



MIT DEM MOTORGLEITSCHIRM IN JORDANIEN

FLIEGEN MIT KÖNIGLICHER UNTERSTÜTZUNG

Wildromantische Täler, üppiggrüne Hügel, bizarre Salzszenarien, glasklares Wasser, faszinierende Korallenriffe... Jordanien beschämt jeden Fremden, der hier nur eine Wüstenei sah. Schon der erste Blick auf die landschaftliche Vielfalt lässt das Herz jedes Gleitschirmfliegers höher schlagen.

*Wildromantisch:
Das Wadi Rum.
Romantisme sau-
vage: le Wadi Rum.*



LA JORDANIE EN PARAMOTEUR

VOLER AVEC L'AIDE DU ROI

Vallées romantiques et sauvages, collines d'un vert luxuriant, formations salines bizarres, eaux cristallines, récifs coralliens fabuleux... La Jordanie surprend l'étranger qui ne voyait ici qu'étendues désertiques. Face à la variété de ces paysages, le parapentiste est aussitôt saisi d'émerveillement.



*Kultur und Natur:
Lukullische Genüsse
im Zentrum von
Amman, einsames
Wüstencamp im
Wadi Rum.*

*Nature et culture:
agapes délicieuses
dans le centre
d'Amman, camp
isolé dans le désert
du Wadi Rum.*



CHRISTIAN SCHYMURA

Erster Tag: Erste Habibabli

Salam Jordanien! Am 18. April heisst es «check in» in Frankfurt mit der Royal Jordanian. Zu unserer Gruppe gehören sieben GleitschirmpilotInnen und zwei Motorgleitschirmpiloten. Das Gepäck umfasst Motoren, Monoschirme, zwei Biplaceschirme und eine Winde. Nach vier Stunden landen wir bei leichtem Regen und 25°C in Amman. Unser Empfangskomitee mit Muhamed als Reiseleiter vom Reiseveranstalter Pan East organisierte die Formalitäten, sodass alles schnell erledigt wird. Sogar ein Buswechsel wird vollzogen, da der erste Bus für unser gewaltiges Gepäckvolumen zu klein ist. Die Fahrt geht vom Flughafen eine Stunde nach Amman ins Hotel; dort geniessen wir das Nachtessen und auch unsere erste Habibabli (Wasserpfeife), die aber nicht allen gleich gut bekommt.

Zweiter Tag: Sandsturm

Tagwache 7 Uhr, reichhaltiges Morgenbuffet, dann dreistündige Fahrt zum Wüstencamp im Wadi Rum. Bei der ersten Tankstelle kaufen wir Benzin für unsere 2-Takt-Motoren. Die Landschaft vermag zunächst nicht zu bestechen, doch bei der Einfahrt ins Wadi Rum gerät unser Atem ins Stocken. Nicht weil wir den Mund wegen des Sandsturms geschlossen halten müssen, sondern wegen der beeindruckenden Schönheit. Im Lager teilt man uns die Zelte zu, die für die nächsten drei Tage unser Zuhause sein sollten – doch es kommt anders. Wegen des Sandsturms beschliessen wir, nach Akaba ans Rote Meer (so genannt wegen der vielen roten Korallen) weiterzufahren.

CHRISTIAN SCHYMURA

Premier jour: première Habibabli

Salam Jordanie! Le 18 avril, embarquement à Francfort sur la Royal Jordanian de notre groupe, sept pilotes de parapente et deux de paramoteur, et leur matos: moteurs, ailes monos ou biplaces et treuil. Après quatre heures de vol, nous atterrissons à Amman sous une pluie fine. La température est de 25°C. Notre comité d'accueil, dont le guide Muhamed du voyageur Pan East, s'occupe des formalités, réglées rapidement. Il se charge même de dénicher un bus plus spacieux, celui prévu au départ s'avérant trop petit pour notre montagne de bagages. Après une heure de trajet, nous débarquons devant notre hôtel, au cœur de la capitale, où nous prenons le repas du soir, avant de savourer notre première Habibabli (narguilé), qui ne semble toutefois pas faire le même effet à tous...

Deuxième jour: tempête de sable

Réveil à 7 h, buffet de petit déjeuner copieux, puis trois heures de route pour rejoindre notre campement dans le Wadi Rum. Au début du trajet, le paysage n'est guère enchanteur, mais dès que nous pénétrons dans le Wadi Rum, nous sommes suffoqués. Non par la tempête de sable qui nous oblige à enfouir notre bouche dans nos mains, mais par la beauté des lieux. Au camp, on nous attribue les tentes censées nous abriter durant les trois jours à venir. Nous décidons toutefois, en raison de la tempête de sable, de poursuivre jusqu'à Akaba, au bord de la mer Rouge, où nous arrivons après une heure de route supplémentaire. Un premier tour de ville nous permet de découvrir la vie animée de cette cité, dont les senteurs orien-



Was der Esel wohl von Gleitschirmmotoren hält?
Que peut bien penser l'âne d'un moteur de parapente?



Gruppenfoto in pittoresker Szenerie.
Photo de groupe dans un cadre pittoresque.

Nach einer guten Stunde erreichen wir unser Hotel. Der anschliessende Stadtbummel führt uns durch eine lebhaftere Männerwelt, und die orientalischen Gerüche – Gewürze, Früchte, gebratene Hähnchen – versetzen uns in Trance. Wir können gar nicht genug davon aufnehmen. Nach einem tollen Nachtbuffet mit Livemusik darf die Habibabli nicht fehlen. Der ideale Schmaucherplatz ist schnell gefunden, direkt am Roten Meer, mit Sicht auf Israel und Ägypten. Unsere Diskussionen führen uns zu dem in unmittelbarer Nähe tobenden Krieg und dessen leidender Bevölkerung.

Dritter Tag: Soaren an der Düne

Besuch des «royal diving club»; Schnorchelausrüstung anziehen und ab ins Meer! 20 m vom Strand entfernt öffnet sich eine farbenprächtige Unterwasserwelt: Korallen jeglicher Art, Fische, Seegurken, Seeigel... Nach einem ausgiebigen Sonnenbad geht es zurück ins Wadi Rum. Doch leider vertreibt uns der immer noch anhaltende Sandsturm wieder nach Aquaba. Später fahren wir nochmals ins Wadi Rum und freuen uns über den nachlassenden Sturm.

Am späteren Nachmittag begeben wir uns zur nächstgelegenen Düne, um im dynamischen Wüstenwind unsere geübten Rückwärtsstarts gekonnt umzusetzen. Doch hoppla – wegen der thermischen Ablösungen geht ganz schön die Post ab. Ein paar schaffen es, den Felsen zu überhohen, müssen dann aber mit Beschleuniger und angelegten Ohren absteigen. Wir bauen unsere Motoren unter den wachen Augen der Beduinenkinder zusammen und machen uns für den ersten Start bereit. Doch eine dunkelgelbe Wand in der Ferne verspricht nichts Gutes. Die Sandsturmfront überrascht uns mit so viel Sand, dass wir sofort alles abbrechen und ins Camp zurückkehren. In den Zelten finden wir unser Gepäck unter einer dicken Sandschicht wieder. Zu später Stunde verwöhnt man uns mit volksmusikalischen Klängen, zu denen eine einheimi-

tales – épices, fruits, volailles grillées – nous mettent en transe. Le superbe buffet du soir, agrémenté d'une prestation de musiciens locaux, se conclut bien sûr par la traditionnelle Habibabli. Nous ne tardons pas à découvrir un lieu idéal pour la fumette, au bord de la mer Rouge, avec vue sur Israël et l'Égypte et nos discussions portent sur la guerre qui se poursuit non loin de là et le sort difficile des populations de ces régions.

Troisième jour: soaring de dune

Visite du «Royal diving club». Equipés de masques et de tubas, nous plongeons dans la mer. A 20 m de la plage, le monde sous-marin nous dévoile ses couleurs somptueuses: coraux de toutes espèces, poissons, concombres de mer, oursins... Après un bain de soleil prolongé, retour dans le Wadi Rum. La tempête de sable persistante nous force hélas à nous replier à nouveau sur Akaba. En fin d'après-midi, nous partons pour la dune la plus proche, afin de mettre en pratique dans le vent dynamique du désert notre savoir-faire en matière de décollage face à la voile. Les décolllements thermiques sont spectaculaires et ça déménage drôlement. Certains réussissent à monter plus haut que le rocher, mais doivent recourir à l'accélérateur et aux oreilles pour redescendre. Nous montons nos moteurs sous le regard attentif des enfants bédouins et nous préparons pour notre premier départ. Mais le mur d'un jaune profond que nous apercevons au lointain ne nous dit rien de bon. Le front de la tempête nous surprend avec une telle violence que nous renonçons aussitôt pour rentrer au camp. Dans les tentes, nos affaires sont déjà recouvertes d'une épaisse couche de sable. Après nous être laissés bercer par la musique folklorique, aux sons de laquelle une beauté locale nous présente son art de la danse du ventre, nous nous installons pour notre première nuit dans le désert, sous une voûte étoilée d'une pureté inouïe, non sans avoir inspecté nos couches à la recherche d'hôtes indésirables (scorpions ou serpents).



Selbstportrait hoch über dem Wadi Rum. Autoportrait au-dessus du Wadi Rum.



Gemütlicher Aufstieg am Motorgleitschirm. Ascension paisible en paramoteur.

sche Schönheit ihre Bauchtanzkunst gekonnt präsentiert. Unsere erste Nacht in der Wüste erleben wir unter klarem Sternenhimmel – nicht ohne unsere Pritschen nach eventuellen Mitbewohnern (Skorpione, Schlangen) zu untersuchen.

Vierter Tag: Weckrunde über dem Camp

In der Nacht frischt der Wind wieder auf und droht unser Zelt davonzutragen. Am Morgen heisst es dann, den feinen Sand aus allen Ritzen zu entfernen. Ans Duschen kann nicht gedacht werden, da das Wasser nur im Zwei-minutentakt aus der Leitung tropft. Um 7 Uhr lassen wir unsere Motoren warmlaufen und starten bei idealen Bedingungen direkt aus dem Zeltlager. Mit dieser «Weckrunde» verlassen wir das Camp auf 800 m. Da der Wind aber nach einer Stunde stark auffrischt, landen wir wieder, begleitet vom tosenden Applaus unserer Gruppe.

Nun sind auch sie nicht mehr zu halten. Die Winde wird mit flinken Handgriffen unter den wachsamen Augen des Jeepfahrers an die Anhängerkupplung montiert, und vor den Toren des Camps steigt der erste motorlose Gleitschirm in den Himmel. Leider frischt der Wind so stark auf, dass bald auch ans Windenfliegen nicht mehr gedacht werden kann. So beschliesst die motorlose Gruppe unter Leitung des Fluglehrers Andreas Breuer, mit dem Bus an eine Düne zu fahren, die eine Felsgruppe im Rücken hat. Einige können auf 2400 m aufdrehen und teilen nun unsere Schwärmereien von der überwältigenden Aussicht.

Fünfter Tag: Mit 70 km/h über Grund

Nach einer weiteren stürmischen Nacht (man wollte uns stabilere Zelte zuweisen) starten Knut und ich um 6.30 Uhr zum zweiten Wüstenabenteuer. Wir drehen auf 2500 m auf und fliegen 60 km über das Wadi Rum. Die Sicht wird mit jedem gewonnenen Meter Höhe beeindruckender. Immer mehr und bizarrere Felsformationen öffnen sich unse-

Quatrième jour: ronde d'éveil au-dessus du camp

Durant la nuit, le vent reprend de la vigueur, menaçant d'emporter nos tentes. Au matin, il faut enlever le sable immiscé dans les moindres interstices. Pas question de prendre une douche, vu que seul un maigre filet d'eau s'écoule à intervalles irréguliers du pommeau. A 7 h, nous faisons ronronner nos moteurs, puis décollons quasi à la porte de nos tentes. Les conditions sont idéales. Après cette «ronde d'éveil», nous quittons le camp à une altitude de 800 m. Le vent fraîchissant fortement après une heure de vol, nous nous posons à nouveau, sous les applaudissements enthousiastes de notre groupe.

Les parapentistes sont impatients de s'élaner à leur tour. Le treuil est monté en quelques gestes habiles sur le châssis de la remorque et bientôt la première voile non-motorisée s'élève dans le ciel. Malheureusement, le vent devient si violent qu'il faut vite renoncer aussi à décoller au treuil. Les parapentistes décident d'aller en bus, sous la conduite de l'instructeur Andreas Breuer, jusqu'à une dune présentant sur l'arrière un groupe de rochers. Quelques-uns pourront enrouler à 2400 m et partager nos rêves de fabuleuses perspectives.

Cinquième jour: vitesse/sol de 70 km/h

Après une nouvelle nuit tempétueuse, Knut et moi partons à 6 h 30 pour notre seconde aventure dans le désert. Nous montons à 2500 m et la vue devient plus impressionnante avec chaque mètre de gain. Des formations rocheuses de plus en plus nombreuses et bizarres s'offrent à nos regards étonnés. Nous apercevons les traces de jeep des safaris de touristes, les camps des Bédouins et caravanes de dromadaires qui profitent de la température matinale plus clémente pour se déplacer. Nous survolons le Jebel Rum, avec ses 1764 m la plus haute montagne de Jordanie. Après une heure de vol,



Die Felsen des Siq von Petra.

Les falaises du Siq à Petra.

Viel Wind im Wüsten-camp.

Beaucoup de vent au camp, dans le désert.

ren neugierigen Blicken. Das Wadi Rum liegt uns zu Füßen. Wir sehen die Jeepspuren der Touristensafaris, die Lager der Beduinen und Dromedarkarawanen, welche die angenehme Morgentemperatur für ihre Wanderung nutzen. Wir überfliegen den höchsten Berg Jordaniens, den Jebel Rum mit 1764 m. Nach einer Stunde vermag die Kälte (7 Grad) durch unsere warmen Kleider zu dringen. Da eine tiefere Höhe wegen der unruhigen Verhältnisse nicht gut zu fliegen ist, beschliessen wir umzukehren. Weil auch der Wind auffrischt, fliegen wir mit bis zu 70 km/h über Grund zurück und landen mit einem Sicherheitsabstand zum Camp, um nicht ins Lee des Felsens zu geraten. Nach der Landung und einigen Aufwärmübungen stellen wir fest, dass in unseren Tanks nur noch wenige Dezilliter Benzin sind...

Überglücklich nach 1 ½ Std. und 55 km Flug gesellen wir uns zu unserer Gruppe, die mit noch verschlafenen Blicken an der Morgensonne beim Frühstück sitzt. Das Motorteam macht sich nun einen gemütlichen Sonnentag, und der Rest der Gruppe versucht sich wieder an der Winde. Leider kann gegen Mittag nicht mehr geflogen werden. So erkunden wir mit zwei Jeeps die Wüste am Boden. Nach jeder Kurve erblicken wir neue Schönheiten. Wir klettern in den vielseitigen Bergmassiven, suchen Wasserquellen und begegnen Beduinen mit ihren Ziegen, Eseln und Dromedaren. Schöne Dünen nutzen wir für das Spiel mit den Gleitschirmen im warmen Wüstenwind. Ab und zu überraschen uns unsere Jeepfahrer mit exzellentem süßem Tee, der unsere Lebensgeister antört.

Sechster Tag: Der Wind bläst

Der Abschied von der Wüste fällt uns schwer. Die Fahrt führt uns nun vom Wadi Rum nach Petra, vorbei an weiten, öden Flächen. Kurz vor Petra öffnet sich ein imposanter Ausblick auf die wunderschöne Bergwelt. Auf 1500 m erklimmen wir ein Plateau, das für die nächsten Tage unser Fluggebiet wird. Leider bläst uns der Wind mit solcher Kraft entgegen, dass ans Schirmauspacken nicht zu denken ist. Dafür werden wir mit einem romantischen Sonnenuntergang belohnt.

Siebter Tag: Unbeschreibliche Aussicht

Um 8 Uhr stehen Knut und ich mit unseren Motoren startbereit auf einem Parkplatz oberhalb Petra. Der Morgenwind kommt ideal vom Tal und ermöglicht uns einen perfekten Klippenstart. Was da unter uns vorbeizieht, ist unbeschreiblich: die Ruinen von Petra, der 2000 Jahre alten Königsstadt der Nabatäer, sind eines der grossartigsten und zugleich rätselhaftesten architektonischen Wunder

nous sentons le froid (7°) percer à travers nos vêtements pourtant chauds.

Face à une hauteur difficile à aborder en raison des conditions instables, nous décidons de faire demi-tour. Le vent ayant forcé entre-temps, nous filons à une vitesse/sol de près de 70 km/h, avant d'atterrir à une distance de sécurité du camp, pour ne pas être pris sous le vent des rochers. Après quelques exercices de réchauffement, nous constatons qu'il ne reste que quelques dl d'essence dans nos réservoirs...

Heureux de ces 90 mn et 55 km de vol, nous rejoignons notre groupe qui prend le petit-déj au soleil matinal et a l'air encore plus endormi que nous. Les motorisés s'offrent un jour de détente au soleil alors que le reste du groupe tente à nouveau sa chance au treuil. A partir de midi, il n'est hélas plus possible de voler, aussi décidons-nous d'aller explorer le désert à bord de deux jeeps. A chaque virage, nous découvrons des splendeurs insoupçonnées. Nous escaladons des massifs, cherchons des sources et rencontrons des Bédouins accompagnés de leurs chèvres, ânes et dromadaires. Nous utilisons les plus belles dunes pour jouer avec nos ailes dans la chaude brise du désert. Pour nous requinquer, nos chauffeurs nous proposent de temps à autre leur excellent thé doux.

Sixième jour: le vent souffle

Nous quittons le désert à regret. Notre voyage nous mène à présent à Petra, traversant de vastes étendues inhospitalières. Peu avant Petra, une vue imposante s'ouvre sur le monde splendide des montagnes environnantes. Nous escaladons l'une d'elles pour accéder, à 1500 m, à un plateau qui sera notre site de vol durant les prochains jours. Pour l'instant, le vent est si puissant qu'il ne faut pas songer à déployer nos ailes, mais un coucher de soleil romantique nous récompense de nos efforts.

Septième jour: une vue indescriptible

A 8 h, Knut et moi sommes prêts à décoller avec nos moteurs d'un parking surplombant Petra. Le vent matinal montant de la vallée est idéal et notre décollage falaise parfait. Ce qui défile alors sous nos yeux est indescriptible: les ruines de Petra, la cité royale des Nabatéens vieille de 2000 ans, sont l'une des merveilles architecturales les plus magnifiques et mystérieuses du monde. Au-dessus de Petra, nous enroulons à 1800 m et survolons la montagne sacrée d'Umn al-Biyara (1160 m). La vue s'étend sur toute la plaine jordanienne et le Wadi Araba. Après un grand virage au-dessus du massif, nous apercevons les premiers visiteurs s'avancer entre les hautes falaises du



*Romantisch: Dämmerung über Petra.
Romantique: Petra dans le crépuscule.*



*Petra, Königsstadt der Nabatäer.
Petra, la ville royale des Nabatéens.*



*Eindrucklich: Hauptzugang von Petra.
L'accès principal à Petra, impressionnant.*

der Welt. Über Petra drehen wir auf 1800 m und überfliegen den heiligen Berg Umm el-Biyara (1160 m). Von dort haben wir Einblick in die Jordanebene und das Wadi Araba. Wir fliegen über das Bergmassiv zurück und sehen, wie die ersten Besucher durch die hoch aufragenden Felsen des Siq gehen, der legendären Schlucht und Hauptzugang von Petra. Nach einer Stunde können wir wegen des auffrischenden Windes nicht mehr beim Startplatz landen und müssen auf einer Hochebene runter. Sofort galoppiert uns ein Junge auf einem Esel entgegen. Nach kurzer Verhandlung beladen wir den Esel mit unseren Motoren und unserer Flugausrüstung, sodass wir recht komfortabel in einer halben Stunde zur Strasse gehen können, wo uns unser Bus abholt. Während die Gruppe unter ortskundiger Führung Petra besichtigt, machen wir uns einen gemütlichen Tag am hoteleigenen Pool. Danach geht es mit den normalen Gleitschirmen nach «Klein-Petra» an ein lang gezogenes Massiv, um im dynamischen Wind aufzudrehen. Bald sind Höhen von 2200 m erreicht, und es werden Strecken bis zu 10 km geflogen, bis vor unser Hotel in Petra.

Achter Tag: Leistungsabfall

Startplatz Klein-Petra. Die Gruppe setzt uns Motorschirmflieger in der Ebene aus und fährt an den Plateau-Startplatz auf 1500 m. Der Wind wechselt mehrmals die Richtung, doch das Warten wird mit gelungenen Starts belohnt. In der Luft macht sich bei meinem sonst absolut zuverlässigen Motor ein Leistungsabfall bemerkbar. Ich entschliesse mich zur Landung. Beim Landeanflug steigt der Motor sogar aus, was gefährliche Konsequenzen haben kann, weil nur mit laufendem Motor ein Durchstarten möglich ist. Ich lande etwas unsanft. Bereits nach dem ersten Blick auf den Motor ist der Fehler klar: Ich habe vergessen, nach dem Warmlaufen den Choke herauszunehmen... So zeigt sich wieder, dass nichts an einem seriösen Startcheck vorbeiführt.

Oben auf dem Plateau müssen wegen des auffrischenden Windes die Flüge abgebrochen werden. Dafür lösen die Erlebnisse unseres Kollegen «Hänsche Bännsche» aus der Pfalz Lachsmerzen aus – nach seiner Aussenlandung vor einem Beduinenzelt, Einladung zum Essen und Rauchen, Gespräche über zu verheiratende Töchter... Am Nachmittag packe ich auf einem kleinen Parkplatz bei Klein-Petra meinen Motor aus, ziehe rückwärts auf und los! Ich suche Soaringplätze, um meinen Kameraden den besten Einstieg zu zeigen. Doch leider reichen die Verhältnisse nur für mich, da ich nach dem Absaufen mit dem Motor den nächsten Soaringplatz ansteuern kann. Immerhin liegt für die Gruppe ein schöner Gleit-

Siq, legendäres Défilé d'accès au site de Petra. Le vent, qui a forcé dans l'heure écoulée, ne nous permet plus de nous poser au déco et nous devons atterrir plus bas dans la plaine. Un jeune homme juché sur un âne accourt à notre rencontre. Après de courtes tractations, nous chargeons nos moteurs et tout l'équipement de vol sur l'animal, si bien que nous pouvons en une demi-heure de marche rejoindre aisément la route, où notre bus vient nous chercher. Pendant que le groupe visite Petra sous la conduite d'un guide local, nous passons une journée tranquille au bord de la piscine de l'hôtel. Ensuite, nous nous rendons avec nos parapentes à «Petite Petra», située près d'un massif s'étirant en longueur, afin d'enrouler dans le vent dynamique. Nous atteignons rapidement le plafond à 2200 m et parcourons des distances approchant 10 km, achevant nos vols devant l'hôtel à Petra.

Huitième jour: perte de puissance

Déco de «Petite Petra». Les parapentistes nous déposent dans la plaine et poursuivent leur route jusqu'au déco du plateau. Le vent change plusieurs fois de direction, mais notre patience est récompensée: décollage réussi! Mon moteur, sinon toujours fiable, donne des signes de faiblesse. Je décide de me poser. Durant ma volte, le moteur cale. Cela peut avoir de dangereuses conséquences, car il me serait impossible de reprendre de l'altitude en cas de nécessité. L'atterrissage est quelque peu brutal. Je découvre aussitôt l'origine de la panne: j'ai oublié d'ôter le starter après le démarrage! Une fois de plus, je comprends l'utilité d'un check minutieux avant tout décollage...

Sur le plateau, mes compagnons doivent interrompre leurs vols en raison du vent trop fort. Les mésaventures de notre ami du Palatinat «Hänsche Bännsche» viennent déridier l'atmosphère. Après un atterrissage forcé devant une tente de Bédouins, il a été invité à manger et fumer en leur compagnie et s'est vu proposer d'épouser la fille de la famille... L'après-midi, je déballe mon moteur sur un parking près de Petite Petra. Gonflage face à la voile et c'est parti! Je cherche des endroits propices au soaring, afin d'indiquer à mes camarades le meilleur accès. Mais les conditions sont juste suffisantes pour moi: après m'être vaché, je peux, grâce à mon moteur, rejoindre le point de départ du prochain soaring. Le groupe s'offre toutefois un joli glide. Alors que tout le matos est déjà rechargé et le bus prêt à repartir, je sens se lever un léger vent de face. Je sors à nouveau mon équipement et décolle pour un vol au coucher du soleil en direction de Petra. Evoluant à 1800 m, je réalise l'un de mes plus beaux vols. Seul l'atterrissage est délicat, car le vent



Vorbereitung zum
Windenschlepp.
*Préparatifs pour
le treuillage.*

Christian
Schymura



flug drin. Als alles Material wieder verpackt ist und der Bus zur Abfahrt bereit steht, macht sich ein leichter Gegenwind bemerkbar. Ich packe wieder aus und starte zu einem Sonnenuntergangflug Richtung Petra, drehe auf 1800 m auf und genieße einen meiner schönsten Flüge. Nur die Landung ist anspruchsvoll, da der Wind mehrfach umgeleitet wird, und die Landemöglichkeiten beschränkt sind. Doch nach drei Anflügen und der professionellen Einweisung von Knut gelingt mir eine perfekte Landung.

Neunter Tag: Keine Flugerlaubnis

Fahrt von Petra nach Suweima am Toten Meer, vorbei an grünen Hügeln auf 1500 m, in Serpentina durch gewaltige Gebirge hinunter auf -392 m. Unser Bus quitiert die Strapazen mit rauchenden und stinkenden Bremsen. Die Fahrt geht weiter durch das fruchtbare Wadi Araba, vorbei an riesigen Salzsalinen. Wegen der nahen Grenze zu Israel haben wir hier keine Flugerlaubnis.

Nun stehen wir am Ufer des Toten Meeres: Kleider runter und rein... Doch was geschieht mit uns? Das Wasser verweigert das Schwimmen und drückt unsere Beine nach oben. Schnell finden wir heraus, dass wir auf dem Rücken die beste Figur machen und es uns wie in einem Sessel bequem machen können. Ein Tourist versucht sich im Kraul und verlässt schreiend das Meer, das einen Salzgehalt von 30 % aufweist. Tipp für Frauen: Vor dem Baden die Beine nicht rasieren!

Zehnter Tag: Abschied

Verabschiedung von unserem genialen Reiseleiter Muhammed, der alle unsere noch so ausgefallenen Wünsche verwirklichte und uns mit viel Wissen und Geschick durch sein wunderschönes Land führte. Wir verabschiedeten uns von unserem Buschauffeur Sat, auf dessen Unterstützung wir immer zählen konnten, und dem wir am Anfang beibringen mussten, dass wir nicht auf der Flucht seien. Wir verlassen ein traumhaftes Land mit einer höflich zurückhaltenden Bevölkerung und beeindruckender Kultur. Die Erlebnisse werden uns noch lange Zeit durch den Alltag begleiten. Ein besonderer Dank geht an König Abdullah, der das Gleitschirmfliegen in seinem Land fördert und uns wunderschöne Flugkorridore geöffnet hat.

tourne à plusieurs reprises et les possibilités d'atterrissage sont limitées. Après trois tentatives et grâce aux conseils avisés de Knut, je réussis enfin un poser parfait.

Neuvième jour: interdiction de vol

Voyage de Petra à Suweima, au bord de la mer Morte, entre des collines verdoyantes culminant à 1500 m, puis sur une route descendant en lacets impressionnants jusqu'à -392 m. Notre bus souffre, comme l'attestent ses freins qui puent et dégagent une fumée inquiétante. Nous traversons ensuite le Wadi Araba, région fertile et parsemée d'immenses salines. En raison de la proximité de la frontière israélienne, il est interdit de voler ici.

Nous voilà sur les rives de la mer Morte. Nous nous déshabillons et entrons dans l'eau. Mais que se passe-t-il? Impossible de nager... l'eau pousse nos jambes vers la surface. Nous comprenons rapidement qu'il est préférable de se mettre sur le dos et de se laisser confortablement flotter. Un touriste plonge pour un crawl, puis ressort de la mer en hurlant, effrayé par l'incroyable salinité de l'eau.

Dixième jour: départ

Il est temps de prendre congé de notre merveilleux guide Muhammed, qui a réalisé tous nos désirs et nous a conduits avec savoir-faire et habileté à travers son magnifique pays. Nous disons au revoir à notre chauffeur Sat, sur le soutien duquel nous avons pu compter tout au long du séjour. Nous quittons un pays de rêve, dont la population est noble et réservée et la culture fascinante. Ce que nous avons vécu restera longtemps gravé au fond de nous. Un merci tout particulier au roi Abdullah, qui fait tout pour développer le parapente dans son pays et nous a ouvert de splendides corridors de vol.

VORGESCHICHTE Vor sieben Jahren machten meine Frau und ich eine einjährige Nordeuropareise. Während der Rückreise durch Frankreich erblickten wir in der Luft Gleitschirme, die eigentlich nicht hätten da sein dürfen, da es das Gelände und die spezielle Fortbewegung nicht zuließen. Voller Neugier suchten wir deren Start- und Landeplatz. Des Rätsels Lösung: Motorgleitschirme. Diese Art Gleitschirm zu fliegen faszinierte mich und der Gedanke daran liess mich nicht mehr los. Vor zwei Jahren stiess ich auf Knut Jäger und dessen Harzer Gleitschirmschule. Dort wurde ich herzlich, jedoch mit einigen Fragezeichen, aufgenommen – warum beginnt ein Pilot aus dem Land des ultimativen Gleitschirmfliegens mit dem Motorgleitschirm? So begann ich meine Ausbildung zum «Ultraleichtpiloten Kategorie Motorgleitschirm». www.paracenter.com, www.dulv.de

PROLOGUE Il y a 7 ans, ma femme et moi avons fait un voyage d'un an dans l'Europe du nord. Traversant la France au retour, nous avons aperçu dans les airs des voiles qui n'auraient pas dû s'y trouver, vu la configuration du terrain et leur progression particulière. Étonnés et curieux, nous nous sommes demandés d'où ils avaient bien pu décoller. Solution de l'énigme: il s'agissait de paramoteurs! Cette manière de voler en parapente m'a fasciné et l'envie d'essayer ne m'a plus quitté. Il y a deux ans, j'ai fait la connaissance de Knut Jäger et de son école de parapente «Harzer». J'y ai été accueilli cordialement, mais non sans quelque étonnement: pourquoi un pilote venant d'un pays de rêve pour le parapente se passionne-t-il pour le paramoteur? C'est ainsi que j'ai entrepris ma formation de «pilote d'ultraléger catégorie paramoteur». www.paracenter.com, www.dulv.de

53 kg bei vollem Tank

«Swiss Glider»: *Wie sinnvoll ist es, in der Schweiz einen – zum Gebrauch verbotenen – Gleitschirmmotor in der Garage einzulagern?*

Christian Schymura: Was heisst Garage? So ein besonderes Teil darf schon im Wohnzimmer stehen (schmunzelt). Sicher muss sich jeder Pilot vor der Ausbildung und dem Kauf im Klaren sein, dass diese besondere Art zu fliegen «nur» im Ausland erlaubt ist und somit Fahrten ins Ausland dazugehören. Meine Ausrüstung ist im Wohnmobil in der Heckgarage eingelagert und begleitet mich auf allen Reisen. So bin ich schon in Deutschland, Spanien, Portugal und Schweden geflogen.

Wie teuer ist der Motor, und was kostet die Ausbildung in Deutschland?

Der Solomotor Fresh Breeze Simonini 122 mit Elektrostarter 4700 €, der Gleitschirm Fresh Breeze Seilex 2300 €, das Gurtzeug 340 €, der Notschirm 650 €, Helm mit Headset 340 €. Ausrüstung total 8330 €. Die Ausbildung: Schnuppertag 120 €, Theorie (40 Einheiten) 380 €, Praxis (30 Starts, 3 Überlandflüge inkl. Leihhausrüstung und Benzin) 699 €, Prüfungsgebühren 150 €, total 1420 €.

Welche Leistung hat der Motor? Was alles liegt damit drin?

Der Simonini 122 hat eine Leistung von 24 PS/200 ccm. Bei normaler Fluggeschwindigkeit auf Überlandflügen beträgt die Flugzeit drei Stunden. Der Motor ist absolut zuverlässig und hat mir bei Temperaturen von –25 °C und + 40 °C noch nie Schwierigkeiten bereitet.

Wie gross ist dein Vorrat an Ohropax? Oder anders rum: Wie laut ist der Motor?

Durch die Benutzung eines Helms mit Handheadset sind die Motorengeräusche sehr schwach. Mein Motor hat die Musterzulassung des DULV; die Zulassungsvorschrift garantiert in 150 m bei Vollgas 55 dB. Dies entspricht einem Gespräch in Zimmerlautstärke.

Den Start mit so einem schweren Teil am Rücken stell ich mir ungemütlich vor. Sind Fehlstarts häufig?

Gemütlich sind nur Starts bei Gegenwind. Ansonsten ist sportliches Laufen angesagt. Das Gewicht auf dem Rücken beträgt bei vollem Benzintank doch 53 kg. Sobald der Schirm anfängt zu tragen, wird das Gewicht vom Schirm aufgenommen und man sitzt gleich bequem im Gurtzeug wie beim normalen Gleitschirm. Auch Fehlstarts sind nicht häufiger, doch ein Abbruch wird viel schneller eingeleitet, da sonst teures Material – ein Propeller z.B. kostet 260 € – zu Bruch gehen könnte.

Siehst du für das Motorgleitschirmfliegen in der Schweiz eine Zukunft?

Leider keine – zum Glück keine. Ich könnte mir nichts Schöneres vorstellen, als mit dem Motorgleitschirm über unsere wunderschönen Landschaften fliegen, aufdrehen, den Motor abstellen, in der Thermik verweilen oder mal einen Kollegen auf der anderen Seite der Rigi zu besuchen, und dann in der Abendsonne wieder nach Hause fliegen. Doch ich sehe, dass unser Land so unglaublich prädestiniert fürs Motorgleitschirmfliegen ist, dass es in diversen Gegenden nur so von Motorschirmen wimmeln würde und somit die Bevölkerung gestört wäre. Zudem ist die Schweiz das Gleitschirmmekka schlechthin. In anderen Ländern mit endlosen Stränden, Feldern, Wiesen und Wäldern zu fliegen, wo man niemanden stört, gibt einem auch ein gutes Gefühl, und ich kann meine Motorgleitschirmleidenschaft ohne schlechtes Gewissen voll ausleben.

Benutzt du für das motorlose Fliegen in der Schweiz denselben Schirm?

Nein, ich fliege einen Schirm von Fresh Breeze, der extra fürs Motorgleitschirmfliegen entwickelt wurde. Es gibt auch einen Gleitschirm, den Powerplay von Swing, der fürs Motorgleitschirmfliegen und das normale Gleitschirmfliegen entwickelt wurde. Ansonsten sind unzählige normale Gleitschirme auch fürs Motorgleitschirmfliegen zugelassen.

INTERVIEW: THOMAS OETIKER

53 kg réservoir plein

«Swiss Glider»: *est-ce bien raisonnable d'entreposer en Suisse dans son garage un paramoteur qu'il est interdit d'utiliser?*

Christian Schymura: comment ça, dans son garage? Un tel bijou ne dépareillerait pas un salon (il sourit). Evidemment, il vaut mieux que le pilote qui projette d'en acheter un ou de commencer une formation en ce domaine sache que cette manière spécifique de voler est autorisée seulement à l'étranger. Mon équipement ne sort pas de mon camping-car au fond du garage et m'accompagne dans tous mes voyages à l'étranger. J'ai déjà ainsi volé en Allemagne, en Espagne, au Portugal et en Suède.

Combien coûtent le moteur et la formation en Allemagne?

Le moteur Fresh Breeze Simonini 122 avec démarreur électrique 4700 €, le parapente Fresh Breeze Seilex 2300 €, la sellette 340 €, le secours 650 €, le casque + headsets 340 €. Soit au total 8330 €. La formation: journée d'initiation 120 €, théorie (40 unités) 380 €, pratique (30 décollages, 3 vols régionaux, matériel de prêt et essence inclus) 699 €, taxes d'examen 150 €, au total 1349 €.

Quelle est la puissance de ce moteur? Quelles performances de vol autorise-t-il?

Le Simonini 122 a une puissance de 24 PS/200 cm³. A vitesse normale, sa capacité de vol est de trois heures. Ce moteur est extrêmement fiable et ne m'a jamais causé le moindre problème par des températures variant entre –25 °C et + 40 °C.

Quelle est ta consommation de boules Quies? En d'autres termes: ce moteur est-il bruyant?

L'utilisation d'un casque avec headsets réduit fortement le bruit du moteur. Mon moteur a obtenu la certification DULV, garantissant 55 dB à 150 m à pleins gaz. Cela correspond une conversation à voix basse...

Décoller avec un appareillage aussi lourd sur le dos me semble très inconfortable. Les faux départs sont-ils fréquents?

Seuls les décollages par vent de face sont agréables. Dans le cas contraire, la course d'élan est vraiment du sport. Lorsque le réservoir est plein, on a quand même sur le dos un poids de 53 kg! Mais dès que la voile commence à porter, celle-ci prend ce poids en charge. On est alors assis dans sa sellette aussi confortablement que sous un parapente classique. Les faux départs ne sont pas spécialement fréquents, mais interviennent sans doute plus tôt, pour éviter une casse coûteuse. Une hélice, par exemple, revient à 260 €...

A ton avis, le vol en paramoteur a-t-il de l'avenir en Suisse?

Aucun hélas... ou par bonheur, c'est selon. Il n'y aurait rien de plus beau que de survoler en paramoteur nos merveilleux paysages, enrouler, couper le moteur, flâner dans un thermique ou aller rendre visite à un copain de l'autre côté du Rigi, puis rentrer chez soi au coucher du soleil. Mais je vois bien que ceux qui se laisseraient séduire seraient beaucoup trop nombreux. Dans certaines régions, le ciel fourmillerait de paramoteurs et la nuisance pour les habitants serait insupportable. Voler dans d'autres pays où les plages sont infinies et les campagnes ou forêts immenses, c'est-à-dire où l'on ne dérange pratiquement personne, est superbe aussi et je connais plein de régions où je peux m'adonner à ma passion sans arrière-pensée.

Utilises-tu la même aile pour voler en Suisse sans moteur?

Non. En paramoteur, j'utilise une aile Fresh Breeze conçue spécialement pour cette activité. Il existe une voile, la Powerplay de Swing, prévue aussi bien pour le paramoteur que le parapente classique. Mais un grand nombre de voiles traditionnelles sont également autorisées pour le vol en paramoteur.

INTERVIEW: THOMAS OETIKER