



## **Der letzte Flug – Essay von Peter Bangerter**

***Die schönste Nebensache der Welt sei Fussball. Mag sein. Für mich war es die Fliegerei. Ein etwas nostalgischer Blick zurück auf 40 Jahre am Knüppel.***

Welche Pilotin, welcher Pilot, der in die Jahre kommt, hätte sich die Frage insgeheim nicht schon gestellt: Wann ist es bei mir soweit? Die Fliegerei - und sei es bloss als «Freizeit-Pilot» - an den Nagel hängen, das tönt einfach. Aus Erfahrung kann ich sagen, dass cdem so nicht ist. Auf der Strasse besteht zumindest die Möglichkeit, sich schrittweise aus dem Verkehr zu verabschieden, indem man Fahrzeuge mit abgeriegelter Geschwindigkeit führt. In der Flächenfliegerei das falsche Rezept. Piloten wissen: Geschwindigkeit bedeutet Sicherheit.

### **Das andere Virus**

Es war also ein Entscheid der schwierigeren Art. Weder ging es um Familienplanung oder wichtige berufliche Perspektiven, noch um den Verkauf eines fetten Aktienportfolios.

Die Frage war trivialer: Wann hörst du auf?

Es ging um den Ausstieg aus einer harmlosen Sucht, um den Schlusstrich unter vierzig Jahre am Steuerknüppel. „Vacating the runway“, und zwar definitiv. Das hiess, holprige Graspisten und gepflegte, beleuchtete Concretes neidlos anderen überlassen.

Mit voller Absicht hatte ich mich damals, in den Siebzigern des letzten Jahrhunderts, mit dem gutartigen, aber hartnäckigen Fliegervirus infizieren lassen.

Heute habe ich mich selber gegroundet. Nach einem letzten Trip mit Zwischenlandung auf einer der beschriebenen Holperpisten. Wer würde sich nicht an seinen ersten Solo-Flug erinnern, der beim Novizen unvergleichbare Hochgefühle erzeugt. Jetzt, nach dem letzten „Engine shut-down“ machte sich in der Magengegend ein flaues Gefühl breit. Abschied nehmen ist selten leicht.

### **Kalter Entzug**

Die Finger vom Steuerhorn lassen gleicht dem kalten Entzug von einer Droge.

Auf den ersten Blick mag der Vergleich pathetisch klingen. Das erregende Gefühl, den nächsten Flug ins Auge zu fassen, seine Route planen, das Wetter checken, tanken und Benzindämpfe schnuppern - Schluss damit. Full throttle beim Start, den rechten Fuss dosieren und dann erleben, wie dich dein Fluggerät von der Bodenhaftung befreit - das war einmal. Über dem glitzernden See kurz vor Sunset deinem PAX die Augen öffnen für die grandiose Schönheit der dritten Dimension und beobachten, wie dann über dem herbstlichen Juragebirge aus einem gestresst-geschwätzigem Zeitgenossen ein abgeklärtes und staunender Wesen wird - tempi passati. Geteilte Freude, sei doppelte Freude, macht uns das Sprichwort weis. Am Himmel ist dies knapp die halbe Wahrheit.

Astronauten beschreiben die tiefgreifende und überwältigende Wirkung der Sicht aus grosser Distanz auf unseren Planeten. Ich versteige mich heute zur Behauptung,

dass die VFR- Vogelperspektive aus bloss ein paar tausend Fuss über Grund ähnliche Gefühle hervorrufen kann.

### **Wann ist es soweit?**

Es gibt Pilotinnen und Piloten, die mit dem Ausstieg zuwarten, bis ihr Sehvermögen so stark nachlässt, dass sie die Richtung des Windsacks kaum mehr erkennen. Die sich gegen Ende ihrer Pilotenkarriere nur mit erheblicher Kraftanstrengung ins Cockpit und wieder hinaus hieven. Es gibt andere, die erst mit dem Fliegen aufhören, nachdem sie das Fluggerät vor, neben oder hinter der Runway im Acker aufgesetzt haben. Hoffentlich ohne Verletzungen davonzutragen. Wenn es beim geknickten Bugrad bleibt, ist für sie alles gut. Und da sind jene Piloten, die, wie ich, die Finger vom Steuerknüppel lassen, weil intensiv fliegen kostspielig ist. Die gesetzlichen Minimum-Stunden bringen, objektiv gesehen, zu wenig Routine. Ich zähle also mich zu jenen, die sich vorgenommen haben, Lizenz und Medical verfallen zu lassen, wenn die Zeit dazu reif ist.

Immerhin ein Faktum hat mir den Ausstieg aus dem Cockpit erleichtert. Es ist die Tatsache einer ungebremsen Flut von Regulierungen beim Papierkram, bei den Vorschriften auf den Flugplätzen und vor allem im hart umkämpften Luftraum selber. Wer fast fünfzig Jahre Rückschau halten darf, versteht, was ich damit meine.

Meine Laufbahn am Himmel? Schulung PPL auf Beagle Pup BT-21, AS-BRAVO, Turnübungen mit dem Bücker, Segelflug-Schlepp mit Super-Cub, viel Wassmer WA-54 in einer Haltergemeinschaft, und dann die gängigen HB-P-Amis. Später das Segelflug-Brevet, und zum Schluss wieder Motorflug auf VLA. Insgesamt ein Werdegang, der auf viele Träger des Flugvirus‘ zutreffen könnte.

### **Faszination pur**

Der Kontrollblick auf den Oelmessestab vor dem Flug, die Vibrationen des Fahrwerks nach dem Abheben, dann die Sicht auf die flauschigen Cumuli im Rückseitenwetter, das Knistern im Headset, die Genugtuung nach einer mustergültigen Landung bei erheblichem Crosswind, der Schwatz nach der Landung mit den anderen „Angefressenen“, all das wird mir fehlen. Zurück bleiben unzählige Bilder vor dem inneren Auge, die hoffentlich nie verblassen.

Zurück bleibt Dankbarkeit, dass ich vier Dekaden lang einer herausfordernden und erfüllenden Beschäftigung unfallfrei frönen durfte. Denn Fliegen ist nicht Fliegenfischen. Das Pilotieren hat mich darin geübt, Risiken zu erkennen, zu minimieren, lebenswichtige Entscheide zu fällen und zu verantworten. Dies tönt wie Werbung einer Flugschule, ich weiss, und trotzdem – es entspricht der Wahrheit.

Einst fragte mich ein strahlender Passagier nach seiner Lufttaufe: „Und, was war denn DEIN schönster Flug?“ Ich musste nicht lange nachdenken. „Es war immer gerade der letzte, den ich ins Flugbuch eintrug. Und das Um-die-Wette-Kurbeln mit einer Schar Mäusebussarde im Schlauch über den Steinbrüchen am Jura.“

Den anschliessenden ungläubig fragenden Blick des PAX vergesse ich wohl nie...

© Werner Bangerter  
3234 Vinelz  
032 338 15 77  
079 234 79 04  
wbangerter@swissonline