

DHV-*info*

Das Magazin für Drachen- und Gleitschirmflieger

190



**Gratulation Europameister
Torsten Siegel**





Die Europameisterschaft
im DHV-TV

Langersehnter Erfolg

Mit einem vollständigen Medaillen-Satz kehrte die deutsche Gleitschirm-Nationalmannschaft von der 13. Europameisterschaft in Serbien zurück. Nach einer langen Durststrecke feierte das Team um Coach Harry Buntz endlich den langersehnten Erfolg: Gold für Torsten Siegel im Gesamtklassement, Silber in der Nationenwertung und Bronze für Yvonne Dathe bei den Damen.

Text Torsten Siegel | Fotos Martin Scheel, Harry Buntz



Torsten Siegel kommt im Ziel (seiner Träume) an... überfliegt glücklich die Ziellinie...

Der Trainer des serbischen Basketballteams war sich sicher – so etwas hatte er zuvor nie gesehen! Etwas verwundert schauten wir in die Runde und dann auf unsere zugegebenermaßen etwas gewagte Gurtzeug-Aufhängung unter dem Basketballkorb. Die wenig erbauenden Kommentare aus dem deutschsprachigen Reihen reichten zuvor von „Das hält nie!“ bis zu „Wollt ihr den Protektor prüfen?“, was bereits im Vorfeld zu einer leichten Verunsicherung führte. Zumindest hielt die Konstruktion den Blicken der über zwei Meter großen Leistungssportler stand, die mürrisch auf ihren verschandelten

Korb schauten. Und dann legte der Trainer los: In einer wilden Rage ließ er sich über das miserable Wetter aus. Seit Wochen regnete es in Serbien und das Zentrum der Niederschläge schien Kopaonik zu sein. Eine Schande sei das, weil ja sonst zu dieser Jahreszeit immer die Sonne scheint. Die Piloten aus ganz Europa werden jetzt ein falsches Bild von seiner Heimat bekommen und anscheinend war die Verzweiflung bei uns schon so groß, dass wir jetzt Trockenübungen in der Halle machen. Aber das sei gar kein Problem, er geht mit seinen Jungs einfach auf einem anderen Platz trainieren! Der Trupp zog ab, wir widmeten uns wieder unserer

Aufgabe, während über den Bergen des Nationalparks der nächste Schauer niederging.

Verregneter Auftakt

Zu Beginn der Europameisterschaft hatte Thomas Ide noch die Hoffnung geäußert, dass wir in Serbien deutlich mehr Durchgänge fliegen als letztes Jahr bei der Weltmeisterschaft in Sopot. „Denn schließlich sind wir zum Fliegen hier und das deutsche Team hat viele Piloten, die über lange Zeit sehr konstant fliegen können“, sagte Thomas. Nach einem netten Trainingstask einen



Von links: Clement Latour FRA, Torsten Siegel DEU, Jurij Vidic SLO



Sieger Damen, von links: Petra Slivova CZE, Seiko Fukuoka Naville FRA, Yvonne Dathe GER

Tag vor dem ersten Durchgang wurde diese Hoffnung aber genauso weggespült wie die Eröffnungsfeier. Es regnete Hunde und Katzen. Nicht wenige verirrt sich in der Sintflut. Kopaonik ist einer jener Wintersportorte in den Bergen, die im Sommer nur wenige Touristen anlocken. Ein idealer Drehort für „I Am Legend 2“, aber nicht unbedingt für die Eröffnung einer Europameisterschaft. Daher zogen die Organisatoren den Ort Raška vor, der eine Autostunde entfernt im Tal mehr Zuschauer anlocken sollte. Aber diese Bemühungen fielen buchstäblich ins Wasser, genauso wie der Beginn der Europameisterschaft. Gegen Ende der ersten Woche machte dann auch der Witz die Runde, dass Noah das Boarding auf seiner Arche begonnen hatte. Erinnerungen an die Europameisterschaft in Abtenau wurden wach und das Umbuchen der Flugtickets verhinderte nur ein Meteogramm, das viel Sonne für die zweite Woche der EM versprach. Und im Gegensatz zu vielen anderen Wetterprognosen sollte es recht behalten. Die sportlich ambitionierten Piloten nutzen die kurzen Regenspauzen für ein zusätzliches Höhenttraining. Die X-Alps Fraktion, angeführt von Helmut „Heli“ Eichholzer und Christian ‚Chrigel‘ Maurer, setzte täglich neue Bestzeiten beim Sturm auf die umliegenden Gipfel. Die Konditionsschwachen unter uns belagerten den Kraft-



Nübel querten als erste an der nördlichen Wende mit einer Handvoll Piloten, während das Gros noch einmal die Ridge entlang Richtung Süden flog und etwas verspätet zur Querung über das Tal von Raška ansetzte. Manuel fiel dem Alleingang leider zum Opfer, während Pepe zusammen mit dem Franzosen Charles Cazeaux den entscheidenden Bart ziemlich abgelegten von der Ideallinie fand. Bereits am ersten Tag zeigte sich damit, dass das Flachland alles andere als thermisch aktiv war. Auf direktem Weg erreichte kein Pilot das Ziel und selbst Charles, der als höchster und erster in den Endanflug ging, musste seiner Line Tribut zollen und stand wie viele andere kurz vor dem Ziel. Ein Schicksal, dass vielen Piloten während der zweiten Wettkampfwoche noch öfters wiederfahren sollte. Doch für das deutsche Team ging es vorerst weiter bergauf. Der zweite Durchgang ähnelte dem ersten Lauf, nur dass diesmal länger in den hohen Regionen von Kopaonik geflogen wurde und der letzte Schenkel über Raška kürzer ausfiel. Neben dem verwünschten Flachland sorgten aber nun auch die sonst zuverlässigen Bärte in den Bergen für Verdross. Größere Abschattungen machten das Fliegen in den ohnehin schon schwachen Bedingungen zum Glücksspiel. Während Ulli Prinz und ich dabei die besten Karten zogen und mit der ersten Gruppe ins Ziel kamen, lief es für viele andere Teilnehmer deutlich schlechter. Die Abstände zwischen den Piloten wurden von Minute zu Minute größer, da weit entfernte Gewitter mit ihren mächtigen Wolken Kopaonik verdunkelten. Dennoch hellte sich das Gesicht von Harry auf, als er wieder knapp hinter dem Schweizer Bus eintraf und uns im Ziel sah. Sein Team führte weiter die Nationenwertung an und Ulli schnappte sich den ersten Platz vor Pepe zu mindestens für einen Tag.

Rückfall

Nach seinem Auftaktsieg und der verspäteten Ankunft im zweiten Lauf ließ es Pepe beim dritten Durchgang krachen. Der beste Tag der Woche sollte die Piloten über die Berge von Kopaonik und dann weiter über das Flachland an das östliche Ende der Karte bis nach Prokuplje führen. Pepe flog in den Bergen aggressiv voraus, wir hechelnd hinterher. Den letzten blubbernden Bart vor dem Sprung ins Flachland zierte eine zerrissene Wolke, bevor sich der Blick an den bleiernen Dunst vor uns gewöhnen musste. Die Erkenntnis, dass es sich wohl nicht um den besten sondern eher um den schlechtesten Tag der Woche handelte, kam für das ganze deutsche Team zu spät. So sehr einige von uns auch kämpften und über zwei Stunden jedes noch so kleinste Steigen ausdrehen – keinem gelang es genügend Höhe zu tanken, um weiter über die Hügel Richtung Blace zu springen. Der kleine Ort Lepenac und die umliegenden Dörfer erfreuten sich zumindest an der ungewöhnlichen Attraktion durch die reihenweise niedergehenden Piloten. Lediglich eine Truppe von 16 Teilnehmern flog an diesem Tag deutlich weiter. Über eine alternative Route sahen sie das Drama vor sich und wendeten das Blatt mit deutlich mehr Höhe zu ihren Gunsten. Dennoch blieb das Ziel an diesem Tag verwaist und die Rückholer waren endlich einmal gefordert. Bis spät in die Nacht sammelten sie die versprengten Piloten ein. Das Ergebnis war für uns alle ernüchternd, aber nicht so demoralisierend, wie in den letzten Jahren. Die Europameisterschaft wurde zum ersten Mal in der Geschichte der FAI mit einem Streichresultat ausgetragen. Die

Yvonne Dathe am Südstart

► raum und die letzten zwei Disziplinen wurden in der Sauna und am abendlichen Buffet ausgetragen. Und dann ging es fit und zwei bis drei Kilo schwerer am fünften Tag endlich zur Sache.

Perfekter Einstand

„Wenn Harry das sehen könnte“, war mein erster Gedanke. Pepe flog vor mir, nach einem furiosen Alleingang, als erster 300 Meter über die Ziellinie, während ich in seinem Schlepptau gerade noch den zweiten Platz sicherte und Ulli 1 ½ Minuten später für einen perfekten Einstand sorgte. Das Landefeld lag jungfräulich unter uns, umringt von den Teambussen aller Nationen und aufgeregten Trainern, die den Endanflug beobachteten. Nur drei braune VW-Caddys fehlten. Unsere Teamfahrzeuge waren sicherlich hoffnungslos untermotorisiert, aber mit entsprechendem Einsatz wäre eine Ankunft vor den Schweizern mit ihrem Renault-Bus sicher möglich gewesen. Eventuell war das schon ein Fingerzeig für das spätere Teamergebnis und im Ziel überlegten wir uns, ob man Harry nicht zu seinem 50. Geburtstag im nächsten Jahr ein Fahrertraining schenken sollten. So oder so, wir lagen uns glücklich wie die Könige in den Armen. Dem perfekten Einstand vorausgegangen war ein Rennen, das recht zuverlässig vom Start über die ersten drei Bojen führte, bevor es über einen langen Schenkel zum Ziel Richtung Novi Pazar ging. Pepe und Manuel



Uli Prinz vor dem Start



Dank an die Sponsoren



Hinterere Reihe von links: Ulrich Prinz, Sebastian Hohn, Martin Petz, Thomas Ide, Marc Wensauer. Vorne von links: Reiner Braun, Andreas Malecki, Yvonne Dathe, Manuel Nübel, Harry Buntz, Fotograf Torsten Siegel hinter der Kamera

Wertung

Nationenwertung

1. Schweiz	7008
2. Deutschland	6926
3. Italien	6917

Männer Overall

1	Torsten Siegel	GER	Gin Gliders Boomerang9	2781
2	Latour Clement	FRA	Ozone Enzo2	2744
3	Jurij Vidic	SLO	Ozone Enzo2	2724
4	Ulrich Prinz	GER	Ozone Enzo2	2722
5	Julien Wirtz	FRA	Ozone Enzo2	2720
6	Michael Küffer	SUI	Niviuk Icepeak7 Pro	2709
7	Luca Donini	ITA	Ozone Enzo2	2696
8	David Ohlidal	CZE	Gin Gliders Boomerang9	2662
9	Stephan Morgenthaler	SUI	Ozone Enzo2	2658
10	Primož Susa	SLO	Ozone Enzo2	2644

27	Martin Petz	GER	Ozone Enzo2	2305
28	Andreas Malecki	GER	Ozone Enzo2	2290
45	Reiner Braun	GER	Niviuk Icepeak7 Pro	1997
59	Manuel Nübel	GER	Ozone Enzo2	1736
63	Thomas Ide	GER	Ozone Enzo2	1701
78	Marc Wensauer	GER	Gin Gliders Boomerang9	1417
92	Sebastian Hohn	GER	Gin Gliders Boomerang9	1185

Frauen Overall

1	Seiko Fukuoka	FRA	Niviuk Icepeak6	2192
2	Petra Slivova	CZE	Gin Gliders Boomerang9	2112
3	Yvonne Dathe	GER	Ozone M6	2108

Dank an die Sponsoren





Andreas Malecki am Nordstartplatz

► sogenannte FTV-Formel berücksichtigt die Qualität der Durchgänge und streicht anteilig nach vier Läufen die Punkte. Dabei kann ein ganzer Lauf für einen Piloten gestrichen werden, aber auch Punkte aus zwei oder sogar drei Läufen, je nachdem wie die Wertigkeit der Durchgänge und die erreichte Punktzahl war. Seiner Freundin das Abseits zu erklären, ist im Gegensatz zu FTV ein Kinderspiel. Wir gaben es nach einigen Versuchen auf, die Sache zu verstehen und richteten unseren Blick auf die nächsten Tage. Denn eines war sicher: Das Würfelspiel sollte weitergehen und diesmal wollten wir gewinnen.

Zurück an die Spitze

Das deutsche Team, das dank der guten Ergebnisse im CIVL-World-Ranking und der Unterstützung des DHV mit einem Rekordaufgebot von zehn Piloten nach Serbien gereist war, stellte Harry Buntz vor die Problematik, welche vier Piloten (plus eine Dame) er für die Teamwertung nominieren sollte. Yvonne Dathe war als einzige Dame im Team gesetzt und bei den Männern Pepe, Ulli und ich durch die Ergebnisse in dieser Saison ins Team berufen worden. Und dann hatte Harry die Qual der Wahl oder wie es

Teamchef Martin Schell aus der Schweiz ausdrückte: „Du kannst da eh immer nur danebenliegen.“ Nicht so Harry Jogi Löw! Mit Martin Petz setzte er genau auf den richtigen Joker. Im vierten Lauf reckte Martin die Fäuste in den Himmel, als er nach einem weiteren sehr schwierigen Task mit Abstand als erster über die Ziellinie flog. Harry, der diesmal gebannt im Ziel stand, konnte sein Glück kaum fassen, als ich etwas später als vierter ins Ziel segelte. Da jeweils die besten zwei Piloten für das Team punkten, bedeutete das Ergebnis den Sprung zurück in die Medaillenränge.

Martin und ich hatten in diesem Durchgang einmal mehr die besseren Karten. Wie gewohnt waren die Bedingungen alles andere als gut und selbst die sonst zuverlässigen Bärte versagten diesmal ihre Dienste. Das führte dazu, dass das Feld gleich zu Beginn auseinandergerissen wurde und sich überall versprengte Gruppen bildeten, die tief ums Überleben kämpften oder bis zum allerletzten Höhenmeter jede noch so schwache Thermik zentrierten. Der Schlüssel zum Erfolg lag nach dem ganzen Auf und Ab darin, den zehn Kilometer Sprung von Kopaonik in den Norden nach Zeljin zu meistern. Mit den Erfahrungen aus dem letzten Lauf, sprangen wir zwischen den unterschiedlichen Basisstockwerken hin und her und setzen verspätet, aber als höchste, zum Gleitflug an. Diesmal kamen wir uns vor wie Drachenflieger: Mit knapp 60 km/h und einem Nullschieber ging es wie auf Schienen gen Norden und nach der Wende im Direktflug zurück. Die etwas bessere Ausgangshöhe zahlte sich jetzt doppelt aus und mit einer kleinen Gruppe überflogen wir das Hauptfeld unter uns, das mal wieder ums Überleben kämpfte. Das Startgate war noch nicht zu, der gleiche Bart immer noch aktiv und während Martin etwas verwegen tief in den Endanflug ging, genoss ich jeden Meter auf dem Weg zur Basis.

Nervenspiel

Zu den schwachen Bedingungen gesellte sich am Ende der Europameisterschaft noch ein strammer Wind, den ein Tiefdruckgebiet im Norden verursachte. Der windigste dieser Tage wurde von den Organisatoren als Restday ausgerufen, der uns Zeit zum Aufatmen und Träumen gab. Im Team lagen wir auf Rang zwei, bei den Männern führte ich die Liste an und Ulli lag auf Platz drei,

während bei den Damen Yvonne auf Bronzekurs war. Eine perfekte Ausgangslage für die letzten zwei Tage, aber leider auch immer mit dem Hintergedanken, dass sich das Blatt sehr schnell wenden kann. Das zeigte auch das Tasksetting am vorletzten Tag. Immer wieder wurde der Lauf geändert, Öffnungszeiten verschoben und wild diskutiert. Spätestens seit dem dritten Lauf war ersichtlich, dass die Wetterprognosen mit Vorsicht zu genießen waren. Leider unterschätzten diesmal die Veranstalter zusätzlich den starken Talwind und legten den Kurs, nach einer ganz netten Strecke entlang von Kopaonik, etwas sinnentleert in die flachen Hügel westlich von Raška. Während in der Höhe der Wind keine Rolle spielte, stießen wir beim Rausgleiten durch eine markante Schicht und sahen uns kurzerhand alle im starken Nordwind festgenagelt. An einer kleinen Ridge reihte sich das ganze Feld auf

und versuchte verzweifelt gen Norden anzukommen. Nach einer Weile, als schon fast alle Piloten am Boden standen, entschied sich der Veranstalter dazu, den Lauf zu stoppen. Lediglich 76 Punkte gab es für den ersten Piloten und nur etwas weniger für jeden einzelnen von uns. Leider führte es bei den Männern dazu, dass Ulli seinen dritten Platz einbüßte und nun zwei Punkte hinter dem Slowenen Juri Vidic auf Rang vier lag.

Strahlender Himmel und zwei Aufgaben begrüßten die EM-Teilnehmer am letzten Tag. Verunsichert von den Wetterprognosen und Fehlentscheidungen stand eine Micky-Mouse Aufgabe mit einem wilden Hin und Her entlang der Ridge von Kopaonik zur Wahl und eine ähnliche Aufgabe wie am Vortag. Die Organisatoren setzten diesmal einen Späher im Tal von Raška ein, der deutlich weniger Wind aus Norden verkündete und damit den Start

Interviews mit den Siegern, geführt von Benedikt Liebermeister



Europameister Torsten Siegel, 45, Testpilot und Konstrukteur für GIN Gliders

■ Ich gratuliere zum Europameister. Du fliegst seit 16 Jahren in der Nationalmannschaft, bist das dienstälteste Mitglied. Jetzt hat es endlich geklappt. Wie bist Du über die Jahre motiviert geblieben und was hast Du diesmal anders gemacht?

Das Wettkampffliegen ist bei mir, im Gegensatz zu den meisten anderen Piloten, ja Teil meiner Arbeit. Ansonsten hätte ich sicher auch schon wie Achim Joos oder Oliver Rössel das Wettkampffliegen als ein rein privates Hobby aufgegeben. Als ich vor 1 ½ Jahren zu Gin Gliders gewechselt bin, traf ich dort zudem auf ein extrem junges, motiviertes Team mit vielen begabten Piloten. Und Herrn Gin Seok Song, der nach wie vor vom Fliegen besessen ist und das Wettkampffliegen fördert. Das hat sicher neuen Schwung in die Sache gebracht, auch weil wir uns alle sehr gut verstehen und viel Spaß zusammen haben. Sei es beim Wettkampffliegen, Testen oder Entwickeln. Ein außergewöhnliches Team, Spaß am Fliegen, sehr gutes Material und nicht zuletzt das notwendige Glück – das hat diesmal alles gestimmt.

■ Die Ergebnisliste wird vom Enzo2 von Ozone dominiert. Du hast mit dem Boomerang9 von GIN gewonnen, an dessen Entwicklung Du maßgeblich beteiligt warst. Wie viel Anteil hatte der Schirm an Deinem Sieg?

Das Material spielt sicherlich eine große Rolle. Ich kann diese Saison ja auf einige sehr gute Ergebnisse zurückblicken. Im Steigen bin ich der Meinung, dass wir da nach wie vor absolute Spitze sind und seit ich mit unserem neuen Genie Race 3 Gurtzeuge fliege (Superfinale in Brasilien), konnten wir auch im Gleiten etwas aufholen. Bei der Europameisterschaft hat sich das in etwa die Waage gehalten: beide Faktoren, Steigen und Gleiten, waren sehr wichtig. Daher hatte ich keine Nachteile, was natürlich sehr wichtig für meinen späteren Sieg war.

■ Im Fußball würdest Du zum alten Eisen gehören. Beim Gleitschirmfliegen sind auch im fortgeschrittenen Alter noch Höchstleistungen möglich. Kann das Alter auch ein Vorteil sein?

Wenn sich die Persönlichkeit mit dem Alter ändert, dann sicher. Viele der jüngeren Piloten wissen, dass sie sehr gut fliegen. Die Burschen haben eine außergewöhnliche Schirmbeherrschung und während wir früher unter Acrofliegen hohe Wingover verstanden, machen die mittlerweile jeden Unfug mit den Wettkampfschirmen. Und gehen davon aus, dass sich das auch im Resultat widerspiegeln muss. Das ist aber selten der Fall und in den letzten Jahren deutlich zu sehen. Kaum ein Pilot kann über längere Zeit die Wettkämpfe dominieren, die Gewinner sind wild durcheinander gewürfelt. Yassen Savov, letzter Europameister, flog diesmal auf die hinteren Ränge. Da gibt es dutzende von Beispielen, die zeigen, dass man das Glück nicht erzwingen kann. Manche haben es einmal, so wie ich jetzt, und manche werden es nie haben. Dessen war ich mir vorher bewusst, wodurch man die Sache doch ziemlich gelassen sieht. Und das kann dann ein Vorteil sein. Zudem ist Fliegen ja kein richtiger Sport. Selbst ohne Training kann man nach 5-6 Monaten zu einem Wettkampf fahren und den gewinnen. Das ist wohl bei keinem anderen richtigen Spitzensport möglich. Alter und Fitness spielen bei uns eine deutlich geringere Rolle.

■ Philip Lahm, der Kapitän der deutschen Nationalmannschaft, hat am Höhepunkt seines Erfolges aufgehört. Wie sieht es bei Dir aus?

Gute Idee, mache ich genauso! Nach dem WM-Sieg in Kolumbien höre ich auf -)

Bei Gin Gliders steht man dem Wettkampfsport und der Entwicklung von neuen Modellen nach wie vor positiv gegenüber, auch wenn das durch die ganzen Probleme dieses Jahr bis hin zur neuen CCC mehrfach in Frage gestellt wurde. Aber solange wir an neuen Wettkampfschirmen arbeiten, werde ich mich wohl noch ein wenig in der Szene tummeln. Dabei stehen wegen meiner neuen Wahlheimat in Kanada mehr Wettbewerbe in Amerika und World Cups auf dem Programm. In der Summe werde ich aber sicherlich deutlich weniger zu Wettkämpfen reisen.

► für die zweite Wahl besiegelte. Vermutlich hatte der Mann vor Ort in einer windgeschützten Ecke des Cafés ausgeharrt, denn schon kurz nach den ersten Querungen funkten Piloten die ersten Level 3 Meldungen. Der Nordwind spülte wieder einmal über die kleinen Hügel und nach 50 Minuten gestand sich die Organisation ihre Fehlentscheidung ein und brach den Durchgang ab.

Triumph

„Hello Torsten, Congratulation! You are the man!“ Diese Nachricht erreichte mich als erste noch in der Luft. Mr. Gin aus Korea und das ganze Team hatten den letzten Lauf gespannt im Live-Tracking mitverfolgt und waren kurz nach Mitternacht bereit, den Erfolg in Seoul weiter zu feiern, während wir unsere mittlerweile bekannte Wiese für die Außenlandung ansteuerten. Etwas ungläubig blickte ich auf Harry. Sollte es wirklich wahr sein, dass wir nach der EM 2002 in Kobarid (Slowenien) endlich wieder auf dem Podium stehen? Und das in allen drei Wertungen? Wir packten unsere Sachen in den Caddy, kauften Bier an der Tankstelle, legten natürlich die Tote Hosen CD ein und an „Tagen wie diesen“ zeigte sich Kopaonik von seiner allerschönsten Seite.

Bei den Damen sicherte sich Seiko Fukuoka Naville aus Frankreich souverän den EM-Titel. Deutlich knapper fiel die Entscheidung um die Silbermedaille aus. Am Ende trennten Petra Slivova und Yvonne Dathe gerade einmal vier Punkte. Die geringen Abstände, die bei den Männern mittlerweile die Regel sind, sieht man jetzt auch bei den Frauen immer öfter. Und wie wichtig die Mädels für die Teamwertung sind, zeigt die Statistik: Alle drei Topfrauen haben zumindest einmal für das Team gepunktet.

Als einziger Wehmutstropfen blieb am Ende der undankbare vierte Platz von Ulli im Gedächtnis. Lediglich zwei Punkte trennten ihn von der Bronzemedaille, aber die Weltmeisterschaft in Kolumbien steht ja quasi schon vor der Tür. Im Januar 2015 werden dort sicherlich viele Durchgänge geflogen und ein deutscher Weltmeister fehlt noch in der Sammlung! ◀



Bronzemedaille Yvonne Dathe, 37, Personal- und Mentaltrainerin

■ Herzlichen Glückwunsch zur Bronzemedaille. Du bist Mentaltrainerin. Wie viel bringt Dir Deine professionelle Ausbildung für das Wettbewerbsfliegen?

Das mentale Training hilft mir in verschiedensten Situationen weiter. An oberster Stelle beim Kreisen mit anderen

Piloten. Nach jedem Lauf gehe ich verschiedene Situationen durch und analysiere diese. Während langer Flugpausen nutze ich das mentale Training, um mich weiter zu verbessern. So trainiere ich auch während dieser Zeit. So kann ich meine Trainingszeit vervielfachen. Das mentale Training hat mir sicher in den letzten Jahren geholfen, dass ich besser geworden bin.

Im Juli hast Du erfolgreich an den X-Pyr, einem Hike und Fly Wettbewerb in den Pyrenäen teilgenommen. Was macht mehr Spaß? Eine herkömmliche EM oder das kombinierte Hike und Fly?

Beide Arten von Wettbewerb haben ihren Reiz. Bei einer herkömmlichen EM ist der Lernfaktor extrem hoch. Ich erhalte sofort Feedback nach meinen Entscheidungen. Ich kann viel von anderen Piloten lernen über deren Routenwahl und ihre Entscheidungen. Beim Hike & Fly ist das Spannende, den ganzen Tag beschäftigt zu sein und hautnah noch mehr von der Umgebung mitzuerleben. Bei den X-Pyr bin ich durch grandiose Landschaften in den Pyrenäen gewandert und geflogen. Hier gewinnt das Team. Jeder Pilot hat einen Supporter, der ihn unterstützt bei der Verpflegung und der Routenwahl. Mein Supporter Thomas Ide war mir hier eine große Hilfe!



Coach Harry Buntz, 49, DHV-Testpilot und Teamchef der Gleitschirmnationalmannschaft

■ Gold, Silber und Bronze. Ein Riesenerfolg. Die letzten deutschen Europameister, Ernst Strobl und Babsi Lacrouts, feierten ihren Erfolg 1992. Das Team holte damals auch den Titel und Du warst ein Teil des Teams als Pilot, hast dann noch eine beeindruckende Wettbewerbskarriere hingelegt. Jetzt hast Du die Mannschaft als Teamchef zum Erfolg geführt. Wie fühlt sich das an, was ist anders, wenn man plötzlich außerhalb des Spielfelds steht?

Wenn du nach Gefühlen fragst, dann sage ich, ich habe noch immer dieses Kribbeln im Bauch, die Spannung, die noch lange nach dem Rennen anhält.

Es ist immer spannend, wenn es darum geht, wer an dem Tag die beste Leistung zeigt. Egal, ob beim Streckenfliegen, oder beim Rennen auf Zeit. Dieses Gefühl, mit dem Sportgerät eine Leistung zu zeigen, finde ich immer noch genauso spannend wie früher die Touch-and-Go-Trainings mit Sepp Gschwendtner am Anfang unserer Wettbewerbszeit 1990. Sich ein Ziel setzen und daran zu arbeiten, macht mir persönlich immer noch Spaß. Die Freude am Gleitschirmsport, live dabei zu sein, gibt mir viel. Die wichtigsten und entscheidenden Aktivitäten im Wettbewerb finden immer noch an den gleichen Orten statt: Am Startplatz fühle ich mich wohl, gehe mit den Piloten die Aufgabe durch und gebe taktische Ratschläge, motiviere sie und helfe beim Start. Nebenbei schieße ich noch ein paar Bilder für unsere Website. Im Ziel verfolge ich das Livetracking, übermittle per Funk die aktuelle Talwindsituation, koordineiere etwaige Rückholaktionen. Oder - was natürlich am Schönsten ist - ich darf die glücklichen Gewinner des Tasks begrüßen;-)

Heutzutage freue ich mich mit den Leistungen meiner Piloten. Das sind lange und anstrengende Tage, die komplett aus-

gefüllt sind. Sicher würde ich gerne auch noch mitfliegen, weil Fliegen und Wettbewerb für mich immer noch eine sehr spannende und herausfordernde Mischung ist.

Außerhalb des Spielfeldes zu stehen, bedeutet aber nichts anderes als das, was wir früher schon gemacht haben, wenn wir mal abgestanden sind. Dann haben wir immer versucht, den Lauf zu verfolgen und Tipps vom Boden zu geben. Zumindest im Ziel den Wind, wenn man da früh genug hinkommt. Heute habe ich den Eindruck, ist das uncool, weil es eigentlich nur um einen selbst geht. Jeder ist so mit seinem Ego beschäftigt, dass für die Gemeinschaft fast keine Zeit bleibt.

Trainings für die Gemeinschaft werden nicht angeboten. Gleitschirmsport ist ein Individualsport, außer bei zentralen Wettbewerben. Das Teamergebnis kommt aus guten Einzelleistungen zusammen.

■ Ist es wichtig, als Coach auch ein erfolgreicher Wettbewerbspilot zu sein?

Wichtig ist, sowohl fachliche Bildung als auch Wettbewerbs Erfahrung zu haben. Bei Gesprächen mit den Piloten kann ich mich in alle Bereiche des Wettbewerbs versetzen, diese Situationen habe ich über Jahre alle selbst erfahren.

Entscheidend ist, für jeden einzelnen Piloten des Teams individuell das für ihn beste Klima herzustellen, damit er die volle Leistung abrufen kann. Das Aufgabenfeld als Teamchef und Reiseorganisator ist vielfältig. Das fängt bei der Anreise und der Art der Unterkunft an und hört bei der abschließenden Berichterstattung auf. Während des Wettbewerbs muss man den Piloten den Freiraum und die Beschäftigung anbieten, die sie brauchen, um auf den Punkt genau die Leistung zu erbringen. Meine Aufgabe ist es unter anderem, mich mit den technischen Neuerungen und den Wettbewerbsregeln auseinanderzusetzen. Dinge zu erledigen, die den Piloten den Rücken freihalten, damit sie sich konzentriert ins Gurtzeug legen können.

Anzeigen

Von Profis für Profis:
Der perfekte Blick zum Display
„VARIIS“-die Halterung

Verkauf & Info: www.fs-swissraft.ch

» Die Welt gehört dem, der sie genießt. «

Gleitschirmreisen
Südafrika, Südafrika/Namibia, Kanada,
La Reunion, 2 mal Brasilien und 40 mal Europa!



Aus- & Weiterbildung - Check Center -
Inzahlungnahme - Bestpreis für alle!

BLUE SKY
www.bluesky.at · Tel. +43 4842 5176

FLIEGEN MIT FREUNDEN

Hier waren Sie noch nie...

www.kaukasus-fliegen-erleben.de

Schirmkauf? Flugschule Chiemsee!



Flugschule Chiemsee GmbH & Co KG
Am Hofbichl 3c, 83229 Aschau
info@flugschule-chiemsee.de
www.flugschule-chiemsee.de
Tel: 08052-9494

**P.S. Wir nehmen auch
Schirme in Zahlung!**