



«Manchmal ist es besser, wenn man nichts macht»

Michel Eggmann

Dominik Breitingger aus Worben gehört zu den weltweit besten Gleitschirmpiloten. Der 33-Jährige spricht über Intuition in der Luft, seinen besten Ferienjob und Glücksgefühle.

Dominik Breitingger, hatten Sie in der Luft jemals Angst?

Dominik Breitingger: Angst nicht, es ist eher Respekt vor den Bedingungen. Gerade beim Wettkampffliegen kommt es vor, dass man sich selbst in gewisse Situationen manövrieren oder an einen Ort fliegen muss, wo man beim Plauschfliegen nie hingehen würde. So muss ich manchmal brenzlige Situationen meistern, aber ich gehe da jeweils mit sehr viel Vorsicht ans Werk. Das Gefühl, unbedingt sofort landen und nicht mehr in der Luft sein zu wollen, hatte ich bisher noch nie.

Können Sie Ihre Grenzen in der Luft immer abschätzen? Manchmal müssen wir Gleitschirmpiloten zum Schluss kommen, dass es zu heikel ist, beispielsweise um einen gewissen Berg zu fliegen, wo es viel Wind hat. In solchen Situationen drehe ich ab, auch wenn andere Piloten die Route fliegen. Dort ist es wichtig, das eigene Limit abzuschätzen.

Wie gehen Sie mit solchen Situationen im Kopf um? Merken Sie sofort, wenn Sie sich nicht mehr wohlfühlen? Das ist sehr unterschiedlich. Beim Weltcup letzte Woche in Italien gab es zwei Situationen mit sehr viel Gegenwind und turbulenter Luft vor uns. Wenn du zuvorderst bist, weisst du, dass es da vorne heikel wird, aber du siehst nicht, wie sich die Luft bewegt. Du fliegst und erst dann merkst du, wie sich alles bewegt. Wenn du weiter hinten bist und 20 bis 30

Piloten vor dir hast, siehst du ganz genau, wie sich bei ihnen alles bewegt und sich die Schirme verbiegen. Deswegen ist es meistens gar nicht so schlecht, wenn du nicht zu viel vor dir siehst und unvoreingenommen an die Situation heranfliegst.

Was passiert, wenn sich jemand überschätzt und ein Pilot den Schirm nicht mehr unter Kontrolle hat? Wenn man das Limit pusht, speziell beim Wettkampffliegen, passiert es ab und zu, dass jemand über das Limit geht und der Schirm zuklappt. Seit etwa 2012 müssen selbst die Wettkampfschirme ein gewisses Zertifizierungsverfahren durchlaufen, wo verschiedene Manöver gemacht werden. Das Schirmeinklappen gehört dazu. Er darf dort nur bis zu einem gewissen Grad abdrehen und auch nicht zu schnell. Deswegen kann man heutzutage relativ sicher geradeaus weiterfliegen, selbst wenn der Schirm zuklappt. So kann man den Schirm wieder öffnen, ohne dass wir in eine Drehung hineinkommen und abstürzen.

Und was, wenn doch? Selbst wenn der Schirm mal extrem zuklappen würde und nicht mehr aufgeht, haben wir noch Notschirme dabei. Ich begann 2008 mit dem Fliegen, bin 2012 den ersten Wettkampf geflogen und musste noch nie einen Reserveschirm benutzen.

Sie haben es gesagt, Sie fliegen seit 17 Jahren. Für einen 33-Jährigen haben Sie bereits sehr viel Erfahrung. Wie wichtig ist in der Luft die Intuition? Bei gewissen Situationen muss ich auch heute noch sehr genau darüber nachdenken, was der nächste Schritt ist. Es geht da um Sachen, wo der Wind herkommt und wie die Thermik entsteht. Speziell beim Wettkampffliegen sind viele Sachen intuitiv. Ich fliege mittlerweile an einen bestimmten Punkt, ohne gross zu überlegen. Einmal im Jahr organisiere ich an einem Wochenende ein Streckenfliegen. Dort bin ich mit vielen Piloten unterwegs, die noch nicht so viel Erfahrung haben. Wenn sie mich fragen, warum ich genau dorthin geflogen bin oder wieso wir genau das machen, überlege ich mir erst richtig, warum es so ist.

Mit einer gewissen Erfahrung spürt man die Bedingungen in der Luft ganz genau. Das ist ja auf dem Boden beim Autofahren das Gleiche. Wenn man es lernt, drückt man das erste Mal die Kupplung, schaltet mit der rechten Hand, hält die linke am Lenkrad und ist viel am Überlegen. Irgendwann passiert dann alles automatisch und intuitiv. Beim Gleitschirmfliegen ist es auch so. Speziell in heiklen Situationen ist die Intuition etwas extrem Wichtiges. So macht man automatisch das Richtige und auch nicht zu viel. Wenn man überreagiert, zu fest an den Leinen zieht, kann das beim



Gleitschirmfliegen gefährlich sein und die Situation verschlimmern. Manchmal ist es besser, wenn man nichts macht.

Haben Sie bei Ihren Flügen Hilfsmittel dabei?
 Beim Streckenfliegen oder an einem Wettkampf haben eigentlich alle Piloten ein GPS dabei. Heutzutage fliegen viele mit einem Tablet oder einem Smartphone mit einer speziellen App. So sehen wir die Lufträume, die wir nicht befliegen dürfen, die Geschwindigkeit und die Höhe. Im Seeland ist der Luftraum Grenchen nahe. Auf unseren Geräten sehen wir auf den Meter genau, wie nahe an den Luftraum wir fliegen dürfen.

Ist ein GPS-Gerät Pflicht?
 Ich geniesse es auch sehr, mal ohne Hilfsmittel zu fliegen. Das kommt besonders am Feierabend vor, wenn ich nur ein, zwei Stunden in der Luft bin. Es hat bei Corgémont ein schönes Abend-Fluggebiet. Also zu Beginn ist immer ein sogenannter Variometer dabei. Das ist eigentlich nichts anderes als ein Drucksensor. Er zeigt dir akustisch und auch visuell an, ob du hinaufoder hinunterfliegst. Je schneller du steigst, desto schneller piepst es.

Mittlerweile brauchen Sie diesen Variometer wohl nicht mehr?
 Gerade beim Tandemfliegen habe ich es eigentlich nie dabei. Ich will meine Passagiere nicht mit dem Piepton belästigen. Auch wenn ich für mich einen gemütlichen Flug mache, habe ich es ausgeschaltet. Dann bist du einfach in der Luft, hörst nichts und genießt den Flug.

Sie sprechen das Geniessen an. Schildern Sie uns Ihre Gefühlslage vor dem Start eines Fluges?
 Eine gewisse Grundnervosität gehört bis heute dazu. Es ist lustig, seit einigen Jahren habe ich eine Uhr mit einem Pulsmesser. So habe ich

festgestellt, dass vor dem Start der Puls etwas ansteigt. Das war ich mir gar nicht bewusst. Ich hatte das Gefühl, dass ich die Situation immer voll im Griff habe und das vorher ja schon über 1000-mal gemacht habe. Es ist vor dem Start halt immer noch eine Freude da - auf das Abheben und durch die Luft zu fliegen.

Sie bieten auch Tandemflüge an. Wie erleben Sie Ihre Passagiere vor dem Abheben?
 Ich hatte noch selten Passagiere, die vor dem Start nicht nervös oder kribbelig waren. In der Luft geht es ein, zwei Minuten und die Anspannung weicht dem Geniessen. Das ist bei mir selbst auch immer noch so. Es ist eine leichte Nervosität vorhanden, der Puls ist erhöht und sobald der Schirm schön über dem Kopf ist, ist gut.

Wurde bei einem Tandemflug auch schon jemand komplett von den Gefühlen übermannt und bewusstlos?
 «In die Schnitz» gefallen ist mir noch niemand. Es könnte durchaus passieren. Wir können auch mit einem Tandemschirm krasse Manöver machen, zum Beispiel, wenn wir schnelle Drehungen nach unten machen. Dann können Kräfte von über 4g wirken. Aber eben, bewusstlos wurde noch niemand. Im Gegenteil: Meistens werden die Passagiere von Freude überwältigt. Nach dem Landen jubeln sie oder wir umarmen uns.

Man spürt Ihre grosse Leidenschaft für das Gleitschirmfliegen. Was hat Sie vor 17 Jahren zu diesem Sport gebracht?
 Das war mein Vater. Als ich zehn Jahre alt war, begann er mit Gleitschirmfliegen. Mein Vater und ich waren schon früher immer zusammen mit Modellfliegen oder mit Lenkdrachen beschäftigt. Ich fand alles cool, was in der Luft war. Als er mit dem Gleitschirmfliegen begann, ging ich immer mit. Für mich wurde rasch klar, das will ich auch machen. In

der Schweiz darfst du ab 15 Jahren fliegen, für die Prüfung musste ich 16 sein. Ab meinem zehnten Geburtstag wusste ich, ich will später Gleitschirmpilot werden. Ich war mir bewusst, dass die Ausbildung und die Ausrüstung etwas kosten wird. Also wünschte ich mir ab diesem Zeitpunkt zum Geburtstag nur noch Geld. Dieses habe ich gespart. So konnte ich mit 15 Jahren beginnen.

Sind Sie seither immer drangeblieben?
 Ja. Über die Wintermonate war die längste Pause, in der ich nicht in der Luft war, gegen drei Monate. Sonst gab es nie einen Unterbruch.

Haben Sie auch andere Sachen ausprobiert wie **Speedflying** oder Fallschirmfliegen? Fallschirmspringen ist nichts für mich. Dort habe ich zu grossen Respekt. Aus dem Flugzeug springen und der freie Fall ist sicher mega cool, aber ich hätte da den Hintergedanken, dass der Schirm nicht aufgehen könnte und der freie Fall bis zum Boden dauert. Über **Speedflying** habe ich mir tatsächlich Gedanken gemacht. Aber da kenne ich mich gut genug. Ich musste mir sagen, ich lasse es besser sein. Ich glaube, es wird erst dann interessant und der Adrenalinkick kommt erst dann, wenn du nahe über dem Boden bist, möglichst schnell und vielleicht noch zwischen zwei Tannen durchfliegst. Dann ist das Risiko viel höher als beim Gleitschirmfliegen.

Was macht Gleitschirmfliegen für Sie einzigartig?
 Ich kann in der Luft sein und muss nicht an tausend andere Sachen denken, kann für mich allein sein, abschalten und geniessen. Gleichzeitig kann ich es im Kollegenkreis machen und in einer Gruppe unterwegs sein. Wir können einander unterstützen oder beim Wettkampf pushen. Es ist das gesamte Spektrum, das es einzigartig macht. Der Zugang ist auch relativ einfach. Du zahlst beispielsweise für



die Ausbildung und die Ausrüstung einmalig 5000 Franken und wenn du das hast, kannst du loslegen.

Sie fliegen seit Jahren auch Wettkämpfe. Warum?

Das begann durch meinen Kollegen Michael Küffer. Er hat kurz vor mir mit dem Gleitschirmfliegen begonnen und machte mich auf eine Newcomer-Challenge, eine Art Plauschwettkampf, aufmerksam. Ich sagte zu. Wir waren damals eine coole Truppe von rund einem halben Dutzend jungen Piloten. Wir haben einander gepusht. Ich konnte damals sehr viel lernen, nicht nur wie ich beim Wettkampffliegen besser werde, sondern auch wie ich effizienter fliege, das Wetter und das Gebiet richtig lese sowie die Situationen richtig interpretiere.

Mittlerweile gehören Sie in der Schweiz und somit weltweit zu den besten Gleitschirmpiloten, haben einen Weltcup gewonnen und wurden letzte Woche bei einem Wettkampf auf dieser Stufe Neunter. Wie haben Sie den Event in Feltre erlebt, wo ja bei den Frauen Sarah Zimmermann aus Steffisburg gewonnen hat? Vorneweg freue ich mich sehr für Sarah. Sie ist noch nicht so lange dabei und konnte nun bereits ihren ersten Weltcup gewinnen. Was mich angeht, war ich zuvor noch nie in Feltre. Das Gebiet war sehr abwechslungsreich. Man konnte sehr viele verschiedene Linien wählen. Zum Teil habe ich Konkurrenten aus dem Auge verloren und eine Stunde später kamen wir wieder zusammen, weil wir ganz unterschiedlichen Routen folgten.

Ist das bei Wettkämpfen unüblich? Es kommt natürlich auch immer darauf an, wie die Organisatoren die Boyen oder die Tasks setzen. Aber Gebiete, wo man komplett unterschiedliche Routen gleich schnell fliegen kann, gibt es nicht viele.

Wie muss man sich diese Boyen und Tasks vorstellen? Gibt es da in der Luft bestimmte Orte, wo ihr abfliegen müsst? Man kann es sich wie einen Orientierungslauf im Wald vorstellen, nur dass wir in der Luft sind und alles 3D ist. Vor dem Wettkampf bekommen wir ein Dokument mit rund 50 verschiedenen Wegpunkten im ganzen Gebiet verteilt. Je nach Wetter definieren die Organisatoren vier bis sechs Wegpunkte, die wir passieren müssen. Jeder Punkt hat einen unterschiedlichen Radius, der beispielsweise zwei oder zehn Kilometer gross sein kann. Wir sprechen da von Zylindern, die vom Boden bis ins Unendliche hinaufsteigen. Diese bis zu sechs Wegpunkte müssen wir dann möglichst schnell in der richtigen Reihenfolge abfliegen.

Lässt sich mit Gleitschirmfliegen Geld verdienen?

Es gibt einige wenige Piloten, die rein vom Wettkampffliegen leben können. Aber das geht nur mit Sponsoring. Wie es funktioniert, ist als Testpilot. Dann bist du bei einer Firma angestellt und entwickelst Schirme sowie Sitze mit. So kannst du dir nur mit dem Gleitschirmfliegen den Lebensunterhalt verdienen. Oder wenn du das Tandemfliegen professionell machst. Interlaken ist dort ein Hotspot. Viele Touristen gehen für Flüge dorthin und Piloten können davon leben.

Waren Sie auch schon dort? Während meines Studiums war ich in den Sommerferien meistens fünf bis sechs Wochen dort. So konnte ich für den Rest des Jahres mein Geld verdienen. Es war definitiv der beste Sommerjob, den ich haben konnte. Die Kollegen waren schon ein wenig neidisch. Ich habe pro Tag sieben bis acht Flüge gemacht und sehr gutes Geld verdient.

Wie gross ist die Konkurrenz im Gleitschirmfliegen? Könnte ich mit

meinen 33 Jahren mit diesem Sport beginnen und noch Weltmeister werden? Problemlos (lacht). Ich erinnere mich an einen meiner ersten Weltcups. Das war in Serbien. Dort flog ein 58-Jähriger auf den sechsten Platz. Ich dachte mir, cool, ich kann diesen Sport noch ganz lange ausüben. Es ist wirklich kein Problem, erst später mit Gleitschirmfliegen zu beginnen. Es gehört natürlich immer ein gewisses Talent dazu, aber wer das richtige Gespür und den Ehrgeiz mitbringt, kann problemlos in Ihrem Alter erst beginnen und noch an die Weltspitze fliegen. Es ist mehr ein mentaler Sport und nicht physisch anstrengend. Es erfordert gewisse Kraft, aber du musst nicht extrem gut trainiert sein.

Sie üben diesen Sport aus, seit Sie 15 sind. Ist es nicht frustrierend, dass nun irgendein Newcomer kommen kann und Sie überflügelt?

Wenn es so wäre, dass jemand kommt und nach einem Jahr schon besser ist als ich, würde ich definitiv mit ihm zusammensitzen und schauen, was er besser macht als ich (lacht laut). Da wäre ich sicher ein wenig eingeschnappt. Wenn man das Talent hat, kann man es schon in wenigen Jahren schaffen, ganz vorne mitzufliegen. Man muss es aber wirklich wollen und viel Zeit aufwenden.

Sie waren schon in Kolumbien, Brasilien, der Türkei oder Portugal. Welche Destination ist Ihnen besonders in Erinnerung geblieben? Jede Destination hat ihre schönen Sachen und Eigenheiten. Schliesslich finde ich es in der Schweiz immer noch am schönsten zum Fliegen. Es ist Heimat. Alle Piloten aus dem Ausland sagen immer, dass wir ein grosses Privileg haben, in der Schweiz zu leben und hier fliegen zu können. Es ist auch so. Wir haben von allem etwas. Wir haben das Flachland, kleinere Hügel hier im



Jura und hohe Berge. Es ist extrem schön und abwechslungsreich in der Schweiz.

Was war Ihre längste Zeit, in der Sie am Stück in der Luft waren?
Ich habe in diesem Jahr Ende April meinen weitesten Flug gemacht. Das waren 357 Kilometer. Ich bin auf der Riederalp gestartet, dann über den Grimselpass hinten an den Rhonegletscher geflogen, dort bin ich umgekehrt, über Fiesch das Wallis hinab, über den Mont Blanc und noch weiter Richtung Westen nach Frankreich. Dort habe ich wieder den Wendepunkt gesetzt und flog alles zurück. Einen Tag lang war es der Rekord. Nachher hat mir ein Kollege am Abend geschrieben, das sei ein mega cooler Flug und fragte mich, ob ich morgen gleich noch einmal mitkomme. Das Wetter sehe sogar

noch etwas besser aus. Ich hatte leider schon Programm. Er ging am nächsten Tag und flog zehn Kilometer weiter.

Wie lange dauerte dieser Flug?
Rund zehneinhalb Stunden. Mein längster Flug war knapp elf Stunden.

Hätten Sie am nächsten Tag genügend Kraft gehabt, tatsächlich noch einmal einen so langen Flug zu absolvieren?
Zwei Tage nacheinander kann man so etwas machen, wenn man es sich gewohnt ist. Drei Tage würden nicht gehen, da wäre ich zu erschöpft.

Wie sieht bei einem Flug über zehn Stunden die Verpflegung aus?
Bei längeren Flügen habe ich immer Energieriegel oder ein Sandwich dabei. Zudem habe ich einen Trinkbeutel dabei, mit zwei Litern Wasser oder einem anderen Getränk. Wenn du in

der Luft mal eine ruhige Phase hast, kannst du alle Leinen loslassen. Das hatte ich auf diesem langen Flug und konnte gemütlich mein Sandwich essen und noch einmal Sonnencreme eingestrichen, damit meine Nase nicht rot wird.

Was war bisher Ihr schönstes Erlebnis?
Vor rund fünf Jahren habe ich auch einen sehr weiten Flug im Wallis gemacht. Ich flog sehr spät am Abend über Leukerbad. Das ganze Tal unten in Fiesch war schon im Schatten, die Leute hatten den Sonnenuntergang schon lange hinter sich. Und ich kam auf knapp 4000 Metern von hinten von Norden über den Aletschgletscher fliegend. Ich hatte für mich allein einen Sonnenuntergang in den Bergen. Das war mega schön, über den Aletschgletscher abzugleiten, diese Abendstimmung zu haben.

Zur Person Dominik Breitinger ist in Büren aufgewachsen und wohnt seit 2019 in Worben. Der 33-Jährige hat ein Studium zum Elektroingenieur abgeschlossen und arbeitet als Versuchsingenieur beim DTC Dynamic Test Center in Vauffelin. Seit er 15 Jahre alt ist, betreibt Breitinger als Hobby das Gleitschirmfliegen. Sein bisher grösster Erfolg war 2022 der Sieg bei einem Weltcup in Brasilien. (mig)

«Speziell in heiklen Situationen ist die Intuition etwas extrem Wichtiges.»

Sein längster Flug war knapp elf Stunden.

Datum: 12.07.2025

Seit 1850 die Zeitung für Biel und das Saanenland
Bielertagblatt
Schweiz am Wochenende

Schweiz am Wochenende / Bielertagblatt
2501 Biel/Bienne
032/ 344 81 11
<https://www.bielertagblatt.ch/>

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenmedien
Auflage: 14'584
Erscheinungsweise: wöchentlich



Seite: 2,3
Fläche: 116'508 mm²



Auftrag: 1077450
Themen-Nr.: 048002
Referenz:
2f78f807-198c-4a30-b9aa-32a3a4abe514
Ausschnitt Seite: 5/5



Sein längster Flug dauerte zehn Stunden und war 357 Kilometer weit: Dominik Breitingner auf dem Bözingenberg. Bild: Jonas Scheck