

Der geschenkte Flug – (Hummelglück)

Überraschende Neuigkeiten

Toni ist ausgezeichnet worden. Als „zuvorkommendster Mitarbeiter“ des Jahres. Oder des Monats? Ich bin mir nicht sicher, was den Zeitraum betrifft. Das Foto in den Vorarlberger Nachrichten, die Toni behutsam auseinanderfaltete, hatte die Größe einer Briefmarke und den Text konnte ich mangels Lesebrille nicht entziffern. Weshalb die vorwiegend auf Bilder von Verstorbenen spezialisierte Zeitung einem Lebenden nicht einmal die Größe einer Todesanzeige eingeräumt hat, bleibt mir ein Rätsel.

Ich gratulierte Toni zu seiner Wahl und vergaß darüber die Frage, ob sich die Kür bloß auf den Personalstand der Schnifner-Bergbahn bezogen habe. Aber ich hätte Tonis Begeisterung damit nicht trüben können. Er erzählte mir von einem eigens für den Anlass gedruckten T-Shirt, dass er für die Fernseh-Doku (!) anziehen musste. Die übrigens am Donnerstag im Walgau-TV ausgestrahlt wird.

Meinem ungläubigen Blick begegnete er mit dem Versprechen, das T-Shirt morgen zu tragen, damit ich mich selbst davon überzeugen könne.

So schnell ändern sich die Zeiten

Das war gestern. Heute, Samstag, den 8. Juni, bekomme ich das T-Shirt nicht zu sehen und vom zuvorbesten Mitarbeiter aller Bergbahnen ist noch weniger zu bemerken. In der Seilbahn herrscht an diesem wolkenlosen Morgen das übliche Chaos. Ich wage einen Versuch: „Toni - ?“ ernte aber nur die rüde Zurückweisung, dass ich mich erst an ihn wenden dürfe, wenn ich „dran“ sei. Fragen müssen auch in die Warteschlange? Darauf habe ich nun wirklich keine Lust, deponiere stattdessen meinen Schirm bei Kollegen, die sich in Tonis Reihenfolge gefügt haben und marschieren zu Fuß den Hensler hinauf.

Tag der Tage oder Frust?

Es ist heiß. Ungewohnt für das heurige Jahr. Ein erster richtiger Frühsommertag! Hoch über den Gipfeln zeigen sich filigrane Gespinste, die bald zu Wolken heranwachsen werden. Der Walgau ist jedoch mit einer schwülen Dunstsuppe gefüllt, die nichts Gutes verheißt. Besteht eine Chance sich über die Inversion zu erheben, oder ist dies bereits die typische Sommersituation in Schnifis? Folgt auf die verregnete Flugsaison nun der Frust mit Cumuli in 3000m Höhe und einer Thermik, die bei 1700m endet?

Auf der Terrasse des Henslerstübles, am Startplatz und auch noch in der Talstation unten stapeln sich die Gleitschirmsäcke. Die Piloten lassen sich angesichts der der schneebedeckten Berge weder von der Inversion noch vom Pulkfliegen abschrecken. Selbst in der Waldschneise oberhalb der Bergstation wird es eng. Wer seinen Schirm auslegt, muss kurz darauf in der Luft sein, den Platz geräumt haben, auch wenn die frühen Dummys gerade am Absaufen sind und man lieber doch noch eine Viertelstunde warten möchte. Es ist ein Pokerspiel. Wer sich beginnt warm anzuziehen hat sich verraten. Seine Karten liegen auf dem Tisch. Wird er Höhe machen und für Hektik am Startplatz sorgen, oder - von allen Augen verfolgt – allmählich tiefer hinabsinken?

File

Ich habe mich entschlossen. Die Daunenjacke tut ihr übriges. Schnell ist mein Schirm ausgelegt, aufgezogen und ich endlich im kühlenden Fahrtwind. Aber etwas stimmt nicht. Der Druck auf der linken Steuerleine ist viel zu groß. Ein Blick nach oben bestätigt: Knoten! Ich zupfe, pumpe, reiße. Nichts passiert. Die Steuerleine hat sich mit drei Galerieleinen zu einer Masche mit langen Schlaufen vereint.

Das Vario meldet Steigen, aber das Piepsen ist mir im Moment lästig. Genauso wie der erschrockene Zuruf eines Piloten, dessen Flugbahn ich offenbar gekreuzt habe. Wie hätte ich ihn auch sehen sollen, wo ich doch den Blick nicht vom herabgezogenen Tuch in der Mitte des linken Flügels abwenden kann? Was soll ich tun? Landen? Aber wo? Am unteren Startplatz bin ich längst vorbeigesunken. Im Tal? Damit mir der zuvorkommende Toni sagt, dass ich mich bittschön hinten anstellen soll?

Frust

Plötzlich geraten neben meinem Schirm andere Piloten ins Blickfeld. Sie kämpfen sich allmählich höher, einige sind schon überm Sender. Verdammt!

Ich probiere einen Rechtskreis. Der Schirm folgt brav. Nur der gleichzeitige Druck auf der linken Steuerleine irritiert. Immer glaube ich dort die Thermik zu spüren. Selbst wenn ich den Griff loslasse, bleibt die verkürzte Steuerleine unter ständiger Spannung. Also halte ich die linke Hand hoch und beschließe ausschließlich rechts zu kreisen.

Mittlerweile wimmelt es von Gleitschirmfliegern. Alle drehen links. Ich höre sie fluchen, wenn ich in ihre Nähe komme. Aber ich bin besessen vom Gedanken, beim Sender oben einzulanden, den Knoten zu lösen und danach erneut zu starten. Denn unter der Wolkenbasis habe ich winzige Farbtupfen erspäht. Ich will nicht wahrhaben, dass ich wegen einer lächerlichen Masche den Hammertag verpassen könnte. Der Anblick dieser im Fahrtwind flatternden Schlaufen empört mich. Ich kann es nicht lassen, permanent an der Steuerleine herumzufummeln, während ich gleichzeitig dadurch die Thermik verliere und immer tiefer sinke.

Verzweiflung

Die Mittelstation! Mit zwei anderen Piloten kämpfe ich gegen das unausweichlich scheinende Absaufen. Einer hat seinen Liegesack geöffnet und streckt seine Beine zur Abkühlung heraus. Ich würde am liebsten die Daunenjacke aufreißen und Federn lassen oder wenigstens die dicken Fingerhandschuhe ausziehen. Stattdessen schläft mir der linke Arm vom anstrengenden und krampfhaften Hochhalten ein und ich könnte heulen vor Wut, wenn ich zum Gleitschirm übersäten Himmel aufblicke.

Der Hügel vor der Mittelstation mit den Überbleibseln an Wald liefert schwaches Steigen. Zu meiner Linken. Auch die anderen Piloten kreisen links. Vorsichtig probiere ich es ihnen gleich zu tun. Aber der Schirm reagiert ungewohnt. Es baut sich ziemlicher Steuerdruck auf, während der äußere Flügel weich wird und sein schlaffes Tuch raschelt. Drei, vier Kreise halte ich mit, dann bin ich über den gerupften Tannenwipfeln allein, während die beiden anderen Piloten sich in die Höhe schrauben.

Das Vario zeigt 900m, ich muss in Richtung Landewiese auf das Plateau abdrehen. Meine letzte Hoffnung setze ich auf die Böschungskante, die hinter den Wiesen der Talstation den Anstieg des Schnifisberges markiert. Nichts. Mehr als ein Nullschieber ist nicht drinnen. Ein Blick zum Himmel zeigt, dass die ersten Piloten sich auf Strecke begeben. Ich gebe auf. Aus der Traum vom Hammertag.

Resignation

Ehrlicherweise muss ich gestehen, dass ich heute angesichts der Inversion mit keinem guten Flugtag gerechnet hatte. Mit ein bisschen Herumgurken wäre ich zufrieden gewesen. Erst als ich sah, dass die Wolkenbasis erreichbar war, begann ich mich über den geschenkten Tag zu freuen. Umso bitterer ist es jetzt, dass dieses Geschenk wieder zurückgezogen wurde. Nur weil ich die darüber geschlungene Masche aus Leinen übersehen habe.

Vogel sei Dank!

Vor mir kreisen zwei Bussarde. Kreisen? Tatsächlich! Sie steigen über der flachen Wiese neben der Talstation auf. Ich fliege zu ihnen hin. Diesen kleinen Umweg auf dem Weg zum Plateau kann ich mir noch erlauben. Das Vario verliert kurz die 9-Hunderter Zahlen, beginnt aber gleich darauf zu piepsen. Nun bin ich aufs Äußerte konzentriert. Zum Glück liegt die Thermik rechts von mir, ich kann mit dem intakten Flügel zentrieren. Die Vögel reagieren nervös und drehen ab. Sanftes Steigen versetzt mich mit dem Talwind zurück zum Hang, hebt mich leicht an der Mittelstation vorbei und beginnt dann heftiger zu werden. Bald erreiche ich die Höhe des Startplatzes. Nur mehr wenige Schirme sind ausgelegt, der große Andrang ist vorüber.

Hoffnung

Mein Bussard-Bart verebbt, aber ich kann zur Waldkante wechseln. Diesmal ist das Glück auf meiner Seite. Mit 3m Steigwerten katapultiert mich die warme Luft sogar an jenen Piloten vorbei, mit denen ich zuvor bei der Mittelstation gegen das Absaufen gekämpft hatte. Plötzlich liegen der Sender und die Wiese, auf der ich landen wollte, um den Knoten zu lösen, unter mir.

Seit einer Stunde fliege ich mit diesem verhunzten Schirm knapp über der Landschaft herum. Warum sollte ich also jetzt, da es endlich aufwärts geht, den Flug unterbrechen? Wer weiß, ob ich dann nochmals aufdrehen könnte?

Glück

Als ich zum ersten Mal den Bodensee erblicke, beginne ich zu singen. Übermütig ändere ich die sogar die Richtung, kreise links. Die Thermik ist so groß, dass sie all meine Manöver verzeiht. Das Vario piepst im Dauerton und kein Pilot befindet sich in meiner Nähe, dem ich durch meine Versuche und Flugverhaltensstudien gefährlich werden könnte. Als ich meinen Blick wieder vom Tuch abwende und schweifen lasse, kann ich es kaum glauben. Ich bin auf 2800m angelangt und sowohl Bodenseeufer als auch Schneeberge verwischen hinter einem Nebelschleier.

Eine neue Situation, mit der ich heute nicht gerechnet habe. Was tun mit dieser Höhe? Streckenfliegen? Talquerungen mit einem dauerhaft, einseitig angebremsen Schirm machen keinen Sinn. Ich beschließe daher, den Flug wie ein Geschenk einfach nur zu genießen.

Genuss

Unter den Wolken gleite ich über den Walserkamm dahin. Kaum ein anderer Pilot kreuzt meinen Weg. Und wenn, dann kommt er mir bereits entgegen, ist auf dem Rückweg seines ersten Streckenabschnitts. Ich wusste gar nicht, wie befreiend es sein kann, ohne Leistungsdruck unterwegs zu sein. Der Knoten nimmt jeden Erfolgszwang von mir. Mittlerweile habe ich mich sogar so an ihn gewöhnt, dass ich in beide Richtungen sicher kreisen kann. Nur der linke Arm schmerzt in seiner ungewohnten höheren Haltung.

Des einen Freud-

Viele Wanderer nutzen den Sonnentag. Jeder Gipfel ist besetzt. Sicher wundern sie sich, weshalb der letzte aller bislang stumm vorbei geflogenen Piloten so ausgiebig winkt und juchzt. Wie im Film „Vorarlberg von oben“ umkreise ich die Bergspitzen, die Wanderer heben ihre Stöcke zum Gruß oder schwenken Anoraks, als würden sie mein Glück teilen.

Der Südwind nimmt zu und versetzt mich immer mehr hinter die Bergrücken. Das gefällt mir nicht. Ich halte dagegen, um im Notfall wenigstens im Walsertal landen zu können und verliere natürlich prompt das Aufwindband. Das Vario gibt grellen Sinkalarm und ich möchte meine Entscheidung schleunigst rückgängig machen. Doch ich habe bereits so viel an Höhe verloren, dass ich nicht mehr über den Hauptgrat des Walserkammes komme. Begleitet von starkem Herzklopfen schaffe ich es, knapp über das Joch zwischen der Löffel- und der Grenzspitze zu gleiten. Dahinter fängt mich die Thermik auf.

Des anderen Leid –

Am Furkapass bin ich dann allerdings viel zu hoch, um mit den Besuchern Kontakt aufzunehmen. Die am Parkplatz aufgestellten Tische sind gut besetzt, daneben stehen viele Motorräder. Eine große Wolke wirft Schatten auf die Einkehrer. Ihr Pech. Mein Glück. Die Wolke saugt mich auf 2900m mit ihren feuchten Tentakeln ein. Ich steche hindurch und erblicke hinter mir den kreisförmigen Regenbogen mit meinem Schatten darin. Das Leuchten der Farben ist unbeschreiblich, so magisch, dass ich nochmals zurückfliege und mitten in diesen Ring eintauche.

Landen oder kämpfen?

Vor der Faschina habe ich noch gut 2700m Höhe, die Überquerung des Passes ist ein Kinderspiel, nur beim Zafernhorn wird's plötzlich zäh. Der stärker auffrischende Südwind verwirbelt sich an der Blasenka zu einem bockigen Mix aus Thermik und Turbulenz und ich komme mit dem schwierig zu fliegenden Schirm nicht zurecht. Mit einem Mal finde ich mich in einem Abwind, der mich mit begleitendem Sinkalarm zum Seewaldsee hinabbläst. Im Prinzip ist es mir egal, dort unten zu landen. Mein linker Arm schmerzt, das blaue Wasser funkelt wie ein Juwel und irgendjemand würde mich schon nach Schnifis zurückbringen. Aber kaum habe ich mir eine Landevolte überlegt, reißt es mich wieder zurück in die Höhe. Während ich über den furchteinflößenden Felsschrofen der Blasenka kreise, leiste mir selbst das Versprechen, im Falle dass ich nochmals die Basis erreiche, versuchen werde Schnifis über den Luftweg zu erreichen.

Das verknotete Geschenk

Um es abzukürzen: Obwohl ich noch mehrfach bis zur Wolkenbasis aufdrehen kann und über der Faschina sogar auf 3100m bin, komme ich mit meinem Yeti gegen den Wind nur bis Thüringerberg. Nach drei Stunden lande ich in der Kreuzung bei der Tankstelle und löse endlich den Knoten.

Während ich die Schlaufen entwirre, denke ich, dass sie in Wirklichkeit die Masche am Geschenk eines ganz bewusst erlebten Genussfluges bildeten.