

Was? Verletzungsrisiko?	Details?	Learning
17.7.2019, Kackstart in Griesbach 40%	<ul style="list-style-type: none"> • https://de.dhv-xc.de/flight/1161528 • Vorwärtsstart bei Nullwind, Schirm nicht sauber oben, kein Startabbruch, sondern mit Gewalt durchgelaufen • Sturz am steilen Starthang zwischen große Steine • Glück gehabt, nichts passiert 	<ul style="list-style-type: none"> • kontrollierter Starten, im Zweifel abbrechen • Groundhandling
7.9.2019 Verhänger in Annecy 30%	<ul style="list-style-type: none"> • https://de.dhv-xc.de/flight/1191540 • Klapper (50% linke Seite des Phantoms) aus heiterem Himmel bei normalen Bedingungen • anschließender Verhänger, ca. 1/3 linke Seite • ich war ca. 10m von der Felswand weg und konnte gerade noch davon weglenken und dann mit mehr Abstand zur Felswand und Boden den Verhänger mit Stabilo nach 2-3 Minuten rausschütteln • ich konnte mit dem Verhänger noch lenken – aber haben vor dem Rausschütteln schon überlegt, ob ich damit tatsächlich eine sichere Landung hinbekommen hätte oder womöglich sogar kontrolliert den Retter gezogen hätte 	<ul style="list-style-type: none"> • Nicht zu nahe an die Kante/Wand fliegen
29.11.2019, Klapper in Montellano 60%	<ul style="list-style-type: none"> • https://de.dhv-xc.de/flight/1216359 • starker Aufwind macht die Toplandungen schwierig, Höhe abbauen ist schwierig • Dämliche Kombination aus Beschleuniger, stark angebremsst („DHV Prototyp fürs steil einlanden“) und Wingovern nur 15m über dem Startplatz • großer Klapper rechte Seite – mit viel Glück ohne Verhänger 	<ul style="list-style-type: none"> • Keine Experimente in Bodennähe
21.6.2020 Low Safe bei Kinzig Talsperre 30%	<ul style="list-style-type: none"> • https://de.dhv-xc.de/flight/1257244 • mit Jan und Lukas Richtung Bodensee unterwegs. Sehr tief an Talsperre angekommen • ich hatte die Wahl zwischen sehr schwieriger Landung direkt an der Staumauer/Miniwiesen – ODER noch ein letzter Low-Safe Versuch mit dem Risiko einer noch schwierigeren Landung oder evt. Baumlandung. • der Low-Safe hat funktioniert... und den Bodenseeflug möglich gemacht. Aber es war viel Glück dabei 	<ul style="list-style-type: none"> • bei schwierigen Landebedingungen lieber weniger Risiko und dafür einen schönen Flug vorzeitig beenden
4.7.2020, Helirettung in Andelsbuch 50%	<ul style="list-style-type: none"> • https://de.dhv-xc.de/flight/1264993 • Klapper mit 1/3 Verhänger „aus dem Nichts“ • ca. 10m links von Steilwand und 10m über steiler Bergwiese • Windsituation nicht ganz klar – evt. Lee-Situation nach Überfliegen eine Grats • Landung auf Bergwiese, weil ich beim Versuch, mit der linken Bremse weg von der Steilwand zu kommen so stark hätte ziehen müssen, dass ich den Schirm evt. abgerissen hätte • nach stundelangen Versuche, vom Berg zu kommen dann mit der Seilwinde am Heli zurück 	<ul style="list-style-type: none"> • aufmerksamer fliegen – Lee-Situationen früh erkennen und vermeiden
5.9.2020 Beinahe-Kollision mit Stromleitung in Asiero 70% (lethal)	<ul style="list-style-type: none"> • https://de.dhv-xc.de/flight/1304787 • kurz vor der Landung war ich zu entspannt/nicht aufmerksam genug. Eine Hochspannungsleitung habe ich erst in letzter Sekunde gesehen und bin zwischen Hochspannungsleitung (die ging so schräg am Berg runter, keine Masten, deswegen schwer zu sehen) und Steilwand durchgeflogen. Keine 5 Meter zwischen Schirm und Hochspannungsleitung. 	<ul style="list-style-type: none"> • Immer aufmerksam bleiben – besonder Stromleitungen mit einkalkulieren • email an die Gemeinde Asiero mit der Bitte um Markierung der Leitungen
5.8.2021 Landung im Bermuda Dreieck in Kössen mit Singleskin 30%	<ul style="list-style-type: none"> • https://de.dhv-xc.de/flight/1417304 • Da habe ich richtig Mist gebaut. Direkt nach dem Start gutes Tragen, sogar mit leichter Startüberhöhung. Deswegen hatte ich keine Bedenken, an der Westflanke entlang Richtung Süden zu fliegen. Nach der Wende hatte ich nur noch 15km/h und stärkeres Sinken. Beim Beschleunigen mit dem Singleskin dann massives Sinken und die Erkenntnis: ich sitze in der Falle. Zum Glück war genug Zeit, um per WhatsApp einen "Notruf" an die Gleitschirmkumpels abzusetzen und eine Notlandemöglichkeit zu suchen. Mit viel Glück und gutem Timing dann sauber zwischen den Bäumen gelandet. Puh. In so eine Falle zu fliegen war leichtsinnig und darf nicht wieder vorkommen - erst recht nicht, wenn man einen sehr speziellen Schirm hat. Again what learned. Anmerkung: direkt nach der Landung habe ich bei der Bergbahn und bei 112 angerufen und durchgegeben, welche Schirmfarbe ich habe, wo ich gelandet bin und dass alles ok ist. Das Risiko, dass jemand, der von oben meine Landung beobachtet hat, die Rettung ruft, ist schon recht hoch. In Österreich ist die direkte Nummer der Rettung die 144 - aber über die 112 wird man durchgestellt. 	<ul style="list-style-type: none"> • In kritischen Situation lieber mal eine unangenehme, dafür aber sichere Variante wählen. Viel besser wäre hier gewesen, nicht die extrem gefährliche Punktlandung in der Mini-Lichtung zu wählen, sondern lieber eine unangenehme Landung am Berghang – oder womöglich sogar eine gezielt Baumlandung
13.8.2021 Falscher Startpunkt beim Dolomitenmann Training erzwingt eine Notlandung 30%	<ul style="list-style-type: none"> • https://de.dhv-xc.de/flight/1421220 • https://www.instagram.com/p/CTmdqjisrCL • Beim Dolomitenmann Training am Kühbodentörl am zu niedrigen Start im Geröllfeld gestartet und deswegen schon nach einer Minute Notlandung mit Rückenwind. 	<ul style="list-style-type: none"> • In schwierigem Gelände immer auf Nummer sicher gehen – ideal mit Ortskundigen unterwegs sein. Risikoabschätzung: reicht mir die Höhe, um sauber raus zu kommen?
15.8.2021 Flug mit Singleskin durch Starkregen beim Dolomitenmann Training	<ul style="list-style-type: none"> • https://de.dhv-xc.de/flight/1422992 • https://www.instagram.com/reel/CSmnJNXnV9f/ • Beim Dolomitenmann Training mit Markus Wissner am Startplatz Kühbodentörl auf 2400m – und eine massive Regenfront vor der 	<ul style="list-style-type: none"> • Kein unnötiges Risiko eingehen, auch wenn die vernünftige Entscheidung bedeutet, dass es „unbequem“ wird. Lieber kalt und

40%	Nase. Es gab 2 Möglichkeiten: 1. Sofort losfliegen und mit Glück noch vor dem Regen nach Lienz kommen oder 2. Mit schlechten Klamotten auf 2400m solange warten, bis der Regen vorbei geht. Ich habe die falsche Entscheidung getroffen und bin losgeflogen – und mit dem Singleskin Schirm in einen massiven Regen gekommen. Die Hand immer am Retter, weil mir nicht klar war, was im Regen mit dem Singleskin passiert. Mit viel Glück ohne Probleme aber patchnass im Dolomitenstadion gelandet	nass in großer Höhe, als in unwegsamem Gelände einen Retterabgang haben wegen einem Sackflug bei Starkregen
18.6.2022 massiver Frontklapper beim Ausfliegen aus Hammerthermik in Schladming 10%	<ul style="list-style-type: none"> • https://de.dhv-xc.de/flight/1551129 • In 5 Minuten von 2000m auf 3300m hochgeschossen – Steigwerte bis 7m/s. Dann aus dem Bart gefallen und massiven Frontklapper kassiert. Kompletter Kontrollverlust für einige Sekunden, Schirm hat sich danach wieder sauber ohne Verhänger geöffnet. 	<ul style="list-style-type: none"> • Bei starker Thermik maximal wachsam sein
17.03.2024 Einseitiger Strömungsabriss bei missglückter SAT Einleitung in Kössen 10%	<ul style="list-style-type: none"> • https://de.dhv-xc.de/flight/1834579 • Nach einem schönen Streckenflug mit der letzten Bahn für einen Abgleiter hochgefahren. Weil wir davor in der Gruppe über Acro Manöver gesprochen hatten, wollte ich mal wieder einen SAT machen. Weil ich das schon sehr lange Zeit nicht mehr gemacht habe, habe ich die Einleitung viel zu stark gemacht (massiv und tief gebremst), so dass es zu einem einseitigen Strömungsabriss kam. Kurzer Kontrollverlust, dann wieder abgefangen. Beim zweiten Mal dann sauber eingeleitet und sauberen SAT geflogen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Angeborene Verführung zu unüberlegten Manövern, die gefährlich werden können • Es wird mal wieder Zeit für ein Sicherheitstraining
Material		
Statistik	<ul style="list-style-type: none"> • https://lu-glidz.blogspot.com/2020/09/eine-erhellende-todes-statistik.html?m=1 	
Intermediate Syndrom	<ul style="list-style-type: none"> • 	