



### Malcesine, 1.000 m über dem Gardasee:

„Noch ein bisschen ziehen, noch ein bisschen mehr, gleich kommt er.“ Der Gleitschirm kippt nach hinten ab und entleert komplett. „Jawohl, und festhalten. Halten – Arme langsam höher geben, langsam höher, noch höher und Arme hoch! Fliegen lassen.“ Der Schirm nickt nach vorn und nimmt Fahrt auf.

„Perfekt, wunderschön gemacht. Deutlich ruhiger als die letzten Male. Und jetzt gleich noch einen! Schön langsam vorfüllen, wie gerade eben, die Spannweite öffnen und wenn er anfängt zu ziehen, freigeben. Hau rein, Bam Bam!“

Natürlich mache ich noch einen, der „kleine Mann im Ohr“ flößt mir ein bisher nicht gekanntes Vertrauen ein. Ich bin in kurzer Zeit noch nie so über mich hinausgewachsen.

Sicherheitstraining bei Chris Geist, **Paragliding Academy**, am Gardasee. Mein bester Fullstall. Wobei Chris die Latte für einen kontrollierten Fullstall bewusst sehr hoch legt. Eigentlich hält er den Fullstall für ein relativ gefährliches Extremflugmanöver, das in der Praxis für den Durchschnittspiloten keine Relevanz hat. Wer jedoch Freestyle-Ambitionen hegt, z. B. SAT-fliegen möchte, der muss einen Fullstall kontrolliert ausleiten können.

### Saisonabschluss am Gardasee

Wir sind seit einigen Tagen hier und jeder ist für sich ein bedeutendes Stück weitergekommen. Überraschend, wie viele Piloten mit wenig Flugerfahrung bereits ein Sicherheitstraining besuchen. Christian hat gerade den A-Schein gemacht. Er möchte jetzt die große Gefahreineinweisung vermittelt bekom-

men, die nicht Bestandteil seiner Ausbildung war. Matthias fliegt seit Mai 2008. Ihn treibt die Frage „Was kann mein Schirm, wann fliegt er nicht mehr?“ Über großflächige Klapper möchte er die Antwort finden. Ähnlich geht es Joachim, fliegt auch seit 2008, hauptsächlich an der Winde.

Theresa hat etwas mehr Erfahrung, war schon mal da und arbeitet an Wingovern und krasseren Spiralen. Die Spirale ist auch für Thomas und Jasmin ein Thema. Thomas hängt noch ein schlimmes Erlebnis beim Spiralen nach, zudem kam er 2009 kaum zum Fliegen.

Auf der anderen Seite die Erfahrenen, haben schon mehrere Trainings hinter sich – Vorsicht Suchtgefahr! Thorsten hatte während der Wirtschaftskrise Auftragsflaute. Anstatt Trübsal zu blasen, kaufte er sich eine Saisonkarte am Tegelberg

# Bam Bam

New School – Sicherheits und Freestyle-Training am Gardasee

TEXT BENEDIKT LIEBERMEISTER



Ralf Reiter und Chris Geist, die junge Generation der DHV-Sicherheitstrainer

und übte Wingover bis zum Anschlag. Für den nächsten Schritt zählt er wieder auf Chris' professionelle Anleitung. Mani fliegt schon ewig, der alte Haudegen will den SAT perfektionieren.

Schließlich ich. Schon lange wollte ich ein Sicherheitstraining besuchen. Früher hatte ich das regelmäßig gemacht. Doch die letzten Jahre stand das Streckenfliegen im Vordergrund. Es lief ganz gut, also ließ ich meine Fortbildung in der anderen Richtung schleifen. Die Schirme wurden immer anspruchsvoller, so genau wollte ich es gar nicht wissen. Im August habe ich zu viel riskiert, bin bewusst ins Lee geflogen und nach einem Twist im vollverkleideten Gurtzeug im Spiralsturz am Retter runtergekommen. Die Reserve hatte sich in der Kappe verhängt, nur mit viel Glück habe ich sie freibekommen. Meine Psyche war für die folgenden

Monate angeschlagen. „Eigenverantwortung ist der Schlüssel zu sicherem Fliegen“, sagt Chris Geist beim Briefing zu den einzelnen Manövern. „Ihr seid die Piloten, habt den Schein und müsst Euer Hirn einschalten.“ Das perfekt aufeinander eingespielte Team um Chris hilft den Piloten in jeder erdenklichen Weise: am Start, über Funk, bei der am Gardasee anspruchsvollen Landung und mit Rettungsboot direkt unter der Manöverposition. Doch eindringlich warnt der Trainingsleiter vor Übermut oder Unachtsamkeit: „Ihr begebt Euch in Grenzbereiche. Wenn Ihr bei der Spirale was falsch macht, könnt Ihr tot sein“. Das kommt an. Jeder von uns hat Erwartungen mitgebracht, möchte seinen persönlichen Zielen ein Stück näher kommen. Doch diese Ziele müssen realistisch sein. Chris besitzt die Erfahrung und das Gespür, den Einzelnen nicht zu

über-, aber auch nicht zu unterfordern. Er hat ein sonniges Gemüt und jede Menge Humor. Einen positiven Humor, der dir am Funk bei anspruchsvollen Manövern die Angst nimmt und dich zu Höchstleistungen motiviert. Erstaunlich, wie er selbst in großer Höhe Pilotenfehler im Ansatz sicher erkennt und dich stets ruhig bis zur Landung begleitet.

Der Wahl-Allgäuer ist 32 Jahre alt und wäre im „wirklichen Leben“ Diplom-Ingenieur für Forstwirtschaft. Doch die Leidenschaft fürs Fliegen ließ ihn den vorgegebenen Weg verlassen. Es war keine leichte Entscheidung. Der Vater Arzt, die Brüder Zahnarzt und Professor, da lastete ein immenser Erwartungsdruck. Doch er stieg in die Akro-Szene ein. Bis heute trainiert er auf hohem Niveau die extremen Flugfiguren. Davon kann keiner leben, deshalb machte er den DHV-Fluglehrer und setzte den Per-

## TECHNIK | SICHERHEITSTRAINING

formance- und Sicherheitstrainer drauf. Vor 4 Jahren gründete er seine eigene Firma, die Paragliding Academy.

### Sein Team

Franz Egger, begeisterter Freestyle-Pilot und Fluglehrerassistent, übernahm die Startleitung und weite Teile der theoretischen Einweisung. Praxisnah demonstrierte er im Simulator Flugfigur für Flugfigur. Hier hat sich viel getan in den letzten Jahren. In den Simulatoren lassen sich Klapper, B-Stall, Steilschleife und auch SAT mit realistischen Steuerbewegungen nachfliegen. Franz wechselt sich von Camp zu Camp mit Stefan Taube ab, der ihm an Kompetenz nicht nachsteht.

Markus Duiz ist das verlängerte Auge des Trainingsleiters. Der Kameramann gibt über Zoom entscheidende Einzelheiten weiter. Da Chris auch unter Kollegen einen sehr guten Ruf besitzt, sind meist ein bis zwei angehende Fluglehrer oder Sicherheitstrainer als Praktikanten dabei. In unserem Fall Wilko Paulus und Yvonne Dathe, die die Teilnehmer in allen Belangen unterstützen.

„Gleitschirmfliegen besteht zu 80 % aus Gefühl und 20 % aus Technik, deshalb darfst Du dich beim Fliegen nicht zu sehr auf standardisierte Bewegungsmuster verlassen, sondern musst das Verhalten des Schirms erspüren. Der Popometer ist gar nicht so lächerlich, wie er klingt“, versucht Chris die Besonderheit des Gleitschirmfliegens verständlich zu machen. Vor dem Flug wird mit dem Einzelnen individuell das Programm abgestimmt. Schritt für Schritt die einzelnen Manöver durchgegangen. Im Schnitt kam ein Pilot auf zwei Flüge pro Tag. 1.300 m Höhenunterschied entsprechen zwei Flügen bei vergleichbaren Sicherheitstrainings. Physisch und psychisch bist Du voll ausgelastet. Beim

gemeinsamen Abendessen lassen wir den Tag Revue passieren. Ich wechsele das Training, gehe ein paar Meter weiter zu Ralf Reiter, **Airsthetik** – der veranstaltet seine Kurse oft parallel zu Chris, die beiden kennen sich von Akro-Wettbewerben und sind befreundet. Mit gemischten Gefühlen denke ich an die nächsten Tage. Chris hat mich weit gebracht, am Anfang mit den Nerven am Ende träume ich jetzt vom SAT. Ob ich der neuen Stimme im Ohr ebenso vertrauen werde?

### Airsthetik

Ralf ist ein „gstandner Österreicher“ aus Obertraun am Hallstätter See. Wie Chris stieg er früh in die Akroszene ein und arbeitete gleichzeitig als Fluglehrer und Sicherheitstrainer. Sein Sponsor Ozone schreibt über ihn: „He was probably the youngest pilot to ever perfect the hardest maneuvers like helicopters and tumbles back in the late 90s when they were first invented.“

Ralf wirkt reifer als seine 30 Jahre vermuten lassen. Vielleicht liegt's daran, dass er 2009 stolzer Vater geworden ist und die Verantwortung als Familienoberhaupt ihn reifen liess. Groß und kräftig strahlt er Ruhe und Souveränität aus.

Seine Teilnehmer weisen ein ähnliches Pilotenprofil auf wie die Gruppe von Chris. Anke und Gerhard haben erst seit 2 Monaten den A-Schein. Beide sind Alpinisten und werden den Schirm hauptsächlich für Bergtouren nützen. Sicherheit ist ihnen wichtig, deshalb wollten sie das Extremflugverhalten ihrer Schirme kennenlernen.

Alois fliegt schon ewig. Der Chef des Gleitschirmclubs Ratisbona stieß am Neunerköpfe mit einem anderen Gleitschirmflieger zusammen. Zum Glück ging's glimpflich ab und beide kamen unverletzt mit der Rettung runter. Auf meine Frage nach

dem Verschulden antwortete er: „Danach ham'er uns auf ein Bier zsamngesetzt und war'n froh, dass wir noch leben. Wer wirklich schuld war, hat uns in dem Augenblick nicht wirklich interessiert.“

### SAT?

Die Gruppe hat schon mehrere Tage hinter sich, Klapper in allen Variationen und die Basics trainiert. Heute steht die Spirale oder als Option der Fullstall auf dem Programm. Ralf hat die Manöver mit jedem im Simulator geübt und ausgiebig besprochen. In der Gondel ist die Anspannung deutlich zu spüren. Ingeheim denken die meisten: „Wie schön wäre jetzt ein entspannter Genussflug. Warum muss ich mir das antun?“ Doch wir sind hergekommen, um uns weiter zu entwickeln. Dazu muss man sich ab und zu selbst überwinden. Startleiter Michael „Mugi“ Grabmair beruhigt die Gemüter. Mugi ist Fluglehrer und für die Flugschule Aufwind im Murtal tätig.

Mehrere haben Probleme mit der Spiraleinleitung. Bei der Videoanalyse am Abend ist deutlich zu sehen, wie einer nach dem anderen den Schirm einseitig abreißt. „Same same but different glider“, stellt Ralf belustigt fest. „Trudeln im Ansatz wäre eigentlich erst morgen auf dem Programm gestanden. In dem Fall sofort die Hand nach oben. Vollkommen unnötig, dass Ihr den Schirm so lange wegdrehen lasst. Umso heftiger auch die Reaktion. Achtet auf meine Anweisungen am Funk.“

Souverän meistert Anke den Fullstall. Ihr steht der Sinn nach mehr. Sie möchte jetzt den SAT probieren. Anke zieht die Bremse bei der Einleitung zu weit, der Schirm gerät ins Trudeln. Sie gibt die Bremse sofort frei, der Schirm kehrt in die Spirale zurück. Sie gibt nicht auf, probiert's wieder und wieder. Immer die gleiche Reaktion „Das liegt am

Der Landeplatz hat Golfrasen. Mit entsprechender Konzentration ist er gut anzufliegen.



Ralf Reiter demonstriert den SAT im Simulator.



Chris Geist weist auf die Besonderheiten des Landeanflugs bei verschiedenen Windrichtungen hin.



Schirm, der will einfach nicht SATen, das kommt öfter vor“, tröstet sie Ralf.

Meine SAT-Versuche enden in Monster-Spiralen. Ich ziehe nicht weit genug und bin mit dem verkleideten Gurtzeug zu schwerfällig. Ralf gibt nicht auf: „Ziagn, Ziagn, Ziagn!“ Die Arbeitshöhe am Baldo erlaubt eine Menge Versuche. „Des wird nichts mit dem Gurtzeug, morgen bekommst meinen Akro-Sitz, dann schaut die Sach' scho anders aus,“ eröffnet mir Ralf am Boden. Eigentlich hatte ich mich schon damit abgefunden, den SAT ein anderes Mal zu lernen. Morgen wollte ich es eher ruhiger ausklingen lassen.

In der Früh demonstriert Ralf nochmal den SAT im Simulator. Sein Gurtzeug passt mir ausgezeichnet, obwohl ich deutlich kleiner bin. Schritt für Schritt gehen wir die einzelnen Abläufe durch. „Wie kann man nur mit so einem Ding fliegen“, meint er mit Blick auf meinen Riesensitz. Rauf auf den Berg, der nächste Versuch. Immer noch zu zaghaft. Mit dem Gurtzeug geht es besser, doch es fehlt die letzte Konsequenz. Die Höhe reicht noch für einen letzten Versuch. „Ziagn, Ziagn, Ziagn – bleib drauf, bleib drauf – jawohl, jetzt bist drin!“

Ein Gefühl der Schwerelosigkeit macht sich breit. Die Fliehkräfte sind geringer als bei einer Spirale. Ich bin so überrascht, dass ich zu früh die Bremse löse und in eine normale Spirale übergehe. Was für ein Abschluss!

Bei der Landung strahle ich wie ein Weihnachtsbaum. Vor lauter Stolz hätte ich fast den Queranflug verpatzt. „Schaug, dass Du näher ans Ufer kommst, ich will nicht, dass Du mein Gurtzeug nass machst“, holt mich Ralf auf den Boden der Tatsachen zurück.

### Paragliding Academy versus Airsthetik?

Ralf oder Chris, die Frage stellt sich nicht! Nahtlos habe ich vom Einem zum Anderen gewechselt. Beide haben ein professionelles Team um sich versammelt, bieten eine fundierte theoretische Einweisung und machen einen unglaublichen Job am Funk. Kein Wunder, dass die Beiden befreundet sind. Das Training hat mir die Freude am Fliegen wieder gebracht. Meine Flugtechnik habe ich verbessert. An meinen zarten Freestyle-Versuchen muss ich noch arbeiten. Ich freue mich schon auf das Training 2010. Das Feedback der Teilnehmer der beiden Kurse war äußerst positiv. Die Einträge in den Online-Gästebüchern ([www.airsthetik.at](http://www.airsthetik.at), [www.paragliding-academy.com](http://www.paragliding-academy.com)) bestätigen nachdrücklich meine Erfahrungen. ▽

FOTO AIRSTHETIK



### Tipps vom DHV-Sicherheitsreferenten Karl Slezak

In einem Sicherheitstraining sollten vor allem die Gefahrensituation trainiert werden. Seitliche Einklapper, frontale Einklapper, Umgang mit G-Kräften, Stallgrenzen. Wenn ein solches Training wirklich etwas für die Sicherheit bringen soll, müssen diese Manöver sehr ernsthaft geübt werden.

Das Trainieren der Steilspirale hat weniger den Hintergrund eine Abstiegshilfe zu erlernen. Viel wichtiger ist es, seinen Schirm (und sich) in Situationen mit höheren G-Belastungen kennenzulernen. Die meisten Sicherheitstrainer halten den Fullstall für nicht besonders wichtig: zu Recht. Das Manöver kann auch über Wasser ganz schön heiß sein und bringt dem Normalpiloten nicht viel. Gut, wenn der Trainer auch Wert auf sauber erfolgtes Nicken und Rollen legt. Das schult das Gefühl für den Schirm. Besonders Anfänger und Wenigflieger können über diese Manöver einen aktiven Flugstil erlernen bzw. verbessern. Welchen Veranstalter wählen?

Hört Euch um, welchen Trainingsveranstalter andere Piloten empfehlen. Positives Feedback der Teilnehmer, ein guter Ruf in der Szene, ist die beste Empfehlung.

Die Zertifizierung als DHV-anerkanntes Sicherheitstraining verpflichtet die Veranstalter, strikte Sicherheitsregeln, insbesondere hinsichtlich der Bergung gewässerter Piloten, einzuhalten. Sie garantiert zudem einen Versicherungsschutz der Teilnehmer durch die Fluglehrer-Haftpflichtversicherung der Trainer, für den Fall, dass es durch ihr Verschulden zu einem Unfall kommt.

**Weitere DHV-anerkannte Sicherheitstrainings auf Seite 7.**

Perfekte Landeplatz-einweisung. Nach den anspruchsvollen Flugmanövern ist der Pilot dankbar um Hilfe am Funk.