

Endanflug über die Meerenge von 'La Bocaina'

Von Lanzarote nach Fuerteventura – One Way

Ein Erstflug mit dem Hängegleiter

von Thomas Weissenberger

Jeder kennt das Gefühl, wenn man als Kind am Weihnachtsabend ungeduldig und mit großer Spannung das feierlich erleuchtete Wohnzimmer betreten kann, wo unter einem bunten Christbaum jede Menge Geschenke liegen. Eines davon ist immer besonders groß und man kann es kaum erwarten, es aufzumachen. Doch zuvor hat man aber noch seine christlichen Aufgaben zu erfüllen, um auch wirklich zu diesen höheren Genüssen kommen zu dürfen.

Jenes übergroße Packerl für mich an diesem vergangenen Weihnachtstag befindet sich jedoch nicht wie sonst unter dem Christbaum im Wohnzimmer, sondern auf exakt 1.200 m Seehöhe über Femés in Form einer der schönsten Wattewolken, die ich als Geschenk je habe annehmen dürfen!

Es ist der 24. Dezember 2007 kurz vor 15.00 Uhr und ich stehe startbereit mit meinem Hängegleiter an der auslaufenden Vulkankante eines halben Kraterkegels in El Cuchillo ('Das Messer'). Der Startplatz liegt gerade mal auf 100 m Seehöhe und der Wind steht mit 20 km/h aus Norden von vorne an. Die schroff zerklüftete Nordküste von La Santa vier Kilometer vor mir trennt mit seiner Gischtwelle wie ein weißer Streifen das hell-sandige Land vom dunkelblauen Meer. So weich wie die Inselfarben wirken nun die Elemente auf mich und mein Flügelprofil. Ich fühle das Meer, den Drachen und die Windströmung am Hang. Ich starte und drehe sofort nach rechts ab.

Nach 300 m ist das laminare Aufwindband des kleinen Kraterhanges erreicht und mit knappen 80 m über schattigem Grund kann ich nun mit dem Drachen an der Vulkankante soaren. Ein Falke begleitet mich direkt unter mir, bald aber trennen sich unsere Wege wieder. Jedoch haben beide von uns das gleiche Ziel - Beutejagd. Nach fünf Minuten habe ich bereits eine optimale Startüberhöhung erreicht und halte gegen den Wind vor auf der Suche nach meiner Beute auf Thermik. Schöne Cumuluswolken ziehen hoch über mich hinweg. Über dem hellbraunen Land der Sandebene von 'El Jable' beginnen sie sich hinter- und nebeneinander zu entwickeln. Die Sicht ist glasklar bis weit hinaus zu den vorgelagerten Inseln des Chinijo Archipels und weiter zum Meereshorizont. Plötzlich ein kurze Turbulenz und im selben Moment fliege ich in eine starke Thermikablöse hinein. Eng ist das Zentrum des besten Steigens mit 3 bis 4 m/s und dementsprechend steil kreise ich ein. Es entwickelt sich ein konstant aufsteigender Bart und mit einer beständigen Abdrift von 25 km/h lasse ich mich stetig kreisend windabwärts in das Landesinnere versetzen.



Abb. 1: 'Famara' im Bildhintergrund, die Startklippe unten Mitte

Ich blicke in Windrichtung gegen Süden und erspähe direkt über mir das Anfangsstadium einer hohen Wolkenstraße, die sich quer über Timanfaya bis zum Südkap der Insel nach Playa Blanca bahnt.

Und genau jetzt überkommt mich seit langem wieder jenes Glücksgefühl aus vergangenen Weihnachtstagen meiner Kindheit! Die Geschenke stehen nun in Reih und Glied direkt vor meinen Augen. Kleine, große und alle weiß – thermische Cumuluswolken. Jedoch noch schöner ist es zu wissen, daß dieses große Geschenk eingehüllt in weißem Wasserkondensat am Ende der Wolkenstraße über Femes bald mir gehören wird!



Abb.2: Die Flugroute im Gegenlicht: Fernsicht bis Fuerteventura

Kollege Sir Henry kreist ebenfalls im selben Bart über mir und zu zweit erreichen wir die außergewöhnlich hohe Wolkenbasis. Daß sich alles gleich so schnell am ersten Flugtag meines Aufenthalts ergeben sollte, trifft mich nun äußerst spontan und völlig unerwartet! Eigentlich wollte ich nur einen gemütlichen Nachmittagssoarer absolvieren, aber keinen Streckenflug. Dementsprechend bescheiden fällt meine Instrumentierung aus: kein GPS, keine Höhenanzeige, nur mein IQ Sonic im Helm als akustischer Varioton und eine fast leer geknipste Analogkamera. Was jedoch die Misere etwas kompensiert, sind die Umstände meiner mitgebrachten Streckenflugerfahrung und einem gut geschulten Augenmaß etlicher Endanflügen bis 40 Kilometer. Der Plan meiner Flugroute ist somit ebenso schnell gefasst, wie die plötzlich vorgefundenen Flugbedingungen. Während Henry aber noch unentschlossen wirkt, bringe ich meinen Litespeed in Abflugposition, spanne das VG-Seil mit drei Handzügen voll durch und fliege direkt unter Wolkenbasis zügig ab. Ohne Instrumentenanzeige schätze ich mich auf gute 1.100 m. Später läßt mich Henry wissen, daß es 1.200 m waren, jedoch sollten wir uns spät abends nach meiner abenteuerlichen Heimreise erst wiedersehen. Das Ziel dieses äußerst spontanen Streckenflugs ist mir in diesem Moment bewußter denn je geworden und eine nach Jahren geplante Flugroute könnte heute in Erfüllung gehen. Der erste Streckenabschnitt meiner Reise an jenem Weihnachtstag sollte aber zunächst in Richtung Südkap Lanzarotes zum 25 Kilometer entfernten Rubicon Gebirge gehen.

Wie alles begann:

Seit nun sieben Jahren schlage ich meine Wintertrainingslager auf der Kanareninsel auf. Die klimatischen sowie thermischen Bedingungen für Dezember und die schnelle Reiseverbindung mit dem Verkehrsflugzeug sind grundlegende Kriterien, um auch dieses Jahr wieder dem weihnachtlichen Trubel zu entkommen. Vorallem aber die milden Flugbedingungen auf Lanzarote zu dieser Jahreszeit setzen für mich als Hängegleiterpilot besondere Akzente. Tiefe Konturenflüge mit Startplätzen 50 bis 250 m über dem Meer, laminar anabatische Hangwinde und teils außerordentliche Wolken thermik ermöglichen Flüge, wie die des Vogelprinzips. Nicht all zu selten passiert es auch, daß man selbst zum Vogel wird und während des Hangfluges sich lautlos und schleichend eine ganze Schar von neugierigen Seemöwen an beide Flügelenden heftet. Da wird dann bei jedem kleinen Richtungswechsel im parallelen Synchronflug mitgekurvt. Ehrenweise kann man sich kurz als überdimensionierter Geschwaderführer betrachten.

Die traditionellen Streckenrouten auf Lanzarote folgen der Längsausrichtung der Insel, die sich von Nordosten nach Südwesten erstreckt. Die Gesamtlänge mißt vom Nordkap 'Punta Fariones' bis zum Südkap 'Punta del Papagayo' knapp 60 Kilometer. Für ambitionierte Streckenpiloten sind das zwar keine umwerfenden Distanzen, aber die geodynamischen Bedingungen machen die bizarre Vulkanlandschaft zu einem effektiven Trainingsgebiet im Dezember. Da die Hauptwindrichtung zwischen NO und NW pendelt, liegt es klar auf der Hand, Flugrouten von den nördlich gelegenen Startplätzen mitwinds nach Südwesten zu legen. Dabei kann man sich ab San Bartolome entweder östlich oder westlich von der Hauptvulkankette halten. Die Ostroute ist aber die weitaus entspanntere Variante, da sie über landbares Gebiet führt. Die Westseite ist durch pechscharze Lavazerklüftungen weniger einladend und wer schon einmal durch den Timanfaya Nationalpark gefahren ist, der weiß, was unlandbar bedeutet. Nichts desto Trotz anhand eigener Erfahrungen und frequenter Wolkenbilder sind die sogenannten 'Badlands' ein hervorragendes Thermikgebiet.

Einen anderen flugtechnisch entlegenen Teil Lanzarotes stellt der am Südende aufragende Gebirgszug des 'Rubicon' dar. Dort ist auch der höchste Punkt der Insel mit dem 608 m hohen Vulkan 'Atalaya de Femes', der direkt nördlich von Femes liegt. Sein hoher Gipfel wird als Sendeanlage genutzt und ergibt vom Hochtal von Femes nicht nur eine schöne Wanderung, sondern auch einen sensationellen Ausblick, der sich vom Timanfaya Nationalpark über die Westküste der Insel entlang zum südlichen Playa Blanca und weiter über das Meer bis zum 20 Kilometer entfernten Fuerteventura erstreckt. Das Gebirge läßt sich geografisch in zwei Zonen erfassen, die sein Hauptgrad in eine Ost- und Westseite unterteilt. Der Osten ist auf 10 Kilometer Länge unbewohntes Gebiet mit seitlichen Quertälern, die zunächst vom Grad steil abfallend sich bis zur Meeresküste ziehen. Die Westhälfte, dessen Flanken in die Rubicon Ebene



Abb.3: Kein Haus, kein Strauch, kein Weg – nur Wolkenstraßen!



Abb.4: Licht und Schatten einer unbewohnten SO-Küste



Abb.5: Die Westhänge des Rubicon in der Abendsonne

kontinuierlich auslaufen, kann eine thermisch hervorragende, aktive Luftmasse erzeugen, vorallem wenn die Nachmittagssonne die rotbraunen Hänge so richtig aufzuheizen beginnt. Falls dann auch noch eine schöne Cumuluswolke 500 m über Femes am Himmel erscheint, kann es durchaus sein, daß während des Panoramablicks am Gipfel der imaginäre Gleitwinkelrechner sofort aktiviert wird. Legt man sich dann eine Karte zurecht, stellt den erforderlichen Winkel einer günstigen Rückenwindkomponente fest, kalkuliert die notwendige Gleitzahl und bemisst alle Faktoren mit der aktuellen Polare seines Hängegleiters, kommt man zum Ergebnis, ein Überflug nach Fuerteventura ist möglich! Weiters weiss man auch als weitgereister Windsurfer vergangener Tage, daß es am 'Glass Beach' östlich von Corralejo nicht nur eine gute Welle mit 'sideshore' Wind, sondern auch eine überdimensionale Landebahn aus feinstem Sand direkt neben dem Meer gibt. Somit ist der Plan für eine Überquerung der Meerenge von 'La Bocaina' gefasst und seit 2002 beschlossene Sache. Am Rubicon selbst gibt es jedoch bei Nordwind keine Startmöglichkeiten für solch ein Vorhaben. Man muß schon hinfliegen, will man dessen thermische Bedingungen brauchbar verwerten für einen entschlossenen Endanflug nach Fuerteventura! Um die Theorie dann noch in die Praxis umsetzen zu können, braucht es neben dem richtigen Tag auch noch die gewissen Kriterien, die man als Streckenjäger mitbringen sollte. Ausgeprägte Experimentierfreudigkeit und 100 prozentiges Vertrauen in sein Flugmaterial sind zwei davon.

Der erste Streckenabschnitt - Neuland:

Mit voll gespannter VG und 90 km/h Groundspeed bahnt sich nun mein Weg schnurgerade durch die roten Feuerberge des Vulkangebietes von Timanfaya. Mit fortgeschrittener Flugstrecke und starkem Rückenwind gibt es nun kein zurück mehr. Plötzlich tauche ich ein in eine fremde Welt. Aus einer anmutsvollen Landschaft ist eine nicht gerade einladende Kraterkulisse geworden. Die hellen Häuser, die sich gerade noch prägnant als weiße Puzzleteile am dunklen Boden verstreuten, sind mit einem Schlag verschwunden. Tinajo, als die letzte Ortschaft vor dem Nationalparkgebiet, habe ich soeben hinter mir gelassen. Mein Abenteuer beginnt!

Ab jetzt befinde ich mich nicht nur über unbewohntem Gebiet, sondern auch über einer unlandbaren Lavafläche. Vulkane und Wolkenschatten vermischen sich zu schwarze Löcher, ziehen links und rechts am Boden vorbei. Weiss verschleierte Wolkenfetzen, die ich durchfliege, reflektieren ihr weiches Licht und grenzen sich scharfkantig ab zum rotbraunen Untergrund. Alles läuft und trägt sich wie von selbst, als gäbe es über dieser Mondlandschaft keine Schwerkraft mehr. Nur der Fahrtwind auf meinem Gesicht erinnert mich noch an irdisches Dasein. Der plötzliche Piepston meines Variometers holt mich in die Realität zurück und nach einem Gleitstück von 15 Kilometer ist es nun wieder Zeit für einen guten Thermikbart! Ich entspanne das VG-Seil, erhalte umgehend ein gutmütiges Handling meines Moyes-Drachen und drehe in die fühlbare Thermik ein. Mit einer bestän-



Abb.6: In teuflers Küche: 'Montanas del Fuego'

digen Abdrift erreiche ich wieder die Wolkenbasis und in ausreichender Höhe kann man das zerklüftete Lavagebiet aus überschaubarer Perspektive fast unbekümmert auf sich wirken lassen. Ich blicke wieder auf Kurs nach vorne, lasse Stock und Stein hinter mir und näher mich nun unaufhaltsam dem Ende der Wolkenstraße. Ich erreiche jetzt die Westflanke des Rubicon und der Kulissenwechsel folgt so abrupt, wie die Flugsituation selbst es erfordert. Die Bodenstruktur wechselt in einen hellen Teint über und ist wieder als bewohntes Gebiet erkennbar. Erleichterung kommt auf, aber auch Wehmut, nach 25 Kilometer das gewonnene Neuland zurücklassen zu müssen. So überraschend schnell alles begann, endet es auch schon wieder! Ohne Verschnaufspause zieht es mich weiter und direkt vor mir erhebt sich jetzt das grüne Hochtal von Femes. Darüber mächtig und erhaben auch jene prächtige Cumuluswolke, die beharrlich noch immer darauf wartet, von mir entgegengenommen zu werden.

Wohin wird aber diese Reise noch gehen? Bis an das Ende dieser Welt, das sich vorne unter mir als die Inselküste des Südkaps auftut? Ich setze nun alles daran, diesen alles entscheidenden letzten Bart zu erwischen. Langsam verringere ich meine Gleitgeschwindigkeit und fliege in Lauerstellung die Westseite des Rubicon entlang. In 700 m Flughöhe halte ich genau auf den Antennenberg von Femes zu, wo sich dahinter die Küstensilhouette von Fuerteventura im Gegenlicht der Nachmittagssonne düster abzeichnet. In demselben Moment greift starke Thermik in meine Flügel. Blitzartig drehe ich nach rechts ein und während ich meinen Kreisflug mit beiden Händen präzise aussteuere, wird mir klar, daß ich soeben beginne mein übergroßes Weihnachtspackerl an diesem 24. Dezember eigenhändig auszuwickeln. Die Steuerbewegungen meines ganzen Körpergewichts gehen in einen Freudentanz über und ein breites Grinsen beginnt sich jetzt über mein ganzes Gesicht zu ziehen. Mein fliegerisches Abenteuer scheint noch nicht vorbei zu sein, sondern erst zu beginnen!



Abb.7: ...oben bleiben!

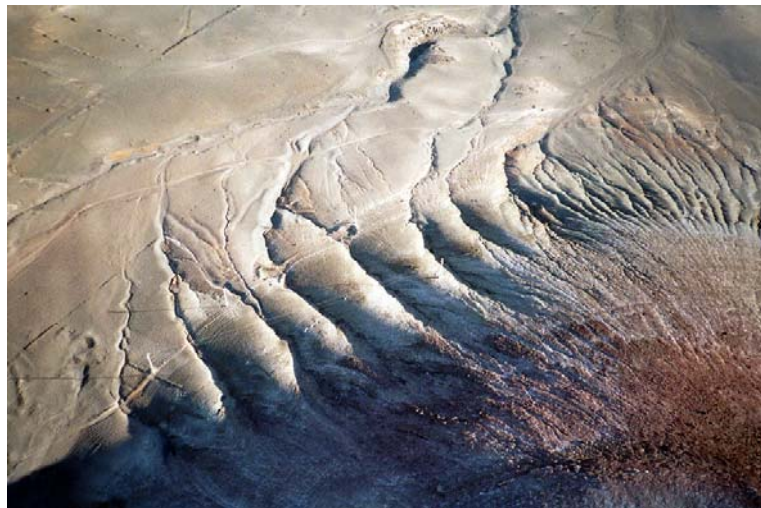


Abb.8: Landschaftsformen einer Momentaufnahme



Abb.9: Die Meerenge und der heilige Schein

Entscheidung am Wendepunkt:

Kontinuierlich nähere ich mich nun der Wolkenbasis und auf knapp 1.000 m befinde ich mich gerade mal sieben Kilometer vor den letzten Landstrichen von Lanzarote. Der Nordwind mit 25 km/h versetzt mich weiterhin genau in Richtung der auslaufenden Rubiconebene und der Hafenstadt von Playa Blanca. Stetig und mit jedem Kreis rückt ein azurblauer Atlantik immer näher. Der Ausblick ist dermaßen einzigartig, daß es mir den Atem raubt. Dennoch bin ich zu nervös, um in diesem Moment die Kamera aus der Gurttasche zu nehmen. Stattdessen ist mein intuitiver Gleitwinkelrechner voll aktiv. Während ich hoch über dem Paß von Femés kontinuierlich kreise, gewinne ich wertvolle Zeit, um zwei Grundsatzentscheidungen treffen zu können. Meine momentane Verfassung ist jedoch in Anbetracht der langjährigen Vorgesichte außerordentlich emotional geladen.

Entweder ich beende meine Reise mit einer Landung bei Playa Blanca oder ich nutze die seltene Gelegenheit, um jetzt und hier den Sprung zur greifbar nahen Nachbarinsel zu wagen. Die Uhrzeit zeigt mir 16.00 und schließlich erreiche ich die Wolkenbasis auf geschätzten 1.200 m Seehöhe. Um jetzt keine folgenschwere Fehleinschätzung zu machen, verlagere ich vorerst meinen Kreisflug leeseitig neben die Wolke, um knapp neben dem weißen Cumulanten erst einmal kreisend zu verharren. Dabei tauche ich bei jedem Halbkreis kurz in die Wolke ein, um mit schwachem Steigen auch weiterhin Höhe zu gewinnen. Gleich nach Wolkenaustritt fokussiere ich sofort wieder die Küste von Corralejo und blicke ihr mit einer 180 Grad Kopfdrehung so lange wie möglich nach. Der Hängegleiter fliegt sich jetzt in der stabilen Kurvenlage fast wie von allein und meine ganze Konzentration gilt nun dem Zielobjekt in 20 Kilometer Entfernung. Das blendende Streulicht der tiefen Nachmittagssonne auf einer reflektierenden Meeresoberfläche stört mich dabei kaum, vielmehr stimmen mich Augenmaß und Bauchgefühl zusehends optimistisch. Auch die vielen Schaumkronen einer rauen See sind ein perfekter Windindikator, die mir eine Windstärke von fünf Beauforts bis auf eine Höhe von 400 m über dem Meer anzeigen. Meine derzeitige Abflugposition ist für ein Übersetzen nahezu perfekt und ich beschließe den Endanflug zu starten!

Nochmals blicke ich mit Hochachtung auf die weißen Ausformungen der Wolkenmauer direkt neben mir, leite meinen Kurvenflug aus und spanne für ein letztes Mal das VG-Seil bis zum Anschlag an. Das spärlich gewordene Wolkenbild zeigt mir links auf Kurs noch eine kleine, letzte Wolke, die sich gerade in ihrer thermischen Endphase befindet. Ich halte nun genau darauf zu, um für meinen Gleitflug alles an Steigen mitzunehmen und sei es auch noch so gering, um die allerletzten Möglichkeiten für einen Höhengewinn über Land restlos auszunutzen. Nur noch ein paar Minuten und ich erreiche endgültig das große Wasser.

Philosophie eines Endanfluges:

Ich habe mich ja schon auf viele außergewöhnliche Endanflüge freuen können, vor allem beim Streckenfliegen, da man im Gegensatz zum Wettbewerbsfliegen den Gleitflug erstens alleine, zweitens ohne dem streßbedingten Zeit- und Konkurrenzfaktor viel besser auskosten kann. Einen Endanflug zum erhofften Ziel sehe ich als einen speziellen Streckenabschnitt, bei dem man sich die verdienten Früchte als Belohnung aufgewandeter Mühen abholen kann. Was aber generell einen erfolgreichen Heimflug erst ermöglicht, nämlich mit richtiger Wahl der Streckenroute den erforderlichen letzten Thermikbart zu erwischen, ist die viel größere Herausforderung. Die notwendige Abflugposition soll somit immer gut geplant und mit Freude zum kalkulierten Risiko gemacht werden. Einerseits wird mir das eingegangene Risiko in der jetzigen heißen Flugphase mehr als bewußt, andererseits bin ich mir zu selbstsicher, daß der Endanflug klappen wird. Selbst eine Kehrtwendung, die unweigerlich starken Gegenwind bewirken würde, ist unmöglich: Kein Weg mehr zurück!

Mit neutraler Position meiner Carbonbasis versuche ich jetzt mit 50 km/h Airspeed mein bestes Gleiten möglichst konstant zu halten, um nichts an wertvoller Flughöhe herzuschenken. Mit 30 km/h Rückenwind erhöht sich mein Groundspeed nun auf 80 km/h und ich erhalte umgehend eine wesentliche Verbesserung meiner Gleitleistung.

Teil 2 – Stürmische See:

Ich mache mich jetzt ganz klein und bringe meinen Oberkörper samt Gurtzeug in eine 'tiefe' Flugposition, um einer verbesserten Aerodynamik so wenig Luftwiderstand wie möglich zu bieten. Die Hände halten nun in enger Griffhaltung die Carbonbasis auf Schulterhöhe und meine abgewinkelten Ellenbogen habe ich wie das Fahrwerk eines Flugzeuges in meinem Gurt versenkt. Die letzten Küstenlinien von Lanzarote erstrecken sich nun östlich von mir und laufen am Südkap als Landspitze aus. Jene Wolke, die gerade eben noch vor mir lag, ist jetzt schon direkt über mir. Sie bringt mir zwar nicht das erhoffte Steigen, läßt mich aber dennoch mit einem 'Nullschieber' davonkommen. Mit den Stränden von Playa Blanca überfliege ich jetzt die magische Grenze zwischen Wasser und Land. Ich lasse Lanzarote nun endgültig hinter mir und befinde mich jetzt mit dem Hängegleiter auf neuen Wegen. Der eigentliche Endanflug soll somit erst beginnen und zielstrebig halte ich auf einen tiefblauen Atlantik zu!

Der Düseneffekt der Meerenge ist noch aus 900 Hm anhand der vielen weißen Schaumkronen gut erkennbar und wird sich auf meine Gleitrate ebenfalls positiv auswirken. Auch die vom Wind aufgeraute Meeresoberfläche ist zwischen den beiden Inselteilen deutlich dunkler, als das davor- und dahinterliegende offene Meer. Zwei Segelboote, die hart am Wind auf Kreuzkurs durch die Meerenge von 'La Bocaina' unterwegs sind, zeigen mir ebenfalls mit starker Schräglage deutlich Windrichtung und Wellengang an. Ich kann sogar die hohe Gischt der Bugwellen über die Vorderdecks erkennen. Der direkte Blick nach unten vermittelt mir jedoch nicht das Gefühl von einem zügigen Weiterkommen. Eher glaube ich zu stehen, da der Wellengang samt Oberflächenströmung sich mit mir und in Flugrichtung fortbewegt. Auch der Anblick von Fuerteventura, das sich im fahlen Licht langsam vor mir auftut, gibt mir ebenfalls nicht den Eindruck einer Annäherung. Nur das kleine Fährschiff mitten am Wasser, das gerade von Playa Blanca nach Corralejo unterwegs ist, beginne ich nach und nach einzuholen. Als fixer Anhaltspunkt auf der freien Wasserebene zeigt mir das Passagierboot auch meine einzige Option der wenigen Rückreisemöglichkeiten auf. Ich sollte also so nahe wie möglich beim Hafen von Corralejo landen, was die ganze Angelegenheit noch skurriler macht, als sie schon ist. Ich meine, wie oft soll man schon als Hängegleiter bei einem Hafen landen!? Aber deswegen heißt es ja wohl auch Flughafen... Rund um die Ortschaft kann ich aber keine günstigen Landemöglichkeiten ausmachen, wie zum Beispiel das Fußballfeld von Orzola an der Nordküste Lanzarotes. Zudem pfeift es dort unten mit satten 17 Knoten und gäbe es nicht nur Palmen, könnte man sagen, es biegen sich die Bäume! Also halte ich weiter auf die weitläufigen Sandstrände östlich von Corralejo zu und der kleinen, vorgelagerten Insel Namens Lobos. Es gilt nun, mein Schiff in den Hafen zu bringen!



Abb. 10: Das Südkap 'Punta del Papagayo', die Insel Lobos r.o.

Nach einer Gleitphase von 10 Minuten habe ich bereits die halbe Strecke meiner 14 Kilometer langen Wasserquerung hinter mir und ich schätze meine Flughöhe noch immer auf etwa 500 Höhenmeter. Mein Gleitflug geht immer mehr in eine freudige Genußphase über und zieht mich nun restlos in seinen Bann. Auch die Gegensätze der beiden Streckenabschnitte können nicht kontrastreicher sein. Habe ich soeben noch scharfkantig erstarrte Vulkanberge überflogen, schweift mein Blick nun auf einen endlosen Ozean hinaus. Als Alpenpilot ist es schon ein ziemlich ungewohnter Ausblick, ringsum nur Wasser unter sich zu haben! Daß ich aber zuvor von einer kleinen Geländekante aus 100 m Höhe gestartet bin, bringt meine bisherigen Flug-erlebnisse als Hängegleiter in eine neue Dimension. Was man zugleich zurückerhält, ist die stets gesuchte Annäherung an den freien Vogelflug, dem ich jetzt so nahe komme, wie keine andere Form des Fliegens.

Der laminare Rückenwind in meinen Flügeln trägt mich nun ohne jegliche Turbulenz und mein Gleiten ist eine reine Freude! Schon nach weiteren vier Minuten erreiche ich das vorgelagerte Eiland Lobos. Der größte Brocken ist nun geschafft und aus 400 m Höhe erkunde ich die Insel aus der Vogelperspektive. Ich überfliege nun die westliche Inselfeite, wo unter mir an einem kleinen Vulkan Seemöwen im Meerwind soaren. Mit festem Land unter meinen Flügeln kann ich jetzt nicht nur wieder beherzt durchatmen, sondern auch meine rasante Fluggeschwindigkeit wahrnehmen. Mein Eigenschatten ist mir knapp auf den Fersen und als schwarzer Strich zieht er mit verzerrten Umrissen sein Abbild über die Insel. Tatsächlich fege ich durch den Himmel wie der geölte Blitz und im selben Moment schieße ich über die Insel schon wieder hinaus. Direkt dahinter habe ich jetzt das seichte Küstenwasser Fuerteventuras erreicht und in dem hell türkis farbigen Wasser kann ich die schwarzen Korallenbänke am Grund des Riffs erkennen.



Abb. 11: 400 m über Wasser mit Blick auf die Insel Lobos

In Windeseile nähere ich mich nun den endlosen Sandstränden Fuerteventuras und plötzlich sind meine Flügel nicht mehr allein auf weiter Flur! Emsiges Strandleben macht sich vor mir breit und die bunten Schirme der Kite-Surfer spielen achternd im Wind. Als fliegende Artgenossen, die ebenfalls ihre dynamischen Flugbahnen über das Wasser ziehen, geselle ich mich nun zu ihnen. Schon habe ich die Weißwasser-spur eines Kitiers direkt unter mir und im selben Augenblick zieht ein Deja-Vu meiner hiesigen Erlebnisse als Windsurfer an mir vorbei. Mit 200 m Reservehöhe überfliege ich die soeben erreichten Landflächen Fuerteventuras und die Surfstation des 'Glass Beach'. Es erinnert mich an einen Surftag an demselben Strand und ebenfalls an einem 'Big Monday' wie der heutige. Ganze 12 Jahre hat es nun gedauert, um ausgerechnet auf diese Art und Weise hierher wieder zurückzukommen – nur eben mit waagrecht gestellten Segeln. Mein ungläubiger Blick auf die Uhr läßt mich die wichtigsten Eckdaten kurz analysieren.

Daten und Fakten:

Für den 22 Kilometer langen Gleitflug benötigte ich gerade mal 1.000 Hm, was eine Gleitzahl von 1:22 ergibt. Der Rückenwind verbesserte somit meine aktuelle Geräteleistung erheblich. Die ersten sieben Kilometer meines Endanfluges führten mich noch über Land und über die letzten Inselteile Lanzarotes. Mit 900 Hm überflog man schließlich die Küste von Playa Blanca und ich erreichte jetzt mit 200 m Reservehöhe das Neuland von Fuerteventura. Reine Flugdauer von Beginn meines Abfluges auf 1.200 m über Femes bis zum Strand von Corralejo beträgt nun 16 Minuten bei 80 km/h Schnittgeschwindigkeit. Wobei die 14 Kilometer lange Wasserquerung gerade mal 11 Minuten gedauert hat - oder auch eine Ewigkeit.



Das Spiel mit den Elementen:

Für manche mag es wenig erscheinen, aber 200 Hm über der Ziellinie sind im Wettbewerbssport wieder viel. Es ist somit immer von den persönlichen Maßstäben auszugehen, wie hoch man sich die Latte für eine sichere Landeinteilung selber legt. Auch die Kriterien der Landebedingungen spielen dabei eine entscheidende Rolle, die sich hier mit einer auf Meeresebene liegenden Landebahn aus Sand mehr als perfekt auslegen lassen. Der allgemeine Sicherheitsaspekt eines Fluges dieser Kategorie läßt sich ziemlich rasch relativieren, sobald man im Vergleich dazu unsere alltäglichen Gepflogenheiten miteinzubeziehen beginnt. Hierbei darf man nämlich jene Dinge nicht vergessen, die sich bei uns schon längst als vertraute Hindernisse eingebürgert haben. So stellen etwa Häuser, Straßen oder Stromleitungen, um die man täglich herum zu fahren bzw. zu fliegen hat, eine Selbstverständlichkeit dar. In meinem Fall sind jedoch die puren Naturelemente von Wind, Wasser und Sand von Bedeutung. Eine selten klare Angelegenheit!

Ich gleite also den endlosen Strand immer tiefer werdend noch einen Kilometer weiter, bis ich die prägnante Hotelanlage des Riu Palace erreiche. Hier scheint mir noch der geeignetste Platz zu sein, um Wasser und ein Taxi zu bekommen. Auch der grüne Rasen der großzügig angelegten Hotelvorfahrt bietet seine Dienste als hervorragender Abbauplatz meines Carbongleiters an. Den ganzen Flug über läuft nun eigentlich alles wie geschmiert und es braucht jetzt nicht mehr viel an Hirnschmalz, um bei dieser Strandwüste eine Landeinteilung zu machen. Irgendwann drehe ich also über dem Hotel gegen den Wind ein, halte auf eine von Liegestühlen flankierte Landebahn zu und warte, bis langsam meine Füße auf dem Sand aufsetzen. Mit überraschten Gesichtern und in leichter Strandbekleidung schauen mir die Hotelgäste dabei zu, wie ich als Außerirdischer in voller Flugmontur und zehn Meter Flügelspannweite einlande. Eine Frau kommt zu mir und fragt mich lächelnd, von welchem Stern ich komme? Ich lache zurück und zeige mit dem Finger auf das Meer Richtung Lanzarote...



Abb.13: Mit der letzten Fähre wieder retour – Weihnachten 2007

Thomas Weissenberger

