

swiss glider nr6, juni 2007

soaring in netanya

Soaring in Ne

Mit dem Gleitschirm in einem Land,
das sich im Krieg befindet



Küste von der Luft aus mit der grünen Landewiese in der linken unteren Ecke. La côte vue du haut des airs. Tout en bas à gauche, le carré vert de l'atterro.

Jeder fragt sich, was einem auf die Idee bringt, Anfang August 06 nach Israel zu reisen. Alle sorgten sich und deckten mich mit «Pass aber auf!» ein – worauf ich meistens erwiderte, dass auch die Fahrt auf der Gotthardautobahn, vor allem die Passage von Gurtellen, tödlich verlaufen kann. Alles eine Frage der Wahrscheinlichkeit.

 **Ronni Bachofner** 

Ich wohnte bei einem Freund in Tel-Aviv, den ich seit vielen Jahren kenne; ein tiefes Freundschaftsband verbindet mich mit ihm. Diese Freundschaft gewichtete ich höher als alle Sicherheitsbedenken meiner Bekannten und Freunde. Selbstverständlich informierte ich mich bezüglich Sicherheit. Bin ja nicht lebensmüde! Auf der Internetseite des EDA waren keine Warnungen zu verzeichnen, die vor Reisen nach Israel abrieten. Auch Gleitschirmfliegen war gemäss Abklärungen vor Ort absolut ungefährlich. Also los! Selbstverständlich gehörte mein neuer Aeordyne Shaolin zu meinem Reisegepäck, und ich freute mich riesig, den Schirm beim Meerwind von zwanzig bis dreissig Stundenkilometern auszuprobieren.

Ausbleibende Kundschaft

Jeden Tag fuhr ich in meinem Mietwagen durch den Verkehr von Tel-Aviv nach Netanya. Autofahren in Israel ist gefährlich. Auf der Autobahn ist es mit 120 km/h am sichersten. Neunzig wären erlaubt gewesen... Geschwindigkeitskontrollen gibt es selten. Und trotzdem wurde ich von rechts und von links überholt, alles ohne Blinker, und Zentimeter vor der Kühlerhaube bogen die Raser wieder ein auf die Vorderspur. Dass da nicht mehr Unfälle geschehen ist ein reines Wunder. Hupen im israelischen Strassenverkehr gehört zum guten Ton und wird auch nicht übel genommen. Am interessantesten fand ich, dass mitten auf den Autobahnen plötzlich Lichtsignale auftau-

chen, was zu enormen Staus führt, vor allem zu den Stosszeiten. Ich war jeweils glücklich, dass ich heil und ohne Blechschaden in Netanya ankam und mich niemand wegen des grossen Gleitschirmsackes auf dem Hintersitz angehalten hatte... meinent es sei eine Bombe.

Der Wind war gut, und ich begrüsst Tandempiloten, die ich schon letztes Jahr getroffen hatte. Yaron, der mir letztes Jahr viel geholfen hatte, beklagte sich über ausbleibende Kundschaft... Ich übte das rückwärts Aufziehen mit dem neuen Flügel, und nach einigen Malen hatte ich es im Griff, so wie mir's Urs Nadler, mein Lehrer von der Flugschule «Touch & go» vorausgesagt hatte («kein paar Starkwindstarts, und du kennst den Schirm.»).

Als Besonderheit gilt zu erwähnen, dass das Plateau, auf dem sich der Landeplatz befindet, horizontal ist. Die 20 - 30m hohe Klippe fällt stark ab; mit Rotoren ist also zu rechnen. Man kann nur unmittelbar vor der Kante abheben. Zieht man rückwärts in der Wiese auf und wendet sogleich, hat man keine Chance, zur Kante zu kommen. Man muss rückwärts gehen, das ganze Gewicht in die Gurten legen, den Schirm minutiös kontrollieren, langsam zur Kante krebzen, erst dann ausdrehen und im Geierstart wegkommen. Die israelischen Piloten machen sich stets über die wenigen «Alpenflieger» lustig, die sich sogleich ausdrehen, vom Schirm weggezogen werden und dann irgendwo im Gebüsch landen... das als Toilette dient. Es gibt hier nämlich keine Toiletten. In diesem Jahr war ich der einzige ausländische Pilot und wurde, als Exot, genauestens beobachtet, wie ich fliege.

Überlegen nimmt Entscheidung ab

Letztes Jahr war ich noch als Flugschüler hier. Der hiesige Fluglehrer half mir allerdings herzlichst wenig. Dreimal zog es mich bei einem Dreissiger-Wind über den Landeplatz ins Gebüsch, bis ich begriff, dass ich keinen «Schlag» auf die A-Leinen geben darf und dem Schirm entgegenlaufen muss. Das war bei mindestens sechs Meter mit dem Schulschirm! Dieses Jahr blies der Wind nicht mehr so stark. Schade, dachte ich, und war trotzdem vorsichtig.

tanya

Soaring à Netanya

En parapente dans un pays
en état de guerre

On se demande ce qui peut vous pousser à partir en Israël début août 06. Tout le monde se faisait du souci pour ma petite personne: «Fais bien attention à toi!» Je répondais que je risquais tout autant ma vie en empruntant l'autoroute du Gotthard, notamment sur le tronçon de Gurnellen... Tout n'est qu'une question de probabilités.

 **Ronni Bachofner** 

Je logeais à Tel-Aviv, chez un ami que je connais depuis des années. Nous sommes très liés et cette amitié est bien plus importante pour moi que toutes les craintes de mon entourage à propos de ma sécurité. Naturellement, je m'étais informé avant de partir sur les risques d'un voyage en Israël à cette époque. Le site du DFAE ne déconseillait nullement d'entreprendre un tel voyage et les informations que je recevais d'Israël indiquaient que la pratique du parapente ne présentait aucun danger particulier dans ce pays. Je n'ai donc pas hésité à partir, emportant bien sûr dans mes bagages ma toute nouvelle Aerodyne Shaolin, que je me réjouissais de tester dans une brise marine de 20 à 30 km/h...

Manque de clientèle

Je traversais chaque jour Tel-Aviv dans ma voiture de location pour rejoindre Netanya. Conduire est un sport dangereux en Israël. Sur l'autoroute, tout le monde roule à 120 km/h, alors que la vitesse est limitée à 90. Les contrôles sont rares. Même à cette vitesse, je me faisais constamment dépasser aussi bien à droite qu'à gauche. Personne ne met son clignotant et chacun se rabat à quelques centimètres de votre capot. Un vrai miracle que les accidents ne soient pas plus nombreux! Par contre, klaxonner est de bon ton là-bas et personne ne vous reproche d'utiliser votre avertisseur de façon intempestive. Au début, j'ai été surpris de trouver des feux rouges

en pleine autoroute, ce qui provoque régulièrement de gigantesques bouchons. J'étais à chaque fois heureux d'arriver avec une carrosserie intacte et sain et sauf à Netanya... sans m'être fait arrêté parce que j'avais sur le siège arrière mon gros sac de parapente, qui aurait pu dissimuler une bombe!

Le vent était favorable. Je retrouvais des biplaceurs dont j'avais fait la connaissance l'année précédente. Yaron, qui m'avait alors beaucoup aidé, se plaignait du manque de clientèle... Je m'exerçais au décollage face à la voile avec mon nouvel engin et après quelques tentatives, je le maîtrisais bien, comme me l'avait promis Urs Nadler, mon instructeur de l'école «Touch & Go» (Quelques décollages par vent soutenu et tu verras les qualités de cette aile!). Le plateau où est aménagé le déco s'étend à l'horizontale et il bordé par une crête abrupte de 20-30 m de haut, donc il faut se méfier des rotors. On ne peut décoller qu'à la limite de l'arête. Si l'on gonfle face à la voile sur le pré et fait aussitôt demi-tour, on n'a aucune chance d'arriver à cette arête. Il faut remonter la pente, peser de tout son poids sur les élévateurs, contrôler sa calotte avec précision, s'approcher lentement de l'arête et ensuite seulement se retourner et s'élever à la façon d'un vautour. Les pilotes israéliens se moquent des pilotes alpins pressés de se retourner, qui se font emportés par leur voile et se vachent ensuite dans les buissons, qui servent par ailleurs de WC. Cette année, j'étais le seul pilote étranger présent et chacune de mes manœuvres était suivie avec la plus grande attention...

Deux secondes d'hésitation de trop

L'an dernier, je n'étais encore qu'un simple élève. L'instructeur du coin, pourtant cordial, ne m'avait guère aidé. A trois reprises, un vent de 30 km/h m'avait emporté dans les buissons. J'avais mis du temps à comprendre qu'il ne fallait pas donner de coup trop violent sur les suspentes A, mais courir jusque sous ma calotte. Une distance d'au moins six mètres avec une aile école! Cette année, le vent ne soufflait pas aussi fort. Dommage! Je restais néanmoins prudent.

2005 kam ich einmal bei Schwachwind, den ich falsch einschätzte, während einer Querung der Badeanlagen herunter und schlug in einen Felsen ein. Als Alternativ-Notlandeplatz hätte nur die mit Laternenpfählen gesäumte, verkehrsreiche Strasse oder der mit Badegästen voll besetzte Strand gedient. Ich konnte mich – mit der damaligen Flugerfahrung – weder für die eine noch die andere schlechte Variante entscheiden. Die zwei Sekunden Überlegen haben mir dann die Entscheidung abgenommen. Glücklicherweise verletzte ich mich nicht gröber – dem Helm sei dank! Ausser ein paar Schürfwunden, weil ich kurze Hosen trug, ging alles gut.

Vorhänge ziehen

Am Hotel Carmel kann man hochsoaren. Spannend ist es, in die Hotelzimmer hinein zu spähen. Wehe dem Hotelgast, der seine Intimsphäre nicht durch das Ziehen der Vorhänge schützt! Ich spielte immer ein wenig herum: Hinaufsoaren bis zu den Ventilatoren der Klimaanlage auf dem Dach, dann ins Meer hinaus fliegen, mit Wingover, einfach geil! Dabei muss man stets alle Augen offen halten, denn die israelischen Piloten kennen keine Vortrittsregeln. Sogar einige israelische Piloten sagen, dass die Biplancepiloten die schlimmsten seien. Auf einem Foto, das die Ehefrau von Yaron schoss, erschrak ich im Nachhinein... So nah flog der blaue Tandempilot an mich heran! Gefährlich ist auch das Kreuzen, wenn einem die Biplance-Piloten zur Meerseite hin entgegen kommen. Ein Seitenklapper ist einem stets gewiss. Was für eine Kraft doch in diesen Tandemschirmen steckt, die solche Wirbel verursachen! Ich hielt immer genügend Höhe und Abstand ein und war auf alles gefasst.

Immer, wenn sich zu viele Piloten beim Hotel aufhielten, wich ich aus und flog der kilometerlangen Küste entlang und suchte, wo es am besten hochgeht. Meist war dies weit meerseits von der Klippe. Somit wurde auch das Kreuzen einfach. Ich spielte immer mit meinem Schirm. Sind die Ohren angelegt, nimmt er Speed auf. Zu Hause schaute ich mal auf die Geschwindigkeitsanzeige des GPS und sah sogar eine Sechs und eine Null (Sechzig!). So drehte ich eine Kurve über dem Landeplatz, um kurz vor dem Boden die Ohren loszulassen

und mit den Bremsen wie ein Federchen aufzusetzen.

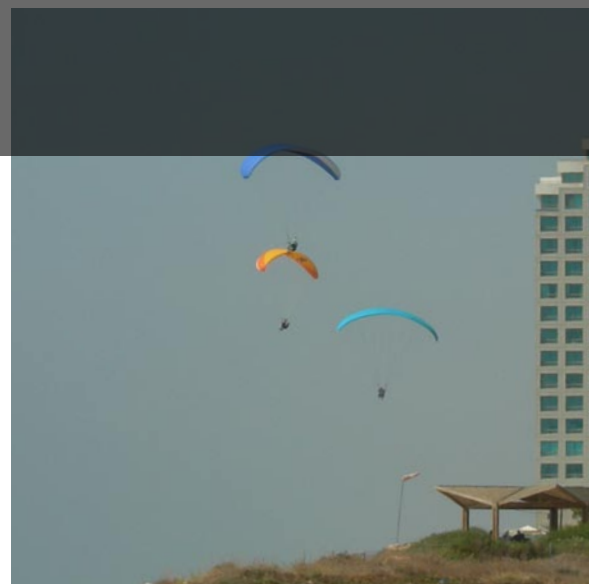
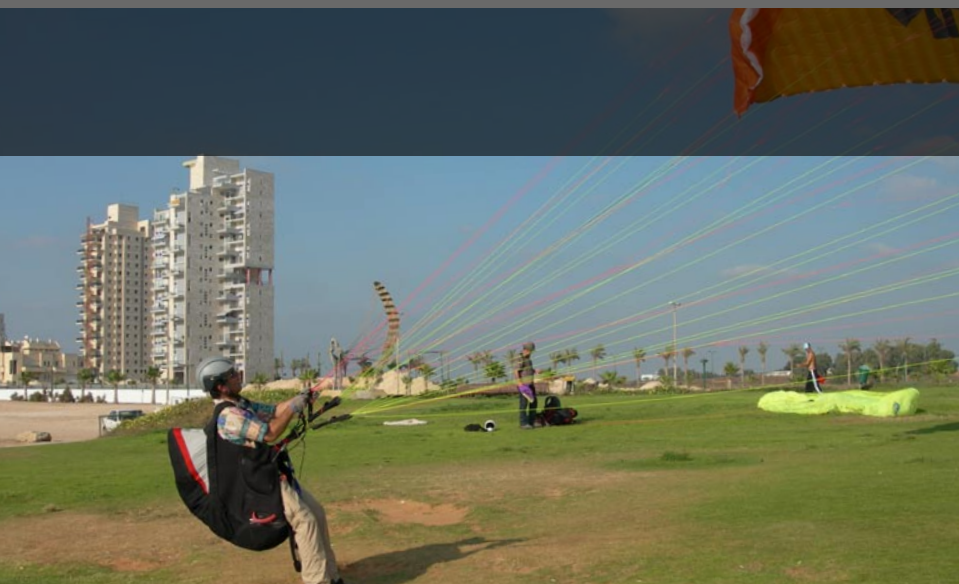
Jeden Tag flog ich mit kleinen, viertelstündigen Pausen, während denen ich mit dem mitgebrachten Wasser und den gedörrten Äpfeln der Austrocknung durch die Hitze und dem Hungerrast entgegenwirkte. Schliesslich brauchte es stets vollste Konzentration, den Piloten auszuweichen und die besten Steiggebiete zu finden (wie es eigentlich immer volle Konzentration beim Fliegen – in allen Lagen – erfordert).

Was ist gefährlicher?

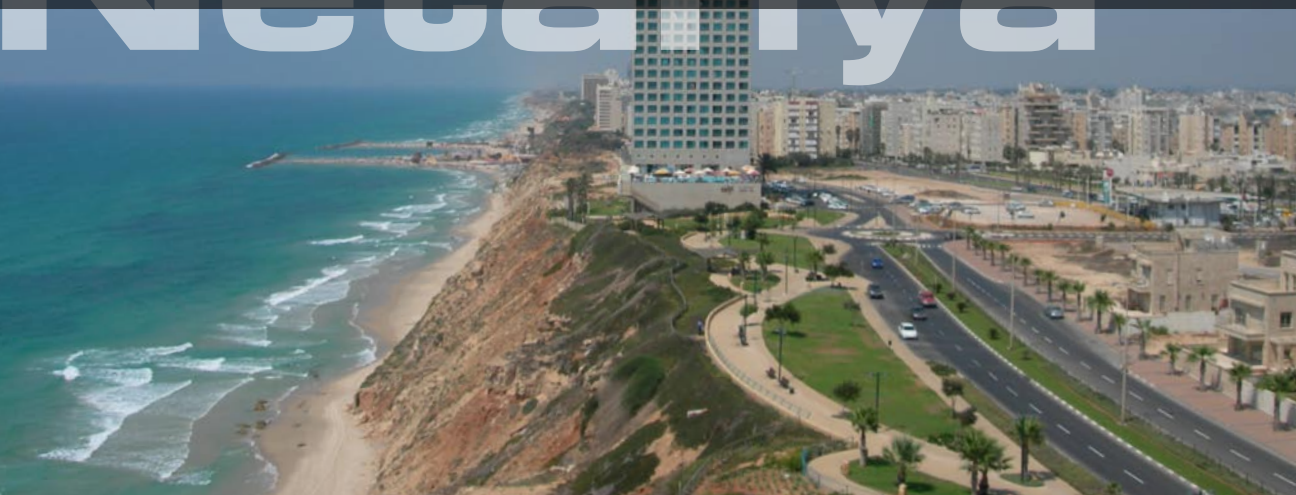
In diesem Jahr flogen neben der Küstenwache auch alle fünf Minuten Formationen von Apache-Helikoptern vorbei. Einmal vom Libanon, einmal zum Libanon... Sie waren mit mir auf gleicher Höhe. Glücklicherweise hat noch kein Terrorist den fliegenden Gleitschirm als tödende, menschliche Bombe entdeckt... Im Landesinnern (Berg Tabor oder Golanhöhen) war ans Fliegen nicht zu denken. Dort hatte ich schon letztes Jahr meine Zweifel. Treibt es einem vom Kurs ab, landet man in Syrien... was dann nicht mehr lustig ist.

Am letzten Tag meines Aufenthaltes löste Yaron sein Versprechen ein, mich vor seinem Feierabend mit dem Biplance mitzunehmen. Er zeigte mir die Querung bei der grossen Badeanstalt, wie man dies anstellen sollte, und wo sogar thermische Einlagerungen vorhanden sind. Mensch, flog er tief an! Ich hätte mich nie getraut, so zu fliegen. Aber ich glaube, er kämpfte hinter meinem Rücken ziemlich stark... Bereits seit fünfzehn Jahren fliegt er hier berufsmässig und kennt mittlerweile jede Rundung der Klippe, jedes Haus und seine Wirbelbildung genau. Eigentlich wollte ich ihm den Flug bezahlen, da er in diesem Jahr so wenig Gäste hat. Aber er wollte nicht. Ab dem Herbst fliegt er jeweils in Frankreich. Vielleicht werde ich ihn mal besuchen.

Heil im Flughafen Zürich-Kloten angekommen, muss ich mir im westlichen Strassenverkehr meine nahöstlichen Allüren wieder abgewöhnen. Und ich frage mich immer wieder, was denn jetzt in Israel gefährlicher ist: die Autofahrer im Strassenverkehr oder die Biplancepiloten beim Soaring in Netanya.



Netanya



Hotel Carmel aus der Luft vom Startplatz aus gesehen in Richtung Libanon.

L'hôtel Carmel vu du haut du déco dans la direction de la frontière libanaise.

En 2005, par vent léger (mais que je n'avais pas estimé correctement), j'avais coulé durant une transition au-dessus d'une station balnéaire et heurté un rocher. Comme atterrissage de fortune, je n'avais pas d'autre alternative qu'une route fréquentée et bordée de poteaux d'éclairage ou la plage, noire de baigneurs. Manquant d'expérience, je n'avais pu me décider pour l'une ou l'autre variante, toutes deux trop risquées. Deux secondes d'hésitation et il était trop tard. Par bonheur, je ne m'étais pas gravement blessé, grâce à mon casque. Juste quelques éraflures dues au fait que je portais un short.

Tirer les rideaux

Le long de la façade de l'hôtel Carmel, on peut remonter en soaring. Amusant de zieuter dans les chambres! Tant pis pour les hôtes qui oublient de tirer leurs rideaux. J'aimais ce petit jeu: m'élever jusqu'aux ventilateurs de la climatisation sur le toit, puis m'élancer vers la mer en faisant des wingovers. Très excitant! Mais il faut garder l'œil ouvert, car les parapentistes israéliens ignorent les règles de priorité. Certains disent même que les biplaceurs sont, de ce point de vue, les pires. Regardant une photo prise par la femme de Yaron, j'ai eu un coup de frayeur: je n'avais pas remarqué que le biplace bleu de son mari évoluait si près. Se croiser quand les biplaceurs s'avancent

face à vous vers la mer peut s'avérer très dangereux. On risque à coup sûr la fermeture latérale, due aux tourbillons provoqués par le passage de ces grandes ailes. Je veillais à garder toujours une hauteur et un espacement suffisants, tout en étant prêt à réagir en conséquence au moindre danger.

Lorsque les pilotes planant autour de l'hôtel étaient trop nombreux, j'évitais l'endroit, préférant longer la côte sur des kilomètres jusqu'à ce que je trouve le coin où ça montait le mieux. Là, l'espace était large et le fait de croiser d'autres voiles moins problématique. Je passais beaucoup de temps à jouer avec ma voile. Oreilles rabattues, elle prend aisément de la vitesse. Rentré chez moi, je consultais le tachygraphe de mon GPS. J'ai vu une fois s'afficher un six et un zéro (60 km/h!). J'effectuais un large virage, puis relâchais les oreilles peu avant de toucher le sol et me posais comme une plume après avoir tiré les freins.

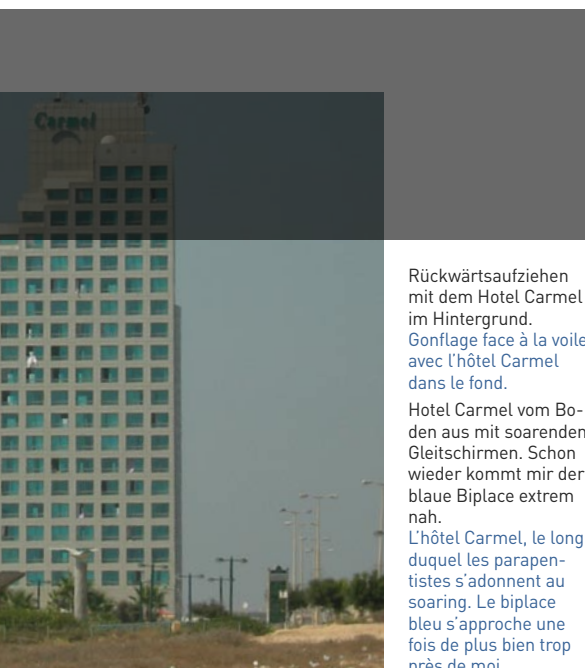
Je volais chaque jour en faisant de petites pauses d'un quart d'heure, le temps de boire de l'eau et d'avaler quelques quartiers de pommes séchées pour éviter la déshydratation et combattre les tiraillements de la faim. On a besoin de toute sa concentration pour éviter les autres pilotes ou dénicher les meilleurs taux d'ascension.

Qui sont les plus dangereux?

Cette année, en plus de la garde côtière, je rencontrais toutes les cinq minutes des formations d'hélicoptères Apache, tantôt venant du Liban, tantôt s'y dirigeant, et volant à la même altitude que moi. Par bonheur, aucun terroriste n'a encore découvert le parapente comme technique d'attentat suicide... A l'intérieur du pays (Monts Tabor ou hauteurs de Golan), pas question de songer à voler. Je l'avais compris dès l'an dernier. Il suffit d'être dévié de sa route pour atterrir en Syrie, ce qui risque d'être tout sauf amusant.

Le dernier jour, Yaron a tenu sa promesse de m'emmener en biplace avant de terminer sa journée de travail. Il m'a montré la transition près de la grande station balnéaire, comment l'attaquer et même où dénicher des bulles thermiques. Il s'élançait drôlement bas. Jamais je n'aurais osé voler ainsi. Mais je crois que dans mon dos, il en avait, mine de rien. Cela fait quinze ans qu'il vole professionnellement dans le coin. Il connaît chaque anfractuosité de la falaise, chaque maison de la côte et les tourbillons qu'elle peut engendrer. Je voulais lui payer mon vol, vu que la saison n'avait pas bien marché pour lui, mais il n'a pas voulu en entendre parler. Chaque automne, il va voler en France. Peut-être que j'irai un jour le retrouver là-bas.

Après avoir débarqué à l'aéroport de Zurich-Kloten, j'ai dû reprendre mes allures de conducteur raisonnable et respectueux des règles du trafic. Et je me demande encore qui sont les «sportifs» les plus dangereux en Israël... les conducteurs de voiture ou les biplaceurs qui s'adonnent au soaring à Netanya?



Rückwärtsaufziehen mit dem Hotel Carmel im Hintergrund. Gonflage face à la voile avec l'hôtel Carmel dans le fond.

Hotel Carmel vom Boden aus mit soarenden Gleitschirmen. Schon wieder kommt mir der blaue Biplace extrem nah.

L'hôtel Carmel, le long duquel les parapentistes s'adonnent au soaring. Le biplace bleu s'approche une fois de plus bien trop près de moi.