



Hoch oben auf dem Baden-Badener Hausberg: Anspannung pur beim Start (links), dann fliegt Pilot Ralf Baumann mit Nina Ernst im Tandem-Gleitschirmflug gen Sonne.

Fotos: Margull

In den Himmel und bis an die Grenzen

BT-Redakteurin Nina Ernst hebt mit den Gleitschirmfliegern vom Merkur ab

Von Nina Ernst

Baden-Baden – „Oben geblieben ist noch keiner.“ Na danke, das macht ja Mut, was der Fotograf an meiner Seite mir scherzhaft auf dem Weg nach oben zum Merkur mitgibt. Von dort soll es für mich gleich hoch hinaus gehen – und eben auch wieder hinunter. Mit einem Tandem-Gleitschirmflug hebe ich ab.

Dass ich aufgeregt bin, habe ich meinem professionellen Flugbegleiter, Ralf Baumann, schon vorab mitgeteilt, und er verspricht mir: „Wenn es Dich beruhigt, ich bin auch nach über 800 Starts vor jedem wieder aufgeregt. Wer es nicht mehr ist, fängt an Fehler zu machen. Wir machen also definitiv keine.“

Baumann gehört zu den Schwarzwaldgeiern. So nennen sich die Mitglieder des größten badischen Gleitschirmvereins, des Gleitschirmvereins Baden mit seinen rund 300 Mitgliedern. Auf dem Baden-Badener Hausberg sind die Schwarzwaldgeier daheim. Und wie! Das merkt man – auch ich als Neue – sofort. „Man trifft immer jemanden, der fliegen will“, erzählt mir Baumann. Und auch an meinem Flugtag herrscht am Flugplatz West, der direkt an der Bergstation



Ego-Trip

der Merkurbergbahn liegt, reges Kommen und Fliegen. Die Atmosphäre ist sehr familiär, die Flieger helfen sich gegenseitig, alle begrüßen sich und auch ich bekomme von jedem ein freundliches „Hallo“ zu hören. Ich fühle mich sehr willkommen und auch sicher. Denn Baumann gibt sich alle Mühe, mir mit Statistiken und Erklärung der Ausrüstung ein gutes Gefühl zu vermitteln: In regelmäßigen Abständen wird beispielsweise der Schirm von



Merkur, Startplatz West: Drei, vier Schritte Anlauf und der Gleitschirm trägt seine Flieger hoch in die Lüfte.

offiziellen Prüfstellen geprüft, ein Rettungsschirm ist in die Ausrüstung fest integriert und auf die jährlich rund 5000 Flugbewegungen am Merkur kommen nur sechs bis acht Unfälle. Erst einmal müssen wir aber nach oben kommen – zum Start. „Man muss nicht wahnsinnig sportlich sein, um zu fliegen. Es kommt mehr auf Konzentration an“, sagt Baumann. Aber mit unserer Ausrüstung, bestehend aus Tandemschirm (circa acht Kilo), Rettungsschirm (vier Kilo) Gurtzeug für Pilot und Passagier (vier beziehungsweise drei Kilo), zwei Helme (je ein Kilo), Variometer (kleines Messgerät für alle möglichen Parameter während des Flugs, 0,5 Kilo) muss Baumann mehr als 20 Kilo an Gewicht schleppen. Eine Soloausrüstung wiegt rund 13 Kilo, erklärt er.

Dass Baumann erst seit rund sieben Jahren Gleitschirm

fliegt, ist bei seinem Wissen fast unvorstellbar. Er erzählt über verschiedene Startmöglichkeiten, über den Verein an sich, über die Flugregeln – und vor allem scheint er das Wetter ganz genau zu kennen. Es beeindruckt mich, wie er mir Wetterverhältnisse erklärt und den Wind beurteilt. „Die Meteorologie macht gut die Hälfte der Ausbildungsinhalte aus“, sagt Baumann.

Und was das Fliegen für ihn ausmacht? „Man kann abschalten, man lernt sich dort oben sehr gut selbst kennen, es ist ein tolles Naturerlebnis.“ Als Flieger komme man außerdem in tolle Regionen der Erde, die man ohne das Hobby nie entdecken würde. Und trotzdem: „Eigentlich fliege ich am liebsten hier“, sagt Baumann lächelnd und verweist auf die vielen Gastflieger, die wohl ebenso denken wie er.

Vertrauen in Material, Technik und Natur

Und plötzlich stehe ich da, in voller Montur bereit zum Start. Liebe Leser, Sie wundern sich jetzt vielleicht über den abrupten Wechsel vom Vorgeplänkel zum eigentlichen Gleitschirmflug. Doch genauso ist es mir ergangen. Hatte ich doch im Gespräch mit Baumann und den Trockenübungen noch die Ruhe weg, ist auf einmal alles anders. Was mache ich hier eigentlich? Gehe ich doch über Holzbrücken mit einem mulmigen Gefühl und hasse ich Starts und Landungen im Flugzeug, will ich jetzt wirklich nur vom Wind getragen in die Höhe gehen?

Wir stehen am steilen Hang des Startplatzes mit Blick Richtung Tal. Ausgerüstet bin ich

mit winddichter Jacke, festen Schuhen, Handschuhen, Helm, Sonnenbrille und natürlich meinem Sitzgurtzeug, über eine sogenannte Tandemspreize bin ich mit Baumann verbunden. Der Profi-Schwarzwaldgeier steht hinter mir. „Bist Du bereit?“, fragt er mich. „Ja“, sage ich, ich will jetzt keinen Rückzieher machen, obwohl ich drauf und dran bin, mir in die Hosen Baumann lässt den Schirm steigen, dann kommt sein Kommando an mich: „Lauf!“ Und ich laufe. Drei, vier Schritte – und ich verliere den Boden unter den Füßen. „Oh Gott, wir sind oben!“, entfährt es mir. Und wirklich, wir steigen! Höher und immer höher. Später zeigt der Variometer, an der höchsten Stelle 720 Meter und die Spitzengeschwindigkeit von 68 Stundenkilometern an – die Höhe spüre ich, dass wir so schnell sind, merke ich dagegen nicht. Baumann redet mir gut zu, er erklärt mir jeden Schritt. „Jetzt fliegen wir nach rechts, jetzt nach links“, er zieht an Steuerleinen, um die Richtung zu bestimmen oder abzubremesen. Ich fühle mich wie in einer Achterbahn, Schrecksekunden und Schreie wechseln sich mit tiefem Durchatmen und Adrenalinstößen ab.

Ich denke, dass sich doch irgendwann ein Gefühl der Ruhe einstellen müsste und sich meine Oberschenkel- und Bauchmuskeln doch irgendwann mal entspannen sollten – doch darauf warte ich vergebens. Dort hoch oben stoße ich an meine Grenzen und bin weit weg von grenzenloser Freiheit. Von „Freiheit pur“ hatte unten am Boden Marc Kadalla, der für die Schwarzwaldgeier Tandemflüge anbietet, noch geschwärmt – und ich darauf gehofft. Aber eines ist in jedem Fall auch für mich gelungen: Die Vogelperspektive ist wirklich atemberaubend. Die Stadt liegt uns zu Füßen.

Während ich die Aussage Baumanns, dass ihn das unmotorisierte Fortbewegen fasziniere, unten am Boden ein-

fach so hinnehme, trifft sie mich oben in der Luft mit voller Wucht. In der Tat, ich muss mich zum einen voll auf das Können des Piloten sowie das Material verlassen, zum anderen auch voll auf die Natur.

Vor allem das mit der Natur will mir nicht so richtig gelingen. Und

so ist für mich nach einer Viertelstunde Schluss und ich bitte den Piloten, den Landeplatz West, den man übrigens vom Startplatz aus sieht, anzupeilen. Der Landeanflug ist es dann, was mich doch packt und ich sogar ein bisschen genießen kann. Dicht fliegen über die imposanten Häuser in der Nähe des Landeplatzes, langsam geht es Stück für Stück gen Erde. Wir fliegen eine Schleife und kurz vorm Boden, heißt mich Baumann wieder: „Lauf.“ Ich laufe in der Luft, wir gleiten nach unten und bei Bodenkontakt laufe ich auf der Wiese weiter. Und Stopp, wir stehen. 22 Minuten nach dem Start. Durchatmen. Lächeln. Ich schaue nach oben, über uns tummeln sich viele kleine bunte Punkte – und ganz langsam registriere ich, dass ich gerade eben auch so ein kleiner Punkt hoch oben war.

„Das war eine Bilderbuchlandung“, freut sich Baumann. Und: „Jetzt kann ich es ja sagen: Bei 28 km/h Wind zu starten ist nicht ohne. Das war ein anspruchsvoller Flug.“ Ich bin wirklich froh, dass er mir das nicht schon in der Luft gesagt hat!

◆ www.schwarzwaldgeier.de



Start-Trockenübungen, bevor es richtig losgehen kann.



Erleichterung nach der Landung: Ralf Baumann hat Nina Ernst sicher nach unten gebracht.

Zum Thema

Wie werde ich Gleitschirmflieger?

Baden-Baden (nie) – Um Gleitschirm fliegen zu dürfen braucht es wie beim Auto einen Führerschein, der von einer Flugschule abgenommen wird. Ab 14 Jahren kann mit der Ausbildung begonnen werden, erklärt Ralf Baumann, im Vorstand der Schwarzwaldgeier für die Pressearbeit zuständig. Wie lange sie dauert, komme auf den Schüler an und darauf, in welcher Zeit er die ver-

pflichtende Anzahl von 15 Übungsflügen absolvieren könne. Neben Praxisübungen sind Materialkunde, sehr viel Meteorologie, Luftrecht und Technischulung Ausbildungsinhalte. Bis ein Flieger 16 Jahre alt ist, darf er nur mit Funkverbindung fliegen, dabei sagt ihm ein Lehrer am Boden ganz genau, was zu tun ist. Ab 16 Jahre geht es dann ohne Funk, erläutert Baumann. Die Ausbildung kostet rund 1.500 Euro. Auf dem Merkur finden Schulungen von einer Mannheimer Flugschule statt.