

Vom Flugträumer zum Traumflieger... Fortsetzung die 3.

Was bisher geschah: Ein Tandemflug mit einer Solokiste im März 1980 bereichert das Leben der beiden Protagonisten nachhaltig.

Der Pilot: Röbi Caspani ist megahappy. Er hat zum ersten Mal jemanden zum Fliegen mitgenommen und beide haben's überlebt; und, da sie nicht gestorben sind, lieben sie noch heute. Noch ahnt niemand, dass er seinen Lebensunterhalt eines Tages als Gleitschirm Tandempilot verdienen sollte und durch diesen Glücksberuf ein Berufsglücklicher wird. Beinahe!

Die Passagierin: Silvia May, trotz jugendlichem Alter schon solid geerdet, was bei einer Gärtnerin nicht sonderlich erstaunt, startet autodidaktisch ein Heimstudium in Psychologie. Sie übernimmt nämlich unauffällig die Betreuung ihres Piloten und hilft diesem entscheidend durch seine bis zum heutigen Tag immer wiederkehrenden und nicht ganz harmlosen postpubertären Phasen. Sie wird sein „Personal Trainer“.

Und! Sie beschliesst Deltapilotin zu werden; oder besser gesagt, werden zu wollen.

Der Weg ist das Ziel oder 3831 Tage bis zum Deltabrevet! Weltrekord?

Kurz nach dem gemeinsamen Flug trennten sich unsere Wege aus arbeitstechnischen Gründen, ausschliesslich geographisch körperlich, nicht etwa seelenbestimmt, für die Dauer von sieben Monaten.



Am 12. Januar 1981 fing die Silvia beim Walter Schönauer mit der Schulung an und lernte auf die Art fliegen, die zu jener Zeit schwer in Mode war; auf die schnelle. Schon kurze Zeit später schaffte sie die Theorieprüfung, und zwar mit Links! Diese Aussage hat nichts mit Überheblichkeit zu tun, sondern einzig und allein mit der Tatsache,

dass sie mit der rechten Hand noch heute kaum ein Kreuz in ein Feld setzen kann, geschweige denn Buchstaben auf eine Linie kritzeln.

Nicht lange danach stand sie am Startplatz oberhalb von Vaduz im lichtensteinischen Fürstentum oder fürstentumlichen Lichtenstein, man müsste die deutschen Steuer-sünder fragen wie es genau heisst, baute ihren Delta auf und meditierte sich mit

Erfolg in die Flugaufgabe Eins der praktischen Prüfung hinein. 10 Punkte Check, Start, Flugfigur und Landung; das Wort souverän beschreibt das Gebotene am passendsten.

Im zweiten Durchgang setzte sie noch einen drauf. Als sie reichlich hoch vom Quer in den Endanflug eindrehte, realisierte sie das sofort und beschleunigte ihre Kiste massiv und fadengerade Richtung Kreis. Den Überspeed setzte sie in Bodennähe in etwas um, das damals noch kurz und namenlos war. Heute dauert das Gleiche eine kleine Ewigkeit und nennt sich Flare. Sie schoss auf den Kreis zu, griff ruhig an die Seitenrohre um, richtete sich auf, glitt in den Kreis hinein und stiess kurz darauf das Trapez aus. Silvia stand schwarz Sechs auf rotem Punkt, mit zum Himmel gestreckten Armen in einer Art Siegerpose à la Tanja Frieden. Sie sah damals auch mindestens so gut aus wie diese heute, nur dass ihre Deko nicht aus einem Plämpu um den Hals bestand, sondern aus einem Delta über dem Kopf. Nachdem sie ihre Kiste zum Abbauplatz getragen hatte, schlüpfte sie aus dem Kniehänger und trat freudestrahlend den Pflichtgang zum Experten an. Mann, braucht der lange zum gratulieren, dachte ich noch, als sich plötzlich Silvias Fluglehrer Walter Schönauer bei den Zweien einfand und schon kurz darauf, zwar respektvoll und daher kaum sichtbar aber trotzdem unmissverständlich verständnislos, immer wieder leicht den Kopf schüttelte und schlussendlich, wie mir schien Mutmachen wollend, der Silvia auf die Schulter klopfte.

Was war geschehen?

Wer sucht der findet

Der Experte wollte gesehen haben, dass Silvias Fussspitzen vor dem Kreis ein wenig durchs Gras streiften. Nun, dass Gras durch Wurzeln mit dem Boden verbunden ist, muss einer Gärtnerin sicher am wenigsten erklärt werden? Um aber, wohlverstanden, nach einer solchen Landung, Grasberührung mit Bodenkontakt gleichzusetzen, dazu braucht es die Art von Experten, über die Stammtischler mit Hochgenuss herzuziehen pflegen. Es kam zum Alles entscheidenden dritten Flug. Und? Rein technisch gesehen alles perfekt. Geographisch gesehen stand die Silvia nach der Landung 26 Meter südwestlich vom Punkt, oder mit einfacheren Worten ausgedrückt, einen Meter, in der falschen Richtung, vom Kreis entfernt. Und Tschüss, die Prüfung war futsch.

Zu allem Übel verfiel zu jenen Zeiten die Theorieprüfung, wenn nicht innerhalb eines Jahres die Praktische bestanden wurde. Wir aber waren vom Club Intersport, für den wir bereits im Sommer 1980 als Sportlehrer tätig waren, für die Saison 81 wieder gebucht. Dieser und andere Umstände, nein, nicht solche an die Einige jetzt denken mögen, hatten zur Folge, dass zwischen Silvias erster Theorieprüfung und der endgültigen Krönung zur SHV-Pilotin sehr viel Unvorhersehbares geschehen sollte.

Der Umweg beginnt

Die u.v.h.s.b. Phase fing mit etwas Vorhersehbarem an. Die Philosophie des Unternehmens, nach der eine Entsendung eines Sportlehrerliebespärgchens an die gleiche Destination der vollumfänglichen Gästebetreuung vor Ort abträglich wäre und somit vertraglich ausgeschlossen wurde, zwang uns nämlich erneut in verschiedenen

CIS-Centern zu arbeiten. Die Silvia landete auf der griechischen Insel Mylos während ich meinen ächzenden gelben Deux Chevaux, beladen mit Masten, Segeln und Gabelbäumen, meinem ersten selbstgebauten Surfbrett und dem Drachen, einige Kilometer südlich von Neapel, in Battipaglia, auf den Parkplatz des Hotel Etap steuerte.



Im Gegensatz zum Sommer 80 auf Mallorca, als ich meine Kiste ebenfalls dabei hatte aber die einzigen zwei Flüge die ich mit ihr machte aus dem Hin- und Rückflug mit der Swissair bestanden, kam ich dieses Mal sogar ein zwei Mal richtig zum Drachenfliegen. In Castellabate konnte man nach ein paar Schritten über eine ca. 300m über dem Meer stehende und für süditalienische Verhältnisse überraschend sorgfältig gebaute Rampe starten und stundenlang in der Sea Breeze soaren. Gelandet wurde an einem relativ schmalen Strandstreifen, eine Tatsache, die ein Fliegen in der Hochsaison praktisch verunmöglichte. Der Ehrlichkeit halber sei aber zugegeben, dass dies nicht der einzige Grund für die spärliche Ausbeute an Flügen in diesen Zeiten war. Weder war ich damals Macho noch bin ich heute Reuiger, bitte, ich war jung, aufs Leben gierig und mein Geist noch entschieden zu schwach um meinem Fleisch Enthaltbarkeit diktieren zu wollen. In wortassoziiertem Sinne könnte man paradoxerweise eine Ausdehnung meiner Interessen auf die Meister unserer Kunst für die mageren Flugzahlen dieser zwei Sommer mitverantwortlich machen, begann ich mich doch immer mehr für restlos Alles zu begeistern, was mit vögeln zu tun hatte.

Herbst

Im Herbst, kurz vor Ende der Saison, lud ich meine Spielzeuge wieder auf den „Dö Schwo“ und machte mich quer über den Stiefel auf nach Brindisi, schiffte mich dort auf die nächste Fähre nach Piräus ein, tuckerte nach Athen, parkte die Karre und bestieg das nächste Schiff mit Ziel Mylos. Unser Wiedersehen nach langer Trennung war unbeschreiblich schön und viel versprechend. Wir verbrachten Silvias zwei letzte Arbeitswochen auf Mylos zusammen, dann verliessen wir die Insel mit einem weinenden Auge. Unserem Arbeitgeber selber kehrten wir hingegen, aus mehreren, aber hauptsächlich aus gleich folgendem Grund, mit dem lächelnden Auge den Rücken.

Winter

Im Winter verdienten wir unsere Brötchen wieder als Skilehrer in Valbella. Wortlos und doch einstimmig beschlossen wir, die sommerlichen Trennungen der Vergangen-

heit angehören zu lassen. Obwohl wir hart arbeiteten; wir wussten ja noch nicht ob nächsten Sommer jemandes Ausgaben unsere Einnahmen werden würden, kam ich viel zum Fliegen. Die Silvia, oftmals auch unser Freund Mario, und ich, liebten es morgens früh mit der ersten Personalgondel aufs Rothorn zu fahren, der einzigen mit der man während der Hochsaison auch Drachen transportieren durfte. Oben angekommen luden wir die Kisten ab und stellten sie durch einen Fetzen Schaumgummi geschützt vertikal auf ihre Nasenplatten in eine Ecke der Bergstation. Dann liessen wir vom Pistenchef abklären, ob auf unserer 14hundert Höhenmeter Abfahrtsstrecke nach Valbella noch Pistenbullys im Einsatz standen. Wenn nicht, galt das, was uns Jahre später die Autopartei stehlen und zu ihrem Wahlslogan machen sollte, „freie Fahrt für freie Bürger“! Mit horrenden Adrenalinspiegeln und Oberschenkeln die gegen Schluss brannten, als wären sie mit einer Überdosis Tigerbalsam eingeschmiert worden, erreichten wir Bestzeiten unter 8 Minuten. Am nächsten freien Nachmittag mit fliegbaren Bedingungen mussten wir dann nur noch die Gurtzeuge satteln, auf den Berg seilbahneln, und schon konnten wir unsere Babys in der frischen Bündner Bergluft lüften, bei kräftigen Südwestwinden oftmals über Stunden.

Lago di Garda

An Ostern 82 schlossen die Silvia und ich den Windsurflehrerkurs am Gardasee ab. Unser neuer Arbeitsplatz lag exakt unter dem Monte Brione, der berühmten Klippe zwischen Riva und Torbole, auf der ich mit meinen Freunden Luda und Mario, kurz vor dem gemeinsamen USA Trip, an Ostern 1978, schon einmal stand, und wo ich mir nur schon beim Gedanken dort bei den gegebenen Verhältnissen starten zu müssen, beinahe in die Hose schiss.



Wir begannen mit kleinen Zweigen, steigerten uns aber schon nach kurzer Zeit auf Äste mittlerer Grösse. Am Schluss warfen wir unsere zusammengeknüllten Jacken mit voller Wucht über die Klippe ins Leere. Alles wurde von diesem unglaublichen Vertikalorkan, dessen Rotor einem schon zwei Meter hinter der Kante die Haare von hinten aufstellte, hochgeblasen und ins Lee geschleudert. Wir widersetzten uns der Meinung unseres Jugendleichtsinnns und beschlossen nicht zu fliegen.

Harry Hirsch

Jetzt aber schrieben wir das Jahr 82. Ich hatte einige Erfahrung an Starkwindstarts dazu gewonnen, leider aber auch angefangen, durch ein paar glücklich verlaufene Dummheiten ein gefährliches Unsterblichkeitssyndrom zu entwickeln. Ich praktizierte Yoga und begann dadurch schwach an die Möglichkeit der Wiedergeburt zu glauben. Mit anderen Worten, meine Risikolimite befand sich an einem Ort, wo auch ich schon bald hätte landen können. Im Jenseits. Am Tag X baute ich Mario's Delta auf, ein vom Schweizer Meisterkopist Ettienne Rithner perfekter Nachbau des Atlas von La Mouette. Ich stieg ins Gurtzeug, hängte mich ein und machte eine Liegeprobe. Silvias Bruder, Martin „Karli“ May, hielt die Kabel nahe der Nasenplatte fest, der Mario stabilisierte die Kiste mit nicht mehr ganz ruhiger Hand an der linken Unterverspannung. So näherten wir uns Schritt für Schritt der Klippe. Der einzuhaltende Anstellwinkel war so absurd, dass ich meine Füsse vor der Basis hatte und den Delta in 10cm Schritten an den Trapezseitenrohren hinter mir her zog.

Wir waren schon weit vorne angelangt, als das Segel zu killen anfang und kurz darauf von einem Rotor von hinten hochgeblasen wurde. „Näher zur Kante“ schrie ich Karli zu. Die Unterverspannung konnte er jetzt nur noch mit einer Hand festhalten, mit der anderen umfasste er ein kleines Gebüsch während sich seine Füsse langsam auf einen mickrigen Felsvorsprung nieder tasteten. Mein Herz war am rasen, das Blut in den Arterien noch mutig besetzt, das Echo in den Venen schon völlig entsetzt. Under my skin, i was screaming.

Als ich die Kiste um die Längsachse so gut es eben ging stabilisiert hatte, befahl ich dem Mario die linke Unterverspannung los zu lassen. „Mehr Anstellwinkel, aber langsam“ befahl ich Karli. Er liess die Nasenplatte etwas nach oben gehen. „Loslassen!“

Schutzengel! Gibt's die?

Obwohl alles extrem schnell ging, wird mir sein Gesichtsausdruck bis in alle Ewigkeit unvergesslich bleiben. Hatte er mich nicht gehört, hatte ich zu früh aufgemacht oder er zu spät losgelassen, hatte ich am Ende „loslassen“ nur gedacht und gar nicht rausgebrüllt? Wir können es Beide nicht mehr mit Sicherheit sagen. In gleichem Masse wie seine Arme länger wurden, wurden seine Augen grösser, sein Körper wurde aus der leichten Kauerstellung hochgerissen und er verlor das Gleichgewicht. Mit einer Bewegung, deren Schnelligkeit und Präzision Raubtierinstinkte voraussetzt, rettete sich Karli vor dem sicheren Tod. Mich riss es fast aus den Socken. Der Übergang vom Anstellwinkel aufmachen bis zur Position „Basis an die Knie“ blieb unnachvollziehbar, ich musste ihn im Bruchteil einer Sekunde vollzogen haben.

Einmal an der Decke angelangt wurden die Bedingungen wie Samt und Seide. Trotzdem wollte sich der vollendete Fluggenuss partout nicht einstellen, vermutlich angesichts des riesigen Schuldenbergs, den ich dem Glück gegenüber gerade wieder angeäufnet hatte. Auch der Landeplatz auf einer kleinen Flussbettaufschüttung der Sarca direkt am See erschien mir in meiner momentanen psychischen Verfassung mikroskopisch klein. Wegen diesen Unpässlichkeiten brach ich den Flug früh ab. Diesem Instinkt sollte ich noch lange Zeit später dankbar sein, stellte sich doch ein Landen auf diesem Platz spätnachmittags mit schwächelnder Ora als hochriskant heraus. Die Landzunge war klein, auf drei Seiten von Wasser umgeben und hinten in Endanflugrichtung von hohen Bäumen gesäumt. Man musste also mit grösster Präzision von der Seite her übers Wasser auf den Fleck reindriften, mit wenig Wind ein kriminelles Unterfangen, das ein deutscher Pilot wenig später mit seinem Leben bezahlte. Er kam etwas zu hoch rein und landete etwa 15 Meter vom Ufer entfernt butterweich im Gardasee. Da er sich nicht aushängen konnte, ertrank er jämmerlich, und das vor den Augen hunderter nicht besser wissenden oder ignoranten und darum nur zuschauenden statt helfenden Windsurfern.

Einsicht

An diesem Tag beschloss ich, die Fluganzahl von dieser Klippe auf den dreien zu belassen, die ich grade gemacht hatte, dem Ersten, Einzigen und Letzten.

Silvia's Umweg zum Brevet geht in die globale Dimension

Zu dieser Zeit freute sich die Silvia noch auf die Wiederaufnahme der Deltaschulung im Herbst. Während des Sommers jedoch, pflanzte sich eine Idee wie ein schnell keimender Samen bei ihr ein. Eine gemeinsame unbefristete Rucksackreise rund um den Globus. Würde ich so lange ohne fliegen und vielleicht gar ohne windsurfen überleben? Nach anfänglicher Skepsis gelang es ihr, mich mit ihrer Begeisterung anzustecken. Im Oktober 1982 stiegen wir mit zwei Rucksäcken und einem offenen Round the World Ticket in Zürich in einen nur seinem Nachnamen zu Ehren reichenden Aeroflot Billigflieger mit Destination Moskau/Bangkok. Wir teilten ihn mit unzähligen nach Pitralon oder ähnlich billigem Aftershave übel riechenden zu wenig weit Denkenden, deren Anblick bei mir, berechtigt oder unberechtigt, sofortiges Mitleid für den körperhandelnden Teil der thailändischen Bevölkerung auslöste.

Silvias Deltabrevet, das, wie wir später noch sehen werden, zweifellos zu einer ihrer Bestimmungen gehörte, tat es uns im Moment gleich, es rückte in weite Ferne.