

MACH DEN ABFLUG

Hike & Fly ist die Kombination aus Wandern und Fliegen: Zu Fuss auf den Berg, per Gleitschirm zurück ins Tal. Das Flugabenteuer fasziniert nicht nur Profis. Auch normale Überflieger können in kurzer Zeit lernen, 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 Berge im Piavetal, 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 vor 35 Jahren, als Roger Moore »In tödlicher Mission« im benachbarten Cortina d'Ampezzo unterwegs war, sicher zum Einsatz gekommen wäre. Aber damals steckte diese Erfindung noch in den Kinderschuhen: Ein paar Fraanzosen versuchten, mit ihren Sprungfallschirmen zu Fuss zu starten. Als es gelang, an einem 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. 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 locker mitwippt.

Ein verwittertes Holzschild zeigte uns an der letzten Abzweigung den Weg: »Sentiero alpinistico del Cenera«. Dann verliert sich der Pfad im alpinen Gelände. Kletterpassagen 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 Bergnostalgie. Je höher wir steigen, desto zweifelhafter erscheint mir heute ein Start mit dem Gleitschirm. Um die Chance auf einen Flug einzuschätzen, beobachte ich jedes Detail: Grashalme, die sich bewegen. Wolken, die sich verformen. Schall, den der Wind trägt. Ein Wechselbad aus Vorfreude und Zweifel.

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.

Links: Zwei Gleitschirmflieger in einer synchronen Rechtskurve am Monte Cenera in den Dolomiten. Rechts: Steinmanderl'n, kleine Geröllhaufen, weisen den Weg zum Monte Cenera auf 2657 Metern



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 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, >

Der böige Wind hat sich beruhigt. Auf dem Gipfel des Monte Cenera ist jetzt alles startklar zum Abflug. Bis zu 300 Kilometer weit kann ein Pilot mit dieser Ausrüstung bei guter Thermik fliegen



schießt in die Höhe, bevor der Gleitschirm mit einem Knall wieder auf den Boden schlägt. »Noch zu viel«, 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. Wird die Sonne schwächer, lassen die Böen nach. Eine eiserne Pilotenregel besagt: Wenn es gut ist, wird es nicht besser. Wir zögern nicht: Innerhalb von fünf Minuten sind wir startfertig. Meine Kevlarleinen sind gespannt, ein leichter Zug reicht, um die Zellen des Gleitschirms mit Luft zu füllen. Dann steigt das Segel.

Ich spüre satten Druck an den Steuerleinen. Ein gutes Zeichen, denn der Gleitschirm entwickelt aerodynamischen Auftrieb. Mein Gurtzeug lupft mich 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 spektakuläre Einblicke. Die mächtige Tofana sieht im Abendlicht aus wie der Eckzahn eines steinfressenden Überwesens. Eine phantastische Welt. Der Fahrtwind hallt dabei monoton in der Ohrmuschel.

Unten, an den Flanken über dem Passo Giau, sehe ich auf den Wegen Menschen so gross wie Ameisen. Im Schnecken tempo bewegen sie sich mühsam talwärts. Wenn der Aufwind einschläft, werden wir neben ihnen am Parkplatz des Rifugios landen. Schon jetzt weckt der Gedanke an ihre neidischen Blicke leichte Schadenfreude in mir. □



HIKE & FLY IN DEN DOLOMITEN

Die beste Zeit ist zwischen Juli und Oktober. Anfahrt zum Monte Cenera über Brenner-Autobahn bis Brixen, dann Pustertal bis zum Passo Giau. Übernachtung z.B. in Cortina d'Ampezzo. Ins Piavetal über Brenner-Autobahn bis Trento Nord, dann nach Belluno. Übernachtung hier oder in Feltre.

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

GLEITSCHIRM-AUSRÜSTUNG



Zum Fliegen braucht man einen Gleitschirm, ein Gurtzeug (Sitz), einen Helm und einen Rettungsfallschirm für den Notfall (s. rechte Spalte). 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.

HIKE & FLY-AUSRÜSTUNG

Hike & Fly-Ausrüstungen sind aus extra leichten Materialien gebaut. Die richtige Größe hängt vom Pilotengewicht ab. Die Segelgrößen sind grundsätzlich etwas geringer als beim "normalen" Gleitschirmfliegen, um auch bei starkem Wind starten zu können. Gewicht einer kompletten Hike & Fly-Ausrüstung: zwischen 2,5 und 10 Kilo. Preis einer Neuausrüstung: 3000 - 4000 Euro.

GLEITSCHIRM: AMICUS/ SKYMAN

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



WENDEGURTZEUG: EASINESS 2/ ADVANCE

Der Gleitschirmrucksack wird vor dem Start einfach umgestülpt und verwandelt sich zum Sitz. Darunter befindet sich das Fach für den Rettungsfallschirm (roter Griff) und ein Luftpolster für harte Landungen. Die Netzhalterung auf dem Rucksack ist für den Helm konstruiert. Gewicht ohne Rettungsfallschirm: 2180 Gramm.



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.



RETTUNGSFALLSCHIRM: SQR/ COMPANION

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



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 umfasst 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. Kosten bis zur A-Lizenz: rund 1100 Euro.



Tipp: Es empfiehlt sich, Ausbildung und Ausrüstung als Paket bei einer Flugschule zu erwerben. Die eigene Ausrüstung ist dann von Anfang an vertraut. Um nach der Lizenz sicher zu fliegen, empfiehlt

sich die Teilnahme an einer organisierten Flugreise, auf der man mit einem erfahrenen Guide Erfahrungen sammeln kann. Zu buchen um Beispiel bei airsthetik.com/reisen/

HIKE & 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.