



Bitte

lächeln

VON FRANK ROCZNIOK

Ein Flug mit dem Gleitschirm gehört zu den **INTENSIVSTEN NATURERLEBNISSEN** überhaupt. Gleitschirmfliegen ist umweltfreundlich und sicher. Aber auch leicht zu erlernen?

Ein Gefühl im Bauch wie frisch verliebt. Und dazu dieses weltentrückte Grinsen, das einfach nicht mehr aus dem Gesicht weichen will und Anwesenden unmissverständlich signalisiert: „Ansprechen zwecklos. Schweben gerade in anderen Sphären.“

Tatsächlich ist der Zustand trunkener Glückseligkeit himmlischen Ursprungs: Ich bin geflogen. Mit baumelnden Beinen über eine Kuhwiese im Sauerland, hinein in den Sonnenuntergang von Wirmighausen/Nordhessen. Über mir nur ein tragflächenähnliches Stück Stoff und wolkenloser Abendhimmel. Der Körper war nach 30 Sekunden wieder unten, der Rest schwebt immer noch da oben. So also fühlt es sich an, das vollkommene Glück.

Wer einmal mit dem Gleitschirm geflogen ist, findet nur schwer auf den Boden der Tatsachen zurück. Ohne Motorenlärm und Abgas im Tempo eines Hollandrades durch einen warmen Sommer-Himmel zu dümpeln und dabei das Panorama auf die Welt da unten zu genießen, das ist eine der schönsten Arten, die Natur zu erleben, und lässt die Glückshormone nur so sprudeln.

Was vordergründig nach Extremsport mit hohem Knochenbrecher-Potenzial klingt, ist reiner Genuss, den auch reifere Semester – etwas Mut und Fitness vorausgesetzt – problemlos meistern: Morgens, zu Beginn unseres einwöchigen Kurses, waren wir noch Fußgänger, wie Luftfahrer den Rest der Menschheit gern betiteln,

am Abend aber dürfen wir uns bereits zu Lilienthals Erben zählen und – zack – schon sind Gemütszustand und Gesichtsmuskeln dauerhaft in der Betriebsstufe Wolke sieben eingerastet.

Der Gleitschirm ist zwar im Vergleich zum Jumpo kaum mehr als ein fliegender Teppich, folgt aber, wie uns Neulingen bei der Einführung im Unterrichtsraum der Flugschule Papillon in Willingen erklärt wird, denselben aerodynamischen Gesetzen wie der Jet. Das komplexe Zusammenspiel von Druck und Unterdruck, Auftrieb und Widerstand sollte der angehende Gleitschirmpilot zumindest in Ansätzen ebenso verinnerlicht haben wie die korrekte Bedeutung der Wörter links und rechts.

Nichtbeachtung dieser Grundregeln quittieren selbst gutmütige Tücher mit Beförderungsverweigerung, wie erste Übungen auf der Wiese zeigen: Mit Helm auf dem Kopf und Gurtzeug auf dem Rücken versuchen wir, den Schirm mit einem Zug an den Verbindungsleinen so aufzuziehen, dass sich die Luftkammern an der Vorderseite gleichmäßig füllen und der Stoff-Flügel zügig über den Kopf steigt.

Die eigentliche Zirkusnummer beginnt erst jetzt: Der Schirm will mit Körpereinsatz und dosiertem Zug an einer der beiden Steuerleinen, die obendrein Bremse und Gaspedal ersetzen, oben gehalten werden. Ein wahrer Balanceakt. Eine Windbö, ein falscher Zug an der Leine, und die Vorstellung ist zu Ende, bevor sie richtig angefangen hat. Plötzlich stellt sich der Schirm imposant zur Seite, um nach einer finalen Drehung müde in sich zusammenzusacken wie eine vollgefressene Raupe.

Gut, dass sich je zwei Kursteilnehmer einen Schirm teilen: Einer dreht den schlaffen Flügel am Boden wieder in die richtige Startposition, Nummer zwei staunt darüber, wie schnell sich 300 Meter Leinen ohne menschliches Zutun zu einem scheinbar unlösbaren Knäuel verknoten können.

Dann der große Moment: Die Nachmittagsthermik hat nachgelassen, Fluglehrer Michael Zenzinger, den alle nur „Zenzi“ nennen, gibt sein Okay für den ersten Startversuch. Wir klaben unsere Schirme zusammen und stapfen durch kniehohes Gras ein paar Meter den sanft ansteigenden Hügel hinauf. Der Höhenunterschied zur Landwiese beträgt höchstens zehn Meter.

Jetzt wird mir doch ein bisschen mulmig zumute. So habe ich mich das letzte Mal beim Blick vom Empire



State Building gefühlt, nur da gab's einen Fahrstuhl, hier bin ich der Liftboy. Der erste Start. Nervöse Anspannung. Ist das Gurtzeug richtig angelegt?

Gut, die beruhigende Stimme des Fluglehrers über Funk im Ohr zu hören: Gurte mit den Armen locker nach oben führen, Oberkörper nach vorn, nicht zu hektisch werden – der Mann im Ohr verlangt ziemlich viel fürs erste Mal. Der aufsteigende Schirm will mich nach hinten ziehen, ich stemme mich gegen das Gurtzeug, ich laufe und laufe, und dann lässt der Druck nach ... die Beine treten ins Leere ... und plötzlich ist da nichts mehr unter mir, nur Luft und sanftes, schwereloses Gleiten durch ein Meer der Stille.

Ich fliege. Und vergesse zu atmen. Schnurgerade spult der Schirm im lauen Hangaufwind abwärts. Es ist fast wie Sessellift fahren. Und ich will, dass das nie mehr aufhört. Zenzi hat andere Pläne. Bevor ich erstickte, greift er ein: Mechanisch folgen die Hände den Anweisungen aus dem Kopfhörer. Bremsen nach unten durchziehen. Ganz sachte setze ich auf. Es ist, als würde ich aus einem Traum erwachen. Mehr davon.

Am nächsten Tag bleibt uns zunächst nur die Rolle als Zuschauer: Die Sonne scheint, dazu weht mäßiger Nordwestwind. Gute Bedingungen für Könner, nicht für uns Küken. Die Thermik, entscheidet Zenzi, ist zu stark.

Wir sitzen im Gras zwischen Löwenzahn und Butterblumen, hören dem Summen der Bienen zu und schauen sehnsüchtig den Gleitschirmen nach, die elegant wie Mantarochen über uns hinwegziehen.

Und wir erhalten die vielleicht wichtigste Lektion unserer Ausbildung: Lerne die eigenen Grenzen kennen und akzeptieren. „Angst lähmt“, sagt Zenzi, „den Respekt vor der Natur darfst du nie verlieren. Die ist stärker als du. Flieg ausschließlich in Bedingungen, die dem eigenen Können entsprechen.“ Was auch Mut zum Verzicht bedeutet: „Lieber einmal mehr am Boden bleiben, als durch Selbstüberschätzung in Gefahr zu geraten.“

Gleitschirmfliegen, macht Zenzi uns klar, ist ein Natursport. Wer fliegen will, muss die Zeichen der Natur deuten: Wolken, Temperatur, Wind, der Tau am Morgen, die Farbe des Himmels, die Beschaffenheit des Bodens: Jedes Detail gibt dem erfahrenen Gleitschirmpiloten Aufschluss über die herrschenden Flugbedingungen.

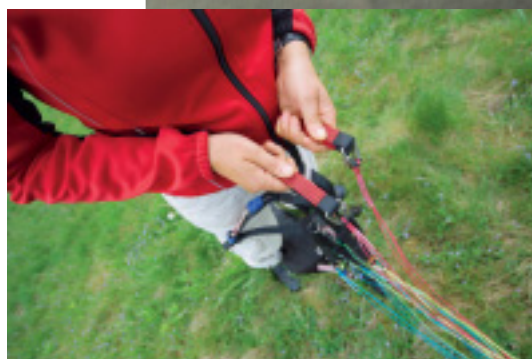
„Nur auf die Wetterkarte zu schauen reicht nicht aus“, sagt unser Lehrmeister und zeigt auf die wogenden Grashalme: „Sieht harmlos aus, aber was hier unten ein laues Lüftchen ist, kann euch da oben schon das Leben schwer machen.“

Erst am frühen Abend hat der Wind ein Einsehen. Dafür dürfen wir heute nach dem Start erstmals im bequemen Schalensitz des Gurtzeugs Platz nehmen und lernen dabei das wichtigste Instrument des Gleitschirmpiloten kennen – das eigene Hinterteil. Mit dem Popometer und den Händen jede noch so kleine Bewegung des Tuches zu spüren und darauf mit den richtigen Steuerbefehlen zu reagieren – erst wer das gelernt hat, der kann wirklich fliegen.

„Der Schirm ist euer Freund, er spricht mit euch“, sagt Zenzi. „Je mehr ihr von eurer Anspannung verliert, desto mehr spürt ihr, was er euch sagen will. Und desto schneller könnt ihr darauf reagieren.“ Tatsächlich: Die Verständigung klappt jeden Tag ein bisschen besser.

Und runter, das Bein

Wer diesen Blick genießt, darf sich frei wie ein Vogel fühlen. Und sich völlig der Welt zwischen Himmel und Erde anvertrauen.



Jeder Griff sitzt

Schon am Boden muss der Pilot genau wissen, wie er wo anfassen muss. Die Trockenübungen am Boden zeigen ihm, wie er den Gleitschirm über sich aufrichten kann.



GLEITSCHIRMFLIEGEN: DAS MUSS MIT IN DIE LUFT

Fürs Gleitschirmfliegen sind **Schirm, Gurtzeug** – also der Sitz –, **Helm** und **festes Schuhwerk** nötig. Eine neue Ausrüstung kostet **ab 3.000 Euro**, gebrauchte Schirme ab 1.500 Euro.

Grundsätzlich werden Gleitschirme in die Kategorien LTF 1 bis LTF 3 eingeteilt. Schirme der Kategorie LTF 1 eignen sich für Anfänger. Sie zeichnen sich durch ein gutmütiges Flugver-



Plötzlich ist der Boden weg

Die erste Überraschung: Nach ein paar Schritten bergab verschwindet der sichere Untergrund. Der Schüler hebt ab – und fliegt.



halten aus. Ein Rückenschutz schützt die Wirbelsäule bei einer harten Landung. Ein (gesetzlich vorgeschriebener) Rettungsfallschirm ermöglicht im Notfall eine sichere Landung.

Die Ausrüstung passt in einen großen Rucksack und wiegt zwischen 15 und 20 Kilogramm. Für Bergsteiger gibt es Ausrüstungen unter zehn Kilogramm.

Schirme und Gurtzeug prüft der Deutsche Hänggleiter Verband (DHV) und zeichnet sie mit einem Gütesiegel aus.



Ballen zum Schluss

Geschafft. Der erste Flug ist erfolgreich absolviert. Was bleibt, ist einpacken. Das aber mit dem bereits erwähnten Lächeln im Gesicht.



Nach vier Tagen unter Zenis Obhut ist nicht einmal mehr der Himmel derselbe: Letzte Woche noch waren Wolken für uns klein oder groß, jetzt unterscheiden wir mit fachmännischem Blick und zusammengekniffenen Augen zwischen Cumulus und Altostratus oder ärgern uns über die Cirren am Morgen, weil sie bekanntlich schlechtes Wetter ankündigen.

Vor jedem Flug verlegen wir unseren Startplatz weiter nach oben, bis wir die Schirme endlich an der Kuppe auslegen, 100 Meter über der Landwiese. Minutenlang kurven wir im leichten Hangaufwind, ohne an Höhe zu verlieren.

Zum ersten Mal merken wir, dass es da oben mehr gibt als die Stimme unseres Mentors im Funkgerät: Je stärker die Anspannung von uns weicht, desto mehr Muße bleibt, die Landschaft zu genießen: von der Abendsonne vergoldete Hügelkuppen, gelb leuchtende Rapsfelder, Flickenteppiche aus Äckern und Weiden. Im Süden steht blass der Mond am Himmel. Irgendwo da unten bellt ein Hund. Sanft nippen kleine Böen am Tuch, der Fahrtwind rauscht wie Musik in den Ohren.

Ich ertappe mich dabei, wie ich nach oben schaue und mit meinem Schirm spreche: „Wie sieht’s aus? Drehen wir noch eine Runde?“ ■

GLEITSCHIRMFLIEGEN

Wer selbstständig mit dem Gleitschirm fliegen will, benötigt dafür den Luftfahrerschein (A-Lizenz). Die Ausbildung umfasst Grundkurs, Höhenflugschulung mit mindestens 40 Flügen sowie 25 Stunden Theorie in Luftrecht, Wetterkunde, Flugpraxis und Technik. Die Ausbildung dauert mindestens 14 Tage und schließt mit einer Prüfung ab. Sie kostet 800 bis 1.500 Euro. Die Ausrüstung stellt die Schule.

Die Ausbildung kann mit 14 Jahren begonnen werden, Mindestalter für die A-Lizenz ist 16 Jahre. Mancher Flugschüler ist 65 Jahre alt und älter. Gleitschirmpiloten brauchen kein fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis, sollten aber Fitness mitbringen.

Gleitschirmfliegen ist im Mittel- und Hochgebirge möglich. Im Flachland wird der Schirm hochgeschleppt, dazu ist allerdings eine zusätzliche Windschleppstart-Ausbildung erforderlich.

Beliebte Reviere in Deutschland sind Sauerland, Wasserkuppe und Alpen. Zu den besten Gleitschirm-Revieren in Europa zählen Südfrankreich, Südspanien, Südtirol und Slowenien. Beliebt ist auch das Gleitschirmfliegen im Aufwind großer Dünen, etwa an der Dune du Pyla in Südfrankreich.

i Die Flugschule Papillon mit Zentren im Sauerland, auf der Wasserkuppe (Rhön), im Stubaital (Österreich) und in Südtirol ist die größte Gleitschirmschule Europas: Papillon, Rhöner Drachen- und Gleitschirmflugschulen Wasserkuppe GmbH, Wasserkuppe 46, 36129 Gersfeld, Tel.: 06654/7548, www.flugcenter-wasserkuppe.de.

Deutscher Hänggleiter Verband, Gmund am Tegernsee, Tel.: 08022/96750, www.dhv.de.