

Zeitschrift: Magglingen : Monatszeitschrift der Eidgenössischen Sportschule
Magglingen mit Jugend + Sport

Band: 48 (1991)

Heft: 6

Artikel: Rucksackpiloten...

Autor: L-uchsinger, Hansredi

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-992904>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.10.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Rucksackpiloten...

Bildbericht: Hansruedi Luchsinger, Bandung, Indonesien

Es werde etwas viel und oftmals auch Unsinniges über das Gleitschirmfliegen berichtet, meint unser Autor. Sein Bericht aus dem Fernen Osten zeigt, dass Gleitschirmfliegen neben Technik, Ausrüstung, Kenntnissen vor allem Erfahrung und Erlebnis bedeutet. Die Schilderung dieses Fluges in Java lässt uns die Faszination dieser Sportart etwas erahnen. Der Schluss ist ein weiterer Beitrag zum Problemkreis Risiko.

4. November 1989: Penanggungan heisst der ehemalige Vulkan, von dessen Gipfel Thomas Ulrich und ich heute fliegen wollen. Er ist nicht hoch, nur knapp 1600 Meter über Meer. Aber dieses «über Meer» kann man fast buchstäblich nehmen, erhebt er sich doch aus der grossen Ebene zwischen Surabaya und Malang. Am Fuss seiner Westflanke ist erst vor kurzem mit einem vielversprechenden Umweltschutz-Projekt durch eine private Organisation begonnen worden.

Die Anfahrt von Malang via Pandaan und Trawas, gestaltet sich ereignislos. Am «Parkplatz» ist Betrieb: eine lärmige Mittelschulklasse, die in einfachen Zelten, das heisst unter umgekehrten «V>s, so à la Villa Durchzug, genächtigt hat, wird unter Megaphon-Anleitung frühgeturnt.

Anmarsch

Punkt fünf Uhr sind wir marschbereit. Schon der Anstieg zum Gipfel des Penanggungan ist eine lohnende Sache. Die ersten 500 Höhenmeter führen, stetig ansteigend, über einen schmalen Pfad, durch einen urtümlichen, tropischen Regenwald. Riesige Bäume, dichter Busch. Hin und wieder begegnen wir halbverfallenen, kleinen Tempeln aus längst vergangenen Tagen, als noch die Hindus in dieser Gegend ansässig waren. Die Legende erzählt, dass sie auf ihrem Weg in neue Gegenden in der Umgebung des Penanggungan die exakten, vorausgesagten Zeichen erkannt und sich darum hier niedergelassen hätten. Thomas und ich schwitzen, steigen gleichmässig weiter auf. Schon 200 Meter liegt der Waldgürtel unter uns, die Sicht ins flache Tiefland, nach Norden in Richtung Surabaya, ist fantastisch. Die letzten 300 Höhenmeter sind steil, aber wir kommen gut höher. Nach genau zwei Stunden liegen gut 1000 Meter zwischen Auto und Gipfel unter uns.



Beschleunigen, abheben zum Flug über das Tiefland.

Vorbereitung

Der Wind weht aus Südosten, schon relativ stark. Wir ruhen uns körperlich aus, wechseln durchgeschwitzte Hemden, trinken etwas, sind in Gedanken aber schon mit den Vorbereitungen des bevorstehenden Fluges beschäftigt. Das äussert sich einerseits in zuerst allgemeiner, oberflächlicher Unterhaltung. Andererseits dringt aber immer mehr vorwiegend «technischer» Inhalt durch: mögliche Landeplätze werden diskutiert, Windverhältnisse usw. Das eventuell individuelle Durchschlagen nach dem Flug zum Auto wird besprochen.

Übermässig erschlossen ist diese Gegend noch nicht. Beide haben wir einige Meter dünnes Perlonseil mit dabei, für den Fall einer Baumlandung. Das Abenteuerliche am Gleitschirmfliegen besteht hier darin, dass nichts bekannt ist, weder geeignete Landeplätze noch andere fliegerische Faktoren wie notorische Turbulenzen, Abwindfallen und Erfahrungen anderer. Brauchbare Landkarten sind nicht aufzutreiben. Somit beruhen Flugbeurteilungen zu einem guten Teil auf «Gefühl», den sich

schrittchenweise aufbauenden Erfahrungen und bewusster Vorsicht. Der Wind hat an Stärke zugenommen. Kein Grund also, um auf «besseres» Wetter zu warten! Der Startplatz erscheint uns sehr geeignet, vielleicht fünfzig Meter unter dem Hauptgipfel, auf zirka 1550 Metern über Meer. Sorgfältig versuchen wir die Schirme auszulegen. Der Wind ist lästig, und kleine Steine sind willkommene Hilfen, um das flatternde Segel im Platz zu halten. Die Leinen werden fein säuberlich getrennt: oben die Hauptleinen, unten die Brems- und Steuerleinen. Alle liegen sie auf dem farbigen, im Moment noch schlaffen Flügel.

Thomas steht in Startstellung, konzentriert sich, wartet auf ein kleines Abflauen des Windes. Jetzt! Souveränes Aufziehen, zwei Schritte, schon in der Luft. Wie ein Lift steigt er, vom Hangwind getragen, etwa 15 Meter hoch, übernimmt mit Hilfe der Steuerleinen die Führung und beginnt, am Hang hin und her zu segeln. Ich bin so fasziniert, dass ich völlig vergesse zu fotografieren. Ich zögere mit Starten, weil der Wind wieder an Stärke zugenommen hat und ich keinen Zusammenstoss mit Thomas riskieren will. Thomas scheint zu verstehen und fährt nach Südosten ab. Der erste Startversuch misslingt mir. Die Windkräfte am Schirm sind enorm, eine Böe hat die rechte Ecke des Schirms erfasst (oder ich habe unsymmetrisch aufgezogen), und ich brauche einige Zeit, um das Gewühl zu entwirren. Natürlich ärgere ich mich. Der zweite Versuch gelingt einwandfrei.

Flug

Es grenzt an Euphorie, so ohne Höhenverlust oder zeitweise sogar steigend zu segeln. Zwischendurch – dieses Segeln erfordert Konzentration – sehe ich kurz und schon ziemlich weit entfernt den roten Schirm von Thomas und eine sich rasch aufbauende Wolkenschicht. Der dynamische Aufwind ist recht stark. Gezieltes Ziehen an den vorderen Traggurten versetzt den örtlich fast stehenden Schirm in eine Vorwärtsbewegung. Schon nach kurzer Zeit schwebte ich sehr hoch über dem Baumgürtel, absolut kein Problem, um darüber hinwegzukommen. Die Perloneerepschnur ist dieses Mal zum Witz geworden! Die Düsenwirkung des Hangwindes hat jetzt keinen Einfluss mehr



Einsam gleitend über dem Tiefland Ostjava's.

auf den Flug. Um möglichst mit dem geringsten Sinken zu fliegen, wird schulterhoch angebremsst. Ein Blick nach oben versichert: zuverlässig geöffnet steht der Schirm.

Die Windjacken-Ärmel flattern im Wind. Ich habe Thomas aus den Augen verloren und Funkgeräte besitzen wir nicht. Die Wolkenschicht wird knapp rechts umflogen, ich spüre die Aufwinde: «Es» fliegt wunderbar. Unter mir jetzt braune Felder, die Aufwindquellen. Wohl mangels Routine – es ist erst mein dreizehnter Flug – aber auch vor lauter Staunen und Beobachten, habe ich es total versäumt, die Thermik auszukreisen. Dabei hat die Wolke eindeutig das Kondensations-Niveau, das ungefähre Ende der Aufwinde also, angezeigt. Halb so schlimm, der Flug verläuft weiterhin flach, hin und wieder ein paar Turbulenzen, verursacht durch die paar dem Penangungan vorgelagerten Hügel. Die ersten in Betracht gezogenen Landemöglichkeiten werden himmelhoch überflogen. Ich staune über die Leistungsfähigkeit meines HP9-Anfängerschirms. Schon gut sichtbar ist jetzt das Ende der Autobahn zwischen Surabaya und Pandaan. Gerade voraus die geteerte Verbindungsstrasse nach Moejokerto sowie ein grosses Dorf. Wer Höhe hat, der hat. Oder hätte! Diese ist im Laufe der Zeit nun doch auf wenige hundert Meter zusammengeschrumpft. Obwohl es dennoch für eine ganz schöne Distanz gereicht hätte, suche ich mir ein kleines Feld, ein paar hundert Meter hinter dem Dorf, als Landeplatz aus. Die unter diesen Umständen nun überschüssige Höhe wird

durch eine weite Kurve und ohne Hektik abgebaut, nach dem Grundsatz: «Entschliesse dich für ein Feld, behalte es im Auge und ändere deine Meinung nicht mehr im letzten Moment.»

Zurück auf Erden

Die Landung gelingt gut. Der Höhenmesser zeigt gut 50 Meter über Meer. 1500 Höhenmeter sind es gewesen. In der kürzesten Zeit sind viele Dorfbewohner am Landeplatz versammelt. Ein Lehrer versucht verzweifelt, seine ganze Klasse zurück zum Unterricht zu locken. Daran habe ich nicht gedacht, und es ist relativ unangenehm, so viele Zuschauer zu haben. Natürlich muss der magische, bunte Stoff, aus dem die Träume sind, betastet werden! Schnellstens und flüchtig wird der Schirm gepackt. Es ist heiss. Das Dorf ist in wenigen Minuten erreicht. Ein freundlicher, eifriger Motorradfahrer bringt mich zur Verbindungsstrasse Moejokerto–Pandaan. Ein lachender, begeisterter Thomas sitzt dort. Es gibt viel zu erzählen. Auch Thomas hat einen prima Flug gehabt.

Der Rest ist nicht ohne Mühe: mit einem öffentlichen Kleinbus geht es zuerst nach Pandaan, wo wir in einen achtplätzigem Daihatsu steigen, der, mit etwa 20 Leuten «leicht» überladen, nach Trawas hinauf kreucht. Während ich in Trawas warte, wird Thomas mit einem Motorrad zum Ausgangspunkt der Tour und zum Auto gebracht. Klar, dass wir diesen Flug bei einem Bier nochmals im Detail besprochen haben...

Emotionales Fazit

Gleitschirmfliegen ist für mich eine sehr emotionelle Angelegenheit geworden, vielleicht vergleichbar mit der Intensität der Empfindungen beim Klettern in höheren Schwierigkeitsgraden. Das heisst nun nicht, dass ich diese Art von Fliegen als schwierig beschreiben würde, aber anspruchsvoll kann es alleweil und bald einmal werden. Es scheint mir, dass das Spannungsfeld der Gegensätze diese Emotionen freisetzt. Einerseits ist es das Aufsuchen der Spannung, des Erlebnisses der Konzentration auf einen kurzen, intensiven Abschnitt im Leben. Ständig wechselnde Umstände fordern oft schnelle und richtige Entscheide. Andererseits wirkt dem die tiefverwurzelte, menschliche Eigenschaft des Meidens von «Gefahren» entgegen. Beim Fliegen kommt vielleicht dazu, dass die Luft nicht zu unseren primären Elementen zählt. Es ist wohl das Erleben dieses Mischzustandes, diese Grenzschrift zwischen Aufsuchen der Spannung und Meiden der «Gefahr», welche die Herausforderung darstellt. Kommt dazu noch die Gewissheit, dass man als Flieger während eines Fluges doch meistens über der Situation steht, das heisst mit Natur, Schirm und sich selbst arbeitet. Die Faszination ist perfekt und der Schritt zur «Besessenheit» nur noch winzig. Und für viele von uns unausweichlich vorprogrammiert! Gleitschirmfliegen ist für mich eine Art emotionaler Rückkehr in längst vergangene, aber niemals vergessene Bergsteigertage geworden... ■