



# Ich habe die Hosen voll!

## Und dazu stehe ich.

**Über Ehrgeiz, Anerkennung, Risiko, Freude, Angst und Ehrlichkeit – ein Aufruf zum Nachdenken**

TEXT UND BILDER TILL GOTTBATH

Till Gottbrath

Fliegt seit 1987 Gleitschirm: unfallfrei, ohne Pausenjahre, nicht unambitioniert und mit immer noch wachsender Begeisterung. Er ist mittlerweile reiner Streckenflieger, restlos überzeugter EN B-Pilot und steigt gerne zu Fuß auf die Berge. Er lebt im Chiemgau und arbeitet in einer PR-Agentur. Seit zehn Jahren kümmert er sich frei um die Öffentlichkeitsarbeit und das Pilots Team von Nova.

FOTO MATTHIAS KIRCHMAYR

**W**ir Gleitschirmflieger wissen es: Wir haben das schönste Hobby der Welt! Aber wenn ich versuche Nichtfliegern zu erklären, was mich daran so fasziniert, scheitere ich meist. Am besten wäre es, dass sie es selbst einmal erlebten. Das geht aber nicht sofort. Also suche ich nach den richtigen Worten... Warum fliege ich? Eigentlich müsste jeder sofort mit dem Fliegen anfangen. Andererseits bleibt die absolute Pilotenzahl seit Jahren relativ konstant, obwohl die Schulen munter neue Piloten ausbilden. Das heißt, viele hören wieder auf. Warum?

Meine Motivation, überhaupt mit dem Gleitschirmfliegen anzufangen, hatte mit „Fliegen“ wenig zu tun. Ich war Bergsteiger. Und wie so viele der Pioniere erlag ich der Vision, eine herrliche Alpentour zu unternehmen, am Gipfel meinen Schirm auszupacken und in wenigen Minuten sanft ins Tal zu gleiten. Nicht das Fliegen selbst zog mich an, sondern das „Nicht-mehr-runtergehen-müssen“. Alle Flugsaurier dieser Epoche mussten aber herausfinden, dass wir einer Utopie nachhingen. Kletterberge gipfeln einfach nicht in sanften Graswiesen, die noch dazu in der passenden Windrichtung liegen...

Dafür erlebten wir etwas anderes: dieses unbeschreibliche Gefühl des Abhebens und des Fliegens. Das eigentliche Körpergefühl kann ich nach wie vor kaum beschreiben. Man muss es erleben. Dann gab und gibt es die Faktoren Gefahr, Angst, Respekt. Man muss die Gefahr und die eigenen Fähigkeiten einschätzen, und die richtige Entscheidung treffen. Fliegen oder nicht? Das ist heute nicht einfach. Damals war es noch viel schwieriger, denn niemand hatte ja Erfahrung – auch viele Fluglehrer nicht. Das Gleitschirmfliegen boomte derartig, dass jeder, der nicht rechtzeitig auf dem Baum war, zum Fluglehrer gemacht wurde. Als ich mich nach meinen ersten autodidaktischen Flugversuchen zu einem Kurs anmeldete, hatte ich bereits mehr

Flüge absolviert als mein Fluglehrer. Und wer sich einen Schirm kaufte, bekam unter der Hand auch eine mehr oder weniger ominöse Lizenz dazu.

Mit Glück und gesundem Menschenverstand überlebte ich diese wilde Zeit ohne jeden Crash. In anderer Hinsicht war sie jedoch eine gute Schule: Von Anfang an traf ich meine Entscheidungen eigenverantwortlich. Wer heute mit dem Gleitschirmfliegen beginnt, hat es mit sehr gut ausgebildeten Fluglehrern zu tun, die auf einen Erfahrungsschatz von zweieinhalb Jahrzehnten Gleitschirmfliegen zugreifen können. Aber die Flugschüler liefern sich dem Fluglehrer aus: Starten oder nicht starten? Der Fluggott weiß alles und er entscheidet alles. Und so manche Flugschule nutzt diese Situation meiner Ansicht nach schamlos aus, um die Schüler an sich zu binden. Anstatt sie zu eigenverantwortlichen Piloten auszubilden, hält man sie als unmündige Gleitschirmschafe und melkt sie. Aber das ist eine andere Sache... Hat man den Schritt zur Selbstbestimmtheit geschafft, vermittelt das ein gutes Gefühl: „Was ich hier tue, ist mein Ding!“

Ein weiterer Motivationsfaktor für das Gleitschirmfliegen – und nicht nur dafür, sondern für das gesamte Leben – ist der Wunsch nach Anerkennung. In meinen alpinistisch-fliegerischen Frühtagen spielte dieser Wunsch zunächst keine Rolle. Aber es dauerte nicht lange, bis ich mich in der Bewunderung meiner nichtfliegenden Kletterspezln sonnte: „Ja, der Till hat schon einen Schneid...“ Das gefiel mir durchaus und ich bin sicher, dass das bis heute bei fast allen Piloten eine mehr oder weniger große Rolle spielt. Das wird auch immer so bleiben. So sind wir Menschen einfach.

Mit der steigenden Leistung der Fluggeräte entwickelte sich das Gleitschirmfliegen boom-artig: wir durften langsam vom „Fliegen“ sprechen. Daraus entwickelte sich der Wunsch nach Airtime. Erst eine halbe Stunde in der Luft bleiben, dann eine Stunde, drei Stunden und noch länger. Ich erin-

nere mich daran, wie ich die Sechsstundenschallmauer durchbrach. Unbedingt wollte ich das schaffen und war belämmert genug, am Wallberg im Hangaufwind die geforderte Zeit hin und her zu eiern ohne ein einziges Mal den Gipfel richtig zu überhöhen. Vom Thermikfliegen hatte ich ja keine Ahnung.

Danach gehörte ich in den erlauchten Kreis der Sechsstundenflieger. Beweisen konnte ich das nicht. GPS, Online Contests u.ä. gab es ja noch nicht. Aber ich fühlte mich riesig und es war großartig, abends beim Bier auszuschnüffeln wie mir das gelang und mir dabei sogar in die Hosen pieselte, haha. Ich war ja so cool. Diese Coolness brachten wir dann auch durch das Tragen maximal neonbunter Klamotten zum Ausdruck. Noch so eine bodenlose Peinlichkeit, die ich mitmachte. Als meine Frau die historischen Dias sah, erwoh sie kurz die Scheidung...

Die Geräteleistung entwickelte sich weiter und so langsam lernten wir auch das Thermikfliegen. Das eröffnete uns irgendwann auch das Streckenfliegen – manchem früher, mir etwas später. Wer jetzt Anerkennung suchte, musste nicht mehr möglichst lange oben bleiben, sondern möglichst weit fliegen. Dabei war der Leistungsunterschied zwischen gutmütigen Anfängerschirmen und Hochleistern gewaltig. Einige der Schirme, die wir damals flogen, würde man heute irgendwo im Grenzbereich von Genie und Wahnsinn einordnen, aber ohne Hochleister stand man nur gar zu schnell am Boden.

Vor allem Letzteres führt dazu, dass ein leistungsstarker Schirm klar dokumentierte: „Schaut her, ich bin kein Anfänger mehr. Ich hab’ ne coole, heiße Kiste. Ich hab’s drauf!“ Bei mir gingen damals fliegerisches Können und die Anforderungen, die mein Schirm an mich stellte, diametral auseinander. Regelmäßig hatte ich die Hosen beim Fliegen gestrichen voll – was ich aber keinesfalls zugeben konnte. Wer Schneid hat, hat die Hosen nicht voll zu haben. Immerhin besaß ich genügend Intelligenz, oft genug die mutige Entscheidung zu treffen, gar nicht erst zu starten...

Vor gut einem Jahrzehnt geschah etwas Wunderbares: Es gab Schirme, die trotz hoher passiver Sicherheit ausreichend Leistung fürs Streckenfliegen boten. Immer deutlicher wurde mir bewusst, dass ich mit einem niedrig kategorisierten Schirm weiter fliegen konnte als mit einem Hochleister. Der Hochleister forderte soviel Aufmerksamkeit von mir, dass irgendwann meine Konzentrationsfähigkeit aufgebraucht war: Ich machte den einen entscheidenden Fehler – und stand am Boden. Nix war es mit dem ersehnten FAI-Dreieck. Das heißt zwar nicht, dass ich heute diese Fehler nicht mehr mache, aber ich mache sie seltener, später – und manchmal auch gar nicht.

Zu jener Zeit wurde man als 1-2er Pilot am Landeplatz von den Hochleisterpiloten durchaus noch etwas von oben herab angeschaut: „Na Kleiner, durfst du heute auch mal ein bisschen mitspielen.“ Das ist heute vorbei! Viele gute Piloten haben erkannt, dass sie man mit einem EN B-Schirm – voller Freude und absolut entspannt – verdammt weit fliegen können und stellen das regelmäßig unter Beweis. Das EN B-Fliegen hat die volle soziale Akzeptanz erfahren, denn nur ganz wenige Piloten sind in der Lage, an einem Hammertag einen Hochleister über zehn Stunden konzentriert zu beherrschen.

Diese Entwicklung ermöglichte auch häufiger etwas Wunderschönes: Das unglaubliche Glücksgefühl, nach einem langen Streckenflugtag am Abend mit Freunden ein Dreieck zuzumachen. Wenn einer nach dem anderen einschwebt und das Grinsen so breit ist, dass es kaum mehr unter den Helm

passt... Dieses geteilte Glück gab es früher selten, heute bereichert es meine Fliegerei enorm!

Natürlich kann man auch mit einem Schulschirm problemlos abstürzen, aber die große Mehrheit von uns Piloten bewegt sich mit einem niedrig kategorisierten Schirm sicherer durch die Luft als mit einem Hochleister. Wir haben mehr Erfolgs- und weniger Horrorerlebnisse.

Zum Nova Pilots-Team gehören einige der weltbesten Streckenflieger. Man wird mir als Nova-Team-Manager unterstellen, dass ich im Auftrag von Nova diese Piloten pushe, möglichst weit zu fliegen. Doch das Gegenteil ist der Fall! Natürlich ist es super, dass der Mentor seit Jahren die EN B-Kategorie dominiert, aber das Wichtigere für uns bei NOVA ist, dass unsere Team-Piloten den Spaß am Gleitschirmfliegen leben und andere dabei mitnehmen. Begeisterung geht ganz klar vor Ergebnis! Ein toller Flug muss nicht immer ein Rekordflug sein.

Wir ermutigen sie daher auch, bewusst und demonstrativ auf den Start zu verzichten, wenn es die Verhältnisse erfordern. Wolfgang Sattelegger, selbst ein Weltklasse-Drachenflieger und vielen als Wirt des Almgasthofs Fichtenheim und Betreiber des Kiosks am Hauptstartplatz an der Emberger Alm bekannt, machte uns vor drei Jahren ein schönes Kompliment. Es war wie so oft: Wettervorhersage gut, Startplatz voll, aber leider Nordwind. Trotz zweifelhafter Verhältnisse wagten die ersten Piloten den Start. Nachdem es „nur“ bodennahe Klapper gab, jedoch keine Unfälle, hauten sich weitere Flug-Lemminge raus. Jeder zweite Start war ein Fast-Unfall. Irgendwann sahen wir ein, dass es kein guter Streckenflugtag mehr wird. Und eine gefährliche Startphase rechtfertigt das ohnehin zweifelhafte Vergnügen eines Nordwindfluges an der Emberger auch nicht. Wolfgang Bernhard, Hannes Kronberger, Mario Mayer, Hans Tockner und Micha Pohl – allesamt exzellente Streckenflieger – packten ein und verließen den Startplatz. Als wir

*Ich kann mit einem niedrig kategorisierten Schirm weiter fliegen als mit einem Hochleister.*

abends bei Wolfgang Sattelegger auf ein Bier vorbeischaute sagte er: „Ich war so dankbar, als ihr abgezogen seid. Plötzlich erkannten auch andere Piloten die zweifelhaften Verhältnisse. Und da ja einige Team-Piloten schon eingepackt hatten, verlor auch keiner sein Gesicht, wenn er auch lieber nicht startete.“

Der oben erwähnte Wolfgang Bernhard sagte mir kürzlich in einem langem Telefongespräch: „Weißt Du Till, warum ich mich in unserem Team so wohl fühle? Wenn ich vorzeitig lande, weil es mir zu bockig ist und danach zugebe, dass ich die Hosen voll hatte, ernte ich Anerkennung.“ Großartig! Ich betrachte diese Aussage als ebenso erfreulich wie den Siegeszug der EN B-Schirme. Ich gehöre auf jeden Fall zu jenen Piloten, die großen Respekt vor den Gefahren des Gleitschirmfliegens verspüren. Ja, ich habe manchmal auch Angst. Daher versuche ich solche Situationen zu vermeiden. Ist es nicht eindeutig besser, wenn nicht jene Anerkennung erfahren, die sich zwar mutig, aber eigentlich dumm in Gefahr begeben, sondern jene, die den Mut haben zuzugeben, dass sie lieber landen gehen oder gar nicht erst starten?

Weniger Leistungsdenken, aber mehr Freude über das Elementarerlebnis „Fliegen“ und mehr Ehrlichkeit gegenüber sich selbst tun der gesamten Szene gut. Wir werden so mehr schöne Erlebnisse genießen – in der Luft so wie am Boden. Und darum geht es doch vor allem, oder? ☞