

SEPTEMBER - OKTOBER - NOVEMBER 2025

255 | DIE WELT DES GLEITSCHIRM- UND DRACHENFLIEGENS ▲

# DHV magazin

Event  
**Red Bull X-Alps –  
Interview mit  
Aaron Durogati**

Gerätetechnik  
**Komplettvarios  
unter der Lupe**

Wettbewerbe  
**German Open der  
Starrflügler**



# Über'n Zaun geschaut – und welche Schätze wir in Nachbar's Garten finden durften



„Was macht deiner Meinung nach einen guten, einen wirklich guten Sicherheitstrainingsleiter aus?“

TEXT UND FOTOS: EKI MAUTE

**D**iese Frage wurde mir eines Abends während einer Gleitschirmreise am reichlich mit portugiesischen Köstlichkeiten gedeckten Tisch gestellt. Es war einer dieser Flugtage, an denen die Herzen voll sind und die Mäuler überlaufen. Herrliche Flüge waren uns tagsüber geschenkt worden, lehrreiche Groundhandling-Einheiten im warmen Sand und dann noch diese berührende Soaring-Session in den Sonnenuntergang - einfach der perfekte Tag.

Warum gerade jetzt diese - für mich völlig zusammenhangslose - Frage kam, weiß ich nicht.

Aber es wurde ein langer Abend und auch im Nachhinein beschäftigt mich persönlich immer wieder genau diese Frage!

Für Leser mit wenig Zeit hier meine kurze und für mich ganz persönliche Antwort:

Ein guter Lehrer stellt sich ständig in Frage. Er beharrt nicht auf seiner Wahrheit. Er bleibt neugierig und schaut immer wieder einmal über den, so oft selbsterrichteten, Lehrmeinungs-Zaun. Er öffnet sich für Neues, ihm Unbekanntes. Er ist dazu bereit, eigene Glaubenssätze über den Haufen zu werfen. Er stellt sich nicht nur konstruktiver Kritik, sondern ist dankbar dafür und setzt sie mitun-

ter um. Seine Schüler liegen ihm am Herzen und er ist darauf bedacht, dass diese Menschen möglichst keinen Schaden erleiden, weder an Körper noch an Geist und Seele.

Für die Leser mit mehr Zeit möchte ich gerne weiter ausholen und von mir ganz persönlich erzählen - von mir als Pilot aber auch als Mensch und Mann in meiner Paarbeziehung. Erzählen von dem, was ich in diesem Frühjahr erleben durfte. Auch wenn dabei neben Freude und Euphorie, ebenso unangenehme Gefühle wie Angst und Scham auftauchen.

Es ist Mittwoch, der 23. April 2025. Cordula und ich sitzen im Flieger auf dem Weg ins Fluggebiet - neben rund 200 anderen Seelen, dicht beieinander, in der Turkish Airlines Boeing 737. Unter uns erscheint die Skyline von Istanbul und in wenigen Minuten werden wir dort landen. Im Flugzeug ist alles ruhig. Ganz anders schaut es in „meinem Inneren“ aus. Meine Gedanken drehen sich um das vor uns liegende Sicherheitstraining und meine Gefühlswelt ist ein wilder Cocktail aus Vorfreude, Neugier und Schiss.

Abends sitzen wir auf der Hotelterrasse und in mir grummelt und bebt es weiter, während ich in meinem türkischen Kaffee völlig sinnfrei herumrühre. Diese laute und fast anklagende Stimme in meinem Kopf will einfach nicht still werden. „Was hast du dir da nur

wieder eingebrockt?! Warum hast du dich wieder auf dieses nervenaufreibende Projekt eingelassen?!"

„Was für ein nervenaufreibendes Projekt?“ mögen die Leser sich fragen. Klar, ein vor einem liegender Gleitschirmflug kann immer aufregend sein - in einem neuen Gelände allemal. Aber dass schon Tage vor dem eigentlichen Abheben mein „biochemisches Innenleben“ so in Wallung gerät, liegt nicht an dem mir fremden Fluggelände, sondern daran, dass ich wieder die „Schülerbank drücken“ werde. Und genau das macht mir Angst. Ganz tief in meinem System vergraben ist nämlich der alte Glaubenssatz, dass ich „kein guter Schüler bin“. Langsam im Lernen und Begreifen, nicht intelligent und klug genug, und - nicht nur Fremdsprachen betreffend - ein unbegabter Dümmling. Ein Null-Checker eben. Jeder von uns kennt diese verkrusteten Strukturen in unserer Psyche. Glaubenssätze, die unbewusst zu Dogmen wurden, die uns bremsen und klein halten. Ihre mächtigste Waffe ist die Angst, die sie wie einen Sack über uns stülpen. Aber eben nicht schützen - nein, er nimmt uns die Luft zum Atmen, zum Denken, zum Spüren. Und genau unter diesem Sack steckte ich in diesem Moment. Also, alles perfekt für eine englischsprachige Fortbildung!

Cordula hat uns dazu angemeldet, zu diesem Sicherheitstraining in der Türkei. Diese Idee keimte auf bei einem chilligen Abend mit Christa und Jürgen und reifte in den folgenden Wochen potent vor sich hin. Christa Vogel und Jürgen Kraus sind Profis, sehr erfahrene Lehrer und in der Szene wohl bekannte Gesichter. In den letzten Jahren treffen wir 4 uns häufiger. Kochen gemeinsam, tauschen unser Wissen und unsere Geschichten aus und philosophieren zusammen so vor uns hin. Christa war schon bei der „Geburt der Flugschule Achensee“ mit dabei und wir beide kennen uns gefühlt schon ein ganzes Leben lang. Mit Jürgen leite ich seit längerem Sicherheitstrainings zusammen und stelle immer wieder fest, wie wir uns gegenseitig ergänzen und im wahrsten Sinne „beflügeln“ - zwei „alte Hasen“ und vielleicht genau deshalb auch nicht immer gleicher Meinung, wenn es ums Unterrichten geht. Letztendlich finden wir aber immer zueinander - geht es uns am Ende des Tages doch beiden immer darum, dass sich die Teilnehmer unseres Sicherheitstrainings verantwortungsvoll betreut fühlen. Jürgen betonte bei diesen gemeinsamen Treffen immer wieder, wie beeindruckt er von der Professionalität und dem hohen Niveau der französischen Trainings am Lac d'Annecy sei (er selbst leitet dort seit vielen Jahren Sicherheitstrainings).

„Wir könnten doch mal als ganz normale Teilnehmer bei den Franzosen ein Sicherheitstraining machen“, war Cordulas vogelwilde Idee. Setzte sie um und buchte!

Ihre Mail ging an die französische Gleitschirmschule FLYEO. Eine Anmeldung für ein 3 Tage Sicherheitstraining in der Türkei. Unser Lehrer würde ein gewisser, mir bis dahin völlig unbekannter, Malin Lobb sein. Malin ist gebürtiger Engländer, verheiratet, Vater zweier Kinder, Vollblutpilot, etwa 40 Jahre alt und der „kompetenteste Sicherheitstrainer“ den ich bis jetzt in meinem Leben kennen lernen durfte.

Seit fast 40 Jahren bin ich hauptberuflich im Gleitschirmgeschäft und kenne im deutschsprachigen Raum so gut wie alle Sicherheitstrainingsleiter. Ich selbst durfte in den letzten 35 Jahren hunderte von Sicherheitstrainings leiten und begleite fast täglich Menschen dabei, noch sicherer und mit noch mehr Freude zu fliegen. Dieses

Tun ist für mich immer noch ein Geschenk, meine Bestimmung und ein sehr großer Teil meines Lebens.

Vor- aber auch Nachteile einer so langen Lehrer-Zeit liegen auf der Hand. Wer über Jahrzehnte hinweg unterrichtet, der findet was Methodik und Didaktik angeht seinen ganz eigenen Alltags-Stil. Sowohl im Seminarraum als auch im Rettungsboot werden Abläufe zur Routine. Der Unterricht an der Tafel geht einem genau so leicht von der Hand wie die Betreuung der Flugmanöver am Funk.

Wir „alten Lehrer“ sind von dem „Was“ wir unterrichten überzeugt und über das „Wie“ machen wir uns vielleicht nicht mehr so viele Gedanken.

Sollten wir aber! Denn zwischen „Solidität durch Erfahrung“ und „Betriebsblindheit“ herrscht bisweilen ein ähnlich schmaler Grat wie zwischen Minimumspeed und Strömungsabriss am Gleitschirm!

Apropos Strömungsabriss am Gleitschirm: An diesem Beispiel lässt sich wunderbar bildlich erklären, was mir in meinen letzten 40 Lehrer-Jahren immer wichtiger geworden ist: Lernen geht nur über das eigene Erleben und Fühlen! Und: wir sind Lehrer und immer auch Schüler, ein Leben lang!

Der „gern provozierende und freie Denker“ Nietzsche (1844 bis 1900), der zwar vom Gleitschirm noch keine Ahnung hatte, bringt es mit seinen Worten auf den Punkt:

„

„WER EINST FLIEGEN LERNEN WILL, DER MUSS ERST STEHN UND GEHN UND LAUFEN UND KLETTERN UND TANZEN LERNEN: - MAN ERFLIEGT DAS FLIEGEN NICHT!“

Friedrich Wilhelm Nietzsche



Begreifen geht weit über Verstehen! Nur durch körperliche Übungen können Bewegungsabläufe im Muskelgedächtnis gespeichert werden.

Das Fundament eines jeden Fliegens ist das Kennenlernen der Grenzen. Nicht nur theoretisch. Ich halte das „Begreifen“ für einen elementaren Schritt des Lernens. Und das im absolut wörtlichen Sinn. Begreifen beinhaltet für mich, dass vom Schüler gewisse Abläufe durch seine Ratio, also seinem Gehirn, verstanden werden sollten, bevor er es über Wasser erlebt und somit auch „körperlich begriffen“ wird.

„Gefühle wie Freude und Angst, gemischt mit Neugierde und unserer Lust am Lernen und Erleben, sind Energiequellen. Sie bringen uns weiter, lassen uns wachsen und entwickeln. Nicht nur auf dem Weg in die Sicherheitstrainings-Box.“

Dass er also zuerst versteht und dann spürt und letztendlich akzeptiert, dass er, wenn es um das Gleitschirm-Thema Minimalfahrt (Vmin) geht, mit seinem Schirm nicht beliebig langsam fliegen kann! Dazu braucht es kein Aerodynamik Studium, sondern einen sinnvollen und lebendigen Unterricht, mit Simulator und Übungen am Boden und zu guter Letzt ein Sicherheitstraining über Wasser.

Und deshalb waren wir auf dem Weg in die Türkei - ich wollte wieder Schüler sein.

So wie auch vor 2 Jahren, als ich bei Heli Schrempf (Flugschule Aufwind) mit meinem neuen 2-Leiner wieder einmal die Schülerbank drückte. Ich wollte wieder neue, mir unbekannte Übungen kennenlernen. Neue Unterrichtsmethoden bei einem mir absolut unbekanntem Lehrer, in einem mir völlig fremden Gelände.

### Freitag, der 25. April 2025

Es geht los. Ich sitze am Fuße des Babadag, dem Papaberg und Meka vieler Gleitschirmflieger. Sitze da, mit meiner Lebensgefährtin, meinem 2-Leiner, meinem Liegegurtzeug und meinem Gefühlschaos. Neben der euphorisierenden Vorfreude und dem wundervollen Ganzkörperprickeln, spüre ich auch unangenehme Gefühle wie Stress und Angst. Angst vor der Blamage und der Scham des möglicherweise des „Nicht gut genug Seins“.

Ich kenne sie gut, diese echten Gefühle, die mir bei meinem Lernen ständige Begleiter, wichtige Wegweiser und mitunter, wenn ich mir genügend Zeit für sie nehme, energiegelade Kraftquellen sind. Aber so reflektiert bin ich in diesen türkischen Stunden nicht, um dies zu erkennen.

### Der erste Flugtag ist einfach krass!

Fast hätte ich vergessen, wie sich unsere Sicherheitstrainingsteilnehmer bei ihrer ersten Fahrt zum Startplatz fühlen mögen. Jetzt spüre ich es deutlich. In unserem Bus ist es mucksmäuschenstill. Jeder ist gedankenversunken und geht die geplanten Flugmanöver im Geiste nochmals durch. Ich würde mich gerne bewegen, meine Arme pantomimisch das vor mir liegende Rollmanöver fliegen lassen. So wie ich es in meinen Trainings mit meinen Schülern mehrmals täglich mache. Visualisieren nenne ich dieses Werkzeug oder Mentale Vorbereitung. Aber jetzt hier in diesem Bus, inmitten zweier Engländer, dreier Polen, einem Ungarn und zwei Amerikanern, traue ich mich nicht. Ich brauche eine geraume Zeit, um dieses Gefühl zu definieren. Dann hab ich's. Ich fühle mich, fürsorglich ausgedrückt, als Hasenfuß. Etwas direkter als Feigling.

Ein geräumiger Shuttle spuckt uns 9 Trainingsteilnehmer auf 1.900m aus. Ich kann gar nicht sagen, was mich momentan mehr beeindruckt, oder besser gesagt: stresst. Da ist dieser riesige, gepflasterte Startplatz, der schon voller bunter Schirme liegt. Ein Heer von Tandempiloten mit ihren Passagieren sorgt für eine Geräuschkulisse, die eher an ein Open-Air-Konzert erinnert, als an die von



mir erhoffte „Ruhe vor dem Sturm“. Und dann diese atemberaubende Höhe?!

Cordula fackelt nicht lange, und noch bevor mein Range Air Luft im Protektor hat, ist sie auch schon draußen. Ich blicke ihr nach und spüre, wie mein Herz bis zum Kehlkopf schlägt. Wieder einmal darf ich in unserer Partnerschaft erleben, wie es ist, wenn man Freude teilt und diese damit verdoppelt. Und wie die anstrengende Aufregtheit des nichtsnutzigen „sich um den anderen sorgen“, die damit verbundene Angst potenziert!

„Verdammt, was war den los mit mir?“ höre ich mich sagen. Ich weiß doch, dass Cordula gut fliegt und sie selbst auf sich aufpassen kann! Also konzentriere ich mich wieder auf meine Startvorbereitung und auf meine Atmung.

An diesem ersten Tag machen wir 2 Trainingsdurchgänge und ich bade gefühlt in jedem Emotions-Tümpel, den es beim Fliegen gibt. Von „himmelhoch jauchzend“ bis „zu Tode betrübt“.

Malin legt am ersten Tag, neben den Flugfiguren Rollen und Nicken, enormen Wert auf unser Bewusstsein am Schirm. Das kommt mir sehr entgegen. Vor allem in unserem eigenen Trainingsgelände Achensee versuche ich unseren Schülern beizubringen, dass immer ein Auge am Schirm und das andere am Landeplatz sein sollte. „Achte auf deine Höhe. Schau wo du bist. Dein wirkliches Problem ist nie am Schirm, sondern unter dir. Du solltest immer wissen, wo dein Landeplatz ist und deinen Flug so einteilen, dass du noch sicher nach Hause kommst“.

Malin fasst diese Kausalität wesentlich kürzer zusammen. Sein Ausdruck „Situational awareness“ fällt bei jedem Flug, in jedem Manöver und bei jedem Teilnehmer. Es kommt mir vor, als ob dies Malins persönliches Mantra sei.

„Situational Awareness!“ - diesen magischen Leitspruch nehme ich mit!

Am Abend dieses ersten Tages sage ich zu Cordula fast wortwörtlich: „Ich fühle mich wie ein Anfänger, ein absoluter Null Checker!“



„Überall dort wo Menschen miteinander lernen und wachsen entfaltet sich ihr volles Potenzial. Dabei sind wir füreinander immer Schüler als auch Lehrer.“

Ich bin echt frustriert und mein Innerer Kritiker nagelt mich gnadenlos an die Wand. Ich zweifle an diesem ersten Abend nicht nur an meinem fliegerischen Können, sondern stelle für ein paar Stunden sogar meine Qualifikation als Lehrer in Frage.

Der zweite Tag ist super. Ich finde zurück zu mir. Zu meinem Können und meiner Selbstsicherheit. Nicht weil ich die Übungen fehlerfrei ausführe. Nein, aber ich erlaube mir wieder, Schüler und einfach („nur“) Mensch zu sein.

In meinen Sicherheitstrainings sage ich häufig zu meinen Teilnehmern: „Bitte macht genügend Fehler. Ein Fehler ist ein Freund und eine Lernchance. Je mehr Fehler ihr macht um so mehr lernt ihr. Menschen machen Fehler und Fehler machen Menschen.“

Ich kann sogar wieder über mich schmunzeln. Ich erkenne, wie meine eigenen Erwartungen an mich selbst die Wurzel zum Scheitern waren. Auch fällt mir an diesem zweiten Tag erst auf, wie sich durch mein gestriges Vergleichen mit anderen, eine Innere Zufriedenheit gar nicht einstellen konnte.

Der dritte Tag ist ebenfalls ein Geschenk. Im Bus, auf der Fahrt zum Startplatz ertappe ich mich lächelnd selbst dabei, wie ich meine Negativdrehungen trainiere. Meine Augen sind geschlossen und meine Arme bewegen sich wie von selbst - die unsichtbaren Steuerleinen in der Hand. Eine Stunde später hänge ich über diesem atemberaubenden, türkisblauen Meer und feile weiter an meinem Stall und an meinen Negativdrehungen.

Malin lässt mich sogar in Helikopter-Übungen gehen. Dabei „scheitere“ ich allerdings kläglich.

Interessanterweise ist gar nicht so sehr sein Statement: „I think this Glider is really hard to bring it in a nice Heli“, das mich mit mir selbst gütig sein lässt. Es ist viel mehr die große Freude und Dankbarkeit, die ich heute in mir spüre und die mir ruhige Gelassenheit schenkt.

Ich spüre Dankbarkeit darüber, lernen zu dürfen. Dankbarkeit Malin gegenüber. Auch diesem Fluggelände gegenüber und Cordula. Dankbarkeit meinem ganzen Leben gegenüber und dass ich fliegen darf. Ja, und auch Dankbarkeit mir selbst gegenüber, dass ich mich dieser Herausforderung gestellt habe.

„Eki, what do you take with you? Your wish was, that I treat you like a student with less experience. What is the benefit for you about this training days?“

Malin schaut mich direkt an. Er wusste schon am ersten Tag, wer ich war und dass ich selbst schon Jahrzehnte lang selbst Sicherheitstrainings leite. Seine Mimik entbehrt auch jetzt, wie fast immer in seinem Unterricht, jeglicher Emotion. Malin ist kein Entertainer, der im Unterricht darauf achtet, dass ihm sein Publikum an den Lippen hängt. Seine Stärke ist seine Fachkompetenz und sein analytisches Herangehen an egal welche Flugfigur. Er sieht jeden Millimeter, der unsere Steuerleinenhand zu viel oder zu wenig, zu früh oder zu spät zieht. Darüber hinaus hat er die Gabe, uns verständlich zu erklären, welche Folgen dies im dreidimensionalen Raum für uns hat.

Ja, ich bat ihn darum, mich so zu behandeln wie einen Teilnehmer mit wenig Flugerfahrung. Ich wollte für mich den größtmöglichen Nutzen ziehen. Wollte eben alles am eigenen Leib erfahren



„Rollen und Nicken sind 2 Flugfiguren, auf denen alle anderen Manöver aufbauen. Sie gilt es zu trainieren, ein Leben lang. Dabei sollten wir uns immer wieder selbst überprüfen: Wie sitze ich in meinem Gurtzeug? Wo sind meine Hände? Nutze ich den ganzen Steuerweg? Lasse ich meinen Schirm fliegen? Wo bin ich im dreidimensionalen Raum?“

und begreifen. Diese Entscheidung war die absolut richtige, denn so war ich ganz und gar Schüler und Malin mein Lehrer, und ich durfte mich ganz dem „Lernen hingeben“.

„Oh, I really learnt a lot!“ antworte ich und versuche in meinem bescheidenen Englisch auszudrücken, was ich im Kopf und im Herzen hab. In einem Satz würde ich es hier am liebsten so zusammenfassen: Diese Trainingstage unter Malins Leitung waren für mich als Schüler und Lehrer Gold wert. Der Mensch Malin und seine Art zu lehren ist für mich eine Quelle der Inspiration!

Ja, ich habe so viel Neues gelernt. Vor allem, was Didaktik und Methodik angeht. Malins Unterrichtsstruktur baut auf Rollen und Nicken auf. Das ist bei mir auch so, aber er hat zum Teil andere Übungen und beendet die Flugmanöver bisweilen anders. Der größte Unterschied ist dabei, dass er das Rollen über die Innenbremse ausgleichen lässt und nicht wie ich über die Außenbremse. Nach den Rollübungen geht er schnurstracks zu engen Drehungen, die er über die Außenbremse hart stoppen lässt. Dabei geht die Innenbremse komplett weg. Rapid Exit, ein Ausdruck der sich mir persönlich tief eingegraben hat. Natürlich spielt jetzt das wohl dosierte kurze Ausgleichen der Innenbremse im Auswurfenfenster auf die Gegenseite (etwa dann, wenn der Schirm im Zenit steht) die entscheidende Rolle.

Das anschließende steile Nickmanöver lässt er so spät wie möglich abfangen. Die Franzosen nennen diese Flugfigur „French Pitch“. Jetzt folgen gehaltene Klapper, mit mindestens 50 Prozent Flächentiefe. Der Schirm soll wegdrehen, gerne sogar auf die Nase. Rapid Exit durch die kurze bestimmende und doch wohl dosierte Außenbremse. „Exit-Brake“ heißt auch hier das Zauberwort. Die Schüler lernen in dieser Flugfigur schnell die Macht dieses Werkzeuges kennen und die Fliehkräfte zu kontrollieren. Beeindruckt hat mich auch, dass Malin am dritten Tag dann Schüler in schnelle Spiralen gehen lässt. „Exit-Brake, Compensation, Catch and Release!“ Hartes Ausleiten, ein sauberer, geradliniger Steigflug, ein bestimmendes Abfangen mit konsequentem Freigeben der Bremsen, bringen den



„Gelebte Interkulturelle Kompetenz ist ein Abenteuer. Eine spannende Unternehmung, bei der wir aus Gewohntem ausbrechen, uns auf Unbekanntes einlassen und nicht selten wertvolle Erkenntnisse und neue Freunde finden.“

Schirm zurück in seinen unspektakulären, stationären Geradeausflug. Ich konnte in diesen 3 Tagen miterleben, wie er auf diese Art Piloten zügig an die Flugfigur Spirale heranführt. Der Erfolg gibt ihm recht.

### Mein persönliches Fazit

Es war jeglicher Mühe wert. Der enorme Aufwand, der Schleudergang in der Gefühlswaschmaschine, die ganze emotionale Achterbahnfahrt. Es hat sich gelohnt. Nicht nur über diesen Zaun zu schauen, sondern sich auch in Nachbars Garten hineinfallen zu lassen. Ich habe bei diesem Sicherheitstrainings-Abenteuer Geschenke bekommen, von denen ich gar nicht wusste, dass ich sie haben will. Ich werde meine Unterrichtsstruktur zwar nicht komplett über den Haufen werfen, aber sicherlich überarbeiten. Ich habe Lust, Neues auszuprobieren, in meinem Unterricht und unter meinem Gleitschirm.

In unserem Bücherregal zuhause steht ein Buch mit dem Titel: „Geh an die Orte, die du fürchtest“. Es geht in diesem Buch nicht ums Gleitschirmfliegen, aber eben auch ums Lernen, um Entwicklung und um persönliches Wachstum.

Und das passt doch. ▢



#### DER AUTOR

Eki Maute, Sicherheitstrainingsleiter und Geschäftsführer der Flugschule Achensee.

„Immer wieder einmal selbst die Schülerbank zu drücken erfordert Überwindung und ist echt anstrengend. Aber solange ich fliege und unterrichte, werde ich mich dieser Herausforderung stellen, denn sie bereichert mich und hält mich lebendig.“