

Geschichten von tausendundeiner Außenlandung

niedergeschrieben von Christoph in echtem Fliegerlatein aus dem dichten Nebelgrau der Erinnerung, die reine Wahrheit und nichts als die Wahrheit ("Ich schwör, bei meinem krummen Steuerbügel!")
Januar, 2024

Die Anfänge

Die Sache ist doch eigentlich ganz einfach - dachte ich: Ich kreise auf bis zur Wolkenbasis, fliege entspannt – also ich, nicht der Drachen – zum nächsten Gipfel, kreise wieder an die Basis und dann wieder zum nächsten und so weiter bis ich keine Lust mehr habe und lande. Gesagt, getan, hoppla, das ging aber schnell heute mit dem Landen. Dann war's wohl kein guter Tag, schlechte Thermik oder irgendetwas anderes, was man irgendwie nicht ahnen konnte. Wo wohl die anderen alle bleiben? Die kamen dann sehr spät am Nachmittag mit verklärtem Gesichtsausdruck und unmittelbar nachdem der Helm vom Kopf runter war, begann der Redeschwall mit den sich immer und immer wiederholenden Lobliedern wie "Hammerstag", "Heute sind sogar die Schaltafeln an der Basis gewesen" und "war völlig unmöglich abzusaufen". Hier zeigte sich zum ersten Mal, dass die Flugleidenschaft auch wirklich Leid schaffen kann. Nämlich dann, wenn man kläglich abgeseifen ist und sich die nicht enden wollenden Erlebnisse über jeden, aber auch wirklich jeden krummen Thermikbart, jedes Lee und jede verlässliche Soaringkante nördlich der Sahara anhören muss.

"Hammermäßig ging's da rauf an dem Felszapfen, was, bei dir auch, echt krass Mann, ich hatte so die Hosen voll, aber ruck-zuck auf 4000, gutes Gefühl, nicht lang fackeln gleich weiter und unter die gigantische Wolkenstraße, Mensch, war das super! Hast du auch den Adler gesehen?"

Nein, hab ich nicht, ich hab' versagt, hab's vergeigt, bin zu doof, wahrscheinlich ist der Drachen doch Mist! Vielleicht bringt er im Gebrauchtforum noch ein paar Hunderter.

Nach einigen Tagen kam die Freude zurück und mit jedem Flug wurde mir danach immer klarer, dass die Sache doch anspruchsvoller war als ursprünglich gedacht.

Am Kap

Der Erhalt meines A-Scheines fiel zufällig in die Zeit meines ersten richtigen Jobs. Das hierdurch entstandene, und für mich ungewohnt üppige finanzielle Polster, ließ die Abenteuer- und Reiselust des Jung-Piloten dramatisch anwachsen. So kam es, dass ich nach einem unbeschwerten Flugtag mit meinem ehemaligen Fluglehrer und seiner Partnerin feuchtfröhlich im spätsommerlichen Biergarten beisammensaß, und dieser Lehrer vom geplanten Flugurlaub in Südafrika zu erzählen begann. Meine bewundernde Anerkennung schmeichelte im offenbar und er antwortete mit dem lockeren Angebot: "Komm' halt mit!" "Da hätte ich schon Lust" war meine spontane Antwort. Tage später erkundigte ich mich nach der geplanten Reisezeit, welche mir dann auch mitgeteilt wurde. Bald darauf hatte ich ein Ticket und verständigte die beiden von meiner großen Tat. Die Reaktion war da schon etwas verhaltener. Als der Abreisetag nahte, stellte sich heraus, dass der Fluglehrer bereits vor einer Woche abgereist war, und nur seine Partnerin am selben Tag wie ich den Flug gebucht hatte. Und von ihr war irgendwie nicht herauszubekommen, wohin sie eigentlich zum

Fliegen wollten. Nach der Ankunft in Johannesburg verabschiedete sie sich kurz und knapp, wünschte mir einen schönen Urlaub und verschwand ohne weitere Erklärung.

Hier war mir dann endgültig klar, dass die beiden alles andere im Sinn hatten, als sich einen flug- und abenteuerlustigen Anfänger ans Schlepptau zu nehmen und womöglich den ganzen Urlaub nicht mehr loszuwerden. Das war zwar ohnehin nicht mein Plan, aber mit so einer Abfuhr hatte ich nicht gerechnet.

Ganz alternativlos war ich aber nicht losgereist, hatte ich doch einem alten Schulfreund, der in Kapstadt lebt, mein Kommen angekündigt. Er und seine Familie freuten sich über meinen Besuch.

Da ich nun, was die Infrastruktur des Fliegens in Südafrika betrifft, völlig ahnungslos war, half man mir Kontakt zu lokalen Piloten aufzunehmen und einen Flugberg zu finden. Es war dies nicht der Tafelberg, sondern der davor liegende, eher unscheinbare Signal Hill. Die Landung erfolgte in Green Point, exakt dort, wo jetzt das Stadion der Fußball WM 2014 steht. Damals jedoch befanden sich dort weitläufige Rasenflächen großer Sportanlagen. Dazwischen musste ein Stadtteil von Kapstadt mit veritablen Hochhäusern und beeindruckenden Straßenschluchten überflogen werden, ein wuchtiges Erlebnis für einen völlig unerfahrenen Jungpiloten.

Auf der Rückfahrt nach Johannesburg wollte ich das Fluggebiet Porterville im Landesinneren besuchen. Mit einer vagen Anfahrtsbeschreibung fuhr ich also los und versuchte mich in der kargen Steppenlandschaft mehr nach Windrichtung und Sonnenstand zu orientieren. Irgendwo sollte eine Passstraße einen Bergrücken hinauf bis zum Startplatz führen. Eine Straße war bald gefunden, also nichts wie hinauf und aufbauen. Startplatz war eigentlich keiner da, aber der Landeplatz war bis auf etwas eckiges Geröll und garstig aussehende Dornenbüsche beinahe hindernisfrei. Also "ideale Bedingungen"!

Mitte Dezember beginnt in Südafrika der Hochsommer, es geht über 40 Grad, und was das für die Thermikverhältnisse bedeutet, habe ich in der Theorie erst später, in der Praxis jedoch unverzüglich erfahren. Kaum eingehängt, flog der Drache samt Pilot senkrecht nach oben ab, wohlgermerkt ohne, dass ich ihn überhaupt hochgehoben hatte, geschweige denn losgelaufen war, schwebte mehrere Meter nach hinten und setzte mich unerwartet sanft im Dornengestrüpp wieder ab. Der folgende Schweißausbruch verursacht durch Schrecken und Wüstenhitze hatte es in sich, und ich war froh, dass mein Selbstmordversuch nur durch Zufall gescheitert war.

Aber Pilot und Fluggerät waren heil geblieben, ich konnte den Drachen noch schnell vor der nächsten Ablösung abbauen und zu Fuß den dornigen Weg zum Landeplatz antreten, wo ich vorher das Auto geparkt hatte. Die Nacht am Campingplatz verbrachte ich mehr oder weniger in Schockstarre.

Am nächsten Morgen konnte ich mit Hilfe von Ortskundigen die richtige Straße zum Fluggebiet finden und stand plötzlich vor einer riesigen Startrampe umgeben von mehreren Windsäcken. Tags zuvor war ich komplett allein mitten in der Wüste auf einer unbedeutenden Nebenstrecke gewesen, auf der manchmal tagelang kein Auto vorbeikommt.

Jetzt aber, gelang mir ein schöner und ruhiger einstündiger Thermikflug mit 600m Startüberhöhung über der südafrikanischen Wüstenlandschaft. Ein wahrhaft abenteuerliches Unterfangen für den zehnten Flug nach der A-Schein Prüfung.

Im Flussbett

Wie und auf welche Weise reizvoll, aber auch anspruchsvoll das Streckenfliegen ist, musste ich, wieder zu Hause, trotzdem noch lernen. An einem wettertechnisch sehr guten Flugtag ging es gleich nach dem Start am Hochfelln in komfortable Höhe, wo dann sofort entschieden werden musste, wie der Flug bzw. die geplante Strecke nun weitergehen sollte. Einen richtigen Plan hatte ich zwar nicht, sah aber weit im Süden und atemberaubend hoch, einen Drachen kreisen. Wunderbar, dann nichts wie hin und ihm nach. Leicht und locker flog ich also etwa an die Stelle, wo ich den anderen Drachen weit über mir wähnte. Thermik war da allerdings nicht zu finden, dafür unter mir jede Menge Wald. Also drehte ich um und kam nicht mehr vorwärts. Dafür kam der Wald unter mir immer näher. Meine erste Bekanntschaft mit dem Bayerischen Wind! Das rettende Flachland mit seinen Landwiesen war bereits unerreichbar und ich war in Schwierigkeiten. Eine Almwiese mit Landemöglichkeit ließ ich unerklärlicherweise unter mir vorbeiziehen, wohl in der Hoffnung, das Ganze würde schon irgendwie gut enden. Die Realität sah aber anders aus. Vor mir lag nur noch ein enges Tälchen, in Landerichtung erst ein Kiesbett, dann ein länglicher See, dann ein Stauwehr und dahinter die Landehölle in Form einer engen und zugewachsenen Schlucht. Ich musste also das Kiesbett anpeilen. Je tiefer ich kam, desto enger wurde der Talquerschnitt und ich war gezwungen steil abzukreisen um die Talwände nicht zu berühren. Durch die hohe Geschwindigkeit war ich jetzt aber im Endanflug viel zu schnell um das Kiesbett zu treffen und so schoss das Kiesbett unter mir vorbei und gleich darauf der See. Erst jetzt erkannte ich, dass sich hinter dem See und noch vor dem Stauwehr eine etwa 10m breite Schotterfläche befand. Nachdem ich auch den See mit meiner viel zu großen Geschwindigkeit überflogen hatte, kam ich wie durch ein Wunder genau auf dem winzigen Schotterband gerade noch vor der Schlucht stehend auf den Boden. Das Blut war mir allerdings in den Adern gefroren. "Mehr Glück als Verstand" war mein erster und einziger Gedanke, wobei klar war, dass Verstand nicht im Spiel gewesen sein konnte.

Ein freundlicher Wanderer half mir meinen Drachen bis zum nächsten Parkplatz zu tragen, was eine respektable Strecke war und etwa eine Stunde dauerte. Bis heute denke ich an dieses Erlebnis nur mit Schauern zurück, habe aber seitdem den "Point of Safe Return" immer in einem Augenwinkel im Blick.

Der erste Hunderter

Erstaunlicherweise kommt es immer wieder vor, dass ein neues Fluggerät bisher ungenutzte Kräfte freisetzt. Wohl weniger die des neuen Gerätes, als vielmehr das mentale Potential, das sich im ambitionierten Piloten angestaut hat und welches einfach genau in diesem Moment beginnen kann zu wirken. So geschah es vor vielen Jahren an einem 5. Mai mit leichter Nordostströmung, dass es plötzlich so lief wie in meiner naiven Vorstellung: Aufkreisen, weiter zum nächsten Gipfel und immer so fort. "Die neue Kiste fliegt ja geradezu überirdisch!" Nach dem Start zogen die Ammergauer Alpen zauberhaft sanft unter mir vorbei, gleich darauf die Zugspitze zu meiner Linken, das Lermooser Becken (dessen Lande- und Einkehrmöglichkeiten ich noch intensiv kennenlernen sollte, aber davon später) dann der Fernpass und die Richtung Westen folgenden Lechtaler Alpen nördlich des Inntales. Große Talquerung zum Tschirgant, der später noch viele Male zum guten Wendepunkt für Dreiecksflüge wurde und weiter über den Venet ins Oberinntal. Nahe der Schweizer Grenze begleitete mich kurze Zeit ein Adler, der aber recht schnell auf und davon war. Es sollte nicht die letzte Begegnung mit den majestätischen Flugkünstlern bleiben. Im

Engadin kamen dann noch bisher nicht gekannte Flughöhen weit über 4000 Meter zur ohnehin schon vorhandenen Begeisterung dazu. Über Zernez einmal noch zur Basis mit 4200 Meter und weiter in Richtung Maloja-Pass, der jedoch durch großflächige Wolkenausbreitungen abgeschattet war. Landung kurz vor Pontresina. Beim völlig verklärten Abbauen tauchte plötzlich die irdische Realität in Form eines Fahrzeugs der Kantonspolizei auf. Völlig unerwartet für einen deutschen Staatsbürger war der Beamte jedoch hoch erfreut über die willkommene Abwechslung durch den unerwarteten Besuch aus der Luft und sofort bereit mir die für die Wettkampfdokumentation damals erforderliche Landemeldung zu unterschreiben. Mit den besten Wünschen für meine Heimreise machte er sich wieder auf zu seinem weiteren Dienst. Merci!

Die Heimreise nahm allerdings die ganze Nacht in Anspruch. Einige Kameraden standen im Unterengadin bzw. im Oberinntal verstreut und mussten eingesammelt werden. Ich glaube, wir waren sechs Drachepilot(inn)en die in einem von Gudrun gebrachten Opel Kadett Platz finden mussten. Alle zulässigen Lasten des Fahrzeugs waren überschritten und wir mussten vor jeder Grenzstation (es war noch die Vor-Schengen-Zeit) die Hälfte der Mitfahrer samt Drachen abladen und separat in einer zweiten Runde über die Grenze bringen. So etwas kostet viel Zeit, aber wir wollten verhindern, an der Grenze endgültig gestoppt zu werden. Schnelles Fahren war ohnehin nicht möglich, da der Opel bei jeder kleinen Bodenwelle unweigerlich auf dem Asphalt aufschlug. Ein Reh entkam nur knapp dem Tod, selbst bei niedriger Geschwindigkeit hatten wir einen Bremsweg wie ein Containerschiff.

Um 5 Uhr in der Früh, es war schon wieder hell, erreichten wir Oberammegau. Zum Glück war an diesem Tag kein Flugwetter mehr.

An dieser Stelle muss ich jetzt auf das Lermooser Becken zu sprechen kommen. Rückblickend auf fast 40 Jahre Streckenfliegen erscheint es mir sicher, dass das Lermooser Becken nicht durch eiszeitliche Gletscher entstanden ist, sondern durch meine vielen Außenlandungen im Laufe der Jahre praktisch "glattgeschliffen" worden ist. Auf die so entstandene landschaftliche Schönheit könnte ich dann allerdings stolz sein!

"Audrey"

Will man nach einer dieser Außenlandungen im Lermooser Becken wieder in Richtung Oberammegau, steht man als Tramper meist gleich nach der Abzweigung an der Straße, welche von Ehrwald über Griesen und Grainau nach Garmisch führt und bittet mit ausgestrecktem Daumen um eine Mitfahrgelegenheit.

Hierbei ergeben sich mehrere Schwierigkeiten: Die meisten Autos, die völlig ohne Reaktion an einem vorbeirauschen, sind während unserer Flugsaison entweder mit Urlaubern besetzt, welche die Landschaft genießen wollen und gerade keine Lust auf neue Bekanntschaften haben, oder Einheimische, die es so eilig haben, dass jeder auch noch so kurze Halt zum Nervenzusammenbruch führen würde. Erschwerend kommt dazu, dass man nach einem mehrstündigen Nahkampf mit der Tiroler Hochalpenthermik im Drachengurtzeug auf dem Bauch liegend gerade nicht aussieht wie der ideale Schwiegersohn. Das mitgeführte Gurtzeug überschreitet ohnehin alle großzügig ausgelegten Maße für normales Handgepäck.

Genauso stand ich an eben dieser Stelle, als ein schickes Cabrio mit einer noch schickeren jungen Dame am Steuer direkt neben mir anhielt. Das farblich dezente und edle Seidenkopftuch ebenso

wie die große dunkle Sonnenbrille der Cabriofahrerin erinnerte mich stark an den Film "Frühstück bei Tiffany" und dessen Hauptdarstellerin Audrey Hepburn. Ich war so erstaunt, dass ich erst gar nicht reagierte und überzeugt war, sie wollte nur eben ihren Lidstrich nachziehen. Aber nein, sie wollte mich tatsächlich mitnehmen. Ich musste viel erklären über das Drachenfliegen und wieso ich dann ausgerechnet dort an der Straße stand, um erst mal ohne Fluggerät wieder nach Hause zu kommen. Sie hatte von solch einer verrückten Freizeitbeschäftigung offenbar noch nie etwas gehört. Ihr Cabrio hat zum Glück für eine ausreichende Durchlüftung gesorgt, trotzdem vermute ich, sie war heilfroh, als ich in Garmisch wieder ausgestiegen bin.

Bye, bye, Audrey!

Die Lehrerin

Genau an derselben Stelle stand ich einmal mehr, als wieder - und ebenfalls völlig unerwartet – eine junge Dame anhielt und mich zum Mitfahren einlud. Die Farchanterin wusste gut Bescheid über den Flugsport, so dass auch andere Themen zur Sprache kamen, und dies so intensiv, dass wir am geplanten Ziel in Garmisch mit der Unterhaltung noch lange nicht fertig waren. Ganz spontan bot meine Fahrerin, Lehrerin von Beruf, an, mich nach Oberammergau zur Laber-Talstation zu bringen. Ich war begeistert, hatte ich doch noch den Rücktransport des Drachens aus Ehrwald vor mir. In Windeseile waren wir in Oberammergau, der Gesprächsstoff war jedoch weder weniger noch weniger anregend geworden. Trotzdem, und wie immer in solchen Momenten völlig überfordert, bedankte und verabschiedete ich mich artig aber rasch.

Damit war die Sache aber noch nicht vergessen: Mich plagte das schlechte Gewissen gegenüber der großen Hilfsbereitschaft mich bis nach O'gau zu fahren genauso wie der so plötzliche Verlust einer nicht alltäglichen und sehr charmanten Bekanntschaft. Was also tun?

Eine damals weit verbreitete Fliegerlektüre war die Zeitschrift "Fly and Glide". In dieser waren nicht nur viele nützliche Informationen und Geschichten rund um den Flugsport enthalten, sondern es gab auch Anzeigen, darunter auch Kontaktanzeigen. Flugs, einen Text aufgesetzt, der ungefähr lautete:

"Vielen Dank an die nette Farchanter Lehrerin, die mich nach meiner Außenlandung bis Oberammergau mitgenommen hat. Pizza bei Renzo?"

"Renzo" war damals eine sehr besuchenswerte Pizzeria in Partenkirchen.

Lange Zeit passierte nichts und ich dachte gar nicht mehr an die Begebenheit, als über die Zeitschrift eine Rückmeldung kam. Die Angesprochene hatte die Anzeige selbst gar nicht gelesen, aber einige ihrer Freunde aus der Garmischer Fliegerszene waren überzeugt, dass nur sie gemeint sein konnte. So kam es zu einem sehr netten und kurzweiligen Abendessen bei Renzo mit weiteren langen und interessanten Unterhaltungen. Ich habe sie danach noch einmal bei einer Veranstaltung getroffen, die sie mit ihrem Freund besucht hatte.

Wie schon erwähnt, kann ich die Rücktrampaktionen aus Ehrwald/Lermoos gar nicht mehr zählen, aber die beiden Fahrten mit "Audrey" und der "Lehrerin" sind mir besonders in Erinnerung geblieben.

Der Anschiss

Gemeinsam mit Volkher und Stefan, meinen beiden Flugpartnern und damaligen Mentoren beim Streckenfliegen planten wir einen Zielrückflug von O'gau zur Hochstubahütte im hinteren Ötztal und wieder zurück. Wie so oft, hielt das Wetter unseren Ambitionen bzw. unserem Flugkönnen nicht stand, und das Weiterkommen südlich des Fernpasses gestaltete sich schwierig. Ich war etwas voraus und konnte noch über den Simmering südlich von Nassereith ins Ötztal queren. Volkher und Stefan mussten bereits bei Nassereith landen. Im Nachhinein erstaunlich, waren die beiden doch die bei Weitem besseren Streckenpiloten. Ich kam im Ötztal noch bis etwa auf Höhe Längenfeld dann ging es auch für mich abwärts. Schon sehr niedrig über dem Talboden konnte ich noch mit Stefan funken und teilte ihm mit, dass ich gleich in Längenfeld landen müsste. Seine Antwort war deutlich:

"Verdammt, jetzt müssen wir wegen dir Idioten auch noch ins Ötztal fahren!!!"

Es muss an dieser Stelle gesagt werden, dass Stefan alles andere als ein unfreundlicher Mensch ist, aber der Ärger über das ungeplant frühe Ende seines Fluges musste wohl spontan ausgesprochen werden. Allerdings hatte dieser forsche Funkspruch für mich eine stark motivierende Wirkung. Ich hatte noch ein wenig Höhe um eine Schleife über den von der Nachmittagssonne beschienenen Hang zu drehen und siehe da, das Variometer gab einen zaghaften, leisen Pieps von sich. Okay, nochmal zurück und schauen ob da wirklich was war. Und siehe da, die Piepse wurden ein klein wenig lauter und länger.

Geduld und Gelassenheit sind des Piloten höchste Tugenden. Nach etwa einer Stunde sehr mühsamen Hangkratzens waren wieder 2000 Meter Luft unter meinem Bauch und ich war wieder im Spiel – jedenfalls vorläufig. So gelang mir die Flucht aus dem Ötztal über das Inntal und den Simmering zurück bis zum Landeplatz der beiden mittlerweile etwas besänftigten Freunde. Dort war dann aber auch für mich Schluss, da der Himmel komplett abgeschattet war, und mir der bayerische Wind über den Fernpass knallhart von oben auf den Flügel blies. Als gleich nach dem Abbauen des Drachens Conny zum Rückholen eintraf, konnten wir ausgiebig über Stefans wirksame "Motivation" lachen und die Heimfahrt antreten, glücklich, nicht den langwierigen Umweg über das Ötztal nehmen zu müssen.

Der Schnapsleichen-Transport

Landungen im Ötztal können aber auch zu besonderen Erlebnissen werden. Einmal erreichte mich der Anruf vom "Prof", langjähriger Streckenflieger aus dem Ammergauer Team, er wäre im Ötztal gelandet und bäte um Rückholung. Er sei derweil bei einem Ötztaler Flieger zu Hause und würde gut versorgt. Wie gut, konnte ich beim Eintreffen ebendort feststellen. Die beiden waren bester Laune und zudem sturzbetrunken und ich hatte alle Mühe den Prof von seinem Saufkumpanen loszueisen um ihn sicher nach Hause zu bringen.

Ein anderes Mal musste ich selbst in Längenfeld landen und zwar genau neben dem Bierzelt des gerade beginnenden Sommerfestes. Selbstverständlich wurde ich sogleich zum Anstich des ersten Fasses eingeladen. Beim Eintreffen meines Rückholers musste ich mich dann heimlich davonschleichen.

Nichtsdestotrotz hat die Freundschaft der Ammergauer mit den Öztaler Fliegern eine lange Tradition und wir besuchen die Freunde immer wieder an unseren Clubausflügen.

Im Oberinntal gestrandet

Wieder einmal an einem frühen Maitag und leichter Nordostströmung waren einige Ammergauer Streckenpiloten versammelt um gemeinsam in Richtung Oberinntal und Engadin loszufliegen. Damals gab es Mobiltelefone erst ganz vereinzelt, sie waren teuer und noch nicht verbreitet. Nur Volkher verfügte aus beruflichen Gründen über dieses neue technische Wunderwerk. Alles klar, dann gibt es ja keine Probleme mit der Rückholerei. Dass ein solches Gerät auch eine Telefonnummer hat, die man wissen muss, wenn man irgendwo steht und anrufen will, daran dachte ich in meinem Tunnel der Startvorbereitungen nicht. Ich landete nach einem schönen Flug etwas vorzeitig in Pfunds im Oberinntal nahe der Schweizer Grenze. Da ich die Nummer von Volkhers Telefon nicht kannte, musste ich mich wie bisher bei unserer gewohnten "Vermittlungszentrale" melden und mich über diesen Weg zur Rückholung melden. Man musste dort dann noch eine Rückrufnummer hinterlassen um den Bestätigungsanruf erhalten zu können und weitere Absprachen zu treffen. Dies war mir leider nicht möglich, da kein geeigneter Gasthof in der Nähe war und ich von einer Telefonzelle anrief.

Also warten. Nach geraumer Zeit rief ich wieder in der Vermittlungszentrale an, um zu erfahren, ob schon jemand unterwegs war. Ich erfuhr, dass zwei Rückholer unterwegs sind und alle eingesammelt werden. Also weiter warten. Beim nächsten Anruf wurde mir wieder gesagt, dass die Rückholaktion läuft und ich schon geholt werden würde, nur Geduld. Die Auskunft war jedoch etwas unklarer als beim ersten Mal. Weitere Anrufe gerieten zunehmend sinnlos, da der Vermittler immer betrunkenener und dadurch unwirscher wurde.

Zudem hatte ich das Problem, dass ich an diesem Abend noch mit meiner gerade erst kennengelernten Freundin verabredet war. Schweren Herzens musste ich ihr klar machen, dass es an diesem Abend wohl nichts mehr werden würde. Sie wurde trotzdem später meine Frau.

So musste ich mich in mein Gurtzeug begeben und eine sehr unbequeme und kalte Nacht auf der Kurkonzertbühne in Pfunds verbringen. Offensichtlich war ich bei der Rückholung vergessen worden.

Um 6 Uhr früh, ich war schon/noch wach, kam der erste Bus nach Landeck und ich machte mich so auf den Heimweg. Der Drachen musste natürlich später geholt werden. In Landeck stand ich mit ausgestrecktem Daumen an der Straße und das erste Auto hielt. Es war ein Pilot von den Venetfliegern, der unbedingt wissen wollte von welchem Irrsinnsstreckenflug man morgens um halb Acht zurücktrampen muss. Er nahm mich ein gutes Stück mit, und bis kurz vor Mittag erreichte ich die Laber-Talstation, wo die gut gelaunten Kameraden gerade ihre Drachen für den nächsten vielversprechenden Flugtag verladen. Sie waren am Vortag alle abgeholt worden, mich aber hatten sie vergessen. Zwei Teams waren unterwegs gewesen und jedes war der Meinung ich säße im anderen Auto. Beim späteren Rücktransport des Drachens aus Pfunds fuhr ich an der Zugspitze vorbei und musste einigen Piloten beim Thermikkreisen weit über dem Gipfel zusehen.

Blöd gelaufen!

Adlerthermik am Daniel!

Und wieder Lermoos, diesmal am Daniel. Beim Anflug von Norden aus den Ammergauern wurde es eng. Nicht mehr genug Höhe, also musste ich den Daniel ostseitig umfliegen und tief in dessen Südflanke. Wer den Daniel aus der Luft kennt, weiß was das bedeutet: Lee!! Und das nicht zu knapp. Eigentlich hat der Daniel überall ein Lee, kein Mensch weiß wie der das macht. Rundum nur Lee! Dazwischen starke Thermik, aber nur einzelne Blasen, oft nur unter einen Flügel. Da braucht's gute Nerven, wenn man unter Grat fliegt (über Grat manchmal auch). Und ich war schon weit unten. Die Gäste auf der Terrasse der Tuftl-Alm waren schon gut zu sehen. Bitte nicht schon wieder hier landen!

Plötzlich sehe ich unter mir einen Greifvogel. Gut, dann mal drüberfliegen und hoffen, die Kameraden wissen wie man Thermik nutzt. Und siehe da, es piepst. Jetzt keinen Fehler machen und das Zentrum verlieren. Und doch, ganz plötzlich: Vogel weg, Steigen weg, so ein Mist! Erst planloses Rumfliegen und Suchen, dann erkannte ich was los war: "Platz da, jetzt kommt der Chef!" Ein mächtiger Steinadler kreist unter mir. Gleich über ihm gutes Steigen, kräftig und ruhig. Schnell kommt er von unten näher, hoffentlich hat er gute Laune! Auf gleicher Höhe schaut er mitleidig zu mir 'rüber als würde er denken: ‚Unglaublich, was heute wieder in der Luft ist, schnell weg hier‘. Gedacht getan, nur ein Kreis dann ist er über mir und sogleich verschwunden. Die Thermik war aber noch einige Zeit lang aktiv, ich konnte bis zur Wolkenbasis kreisen, den geplanten Flug fortsetzen und zu Hause landen.

Vielen Dank, lieber Tiroler Adler!

Kein Turm, aber beinahe schachmatt!

Die ersten Flüge mit einem turmlosen Gerät brachten ein durchaus gesteigertes Flugvergnügen, besonders bei schnellerem Fliegen.

Keine Ahnung, wo ich damals unterwegs war, der Flug jedenfalls war diesmal in der Leutasch zu Ende. Also fast. Zu tief zum wieder Hochkommen musste ich erst eine geeignete Landwiese suchen. Da, gleich neben der Pferdekoppel eine große Wiese, gut zum Talwind ausgerichtet. Etwas seltsame kleine Holzmasten, je einer auf jeder Seite, aber kein Draht dazwischen zu sehen. Weiter beobachten! Die Umkehrthermik ließ mir noch etwas Zeit dafür. Immer noch kein Draht zu sehen, dann ist auch wohl keiner da, nochmal schauen, nichts! Gut, dann zum Endanflug zwischendurch. Zack, da war er. Ein ganz fieser, dünner und dunkler Telefondraht gar nicht hoch und in der Mitte durchhängend. Basis runterziehen und unten durch, die letzte Chance. Landung. Noch unter Schockstarre hab ich mir das dann noch angesehen, mit Turmdrachen wären wohl einige Leutascher stromlos und ich schachmatt gewesen!

Ordentlich unter Strom stand dafür der Bauer, der tobend auf mich zurannte und dessen Pferde ich mit meinen Erkundungskreisen unbemerkt aufgescheucht hatte. Sie hatten den Koppelzaun durchbrochen und waren allesamt verschwunden. In solchen Fällen ist es eine gute Strategie ruhig zu bleiben, sich aufrichtig zu entschuldigen und dem betroffenen Bauern eine Begleichung des Schadens über die Haftpflichtversicherung anzubieten. Das hat ihn auch etwas beruhigt, auf eine formelle Regulierung hat er aber verzichtet.

Glücklicherweise ging die Rückholaktion dann flott, und ich konnte rechtzeitig zu Connys Geburtstag auf einer Berghütte erscheinen.

Mein Vater und die Tante Ju

Hier ist die Gelegenheit einige Worte über meinen Vater zu erzählen, war er es doch, der mir die Flugleidenschaft ganz ordentlich in die Wiege gelegt hat. Deutlich älter als ich, genaugenommen 57 Jahre, erlebte er seine Fliegerjahre in der Frühzeit der Luftfahrt. Er wurde in der 20er Jahren des vergangenen Jahrhunderts einer der ersten Flugkapitäne der damals noch jungen "Luft Hansa" und beflog mit der Ju-52 von Berlin aus verschiedene Ziele in Mitteleuropa, u.a. Zürich und München. Der damalige Münchner Flugplatz Oberwiesenfeld, von dem heute immer noch Flüge und Fahrten mit Luftschiffen durchgeführt werden, war ihm bestens bekannt. Später wurde er Pilotenausbilder und danach Testpilot bei der Deutschen Luftwaffe und steuerte Bomber in Richtung Großbritannien. Darüber hat er allerdings nie viel erzählt.

Es wäre interessant zu erfahren, was genau er empfunden hat, als sich sein noch nicht mal zwanzigjähriger Sprössling in seinen Osterferien 1975, kurz vor dem Abitur stehend, zum Drachenflugkurs am Hocheck bei Oberaudorf angemeldet hatte. Selbstverständlich ist er aber mitgekommen um bei der ersten Hüpfern zuzusehen, was mir übrigens sehr viel bedeutet hat. Geflogen wurde mit den ersten Rogallo-Drachen auf einem Plastiksitzbrett, ohne Rettungsgerät dafür unter Flattersturzgefahr.

Mein alter Herr hat sich das alles ruhig und interessiert angeschaut und mich erst mal machen lassen, wohl auch deshalb, weil er die große Begeisterung seines Sprösslings für das Fliegen spüren und verstehen konnte. Einige Zeit später aber hat er mich dann zusammen mit einem seiner alten Kameraden, einem ehemaligen Jagdflieger, zum Essen eingeladen, und die beiden haben mir dann mit bemerkenswerter Ruhe und professioneller Überzeugungskraft klargemacht, dass es besser wäre von dieser Betätigung die Finger zu lassen, wenn ich noch älter werden wollte.

Schlussendlich habe ich ihren Rat befolgt, allerdings nur so lange, bis die Drachenhersteller Rettungsfallschirme und aerodynamisch stabile Flügel fertig entwickelt hatten. Zudem hat dann auch eine solide Pilotenausbildung weitgehend sicheres Fliegen möglich gemacht. Leider hat mein Vater diese Zeit nicht mehr erlebt.

Viele Jahre später, ich war gerade nach einem schönen FAI-Dreieck in komfortabler Flughöhe im Endanflug zum heimatlichen Ziel, querte weit unter mir die gute alte "Tante Ju", wie das Flugzeug Junkers Ju-52 immer noch liebevoll genannt wird, auch wenn sie mittlerweile nicht mehr in die Luft darf. Was für ein emotionaler Moment für mich! Die Tropfen auf der Innenseite des Helmvisiers waren nach der Landung noch nicht getrocknet.

In Erinnerung an meinen Vater und die Tante Ju!

Im Friedergries

Großartige Thermik war angesagt, allerdings mit straffem Nordwind. Mit dem Nordwind ist das so eine Sache: Er bringt zwar frische, thermisch aktive Kaltluft, aber auch gleichzeitig bissige Lees über den sonnenbeschienenen Südflanken. Dieser Zusammenhang war mir zu Anfang meiner Laufbahn

noch nicht so ganz klar, aber die Lektion kam prompt. Ging es vom Laber noch ziemlich flott nach Süden voran, ereilte mich am Frieder, sonst einer der kräftigsten Thermiköfen der Ammergauer Alpen, der freie Fall. Gleich südlich dieses Berges befindet sich ein Schottergries bestehend aus groben, kantigen Steinen und viel wild umherstehender Vegetation unterschiedlicher Höhe. Alles in allem kein gemütlicher Landeplatz.

Als das Ende meiner "Freifallstrecke" nahte, konnte ich gerade noch eine mögliche Landemöglichkeit ausmachen und zwischen Bäumen, Büschen und Steinen bruchfrei aufsetzen. Puh, das war knapp!

Nach dem Abbau musste noch der Rückholer verständigt werden, damals noch ohne Mobilfunk zu Fuß zum nächsten öffentlichen Telefon und anschließendem Hoffen und Bangen, dass einen auch wirklich jemand holt. Es kam der Martl, ein begeisterter und immer gut gelaunter Fliegerfreund und zudem als Landwirt enorm zupackend. Er half den Drachen aus den Friedergries bis zum Parkplatz zu transportieren, eine Strecke, die für so manchen Couch-Potato als Tagesexpedition durchgeht, und das ohne seinen Frohsinn zu verlieren. Danke, Martl!

Ich habe das Friedergries später noch öfter mit dem Fahrrad besucht und kann bis heute nicht verstehen, wie oder wo man dort mit dem Drachen unbeschadet landen kann.

Die Papierdokumentation

Viele werden es gar nicht mehr kennen, aber vor der Flugsaison 2003 war der Nachweis für einen Flug im Deutschen Streckenflugpokal noch mit Hilfe einer aufwändigen Dokumentation mit Fotos und Formularen zu erbringen. Das war einigermaßen umständlich und in der Regel mit einer Menge Arbeit verbunden: Korrekt ausgefüllte Startmeldung mit der geplanten Strecke, bestätigt von einem Startzeugen, dokumentiert mit einem Foto von Dokument mit dem Zeugen. Fotos markanter Punkte während des Fluges sowie des Drachens als Beweis, dass er sich in der Luft befindet. Das ganze musste als unzerschnittener! Filmstreifen (ich kannte nur ein professionelles Fotostudio das hierzu in der Lage war) eingereicht werden. Digitalfotographie gab es nicht bzw. war nicht vorgesehen. Eine selbst erstellte Kartendarstellung mit der geplanten Flugaufgabe sowie der tatsächlich erflogenen Flugstrecke samt Position und Blickwinkel der gemachten Flugfotos war mit einzureichen.

Dies alles war noch gut zu bewältigen, richtig abenteuerlich war die korrekte Erstellung der Landemeldung, genaugenommen waren es zwei, da zwei Landezeugen notwendig waren, um ein bahnbrechendes Ereignis wie die Landung eines Flugdrachens zu bestätigen.

So manche Doku scheiterte, weil ich nicht den Mut hatte, den vor Wut schäumenden Bauern, in dessen Wiese ich gelandet war, auch noch um Auskunft und Unterschrift in einem behördenartig aussehenden Formular zu bitten. Vom darüber hinaus notwendigen Foto ganz zu schweigen.

Mehrfach musste ich als Opfer des bayerischen Windes südlich des Fernpasses in Nassereith landen und wusste schon bald, dass den Bewohnern des angrenzenden, kirchlichen Altenheims jegliches Unterschreiben von Dokumenten von den Nonnen streng verboten war. Einmal habe ich es trotzdem geschafft und der nette alte Herr fand es saulustig die Klosterschwestern auszutricksen!

Generell waren die meisten Landezeugen eher skeptisch, auch nachdem ihnen erklärt worden war, dass es sich nur um den Nachweis einer sportlichen Leistung handelte.

Ein sehr unangenehmer Nebeneffekt der damaligen Dokumentationsregelung war, dass wenn die geplante Strecke nicht exakt so wie aufgeschrieben zu Ende geflogen wurde, kaum Punkte für den Flug vergeben wurden. So passierte es nicht selten, dass man nach einem anspruchsvollen Zielrück- oder Dreiecksflug wenige Kilometer vor dem Ziel stand und dann das Gefühl hatte den gesamten Flug vergeigt zu haben und mit miserabler Laune nach Hause fahren musste.

Ich war heilfroh als ab 2003 dieser elende Formulkram ein Ende hatte. Andererseits sind so noch einige schicke Jugendfotos des ein oder anderen Fliegerfreundes überliefert.

“With a Little Help from My Friends”...

Seit den zahlreichen Außenlandungen mit dem Drachen ist nun einige Zeit vergangen und wie viele andere Drachenpiloten hänge auch ich zeitweise unter einem Gleitschirm. Überwiegend deshalb, um auch in der thermisch nicht so interessanten Zeit in die Luft zu kommen und mittels „Hike&Fly“ zwei große Leidenschaften, nämlich Bergsteigen und Fliegen miteinander verbinden zu können.

So geschah es am zweiten Weihnachtsfeiertag, nach gefühlt wochenlangem waagrechten Regen, Schmuddelwetter und Weihnachtsvöllerei, dass ich mich am ersten Tag mit Sonnenschein und mildem Lüftchen am Übungshügel einfand, um ausgiebig die Kappe zu lüften und mittels „Groundhandling“ in Form zu bleiben. Nachdem der Wind im unteren Bereich des Geländes eher schwach und sehr unruhig war, beschloss ich, mich den Hang hinaufziehen zu lassen und im Startbereich den etwas kräftigeren Wind zu nutzen. Das ging auch mehr recht als schlecht und siehe da, unmittelbar vor mir am Hang gelang es einem Piloten mehrfach hin und her zu soaren. So wartete ich einige Zeit startbereit, der Schirm stramm und stabil über mir stehend. Mit einem Mal zog mich die Kappe etwa fünf bis sechs Meter senkrecht hoch, um gleich wieder langsam abzusinken. Leider nicht bis zum rettenden Boden. Der zweite Lift folgte noch vor der Bodenberührung und ging mindestens zehn Meter nach oben, gleichzeitig nach hinten und hob mich deutlich über die unmittelbar hinter dem Start befindlichen Baumkronen. Dort ging es dann sanft hinab und ich saß, weich gelandet, in einer schlanken Buche, an den Stamm geklammert, etwa fünf Meter über dem Waldboden. Die Kappe hing in ca. zehn Meter Höhe über einer Baumkrone, die Leinen in die Äste von mindestens drei weiteren Bäumen verwickelt. Mir war nichts passiert und ich konnte mühelos über solide Äste zum rettenden Boden klettern.

Neben mir war noch ein weiterer Pilot, vom Wind ebenso überrascht, in den Bäumen gelandet, zum Glück nur ganz am Rand und viel tiefer. Dessen Schirm war mit einigen Helfern rasch geborgen. Beim Anblick meiner Kappe in luftiger Höhe und kräftig im Wind flatternd, gab es allerdings lange Gesichter. Man hinterließ mir einige Telefonnummern von Baumpflegern und zog, mehr oder weniger rat- und machtlos, von dannen. Mir war klar, dass der Schirm verloren war, aber trotzdem irgendwie dort oben nicht bleiben konnte. Mittlerweile war es später Nachmittag und an diesem Tag kurz vor Einbruch der Dunkelheit bei nunmehr kräftigem Wind ohnehin nichts mehr zu tun. Die ortsansässige Freiwillige Feuerwehr war am Feiertag nicht erreichbar und nach einigem Überlegen rief ich meine Fliegerfreunde an, um mein Missgeschick zu beichten.

Es bedurfte kaum einer Minute und ich hatte das Versprechen, dass sie allesamt am nächsten Morgen mit den erforderlichen Bergungsgerätschaften vor Ort sein würden und dann werde die Sache sicher ganz schnell erledigt sein.

Die Witterungsbedingungen am folgenden Tag hätten kaum besser sein können: Windstille, Sonnenschein und milde Frühlingsluft. Als ich frühzeitig am Ort des Geschehens eintraf, waren die Freunde schon da, hatten bereits alles Erforderliche ausgeladen und waren voller Tatendurst am Werk. Angesichts der „Arbeitshöhe“ und der Verhängungen der Leinen wurden forsche Pläne für umfangreiche Rodungsarbeiten ausgearbeitet und sogleich in Angriff genommen. Ganz so schlimm kam es glücklicherweise nicht, aber „einige kleine Ästlein mussten weichen“ bevor der Schirm, noch in einen Ast verwickelt, sanft zu Boden fiel. Anschließend wurde das Knäuel auf der nahen Wiese ausgebreitet, die Leinen entwirrt und eingehend geprüft. Wie durch ein Wunder konnten, bis auf einen kleinen Riss der Naht einer Bremsleinenschlaufe, keinerlei Beschädigungen festgestellt werden. Auch Nadel und Faden hatte das Bergungsteam zur Hand, und dieser kleine Schaden konnte sofort repariert werden. Nach einer kurzen Brotzeit stand nur noch der Testflug an, der ohne besondere Vorkommnisse absolviert wurde.

Am nächsten Tag sind wir zusammen auf einen gut bekannten Hike&Fly-Gipfel gewandert und der havarierte Schirm hat mich problemlos durch die Luft zum Landeplatz getragen.

Der überaus glückliche Ausgang dieser „Außenlandung“ wurde noch am selben Tag bei einem gemütlichen Abendessen gebührend gefeiert.

Es geht wirklich NICHTS über gute Freunde! Vielen Dank!

Einige von uns fliegen immer noch mit unverminderter Freude und versuchen sich an der ein oder anderen Streckenflugaufgabe. Da wird sicher es zu weiteren Außenlandungen und netten Begegnungen kommen, die an dieser Stelle gerne angefügt werden.

Fortsetzung nicht ausgeschlossen und allzeit „Happy Landings!“