

Von einem, der auszog, das Fliegen zu lernen

Im Laufschrift ins Nichts

Wieso es ein paar Franzosen leid waren, den Berg wieder hinunter zu steigen und warum Gleitschirmfliegen glücklich macht

REISE HEUTE

Wohin führt die Reiselust?
Interview mit der Tourismus-Professorin Felizitas Romeiß-Stracke Seite 2

Vorwärts in die Vergangenheit
Der Oman hat für sich den Tourismus entdeckt, aber im Hajjar-Gebirge ist noch nichts von der Moderne zu bemerken Seite 3

Die Nacht rast
Wenn es dunkel wird in Paris, schnürten Skater aus aller Welt ihr Schuhwerk und entdecken die Stadt neu Seite 5

Heilige Männer im Moor
In der Grafschaft Mayo im Nordwesten Irlands gibt es für Schweiß und Gebete die Vergebung der Sünden Seite 6

Reisejournal im Internet:
Reise durch die Garküchen Thailands
www.sueddeutsche.de/reise

ter verbirgt sich das Geheimnis jeder motorlosen Fliegerei, egal ob mit Segelflugzeugen, Drachen oder Gleitschirmen.

Es ist eigentlich ganz einfach: Jeder weiß, dass warme Luft nach oben steigt. Die Flugschüler lernen auch, dass sich die Luft am Boden unterschiedlich schnell erwärmt, unter anderem abhängig davon, ob der Boden dunkel oder hell, Hitze abweisend oder aufnehmend ist. Im Spätwinter etwa, wenn das Tal schon grün ist, die Hänge aber noch schneebedeckt sind, wird es höchst ungemütlich für den Gleitschirmflieger. Das Tal erwärmt sich durch die Sonne, die Hänge bleiben kalt: Wie in einem Schlauch zischt die Luft nach oben. Abends im „Ausrutscher“ klingt das dann so: „Also, das war zuerst ja ganz easy. Und dann bin ich plötzlich in diese Hammer-Thermik reingeflogen. Und da hatte ich dann mehr als 15 Meter Steigen.“ Für den Fall, dass es sich dabei um einen Flieger mit bayerischem Idiom handelt, folgt selbstverständlich ein kräftiges: „Ja mi leckts am Arsch.“

Frei übersetzt bedeutet diese Geschichte folgendes: Ein Gleitschirm sinkt bei ruhiger Luft auf sieben Meter Vorwärtsflug ungefähr einen Meter. Kommt er nun in einen solchen Thermikbart, kann man sich vorstellen, wie es da zugeht, wenn das Variometer 15 Meter Steigflug anzeigt. Es drückt dir den Magen unter das Gurtzeug, der Schirm wird bis an die Grenzen belastet. Wer je so etwas mitgemacht hat, versteht die Lust auf einen derben Spruch. Zum Vergleich: Der Lift im Münchner Olympiapark steigt mit läppischen sieben Metern pro Sekunde.

Doch von solchen Werten sind die Flugschüler noch weit entfernt. Noch dazu regnet es jetzt erstmal fünf Tage am Stück. Grau ist also jede Theorie, so grau wie das wolkenverhangene Obere Lechtal. Ratko doziert, erklärt Luv und Lee, laminare Strömungen und Strömungsabriss, Gieren und Rollen, Trocken- und Feuchttadiabaten, Inversion und Föhn, Gleitwinkel und Sinkgeschwindigkeit, Fullstall und B-Stall, Tiefdruck und Hochdruck und Coriolis-Kraft. Alles schwirrt durch den Kopf. Und abends im „Ausrutscher“ wird aus einer sanften Blauthermik dann wieder „15 Meter Steigen“. Es ist wie bei den Seglern, bei denen der Wind pro Liter Wein um zwei Beaufort zulegt und die Wellenberge ins Unendliche wachsen.

Doch dann sagte Ratko eines Abends „gute Nacht“ und „schlaf schön, morgen gibt es den ersten Höhenflug.“ Schlaf schön? Der Mann hat Nerven. Wie soll man schlafen vor dem ersten wirklichen, richtigen, echten Flug? Und unsere beiden Flugschüler träumten davon, wie sie hinauffahren mit dem Lift, wie sich von Mast zu Mast der Mut dünn und dünner machte, wie sie oben stehen am Startplatz, hinter sich die beiden Schirme ausgelegt, rot und golden. Die ersten Schritte, der Schirm kommt hoch, schwebt überm Kopf – „Laufenlaufenlaufen“ und „anbremsen!“

Und sie fliegen. Raus aus dem kleinen Einschnitt ins weite Tal. Unter ihnen: der Lech, klein wie ein Rinnsal. Die Leinen klingen wie Aeolsharfen, unterm Hintern tausend Meter Nichts. Sie sind Helden der Lüfte. Und unter steht Ratko, um ihnen zum ersten Höhenflug zu gratulieren. Frauen bekommen in diesem Falle ein Küsschen. *Karl Forster*

INFORMATIONEN

Deutscher Hängegleiterverband e.V., Postfach 88, 83701 Gmund am Tegernsee. Tel. für Mitgliederservice und Versicherung: 080 22/967 50. Die aktuelle Internet-Adresse lautet www.dhv.de – Hier erfährt man alles über deutsche und ausländische Flugschulen und Fluggebiete und aktuelles Wetter im In- und Ausland. *Literatur:* „Die schönsten Fluggebiete der Alpen“ von Oliver Guenay, Bruckmann Verlag, 240 Seiten, 68 Mark.

schirm- und Drachenflieger vom nahen Wallberg hergefliegen kommen, einen alten Freund, und der sagt auf die Frage, was er so täte, er sei Gleitschirmlehrer. Es sei denn, du tränkst mit ihm ein Bier oder zwei, und er überredete dich zu einem Schnuppernachmittag. Es sei denn, du gingest dort wirklich hin, schleppst zimal die gut zehn Kilo schwere Ausrüstung den Buchenhang bei Bad Wiessee hinauf, um dann zum ersten Mal ein ganz klein bisschen abzuheben.

Selber fliegen? Du spinnst! Wo sie doch markante Höhenangst hat, die rasante Skifahrerin hier am Steilhang vom Laber in Oberammergau. Runter fahren, ja. Aber runter fliegen? Bis du des Wahnsinns? Es sei denn, es käme ein guter Freund des Wegs, dessen Leidenschaft und Profession eben das Gleitschirmfliegen ist. Es sei denn, er hätte zufällig einen Tandemschirm dabei, in dem man zu zweit fliegen kann, huckepack, oder, genauer gesagt, unterm Piloten hängend. Es sei denn, er überredete dich, sich ihm anzuvertrauen. Höhenangst hin oder her. Und dann fliegt die kleine Skifahrerin mit diesem Freund vom Laber runter nach Oberammergau. Und es ist um sie geschehen. Dass nun der Schnupperer vom Buchenhang und die Tandempassagierin vom Laber gemeinsam zum Strobl Ernst nach Tölz fahren, um bei ihm zwei Schirme zu kaufen, einen goldenen und einen roten, ist eine andere Geschichte.

Ein erstes, leises Wohlgefühl

Eines aber war ihnen klar: Wenn die beiden das machen, machen sie es richtig. Man muss, und das verriet schon der erste Blick in die Fachlektüre, Gleitschirmfliegen richtig lernen, so perfekt wie möglich. Wer beim Skifahren einen Fehler macht, fällt hin. Na und? Wer beim Gleitschirmfliegen einen Fehler macht, fällt herunter. Das tut – im günstigsten Fall – weh. Und so landeten die beiden am Fuße der Jöchelspitze im Oberen Lechtal, bei der „Air-sport Tirol 2000“. Die Schule genießt einerseits einen guten Ruf in der Branche und bietet andererseits ein nahezu optimales Schulungsprogramm an. Das zumindest fanden die beiden heraus bei der Fachmesse „Free Flight 98“ in Garmisch-Partenkirchen. Und sie trafen dort Ratko, einen 28-jährigen Kroaten, der ihnen nun beibringen wird, wie das funktioniert mit der dritten Dimension. Dass sie sich für eine Schule in Österreich entschieden haben, hat übrigens nichts zu tun mit irgendwelchen landesbedingten Vorlieben – die Ausbildungspläne des DHV und des Österreichischen Aero-Clubs sind bis auf Kleinigkeiten identisch. Auch der Weg zu den Lizenzen – in Deutschland L-Schein, A-Schein, B-Schein, in Österreich Ö-Schein Sonderpilotenschein (Sopi) und erweiterter Sopi – ist weitgehend ähnlich. Es gibt, ungeachtet der Nationalität, zum Teil deutliche Unterschiede bei Programmangebot und Preis-Leistungs-Verhältnis. Vergleichen lohnt sich.

Was allerdings nicht getestet werden kann, ist das Wetter. So haben die Götter vor den Flug nicht nur den Schweiß gesetzt, sondern auch den Bericht der Flugwetterwarte. Und die beiden Flugschüler lernten sehr bald die wichtigsten Regeln ihres neuen Sports: Demut und Geduld.

Der erste Tag: ein Traum in Weiß und Blau. Am Übungshang in Ebingenalb unterhalb der Jöchelspitze schwitzen acht Flugschüler, fünf Ingenieure aus Mainz, die sich eine Woche Intensiv-Ferien mit Paragliding gönnen. Verena, deren Mann seit Jahren schon fliegt und dem sie nicht mehr immer nur zuschauen will und unsere beiden Flugschüler. Sie lernen, die Leinen des Schirms zu sortieren. Sie lernen, dass so ein Schirm vier Leinen-Ebenen hat – die hintersten sind zum Lenken da. Sie lernen die richtige Haltung beim Start, wie sie mit ein paar Schritten den Schirm aufziehen, dann verhalten weiterlaufen, zum Kontrollblick den Kopf in den Nacken legen, dann volle Pulle „laufenlaufenlaufen“ und „anbremsen!“ und – fliegen. Ein paar Meter nur über dem Boden. Aber losgelöst, schwebend, gleitend. Ein erstes, leises, seltsames Wohlgefühl macht sich breit. Ein rätselhaftes Schweben, auch wenn man längst wieder am Boden ist. Und abends lauschen sie im „Ausrutscher“, der Fliegerkneipe im Tal, den Erzählungen derer, die es schon können.

Da ist dann von „Klappern“ die Rede, wenn der Schirm bei Querwinden kurz sein Profil verliert, was ziemlich Nerven kostet. Da ist von Startabbrüchen die Rede, wenn sich die Leinen verheddert haben und von Außenlandungen, wenn man vor lauter Gegenwind den Landeplatz nicht mehr erreicht. Da fällt immer wieder das Schlüsselwort „Thermik“. Dahin-



Gemach, Geduld, Genauigkeit – Die Leinen werden vor dem Start entwirrt und fein säuberlich ausgebreitet. Erst dann wird das Gurtzeug angelegt.



Tanz in der Thermik: Wer sich beim Tandem-Flug vom Laber in Oberammergau (oben groß) erst einmal infiziert hat, braucht für die Sucht nicht sorgen. Bevor die Anfänger alleine in die Luft dürfen, müssen sie etliche Gurte richtig festzurren und die Schulbank drücken. Auch die Rückkehr zur Erde wird gelernt sein: Fluglehrer Ratko weist kurz nach der Landung den hinter ihm fliegenden Schülern über Funk ein (oben klein).
Fotos: Florian Wagner

Strecke geblieben sind. Es waren wilde Zeiten damals in den achtziger Jahren. Und es waren wilde Burschen, die es sich in den Kopf gesetzt hatten, nach genussvollen Klettertouren den langwierigen, ermüdenden Abstieg zu sparen und statt dessen einfach von den Gipfeln hinunter zu fliegen ins Tal. Wenn man den Geschichten von damals lauscht, möchte man am liebsten seinen Schirm wieder einpacken, nach Hause fahren und irgendwas Vernünftiges tun, Rad fahren zum Beispiel oder Golf spielen. Denn bis Gleitschirmfliegen ein so sicheres Sport wurde, dass selbst die Krankenversicherungen keinen Terz mehr machen, wenn die Kundschaft diesen

Sport für sich entdeckt, gab es Verletzte, gab es Tote.

Doch machte die technische Entwicklung – die Industrie hatte schnell der Freizeitwert dieses Sports erkannt – rasante Fortschritte. Vor allem die den Deutschen eigene Liebe zur Reglementierung gebar einige irrwitzige Formulierungen, machte aber letztlich diese Art der Fliegerei zu einem fast normalen Sport. Selbstverständlich musste ein Verband gegründet werden, der „Deutsche Hängegleiter Verband e. V.“ (DHV), in dem die sich gegenseitig wenig liebenden Brüder Drachenflieger und Gleitschirmflieger vereint sind. „Fetzenflieger“ oder „Tütenhüpfer“, lästern die einen, „Stanglerpiloten“ die anderen.

Neben allerlei Vereinsmeierei installierte der DHV ein für Deutschland und Österreich gültiges Prädikat: das „Gütesiegel“ für Gleitschirme (und auch für Drachen). Mit diesem Gütesiegel wird zum einen ein intensiver Belastungstest dokumentiert, bevor ein Schirmtyp für den Markt zugelassen wird. Zum anderen werden die einzelnen Schirmtypen der diversen Hersteller in drei Klassen eingeteilt. Laienhaft ausgedrückt, heißt das: die erste steht für Anfängerschirme (langsam, verzeiht aber fast alle Fehler), die zweite für Mittelklassegeräte (verlangt ein gewisses Können) und die dritte steht

für sogenannte Hochleister, die schon ziemlich nervös reagieren. Es gilt die Regel: Je schneller ein Schirm, desto instabiler. Noch vor wenigen Jahren war es ein schlechter Brauch, sich nach den ersten 50 Höhenflügen einen Hochleister zu kaufen, um „in“ zu sein. Was mancher mit ein paar Wochen Gips bezahlte. Heute fliegt selbst ein Profi wie Fluglehrer Ratko einen gemütlichen Zweier. Wer es kann, ist auch mit solch einem Stück Stoff lange in der Luft. Stundenlang, wenn er will.

Wie gesagt: Wer es kann. „Mit dem Gleitschirm große Strecken fliegen, das ist wie Schach spielen“, sagt Ratko mit leuchtenden Augen. Denn natürlich ist es Ziel eines jeden Piloten, nicht nur über Punkt A zu kreisen, sondern von A nach B zu fliegen. „Du musst lernen, die Luft zu lesen“, also zu sehen, wo warme Luft aufsteigt. Was einst nur wirklichen Cracks vorbehalten war, kann heute jeder lernen und mit jedem Schirm fliegen. Früher hatten die Gleitschirme nur ein gutes dutzend Luftkammern, waren recht instabil und sanken schnell. Ein moderner Schirm wie beispielsweise unser roter „Session“ hat 40 Kammern, die auch noch untereinander durch Luftlöcher verbunden sind. Im Schirm entsteht hoher Luftdruck, was optimale Stabilität, also Sicherheit ergibt. So lobte das Fachblatt *Fly & Glide* dieses Produkt der Tölzer Firma „Airea“ als einen „Riesenwurf“, und hält den Schirm gleichermaßen geeignet für den Schulungsbetrieb als auch für Profis mit Streckenflugambitionen.

Doch bevor es überhaupt soweit ist, bevor man um die 6000 Mark für eine Gleitschirmausrüstung ausgibt, steht die Frage aller Fragen: Will ich das überhaupt? Will ich wirklich wie diese bunten Tupfer am Himmel schweben? Natürlich, jeder Skifahrer schwingt ab, wenn vor ihm ein Gleitschirmpilot zum Start ansetzt. Zu spannend ist es, zuzuschauen, wie sich nach den ersten Schritten der Schirm vom Boden hebt, wie sich die Kammern füllen und so aus flattrigem Tuch eine stabile Tragfläche machen, wie dann, als es ein Wunder, der Pilot abhebt und über dunklem Tann kreisend, „Höhe macht“ beim Tanz in der Thermik, wie er, immer kleiner werdend, Richtung Tal entschwindet, als wär er eine Schneeflocke, vom Winde verweht. Doch selber fliegen? O Gott, o Gott.

Es sei denn, du triffst zufällig auf einem Bierfest am Tegernsee, zu dem Gleit-

Fliegen, sich frei im Luftraum bewegen. Das Fliegen (der Flug) wird durch Ausnutzen verschiedener physikalischer Erscheinungen ermöglicht. (Meyers großes Taschenlexikon)

Nein, das ist kein leiser Sport. Der Wind pfeift durch die Leinen und lässt sie klingen wie eine verstimmte Aeolsharfe. Das Herz hämmert in der Brust ähnlich einer Schlagbohrmaschine, die auf Stahlbeton trifft. Aus dem Funkgerät nahe dem linken Ohr schnarren und quäken unverständliche Befehle. Wer sprach da von Beobachtbarkeit?

Und dann wäre da noch die Sache mit dem Mut. Bis vor kurzem war er noch vorhanden. In Teilen jedenfalls, auch wenn er sich, während der Liftfahrt rauf auf die Jöchelspitze, von Mast zu Mast leise davonmachte. Er war noch spürbar, als Restmut sozusagen, als sich nach ein paar kräftigen Schritten am Startplatz der Gleitschirm über den Körper gewölbt hat wie ein roter, riesiger Schatten. Doch spätestens jetzt, da zwischen Hintern und Lechtal an die tausend Meter nichts als Luft ist, hat sich der Mut vollends zurückgezogen, irgendwohin ins Hinterstübchen. Hat der bange Frage Platz gemacht, ob das aerodynamische Gesetz, dem zu Folge ein Gleitschirm genauso fliegt wie ein Jumbo-Jet, wirklich greift. Hier und jetzt. Nur wenn es wirklich funktioniert, dieses Gesetz von Über- und Unterdruck, wird in ein paar Minuten dieses Häufchen Angst von Ratko, dem Gleitschirmlehrer, zum ersten Höhenflug beglückwünscht werden. Fliegende Frauen bekommen in diesem Falle ein Küsschen.

Doch noch gleitet der Flugschüler mit gut dreißig Kilometern pro Stunde über den Lech, der von hier oben aussieht wie ein schmales Rinnsal und überquert den riesigen Landeplatz mit dem roten Windsack, sucht sich seine Position, um in dezenten Linkskurven Höhe abzubauen, bis es soweit ist, in den Landeanflug überzugehen. Mittlerweile haben sich Geist und Körper an den Lärm gewöhnt, fangen gar an, eine sonderbare Art von Lust zu verspüren, Vertrauen zu gewinnen in dieses rote Stück Stoff vom Typ „Session“, weil es brav den Steuerbefehlen folgt. Noch einen Kreis über der Hütte dort unten, die für den Landeanflug zur Orientierung dient: in etwa hundert Metern Höhe entlang der Stromleitung, zwei 90 Grad-Kurven, Endanflug. Das große Abenteuer geht nach zwölf Minuten zu Ende. Die Leinen durchgezogen, ein paar Schrittmachen, und die Erde hat uns wieder. Gott, welch ein Gefühl!

Es dauert lange, Stunden gar, bis das Übermaß an Endorphinen abgebaut ist,



bis der Kopf klar genug ist für ein erstes Restimee. Und das lautet: Jetzt hast du eine neue Leidenschaft, eine Leidenschaft mit verschärfter Suchtgefahr. An diesem Abend wirst du einen Toast auf dich und deinesgleichen ausbringen: auf den Helden der Lüfte, der, an dreißig Quadratmetern Stoff hängend, künftig fliegen wird wie ein Adler; der es sich zum Ziel gesetzt hat, die dritte Dimension für sich zu erobern. Auch wenn es noch Wochen und Monate dauern und einiges Geld kosten wird, bis er den offiziellen „Sonderpilotenschein“ des Österreichischen Aero-Clubs in Händen halten wird, die Lizenz zum selbständigen Gleitschirmfliegen. Denn anders als im ganz normalen Leben gilt der gute, alte Spruch „Es ist noch kein Meister vom Himmel gefallen“ hier im Umkehrschluss: Wer kein Meister ist, fällt schnell vom Himmel.

Sehnsucht der Luftteilchen

Gut fünfzehn Jahre ist es her, dass ein paar verrückte Franzosen in den Hochsavoyen Alpen die Gleitschirmfliegerei entdeckt haben. Sie waren Fallschirmspringer und Bergsteiger und dachten drüber nach, ob – und wenn, wie – man aus einem Fall-einen Flugschirm konstruieren könnte. Sie nahmen Anleihen am ganz normalen Flügelprofil eines Flugzeugs – unten flach, oben gewölbt –, und schon hatten sie die Schwerkraft überlistet. Das Geheimnis dieser List: Luftteilchen lieben sich über alles und wollen immer beieinander bleiben. Werden sie nun wegen eines Hindernisses getrennt, wollen sie danach unbedingt wieder zusammenkommen. Deswegen beilen sich die mit dem längeren Weg ganz heftig und erzeugen so Unterdruck. Klingt banal, heißt mit physikalischem Terminus Kohäsion, ist aber letztlich Grund dafür, dass Flugzeuge fliegen. Und aerodynamisch betrachtet, ist ein Gleitschirm nun mal ein Flugzeug. Von den ersten Flugversuchen damals an den Hängen von Chamonix bis zum Breitensport von heute war es ein langer Weg. Ein Weg letztlich auch vom *learning by doing* zum mit Skript und System durchorganisierten Unterricht. Während der Flugschüler brav im Schulungsraum sitzt und sich von Radomir Gabric, den alle nur Ratko nennen, Meteorologie, Flugrecht und Gerätekunde eintrichtern lässt, schwelven die Gedanken hin und wieder ab zu denen, die bei diesem Weg auf der