



Mein erster Sprung

FERTIGMACHEN ZUM SPRUNG

Von Helmut Wilsdorf
(Instrukteur für Fallschirmsport)

Es klappte, die ersten Sprünge aus dem Motorflugzeug „PO-2“ sollten durchgeführt werden.

Die Kameraden der einzelnen Kreise waren in Gruppen zusammengefasst und als erste Gruppe sprangen die Kameraden aus Bitterfeld. Schon beim vierten Sprung zeigte es sich, wie wichtig es ist, den Sprungauftrag genau durchzuführen. Der Kamerad Petras aus Bitterfeld führte seinen Auftrag nur ungenügend durch und holte sich dadurch die erste Außenlandung auf sein Konto.

Ein noch krasserer Beispiel gab uns der Kamerad Müller aus Halle, der ebenfalls einen Sprungauftrag – den Steuerkiel gegen den Wind zu stellen und damit die Landegeschwindigkeit zu verringern – nicht ausführte. Wie bekannt ist, bewirkt der Steuerkiel einen Vortrieb von 2 m/s. Bei einer Bodengeschwindigkeit von 3 m/s + 2 m/s Vortrieb ergibt sich eine Landegeschwindigkeit von 5 m/s. Hätte in diesem Falle der Kamerad Müller seinen Kiel gegen den Wind gestellt, wäre die Landegeschwindigkeit ungefähr 3 m/s, 2 m/s oder 1 m/s statt 5 m/s gewesen. Das Ergebnis dieses fehlerhaften Handelns war eine sehr harte und gefährliche Landung. Kamerad Müller konnte von Glück sprechen, denn es hätte weitaus schlimmer ausgehen können.

Aus diesen kleinen Beispielen ist ersichtlich, wie wichtig es ist, sich auf den Sprungauftrag zu konzentrieren und ihn möglichst hundertprozentig durchzuführen.

Zunächst ging ich noch mal zum Arzt, der ja bei jedem Sprungbetrieb dabei ist und ließ meinen Blutdruck messen. „Alles normal“ hieß der Befund und somit war der Weg zum Sprung frei. Schnell war der Schirm gepackt, d. h. für die Verhältnisse schnell, denn vor dem ersten Sprung dauert das Packen ja gewöhnlich noch etwas länger, und man sieht lieber einmal öfter nach, ob alles in Ordnung ist.

Beim zweiten Durchgang war ich dann an der Reihe.

Der Schirm wurde angelegt, beim Günter Schmitt abgemeldet und der Sprungauftrag entgegengenommen. Er lautete guter Absprung, Kappenkontrolle, orientieren und den Schirm so drehen, dass der Wind in den Rücken kommt. In 50 m Höhe Landebereitschaft melden sowie eine einwandfreie Landung mit geschlossenen Füßen, versteht sich durchführen. Mit diesem Auftrag und klopfendem Herzen bestieg ich das Flugzeug. Die Aufzugleine war eingeklinkt und ab ging es.

Als die Maschine frei war, d. h. sich vom Erdboden abgehoben hatte, war mir, als hätte mir jemand die vorher noch bestehende Nervosität abgenommen und ich war ganz ruhig. Der wunderschöne Flug über Halle sollte mich aber nicht vom Sprungauftrag ablenken. Immer wieder ging ich ihn im Geiste durch. Nach zehn Minuten Flug drosselte der Flugzeugführer, Wolfgang Reichelt, die Maschine. Wir verständigten uns durch Blicke und ich begann auszusteigen, denn in wenigen Sekunden mussten wir die Absprungstelle erreichen. Die Aufzugleine wurde über den Kopf gelegt und die Absprunghaltung eingenommen. Meine Gedanken waren noch „Füße geschlossen halten“, da kam schon das Sprungkommando und ich löste mich vom Flugzeug, so wie ich es gelernt hatte.



Mein erster Sprung

Nach ungefähr einer Sekunde merkte ich, dass meine Füße angehoben wurden und ich die Rückenlage einnahm. Ich sah, wie sich die Fangleinen ausschlaften, der Verzögerungssack sich abstreifte, dann gab es einen kurzen Ruck und ich hing am Schirm. Die Kontrolle zeigte mir, dass alles in Ordnung war. Ich setzte mich ins Gurtzeug und orientierte mich. Links von mir sah ich in der Tiefe das Landekreuz auf mich zukommen, ein Zeichen, dass ich meinen Schirm nach links drehen musste. Also die zweite und dritte Fangleine des rechten vorderen Gurtes bis in Brusthöhe heruntergezogen und schon begann der Schirm sich zu drehen. 20° vor dem Ziel ließ ich los, denn auf Grund des Beharrungsvermögens dreht der Schirm noch etwa um 20° nach. In 50 m Höhe gab ich die Landebereitschaft und bald danach landete ich gut, fast neben dem Landekreuz.

Mein erster Sprung und damit ein großes Erlebnis hatte seinen Abschluss gefunden.