufzuerlegen d.h. im Uhrzeigersinn eindrehen, gegen den Uhrzeigersinn ausdrehen.



Abb. 24 Leinen weiterhin trennen



Abb. 25 Schirmmitte hervor ziehen

Nun werden die Zellentrennwände aneinander gelegt. Wir empfehlen die mittleren Zellen vorerst auszulassen. Falls man Montageklappen hat, dann sollten diese jetzt griffbereit sein.



Abb. 26



Abb. 27



Abb. 28 keine Zelle auslassen



Abb. 30



Abb. 29



Abb. 31

Hier ist die Luxusversion dargestellt, also mit Montageklammen. Diese erleichtern die ganze Sache natürlich, wenn man die aber grad nicht hat, dann gibt derjenige der die Zellen aneinander gelegt hat das ganze Packet dem, der die Leinen hält, in die Hand. Danach wird die 2. Hälfte aneinander gelegt. Wenn man damit fertig ist, dreht man das ganze Paket wieder um 180° zurück.



Abb. 32 Schirm gegen den Uhrzeigersinn zurückgedreht



Abb. 33 das Deckblatt ist nach oben eingefalzen

Wenn man keine Montageklammen zur Verfügung hat, klemmt sich derjenige, der die Leinen hält, die aneinander gelegten Zellen zwischen die Knie. An dieser Stelle kommt das D-Bag ins Spiel. Es wird so unter den Schirm gelegt, dass die Seite, auf der später die Leinen befestigt werden (Gummiringerlseite) von Schirm und Gurtzeug weg zeigt.



Abb. 34 D-Bag unter den Schirm legen



Abb. 36



Abb. 35 Schirm auf das D-Bag legen



Abb. 37 gut platt drücken

Der Schirm muss nun möglichst symmetrisch zusammengedrückt werden.



Abb. 38 langsam schließen und dabei nicht verdrehen



Abb. 40



Abb. 39

Nach dem Zusammendrücken wird das D-Bag geschlossen.
Die Leinen können jetzt losgelassen werden, jedoch sollte man darauf achten, dass sie sich nicht erneut verknoten.



Abb. 41



Abb. 43



Abb. 42 Vorwärtssalto um die Querachse



Abb. 44

Wenn das D-Bag geschlossen ist kann jener Helfer der vorher im Gurtzeug gesessen hat wieder aufstehen. Man nimmt dann das Gurtzeug und geht mit diesem am D-Bag vorbei auf die andere Seite. Das Gurtzeug macht nun einen Vorwärtssalto.(360° Drehung um die Querachse nach vorne) In Abb. 43 wird gezeigt, wie man das Gurtzeug weiterhin halten sollte.



Abb. 45



Abb. 46

Das D-Bag wird nun geöffnet und die Leinen werden nach innen verlegt. Dabei werden die Leinen leicht zur Schirmhinterkante (rechts im Bild) gespannt.



Abb. 47 Leinen verlegen



Abb. 48 mittlere Zelle hervorheben

Die Leinen werden nun auseinander gehalten und links und rechts neben dem Deckblatt herausgelegt. Das Schirmtuch kann so gelegt werden, dass eine Art Kanal entsteht. (linkes Bild) Im Bild rechts ist die mittlere Zelle deutlich zu erkennen, es ist sinnvoll, diese etwas hervor stehen zu lassen, um eine symmetrische Öffnung von der Schirmmitte aus zu ermöglichen.

Jetzt wird der aus dem D-Bag oben und unten herausragende Teil des Schirms in das D-Bag hinein gedrückt.



Abb. 49 Deckblatt schließen



Abb. 50 Klemmen entfernen

Im Bild rechts erkennt man, dass nun der Zeitpunkt zum entfernen der Klammern gekommen ist. Wenn man keine Klammern verwendet hat, muss bis zu diesem Zeitpunkt gut darauf geachtet werden, dass die Zellen geordnet bleiben.



Abb. 51 stopfen



Abb. 52 D-Bag verschließen

Noch einmal ein bisschen nachstopfen und dann das D-Bag schließen. Generell sollte man darauf achten, dass die Leinen stets gespannt bleiben.



Abb. 53 Leinen unter das Deckblatt verlegen



Abb. 54 Leinen befestigen

Die zuvor auf der Oberseite des D-Bag verlaufenden Leinen, die beiderseits aus dem D-Bag zum Verschlussgummiring führen werden unter dem Deckblatt verstaut. Anschließend werden die Leinen schlangenförmig auf dem Deckblatt mittels der zuvor eingefädelt Gummis befestigt.



Abb. 55



Abb. 56

Während diesem Vorgang trägt ein Helfer das Gurtzeug in Richtung D-Bag. Dabei achtet man darauf, dass die Leinen weiterhin gespannt bleiben. Der Helfer hält zudem die Tragegurte zusammen in einer Hand, damit diese stets parallel bleiben.



Abb. 57 Leinen sauber verlegen



Abb. 58



Abb. 59 Releasesysteme einhängen

Schlussendlich sollte es ungefähr so aussehen. Die Leinen müssen am Ende so verlegt werden, dass sie beiderseits gleich weit vom D-Bag wegstehen.

Solltet Ihr einen standardmäßigen D-Bag Start (Tandem, Ballon, Flike, whatever) planen sind die folgenden Bilder bezüglich des Einhängens für Euch relevant.

Kommt Ihr jedoch in den Genuss eines Helidrops, sind die Verbindungsleinen vom D-Bag und Releasesystemen zu entfernen. Generell droht man vom Heli ohne Releasesystem. Der Grund dafür ist, dass für den Fall das irgend etwas schief geht, (ihr bleibt an der Kufe hängen, ihr löst den Retter aus so lange Ihr noch im Heli seit, ect.) brüchdet Ihr den Heli zum Absturz. Für so einen Fall soll vorgesorgt sein. Der unabsichtlich geöffnete Retter zum Beispiel, würde Euch einfach aus dem Heli reißen .- nicht gut aber besser als im Heckrotor gehexelt zu werden. Auch das D-Bag wird im Heli nicht fix montiert. Dafür gibt es einen sogenannten Jumpmaster, der Euch aus dem Heli wirft... mit samt Eurem Kram um das Leben der anderen zu retten. Ihr habt ja hoffentlich noch mindestens eine Rettung und das sollte dann reichen.

Der Leinenüberstand sollte etwas länger sein, als die Einhängeschlaufen. Nach dem Versorgen der Leinen, wird das D-Bag mit den Releasesystemen verbunden. Dabei ist darauf zu achten, dass die Einhängeschlaufen frei zu den Releasesystemen laufen.

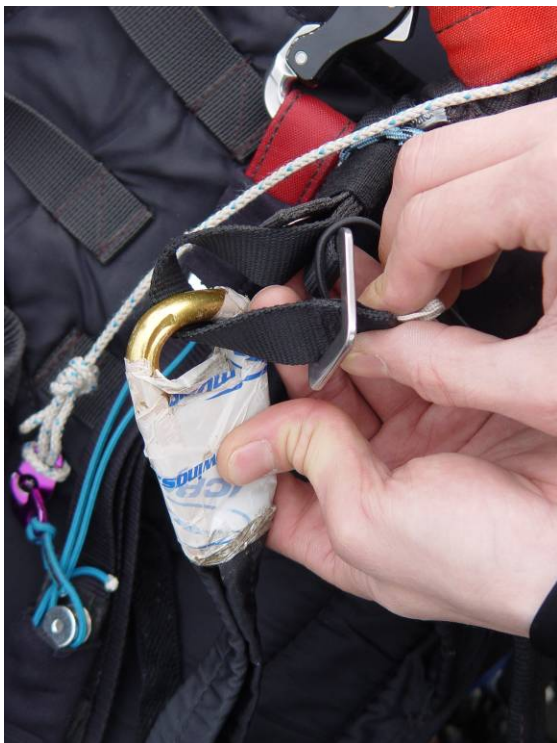


Abb. 60 den ReleaseSystemgurt zuerst durch den Karabiner führen dann durch das ReleaseSystem und...



Abb. 61 erneut durch den Karabiner

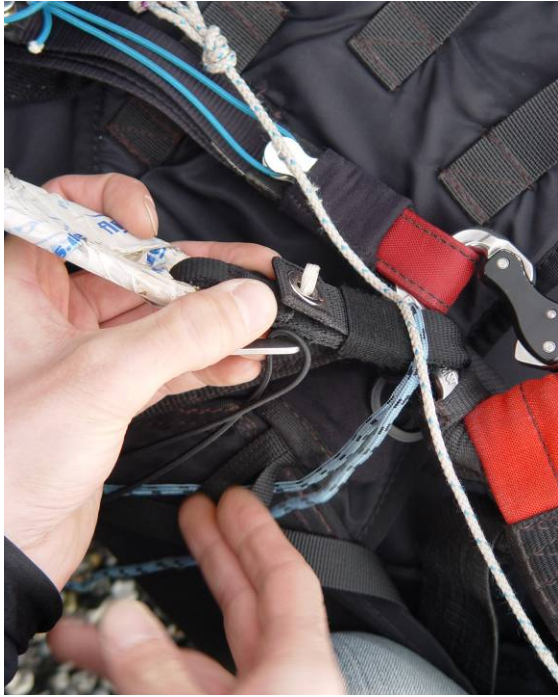


Abb. 62 dann noch den Nippel durch die Lasche ziehen



Abb. 63 und den Splint einsetzen

Die vorherigen Bilder zeigen das Einhängen der Releasysteme.

Im Bild rechts ist mein eigenes Releasystem abgebildet. Man erkennt die blauen Schnüre die als Sicherungen dienen. Diese Sicherungen werden von mir empfohlen. Natürlich kann auch Klebeband oder dergleichen verwendet werden. Im Prinzip geht es darum, eine Fehlauflösung, z.B. beim Tandemstart zu verhindern. Doch auch nach geglücktem Tandemstart, sollte die Sicherung einfach zu lösen sein und keine Fehlauflösung verursachen.

Weiters sieht man im Bild auch noch eine schwarze Gummischur die dafür da ist, dass ich die Auslöser nicht verliere.



Abb. 64 Sicherungen anbringen

Jetzt kümmern wir uns um die Stabilos. Dazu muss das D-Bag erneut geöffnet werden.



Abb. 65 vorsichtig öffnen

In Abb. 65 ist zu erkennen, dass wir die Leinen festhalten. Der Sinn besteht darin, dass diese möglichst nicht verknottet oder seitlich herausgezogen werden.



Abb. 66

Normalerweise sieht das Ganze dann so aus. Hier ist aber zu erkennen, dass der Stabilo unter dem Deckblatt verborgen ist.



Abb. 67 Stabilo herausziehen

Der Stabilo wird heraus gezogen.

Hier ist auch der Grund warum die letzten Bremsleinenanlenkungen nicht mit den Gummis zusammengefasst werden. Der Stabilo soll gerade seitlich im D-Bag liegen, doch dabei darf die Hinterkante nicht zu stark nach vorne gezogen werden. Dies wird natürlich auf beiden Seiten erledigt.



Abb. 68 Unterseite nach außen drehen

Nun wird der Stabilo nach außen gedreht.



Abb. 69 D-Bag schließen

Beim Schließen des D-Bags sollte man darauf achten, dass sich nicht noch Fehler einschleichen und, dass der Schirm möglichst gerade im D-Bag zu liegen kommt.



Abb. 70 Leinen verstauen

Durch drücken und schieben das D-Bag in Form bringen und die Leinen nach innen drücken.



Abb. 71 Abschlussstest

Zu guter letzt empfiehlt sich dieser Test.

Der dargestellte Test soll einfach klarstellen, dass die Leinen die nun unten aus dem D-Bag heraus hängen nicht spannen, bevor die Verbindungsleinen spannen. Es soll ausreichend Bewegungsfreiheit bestehen, auch wenn man die Bremsleinen schon um das Handgelenk hat. Gegebenenfalls kann man die Bremsleinen auch aus den Gummischlaufen separat heraus lösen.

Noch ein paar Tipps zum Drop selbst:

- Wenn Ihr unten dran hängt und genug Höhe habt löst Eure Sicherungen langsam und vorsichtig.
- Vergewissert Euch das keine Leinen irgendwo verhängt sind.
- Zieht die Auslöser schnell und symmetrisch.
- Gebt den Schirm nach dem Auslösen wieder frei, bleibt nicht angebremsst der Schirm muss erst Fahrt aufnehmen. (es sei denn Ihr wollt unbedingt D-Bag2Heli fliegen... vielleicht nicht unbedingt beim 1.mal)

- Wenn Ihr im freien Fall nach unten saust, bis der Schirm aus dem D-Bag kommt schaut nach oben. Bemerkt Ihr das Ihr auf einmal schief nach unten fällt oder, dass Ihr Euch um die Hochachse dreht, so macht Euch auf schnelles Eingreifen gefasst. Wenn Ihr nur 1/2x getwistet seid, wartet bis der Schirm fliegt. Erst dann austwisten.
Sollte eine Schirmseite verhängt sein, so stecht den Schirm nicht gleich ab! Lasst Ihn Fahrt aufholen, aber nicht andrehen!
- Bei Helidrops müsst Ihr Euch davon überzeugen, dass alle beteiligten wissen was zu tun ist!
 - Der Jumpmaster sollte wenn möglich ein Basejumper sein... in größter Not kann er mit Euch raus und eventuell. noch irgendwie behilflich sein. Der Jumpmaster muss wissen, dass er Euch zur Not abwerfen muss!
 - Er muss das D-Bag bei Eurem Absprung so halten, dass die Unterseite des D-Bags unter der Kufe hängt. So werden Kufeneinfädler vermieden.
 - Weist Ihn darauf hin, dass er dafür Sorge trägt, dass nach Eurem Absprung das D-Bag sicher im Heli verstaut werden muss! (angurten oder dergleichen.)
 - Sprecht mit dem Helipiloten wie es mit der Gewichtsverteilung aussieht! Manche Helis vertragen es nicht wenn Ihr und noch ein 2. auf der Kufe steht. In diesem Fall muss er eben im Heli sitzen bleiben.
 - Weist den Helipiloten eingehend darauf hin, dass Ihr bei 30-35km/h und 1m/s Sinken aussteigen wollt! Wiederholt KM/H die Typen rechnen meist in Knoten! Vorsicht! Eventuell kann da der Jumpmaster zusätzlich darauf achten!
- Die fliegerischen Voraussetzungen für einen D-Bag Sprung: Routinierter Fullstall, beherrschen von Klappern. Absolute Disziplin beim Packen und Auslösen.

So nun wünsch ich viel Spaß bei der Öffnung und vergesst nicht! Wenn Ihr das nicht beherzigt und Euch etwas passiert schadet Ihr dem Sport! Acrofliegen soll eines Tages völlig legal werden daher ist es wichtig es sicher zu betreiben!

Das heißt: Tut was in Eurer Macht steht um ein Maximum an Sicherheit zu erzielen!

Wer Fehler oder Verbesserungen findet, soll mir bitte umgehend ein E-Mail an skogaman@hotmail.com senden!

Vielen Dank und schöne Grüße!

skoki & charly



Die kommerzielle Nutzung dieses Dokuments ist nur mit schriftlicher Genehmigung des Verfassers gestattet. Die unentgeltliche Weitergabe dieses Dokuments ist erlaubt. Der Weitergebende ist dafür verantwortlich, sicherzustellen, dass der Erhaltende den Inhalt und die enthaltenen Sicherheitshinweise versteht und einzuhalten weiß.