

Himmmlisches Vergnügen



Zwei große Plastiktücher übereinander, ein paar Nähte, sehr viele Leinen, ein Gurtzeug und Lust auf ein Abenteuer zwischen Himmel und Erde – das ist (fast) alles, was ein neuer Gleitschirmflieger braucht.

Was sind das für Leute, die sich in einer Flugschule treffen, auch im heißesten Sommer einen Helm aufsetzen und in den Himmel aufsteigen? Auf diese Frage gibt es nur eine plausible Antwort: Flieger sind so verschieden, wie Menschen eben sein können.

Hauptperson auf der Startwiese ist Markus Berghaus (47). Der passionierte Flieger bringt Teenager ebenso in die Luft wie den 74-jährigen Senior, der mit leuchtenden Augen zu ihm kommt, um sich zur Ausbildung anzumelden. Berghaus war selbst ein Teenager, als er in Alpen-Urlauben mit seinen Eltern eine Startrampe für Drachenflieger entdeckte. Den ganzen Tag saß er dort, erinnert er sich heute, und schaute einfach nur beim Starten zu.

Dabei blieb es erst einmal. Der junge Mann machte eine Ausbildung, verbrachte seine Freizeit mal mit Segel-Modellflugzeugen, mal auf selbst gebauten Skateboards. Jahre später – Berghaus war mittlerweile Ehemann und Vater – flammte das alte Feuer wieder auf. In einem Südtirol-Urlaub wollte Berghaus wie damals den Fliegern nur zuschauen, unternahm dann aber einen Tandem-Flug. Dabei sitzt der Passagier vor dem Piloten, beide hängen am selben Schirm. Jetzt war es um Markus Berghaus geschehen. Er wollte selbst fliegen, und zwar

schnell. Vier Wochen später hielt er seine Lizenz, zunächst die für Drachen, in der Hand. Die Fliegerlaubnis für Gleitschirme folgte später. Für beide Geräte wurde er 2005 bzw. 2006 Flieger. Wieder zwei Jahre später gründete Berghaus seine eigene Flugschule, die „active zone“ im münsterländischen Beelen.

Kaum zu glauben, aber nachprüfbar wahr: Berghaus, der fast seine gesamte Freizeit zwischen Unterrichtsraum, Schirm-Modellen, Funkgeräten und Schülern verbringt, schafft es auch im Urlaub kaum, mal länger als einen Tag mit den Füßen auf dem Boden zu bleiben. Seine Ehefrau, die selbst nicht fliegt, toleriert das nicht nur, sondern unterstützt ihn in seinem Betrieb und beim Freizeitsport, wo immer sie kann. Und dazu hat sie reichlich Gelegenheit: Es gibt wohl keinen Tag, an dem im Kopf der quirligen Mannes mit dem Funkgerät nicht eine neue Idee geboren wird. Die derzeit



Sekunden vor der Landung: Fluglehrer Markus Berghaus zeigt, wie's geht.

aktuelle: Berghaus, der fast seine gesamte Freizeit zwischen Unterrichtsraum, Schirm-Modellen, Funkgeräten und Schülern verbringt, schafft es auch im Urlaub kaum, mal länger als einen Tag mit den Füßen auf dem Boden zu bleiben. Seine Ehefrau, die selbst nicht fliegt, toleriert das nicht nur, sondern unterstützt ihn in seinem Betrieb und beim Freizeitsport, wo immer sie kann. Und dazu hat sie reichlich Gelegenheit: Es gibt wohl keinen Tag, an dem im Kopf der quirligen Mannes mit dem Funkgerät nicht eine neue Idee geboren wird. Die derzeit

te sich wenig später begeistert zum Schnupperkurs in der Beelener Flugschule an. Heute, mitten in der Ausbildung, erinnert sie sich an die Anfänge: „Da wurde in mir etwas wachgerüttelt. Hier geht mir einfach das Herz auf.“ Angst im Sinne von Panik hat sie nicht, wenn das Schleppseil sie vom Boden wegzieht, Respekt schon. Der Mensch ist kein Vogel, hier dringt er in einen eigentlich fremden Lebensraum vor. Nach der Landung geht es der Münsteranerin richtig gut: „Im Nachhinein ist das ein Super-Gefühl. Ich träume sogar davon.“

Sandra Schäfer (19) ist vorbelastet. Ihr Vater ist von Beruf Hubschrauber-Pilot und konnte seine abenteuerlustige Tochter schon mal mitnehmen. Die Teenagerin fängt alles an, was ihr gefällt, erzählt sie am Ende eines sonnigen Flugtages: „Fußball spiele ich, seit ich vier Jahre alt bin“. Heute klickt die junge Frau aus Nottuln bei Coesfeld in einer hochklassigen Frauenmannschaft ihrer Heimatregion. Außerdem begeistert sie sich für Judo, für Windsurfing... und jetzt eben auch für das Gleitschirm-Fliegen. Vor Feierabend ist Sandra Auszubildende zur Verfahrensmechanikerin für Kunststofftechnik. Dass sie weiterfliegt, steht für sie schon jetzt, mitten in der Ausbildung fest: „Das ist wie ein 360-Grad-Fernseher im Freien, nur besser!“

Beim ersten Mal ist es der reine Wahnsinn. Es ist atemlose Vorfreude, totaler Stress, reines Adrenalin in jeder Haarspitze... es ist alles auf einmal, und es ist grenzenlose Neugier. Ich will Gleitschirm fliegen – zwischen diesem Entschluss, diesem Vorsatz und dem ersten Start vergehen bei vielen Menschen Wochen oder Monate. Wenn der Moment dann gekommen ist, trennt nur noch ein Stück Schnur den angehenden Flieger vom Himmel.

Keine fünf Minuten werden vergehen, dann hat die Erde den Anfänger nach seiner Premiere wieder. Was danach kommt, kennt Fluglehrer Markus Berghaus schon: Manche müssen erst mal tief durchatmen und ganz still die neuen Eindrücke verarbeiten. Andere laufen wie aufgeschreckte Hühner über die Wiese, wieder andere fallen ihm laut schluchzend um den Hals. Fliegen verändert den Menschen. Sofort.

Ein Jahr ist vergangen, seit mich der sprichwörtliche Hafer stach. Ausgerechnet du willst fliegen, fragten Freunde verwundert nach, du mit deiner Höhenangst? Ja, ich mit meiner Höhenangst. In Flugzeugen fühle ich mich wohl, kann auch aus dem Fenster gucken – vielleicht klappt das auch beim Fliegen unter dem riesigen Plastiktuch?

Bevor ich eine Antwort bekomme, muss ich schwitzen, und das an einem eisigen Tag im März. „Schnuppertag“ nennt sich die Veranstaltung, bei der die Neuen keine Handbreit vom Boden abheben. Es geht darum, erst einmal ein Gefühl für diese riesige Tuch zu bekommen, für alle diese schier endlosen Leinen, die einen umgeben. Es geht darum, erst einmal den Schirm überhaupt vom Boden zu bekommen und in der Luft zu halten. Von dem Tag ist kaum eine Stunde vorbei, und die Gesichter glühen vor Anstrengung. Immer wieder anlaufen, die Arme richtig halten, Wackelbewegungen spüren, reagieren, laufen, bremsen, drehen... das wird ein Muskelkater, wie ich lange keinen mehr hatte. Doch wenn kümmert's: Zum ersten Mal spüre ich, wie ein leichter Windstoß in den Schirm greift. Die Leinen straffen sich, ich stehe nur noch auf den Zehenspitzen. Was wird das für ein Gefühl sein, irgendwann richtig abzuheben?

Eine kleine Antwort folgt eine Woche später: „Flachschlepp“ nennen die Fachleute die Prozedur, die mich erwartet. Zum ersten Mal werde ich an die Leine der Winde gebunden, die 700 Meter entfernt steht. Ich werde etwa bis auf Baumhöhe gezogen und pendle langsam über die Wiese. Lösen darf ich die Verbindung nicht, sinke am Ende, immer noch angeleint, sanft zu Boden. Aufregend war das. Ich vergesse fast, die Verbindung zum Seil zu lösen.

Bis zur großen Antwort muss ich ein paar Wochen



Es fühlt sich an wie grenzenlose Freiheit, und es ist völlig lautlos: Unterm Gleitschirm erlebt der neue Flieger unvergessliche Augenblicke.

warten. Schon beim Frühstück wird mir komisch. Heute soll ich zum ersten Mal richtig fliegen – ohne Seil („Leine“ sagt man nicht, das weiß ich inzwischen), ganz allein. Na ja, nicht wirklich allein, per Funkgerät sagt mir Fluglehrer Markus in jeder Sekunde, was ich tun soll. Das ist mehr als beruhigend.

Mit kräftigem Zug geht's aufwärts

Trotzdem: Als ich auf der Wiese stehe und schon am Seil hänge, herrscht Wirbelsturm in meinem Kopf. Ein genau festgelegter Dialog zwischen Fluglehrer (der jetzt Startleiter ist) und Windenführer läuft ab, ich verstehe erst einmal nur Bahnhof. Klar ist nur eines: Am Ende warten alle auf mich. Solange ich nicht „Fertig“ sage, passiert überhaupt nichts. Ist das wirklich meine Stimme, die kurz darauf ein halblautes Kom-

mando krächzt? Jetzt wird's ernst. Das Aufziehen gelingt, ich laufe. Sekunden später bin ich in der Luft, spüre einen deutlich stärkeren Zug als beim Flachschlepp. Ich steige. Die Bäume habe ich längst unter mir gelassen, sehe Wiesen, Teiche, ein Dorf. Und es geht noch weiter hinauf, immer weiter. Nur ganz kleine Korrekturen sind notwendig, der Schirm arbeitet sich brav in Richtung Winde vor. Und steigt noch weiter.

Mir stockt der Atem, als das Kommando zum Ausklinken kommt. Jetzt nur nichts falsch machen. Jeder Handgriff ist vorher abgesprochen. Ich ziehe am roten Griff, es gibt einen leichten Ruck. Das Seil ist weg – ich fliege! Erst viel später wird mir klar werden, dass ich fast in Eiffelturm-Höhe unterwegs bin.

Zum ersten Mal in meinem Leben fliege ich selbstständig, ziehe – natürlich unter Anleitung – meine ersten Kurven,

lehne mich bequem zurück, genieße trotz aller Aufregung jeden Augenblick. Unglaublich, wie ruhig es hier oben ist. Die Stille verwirrt mich, tief unter mir sind sogar meckende Krähen zu hören. Lautlos, mühelos gleite ich dahin – im wahrsten Sinne des Wortes ein himmlisches Gefühl.

Wenn nur die Landung nicht wäre! Der unaufhörlich näher kommende Boden erinnert mich daran, dass der Aufenthalt im Himmel nur ein kurzer Besuch ist – und daran, dass der Mensch keine Räder, sondern Beine hat. Letztere sollte er zum Laufen verwenden, sonst endet der Flug mit der Nase im Dreck. Was jedem Flieger irgendwann mal passiert. Oder auch zweimal...

Tempo machen, um zu bremsen

Wieder unter den Baumwipfeln angekommen, wird's ernst. Die Kommandos prasseln nur so auf mich herab: ein wenig bremsen, vorsichtig auf Kurs drehen, bloß nicht pendeln, mit dem verlängerten Rückgrat heraus aus dem Gurtzeug und nicht zurück plumpsen, ruhig absinken, dann alle Bremsen lösen... Moment mal: Ich will doch landen!

Das klingt unlogisch und stimmt trotzdem: Wer sanft und risikolos den Boden erreichen will, muss erst einmal Tempo machen, und zwar kräftig. Die Erde rast förmlich auf mich zu... alles flattert, meine Nerven auch. Erst im allerletzten Augenblick benutze ich wieder die Bremsen, folge nur widerstrebend dem Befehl, sie nur ganz sachte zu ziehen. Ein Wunder: Der Schirm nickt einmal leicht, ich stehe fast. Mit all dem Krepelpel wieder am Startplatz angekommen, werde ich Minuten später alles fallen lassen, erst einmal einen Kaffee hinunter stürzen und selbst hinterher nicht wissen, ob er gesüßt war. Diese Minuten werde ich so bald nicht vergessen...

Und es sind nicht die letzten. Über Monate werde ich immer wieder meine Freizeit auf dieser Wiese verbringen, sie mal mit breitem Grinsen, mal laut fluchend verlassen. Das beginnende Flieger-Leben schleudert den Neuling durch alle Stimmungshöhen und -tiefen. Eines ist es nie: langweilig.

Irgendwann – bei mir war es Monate später – kommt unweigerlich der Moment, in dem der erste Freund, Verwandte oder Kollege wissen will: Würdest du noch einmal damit anfangen? Ja, natürlich, aber viel früher...



Ein wenig Kraft und Schwung reichen, vor allem auf die richtige Technik kommt es an: Sandra Schäfer (19) zieht ihren Gleitschirm auf. Sekunden später wird er stabil über ihr stehen – fertig für den Start.

Warum fliegt ein Gleitschirm?

Für den Laien ist es schlicht atemberaubend, das zu sehen: Da hängt ein Mensch an einem riesigen Tuch, dreht seine Kreise, schwebt sanft zu Boden. Wie ist das möglich? Warum fliegt ein Gleitschirm überhaupt?

♦ **Effekt Nr. 1:** Der Schirm, der am Boden liegend weich und verformbar ist wie ein Bettuch, bekommt beim Fliegen eine feste, stabile Form. Das ist möglich, weil der Schirm zwei Etagen hat. Vorn kann die anströmende Luft

durch große Öffnungen zwischen beide Tücher eindringen, im Inneren wird sie über Löcher gleichmäßig verteilt. Hinten wieder hinaus kann sie nicht, der Schirm ist eine Sackgasse. So sorgt die nachströmende Luft mit ihrem Druck dafür, dass sich der Schirm regelrecht aufbläst, Druck aufbaut. Das funktioniert natürlich nur, solange er in Bewegung ist oder Gegenwind hat. Bei Stillstand allerdings bricht der Schirm zusammen. Die Flieger nennen das „Stall“.

♦ **Effekt Nr. 2:**

Ein Gleitschirm hat (von Ausnahmen abgesehen) keinen Antrieb. Er kann nur Geschwindigkeit aufnehmen, indem er Höhe verliert. Die Gleitzahl kennzeichnet das Verhältnis beider Größen. Eine Gleitzahl von 8 etwa besagt, dass der Schirm acht Meter vorwärts kommt, wenn er einen Meter Höhe verliert.

♦ **Effekt Nr. 3:** Die Oberseite des Schirms ist nach außen gewölbt, die Unterseite nicht. Wie bei einer Flugzeug-Tragfläche hat deswegen die obere Luftströmung einen längeren Weg als die untere. So entsteht ein Sog nach oben, der dem Flieger Auftrieb gibt.

♦ **Effekt Nr. 4:** Wenn der Flieger nicht einfach nur seine Höhe verbrauchen und dann landen will, kann er während des Fluges steigen, indem er natürliche Luftbewegungen ausnutzt. Das kann Thermik sein (Luft, die durch Erwärmung aufsteigt) oder Luftströmungen, die wegen eines Hindernisses (Düne z. B.) nach oben abgelenkt werden. Wer solche Effekte nutzt, kann seine Flugzeit um ein Vielfaches verlängern.

Nützliche Adressen

- ♦ Interessenten erreichen die hier vorgestellte Flugschule „active zone“ mit ihrem Fluglehrer und Inhaber Markus Berghaus auf folgenden Wegen:
Adresse: Westkirchener Straße 5, 48361 Beelen.
Telefon: 02586 / 88 13 13,
mobil: 01577 / 2 63 09 47
Mail: fly@active-zone.eu,
feste Bürozeiten:
mo. 16 bis 18 Uhr,
di. 9 bis 12 Uhr
- ♦ Umfassende Informationen über das Gleitschirm- und Drachenfliegen, über Ausbildungswege, Fluggebiete und vieles mehr, sind frei zugänglich über den Deutschen Hängegleiter-Verband (DHV).
Internet: www.dhv.de
Mail: dhv@dhv.de
Postfach 88,
83701 Gmund/Tegernsee,
☎ 08022 / 96 75 0
Fax 08022 / 96 75 99



Nein, das soll kein Zelt werden: Tina Lipski trägt ihren Schirm zum Startplatz zurück – auch das ist keine leichte Übung.



Was er sagt, ist Gesetz auf der Startwiese: Fluglehrer Markus Berghaus dirigiert seine Schüler per Funk.



Jeder Sport hat seine anstrengenden Seiten: Robert Klose, Redakteur im MEDIENHAUS BAUER, sortiert vor dem Start erst einmal sämtliche Leinen seines Schirms.