



LA PALMA

GEFÄHRLICHE SCHÖNE IM ATLANTIK



„Unseren täglichen Gleitschirm gib uns heute....“ Mike beim Verteilen der Gleitschirme hoch über den Wolken am Himmelsstartplatz El Time.



„EIN FLIEGERTAG BEGINNT AUF LA PALMA ZUMEIST MORGENS GEGEN 10 BIS 11 UHR AM **CAFÉ MORENA.**“

Sie markiert die äußerste Grenze Europas und stellt in der kalten Jahreszeit, wenn fast alle Fluggebiete von der Landkarte eines Gleitschirmpiloten vorübergehend verschwunden sind, einen der vielleicht letzten verheißungsvollen Orte, an denen man noch fliegen kann, dar. Ihr wurden Namen gegeben wie die „Isla Bonita“ (schöne Insel), die „Isla Verde“ (grüne Insel) und nicht zuletzt die „Isla del Parapente“ (Insel der Gleitschirme). Die Rede ist von der Kanareninsel La Palma. Einem gigantischen Faustkeil gleich, liegt sie mitten im Atlantik. Sie stemmt sich mit ihrer bis zu 2400 m hohen, im Februar noch teilweise schneebedeckten Bergschulter gegen den fast ständig wehenden Nordostpassat. Zugleich nagt an ihren Steilküsten mit donnernden Schlägen eine oft gewaltige Brandung. Tief unter ihr brodeln heiße Lava und in ihrem Herzen klappt ein geologischer Riss. Ruppig und manchmal rau mit messerscharfen, schwarzen Vulkanfelsen liegt sie unter der wabernden Passatwolke, die für viele trübe Tage auf der Ostseite sorgt. Ihre spärlichen Strände sind schwarz und voller Steine. Nein, auf den ersten Blick ist sie bestimmt keine Touristenattraktion. Ihre Schönheit offenbart sie nicht jedem und überhaupt erst auf den zweiten Blick. Tourismus in einer Form, wie man ihn vielleicht von Gran Canaria oder Teneriffa her kennt, gibt es hier nicht. Aber es gibt auch keine Discos, keine Hütchenspieler und keine „time-sharing“ Verkäufer. Wer hierher kommt, sucht Ruhe sowie schöne Wandererlebnisse in Kiefern- oder Lorbeerwäldern, plant vielleicht die eine oder andere Mountainbike-Tour mit spektakulären Ausblicken auf das Meer und tiefe Schluchten oder möchte

halt Gleitschirmfliegen.

Hauptfluggebiet und Fliegetreffpunkt auf La Palma ist Puerto Naos im „wildem Westen“. Dort sorgt die aus Mike, Roger und Javier bestehende Dreieinigkeit für einen sehr gut organisierten und zuverlässigen Flugbetrieb, der professionelle Wetterinfos, Transport zu den Startplätzen bis hin zu Tandemflügen des mitreisenden Bodenpersonals umfasst. Puerto Naos ist praktisch ein reiner Touristenort und kaum einige Jahrzehnte alt. Ich traf dort zufällig Hans-Georg Walter (83 Jahre), einen früheren ME-109 Piloten, dessen Maschine 1944 über der Ostsee abgeschossen wurde und der seit Ende der 50er Jahre regelmäßig auf La Palma weilt. Er erzählte mir die erstaunliche Geschichte von Puerto Naos. Es begann 1967/68 mit einer von den Amerikanern errichteten Spionagestation, deren Gebäudereste man noch heute am Landeplatz in Puerto Naos findet. Von dieser Spionagestation aus, die mit vier Amerikanern – angeführt von Peter Green - besetzt war, wurden armdicke Kabel weit ins Meer gezogen. Offiziell dienten diese der Erforschung von Fischschwärmen. Tatsächlich wurden russische U-Boote, die die Kanaren passierten, ausgespäht. Hans-Georg erzählte mir, dass im vorderen Raum der Station alles voller Fischbilder hing. Im abgeschlossenen zweiten Raum dagegen hingen nur die Bilder russischer U-Boote. So hat sich also Puerto Naos von einer Spionagestation hin zu einem Gleitschirmfliegetreff entwickelt – eine erstaunliche Geschichte, die so wohl nur das Leben selber schreiben kann.

Ein Fliegetag beginnt auf La Palma zumeist morgens gegen 10



Von links: Abendliches Soaren im Glanz der untergehenden Sonne über den Dächern von Puerto Naos. Abendstimmung in den Gassen von Los Llanos. Mike und Roger.

bis 11 Uhr am Café Morena am Strand von Puerto Naos. Pünktlich sowie bestens mit allen Wetterinfos ausgerüstet, erscheinen Roger und Mike, um mit den Gastpiloten ein Briefing durchzuführen und das geeignete Fluggebiet auszuwählen. Anschließend geht es mit dem Landrover zuerst zur Besichtigung und Besprechung des Landeplatzes und erst danach zum betreffenden Startplatz. Viele der Startplätze kann man mit einem normalen Pkw nicht mehr erreichen und man muss einen längeren Fußmarsch (z.B. Los Campanarios „Campi“) in Kauf nehmen. An die Flugausbeute sollte man nicht allzu hohe Erwartungen stellen. Nach meiner Erfahrung aus zwei Aufenthalten auf La Palma und nach Gesprächen mit anderen Gastpiloten, die dort ebenfalls zum wiederholten Male hingekommen waren, kann man mit durchschnittlich einer Flugstunde pro Aufenthaltstag durchaus zufrieden sein. Aussagen, dass man auf La Palma jeden Tag fliegen kann, stimmen definitiv nicht. Unabhängig von der Flugdauer ist das Flugerlebnis in den unterschiedlichsten Fluggebieten jedoch absolut phantastisch. Ob Soaringflüge an der Hangkante von Puerto Naos, Thermikflüge vom El Time oberhalb der in Richtung Tazacorte abfallenden Gratkante, mit atemberaubendem Blick in die Caldera und auf den Strand von Tazacorte oder die Flüge über den Wolken in Puntagorda, sie alle stellen unvergessliche Erlebnisse von großer Intensität dar. Solche Erlebnisse finden ihren angemessenen Abschluss dann, wenn man mit Roger, Mike und den anderen Piloten im zugewinkelten Innenhof eines kanarischen Restaurants das Fliegerbier trinkt und sich beim Essen all die Geschichten des Tages erzählt.

Dann werden Fremde, die durch das unsichtbare Band einer gemeinsamen Leidenschaft verbunden sind, plötzlich zu Freunden und dann war es in der Tat ein großer Tag auf La Palma. Nur ein Krämer zählt da noch die Höhenmeter und Flugstunden. Fährt man anschließend wieder ausgelassen in Richtung Puerto Naos zurück und hält kurz an, um die über der Wolkeninversion untergehende Sonne zu bewundern und dann Muhsin auf sein GPS blickend trocken bemerkt: „488 Meter!“, worauf Roger mit Schweizer-Akzent antwortet: „Gell, Du bist jetzt aber im Romantik-Training, oderrrr?“, dann, ja dann, dürfte es sogar ein unvergesslicher Tag im Leben eines Fliegers gewesen sein.

Wetter

Jeder weiß bestimmt, in La Palma fliegt man im Lee des zumeist in der Flugsaison dort wehenden Nordost-Passats. Das klingt so schön einfach und leicht verständlich: Auf der Ostseite bläst es kräftig und auf der Westseite ist man abgeschirmt und fliegt ganz schön im sich täglich einstellenden Seewindsystem. Das ist allerdings noch nicht einmal die halbe Wahrheit. Wird der Passat stärker, kann er bis zum Fluggebiet Puerto Naos durchbrechen und in kurzer Zeit einen bis dahin angenehmen Flug in einen turbulenten Albtraum verwandeln. Dreht der Wind plötzlich stärker aus Richtung Norden, dann passiert etwas ganz Seltsames. In Puerto Naos gibt es nun sogar Südwind weil auf der windabgewandten Seite ein riesiges Leevakuum entsteht, das aus südlicher Richtung mit zurückströmenden

Luftmassen wieder gefüllt wird. Manchmal sieht man ein Wolkenband draußen auf dem Meer, das den Windverlauf auch optisch markiert. Wird der Wind aus nördlicher Richtung noch stärker, bilden sich vor Puerto Naos Schaumkronen und der trügerische Südwind springt nun plötzlich auf Nord. Dieser Nordwind wird an der Kante von Puerto Naos nun zum echten Problem – er weht turbulent über die Vorsprünge der 200 m hohen Felskante und sorgt für ordentliche Turbulenzen. Man möge sich diese Turbulenzen, die nachmittäglich von kräftiger Thermik unterlegt sein können, einmal vorstellen – und das beim Soaren in einer Entfernung von 10-20 Metern zur senkrecht abfallenden Felskante. Doch das ist noch lange nicht alles. Die Insel bietet noch weitere tückische Überraschungen. Bei Hochdruck stellt sich gerne – wie auch anderswo – eine Inversionswetterlage ein, die durch das stets warme Meer tagsüber allerdings kaum aufgelöst wird. Sieht man nun auf der Wetterkarte einen angenehmen, fliegbaren überregionalen Wind von 15 km/h, dann denkt man, dass ein ungefährlicher Abgleiter doch eigentlich möglich sein sollte. Man fährt dann morgens über Tazacorte und inspiziert den dortigen Landeplatz. Er liegt am Strand nahe dem Jachthafen und es herrschen



Start von La Travieta in Richtung Puntagorda.

angenehm ruhige Bedingungen. Nun fährt man hoch zum El Time am Feuerturm. Dort weht – wie angekündigt – der ganz leichte Nord- oder Nord-Westwind und man startet in der Erwartung eines schönen und sicheren Fluges. Beim Landeanflug auf Tazacorte erlebt man nun aber sein blaues Wunder. Der leichte überregionale Nordwind wurde zwischenzeitlich unter der Inversion „eingeklemmt“ (wie Roger es gerne formulierte) und es ist eine Düse entstanden (à la Bernoulli), die aus dem leichten überregionalen Nordwind einen Wind erzeugt, der einen beim Landeanflug unterhalb von 200 m Höhe plötzlich rückwärts fliegen lässt. Hat man dies bei der Landeinteilung nicht berücksichtigt oder fliegt auch nur eine Kurve zuviel, endet der vermeintlich „wunderschöne“ Flug vom El Time unweigerlich im Hafenbecken des Jachthafens. Aber auch damit noch nicht genug. Es gibt Bedingungen, und auch diese habe ich selber erlebt, da bildet sich innerhalb von 5 Minuten eine geschlossene Wolkendecke 50-100 m (!) über dem Landeplatz – so geschehen in Puntagorda, glücklicherweise 10 Minuten nach der Landung. Wer die Landschaft mit ihren schroffen, messerscharfen Felsen, unzähligen Telefon- und Stromkabeln und Kakteen kennt, will nicht wirklich, dass er durch Wolken zur Landung fliegt. Nun, ich möchte hier keine meteorolo-

gische Abhandlung über das Wetter La Palmas schreiben, das wäre ein Artikel für sich. Es soll aber an diesen Beispielen deutlich werden, dass das Wetter auf La Palma viel komplizierter ist, als sich ein Gastflieger bei seinem kurzen Besuch jemals vorstellen kann. Ohne ein tägliches ausführliches Wetterbriefing sollte man dort nun wirklich nicht fliegen.

Risiken

Unfälle/Todesfälle: Laut Auskunft vom DHV (Karl Slezak, pers. Mitt. Februar 2007) gab es in La Palma einen tödlichen Unfall im Jahr 2005 (Flug in die Stromleitung in Puerto Naos) und zwei im Dezember 2006 (eine Belgierin wurde durch den Passat auf das Meer abgedrängt und ertrank; ein Deutscher („Flydoc“) hatte unterhalb der Hangkante nahe Puerto Naos einen Klapper, gefolgt von einem Gegenklapper sowie Autorotation und stürzte in die steilen Felsen). Eine verlässliche Statistik über sonstige Unfälle gibt es nicht. Flugschulen, die dorthin fahren, melden zwar i.d.R. Unfälle, aber auf La Palma fliegen viele selbständige Piloten, die auf eigene Faust reisen und dies wohl nicht tun.



Sonnenuntergang über der Inversion.

Fluggebiete

1 Puerto Naos (200 m): W-SW. Start für Soaringflüge bei Seewind und für nachmittägliches, kombiniertes dynamisches sowie thermisches Fliegen. Die Kombination von Soaren und Thermik ist nicht ganz unproblematisch. Bekommt man beim Fliegen an der felsigen, steilen Bergkante einen großen Klapper und dreht der Schirm dann plötzlich in Richtung Hang weg, dann hat man schnell nur noch sehr, sehr wenig Zeit, einen schweren Unfall zu verhindern. Die Landung erfolgt am Strand von Puerto Naos beim Gleitschirmfliegertreff am Café Morena. Vorsicht, gelandet wird gegen die am Strand stehenden Gebäude. Der Landeplatz ist 30 x 60 m groß, fällt leicht ab und ist teilweise von Steinhäufen umgeben. Oft sorgt der Wind mit leicht südlicher Tendenz für ein unerwartet starkes Sinken beim Eindrehen in den Endanflug, was zu einem Crash in die Steinhäufen führen kann. Also sollte die Landeinteilung lieber etwas zu hoch angesetzt und im Endanflug etwas abgeachtet werden. Bei plötzlich nördlich drehendem und stärker werdendem Wind landet man besser außerhalb der Leeturbulenzen vorgelagerter Gebäude am Strand in der Zona Deportiva.

2 Los Campanarios (900 m): SW-NW. Nur mit dem Landrover



More than a ticket to ride

WAVE • KISS • SPORT3 • MUSTANG2 • MAGIC4 • MAGIC FR3 • BURN • SCENIC 2

Airwave
designed by Bruce Goldsmith
 Tel: +43 1015225 6 44 55
 Email: sales@airwave-gliders.com
 Web: www.airwave-gliders.com

geht es über sehr holprige Wege fast bis an den Startplatz. Nach 5 Minuten Fußmarsch steht man auf dem einfachen, recht breiten und schön abfallenden Startplatz, dessen Boden aus lockerem Schotter besteht. Die vorgelagerte Hochebene ist thermisch aktiv und erlaubt ab dem späten Vormittag schöne Flüge. Reicht es mit der Thermik nicht oder nicht mehr, fliegt man bis zur Kante der Hochebene bei Puerto Naos und kann sich hier oft soarend (siehe oben) noch recht lange halten, bevor es zur Landung nach Puerto Naos geht.

3 El Time am Feuerturm (1100 m): NW, W. Schöner, grasbewachsener Startplatz in Richtung Nordwest, der allerdings direkt an der Gratkante liegt, darum ist Vorsicht geboten, da ein von der thermischen Südwind herrührender Leerrotor am Start möglich ist. Dieser Grat trennt den steilen Südhang, der bereits vormittags seine volle Fläche der Sonne darbietet und entsprechend thermisch aktiv ist, vom Nordhang, der bei nördlichen Windrichtungen sogar ein Soaren erlaubt. Über dem Hang treffen sich dann im Idealfall beide Systeme zur Konvergenz. Bei sehr thermischen Bedingungen bietet der Südhang aber schnell derart ruppige Bedingungen, in denen wohl die meisten Piloten nicht mehr fliegen möchten. Vorsicht, man sollte möglichst nicht auf der Südseite unterhalb der Gratkante fliegen und riskieren, dass man südseitig des Hanges in Richtung Tazacorte fliegen muss. Hier gibt es absolut gar keine Landemöglichkeit und ab 11 Uhr zieht der steile Südhang mit einem sehr kräftigen Wind die kühleren Luftmassen vom Meer her an und man kämpft plötzlich gegen einen derben, unüberwindlichen Gegenwind aus Richtung Tazacorte. Gelandet wird ansonsten in Tazacorte am Strand nahe dem Jachthafen. Da man in diesem Gebiet zumeist bei

nördlichen Windrichtungen fliegt, sollte man sich vor Leerturbulenzen des nördlich vom Landeplatz liegenden, ins Meer vorspringenden Felsens hüten. Bei Inversionslagen kann selbst ein überregional schwacher Nordwind zur Düse werden (siehe Wetter), in der man praktisch bei der Landung keine Vorwärtsfahrt mehr hat oder gar rückwärts fliegt. Wer sich dann bei der Landeinteilung nicht genügend Platz nach hinten in Richtung Jachthafen gelassen hat, landet eben dort mitten zwischen den Booten im Wasser. Falls es in Tazacorte nicht möglich ist zu landen, gibt es einen höhergelegenen Landeplatz nördlich des Grates auf der Hochebene neben einem Bassin.

4 El Time (650 m): NW, dieser Startplatz liegt ähnlich wie der vorgenannte am gleichen Grat (Leerrotor) des El Time, nur deutlich tiefer. Der wohl einzige Grund, diesen tieferliegenden und nicht so schönen Start zu benutzen, ist, dass der obere Startplatz in den Wolken liegt. Landung wie beim vorgenannten in Tazacorte oder auf dem eben erwähnten Notlandeplatz vor der Kante.

5 La Travieta (1580 m): W-NW, La Travieta ist ein ganz neues und landschaftlich wunderschönes Fluggebiet in der Nähe von Puntagorda, das wir bei meinem Besuch im Februar 2007 praktisch zum ersten Mal befliegen haben, wofür Roger die persönliche Erlaubnis des Bürgermeisters einholen musste. Start und Landeplätze sind recht einfach und unproblematisch. Leider sind beide 6,5 km voneinander entfernt und die Höhendifferenz beträgt nur wenig mehr als 1000 m. Hier sollte man wirklich nur fliegen, wenn man mindestens über die Gleitzahl 7 verfügt. Wir flogen dort sehr schön im Lee an einem Tag mit leichtem Ostwind und bei Hochdruck über der In-



Michel Kersten (l) glücklich nach seinem ersten Tandemflug mit Javi (r)



Hoch über Tazacorte – Landeplatz auf dem Strand nahe dem Jachthafen

version, die von einer geschlossenen Wolkendecke unter uns markiert wurde. Wir hatten deshalb das Gefühl ganz, ganz hoch zu fliegen. Beim letzten Flug war die Thermik praktisch weg und der Wind stärker geworden. Wir mussten uns schon ganz klein und windschnittig machen, um gerade noch den Landeplatz zu erreichen. Kurz nachdem der Letzte eingelandet war, machte eine zweite Wolkendecke in 50-150 Metern über dem Landeplatz zu. Also auch dieses Fluggelände ist schön und – typisch für La Palma – manchmal ein wenig gefährlich.

6 El Gallo (1300 m): W-NW, gestartet wird aus einer Schneise im Kiefernwald. Gelandet wird in Puerto Naos. Eine alternative und sichere Landemöglichkeit besteht auf einem großen Fußballplatz in San Nicolas. Hat man an dieser Stelle eine Höhe von nur noch ca. 100 m über Grund, dann sollte man wegen des sich anschließenden flach abfallenden Geländes in Richtung Puerto Naos besser in San Nicolas landen.

7 Fuencaliente: SSO, zum Soaren geeigneter Lavahügel (die Dune du Pyla in schwarz) im Süden der Insel.

8 Jeday (650 m): S-W. Der Startplatz ist ein Leinenkiller und ich persönlich würde dort deshalb nicht starten wollen. Landung in Puerto Naos.

Risco de la Concepción (Santa Cruz) – liegt im CTR, deshalb nur mit Genehmigung des Towers von Santa Cruz de la Palma (SPC) zu befliegen.

Birigoyo (1800 m) West und Gipfel – beide geschlossen aus Naturschutzgründen.

Rund ums Fliegen

Flugsaison: September bis Mai. Treffpunkt: I.d.R. tgl. am Cafe Morena an der Strandpromenade von Puerto Naos gegen 10.00-11.00 Uhr. Es gibt dort einen Schaukasten, in dem evtl. abweichende, frühere Termine am Abend vorher veröffentlicht werden. Roger und Javier bieten einen sehr sinnvollen Paraglide Service rund um's Fliegen. Gesetzliche Voraussetzungen: Erforderlich sind eine gültige Pilotenlizenz, Helm und ein Rettungsschirm. Wetterinfos: Hängen ebenfalls im Schaukasten aus und werden jeden Morgen aktualisiert – auch für diejenigen, die sich nicht des Paraglide Services bedienen. Fluggeländinfos: Gleichfalls im Schaukasten hängen die aktuellen Infos über die verschiedenen Startplätze aus. Landegebühen: Lediglich 10 €/Woche, bei Javier, Mike oder Roger zu entrichten. Fahrten zu den Startplätzen: Mit Landrover geht es z.B. für 8 € zum Startplatz Los Campanarios auf 900 m. Wettbewerbe: Desafio, der Inselflugwettbewerb – Infos bei Roger, Mike oder Javier, dem Direktor des Wettbewerbes, oder www.desafioisladelapalma.com. Streckenflieger: Full

Service bietet Roger (roger.frey@idafe.com), der vorweg fliegt und Gästen die besten Bärte und Flugstrategien zeigt. Tandemflüge für Nichtflieger: Bietet Javier für 80-130 € pro Flug je nach Startplatz. Funkfrequenz Palmaclub: PMR 5/15 446.05625 MHz Ambulanz, Polizei etc. 112. Restaurants: Orinoco in Puerto Naos – wirklich gut und günstig (Fischsuppe z.B. für 2 €), aber man sitzt dort nicht ganz so schön; italienische Restaurants La Scala und Michelangelo in Puerto Naos – ordentliche gute Küche mit etwas schönerem Ambiente als im Orinoco, allerdings auch etwas teurer; Pino de la Virgen an der Plaza von Puntagorda – exzellente, ganz preiswerte und nicht zuletzt originale kanarische Küche. Man sitzt dort super schön im Innenhof – besser geht es glaube ich nicht und Pedro, der Sohn der Familie, ist ebenfalls ein Gleitschirmpilot; www.restaurantpinodelavirgen.com. Anreise: Der Flughafen Santa Cruz de La Palma wird von München, Frankfurt, Bremen, Paderborn u.a. angefliegen. Günstige Apartments: Palmhaus Reisen: mail@palmhaus.de oder 06085 3147, ansonsten Pauschalreiseangebote von z.B. Neckermann oder ParaGuide Service www.palmaclub.com. Mietwagen: Ca. 25 € pro Tag für einen Kleinwagen. Internet: www.idafe.com (Roger's Homepage), www.palmaclub.com. Wenn es nicht zu Fliegen geht: Wanderung Nationalpark Caldera de Taburiente (hier ist übrigens Gleitschirmfliegen grundsätzlich verboten) und/oder auf dem Panoramaweg am Kraterrand, Wanderung im Biosphärenreservat von Los Tilos bei Los Sauces, Mountainbiking (Radladen in Puerto Naos mit wirklich super Rädern) und tollen geführten Touren, Fahrt zu den Vulkanen an der Südspitze der Insel, Wanderung durch die Wälder von Puntagorda, Besuch des Parque Cultural La Zarza (archäologischer Park mit Petroglyphen), Wanderung auf den Pico Birigoyo.

Land und Leute

Einwohner: La Palma hat ca. 80.000 Einwohner (darunter 20 einheimische Piloten) **Größe:** 726 km²; 50 km Nordsüd x 30 km Ostwest; **Klima:** Ganzjährig frühlingshafte Bedingungen mit Durchschnittstemperaturen um 21 °C, **Wassertemperatur:** 18-21°C. **Hauptstadt:** Santa Cruz de La Palma: 20.000 Einwohner. **Wirtschaft:** Wichtigstes Exportgut ist die Banane. **Trinkgeld:** Üblicherweise 10%. **Karte von La Palma:** Kompass La Palma 1:50.000 inkl. Start- und Landeplätze. **Flora:** Kakteen, Agaven, Aloe, Sukkulenten, Lorbeerwälder, Kiefernwälder, Drachenbäume, Mandelbäume (Blüte Januar/Februar), Pfefferbäume, Eukalyptus u.v.m. **Fauna:** Recht artenarm und nichts giftiges, viele Echsen, unterschiedl. Vogelarten. **Zeit:** MEZ minus 1 Stunde.



Dr. Ralf Piotrowiak

TATSÄCHLICH NIMMT MAN DAS WICHTIGSTE JA MIT – SICH SELBER. DAMIT NIMMT MAN AUCH DIE **URSACHE FÜR VIELE PROBLEME** MIT, DENEN MAN JA EIGENTLICH ENTFLIEHEN MÖCHTE.

Interview mit Roger Frey und Mike Liebhart

SFM: Roger, Mike, wie hat es Euch nach La Palma verschlagen?

Roger: Ich war 1994 erstmals auf La Palma und mir hat es so gut gefallen, dass ich mir sofort ein Grundstück gekauft habe. Vier Jahre vorher hatte ich mit der Fliegerei begonnen und arbeitete damals noch im Management einer internationalen medizinischen Diagnostikfirma in der Schweiz. Ich habe 17 Jahre in der Industrie gearbeitet



Mike (l) und Roger (r) beim Groundhandling bei nicht fliegbarem Nordwind am Strand von Puerto Naos

und davon 7 Jahre Krisenmanagement betrieben. Hierher zu kommen war eine wirklich große Entscheidung in meinem Leben, die ich allerdings nicht bereut habe.

Mike: Ich bin schon etwas länger mit der Insel verbunden. Ich glaube, es sind nun 23 Jahre. Früher hatte ich ein Restaurant in Hessen und betreibe heute neben der Fliegerei ein Reisebüro in Deutschland.

SFM: Sicher träumen viele andere Piloten davon, so wie Ihr ein Leben mit der Fliegerei auf einer schönen Insel zu führen. Haben andere versucht, Euren Weg zu gehen?

Mike: Man verfällt allzu leicht einer Illusion und vergisst dabei, dass man keineswegs alles zurücklässt und hier etwas völlig Neues beginnt. Tatsächlich nimmt man das Wichtigste ja mit – sich selber. Damit nimmt man auch die Ursache für viele Probleme mit, denen man ja eigentlich entfliehen möchte. Dazu kommt, dass die äußeren Lebensbedingungen hier keineswegs einfacher, sondern sogar eher schwieriger sind als in Deutschland.

Roger: Ich schätze rund die Hälfte derer, die einen solchen Weg gehen, stellt schnell fest, dass dies nichts für sie ist. Man steht auf dieser Insel auch in einem ständigen Fokus und kann nicht in die Anonymität einer Großstadt abtauchen. Alles wird genau von anderen beobachtet und bewertet. Das ist nicht so einfach.

SFM: Wie hat sich die Fliegerei auf La Palma in der letzten Zeit entwickelt?

Roger: Seitdem einige Startplätze (Vulkan Conception – darf nur noch mit Genehmigung des Towers SPC befliegen werden, da Gleitschirmflieger den Flugverkehr gestört hatten; Birigoyo - aus Naturschutzgründen geschlossen) genehmigungsbedürftig sind oder ganz geschlossen wurden, kommen deutlich weniger Piloten nach La Palma. Eigentlich ist die gesamte Insel ein mehr oder weniger strenges Naturschutzgebiet.

Mike: Früher waren es schon mal 60 Piloten, die zeitgleich an der Kante von Puerto Naos flogen und das war definitiv zu viel.

SFM: Ihr seht seit vielen Jahren die Gastpiloten kommen und gehen, was ist Euer Fazit und Eure Empfehlung für diejenigen, die herkommen möchten?

Mike: Wir sehen immer wieder, dass mit den nicht wenigen hiesigen Gefahren sehr leichtfertig umgegangen wird. Wir wünschen, alle, die herkommen, würden den Kontakt zu uns suchen und sich vor dem Fliegen umfassend informieren. Das leisten wir übrigens gerne für jeden gratis und auch unabhängig vom Paraglide Service, den Roger und Javier anbieten. Leider kommen immer wieder Leute, die dies nicht nutzen und meinen, sie hätten mit einem Blick in den Himmel alles im Griff.

Roger: Wir hatten im Dezember letzten Jahres zwei tödliche Unfälle beim Fliegen und notwendige Außenlandungen sind zumeist mit schweren Verletzungen wie Bein- und Armbrüchen verbunden. Tatsächlich sind Außenlandeplätze hier sehr rar gesät. Das Gelände sieht manchmal von oben noch so aus, als könne man an manchen Stellen noch einigermaßen landen. Kommt man dann näher, sieht man, dass es sehr felsig und steil ist, oder man entdeckt im letzten Moment irgendwelche Telefon- oder Stromleitungen. Dann ist es allerdings auch schon zu spät. Dies ist – und das möchte ich wirklich ganz besonders betonen - keine Insel für Anfänger und solche Piloten, die wenig fliegen oder noch nicht so erfahren sind. Unablässige Voraussetzungen um hier zu fliegen, sind erstens eine wirklich sichere Rückwärtsstarttechnik, zweitens das routinemäßige Beherrschen der gängigen Abstieghilfen und drittens die Fähigkeit, sehr genau und kontrolliert zu landen. Wer hierher kommt, möge sich vorher selber prüfen, ob dies wirklich auf ihn zutrifft.

Mike: Viele unterschätzen die Kapriolen, die das Wetter hier in kurzer Zeit schlagen kann.

Roger: Zwischen sanft bis lustig und rau bis richtig gefährlich liegen hier manchmal nur ein paar Minuten. Es ist mir wirklich wichtig, dass endlich in aller Deutlichkeit mit der Fehleinschätzung aufgeräumt wird, dass La Palma ein Ort ist, wo man gerade eben einmal ganz easy etwas fliegen kann.