

Das Leiden des jungen Werthers – vulgo des junggebliebenen Harald L.

Oder

Aufstieg und Fall eines Wahnsinnigen

Kapitel 1

Die Begegnung

Es trug sich eines Tages zu, daß der junggebliebene - wir nennen in Harald L. - seinem alten Steckenpferd wieder mehr Zeit widmen wollte.

So landete er nach kurzer Suche in Theiß bei dem Modellflugverein Reblaus.

Dort trugen sich seltsame Dinge zu. Die Gerüchte vernahm er wohl, jedoch ihm fehlte der Glaube.

Da trafen sich mindestens 2 Leute. Jeder mit einem Modellflugzeug, wobei das erste Flugzeug mit einem Antrieb ausgestattet war, sodaß es aus eigener Kraft vom Boden abheben konnte. Und jetzt wurde es seltsam, das zweite Flugzeug sah irgendwie aus als hätte es die Fertigstellungsphase nie erreicht, denn es hatte keinen Antrieb um vom Boden wegzukommen. Beim Hangflug würde mich so etwas ja nicht schocken, aber wir sprechen hier vom Fliegen in der Ebene und eine Flitsche hatte auch niemand dabei. Jedoch die beiden Piloten schienen eine Lösung zu haben, sie banden die Flugzeuge mit Hilfe einer Schnur zusammen. Siehe da, wenige Augenblicke später - tatsächlich - die beiden Fluggeräte strebten der Sonne entgegen. Harald L. war dann kurze Zeit später von der Tatsache etwas irritiert, daß das benachteiligte Flugzeug am Himmel bleiben mußte, aber das mit Eigenantrieb ausgestatte zurückkehren durfte. Man erklärte ihm später, daß der Mann mit dem eigenstartfähigen Flugzeug eine soziale Ader hatte und er noch mehr Leuten mit benachteiligten Fluggeräten die große weite Welt zeigen wollte.

In diesem Augenblick wußte der junggebliebene Harald L. - er spürte es in seinem Innersten - diesen Sozialdienst wolle er auch verrichten. Er beschloß - „Ich werde Schlepppilot“

Kapitel 2

Der Auftrag

Harald L. begegnete der Herausforderung mit einer Piper J3 der Fa. Sig. Zuerst mit 2,1m Flügelspannweite, danach mit 2,64m. Um seinen Basteltrieb zu befriedigen wurden etliche Umbauten durchgeführt, wie etwa der Einbau von Landeklappen oder es wurden verschiedene Motoren verwendet. Die letzte Version war mit einem ZG 38 ausgestattet (in Fachkreisen wird so etwas als Evolutionsmodell bezeichnet). Jedoch mußte Harald L. bald feststellen, daß außer Ewald S. kaum jemand seine Dienste in Anspruch nahm. Jetzt war er endlich Schlepppilot, aber niemand wollte geschleppt werden. Sie anderen behaupteten, ihre Flieger ohne Antrieb seien für Haralds Wundermaschine zu schwer. Harald glaubt aber bis heute, daß die Erbauer der benachteiligten Flugzeuge (in weiteren Verlauf Segelflugzeuge genannt) einfach zu viel Klebstoff verwendet hatten. Trotzdem ergab sich kurze Zeit später ein unglaublicher Vorfall: die Vereinsleitung wurde auf Harald aufmerksam und sie schlugen ihm vor, er solle doch die Vereinsmaschine fliegen. Zuviel Vertrauensvorschuß für den kleinen Harald? Es kostete ihm einige Überwindung da das Gerät potthäßig war, jedoch Harald L. sah nur das Positive.



Ab jetzt hieß es üben, üben und nochmals üben. Er flog fleißig und oft alleine die Anflüge und Seilabwürfe. Leider kam dann ein unachtsamer Moment - ein Flüchtigkeitsfehler (falsches Modell in Speicher) - und die Vereinsmaschine brach sich das Genick.

Für ihn war es eine Katastrophe - für andere wurde er zum Helden, endlich ist das häßliche Ding erlegt. Jedoch beschloß die Vereinsleitung die Reparatur des Teiles. Harald L. brachte all sein Geschick und mächtig viel Zeit auf um die Vereinsmaschine wieder flugklar zu machen.

Da es aber immer problematisch ist fremdes Gerät zu eliminieren, kam in Harald der Wunsch nach einem eigenen Schlepper hoch. Aber woher auf die Schnelle nehmen und nicht stehlen? Ein Gebrauchtteil suchen? Aber was manche für ihre Schrottkisten verlangten grenzte ja an Raubrittertum. Da kam ihm eine gute Fee zu Hilfe und sagte: Er hätte 3 Wünsche freiäh Stopp zurück Falscher Film.

Harald L. erfuhr durch Zufall von einem guten Freund, daß eben jener eine Cessna 152 am Dachboden zwischengelagert hatte. Es wurde schnell eine Besichtigung vereinbart, man war sich schnell handelseinig, der Preis war christlich – perfekt. Für diesen fairen Deal ist er ihm heute noch dankbar.

Dann der Tag des Erstfluges. Wie in diesem Verein üblich werden bei solchen Gelegenheiten auf den Ausrichterbänken die Plätze knapp und man muß einigen Zuschauer Stehplätze zuweisen. An geistreichen Meldungen und Ratschlägen mangelte es bei Gott nicht. Aber man kann sagen was man will, die Berufsnörgler versprühten trotzdem Optimismus (wenn auch gut versteckt). 3 von 6 Seglerpiloten hatten ihre Maschinen schon aufgerüstet, obwohl kein weiterer Schlepppilot in Sicht war.

Dann folgte "the point of no return". In einer Stimmung zwischen Euphorie und „jetzt ist eh schon alles egal“, mit einem gefühltem, beträchtlichen Loch im Magen und einem Puls nicht unter 100 schob er das Gas hinein, die C152 zog gerade die Piste entlang und hob wie auf Engels Flügel butterweich ab. Die Trimmung mit ein paar Klicks korrigiert stand einer ersten Landung nichts mehr in Wege. Diese ging fast wie von selbst.

Da war der Moment gekommen wo Harald L. die Lippe riskieren konnte und er das Fachpublikum in Staunen versetzte als er sagte: **Wer will als erstes geschleppt werden?** Ein Opfer war schnell gefunden, er schob das Gas rein nur um nach 20 Metern schreien zu können „Startabbruch, Startabbruch!“ Die Maschine entwickelte ein Eigenleben (In Fachkreisen nennt man das auch Störung, wobei auf 90% davon die Begriffe Einbildung oder Steuerfehler eher zutreffen). Nach kurzer Analyse wurde ihm erklärt, daß ein günstiger noName Empfänger eher für einen Funflyer, aber nicht für das Schleppflugzeug geeignet sei. Es folgt eine handfeste Debatte welche beinahe ausuferte, danach wechselten ein paar Scheine und ein10 Kanal Doppelsuperscanempfänger den Besitzer. Und ab ging die Post.

Endlich! Er stand kurz vor den Olymp! Er glaubte es geschafft zu haben! Es folgten stundenlange Schlepporgien, die zu schleppenden Segler wurden immer mehr und schwerer. (Die glücklichsten Wochen)

Hier einige Fotos von seiner Göttin



Und dann, nach einigen Verbesserungen und leistungssteigernden Maßnahmen passierte das unausweichliche. Der Motor starb bei dem Gegenanflug zur Landung ab, es wurde nach erfolgreicher Landung kurz analysiert jedoch kein Fehler festgestellt und

der nächste Schlepp wurde gestartet. Kurz darauf ein lauter Schlag die Luftschraube blieb schlagartig stehen, der Schlepp wurde abgebrochen und trotzdem mit einer erfolgreichen Landung abgeschlossen.

Jetzt wurde Harald L. erst klar was er getan hatte, er hatte seiner Göttin das Licht ausgeblasen.

Die Obduktion ergab: der linke Kolben entledigte sich vom Sägering des Klobenbolzens, jagte ihn in das Kurbelgehäuse wo er atomisiert und über die Überströmer in den rechten Zylinder verteilt wurde. Das war der erste Absteller. Danach wanderte der Kolbenbolzen nach vorne bis er sich in einem Kanal im Zylinder verkeilte. Das war der zweite Absteller. Eines konnte danach mit Sicherheit gesagt werden „**Operation gelungen - Patient tot!**“

Der Schock saß tief und Harald L. brauchte einige Tage um sich zu fangen. Seine Freunde ließen ihn nicht in Stich und versuchten ihn mit aufmunternden Worten zu einer schnelleren Reparatur anzuspornen. „Wie lange wirst du brauchen bist du wieder Schleppen kannst?...“ war die freundlichste Frage darunter.

Zum Glück konnte sich Harald L. dunkel erinnern, daß er noch einen Onkel hatte dessen zweite Frau einen Adoptivsohn aus erste Ehe hatte, der jemanden kannte welcher in Hongkong lebte... Nach kurzem Emailverkehr war er auch schon unterwegs – mein neuer DLE 111. Harald L. war zwar zu dieser Zeit beruflich sehr im Streß aber koste es was es wolle (ein paar Nachtschichten) der Motor mußte reinmontiert werden. Als es gelungen war, war die Freude groß, es wurde sofort ein Schlepptermin angesetzt und alle waren von der Leistung des neuen Triebwerkes begeistert.



Jedoch der hastige Einbau forderte seinen Tribut, der dritte Schlepp lies allen das Blut in den Adern gefrieren. Kurz vor dem Ausklinken in ca. 149,5 Metern ließ sich die Maschine nicht mehr steuern. Der Seglerpilot klinkte sofort aus (der feige Hund) die Maschine kippte mit Vollgas langsam über die rechte Fläche ab und leitete einen Sturzflug im 70 Grad Winkel ein. Es können heut noch Zeugen benannt werden welche beschwören können, daß bis kurz vor dem Aufschlag alles noch gut und wie von Harald gewollt aussah.

Die Bilanz: Außer Harald's großen Sachschaden mußte auch eine Futterrübe ihr Leben lassen. Sie änderte kurzerhand ihren Aggregatzustand von fest auf flüssig (gatschig). Der Schock sitzt heute noch in den Gliedern, da halfen auch keine Sitzungen beim Psychiater.

Hier zum Mitfühlen:



Wie es weiter geht erfahrt ihr demnächst.