



MACH DEN ABFLUG

Hike & Fly ist die Kombination aus Wandern und Fliegen: Zu Fuss auf den Berg, per Gleitschirm wieder ins Tal. Das Flugabenteuer fasziniert nicht nur Profis. Auch normale Überflieger können in kurzer Zeit lernen, wie wie man sich richtig ins Gurtzeug legt

TEXT + FOTOS FELIX WÖLK

A

An unseren Waden quellen dicke Adern. Borga, Serva, Guslon und Col de Moi heißen die kaum bekannten Berge, die mein Partner Roman und ich bezwungen haben. Drei Tage, vier Gipfel, 5000 Höhenmeter – das ist unsere Bilanz in den venezianischen Südalpen. Nur zu Fuss ein Ding der Unmöglichkeit. Ja, rauf sind wir geklettert. Aber runter nur noch geflogen. Haben uns jeden Höhenmeter geschenkt, der bergab noch mühsamer sein kann als bergauf.

Hike & Fly nennt sich der Spass, für den wir einen Bergsteigergleitschirm auf dem Rücken verstaut haben. Echtes James Bond-Zubehör, das im benachbarten Cortina d'Ampezzo sicher zum Einsatz gekommen wäre. Damals, vor 35 Jahren, als Roger Moore »In tödlicher Mission« in den olympischen Anlagen des italienischen Wintersportdomizils die Welt befreite. Aber 1981 steckte diese Erfindung noch in den Kinderschuhen: Ein paar französische Fallschirmspringer versuchten, mit ihren Sprungfallschirmen zu Fuss zu starten. Als es gelang, an einem steilen Abgrund abzuheben, war der Gleitschirmsport geboren. Was sich seitdem getan hat, gleicht einem kleinen Wunder: Der Gleitschirm entwickelte sich zum handlichsten Fluggerät der Welt. Heute stehen wir vor dem Monte Cenera, einem 2657 Meter hohen Felsbrocken in den norditalienischen Zentraldolomiten. Jochen und Franz begleiten uns in der Hoffnung auf einen »Hammertag«. Beide tragen eine zehn Kilo schwere Flugausrüstung. Bei guter Thermik können sie damit 300 Kilometer weit fliegen – und wenn etwas schief geht, rettet sie ein Fallschirm vor dem Absturz. Romans Rucksack kann zu einem Gleitschirmsitz umfunktioniert werden. Komplette Ausrüstung wiegt sechs Kilo. Ich spare mir heute jedes Gramm. Mein Gleitschirm ist idiotensicher, darum liegen Helm und Rettungsfallschirm im Auto. 2,8 Kilo wiegt meine Flugausrüstung – ein Federgewicht, das auf meinen Hüftknochen locker mitwippt.

Ein verwittertes Holzschild zeigte uns an der letzten Abzweigung noch den Weg: »Sentiero alpino del Cenera«. Jetzt verliert sich der Pfad in alpinem Gelände. Wir suchen immer öfter nach



Steinmanderl'n, kleinen Geröllhaufen, die den Weg markieren. Stellen zum Klettern sind mit Drahtseilen versehen, die durch Bohrhaken im Fels fixiert sind. In den Dolomiten befinden sich viele dieser gesicherten Klettersteige. Oft führen sie spektakulär durch hohe Felswände. Am Cenera hat das rostige Metall der Sicherungsanlagen einen besonderen Reiz: Vor hundert Jahren, im ersten Weltkrieg, verteidigte hier Tirol das Land gegen die italienische Besatzung. Die Frontlinie verlief durch das Herz der Dolomiten. Damit war es der erste Krieg in der Geschichte, der auf den Gipfeln eines Hochgebirges ausgetragen wurde. An vielen Bergmassiven haben die Gefechte Spuren hinterlassen. Sie machen eine Tour in den Dolomiten zu einer Exkursion durch die Geschichte. Auch am Cenera: In Blickweite im

Nordwesten, am Col di Lana, sehen wir am Grat eine unförmige Senke. Früher hielten die Österreicher dort eine uneinnehmbare Stellung, bis die italienische Armee ein 105 Meter langes Stollensystem grub, um fünf Tonnen Sprengstoff zur Explosion zu bringen. Am 17. April 1916 wurde der Col di Lana zum Col di Sanguè, dem »Blutsberg«.

Böiger Wind reisst mich aus der pathoschwangeren Bergnostalgie. Je höher wir steigen, desto zweifelhafter erscheint mir heute ein Start mit dem Gleitschirm. Es ist ein Wechselbad aus Vorfreude und Zweifel. Um die Chance auf einen Flug einzuschätzen, beobachte ich jedes Detail: Grashalme, die sich bewegen. Wolken, die sich ver-

formen. Schall, den der Wind trägt. Im Tal suche ich nach Rauchsäulen, Fahnen und Wasseroberflächen, ihre Bewegung zeigt die Luftturbulenz bei der Landung. Raubvögel und Bergdohlen ziehen schon ihre Kreise – ein gutes Zeichen. Es bedeutet, dass irgendwo ein Aufwind existiert, der einen ausgiebigen Flug auf 4000 Meter Höhe ermöglichen könnte.

Nach einer Steilstufe öffnet sich der Gipfelhang des Cenera. Ein perfektes Startgelände. Eine Wiese, 100 Meter lang und 50 Meter breit. Frei von scharfkantigen Felsbrocken, an denen die Gleitschirme beim Start hängenbleiben könnten. Mit fünf bis zehn Grad hat der Hang ein ideales Gefälle, um schnell abzuheben. Bei leichtem Gegenwind wäre ein Gleitschirmstart hier ein Kinderspiel. Doch der Wind ist noch zu heftig. Wir setzen uns >

Blindtext Nem facerate natia nobitamet poruptio vel eic tem ius modit arumquaepat voluptate asperuntiaes reptus a necaecta voluptatem corum, aut ulparum is imenihil ipie

Blindtext Nem facerate natia nobitamet poruptio vel eic tem ius modit arumquaeptat voluptate asperuntiaes reptus a necaecta voluptatem corum, aut ulparum is imenihil ipienisquia qui bla



in eine Grasmulde, hoffen auf Windschutz und bessere Startbedingungen. Franz friert und wird bald ungeduldig. Er ist ein Pilot der Gattung »Air Junkie« und will »mal vorfühlen«. Der 1,90-Meter-Hüne steigt auf der Nordflanke für einen Startversuch 50 Meter bergab. Mit dem Segel spielt er wie mit einem Kite im Sturm. Der weisse Stoff windet sich, peitscht, schießt in die Höhe, bevor der Gleitschirm mit einem Knall wieder auf den Boden schlägt. »Noch zuviel«, kommentiert der Gleitschirm-Profi. Nur Geduld. Wir können abwarten. Mit unseren Stirnlampen kämen wir auch nachts zurück ins Tal...

Mit der sinkenden Sonne beruhigt sich die Wettersituation. Das ist typisch, denn tagsüber heizt die Sonne die Erdoberfläche unterschiedlich stark auf. Dann verursachen Temperaturdifferenzen starke Windströmungen, die wir als Böen zu spüren bekommen. Wenn die Sonne schwächer wird, lassen die Böen nach. »Die Thermik schläft ein«, nennt das der Flieger. Eine eiserne Pilotenregel besagt zudem: Wenn es gut ist, wird es nicht besser. Um die Chance nicht zu verpassen, zögern wir nicht. Innerhalb von fünf Minuten sind wir start-

fertig. Meine Kevlarleinen sind gespannt und verlaufen frei an das hauchdünne Nylontuch der Gleitschirmkappe. Ein leichter Zug an den »A-Gurten« ist bei Gegenwind genug, um die Zellen mit Luft zu füllen. Dann steigt das Segel.

Ich spüre satten Druck an den Steuerleinen. Ein gutes Zeichen, denn der Gleitschirm entwickelt aerodynamischen Auftrieb. Prompt lupft mich mein Gurtzeug auf die Zehenspitzen. Sekunden später schweben wir rund 20 Meter über der Startwiese. Tendenz steigend. Wir fliegen wie auf einer Welle: Der Wind prallt auf den Bergrücken und wird dadurch in einer riesigen Bogenbewegung über das Massiv gelenkt. Auf der Vorderseite steigt die Luft so stark, dass wir darin immer höher gelangen. Innerhalb von zehn Minuten schweben wir 300 Meter über unserem Startplatz. Der Blick ist atemberaubend. Ein felsiges Amphitheater der höchsten Dolomitengipfel öffnet sich. Ich fliege meine Runden, indem ich an den Steuerleinen ziehe. Rechte Hand runter, Rechtskurve. Linke Hand runter, Linkskurve. Beide Hände runter, langsamer. So einfach geht das. Mit jeder Richtungsänderung wechselt die Szenerie. Monte Pelmo, Civetta, Marmolada... Aus der Vogelperspektive öffnen die Felsriesen spekta-



X BLINDTEXT HAUCH IER

Blindtext Ducipsamus parum liquibustis molut ex et mo tectat. Iliquaspel et ipsamus. Equid etur? Landaniam volupta simusandus recepero ommolec tatquas. Bstions equam, in re omos est, quam hilite si u doles eturios doluptaectat verati natem nia quo qua

BRÜDER ZUR SONNE ZUR FREIHEIT, BRÜDER ZUM LICHT EMPOR

Starten, Steuern, Landen – innerhalb von zwei Wochen kann man sich im Crashkurs zum Gleitschirmpilot ausbilden lassen

HIKE AND FLY-AUSRÜSTUNG



Hike and Fly-Ausrüstungen sind aus extra leichten Materialien gebaut. Die richtige Größe hängt vom Pilotengewicht ab. Die Segelgrößen sind grundsätzlich etwas geringer, um auch bei starkem Wind starten zu können. Gewicht einer kompletten Hike and Fly-Ausrüstung: zwischen 2,5 und 10 Kilo. Preis einer kompletten Neuausrüstung: 3000 - 4000 Euro. Es gibt unterschiedliche Gurtzeugsysteme. Praktisch und komfortabel sind Wendegurtzeuge: Der Gleitschirmrucksack wird vor dem Start einfach umgestülpt und verwandelt sich in ein Gurtzeug. Diese Gurtzeuge haben einen Protektor unter dem Sitz – ein Luftpolster, das bei Unfällen die Wirbelsäule schützt. Bergsteigergurtzeuge sind am leichtesten (ab 100 Gramm), aber nicht so bequem und weniger robust.

LOREM DOLOR

RETTUNGSFALLSCHIRM SQR/ COMPANION

Der Fallschirm muss nach Vorschrift gepackt werden, damit er sich im Notfall schnell öffnet. Verpackt ist das ein handliches Paket von ca. 20 x 20 cm. Gewicht ab 1258 Gramm. Der Fallschirm ist meistens im Gurtzeug integriert.



HELM MODELL PILOT/ SUPAIR

Der Helm wurde speziell für das Paragliden entwickelt. Wichtig: Helme müssen für den Flugsport zugelassen sein, sonst kann es Probleme mit der Versicherung geben.



WENDEGURTZEUG EASINESS 2 A4 EXPORT/ ADVANCE

Der Gleitschirmrucksack wird zum Sitz, indem man ihn umstülpt. Unter der Sitzfläche befindet sich das Fach für den Rettungsfallschirm (roter Griff) und ein Luftprotektor für harte Landungen. Die Netzhalterung auf



GLEITSCHIRM AMICUS/ SKYMAN

Idealer Schirm für Einsteiger: agiles Handling und sehr hohe Sicherheit.



HIKE AND FLY-SPOTS

Hike and Fly ist in vielen Varianten möglich. Man kann es im Hochgebirge betreiben, aber auch auf einer Wiese vor der Haustür. Voraussetzung ist eine Höhendifferenz, die den Gleitschirm fliegen lässt. Das klappt mit Gegenwind ab zehn Metern. Flugverbote gibt es in der Nähe von Flughäfen oder in Naturschutzgebieten (das lernt man im Theorieunterricht). Anfängertauglich sind hindernisfreie Mittelgebirge oder Hügellandschaften, die viel Platz aufweisen, auch die niedrigen Berge der Voralpen.

GLEITSCHIRM-AUSRÜSTUNG



Zum Fliegen braucht man einen Gleitschirm, ein Gurtzeug (Sitz), einen Helm und einen Rettungsfallschirm für den Notfall (s. xy). Bei den meisten Gurtzeugen ist der Rettungsfallschirm integriert. Die Gleitschirme werden von den Zulassungsstellen in Klassen eingeteilt: EN-A ist anfängertauglich, EN-B für erfahrene Piloten, EN-C für sportlich orientierte Vielflieger, EN-D für Profis. Je niedriger die Klassifizierung, desto höher die Sicherheit. Je höher die Klassifizierung, desto schneller ist der Gleitschirm und desto geringer das Sinken.

DIE FLUGLIZENZ

Um selbständig fliegen zu können, braucht man eine »A-Lizenz«. Die Ausbildung besteht aus einem Grundkurs und der darauf aufbauenden Höhenflugausbildung. Neben dem Theorieunterricht fliegt man während der Grundausbildung alleine von maximal 100 Metern Höhe. Die Höhenflugausbildung um-

fasst 40 Flüge, davon 25 Flüge mit einer Höhendifferenz von mehr als 500 Metern. Alle Flüge sind Alleinflüge. Zwei Fluglehrer betreuen per Funk. In Kompaktkursen kann man in zwei Wochen zum lizenzierten Piloten werden. Zum Beispiel bei der Flugschule Papillon, papillon.de oder adventure-sports.de. Kosten bis zur A-Lizenz: rund 1100 Euro.

Tipp: Ausbildung und Ausrüstung als Paket bei einer Flugschule erwerben. Die eigene Ausrüstung ist so von Anfang an vertraut. Um nach der Lizenz sicher zu fliegen, empfiehlt sich die Teilnahme an einer organisierten Flugreise, um mit einem erfahrenen Guide Erfahrungen zu sammeln. Zum Beispiel bei airsthetik.com/reisen/