

Vom Flugträumer zum Traumflieger..... Fortsetzung die 1.

Was bisher geschah:

Trotz bescheidener Intelligenz gelingt dem, wie sich Jahrzehnte später noch herausstellen sollte, bereits im vorembryonalen Zustand vom Flugvirus unheilbar befallenen Schreiberling durch massiven Einsatz von Intuition und fast schon Neid erzeugender Glücksbeanspruchung die Deltaprüfung.

Man schreibt den 1. Oktober 1977 und obwohl mildes, trockenes Herbstwetter herrscht, würde eine Luftfeuchtigkeitsmessung hinter den Ohren des frischgebackenen Piloten SHV 2241 beängstigend hohe Werte anzeigen.

Vom Traumflug zum Flugtrauma?!?

Den noch nicht abgeklungenen Kopfschmerzen zum Trotz, fanden die ersten zwei Flüge als brevetierter Pilot laut Flugbuch am 2. Oktober statt, also einen Tag nach knapp bestandener Prüfung und einer sehr kurzen Nacht nach noch knapper überlebten Feierlichkeiten. Wir waren unglaublich giggerig aufs Fliegen. Die Kontakte zum weiblichen Geschlecht wurden ausnahmslos in die Zeit zwischen Sonnenunter- und Sonnenaufgang verlegt. Die Meisten die eine feste Freundin hatten, wurden sie los; und niemand der lose hatte, liess eine davon feste werden.

Zum ersten Mal in unserem Leben glaubten wir auch die Wirkung einer guten Droge erahnen zu können. Das Fliegen machte uns selig, und das erst noch nebenwirkungsfrei.

Wir fuhren in jeder uns zur Verfügung stehenden Zeit auf jeden uns fürs Fliegen geeignet erscheinenden Hügel und stürzten uns in die Tiefe. Man flog auch von Startplätzen, die vom gemeinen Fussvolk niemals als solche erkannt worden wären. Einmal, zum Beispiel, standen wir auf einer Klippe oberhalb des Walensees, in Amden beim Fernsehturm. Wir bauten gerade unsere Kisten auf als eine Gruppe Ordensschwester an uns vorbeispazierte. Da sich eine von ihnen vom Resten löste und auf uns zuwandelte, erwarteten wir schon eine kleine Segnung. Stattdessen fragte sie uns, ob wir es nicht ein bisschen unvernünftig fänden, unsere Zelte so nahe am Abgrund aufzustellen. Als wir ihr erklärten, dass wir uns demnächst an unsere Zelte dranhängen würden um mit ihnen ins Tal zu fliegen, starrte sie uns, berücksichtigt man den Umstand, dass es sich um eine Nonne handelte, überraschend ungläubig an!

Wenn auch unbeabsichtigt, landeten wir zwischendurch an Orten, die nicht einmal in unserer eigenen Vorstellung als Landeplätze in Frage gekommen wären. In einem konkreten Fall sah das folgendermassen aus: In Leerichtung vom Landeplatz lag ein riesiges mit Mais bepflanztes Feld im Erntestadium. Es herrschte ein erfrischender Talwind. Im selben Augenblick, in dem ich in der Landevolte vom Quer- in den Endanflug eindrehte, beschloss ich diesen Talwind Gegenwind zu nennen. Vergesst nicht, es war 1977, eine Zeit in der das Ziehen am Steuerbügel eines Deltas die Vorwärts- in einem lächerlichen Verhältnis zur Sinkgeschwindigkeit erhöhte. Selbst leichte Winde, bliesen sie aus der entsprechenden Richtung, konnten schwer gegen Einen sein; und dann soff und soff es ohne Ende. Gleitschirmflieger und alte Delta-

füchse wissen wovon ich spreche. Ich sah nur noch Mais unter mir, und der schien unaufhaltbar auf mich zu zukommen. Und tatsächlich, einen Moment und ein kurzes Rascheln später stand ich im Mais, und Mais stand um mich herum; und ich war mir absolut sicher, sollte das der Bauer gesehen haben, „de gits Mais“. Einmal mehr hatte ich Glück und kam mit einem blauen Auge davon, symbolisch gesehen.

Das erste „time out“

Im Frühling 1978 kündigte ich mein Arbeitsverhältnis. Mit einer lächerlichen Summe Geld im Sack, machte ich mich mit meinen Freunden Mario Riesen und Luda Weber auf, die USA, das Land der unbegrenzten Freiheit (so dachten wir wenigstens) zu erkunden. Wir kauften in Derby Connecticut einen alten Amischlitten und lebten die nächsten 3 Monate on the road. Zuerst fuhren wir nach Süden bis Virginia Beach, dann durch die Südstaaten, wo die Freiheit „Begrenzt!“ schrie, Richtung Westen, am Grand Canyon vorbei nach Caaalifornia yeeah!

In Los Angeles lernten wir einen Drachenhändler kennen, der auch eine Flugschule betrieb. Sofort fragten wir ihn, ob er uns nicht zwei Geräte für einen Flug ausleihen würde. In ehrlicher Naivität glaubten wir alle Drachenflieger weltweit zu unseren persönlichen Freunden zählen zu dürfen, und von solchen würde man doch nie erwarten, für das Ausleihen eines Deltas zur Kasse gebeten zu werden. Aber es kam noch schlimmer. Er behauptete frech, dass Europäer keine Ahnung vom Fliegen bei Starkwind hätten. Der war wohl noch nie auf dem Parpaner Rothorn auf 2/8/65 und sah unsere Hawaiistarts bei starkem Süd/Südwest, einem Wind, der von den Churern 2300m tiefer komischerweise Föhn genannt wurde und der in direktem Zusammenhang mit dem Titel dieses Artikels steht.

Er wäre bereit uns zwei Geräte zu vermieten, unter der Bedingung, dass ein Fluglehrer uns begleiten würde. Diesem müssten wir zuerst an den Dünen südlich von LA in der Seabreeze beweisen, dass wir starten und landen bei starkem Wind im Griff haben. Ginge alles klar, würde er uns danach ins Inland auf den Big Tujunga zu einem unvergesslichen Flug mitnehmen. Mit dem unvergesslichen Flug sollte er Recht behalten. Über den Preis wurde man sich schnell einig.



Am nächsten Morgen lernten wir Bob, geschrieben, Baab, gesprochen, kennen. Er sah aus, als käme er direkt aus Woodstock angefliegen, und als hätt er auf dem Trip noch Einen durchgezogen. Er machte uns, man könnte sagen ganz berufskonform, einen ziemlich abgehobenen Eindruck und war uns augenblicklich sympathisch. Die sogenannten Starkwindverhältnisse an den Dünen entlockten uns gerade mal ein mildes Lächeln,

und so waren wir bereits am frühen Nachmittag unterwegs zum Big Tujunga.



Nachdem ich meinen Phönix 8jr. (rechts), der Mario seinen UP Mark 2b (Bildmitte) und der Bob seinen Phönix 6b (links) aufgebaut hatte, machte sich Letzterer zum Start bereit. Wir standen hinter ihm und staunten nicht schlecht, als er trotz perfekten Windverhältnissen die längste Zeit nicht startete. Plötzlich spurtete er los, doch nach zwei Schritten stieß er den Bügel voll raus. Sein Delta

stallte augenblicklich und er krachte mit einer Vierteldrehung in den Hang. Glücklicherweise dämpfte der starke Buschbewuchs seitlich des Startplatzes den Aufprall, er kam mit einem Schrecken davon.

Der Mario und der Luda schleppten sein Gerät den Hang hoch. Mit diesem glimpflich abgelaufenen Fehlstart wäre das Schlimmste wohl vorbei, dachten wir, und lagen damit total falsch. Bob setzte noch einen drauf.



Der Crash

Bald war er wieder startbereit. Diesmal machte er es etwas weniger falsch, er flog. Wie auch uns befohlen, zog er vom Startplatz weg im 45 Grad Winkel nach rechts auf einen Einschnitt im Hochplateau zu, wo er uns stundenlanges Soaring versprochen hatte. Plötzlich jedoch, vermutlich aus Angst diesen Einschnitt nicht zu erreichen, drehte er links ab und flog mit Rückenwind in einem Affenzahn in die entgegengesetzte Richtung voll ins Lee. Kurz danach erfolgte der Einschlag, auf den mit der üblichen Schallverzögerung ein dumpfer Knall zu hören war. Es rührte sich nichts mehr. Wir waren geschockt, man musste mit dem Schlimmsten rechnen.

Sofort machten wir uns auf den Weg zu ihm. Das Gerät war schrottreif. Ausser einigen Prellungen und einem, durch eine unisolierte Unterverspannung verursachten tiefen Schnitt am Hals war der Mann unverletzt. Es grenzte an ein Wunder. Mangels besserem, zerrissen wir ein T-Shirt und banden es ihm um den Hals. Um den Delta in eine transportfähige Form zu bringen, mussten wir einige Rohre biegen bis sie brachen. Am Schluss banden wir alles zusammen aufs Dach. Es sah aus, als würden

wir einen Tinguely spazieren fahren. Bis wir wieder am Startplatz angekommen waren verstrich eine Ewigkeit. Der Wind hatte abgegeben. Mario und ich flogen zwar noch, aber das stundenlange Soaring konnten wir uns ans Bein streichen. Und so hatten wir unsere Kisten schon fein säuberlich abgebaut, als unser Fahrer Luda mit Bob den Landeplatz erreichte. Der tat uns richtig leid. Nach einstimmig beschlossener Sprengung des Tagesbudgets kauften wir im nächsten Liquorshop zwei Sixpacks. Mit einem Resten Weed von ihm rollte ich noch einen kleinen Spliff, so richtig Ami Style; pur, dünn, hart und filterlos.

Freude herrscht, auf jeden Fall bei mir

Es war erster August. Unser Schulfreund Claudio, der in LA bei einem renommierten Schweizer Zahntechniker arbeitete und bei dem wir wohnen durften, hatte ein paar Heimwehsschweizerinnen zum Fest geladen. Wir kamen einiges zu spät, total verdreckt und reichlich benebelt. Claudio gab sich keine Mühe seine Verärgerung zu verbergen, die Damen hingegen schienen entzückt. Eine von ihnen gefiel mir besonders gut, ich ihr offensichtlich gut genug, und so reichte es für mich übers Ganze gesehen doch noch zum Prädikat „Hammertag“, trotz mangelndem Soaring.

Back Home



Kaum zurück in der Schweiz holte ich das nach, und wie! An einem Oktobertag mit klarster Fernsicht begab ich mich aufs Parpaner Rothorn. Es blies ein starker, jedoch erstaunlich konstanter Südwind. Nachdem ich meinen Steinbach Pro 10 am Boden flach aufgebaut hatte, zwängte ich mich in meinen Kniehänger und stülpte

mir den Helm über den Kopf. Der Verhältnisse wegen spannte ich zwei junge Zuschauer als Helfer ein. Sie mussten die Nase des Geräts in den Wind halten, während dem ich es auf das Trapez stellte, schnell checkte und mich sofort einhängte. Das killende Segel machte einen Höllenlärm. Ich freute mich schon, „das wird ein Senkrechtstart, schrittlos und grädi uehi“!

Und exakt so kam es.

Einige Minuten später flog ich schon zwei/dreihundert Meter über dem Rothorn Ostgipfel. Traumhaft! Es stieg immer höher und höher, butterruhig und mit berauscher Aussicht. Dieser Berauscher schreib ich es zu, dass ich plötzlich beschloss, diesem Traumflug mit einem langen Ausgleiten über Weisshorn, Schwarzhorn, Gürgaletsch und Churer Joch bis nach Chur die Krone aufzusetzen. Es trug fantastisch.



Hosenscheisser

Ich flog astronomisch hoch über Malix hinweg in Richtung Chur und fühlte mich göttlich. Bis zum ersten Entlaster! Er kam wörtlich aus heiterstem Himmel und erschreckte mich unbeschreibbar. Das Segel knallte mit den Latten voll aufs Querrohr. Im nächsten Augenblick riss mir die nächste Böe beinahe die Basis aus den Fingern und brachte das ganze Gestell zum knarren und ächzen. Es brodelte, die Luft war am kochen. Ich war in Teufels Küche geraten und bekam es das erste Mal in meiner noch kurzen Fliegerkarriere massiv mit der Angst zu tun. Notschirm hatte ich keinen, gleichzeitig schwor ich, nie mehr ohne einen fliegen zu wollen, sollte ich den heutigen Tag zu Ende gehen sehen. Die Lage war mehrzeitlich out of control. Obwohl das Gerät mit mir mehrmals das Männchen machte und ich mich jeweils kurz darauf im Handstand wiederfand, befürchtete ich interessanterweise eher einen Gerätebruch als einen Überschlag. Ich kam auch nicht mehr vorwärts, die riesigen Matten auf dem Churer Rossboden lagen in unerreichbarer Ferne. Ich musste von der Seite her auf eine von Kastanienbäumen umsäumte Wiese reindriften, die inmitten von grauen 60er Jahre Wohnsilos stand.

Die Landung passte sich der Umgebung an, sie war hässlich. Kurz bevor meine Füsse den sicheren Boden berührten, versetzte mich eine Megaböe in den Rückwärtsgang. Ich setzte auf, das Gerät steckte sein Kielrohr in den Dreck und sergebubkamässig überschlug es mich mit mächtigem Schwung rückwärts. Schon das zweite Mal innerhalb zweier Jahre, fühlte ich mich wie ein auf dem Rücken liegender Mistkäfer! Es stank mir gewaltig. Zwei vorbeispazierende Passanten befreiten mich aus der misslichen Lage.

„Dr Föhn isch dinna“ sagte der Eine. „I han dr ganz Tag schu Grindweh“ der Andere. Erst bedankte ich mich kurz bei ihnen, dann fluchte ich geschlagene 5 Minuten, unhörbar und doch für alle Gaffer klar ersichtlich in mich hinein, danach wurde es still.

Ein Traum- hatte sich in einen Horrorflug verwandelt. Gelänge mir die Verarbeitung?
Oder würde ich jetzt vielleicht ein lebenslanges Flugtrauma davontragen? Ich
beschloss, das Geschehene am Abend ohne Beizug von bewusstseinsverändernden
Substanzen analysieren zu wollen. Das Vorhaben gelang nicht in allen Belangen...

by robi.caspani.....2 b continued