



Die Schirmkauf Fibel

Ein Leitfaden für den Kauf eines neuen Gleitschirmes.

Kleiner Leitfaden für den Schirmkauf.

Die nächste Saison steht vor der Tür und viele von uns überlegen sich, den Gleitschirm zu wechseln. Die Einen, weil der Schirm schon alt und das Geld für den nächsten Check besser in einen Neuen investiert ist, die Anderen weil sie entweder so viel geflogen sind, dass sie sich bereit für mehr Leistung fühlen. Für viele ist die Auseinandersetzung mit dem Schirmkauf auch nur eine gute Möglichkeit, den Kontakt zum Fliegen während der langen Herbst- und Winterzeit nicht zu verlieren.

Der Herbst ist für einen Schirmwechsel die beste Jahreszeit: Man kann die neuesten Modelle, die oft schon im Lager sind, aber nicht vor dem Stubai-Cup veröffentlicht werden, ausleihen und bei ruhigen Bedingungen ausprobieren, ohne dabei zu Erfrieren oder von bockiger Thermik ins All katapultiert zu werden.

Dabei sind die richtige Wahl und vor allem die Beurteilung der Probeschirme mindestens genauso anspruchsvoll wie das Fliegen selbst. Dieser Beitrag soll dem Suchenden helfen, den richtigen Schirm zu finden und dabei auch noch Spaß zu haben.

Am Anfang steht die Selbstanalyse. Wer sie vergisst oder sich dabei selbst belügt, der wird sich schnell im Frühjahr mit einem Gleitschirm wieder finden, der ihn überfordert oder recht merkwürdige Eigenschaften an den Tag legt.

Die wichtigste Frage dabei ist, warum man den Gleitschirm wechseln will. Klar, wenn der alte wirklich verbraucht ist, dem aktuellen Sicherheitsstandard nicht mehr entspricht oder einem nie so richtig gefallen hat, dann spricht nichts dagegen. Ist der Beweggrund jedoch, dass man in der Thermik nicht so richtig mit den Anderen mitkommt, vielleicht häufig Einklapper bekommt während die anderen Schirme scheinbar unzerstörbar durch die Turbulenzen gleiten oder einem gar unwohl im Flug wird, sollte erst einmal die restliche Ausrüstung und der Flugstil überdacht werden. Für die oben angeführten Probleme ist fast immer der Sitzgurt, in Kombination mit der Sitzposition und der Flugtechnik des Piloten, schuld. Hier hilft ein Schirmwechsel wenig, eine gute Beratung mit Schwerpunkt Flugtechnik und Gurtzeug bringt deutlich mehr. Leider ist an einem Gleitschirm mehr verdient, viele Verkäufer werden deshalb versuchen, einen Gleitschirm zu verkaufen, ohne den Grund des Wechselbedürfnisses seines zukünftigen Kunden zu hinterfragen.

Nehmen wir an, Flugtechnik, Sitzposition und Gurtzeug passen soweit, dann folgt schon die nächste schwierige Frage: Nutze ich die Leistung meines aktuellen Gleitschirmes wirklich aus? Viele Piloten meinen, sie müssen nur einen leistungsfähigeren Schirm fliegen, damit sie den Cracks nachkommen.

Um am Hausberg oder kleine Strecke zu fliegen, braucht man nicht mehr Leistung als die meisten 1er heute bieten. Vielmehr geht es darum, ein Modell mit soviel Leistung zu wählen, dass man damit nicht überfordert ist und diese auch wirklich ausnutzen kann. Man sehe sich am Startplatz um: Es gibt so viele Piloten, die ihre 2-3er kaum kontrolliert starten können, die bei bockiger Thermik weit vom Hang kreisen müssen und es bis heute nicht gewagt haben, das Speedsystem bis zum Anschlag durchzudrücken. Da macht es mehr Sinn, eine Klasse tiefer zu bleiben und die Leistung voll aus zufliegen.

Die nächste Frage: Bin ich bereit, einiges an Zeit und Geld in die Kennenlernphase meines neuen Schirmes zu investieren? Vielleicht ein kleines Training über Wasser, sicher aber viele Abgleiter und Thermikflüge bei sehr schwacher Thermik? Wer sich jetzt einen neuen Schirm kauft, ihn nach ein paar Flügen in den Keller legt um sich damit erst wieder im Frühjahr in die starke Thermik zu stürzen, der sollte besser keinen Klassenwechsel machen.

Manchmal ist ein Klassenwechsel auch einfach nur aus Imagegründen nötig. Glücklicherweise bietet der Markt dafür genügend Modelle an, auf denen zwar 1-2 oder 2 drauf steht, aber die Schwierigkeit der nächst niedrigeren Einstufung drin ist.

Hat man diese Analyse gewissenhaft durchgeführt, weiß man, in welcher Klasse man das neue Modell suchen muss. Nun gilt es, erst einmal alle verfügbaren Modelle dieser Klasse zu finden. Eine der besten Orte, um alle Schirme auf einem Blick zu finden, ist www.para2000.org von Gerard Florit. Auf dieser kostenlosen, sehr gut recherchierten Seite sind die Modelle aller Hersteller mit ihren technischen Daten, Handbüchern und meist auch einem Foto aufgelistet. Lediglich die Leistungsdaten sind mit Vorsicht zu genießen: die Gleitzahlen, die Geschwindigkeit und das minimaler Sinken sind meist nur grob geschätzt.

Nun wird es etwas schwieriger: Welches Modell fällt in meine engere Auswahl? Die Beweggründe, warum man sich für ein spezielles Modell entscheidet, haben meistens weniger mit den Flugeigenschaften als mit dem ganzen Drumherum zu tun. Das Marketing der meisten Hersteller hat nur ein Ziel: Die Kunden dazu zu bringen, sich mit der Marke zu identifizieren. Ist dies einmal gelungen, kann man dem Kunden allerlei Zubehör und auch einmal ein weniger gelungenes Modell verkaufen. Einige Marken haben es geschafft, ihre Kunden zu einer sektenartigen Hörigkeit zu erziehen. Deren Anhänger loben und preisen die Produkte, auch wenn sie noch so mittelmäßig oder gar fehlerhaft sind. Da es beim Fliegen in erster Linie darum geht, sich sicher und mit Spaß in der Luft zu bewegen, sollte wohl doch der Schirm und nicht die Marke zu einem passen. Es ist deshalb sinnvoll, sich auch die Modelle einiger anderer Hersteller anzusehen und nicht blind bei „seiner“ Marke zu bleiben.

Man verbringt viele Stunden mit seinem Schirm, nicht nur in der Luft, sondern auch am Boden beim Auslegen und Einpacken, beim Herumzeigen der tollen Flugfotos und bei Videovorführungen. Ein Gleitschirm kann noch so gut fliegen, wenn er einem vom Design und von den Farben her nicht gefällt wird die Liebe zu ihm nie vollständig sein! Das erleichtert die engere Auswahl enorm: Einfach alle Modelle aussondern, die einem vom grafischen Aufbau her nicht zusagen. Klar könnte man nun sagen, dass dies eine radikale und wenig technische Auswahl ist, aber es erleichtert die Suche sehr und unser Sinn für Ästhetik wird es uns danken!

Gut, nun haben wir die Auswahl schon deutlich verkleinert. Eine weitere Möglichkeit der Eingrenzung ist die Sympathie mit dem Hersteller und seinem Team, mit dessen Philosophie und dessen Art, Marketing zu betreiben. Wem diese, zugegebenermaßen ethisch und moralisch angehauchte Beurteilung, zu aufwändig ist, der kann auch nach simplen Fakten einige Bewerber aussondern: Hat einer der Hersteller wiederholt Gütesiegelsperren, Lufttüchtigkeitsanweisungen, Rückrufe oder gar auffällig viele Unfälle zu verbuchen, sollte das einem zu denken geben. Hier hält der DHV eine „schwarze Liste“ bereit: Unter www.dhv.de , Rubrik Sicherheit, sind die „Sünden„ der ganzen letzten Jahre verbucht. Man kann natürlich behaupten, so manch ein Hersteller hat einfach nur Pech gehabt. Oder die anderen nur Glück. Das mag vielleicht so sein, gilt aber kaum für Wiederholungstäter!

Um mehr über ein Modell zu erfahren, könnte man noch die Foren, Testberichte in den Zeitschriften und alle möglichen selbst ernannten Experten konsultieren. Ein Gleitschirm ist jedoch eine sehr individuelle Sache: Er muss zum Pilot, zur Sitzposition, zum Flugstil und zu den Flugbedingungen passen. Was zum Beispiel des Flachlandfliegers bester Schirm ist, wird für den Alpenüberflieger schnell zum Albtraum. Manch ein Pilot findet ein Modell nervös und instabil, ändert man seine Sitzposition findet er es auf einmal toll. So wie Paare in Beziehungen zueinander passen, so verhält es sich auch mit den Gleitschirmen und ihren Piloten. Informationen und Meinungen über ein Modell sind deshalb immer interessant, müssen aber nicht zwangsläufig für uns selbst richtig sein.

Probe-fliegen!

Was gab es schon endlose Diskussionen wegen der Probeflüge. Die Arroganteren unter den Verkäufern unterstellen den Piloten, dass diese niemals in der Lage wären, in einem Probeflug die Vorzüge und Schwächen eines Schirmes festzustellen. Sie sehen den Sinn des Probefliegens lediglich darin, mit dem Kunden ins Gespräch zu kommen und ihm ihre Aufmerksamkeit zu beweisen. Verfechter des Probefliegens behaupten, dass der erste Kontakt, ähnlich wie bei der Partnersuche, die Zukunft festlegt.

Man kann sich im ersten Flug durchaus sofort unter einem Modell wohl fühlen, doch ist das wirklich vom neuen Schirm oder mehr von den Bedingungen und der Erwartungshaltung abhängig?

Probe-fliegen ist eine Kunst, die erlernbar ist. Der Trick dabei ist die Systematik. Wer mit System vergleicht, der findet schneller den perfekten Schirm.

Im Idealfall lässt man sich alle in Frage kommenden Probeschirme zur gleichen Zeit schicken und nimmt sich ein paar Tage frei. Man erspart sich dabei, schon im Vorfeld vom sprach gewandten Verkäufer beeinflusst zu werden, und kann unvoreingenommen testen gehen.

Dazu braucht es ein geeignetes Fluggebiet: Eines, wo man alle zu vergleichenden Schirme, inklusive seines alten, bei annähernd gleich bleibenden Bedingungen fliegen kann. Die typischen ruhigen, bedeckten Novembertage sind hierzu perfekt, der Höhenunterschied sollte um die 500 Meter betragen. Da die Lifte zu dieser Zeit geschlossen sind, muss man noch die Freundin davon überzeugen, wie wichtig es ist, diese Test zu machen, und das Auto voll tanken.

Bevor man sich auf den Startplatz fahren lässt, braucht man noch ein paar Hilfsmittel: Eine Stoppuhr, eine Personenwaage und ein GPS.

Ich beschreibe hier nun einige Manöver, mit deren Hilfe man die Unterschiede zwischen den Modellen feststellen kann.

Die Hängenbleib-Probe

Bei Piloten sehr beliebt, von so manch einem Hersteller gehasst, ist die so genannte „Hängenbleib-Probe“. Hier wird der Schirm in der Ebene bei etwa 5-10 km Gegenwind so ausgelegt, dass alle A-Leinen unter Zug sind. Man nimmt die beiden Tragegurte ohne Bremsen an der unteren Hauptschlaufe in die Hand und zieht den Schirm durch sehr kräftigen und konstanten Zug auf. Dabei sollten die Gurte möglichst auf Hüfthöhe oder tiefer gehalten werden. Diese Probe hat es in sich: So manch ein Schirm bleibt auf 9 Uhr hängen, andere knicken ein, wieder andere schaffen es bis knapp in den Zenit, Hochleister kommen schnell hoch und überschießen bis zum Kollaps und nur wenige kommen sauber bis über den Piloten und bleiben dort stehen. Das Verhalten gibt dabei nicht nur Aufschluss darüber, wie einfach und sicher der Schirm zu starten ist, sondern auch, wie er eingestellt ist: Kann man ihn trotz großem Krafteinsatz nicht dazu zu bewegen, gleichmäßig bis über den Piloten zu steigen, ist er sehr nahe am Sackflug getrimmt oder die Kappe ist sehr schwer. Nach unserer Erfahrung verlieren Schirme, die schon im Neuzustand bei dieser Probe nur sehr schwer hochkommen, durch Abnutzung schnell an Leistung und tendieren dann deutlich zum Sackflug. Dabei ist das Verhalten keineswegs klassenabhängig, denn manch ein reiner 1er lässt sich so besser aufziehen als ein zu sehr kastrierter 2er. Überschießt er hingegen den Piloten, neigt er wahrscheinlich in Turbulenzen zum Frontstall.

Die Effizienz der Bremse

Der nächste Schritt ist, mit seinem alten Schirm einen Messflug zu machen. Erste Ziel ist es, die Wendigkeit zu analysieren. Dazu nimmt man die Stoppuhr in die eine Hand und fliegt ohne Gewichtsverlagerung und ohne Außenbremse einen Vollkreis. Wichtig ist dabei, sich eine reproduzierbare Position für die Hand der Innenbremse zu suchen. Am einfachsten geht das, indem man die Hand mit der inneren Bremse genau bis zum Hauptkarabiner zieht und dort für eine Runde verharrt. Die Zeit, welche man für diese Runde braucht, wird mit der Stoppuhr festgehalten, das Maß des Vorschießens bei der Ausleitung muss man sich gefühlsmäßig merken.

Wie spricht der Schirm auf Gewichtsverlagerung an?

Die nächste Übung stellt die Wendigkeit über die Gewichtsverlagerung fest. Wieder wird ein Vollkreis geflogen, nur diesmal komplett ohne Bremsen und nur mit Gewichtsverlagerung. Auch hier muss die Gewichtsverlagerung so durchgeführt werden, dass sie bei den nächsten Flügen genau gleich wiederholt werden kann.

Was bringt der Beschleuniger?

Der nächste Test beschäftigt sich mit der Geschwindigkeitszunahme beim Gasgeben. Man fliegt ohne Pendelbewegungen geradeaus und merkt sich dabei die vom GPS angezeigte Geschwindigkeit über Grund. Nun wird Gas gegeben und die Geschwindigkeitszunahme berechnet. Dabei ist es auch wichtig, zu überprüfen, ob man mit seinem Gurtzeug den vollen Beschleunigungsweg nutzen kann. Bei vielen Schirmen kommt der deutlichste Geschwindigkeitszuwachs erst auf den letzten paar Zentimetern.

Die Trimmgeschwindigkeit

Mit der letzten Messung versuchen wir, die wahre Trimmgeschwindigkeit festzustellen. Dazu fliegen wir im Trimmflug zuerst konstant in eine Himmelsrichtung und danach auf gleichem Weg zurück. Der Mittelwert kommt an die effektive Geschwindigkeit, die Abwesenheit von Windscherungen vorausgesetzt, ziemlich genau heran. Für eine Zulassung reichen 30 km/h als Trimmgeschwindigkeit aus. Je nach Flugbedingungen und gewünschten Funfaktor sollten es aber zumindest 36km/h sein.

Schnellabstieg

Gut lässt sich auch die Effizienz der angelegten Ohren messen. Dazu fliegt man dieses Manöver einmal im Trimmflug und einmal bei Vollgas und merkt sich die Sinkwerte. Wer den B-Stall gut beherrscht, kann auch dessen Sinkwert vergleichen.

Dieselbe Prozedur machen wir mit den Probeschirmen und vergleichen dann die Daten. Soll der Neue wendiger und spritziger sein, wird man sich für den Schirm entscheiden, der am wenigsten Zeit für die 360 Grad Kurven benötigt. Will man einen agilen Spaßschirm, wird wohl der in Frage kommen, der für die Kurve mit Gewichtsverlagerung die kürzeste Zeit benötigt. Ist man es hingegen Leid, immer gegen den Wind zu stehen, wird man den mit der schnellsten Trimmgeschwindigkeit auswählen. Wer beim Streckenfliegen so richtig Gas geben will, den wird die Geschwindigkeitszunahme am meisten interessieren. Natürlich kann man so nicht alle Eigenschaften eines Schirmes auf Anhieb feststellen, aber es ist zumindest eine gute Ausgangsbasis. Wer die nötige Erfahrung hat, kann natürlich auch über Wasser Extremflugmanöver ausprobieren. Ich halte das nicht für nötig, denn diese wurden bei der Zulassung von echten Spezialisten schon ausgiebig getestet und zudem kommen die wahren Probleme eines Gleitschirmes ohnehin erst im harten Alltagsbetrieb ans Licht. Allerdings sollte man die effizienteste Schnellabstiegstechnik mit dem neuen Schirm auf jeden Fall vor Saisonbeginn im Rahmen eines Sicherheitstrainings erlernen.

Der Leistungsvergleich

Geht es wirklich um Leistung, wie bei dem Piloten in unserer Fotostory, muss man mit Freunden Vergleich fliegen gehen. Hier kommt die Waage ins Spiel: Durch entsprechende Mitnahme von Ballast kann man das Startgewicht abgleichen und somit faire Voraussetzungen für den Vergleich schaffen. Auf langen, geradlinigen Gleitflügen fliegt man nun so nahe wie möglich mit verschiedenen Geschwindigkeiten nebeneinander her. Man sollte so viele Vergleichsflüge wie möglich machen und die Piloten sollten die Schirme untereinander tauschen. Perfekt wäre es, durch Ballast die Trimmgeschwindigkeit der Vergleichsschirme genau gleich einzustellen. Die Piloten sollten in etwa alle die gleiche Sitzposition haben und wirklich nahe nebeneinander fliegen.

Im besten Fall bleiben nun zwei, drei Kandidaten übrig. Diese sollte man nun auf ihre Verarbeitungsqualität prüfen. An der Kappe sind vor allem außen liegende Nähte am Design im Obersegel bedenklich. Beim Groundhandling im hohen Gras und bei Starts in steinigem Gelände bleiben diese gerne hängen und reißen auf. Perfekt zusammenpassende Nähte entlang des eingenähten Designs lassen auf große Genauigkeit in der Fertigung schließen. Deutliche Wellenbildung entlang der Nähte an den Eintrittsöffnungen und an der Abströmkante verkürzen die Längen, möglicherweise mit deutlichen Abweichungen vom Gütesieglmuster.

Nicht um genähte Stoffkanten an den V-Rippen im Inneren der Kappe, vor allem auf der A- und B-Ebene, sind für eine schnelle Alterung verantwortlich. Diese Schnittkanten verlaufen diagonal zu Kette und Schuss. Dadurch werden sie extrem elastisch, verändern schnell ihre Länge und fransen aus. Da die V-Rippen die Verlängerung der Leinen zu den nicht aufgehängten Zellen ist, ist der Effekt ähnlich wie bei falschen Leinenlängen: Der Schirm vertrimmt sich, verliert an Leistung und ändert das Extremflugverhalten. Ein weites Qualitätsmerkmal ist, dass die fliegende Naht, welche die Untersegelbahnen mit dem Profil verbindet, in einem zweiten Arbeitsgang auf das Profil aufgenäht wird. Diese Verbindung ist ungleich haltbarer und verbessert maßgeblich die Profiltreue.

Auch die Leinen sind wichtig. Sauber vernähte Leinen halten länger! Die Nahtenden sollten auf keinen Fall mehrfach verriegelt sein, denn das schwächt die Leine. Bei kunstgerecht vernähten Kevlarleinen werden die Nahtenden überhaupt nicht verriegelt, sondern die Fadenenden angesengt. Ein weiterer wünschenswerter Punkt wäre, dass die Stammleinen alle die gleiche Länge haben. So kann der Besitzer jederzeit schnell und zuverlässig selbst den Trimm kontrollieren, indem er die Stammleinen untereinander unter Zug vergleicht. Sind diese sehr unterschiedlich, sind die Galerieleinen sicher auch vertrimmt und der Schirm muss zum Check.

Die Tragegurte sind sozusagen die Visitenkarte eines Schirmes. Sie sollten sauber vernäht und übersichtlich sein. Einige Hersteller verwenden innovative Materialien und ausgeklügelte Speedsysteme.

Oft erkennt man schon am Tragegurt, ob der Hersteller sich auch bei den unteren Klassen wirklich Mühe in der Entwicklung gegeben hat.

Bleibt noch das Zubehör: Ein gut schützender Innenpacksack, ein Rucksack der einem nicht schon nach wenigen Minuten wandern einen Bandscheibenvorfall beschert, ein verständliches Handbuch und nicht zuletzt der vollständige Leinenplan, zusammen mit Reparaturmaterial für den Notfall. Ein billiges Werbe-T-Shirt macht wenig Sinn, wenn man nach stundenlangem Aufstieg am Start eine Leine zerreißt und keinen Ersatz dabei hat. Ein paar Meter verknotbare Ersatzleinen mit einer Reparaturanleitung würden den Flug retten.

Service

Nun wissen wir, welcher Schirm uns am besten gefällt, wie er verarbeitet ist und was es alles dazu gibt. Wer ganz sicher gehen will, dem sei noch empfohlen, beim Hersteller anzurufen, um die letzten Fragen mit einem der Testpiloten zu klären. Zusätzlich zu den Antworten bekommt man so schnell einen Eindruck, wie wichtig man als Kunde wichtig genommen wird. Mails sind hier weniger effizient, denn bei vielen Herstellern sitzen inzwischen nicht fliegende, professionelle Sachbearbeiter am PC.

Zu guter Letzt

Das Verkaufsgespräch. Seien wir ehrlich: Vermittelt uns der Verkäufer den Eindruck, nicht ernst genommen zu werden, oder ist er gar inkompetent, nur auf das schnelle Geschäft aus, so werden wir auch den besten Schirm, wenn überhaupt, nur mit einem komischen Gefühl im Bauch kaufen. Von einem guten Verkäufer erwartet man sich, dass er das Produkt in- und auswendig kennt und den Kunden im Sinne dessen Zufriedenheit und Sicherheit berät. Es gab da mal einen sehr vorsichtigen Piloten, der stellte einige Verkäufer auf die Probe, indem er einen 2-3er wollte. Kaum einer hat ihn nach seiner Flugerfahrung gefragt, aber alle habe ihm erzählt, wie toll das Gerät ist. Das soll kein Aufruf sein, die Verkäufer auf die Probe zu stellen! (Oder doch?) Spricht man mit einem guten Verkäufer über seine Problemchen, wird dieser gar den Kunden bitten, doch mal sein Sitzgurt in den Simulator einzuhängen oder gar mit ihm fliegen gehen!

Bleibt noch der Preis: Hier kann ich den zukünftigen Käufer nur bitten, gute Beratung zu belohnen! Nicht indem man jeden Preis für den Schirm bezahlt, sondern indem man mit dem Verkäufer fair verhandelt. Hat er sich Mühe gegeben, wird er auch in Zukunft bei Fragen und Problemen gute Arbeit leisten.

Sich ausgiebig beraten zu lassen, den Schirm probe fliegen und sich dann scheinheilig mit dem Argument, man müsse noch darüber nachdenken, zu verabschieden um daheim im Internet das billigste Angebot zu suchen, ist nicht nur unfair, es schadet auch unserer kleinen, aber feinen Szene. War die Beratung schlecht, so wäre es eine gute Vorübung für künftige fliegerische Mutproben, ihm das ins Gesicht zu sagen und sich freundlich zu verabschieden!

Die Checkliste:

- Habe ich die Leistung meines aktuellen Schirmes wirklich ausgereizt oder sollte ich besser in meinen Flugstil und in mein Gurtzeug investieren?
- Ist mein jetziger Schirm alt und verbraucht?
- Brauche ich wirklich einen Klassenwechsel?
- Aus Imagegründen?
- Brauche ich ich wirklich mehr Leistung?
- Welche Modelle kommen in die engere Auswahl?
- Gefällt mir das grafische Design?
- Ist die Trimmgeschwindigkeit wichtig?

- Brauche ich den neuen Schirm eher, um am Hausberg der Höchste zu sein oder eher, um bei Streckenflügen sicher und schnell unterwegs zu sein?
- Besteht der Neue den „Hängebleib-Test“?
- Ist das Handling mit der Bremse besser als mein alter Schirm? (Messung im Flug!)
- Ist die Gewichtsverlagerung effizienter als mit meinem jetzigen Schirm? (Messung im Flug!)
- Ist mir die Trimmgeschwindigkeit wichtig? (Messung im Flug!)
- Brauche ich eine hohe Endgeschwindigkeit? (Messung im Flug!)
- Gefällt mir das Fluggefühl?
- Ist es „Liebe“ auf dem ersten „Flug“?
- Sind alle Nähte am Obersegel innen liegend?

- Passen alle genähten Designkanten genau zusammen?
- Sind die Schnittkanten der Diagonalrippen, zumindest auf der A- und B-Ebene, umgenäht?
- Sind die Leinennähte sauber abgeschlossen?
- Sind alle Stammleinen gleich lang, damit ich ihre Länge von Zeit zu Zeit überprüfen kann?
- Ist der Tragegurt funktionell, übersichtlich und liebevoll verarbeitet?
- Sind die Leinenlängen verfügbar?
- Ist das Zubehör sinnvoll oder werde ich damit nur zur Litfaßsäule degradiert?
- Ist das Handbuch verständlich, ist es eine wirkliche Hilfe?
- Ist das Auftreten des Herstellers kundenfreundlich?

- Hatte der Hersteller wiederholt Sicherheitsprobleme mit seinen Produkten?
- Wie lange dauert der 2-Jahrescheck direkt beim Hersteller?
- Ist der Verkäufer das Gerät selbst geflogen, kennt er es wirklich?
- Will er mir wirklich den für mich besten Schirm verkaufen oder nur schnell ein Geschäft abschließen?
- Hat er mich nach meiner Flugerfahrung gefragt?
- Nach den Bedingungen, bei welchen ich fliege?
- Hat er mein Sitzgurt im Simulator überprüft?
- Kann man mit ihm über den Preis verhandeln?
- Wie lange muss ich auf meine Größe/Farbe warten?



© 2010 Professional Flying Team
www.profly.org