



Stichprobe beim Schirm-Checker

SCHWACHE LEISTUNG

Alle zwei Jahre muss ein Gleitschirm zum Check, genau wie ein Auto zum TÜV. Zwei Jahre ist es auch her, dass wir die Arbeit von vier Check-Betrieben überprüft haben. Zeit für den zweiten großen Werkstatt-Test von FLY AND GLIDE!

Frühjahr, Sonne, Saisonbeginn. Schirm raus, die ersten Thermikblasen genießen. Fliegen! Ein geiles Gefühl. Für das gute Gefühl, einen sicheren Schirm über sich zu haben, sorgt der Stempel vom letzten Zwei-Jahres-Check. Haben auch Sie die Winterpause genutzt, um die vorgeschriebene Überprüfung Ihres Geräts durchführen zu lassen? Gut so! Dann muss ja alles in Ordnung sein. Eigentlich ...

Denn obwohl ein Gleitschirm ein vergleichsweise simples Fluggerät ist, besteht auch hier die Gefahr, dass die Werkstatt beim Check Mängel übersieht. Klar – wo Menschen

Aufzieh-Test nach dem Check:
Diese drei baugleichen Schirme
verschickte die Redaktion mit
Mängeln an drei Werkstätten.



„Der Schirm ist k.o.“: Einer der drei „X-Acts“ fiel bei der Porositätsmessung durch.

arbeiten, werden auch mal Fehler gemacht. Trotzdem ist natürlich bei einem Fluggerät höchste Sorgfalt angebracht: Schließlich hängen Sie mit Ihrem Leben daran!

FLY AND GLIDE hat zum zweiten Mal einen Werkstatt-Test durchgeführt. Bereits vor genau zwei Jahren, in Heft 5/05, hatte die Redaktion eine solche Stichproben-Überprüfung gemacht. Das Ergebnis damals: Zwei von vier Checks erwiesen sich als Reinfall, wichtige Mängel wurden nicht entdeckt oder zumindest nicht behoben. Beim diesjährigen Werkstatt-Test schickten wir drei Schirme der Marke Nova ins Rennen. Alle drei

„X-Acts“ erhielten dieselbe „Vorbehandlung“ (siehe Schaubild auf der nächsten Seite). Unter anderem wurden eine Stammleine an der Naht aufgetrennt, ein Leinenschloss aufgedreht und die Bremsleinen verkürzt. Da alle Schirme baugleich waren und auch gleich präpariert zum Check geschickt wurden, herrschten für die drei Werkstätten gleiche Bedingungen. Denn in diesem Punkt hatte es bei der vergangenen Überprüfung Kritik gegeben: Damals waren vier verschiedene Schirme aus verschiedenen Klassen im Rennen, die auch unterschiedliche Mängel aufwiesen. Außerdem legte die Redaktion

diesmal auch noch mehr Wert auf Geheimhaltung. Das Präparieren der Schirme übernahm die Redaktion selbst, statt diesen Job wie beim vergangenen Mal den Herstellern zu überlassen. Keiner der überprüften Betriebe hatte eine Ahnung davon, dass ihm „ein Ei ins Nest gelegt“ wird.

Überprüfung der Checks durch Nova

Allein für die Begutachtung der Testschirme nach den Checks holte sich FLY AND GLIDE fachkundigen Beistand: Die Nachuntersuchung erfolgte in der Innsbrucker Werkstatt des Herstellers Nova. Schon als Nova-Werk- ➤

» staltleiter Diwi Laner am 12. März den ersten „X-Act“ aus dem Packsack zieht, stutzt er. Kaum hat er die Tragegurte an einem Wandhaken eingehängt, fällt ihm das offene Leinenschloss auf. Dann zieht er die beiden Bremsleinen parallel auseinander – und stutzt ein zweites Mal: Der Symmetrie-Check zeigt deutlich, dass eine Leine 4,5 Zentimeter länger ist als die andere. Das Nachmessen ergibt zudem, dass beide Leinen deutlich kürzer sind, als sie laut Werksvorgabe sein sollten. Dann sieht Diwi die von der Redaktion aufgetrennte Naht an der A-Stammlinie. „Das ist der Hammer. Ich weiß gar nicht, ob ich lachen oder weinen soll“, entfährt es ihm. Fassungslos stehen auch Nova-Chef Wolfgang Lechner und Testpilot Mario Eder daneben. Die Nova-Mannschaft kann einfach nicht glauben, dass dieser Schirm gerade frisch vom Check kommt. Immerhin: Im Nachprüfprotokoll hat die Firma Turnpoint einen Hinweis „Bremse sehr kurz!“ vermerkt. Auch der Prüfer des zweiten Schirms, Richard Roth aus Schwangau, erklärt später, er habe die Verkürzung der Bremsleinen bemerkt. Bleibt die Frage, warum nur Mario Lipusch von Marios



Nova-Checker Diwi Laner mit angerissener Leine: „Ich weiß nicht, ob ich lachen oder weinen soll.“

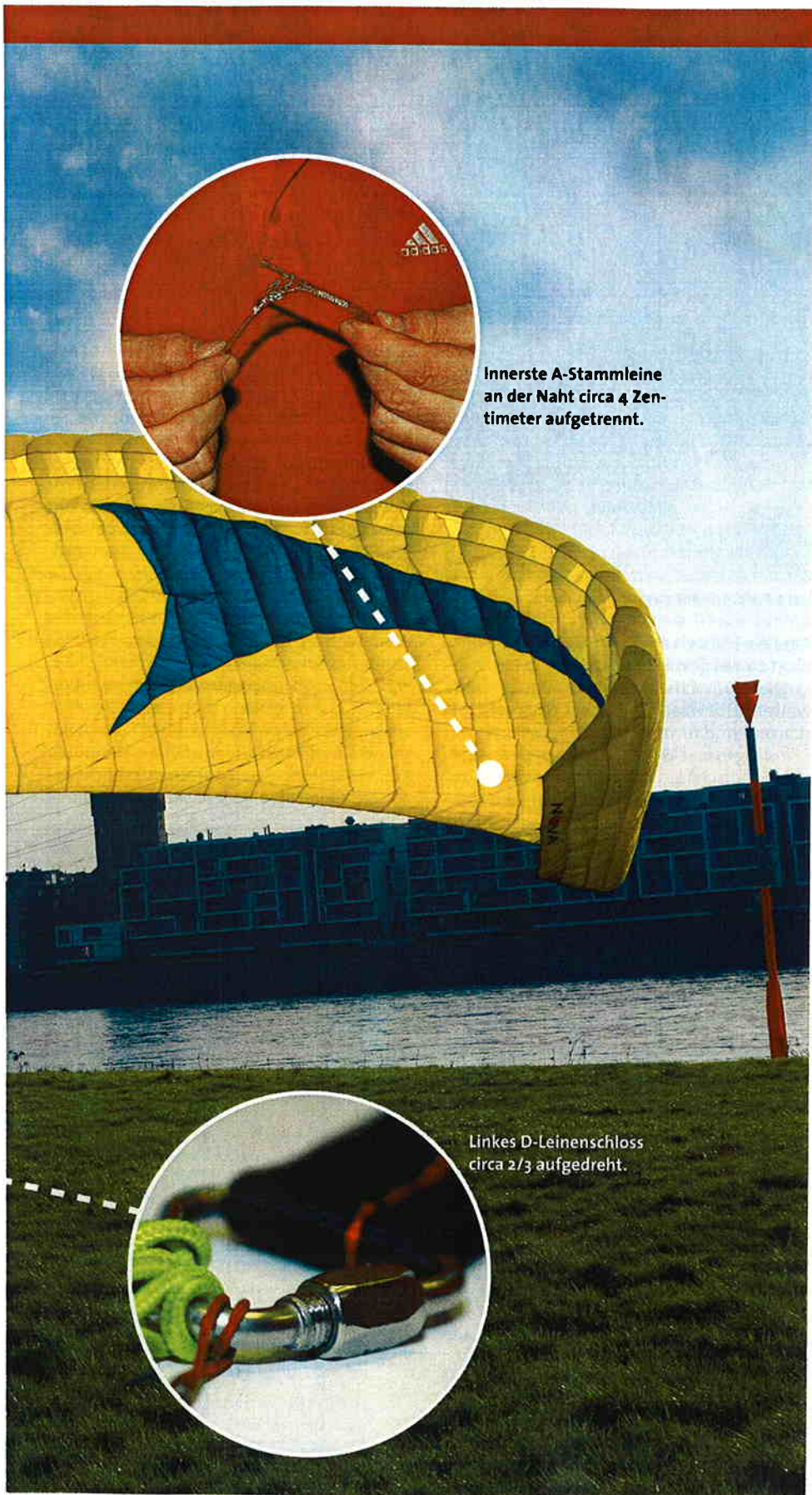
MIT DIESEN MÄNGELN GINGEN DIE TESTSCHIRME ZUM CHECK



Naht am Obersegel circa 10 Zentimeter geöffnet.

Beide Bremsleinen um circa 8 Zentimeter verkürzt und unfachmännisch verknotet.

B-Leinen aus der Aufhängung genommen und in falscher Reihenfolge wieder eingehängt.



Innerste A-Stammleine
an der Naht circa 4 Zentimeter
aufgetrennt.

Linkes D-Leinenschloss
circa 2/3 aufgedreht.

CHAIRBAG

Wendegurtzeug mit Airbag
(DHV in Vorbereitung)

APCO IS BACK!



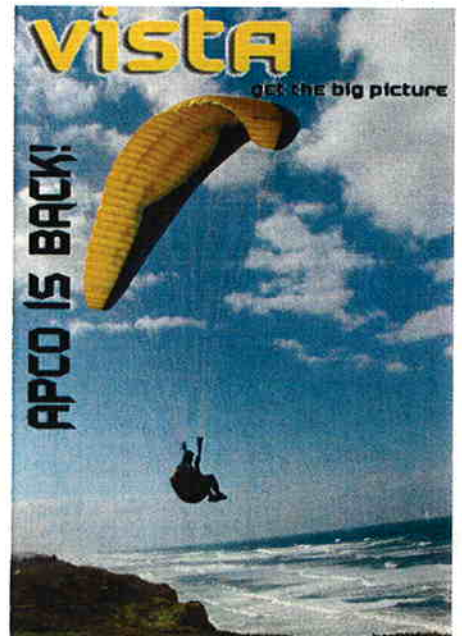
WWW.FLY-APCO.DE

Tel. +49-89-12013673
Testschirme/-gurtzeuge bei mir
jederzeit erhältlich oder bei der
Flugschule eures Vertrauens!



nur 2,5kg/399 EUR

APCO 



DHV 1-2 (S,M) nur 2.199 EUR

WWW.FLY-APCO.DE

Tel. +49-89-12013673
Testschirme/-gurtzeuge bei mir
jederzeit erhältlich oder bei der
Flugschule eures Vertrauens!

APCO 



Nova-Testpilot Mario Eder musste drei Mal die geöffnete Naht wieder zusammennähen.

te des Tuchs – gemessen wird an verschiedenen Punkten – sind allesamt unterhalb des Tolerierbaren. „Ich würde jetzt den Kunden anrufen und ihn darauf hinweisen. Wenn er will, könnte ich ihm den Check für die Dauer eines Jahres geben und dann eine kostenlose Nachprüfung des Tuchs durchführen. Aber von mir kriegt dieser Schirm keinen Zwei-Jahres-Stempel mehr.“ Prüfer Richard Roth sah das offenbar anders. Der Schirm trägt seinen frischen Stempel. Immerhin: Das Nachprüfprotokoll ordnet den Schirm als „stark gebraucht“ ein. Auch das offene Leinenschloss ist vermerkt und wieder geschlossen. Wobei an dieser Stelle darauf hingewiesen werden muss: Auch ein frischer Check ist natürlich keine Garantie dafür, dass der Schirm für die volle Dauer von zwei Jahren bis zur nächsten Überprüfung vorschriftsmäßig in Schuss ist.

Überhaupt ist ein Zwei-Jahres-Check ganz sicher keine Garantie dafür, dass der Schirm völlig mängelfrei ist. Die aufgetrennte Naht am Obersegel hat keiner der drei überprüften Betriebe entdeckt – was kein Drama ist. Auch das ist ein Ergebnis des Tests: Nicht alle von der Redaktion verbauten Mängel geben Anlass, die Arbeit der Checker zu kritisieren. Wolfi Lechner von Nova ist der Ansicht: „Das mit der offenen Naht im Tuch ist ein Schönheitsfehler. So was kann man schnell übersehen.“ Checker Diwi rät deshalb: „Der Pilot sollte selbst darauf achten, ob er irgendwelche Risse im Tuch sieht, und das dem Checker mitteilen.“ Auch die ursprünglich von der Redaktion simulierte Vertrimmung durch

➤ Gleitschirmservice in Bruckmühl die Bremsen auch tatsächlich „nach DHV eingestellt“ hat. Die Verkürzung sei noch akzeptabel gewesen, erklärt Turnpoint später auf Anfrage. Und Richard Roth argumentiert, viele Piloten würden ihre Bremsen bewusst verkürzen: „Dann lasse ich das auch so.“ Mag sein, dass man die Wünsche des Kunden respektieren muss.

Aber ein Hinweis auf dem Prüfprotokoll wäre nicht zu viel gewesen ...

Die Porositätsmessungen ergeben eine weitere Überraschung. Zwei der drei Testschirme sind in Ordnung. Der gelbe „X-Act“ allerdings lässt Diwi Laner wieder stutzen: „Der Schirm ist k.o.“, raunzt er beim Blick auf das Messgerät. Die Luftdurchlässigkeitswer-

So arbeiteten die Check-Betriebe

	Turnpoint Fastlane GmbH Edlingerstraße 68, 83071 Stephanskirchen/Baierbach www.turnpoint.de	Gleitschirmservice Roth Floriansweg 7, 87645 Schwangau www.gleitschirmservice-roth.de	Marios Gleitschirmservice Heimatweg 13, 83052 Bruckmühl www.gleitschirmservice.de
Naht am Obersegel circa 10 cm geöffnet			
B-Leinen aus der Aufhängung genommen und in falscher Reihenfolge wieder eingehängt			
Linkes D-Leinenschloss 2/3 aufgedreht			
Beide Bremsleinen um 8 cm verkürzt und unfachmännisch verknotet („Hausfrauenknoten“)			
Innerste A-Stammleine an der Naht circa 4 cm aufgetrennt			
Checkpreis	144,94 €	130 €	179 €

* Im Prüfprotokoll vermerkt, aber nicht geändert

