

Wind von rückwärts ist ganz schlecht. Man nimmt ihn hier oben am Kreuzjoch zwar kaum wahr, aber der Windsack am Startplatz spricht eine deutliche Sprache.

Also heißt es warten. Warten auf den Moment, in dem der Wind einschläft oder sanft von unten aus dem Tal herauf zieht. Gleitschirmfliegen erfordert etwas Geduld. Die meteorologischen Bedingungen lassen sich eben nicht beeinflussen. Wenn man dann aber in der Luft ist und es sich in seinem Gurt kommod gemacht hat, vergisst man schnell, dass man eben noch ein Kribbeln im Bauch hatte.

Gleitschirmfliegen ist die einfachste Art, die Welt aus der Vogelperspektive zu sehen: Den Schirm hinter sich ausbreiten, angurten, loslaufen, fliegen und genießen, um es sehr vereinfacht zu formulieren. Die Bergkulisse der Stubaier Alpen liegt einem hier oben fast zu Füßen, ich bin mit den Gipfeln ringsum auf Augenhöhe. Zweieinhalbtausender zum Anfassen. Dass manche fliegenden Zeitgenossen von einem Suchtpotenzial sprechen, lässt sich in solchen Situationen leicht nachvollziehen. Der alte Ikarus war bekanntlich der erste jener Menschen, die ganz nach oben wollten, weil sie eine Vision hatten: Frei sein und fliegen wie ein Vogel.

Der Weg zum Startplatz
ist der gefährlichste Teil
des Fluges



Anlaufen, abheben, schweben und genießen: Gleitschirmfliegen im Doppelpack.

Foto: Mountain Fly

Kribbeln im Bauch

Abheben im Winter: Mit dem Gleitschirm durch die Bergwelt bei Innsbruck / Von Rolf Kienle

Menschen mit solchen Visionen hilft Raimund Kienast, der Chef der „Mountain Fly“-Truppe, gern weiter. Er bietet bei Innsbruck Tandemflüge an und führt gewissermaßen ans Fliegen heran. Der Tandemflug ist auch der erste logische Schritt zum Selbstfliegen. Bevor der Nachwuchs-Ikarus den A-Schein angeht, sollte er sich der Materie im Zweierpack genähert haben. Raimund ist ein geduldiger Pilot. Seit 20 Jahren fliegt er selbst, seit zehn Jahren ist er professioneller Tandem-Pilot, was in diesem Fall keine Amtsanmaßung ist, sondern Vorschrift. In Österreich braucht der Gleitschirmflieger die Sonderpiloten-Lizenz und wer Passagiere befördert, ist dem Piloten, der am Steuerknüppel eines Flugzeuges sitzt, gleichgestellt. Nicht in der Praxis, aber in der Theorie. Flugzeuge darf Raimund zwar nicht fliegen, aber auch seine Passagiere sind immerhin haftpflicht-versichert – falls etwas passiert.

Doch das sei bisher nie der Fall gewesen, beteuert Raimund. Das gefährlichste am Gleitschirmfliegen sind Start und Landung, aber der rutschige Weg von der Bergstation hinunter zum Startplatz macht eigentlich den gefährlicheren Eindruck. Alles andere, der Umgang mit der Ausrüstung und die Technik des Fliegens, sind bei Raimund längst gewohnte Handgriffe. Es beginnt mit dem Auslegen des Gleitschirms, das Richten der Fangleinen und des Gurtzeugs, womit jeder Laie zunächst völlig überfordert wäre. Den 46 Quadratmeter großen Schirm mit seinem Gewirr an verschieden farbigen Leinen in ein System zu bekommen, das den Passagier ein paar Minuten später sanft ins Tal trägt, ist ein Thema für den Köhner.

Ich vertraue darauf, dass der Pilot den nötigen Durchblick hat und mache mich bereit für den kurzen Sprint Richtung Tal. „Auf drei geht's los“, erklärt Raimund – und wartet darauf, dass die Windfahne die Richtung ändert oder wenigstens schlaff herunter hängt. Den Gefallen tut sie ihm nicht. Alles Lauern hilft nicht; da muss der Gleitschirmflieger durch. Auch die Wartenden, die sich bereits in die Reihe gestellt haben, üben sich in Geduld. Zwangsläufig. Irgendwann hat die Meteorologie ein Einsehen, der Wind hält inne und

Raimund zählt auf drei: Spurt talwärts, der Schirm spürt Aufwind und steigt auf. Die Kappe steht perfekt über dem Piloten und seinem Beifahrer. Bei einer Geschwindigkeit von 15 Stundenkilometern fängt der Schirm an zu tragen und hebt den Piloten in die Luft.

Von da an beginnt der wahre Spaß am Fliegen: Das Kribbeln im Bauch ist vorüber. Sanft und absolut lautlos geht es über die Baumwipfel des Kreuzjochs, die Distanz zum Boden wird zusehends größer und eine halbe Minute später hat man das gesamte Tal für sich allein. Zumindest den Luftraum. Scheinbar schwerelos gleite ich zwischen den Gipfeln der Berge und bin fasziniert. Ich habe den Wind im Gesicht und spüre lediglich die Kraft der Natur. Der Umwelt nötigt man bei dieser Fortbewegungsart keine Lasten auf, weil ein Gleitschirm keine Emissionen verursacht. Kritiker halten lediglich entgegen, dass das Wild und Vögel verschreckt werden. Doch der Anteil der Gleitschirmflieger an den Umweltbelastungen ist insgesamt gering. Mountainbiker, Skifahrer und Wanderer dürften einen größeren Anteil daran haben.

Die Thermik lässt an diesem Nachmittag zwar keine allzu großen Reisen zu, die Bäume sind noch voller Schnee, die Hausdächer im Tal sowieso, da kommen keine thermi-

schen Aufwinde zustande. Also geht es ganz gemächlich Richtung Landeplatz auf eine Wiese, und nach einer glatten Landung habe ich wieder Boden unter den Füßen. Eine gute Viertelstunde hat der Spaß gedauert, der sich bei anderen thermischen Bedingungen durchaus in die Länge ziehen lässt.

Gleitschirmfliegen ist eine vergleichsweise junge Sportart, die erst Anfang der 70er Jahre so richtig Aufwind bekam. Bis dahin musste man mit den klassischen Fallschirmen aus dem Flugzeug springen, um in den Genuss des Fliegens wie ein Vogel zu kommen. Das hat sich mit der Entwicklung des Paragliding zwar grundlegend, aber vorerst nur langsam geändert. Den Gleitschirmen waren Fallschirme zunächst noch vergleichbar, weil man mit beiden recht schnell zu Tal schwebte. Erst mit der technischen Weiterentwicklung der Gleitschirme, die speziell zum Gleitsegeln gebaut wurden, setzt sich das Gleitschirmfliegen als eigene Sportart durch.

Inzwischen gibt es beachtliche Rekorde der Gleitschirmflieger: Der aktuelle Weltrekord im Streckenfliegen liegt bei 423 Kilometer, der Europarekord liegt bei 323 Kilometer. Ein Schweizer flog vom Berner Oberland nach Landeck in Tirol. Den Höhenrekord stellte ein Brit auf, der in Südafrika nur durch die Thermik 4 500 Meter hoch flog. Üb-

licherweise darf bis etwa 3 000 Metern Höhe geflogen werden. Ab der Höhe von 5 600 Meter sind Gleitschirme ohnehin tabu. Darüber wacht die Flugsicherung.

Während das Tandemfliegen ein schöner Höhepunkt eines Urlaubs in den Bergen ist, verlangt das Solofliegen eine gewisse Routine und die nötige Ausbildung. 20 Unterrichtsstunden und 40 Flüge muss man absolviert haben, um den A-Schein machen zu können. Damit darf man von einem bestimmten Startplatz aus starten und auf einem der dazu gehörenden Landeplätze landen. Ein Jahr später und nach weiterer Ausbildung in Navigation, Luftrecht und Meteorologie kann die Prüfung zum unbeschränkten Luftfahrerschein oder B-Schein abgelegt werden. Damit kann man überall fliegen und zu Überlandflügen starten. So lange man möchte und so weit die Thermik trägt.

■ **Informationen:** Mountain Fly, Raimund Kienast, 6082 Ellbögen, E-Mail: mountain-fly@tirol.com. Tel. 0043 664 28 28 968. Deutscher Hängegleiterverband www.dhv.de, Infos: www.paragliding365.com, Hotel: z.B. im Eagles Astoria, Badhausstr.1, 6080 Igls, E-Mail: hotel@eagles-astoria.com, www.eagles-astoria.com, Telefon 0043 512 377 4810. Ü/F ab 61 Euro.