

Auf der Bahn der Sonne

Ein Streckenflugerlebnis von Patrick Jung

Für Franky

Prolog

*„Wär´ ich Luft, um Flügel zu schlagen,
Wolken zu jagen,
über die Gipfel der Berge zu streben –
Das wär´ ein Leben.“*

Quelle: Gedichte von Friedrich Rückert

Der Name dieses Streckenflugerlebnisses ist das Schlusswort des Buches

- Das stille Abenteuer – von Jochen von Kalckreuth. Er war ein Segelflieger mit großer Leidenschaft, der mich immer wieder durch seine Erlebnisse und seine Erzählungen dazu inspiriert hat, einerseits selbst zu fliegen und andererseits das Erlebte auch aufzuschreiben. Jochen von Kalckreuth ist im Mai 1977 bei einem Alpenföhnflug tödlich verunglückt. Vielleicht war es seine Bestimmung,

wer kennt schon sein Schicksal.

Antoine de Saint Exupéry hat einmal gesagt: >Les aviateurs ne meurent pas, ils ne reviennent pas, c´est tout<, Piloten sterben nicht, sie kommen nicht zurück, das ist alles.

Dies ist mein Trost für die verlorenen Freunde!

Vor der Durchführung eines großen Streckenfluges steht ein Traum und die Idee etwas persönlich Außergewöhnliches erreichen zu wollen. Was aber treibt uns an, solche Flüge zu unternehmen. Was ist es, das uns an die eigenen Grenzen gehen lässt? Vielleicht ist es die Lust an der Gefahr, oder ist es einfach die Intensität des Erlebens selbst, ich weiß es nicht - aber ich vermute, es ist beides und noch viel mehr. Möglicherweise fühlen wir uns einfach vereint mit der Natur, einem Gefühl, welches uns den angeblich so zivilisierten Menschen in unserer technisierten Welt wohl etwas abhanden gekommen ist. Meine Sicht auf die Natur und eine Ahnung davon, dass alles in einer fast magischen Weise miteinander verbunden ist, wird mir gerade beim Streckenfliegen immer wieder und immer häufiger bewusst.

Jeder Streckenflug hinter den Horizont den ich starte fühlt sich auch immer ein bisschen wie ein Abschied an. Ich weiß nicht, was alles auf mich zukommt und umso größer ist die Freude und die Erleichterung wieder Nachhause zu kommen. Irgendwie fühlt es sich an, als ob man sehr lange fort war, obwohl es doch nur einige Stunden waren, die wir in einer anderen Welt verbrachten.

Wer sich eins fühlt mit sich selbst, seinem Fluggerät, mit seiner Aufgabe und mit der Natur ist im Flow. Es ist ein Zustand, in dem Aufmerksamkeit, Motivation und die Umgebung in einer Art produktiven Harmonie zusammentreffen. Manchmal hört man ihn dann, den Klang der Welt.

Der Plan

Schon eine ganze Weile beschäftige ich mich gedanklich mit einem - für mich - großen Streckenflug in den Alpen. Meine Streckenflüge in den Südalpen haben mir die Motivation und die Gewissheit gebracht, dass wenn das Wetter und meine Planung passen sowie meine persönliche Fitness es zulassen, auch ein deutlich größerer Flug für mich möglich ist. Für die Realisierung großer Flüge ist es unabdingbar, die Dimensionen realistisch einschätzen zu können. Wer noch keine 100 km geflogen ist wird wahrscheinlich keine 200 oder 300 km fliegen. Streckenflugpläne sollten also realistisch und der eigenen fliegerischen Entwicklung angepasst sein. Entscheidend für die Bewältigung großer Aufgaben ist der eigene Wille, er ist es der uns antreibt und uns die Strapazen eines langen Fluges überwinden lässt.

Die Alpen sind eine unvergleichbare Urlandschaft die sich im Streckenflugrechteck ca. 170 km zwischen den sanften Hängen nördlich der Po-Ebene im Süden, bis zu den nördlichen Voralpen und ca. 800 km zwischen der östlichen Grenze bei Wiener Neustadt, bis hin zu den wilden Gletscherregionen des Wallis und weiter bis Chamonix im Westen erstreckt. Ein Spielfeld so schön und gleichzeitig so beeindruckend wie eine Landschaft nur sein kann. Dieses Spielfeld der Natur will ich für mich, zumindest teilweise erkunden und entdecken.

Immer wieder sitze ich über den Karten und suche nach einem Dreieckskurs, der mir realisierbar erscheint und mir gleichzeitig das 300 Kilometer Dreieck in greifbare Nähe rückt. Ich bin voller Zweifel, denn nichts bleibt von der ganzen Erfahrung und der Routine die sich im Lauf der Jahre angesammelt hat. Sollfahrttheorien, Versagensgedanken und Vorfreude geistern mir bereits bei der Planung gleichzeitig durch den Kopf. Ich verbanne die bösen Geister, weiß ich doch, dass ich mich, sobald ich unterwegs bin und vor allem nach einem erfolgreichen Flug egal wie anstrengend er auch war, erfrischt und Lebendig fühle.

Wie muss das Wetter am Flugtag sein? Wann sollte ich starten um rechtzeitig auf dem Kurs zu sein und gleichzeitig kein zu großes Absaufisiko einzugehen und wie lange reicht letztlich meine Kondition und meine mentale Fähigkeit durchzuhalten. Ich plane, lege mir Wendepunkte und einen Flugzeitenplan zurecht. Schrecklich, was für ein Aufwand und für was ist das eigentlich alles gut? Zweifel und Vorfreude konkurrieren miteinander, jedoch ist es letztlich die Freude am kommenden Flugerlebnis die siegt.

Ich entschieße mich für den Start an der Emberger Alm, obwohl der Start weiter östlich vielleicht noch besser wäre, um früh zu starten und der Bahn der Sonne nach Westen zu folgen. Die Emberger Alm kenne ich recht gut und ein Start gegen 10⁰⁰ Uhr ist auch hier an guten Streckentagen möglich. Die ersten Kilometer nach Westen durch das Pustertal bin ich bereits geflogen und erst westlich von Sillian treffe ich auf für mich unbekanntes Neuland. Auf jeden Fall werde ich dort entscheiden müssen, wohin die weitere Reise gehen soll.

Mir bleibt also gar nichts anderes übrig, als alle Varianten durchzuplanen um alle denkbaren Wendepunkte und Routen im GPS zu haben. Durch die Planung des Fluges, wird mir dieser immer begreifbarer. Ich freue mich schon auf den Tag der kommen wird und der mich um die Wendepunkte bringt.

Auf dem Weg

Endlich, es ist soweit. Der Tag der Tage, auf den ich so lange warten musste kündigt sich an. Die Luft ist Glasklar und der Wetterbericht passt zum Blick in den Himmel. Also los und rein ins Vergnügen oder wie Wolfgang Ambros sagen würde – der Berg ruft -. Wie hat es Jochen von Kalckreuth einmal genannt – das Wandern mit Flügeln.

Eins, zwei, drei Schritte und ich bin in der Luft. Das Abenteuer beginnt!

Frei, jetzt da meine Füße den Boden verloren haben bin ich eins mit mir und meiner Aufgabe. Ich fliege in die Südostflanke und der Startbart bringt mich noch langsam auf meine Abflughöhe von knapp 2300 Metern.



Es ist wie immer, wer zeitig startet kämpft mit der Frühthermik die schwach und uneinheitlich ist. Vergessen die Zeit der Planung und der Zweifel. Jetzt da der Flug begonnen hat sind meine Sinne geschärft und ich bin nur noch ein Flieger und auf dem Weg. Alles Wissen und alle Intuition sind in mir und bereit abgerufen zu werden. Ich fühle mich leicht und frei!

Schon in der nächsten Flanke treffe ich auf schwaches Steigen und ich freue mich, denn ich habe jetzt ca. neun Thermikstunden Zeit vor mir. Hier oben an den felsigen Rippen und Graten ist die Luft bereits klar und labil, doch weiter unten im Talboden wartet die Bodeninversion noch darauf von der Kraft der Sonne aufgelöst zu werden. Ich muss hoch bleiben um nicht in die Talinversion abzusinken, was unweigerlich eine frühe Landung nach sich ziehen würde.

Keine Kamera dieser Welt kann Augenblicke so vollkommener Schönheit und Harmonie festhalten wie der eigene Blick in die Natur, der sich für immer in mein Gedächtnis einbrennt. Niemand, der es selbst erlebt hat, vergisst je den Blick aus 4000 Metern Höhe über die wilden Gletscherregionen des Alpenhauptkamms.

Wie traurig und seltsam, dass Aufgrund des Klimawandels schon bald keine Gletscher mehr unseren Blick erfreuen werden. Die nächste Fliegergeneration wird voraussichtlich ein Karstgebirge vorfinden, Tod und Leer. Meine Gedanken schweifen ab und ich spüre, ich muss zu mir und zu meinem Flug zurückkehren.

Die Frühthermik begeistert mich immer wieder. Sanft und gerade stark genug meinen Drachen in der Luft zu halten begleitet sie mich auf den ersten Kilometern meiner Reise. Kontinuierlich wird sie stärker und manchmal fast unbarmherzig, so als wenn sie wüsste, wann ich eingeflogen bin, um mir dann zu einem schnellen Flug zu verhelfen.

Gleite ich am Vormittag noch an den Abrisskanten der Südostenflanken entlang, bringt mich die Mittagsthermik in große Höhen und es erschließt sich mir ein großartiger Blick über die Alpen.

Die ersten Kilometer fliege ich noch verhalten und taste mich langsam Richtung Lienz vor. Der Grad zum Anna Schutzhaus zeigt sich mal wieder erwartet turbulent, bringt mir aber keine komfortable Höhe zum Anflug auf das Zettersfeld jenseits von Lienz. Das Zettersfeld ist das Absprungbrett zum Einflug ins Pustertal.

Nach gefühlten Stunden kann ich endlich am Zettersfeld auf 2700 mtr. NN aufkurbeln und die 10 km lange Querung zur Hochsteinhütte angehen.

Mit einem Polster von knapp 50 Metern überfliege ich den Grad zur Hochsteinhütte und kann ins Pustertal einfliegen. Wie fast immer, steht der Bart in der nordöstlich gelegenen Senke unterhalb vom Bösen Weibele. Sofort spüre ich die im Pustertal labilere Luftmasse und der Bart bringt mich das erste Mal bei diesem Flug an die dreitausender Marke.

Vor mir liegen die Berge des fast 100 Km langen Tals und über jedem Gipfel warten die aufgereihten Kumuli darauf, mich und meinen Atos an die Basis zu bringen.

So zart und schmeichelnd die Thermik nach dem Start war, so pulsierend und kräftig sind die Aufwinde jetzt, zur Mittagszeit geworden.

Mein Atos, der mir über die letzten Jahre ein treuer Begleiter geworden ist, begeistert mich immer wieder. Er schneidet die Luft wie ein Messer aus Damaszenerstahl. Die Fläche singt im Wind, so als wenn sie sich freuen würde mit Highspeed die Luft zu teilen und mich voranzubringen, immer weiter und schneller meinem Wendepunkt entgegen.

Ich liege ein halbe Stunde vor meinem Flugzeitplan und ich treibe meinen Atos VR weiter in Richtung Brennerpass. Die Thermik ist großartig und zieht mich in ungeahnte Höhen. Die Berge, die hier Höhen von über dreitausend Metern aufweisen, werden zu Hügeln. Die Höhenzüge des Hauptkamms im Norden und die Dolomiten im Süden werden zum Spielfeld. Erst zwei Stunden sind seit meinem Start vergangen und schon sehe ich Bruneck vor mir. Im Westen sehe ich die Plose und südwestlich erahne ich schon das Eisacktal. Die Barriere der Öztaler Alpen liegt vor mir wie eine Mauer aus Eis und Stein. Die Wildheit zieht mich in ihren Bann und ich habe das Gefühl in ihr zu versinken.

Ein Hochgefühl überkommt mich, so leicht war der Flug bis hierher. Ich beschleunige immer weiter und zwischen den Bärten liegt meine Vorfluggeschwindigkeit bei 100 km/h. Ich denke

an die Flugberichte von Jochen von Kalckreuth, der hier vor fünfzig Jahren die Alpen fliegerisch erschlossen hat. Die Bärte stehen noch da, wo sie vor fünfzig Jahren standen, nur die Fluggeräte haben sich verändert. Heute fliegen die Segelflieger mit Gleitzahlen um die 50+ über die Alpen, mit PDA's an Bord und die möglichen, erreichbaren Flugplätze und Außenlandeflächen sind im Gleitzahlrechner markiert.

Mit Drachen und Gleitschirmen erschließen wir uns die Alpen erneut, so wie die Segelflieger vor fünfzig Jahren. Wir erleben das Abenteuer Fliegen so wie Jochen von Kalckreuth, Hanna Reitsch, Prof. Walter Georgii, Peter Riedel, Wolf Hirth, und all die anderen von damals, als alles begann.

Geschwindigkeit und Schnitt, Höhe und Distanz, das sind abstrakte Größen gemessen an dem Vermögen, über den Himmel der Alpen zu segeln. (Zitat: Jochen von Kalckreuth)
Dies sind die Momente, wo sich nicht mehr die Frage nach Sinn oder Unsinn, Kosten, Zeitaufwand und Rentabilität stellt.

Ich spüre, dass ich nicht richtig fit bin und entschließe mich vernünftig zu sein und vorzeitig bei Bruneck zu wenden.

Die Luft ist etwas trüber geworden und ich habe mich von der guten Thermik des Pustertals verleiten lassen schnell zu fliegen. Zu spät bemerke ich, dass Warmluft aus der Poebene die Luft bereits verseucht und damit stabilisiert hat. Vom Wendepunkt zurück quere ich die das Tauferer Tal und muss nah in die Berge einfliegen um einen Bart zu finden. Alles um mich herum wird still, die Luft, mein Flügel, mein Körper und mein Geist, alles wird fast zur Meditation. Lange fliege ich im besten Gleiten und die Waldkanten kommen immer näher. Vergessen die Zeit, in der ich hoch und schnell, gedankenlos über die Hochalpen jagte. Hier unten, nah am Relief erschließt sich mir eine andere Welt. Die Waldthermik ist schwach und da wo der Bussard steigt, zeigt mein Vario nur Sinken. Am hintersten Eck einer Waldkante, fühle und rieche ich die sanfte Thermik und augenblicklich bestätigt mein Vario mir das sanfte Steigen der Luft. Mein Glück oder ist es meine Intuition hat mich nicht verlassen, Ich drehe tief am Hang ein und langsam bringt mich die Thermik in endlosen Minuten wieder zurück an die Basis und damit auch wieder zurück auf den Kurs. Mein Zeitvorsprung ist Vergangenheit und ich muss mit Sollfahrt fliegen um keine Außenlandung zu riskieren. Nur langsam entkomme ich der stabilen Südluft und langsam aber stetig taste ich mich vor in die labilere Luft des Pustertals.

Das Pustertal zeigt sich mir wieder von seiner besten Seite. Einige Stunden bin ich jetzt in der Luft, mein Rücken schmerzt langsam und der Kopf wird schwer. Zeit um etwas zu Trinken und um zu Essen. Die Heimreise hat begonnen und ich brauche neue Energie für den letzten Streckenabschnitt. Da ich erst eine Grippe hinter mir habe, bin ich alles andere als fit und langsam macht sich Sauerstoff und Wassermangel bemerkbar.

Die aufregendsten, neuen Streckenabschnitte liegen hinter mir und der Weg zurück ist bekanntes Terrain. Jetzt geht's ums Ankommen.

Jetzt, Anfang Mai ist die Höhenluft noch kalt und die Schneegrenze liegt bei ca. 2000 Metern. Die Gipfel leuchten im reinsten Weiß und nur die durch Kunstsnee aufgefüllten Skipisten unterhalb der Schneegrenze zeigen auch hier den zerstörerischen Eingriff des Menschen in die Natur.

Nun denn, gehen wir die letzten einhundert Kilometer an und vielleicht, wer weiß, kann ich die Strecke ja doch noch etwas ausbauen. Meine Gedanken fliegen mir bereits voraus und ich sehe mich schon im Endanflug. Euphorie kommt auf, denn meinen persönlichen Streckenrekord habe ich bald überflogen und egal wo ich lande, so war ich doch in jedem Fall Erfolgreich. Dennoch, ich will Ankommen und mit diesem Gefühl kommt neue Motivation auf die mich vorantreibt.

Ich fliege gegen die Zeit, denn ich merke, die Luft wird ruhiger. Die Sonne steht bereits tiefer am Himmel und in meinem Rücken. Die Schatten werden länger und ich weiß, die mir noch zur Verfügung stehende Thermikzeit ist begrenzt.

Die brüllende Thermik der Mittagszeit die wie so oft an guten Tagen eng und böig ist verwandelt sich jetzt am Nachmittag zu großflächigem, ruhigen Steigen die meine Reisegeschwindigkeit deutlich erhöht. Ich entdecke immer häufiger langgezogene tragende Linien die mir ein Delfinieren ermöglichen. Nur selten drehe ich ein paar Kreise. Die Nachmittagsthermik hilft mir, mich zu entspannen und dabei meine letzten Kräfte zu mobilisieren.

Wieder schweifen meine Gedanken ab, an die Zeit als ich mit dem Fliegen begann. Noch keine 19 Jahre alt und die Welt lag noch vor mir. Die Flüge damals lagen am Anfang bei Minutenzeiten und es dauerte lange, bevor daraus Stunden wurden.

War es schlechter damals oder schöner? Die Drachen hatten Leistungen die schlechter waren als die heutiger Anfängerschirme und doch hielt uns nichts davon ab, einfach zu fliegen und nicht über Leistungsdaten nachzudenken. Wir flogen und das war das einzige, was uns damals wichtig war. Heute, fast 30 Jahre später fliegen auch wir mit Hightechflügeln aus Carbon. Die Zeit und die unermüdliche Entwicklungsarbeit unserer Hersteller gibt uns heute Flügel an die Hand, mit welchen Flüge möglich werden, von denen wir damals nur träumen konnten. Durch den verbesserten Aktionsradius werden wir zu Entdeckern und wir erleben die Freiheit hinter den Horizont zu schauen.

Der Talsprung über das Antholzer Tal nach Toblach geht heute leicht und unbeschwert. Ich muss versuchen die verlorene Zeit aufzuholen. Ich kreise nur noch in den stärksten Bärten und dazwischen fliege ich im Wechsel nach Mac Cready und einfacher Sollfahrt um nicht unter Grat zu gelangen. Einmal darunter, würde erneut der Kampf ums oben bleiben beginnen. Auch wenn der Kampf dann gewonnen wird, ist die Motivation danach schwer angeschlagen. Nur der fliegt weit, der lange fliegt.

Kurz vor Sillian muss ich entscheiden ob ich dem Talverlauf bis Lienz weiter folge oder die Route über das Gail- und Lessachtal nehme. Über dem Helm, am Eingang des Gailtals steht eine Cumuli die gerade im Entstehungsstadium ist und im weiteren Streckenverlauf künden die aufgereihten Kumuluswolken von guter Thermik. Warum also den Umweg über das Zettlersfeld nehmen. Die Querung von dort ins Drautal ist lang und kommt man tief ist man im Talwind gefangen. Gegen die Route durch das Gail- und Lessachtal sprechen der deutliche höhere und engere Talboden, der dadurch stärkere Talwind und die deutlich schlechteren Auslandemöglichkeiten. Die Thermik reicht mittlerweile jedoch sehr hoch, was das Außenlanderisiko sehr einschränkt und ein Zeitvorteil von ca. 30 min. würde mir diese Route auch noch bringen!

Die Entscheidung fällt dennoch entgegen der Logik, für das Pustertal und die Querung über Lienz zum Zettlersfeld und weiter zurück ins Drautal Die Firnhänge der Lienzer Dolomiten schimmern gleißend hell in der Nachmittagssonne und mein Ziel, dort wo ich vor Stunden gestartet bin, ist nicht mehr fern. Nur noch ein paar Bärte und mein Ziel ist erreicht. Bereits im letzten Kreis über dem Turntaler löse ich die Wölbklappe zum Schnellflug und meinen Atos treibt es mit wippenden Flächen erneut auf Kurs. Ich bleibe auf den Südflanken des Pustertals und kann entlang der Grate erneut delfinieren. Schon nach einem halbstündigen Gleitflug sehe ich Lienz vor mir. Ich fliege bereits seit geraumer Zeit in einer Höhe von über 3500 Metern und meine Grippe der letzten Woche zollt nun ihren Tribut.

Ich sehe verschwommen und merke den Anflug einer Hypoxie und ich weiß, ich muss schnell handeln. Ich fliege entgegen meinem Plan entlang der Nordflanken der Lienzer Dolomiten. Zwischen dem Eis und Fels des Gebirgsstocks verliere ich über 1000 Höhenmeter und quere etwas unentschlossen auf die Südflanke des Anna Schutzhauses. Der Höhenverlust bringt mich zwar in Gefahr einer Außenlandung aber körperlich fühle ich mich wieder besser. Meine Konzentration ist zurück und damit auch die Motivation den Heimflug anzugehen.

Ich komme sehr tief unterhalb des Grades an und weiß, jetzt beginnt der Kampf ums Oben bleiben. Nach unendlich vielen Kreisen nähere ich mich dem Grad und kann endlich dem Leegebiet entfliehen.

Beim Einflug ins Drautal wird die Luft augenblicklich ruhiger und eine Ahnung, ja fast schon Gewissheit überkommt mich den Flug doch noch erfolgreich zu beenden.

Vor mir liegt der rote Fels des Scharnick und ich weiß, wenn ich die Gipfelhöhe erreiche, bin ich bereits auf Gleitpfad für den direkten Endanflug nach Greifenburg.

Durch den Hypoxieanfall im Pustertal bin ich vorsichtig geworden und drehe nun keinen Bart mehr bis zur Basis aus. Die Thermik im Drautal steht jedoch, wie so oft am Nachmittag zuverlässig in den Westflanken, so dass dies auch nicht nötig ist.

Direkt über dem Startplatz der Emberger Alm, an dem ich vor einigen Stunden gestartet bin, gesellt sich ein Steinadlerpaar zu mir. Die beiden fliegen in Formation in Richtung Osten und ich kann Höhe und Geschwindigkeit der beiden halten. Ich komme in den Genuss die Bewegung jeder Feder zu sehen und stelle mal wieder fest, wer die Meister am Himmel sind.

Ich fliege weiter, entlang bekannter Berge. Der Stagor und die Radelberger Alm ziehen an mir vorbei. Die Grippe und die Hypoxie haben jedoch ihren Tribut gefordert und ich merke, meine Reserven neigen sich wie der Flug dem Ende entgegen.

Ich bin nun tief und es ist ein merkwürdiges Gefühl nach einem Stundenlangen Flug über den Hochalpen zurückzukehren in die zweidimensionale Realität. Ich überlege noch Außen zu landen doch die Luft in Talmitte trägt, so dass ich in komfortabler Höhe über dem Landeplatz ankomme. Zeit um in aller Ruhe die überschüssige Höhe abzukreisen.

Gegen, Quer- und Endanflug und meine Füße berühren nach fast sechs Stunden wieder die Erde. Es kommt mir unwirklich vor, nach so langer Zeit am Boden zu sein. Nun liege ich auf der großen Wiese vom Landeplatz und schaue in den Himmel. Ich bin Zuhause.

Nach ein paar Minuten bin ich auch mental angekommen und ich bin wirklich glücklich!
Ein Traum hat sich erfüllt!

Leider konnte ich die geplanten 300 km nicht vollenden, da mich die Grippe doch mehr geschwächt hat wie ich dies vermutet habe. Dennoch, es war ein traumhaft schöner Flug in einer traumhaft schönen Landschaft und.... man braucht ja auch noch Ziele für das nächste Streckenflugabenteuer.

Epilog

Manchmal haben Menschen Träume und manchmal bekommen diese Träume Flügel.
Ich folge auch künftig weiter meinen Träumen – mit meinen Flügeln,

auf der Bahn der Sonne.