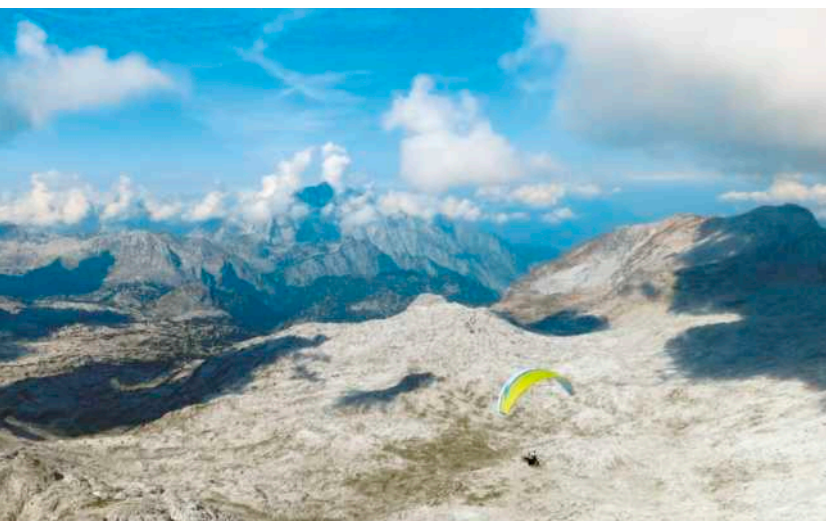


„Alte Hasen“ können ihren reichen Erfahrungsschatz nutzen. Nicht nur beim Streckenflug sondern auch bei der Kunst des „Loslassens und Genießens“. Das will erst einmal gelernt sein...



Radsport ist die perfekte Möglichkeit für ein hocheffizientes Ausdauer-, Muskel- und Koordinationstraining. Die Gelenke werden bewegt, aber nicht belastet. Daher auch sehr lange auf hohem Niveau möglich. Ideale Ergänzung zum Fluggerät für schlechte Flugtage.

Ganz ehrlich. Viele von uns sind bereits älter als sie sich vielleicht fühlen. Gerade als aktiver Sportler einer solch „besonderen Sportart“ neigt man zur Selbstüberschätzung seiner Fähigkeiten.



# Von Alten Hasen und Jungen Adlern

Alterungsspezifische Probleme beim Drachen- und Gleitschirmfliegen

TEXT UND FOTO TORSTEN HAHNE

Seit Jahren steigt die Lebenserwartung kontinuierlich an. Damit verbunden ist auch der erfreuliche Trend, dass immer mehr Menschen im höheren Alter körperlich und sportlich aktiv sind. Fitte Senioren finden wir mittlerweile in allen Sportarten. 60-jährige beim Triathlon, 70-jährige auf dem Kiteboard und auch über 75-jährige Piloten unter dem Drachen oder dem Gleitschirm sind keine Seltenheit.

Nun sind Gleitschirm- und Drachenfliegen aber durchaus Flugsportarten mit höheren Anforderungen an die Physis und vor allem die Psyche der Sportler. Sowohl die körperlichen Voraussetzungen, besonders aber die mentalen Anforderungen an die Piloten bezüglich Koordination, Reaktionsvermögen, Konzentration und Entscheidungsstärke prägen den Erfolg, vor allem aber auch die Sicherheit in unserem Flugsport.

Zu Denken geben die Zahlen der aktuellen Unfallstatistik des DHV. Auffallend ist hier die überdurchschnittlich hohe, und von Jahr zu Jahr steigende Anzahl älterer Piloten, die in Flugsportunfälle verwickelt sind.

Tatsache ist: Der Zahn der Zeit nagt an uns allen. Unaufhaltsam werden

wir von Jahr zu Jahr älter. Bei Einigen schreitet der Prozess sichtbar schneller voran, bei Anderen scheint die Natur ein Einsehen zu haben und lässt sich gnädig etwas mehr Zeit. Gerade die sportlich aktiven Senioren und unter ihnen vor allem die Gleitschirm- und Drachenflieger zählen eher schon zu den jung gebliebenen unter den Älteren. Aktive Piloten erscheinen im Durchschnitt sicherlich biologisch um zehn Jahre jünger als im Vergleich zu ihrer chronologischen Altersgruppe.

Trotzdem sollten wir uns bewusst sein, dass wir unsere geistige und körperliche maximale Leistungsfähigkeit schon mit 25 bis 30 Jahren erreichen. Danach bauen wir kontinuierlich ab. Der Rückgang der körperlichen Performance beträgt dabei ca. 1-1,5 Prozent pro Jahr ab dem 35. Lebensjahr. Auch gewisse mentale Funktionen bauen im Lauf der Jahre langsam ab. In diversen wissenschaftlichen Studien konnte belegt werden, dass schon ab dem 35-40. Lebensjahr erhebliche Defizite in Sachen Reaktionsgeschwindigkeit und kognitiven Fähigkeiten gegenüber Jüngeren bestehen.

Im Folgenden möchte ich kurz auf einige Problemfelder rund um den Piloten über 40 eingehen.

## Kraft, Dynamik, Ausdauer

Start- und Landevorgänge verlangen von dem Piloten neben der Koordination auch Muskelkraft und Dynamik. Ist der Wind schwach, muss auch schneller gelaufen werden. Das Gewicht des Drachens muss ausbalanciert werden und bis zur optimalen Startphase stabilisiert werden. Gleitschirme können den Piloten bei stärkerem Wind aushebeln, wenn Kraft und Dynamik des Piloten dem nichts entgegenzusetzen haben. Eine gewisse Portion an Maximalkraft und Schnellkraft ist also gefragt. Ein Krafttraining einmal in der Woche, sei es im Fitness-Studio oder in der Kletterhalle, sei jedem Piloten über 40 nahe gelegt.

## Gerätewahl

Und muss es unbedingt ein Drachen mit bekannt problematischem Landeverhalten sein? Oder doch lieber wieder ein Turmgerät, das ich spielend und immer stehend landen kann? Oder montiere ich mir nicht lieber gleich wieder Luftreifen an die Basis? Muss es der schicke Gleitschirm mit hoher Streckung und dem giftigen Startverhalten sein, oder doch lieber die niedrig klassifizierte Tüte, mit der man beim jedem Wind locker in die Luft kommt?

Besonders längere Streckenflüge erfordern ein solides Maß an Kraft- und Grundlagenausdauer. Optimales Training hierfür sind regelmäßige Trainingseinheiten mit dem Mountainbike, Jogging oder auch Schwimmen. Achtung! Die immer weiter verbreiteten Elektrobikes haben so gut wie keinen nachhaltigen Trainingseffekt. Die vom Radfahrer aufzubringende Leistung ist durch die Unterstützung mittels Elektromotor mit bis zu 350 Watt einfach zu gering. Man gaukelt sich eine Trainingsleistung vor, die man in Wirklichkeit nicht erbringt.

## Sinnesorgane

Die Akkommodationsbreite der Augen und auch die Sehschärfe lassen ab dem 45. Lebensjahr spürbar nach. Die Folge ist die bekannte Altersweitsichtigkeit (es ist dann so weit, wenn die Arme zu kurz werden, um das Kleingedruckte auf der Speisekarte lesen zu können). Neben dem Checkup beim Augenarzt mit dem Anpassen einer geeigneten Brille empfiehlt sich der Kauf eines Varios, auf dem man die Ziffern auch ablesen kann und die Flughöhe nicht erraten muss.

Die Altersschwerhörigkeit (Presbyakusis) setzt nur sehr langsam und schleichend ein. Hört man den Vario-Ton bei voller Lautstärke neben den Windgeräuschen nicht mehr richtig, ist es höchste Zeit, einen Ohrenarzt oder Hörgeräteakustiker aufzusuchen. In dicht bevölkerten Bärten kann ein nicht wahrgenommener Warnruf zur Kollision führen!

Geschickte Senioren verfügen übrigens über die Gabe der selektiven Presbyakusis. Die hören nur das, was sie hören wollen. Ist manchmal auch besser so...

## Koordination, Reaktionsvermögen, Konzentration und Entscheidungsstärke

Bei kritischen Situationen in der Luft oder schwierigen Start- und Landebedingungen sind die mentalen Stärken des Piloten gefragt.

Gleitschirme verlangen bei impulsiven Kappenstörungen einen koordiniert, konzentriert, reaktionsschnell und entschlossen handelnden Piloten. Drachensportler müssen besonders im Landeanflug auf den Punkt konzentriert sein. Hier ist ein 25-jähriger sicherlich dem 50-jährigen deutlich überlegen.

Zum Training der Koordinationsfähigkeit, Reaktionsschnelligkeit und Konzentration werden diverse computeranimierte Gehirnfitness-Programme an-

# NEU & STATIONÄR IN DEUTSCHLAND

## G-FORCE-TRAINING beim Inntaldreieck - für Deine Sicherheit!

Die **Steilspirale** ist nach wie vor eine der effizientesten Abstiegshilfen, z.B. bei drohenden Gewittern. Aber weißt Du wie viele **G-Kräfte** Dein Körper verkraftet, bevor es zu einem **Blackout** kommt? Antworten dazu sowie spezielle Flug- und Atemtechniken liefert das **G-Force-Training**.



Anzeige

flugschule  
**hochries**  
finest art of flying

Weitere Infos zu Terminen & Preisen  
[www.flugschule-hochries.de](http://www.flugschule-hochries.de)

+49 8034 6079618

## SICHERHEIT | FLIEGEN IM ALTER

► geboten. Ihr Nutzen wird - ähnlich wie der strategischer Computerspiele - vielfach diskutiert, ist aber nicht nachhaltig bewiesen. Sie schaden aber sicherlich nicht, um die geistige Beweglichkeit zu erhalten.

Gerade für ältere Piloten ist das ständige Training anspruchsvoller Flugsituationen im Hinblick auf die Unfallprävention Gold wert. Für Drachpiloten vor allem ein regelmäßiges supervisiertes und videokontrolliertes Start- und Landetraining. Für die Gleitschirmflieger zusätzlich ein Sicherheitstraining mit kompetentem Feedback durch einen wirklich erfahrenen Fluglehrer.

Und muss ich als erfahrener Pilot wirklich einen Hochleister fliegen? Mit deutlich höheren Anforderungen in Extremsituationen an meine Reaktions- und Koordinationsfähigkeit. Oder verzichte ich lieber, wenn ich schon so ein Gerät fliege, auf Flüge im Hochgebirge? Ich kenne sehr erfahrene Piloten, die genau das machen und nur noch im Flachland unterwegs sind.

Warum nicht wieder einen Schritt zurück gehen und ein weniger dynamisches Fluggerät mit überschaubarem Extremflugverhalten wählen. Ziel ist es doch, auch im reiferen Alter weiterhin als souveräner Pilot durch die Lüfte zu gleiten und nicht langsam aber sicher immer mehr zum Passagier eines (zu stark) fordernden Fluggerätes zu werden. Vielleicht auch den Fokus neu ausrichten. Sich nicht nur auf das Sammeln von Kilometern konzentrieren, sondern die anderen ebenso befriedigenden Facetten unseres Sports ins Auge fassen. Die leichten Ausrüstungen eignen sich hervorragend für walk&fly. Oder die Seele baumeln lassen beim Flug in sanfter Abendthermik.

Ein erfahrener Pilot muss sich auch nicht jeden Rodeoritt in einem Leebart geben, wenn er weiß, dass es auf der Luvseite des Berges zwar langsamer, aber beschaulicher nach oben geht. Erfahrene Piloten haben über die Jahre gelernt, wie Problemstellen zu überwinden sind. Eventuell auch über einen kleinen zeitraubenden Umweg. Aber mit geringerem Risiko in Talwind, Lee oder turbulenter Luft durchgebeutelzt zu werden. Auch hier kenne ich mehrfache Deutsche Meister, die genau das machen - und immer noch vielen Jungpiloten um die Ohren fliegen.

### Reduzierte G-Belastungs-Resistenz:

Ich kann dazu keine wissenschaftlichen Studien benennen, aber meine Erfahrung zeigt mir, dass mit zunehmendem Alter auch eine verminderte Belastungsfähigkeit gegenüber den G-Kräften einhergeht. Einige Unfallsituationen deuten darauf hin, dass Piloten in bewusst eingeleiteten Steilspiralen oder beim Abdrehen nach massiven Einklappen durch die G-Belastung handlungsunfähig wurden.

Das lässt sich sicherlich nicht gezielt trainieren. Im Rahmen eines Sicherheits-, am besten kombiniert mit einem G-Forcetraining, ist es aber möglich, sich unter Aufsicht an die Schwelle der individuellen Belastbarkeit heranzutasten.

### Medikamenteneinnahme

Grob gesagt, alle Medikamente, die eine uneingeschränkte Teilnahme als Autofahrer am Straßenverkehr erlauben, sind auch für Drachen- und Gleitschirmpiloten erlaubt. Natürlich sind Wechselwirkungen und individuelle Verträglichkeit kritisch zu hinterfragen. Nachdem bei unseren Flugsportarten - ganz im Gegensatz zum Straßenverkehr - eine Fremdgefährdung äußerst unwahrscheinlich ist, sollte die Messlatte nicht allzu hoch gelegt werden. Sicherlich nicht so streng wie z.B. bei Berufspiloten. Das vor einigen Jahren in der Diskussion stehende Medical für Gleitschirm- und Drachpiloten halte ich für unsinnig. Autofahrer stellen eine weitaus höhere Gefährdung für die Allgemeinheit dar, als wir mit unseren leichtgewichtigen Fluggeräten. Selbst Segelflugzeuge und Kleinflugzeuge haben ein geringeres Fremdgefährdungspotential als ein Auto.

Zu bedenken ist aber: Bei langsam auftretenden Problemen wie Schwindel oder Übelkeit kann man nicht eben schnell an den Straßenrand fahren. Bis zu einer sicheren Landung können je nach Flughöhe 15-20 Minuten vergehen. Zur eigenen Sicherheit sollte man daher bei neuen Medikamenten erst ein bis zwei Wochen warten und die Verträglichkeit überprüfen, bevor man sich damit in die Luft begibt.

[www.dhv.de](http://www.dhv.de)

Diabetiker sollten die Warnsignale für eine Unterzuckerung erkennen und geeignete Gegenmaßnahmen (Zucker-Tabletten) treffen können. Ein zu hoher Blutzucker stellt dagegen in aller Regel keine akute Gefahr dar.

Ein Bluthochdruck sollte suffizient therapiert sein. Blutdruckkrisen in der Luft können zu gefährlichen Komplikationen bis hin zu Schlaganfällen und Herzinfarkt führen. Da blutdrucksenkende Medikamente bei Beginn der Behandlung manchmal Nebenwirkungen wie Schwindel und Benommenheit auslösen können, sollte man bei Therapiebeginn vorsichtig sein.

Blut gerinnungshemmende Substanzen können und sollen, wenn sie indikationsgerecht verordnet worden sind, eingenommen werden. Das Risiko für eine komplikationsträchtige traumatische Blutung ist nicht viel höher als das allgemeine Lebensrisiko im Verkehr oder bei anderen sportlichen Aktivitäten. Die indikationsbezogene schützende Wirkung vor Schlaganfall und Herzinfarkt dafür umso wichtiger.

### Aspirin nicht ohne medizinische Indikation

Noch ein Wort zu Aspirin = (Acetylsalicylsäure): Es wird zur Verbesserung des Blutflusses und damit einer besseren Höherentauglichkeit angepriesen. Ob die Leistungsfähigkeit bei kurzfristigen Aufenthalten in großer Höhe damit verbessert wird, ist noch nicht wissenschaftlich belegt. Dass durch Aspirin auch die Blutgerinnung entscheidend eingeschränkt wird, sollte jedoch in Hinblick auf Unfälle bedacht werden. Es kann dann zu vermehrten Blutungen führen. Acetylsalicylsäure sollte daher nicht ohne medizinische Indikation bedenkenlos eingenommen werden.

Die Einnahme von Psychopharmaka und Antikonvulsiva (z.B. gegen Epilepsie) ist in vielen Fällen mit dem Fliegen nicht zu verantworten. Bei längerer Einnahme und stabilem Befund kann man aber eventuell - nach Rücksprache mit dem Arzt - wieder in die Luft gehen.

### Auch Alte Hasen können sehr gute Piloten sein

Die gute Nachricht lautet, dass ältere Piloten das Nachlassen der mentalen und körperlichen Fitness durchaus gut kompensieren können. Und zwar durch den erworbenen Erfahrungsschatz und ein höheres Maß an Selbstkritik, Zurückhaltung und Reduktion der Risikobereitschaft. Wir haben unter den deutschen Piloten eine ganze Reihe von älteren Semestern, die immer noch auf höchstem Niveau fliegen und vor allem im XC-Flug durch weite Strecken herausragen.

Wissenschaftliche Studien, welche den Spielerfolg bei komplexen Computerspielen untersuchten, zeigten hier interessante Ergebnisse. Ältere Spieler haben aufgrund ihrer Erfahrung Methoden entwickeln können, um die Nachteile hinsichtlich der Reaktionsfähigkeit auszugleichen. Unterm Strich konnten sich die Alten Hasen durch logisch gelegte Shortcuts und allgemein klareren Strategien gegen jüngere Spieler behaupten.

Das lässt sich sehr gut auch auf das Fliegen als taktisches und strategisches Schachspiel der Lüfte übertragen.

Unsere Flugsportarten sind eben nicht nur etwas für die jungen Wilden. Ganz im Gegenteil. Auch als Senior kann man als Drachen- und Gleitschirmflieger sicher und sportlich erfolgreich fliegen. Und das manchmal als Alter Hase sogar besser als ein Junger Adler. Die Kunst hierbei ist es, die reduzierten körperlichen und geistigen Leistungen durch ein höheres Maß an Erfahrung und Antizipation wettzumachen. "Ältere" Piloten können eben sehr wohl auch "reifere" Piloten sein.

Allerdings gehört dazu ein gehöriges Maß selbstkritischer Blick auf die eigene - vielleicht bereits etwas reduzierte - Leistungsfähigkeit. Dazu möchte ich alle Leser dieses Artikels animieren.

Ich habe schon damit begonnen... ☞

[www.dhv.de](http://www.dhv.de)

Anzeige

BRUCE  
GOLDSMITH DESIGN

Ob sie Gefühle schafft, Nachrichten kommuniziert, deine Persönlichkeit zeigt, oder einfach nur heraussticht - Farbe ist wichtig. Auffallende Farben heben dich ab. Flieg sicher - heb (dich) ab.



Adam EN A  
Wasp EN B  
Tala EN C  
Zest ACRO  
Dual TANDEM  
Luna MOTOR

[WWW.FLYBGD.COM](http://WWW.FLYBGD.COM)