

Ready, Set, Go!

Mit einem Schirm am Rücken aus dem Flugzeug zu springen, davon träumen viele und viele fürchten sich davor. **Andrea Sturm**, eine meist unerschrockene Frau, hat es ausprobiert und die entsprechende Ausbildung durchlaufen. Hier ihr Bericht.

Das hat man nun davon, wenn man seine Wunschträume zu offenherzig preisgibt: „Du wolltest doch immer schon Fallschirmspringen“, sagt der Chefredakteur zu mir, „Mach doch diesen Kurs mit der Pink Skyvan in Tunesien. Und dann eine Story.“ Das klingt spannend, das klingt nach Urlaub und nach ein bisschen Action „im Vorbeigehen“. „Mach ich“, sage ich. Und habe nicht die geringste Ahnung, woauf ich mich da eingelassen habe.

Der Tunesien-Boogie des IPPC war nicht als Ausbildungsveranstaltung geplant, wie Thomas Lewetz vom IPPC erklärt. Eigentlich wollte man österreichischen und deutschen Fallschirmspringern die Möglichkeit bieten, auch im Winter im Warmen zu springen, ohne dafür in die USA zu fliegen. Erst nach Anfragen Einzelner entstand die Idee, auch Springernachwuchs auszubilden. Das Interesse dafür war groß.

Einige Wochen später, im frühlingwarmen Tozeur in Tunesien, sitze ich in einem Videoraum und kriege Bedenken. Mögliche Fehlfunktionen des Fallschirms werden da vorgeführt, und die Notwendigkeit des raschen Handelns im Falle einer solchen. Zwölf Schüler werfen unbehagliche Blicke auf die Leinwand und auf einander.

Die Ausbildung hat mit einem umfangreichen Theoriekurs begonnen. Am wichtigsten, so stellt sich heraus, ist die richtige Körperhaltung. Das sogenannte Hohlkreuz soll eine „stabile Lage“ im Freifall garantieren und beim Öffnen des Schirms dafür sorgen, dass der Öffnungsruck nicht zu hart ist.

Wie die Teile eines Fallschirms heißen, wie dieser zu steuern ist, was man im Freifall und bei Schirmfahrt und Landung zu tun und zu lassen hat: Die Trainer wiederholen geduldig Punkt um Punkt.





„Für diese Veranstaltung wollte ich nur die besten und zuverlässigsten Lehrkräfte haben“, sagt Ausbildungsleiter Klaus Wiedemann von Skydream. „Wenn man in Deutschland oder in den USA schult, dann hat man genügend Ersatz, falls man mit der Leistung eines einzelnen nicht zufrieden ist. In Tunesien kann ich niemanden austauschen.“

Am zweiten Tag kommt zur Theorie ein bisschen Praxis. Zuerst werden die Schüler an einem Demonstrations-Gurtzeug auf den richtigen Sprungablauf trainiert, immer und immer wieder. „In einer Extremsituation kann man sich nicht darauf verlassen, dass das Denken funktioniert“, sagt der Trainer. „Die wichtigsten Handlungen müssen daher so lange geübt werden, bis sie reflexartig kommen.“

Dabei klingt es so einfach: Wenn das Flugzeug die richtige Höhe erreicht hat, geht die Tür auf. Der Schüler steht mit dem Rücken zur Tür und holt mit einem „Check“ das „OK“ der Lehrer ein. Anschließend schwingt der linke Fuß nach außen - „Ready...“ - nach



innen - „...set...“ – und wieder nach außen – „...go!“, wobei auf „go!“ der Rest des Körpers nachfolgt, und zwar möglichst in der richtigen Haltung.

Hängt man an der „Static Line“, wie es bei den ersten drei Sprüngen der Fall ist, dann ist die Öffnungseine des Fallschirms am Flugzeug befestigt, dieser geht sofort auf, der Schüler zählt „1000...2000...3000“ und schaut

dann nach oben, um festzustellen, ob er einen funktionstüchtigen Hauptschirm über sich sieht oder gezwungen ist, mit den ebenfalls geübten Notgriffen Zuflucht zum Reserveschirm zu nehmen. Bei den ersten Sprüngen hat man ein Funkgerät im Ohr, durch das ein Lehrer Landeanweisungen gibt.

Bei den AFF-Sprüngen (Accelerated free fall) kommt der Freifall dazu. Dabei wird der Schüler in der Luft von zwei Jumpmastern in der richtigen Position gehalten und muss dabei verschiedene Aufgaben ausführen, bis es Zeit wird, den Schirm zu öffnen. Danach alles wie gehabt: Zählen, Kappencheck und möglichst weich landen. Soweit die Theorie.

Während all dieser Übungen sehen wir die unermüdliche Pink Skyvan starten und landen und bewundern die erfahrenen Springer, die unter ihren bunten Winzigschirmen teils elegant, teils akrobatisch einschweben und landen, als wäre das die einfachste Sache der Welt. In einem Schuppen nebenan werden gleich nach den Sprüngen die Videos vorgeführt, die während des Freifalls ganz oben aufgenommen wurden. Wir Schüler stehen staunend dabei und wollen endlich auch in die Luft.

Am dritten Tag ist es endlich soweit: Die ersten werden an die Leine gehängt und unter den aufmunternden Zurufen der erfahrenen Springer bei 1000m aus dem Flugzeug komplimentiert. Silvia Wagner, die diesen Teil der Ausbildung überwacht, bringt mit ihrem freundlichen Lächeln Ruhe in die

HOW TO JUMP

Die klassische Ausbildung im Fallschirmspringen erfolgte nach der Static/Line Methode, bei der die Reißleine des Fallschirms am Flugzeug befestigt ist, so dass sich dieser sofort nach dem Absprung öffnet. Später entwickelte man die AFF-Methode (Accelerated FreeFall), bei der der Schüler von Anfang an unter realen Bedingungen den Freifall erleben kann.

Die Ausbildung in Tozeur bei der IPPC erfolgte in einer Kombination der Static/Line und der AFF-Methode. Der Vorteil besteht darin, dass der Schüler sich bei den ersten Sprüngen auf die Schirmfahrt konzentrieren kann und diese schon beherrscht, wenn das Erlernen des richtigen Verhaltens im Freifall auf dem Programm steht. Der Kurs beinhaltete folgende Sprünge: 1 Tandem-Sprung, 3 Static/Line-Sprünge, 7 AFF-Sprünge

Alternativ dazu gibt es den AFF-Kurs. Man beginnt bereits mit 4000 m Absetzhöhe. Die Kosten für diesen Grundkurs betragen ATS 21.000. Bis zum Erreichen der Lizenz ist – abhängig auch vom Lernerfolg des jeweiligen Schülers – mit insgesamt etwa ATS 35.000 zu rechnen.

Nach Abschluss der Ausbildung folgt noch eine Theorie-Prüfung. Zum Erhalt der Lizenz benötigt man insgesamt 28 Sprünge.

Voraussetzung für den Kurs ist ein guter physischer und psychischer Allgemeinzustand (fliegerärztliche Untersuchung). Bevor die Lizenz ausgestellt wird, benötigt man ein polizeiliches Führungszeugnis. Das Mindestalter für die Lizenz beträgt 16 Jahre, mit dem Erlernen kann man auch vorher beginnen, wenn Eltern und Fliegerarzt es erlauben.

Anmeldung für 2002 oder für andere Kurse des IPPC im Internet unter <http://www.fallschirmspringen.at> oder telefonisch (01) 8885888. Allgemeine Informationen über das Fallschirmspringen und die vielfältigen Möglichkeiten erhält man auch beim Österr. Aero-Club bei Petra Huber, die aus eigener Erfahrung auch mit Rat und Tat zur Seite steht (Tel.: 01/505 10 28).



aufgewühlte Schar. Strahlende Gesichter bei den Gelandeten. Alles ist gut gegangen. Und schon ist die nächste Ladung in der Luft. Auch hier: Freude und Begeisterung. Nicht bei allen. Susanne hat am Schirm auf den Funk gewartet, nichts gehört und nicht gelenkt. Andrea, die Ärztin aus Klatovy, begleitet sie ins Krankenhaus. Beide Hände sind gebrochen, wie wir später erfahren werden. Wir Restlichen werden zuerst blass und dann nachdenklich. Aber niemand denkt daran, aufzuhören – nicht einmal Susanne. Sie will die Ausbildung in Österreich fortsetzen, sobald die Hände geheilt sind.

Für mich steht an diesem Tag nur der Tandemsprung auf dem Programm. Pit, der mich als Jumpmaster auch durch die AFF-Sprünge begleiten wird, erklärt mir, wie der Sprung ablaufen soll. Als „Probe“ für den ersten Level soll ich Höhenmesser-Check, die Scheingriffe und das Öffnen des Schirms dabei üben.

Gesagt, getan. Aber nach dem Sprung stelle ich erstaunt fest, dass ich mich kaum an Details er-



innern kann. „Ihr habt während des Sprungs nur 5 Prozent von eurem Gehirn zur Verfügung“ hat man uns vorher gesagt. Das scheint zu stimmen.

Erst am nächsten Tag geht es richtig los. Nach einem letzten Check habe ich zum ersten Mal einen eigenen Schirm auf dem Rücken, und gemeinsam mit drei anderen werde ich in der Skyvan an die Static-Line-Befestigungen gehängt. 1000 Meter über dem Boden öffnet sich die Tür. Draußen

Die erste ist schon draußen, die nächste bin ich. Silvia hilft mir beim Aufstehen, dreht mich in die Tür und nickt mir freundlich zu. Ein Zögern noch, dann greift das Training: „Ready, set, go!“ und weg bin ich. Ich zähle nicht, der Schirm geht trotzdem auf, und schon höre ich die Stimme aus dem Funkgerät: „Andrea, mach jetzt bitte einen Kreis nach links.“ Den mache ich, und die Stimme geleitet mich sanft und sicher auf den Boden.

Ich will nicht mehr. Soll jemand anderer diesen Artikel schreiben. Mir reicht's. Das verkünde ich am Flugplatz, und alles freundliche Zureden kann meinen Entschluss nicht ins Wanken bringen.

Am nächsten Tag stehe ich ziemlich unsicher wieder im Schulungszimmer und frage, ob vielleicht doch noch jemand Zeit hat für einen Sprung mit mir. „Nur diesen einen noch“, denke ich.

Mit Pit und Klaus schreite ich wenig später mit weichen Knien



saust die Luft, und unten sieht man den Flugplatz. Aus buchstäblich heiterem Himmel überfällt mich die Panik. Ich bin am Flugzeug festgefroren, ich habe nur ein Bedürfnis: auf Händen und Knien Richtung Cockpit zu kriechen und mich dort am Sitz festzukrallen.

Zwei Automaten Sprünge später ist die Angst keineswegs kleiner geworden. Trotz aller guten Ratschläge seitens der Trainer und der anderen Springer komme ich sehr nachdenklich ins Hotel zurück.

Nach einer schlaflosen Nacht beschließe ich, dass das genügt.

zum AFF-Level 1. Die anderen Schüler sind mir längst davongesprungen, alle sind schon mindestens bei Level 3. Nur mich muss man auf der Höhe von 4500m mit sanfter Gewalt zur Tür bugsieren, „check links“ – ok – „check rechts“ – ok – und „Ready-set-go!“ - In der Kurve des Absprungs huscht die Skyvan vorbei und ein sehr schräger Horizont. Dann liege ich zwischen meinen Jumpmastern in der „stabilen Position“.

Die Aufgaben im Level 1 sind nicht sehr aufwändig, Höhenmesser im Auge behalten und 3 Scheingriffe zum Öffnungsgriff. Der Rest ist „Freizeit“, das heißt: Ganz einfach entspannt fallen. Daneben noch auf die Handzeichen der Jumpmaster achten, „Mehr Hohlkreuz“ zeigt mir Pit und dann: „Die Beine weiter zusammen“, und Klaus auf der anderen Seite will noch mehr Hohlkreuz sehen.

Dann sind wir auf 1700m, das heißt Abwinken und den Schirm

TOZEUR

Ein Springer-Paradies

Die Vorteile eines wenig benutzten Flughafens liegen auf der Hand: Auf dem Flughafen Tozeur/Nefta gibt es pro Tag nur zwei reguläre Flugbewegungen, eine im Morgengrauen und eine spät in der Nacht. Das heißt, dass die Pink Skyvan den ganzen restlichen Tag nahezu ungehindert starten und landen kann. An Tagen mit guter Nachfrage gab es an die 20 Pink-Starts.

Auch das Wetter ist ein gutes Argument, die Heimat in Richtung Süden zu verlassen. Die Pink Skyvan war nahezu 3 Wochen in Tozeur. In dieser Zeit gab es eineinhalb Tage, die aufgrund der Windverhältnisse als ungeeignet zum Springen angesehen werden mussten. Im Gegensatz zu Österreich geradezu paradiesische Zustände. Der Flughafen ist nicht das einzige, was der Springer von oben zu sehen bekommt. Es gibt Außenlandungen zum Drehort von Star Wars, in verschiedene Oasen, und auch Sprünge aus dem Ballon über der Wüste sind möglich. Wem der gut organisierte Transfer ins Hotel zu lange dauert, der kann bei guten Windverhältnissen abends direkt über dem Hotel abspringen. Der nächste Boogie nach Tozeur ist für Februar 2002 geplant. Näheres unter <http://www.pink.at>

öffnen, und sicher gehalten von beiden Seiten schaffe ich das ganz allein. Die glücklichste Frau der Welt hängt unter dem perfekt geöffneten Schirm und landet.

Nach der Landung folgt das „Debriefing“, ein Gespräch zwischen Schüler und Jumpmaster, bei dem es darum geht, was der Schüler gut gemacht hat, was er besser machen sollte und wie er den Sprung erlebt hat. Gleich im Anschluss erklärt mir Pit die Aufgaben für den zweiten Level, und

wie Profis, und schauen den anderen zu und fachsimpeln über unsere Sprünge. Erstaunlich ist das Gemeinschaftsgefühl, das sich durch alle Gruppen zieht, keine Spur von Überheblichkeit oder Abgrenzung gegenüber den weniger Erfahrenen, und auch eine Gruppe tunesischer Militärspringer, die für ein paar Tage die Besonderheiten der Skyvan erleben will, wird nahtlos in den Betrieb integriert. Alle erzählen bereitwillig auch die weniger heldenhaften

lich anstrengender als das Springen selbst.

Eigentlich wäre damit der Kurs erledigt, und zwanzig Sprünge in der Zukunft liegt die Fallschirmspringerlizenz. Aber das wird nicht klappen, wenn ich mich nicht zum Ausstieg überreden kann. Zu meinem Glück gibt es den „Zehner!“, der mich einmal freundlich, aber bestimmt aus dem Flugzeug schubst, und Silvia, die sich geduldig anhört, wie ich zum hundertsten Mal von meiner Angst vor der



ich habe völlig vergessen, dass ich nach diesem einen Sprung keinen weiteren mehr machen wollte.

Den zweiten und dritten Level absolviert man noch mit zwei Jumpmastern, bei Level vier bis sieben muss man sich mit einem begnügen. Die Aufgaben variieren, Ziel der Ausbildung ist, dass der Schüler im Freifall ohne fremde Hilfe die stabile Position einnehmen, Drehungen einleiten und stoppen und sich in der Luft orientieren kann, ohne dabei die Höhe aus den Augen zu verlieren.

Von Sprung zu Sprung wird es einfacher, die Minute des Fallens bewusst und klar zu erleben. Die Extremsituation Freifall wird langsam zur ersehnten Freiheit des Fliegens. Nur der Exit wird für mich immer schwieriger. Aber die Freude an dem, was danach kommt, lässt mich doch jedes Mal wieder in den grinsenden Vogel steigen. Zwischen den Sprüngen liegen wir in der Sonne, Schüler

Geschichten ihrer Springerkarriere und lassen andere aus den eigenen Fehlern lernen. Dann ist es soweit: Level 7 mit dem gefürchteten Solo-Ausstieg nach vorne steht auf dem Programm. Mein Jumpmaster schlägt vor, dass ich mit Anlauf springe. Ich stimme zu.

Auf viereinhalbtausend Metern, die Tür weit offen, nehme ich Anlauf, soviel geht, und... bleibe vor der Tür wie angewurzelt stehen. „Raus!“ deutet der Jumpmaster, ich schüttle überzeugt den Kopf. Das wiederholt sich ein paar Mal. Dann bin ich doch draußen, weiß gar nicht recht wie, und er, immer noch lachend, liegt vor mir in der Luft. Den Level habe ich trotzdem geschafft.

Nach 7 Leveln ist es an der Zeit, das Schirmpacken zu lernen: Eine lästige Sache, die erfahrene Springer in 4 Minuten bewältigen. Unsere ersten Versuche dauern fast eine Stunde. Und es ist körper-

Türe erzähle, und mit mir noch einen Sprung macht, bei dem wir händchenhaltend aus dem Flieger laufen. Und endlich, am letzten Tag, schaffe ich, was die anderen aus der Schülergruppe schon seit Tagen machen: Den Ausstieg ganz alleine. Zur Belohnung folgt noch ein Sprung mit Außenlandung, zum Drehort von Star Wars.

Und das ist etwas ganz Besonderes: Wie die Pink Skyvan auf dem Salzsee landet, um uns wieder abzuholen, mitten in der Wüste, wo nichts ist außer ein paar Beduinen mit ihren Kamelen und diese Filmkulisse. Dann der Sprung zurück zum Flugplatz, der letzte vor dem Heimflug, gegen Abend. Hinter dem vollen Mond steigt die Nacht in Blau und Violett auf, die gegenüberliegende Seite erstrahlt im Goldorange der untergehenden Sonne. Aus dem nahen Tozeur hört man drei Muezzins singen, und der Himmel hängt voller Fallschirmspringer. ■