

Kurzinfo

Der „Waw en Namus“, frei übersetzt „Loch der Mücken“, ist ein Vulkan inmitten der Sahara (Libyen), eine eigene, unwirkliche Welt und noch wenig erforscht. Seinen Namen verdankt er den Myriaden von Moskitos, die den Besucher erwarten.

Die Gegend gehört zu den regenärmsten Gebieten weltweit. Noch finden nur wenige Wüstenreisende dieses abgelegene und einzigartige Paradies.

Die UNESCO hat den Vulkan auf die Liste Weltnaturerbe gesetzt.

Nikolaus Benjamin Richter beschreibt den Vulkan in seinen beiden Büchern „Unvergessliche Sahara“ und „Zur schwarzen Oase“

Durchmesser: ca. 4 km

Umfang: ca. 14 km

Position: 24° 54.967' N, 17° 45.592' O, sehr schön auf Google Earth zu sehen.



Libyen

Grafik: J. Büttner



Waw en Namus, ein Paradies in Schwarz, inmitten der Sahara – und um der Besessenheit einer Bildidee

Der Waw en Namus aus der Luft

Foto: J. Büttner

.... der Anblick, der sich uns bietet, nimmt uns so den Atem, dass keiner ein Wort zu sprechen im Stande ist. Selbst die verwöhntesten und ältesten Expeditionsleute unter uns geben mir später zu, dass sie noch nie eine solche Situation erlebt, noch nie etwas derartiges gesehen haben, was uns jetzt wie eine Art achtetes Weltwunder erscheint. Man stelle sich vor: Wir befinden uns mitten in der heißen, trockenen, wasserlosen Sahara. Wir durchqueren weit über 100 Kilometer der toten, ausgedörrten Stein- und Kieswüste. Kein Baum, kein Strauch, kein Grashalm, kein Tier, kein Insekt fanden sich am Wege. Alles war tot, starr, heiß, trocken, blendend hell und grell. Und nun stehen wir auf einem riesigen, flachen Kraterrand. Es ist ein pechschwarzer, rennbahnglatte, runder Reif von über 10 Kilometer Umfang, wie ich später nachmessen konnte.Ist denn das alles wahr? Ist das nicht eine der unerhörtesten Luftspiegelungen, die mich genarrt hat? Wird das nicht alles auf einmal in Nichts zerflattern wie die Wasserpfützen im Sand und die Zeppelindünen am Horizont? Wie versteinert starren wir alle auf dieses Wunder im Herzen der Glutwüste. Nein, es ist keine Fata Morgana, es ist Wirklichkeit. Die Seen bleiben blau und rot, die Palmwipfel wiegen sich immer noch im Winde, und der braunrote Basalthut steht wuchtig und fest mitten drin. Es ist das achte Weltwunder.

So schildert Nicolaus Benjamin Richter seine Ankunft an diesem unwirklichen Ort. In seinem Buch „Unvergessliche Sahara“ beschreibt der Autor eine Reise zum Waw en Namus, einem erloschenen Vulkan in der Zentral-Sahara. Die Reise unternahm er 1942 im Auftrag der deutschen Wehrmacht unter dem Deckmantel einer wissenschaftlichen Expedition. Die eigentliche Unternehmung mit dem Namen „Sonderkommando Dora“ aber war die Erkundung und Kartografierung der ungeschützten Südflanke des Afrikafeldzuges. Südlibyen war zu dem damaligen Zeitpunkt kartografisch noch ungenügend erfasst.

Fasziniert und begeistert von seiner Beschreibung wuchs ein intensives Bedürfnis in mir und wurde schließlich zur Besessenheit. Ich musste dorthin! Ich musste ihn sehen und ich musste ihn fotografieren, den Waw en Namus.

Mit dem Wichtigsten stand mir bereits zur Verfügung: ein wüstentaugliches Fahrzeug, ein 10-to-MAN-Allrad. Denn die Wüste und speziell die Sahara war schon öfters Ziel meiner Reisen. Zwei Freunde, Birgit und Wolfgang, sollten mich begleiten, und so brachen wir auf und erreichten Anfang Mai 2005 Ras Ajdir, die Grenzstadt zu Libyen.

Das erste Mal in Libyen wählten wir die klassische Route in den Süden. Ab Gadhames nach Ghat 700 Kilometer offenes Gelände. Auf Grund der Grenznähe zu Algerien ist es in Libyen Pflicht, für diese Route einen Ortskundigen als Führer zu engagieren. Suleiman, ein Beduine, begleitete uns mit seinem Toyota entgegen der Vorschrift nur den halben Weg. Eine Dünenstrecke von ca. 200 Kilometern hätten wir ohne den Ortskundigen nur mit erhöhtem Zeitaufwand geschafft, zumal der schwere LKW immer wieder ausgewählte Streckenführung forderte. Den MAN einmal auf die Seite gelegt, wäre das Ende der Reise gewesen. Die Dünen hinter uns, überließ uns Suleiman der Weite der Wüste. Die restliche Strecke nach Ghat, dem Tor zum Akkakus, verlief ohne nennenswerte Schwierigkeiten und wir konnten die fantastischen Landschaften entspannt genießen – und fotografieren. Zum Glück sind wir keiner Militär-Patrouille begegnet, denn sonst hätten wir Erklärungsnot mangels eines Führers gehabt.

Nach insgesamt drei Tagen erreichten wir Ghat am frühen Nachmittag. Die kleine Oasenstadt wird vorwiegend von Tuaregs bewohnt. Mittlerweile bedeutungslos, war die Oase in früherer Zeit ein wichtiger Handelspunkt für den transsaharischen Warenverkehr. Heute ist sie Ausgangspunkt für Exkursionen in das Akkakus Gebirge. Ohne große Ambitionen auf Stadtbesichtigung, begaben wir uns sogleich auf die Suche nach einem Führer, denn auch für das Akkakus-Gebirge ist ein Ortskundiger als Begleiter Pflicht



Felsmalerei im Akkakus

Foto: J. Büttner

- und auch sinnvoll. Hauptattraktion sind neben der märchenhaften Berglandschaft die Felsmalereien aus prähistorischer Zeit. Diese Malereien zeugen von einer Zeit in der es in der Sahara noch Giraffen, Elefanten und Krokodile gab. Wir verbrachten drei Tage mit Moussa, unserem Tuaregbegleiter. Sein Englisch war so gut wie unser Französisch und somit bedurfte es einiger Fantasie all die interessanten Informationen über die Felsmalereien und deren historischen Hintergrund von ihm zu erfahren. Er führte uns zu einzigartigen Naturschauspielen, gigantischen Felsbögen, die Fantasie anregenden Felsformationen, versteckten Wasserstellen und Aussichtspunkten. Unser eigentliches



Um el Mar

Foto: J. Büttner

Ziel aber war der Waw en Namus, also weiter Richtung Nord-West. Diesmal nutzten wir 300 Kilometer Asphalt und erreichten Germa. Von hier nur noch 40 Kilometer zu den Mandara-Seen im Erg Ubari. Wir entschieden uns spontan für einen kurzen Abstecher. Erg, so heißen die großen Sandgebiete in der Sahara. Wieder Dünen, aber unkritisch zum Befahren. Wir verbrachten eine Nacht am Um el Mar, dem angeblich schönsten aller Seen im Erg Ubari, etwas abseits wegen den Moskitos. Traumhaft, diese Seen inmitten der Dünen, schon fast kitschige Postkartenmotive und es braucht schon etwas Disziplin, um nicht jede Düne mit See zu fotografieren. Die Seen werden von unterirdischen Süßwasserquellen gespeist, sind aber durch die permanente Verdunstung sehr salzig, schon fast vergleichbar mit dem Toten Meer. Nach-



Dünen im Erg Ubari

Foto: J. Büttner

dem wir nochmals 80 Kilometer Dünen und auch den See von Gabron besucht hatten, waren wir endgültig auf Kurs zum Vulkan. Der Weg führte über die Oase Wau el Kebir, die südlichste Polizei- bzw. Militärbasis in der Libyschen Sahara. Von hier aus versucht man die illegalen Einwanderer aus Schwarzafrika in Grenzen zu halten, was mehr schlecht als recht gelingt. Zu früherer Zeit war El Kebir eine Gefangenen-Oase mit der Besonderheit, dass sich die Delinquenten dort frei bewegen konnten und sogar ihre Familien mitbringen durften. Die Folge war, dass viele der Häftlinge in der Oase sesshaft wurden. Erst im letzten Jahrhundert erfolgte eine Abwanderung, sodass heute nur noch die Besatzung der Militärbasis dort lebt, angeblich 300 Mann.

Zwei volle Tage sollten wir für die Strecke zur Oase benötigen, mittelschweres Gelände bis auf einen Abbruch, der uns etwas zu schaffen machte, aber nicht wirklich ein Problem darstellte. Wir hätten die Oase auch noch vor Sonnenuntergang erreicht, wäre uns nicht ein unnötiges Missgeschick passiert. Bei der Querung eines kleinen Wadis saßen wir im weichen Sand fest, und das nur wenige Kilometer vor El Kebir.

Es war mittlerweile stockfinster und wir hielten auf das Licht am Horizont zu. Gleichzeitig beobachteten wir mit höchster Konzentration das kleine Stück Gelände vor uns, das der Lichtkegel unseres Fahrzeuges freigab. Es ist ein ungeschriebenes Gesetz unter Wüstenfahrern auf keinen Fall nachts zu fahren, aber wir hatten einfach keine Lust, kurz vor unserem Tagesziel nochmals zu

campieren. Das Licht erwies sich nach gut einer Stunde Fahrt als Polizeiposten und wir waren heilfroh: El Kebir war erreicht. Einer der Polizisten geleitete uns mit seinem Toyota zu einem Platz, an dem wir übernachten sollten. Nochmals eine halbe Stunde Fahrt. Wie wird sich die Oase bei Tageslicht zeigen, war mein letzter Gedanke, dann schlief ich ein.

Wau el Kebir

Wie sich am Morgen herausstellte, waren wir in einem größeren Palmenhain gelandet. Alles um uns herum verwilderte, riesige Dattelpalmen, dazwischen alte vermodernende Palmstämme, verdorrte Palmwedel und immer wieder Zivilisationsmüll: verrostete



Wassertankstelle

Foto: B. Funk

Blechdosen und leere Plastikflaschen. Ein ziemlich enttäuschender Anblick. Knapp 30 Meter von unserem Fahrzeug eine Wasserstelle. Ein hochgebogenes Rohr, fast vier Meter hoch und an einem Ausleger ein halbzerfetzter Schlauch, aus dem kam das Wasser, handwarm. Wie wir später beobachteten, war die Konstruktion zum Befüllen

der Tankfahrzeuge gedacht, die alle umliegenden Behausungen innerhalb der riesigen Oase mit Wasser versorgte. Auch wir nutzten den Brunnen, um unseren Wassertank auf Höchststand zu bringen.

120 Kilometer waren an jenem Tag noch zu schaffen und wir brauchten dringend Diesel. Offiziell gab es hier nichts. Wir mussten die Polizei- bzw. Militärbasis finden. Dort sollte es den Gerüchten nach Diesel, Nafta, geben.

Ich weiß nicht mehr wie oft wir an dieser ausgedehnten Ansammlung von Fahrzeugwracks vorbeifuhren. Aber es blieb nichts anderes übrig als dieser Schrottplatz. Zwei Figuren in verdreckten Trainingsanzügen standen vor dem Eingang, der nichts weiter als eine große Lücke im Stacheldrahtzaun war. Ach ja, und der obligatorische Schlagbaum, diesmal aus einem verrosteten und verbogenen Wasserrohr, die Militärbasis war gefunden.

Bevor wir unsere Dringlichkeit verständlich machen konnten, war erst mal wieder Teezeremonie angesagt. Ein Zugeständnis an die Gepflogenheiten des Landes. Während dieser Zeit kamen noch einige Militaris dazu und bald war allgemein bekannt, was wir brauchten. Der Kommandant müsse gefragt werden, hieß es. Einer der Halbuniformierten machte sich auf den Weg zur Kommandatur und kam ungewohnt schnell wieder zurück mit der Antwort: „no Nafta“, ohne weitere Begründung. Jetzt machte sich eine leichte Nervosität in mir breit. Mit dem Diesel, den wir noch im Tank hatten, würden wir zwar in die Zivilisation zurückkommen, aber auf keinen Fall zum Waw en Namus und wieder zurück. Ich erklärte dem Uniformierten, dass ich den Kommandanten selbst sprechen wollte. Bis heute weiß ich noch nicht wieso, aber es dauerte keine zehn Minuten und der Offizier der mich anmelden sollte, kam zurück mit der Genehmigung für 150 Liter.

Ein Stein fiel uns vom Herzen und so folgten wir dem Offiziellen und fuhren hinein in das Schrottplatzgelände. Vorbei an aufgebock-

ten Unimogs ohne Räder, schweren Achsen bunt gewürfelt, einzelnen Fahrerhäusern, einfach so daliegend, das Ganze in wilder Unordnung. Vor einem großen ovalen Tank, der so dalag als wäre er gerade von einem LKW gefallen, machten wir halt. Rundherum eine riesige Diesel-Pfütze. Inzwischen hatten sich auch einige Schaulustige eingefunden, die meisten noch im Schlafanzug, es war 10 Uhr. Am Tank ein richtig dicker aber ziemlich maroder Schlauch. Von zwei Mann und drei zusätzlichen „Assistenten“ wurde dieser in unsere Tanköffnung dirigiert. Absperrhahn auf und Sekunden später hatten wir auch eine Erklärung für die Diesel-Pfütze um den Tank herum. Der Schlauch hatte, wie auch zu erwarten war, ein schönes großes Loch und aus dem floss der Diesel in dickem Strahl in den Sand – zugegeben, es floss auch einiges in unseren Tank. Nachdem ich den Herren verständlich gemacht hatte, den Hahn wieder zu schließen, und ich den Schlauch mit einem stabilen Isolierband abgedichtet hatte, erntete ich nur verständnislose Blicke. Zumindest verlief der Füllvorgang jetzt um einiges zügiger und wir befüllten Tank und Zusatztank mit weit mehr als 150 Litern. Abschließend verteilten wir noch einige Feuerzeuge mit LED-Beleuchtung. Diese waren der Hit und wir verließen schleunigst diese Militärbasis oder besser den Schrottplatz, leider ohne ein einziges Foto geschossen zu haben.

Waw en Namus

Die letzte Etappe lag vor uns, und es galt nun aus der Oase heraus den Pisteneinstieg zum Waw en Namus zu finden. Mit GPS kein Problem, möchte man glauben. Aber bei den tausenden von Spuren in alle Richtungen und immer wieder kleinen Hindernissen, wie Weichsand und kleinere Dünen, war ein direktes Kurshalten nicht immer möglich - und die Oase war groß. Aber schließlich konzentrierten sich die Spuren zu einem breiten Pistenband und die Richtung stimmte auch. Trotzdem war Aufmerksamkeit geboten,

denn allzu oft haben wir es schon erlebt, dass diese Pistenautobahnen zu irgendeinem verlassenem Öl-Camp führten, weitab der geplanten Route. Wenn es sich nicht gerade um Dünengebiet handelt, bleiben diese Spuren über Jahre erhalten. Es wurden schon Spuren gefunden, die nachweislich 40 Jahre und älter waren, aber dennoch aussahen, als wären sie erst kürzlich entstanden. Bewegt man sich etwas abseits der Piste landet man sehr schnell in den Gipsfeldern, die in dieser Gegend sehr häufig sind. Gipsfelder bedeutet: nahezu knietiefer Sand und fein wie Mehl. Meist ist dieser feine Mehlstaub mit einer harten Kruste bedeckt, die einiges an Gewicht aushält. Mit hoher Geschwindigkeit sind diese Felder auch befahrbar. Aber nur der geringste Geschwindigkeitsverlust oder gar eine Bremsung und schon ist die Mannschaft für die nächste Stunde beschäftigt – mit endlosem Schaufeln. Das Ablassen des Reifendrucks und die damit verbundene Vergrößerung der Auflagefläche ist beim Befahren dieser Gebiete eine Selbstverständlichkeit und jedem halbwegs erfahrenen Wüstenreisenden bekannt. Oft aber wird der richtige Zeitpunkt für das Ablassen übersehen und man erinnert sich erst daran, wenn das Fahrzeug festsitzt. Oft genug erlebt, hatten wir aber auf dieser Strecke Glück und passierten alle Weichsandfelder ohne Zwangsstopp.

Langsam steigerte sich die Anspannung, Ungeduld kam auf, Sand und Umgebung färbten sich immer mehr schwarz. Weit kann es nicht mehr sein, man müsste doch schon irgendetwas erkennen können. Es sollte doch schon ein leichter Anstieg zu vermerken sein. Verdammt, ein Vulkan mit derart riesiger Ausdehnung muss doch schon von Weitem erkennbar sein? Das GPS zeigte noch 10 km zum Krater. Auf freier Fläche in voller Fahrt und voller Erwartung. Das Bild, das uns nun bald erwarten würde permanent im Kopf, Herzklopfen. Fünf Kilometer, der Sand mittlerweile pechschwarz, Vulkanasche, noch drei Kilometer. Jetzt verspürten

wir tatsächlich einen leichten Anstieg, aber immer noch kein Vulkan. Die gleichmäßige, schwarze Sandebene lässt einen Anstieg optisch nur schwer erkennen. Wir kamen sehr genau von Westen und es sollte sich später herausstellen, dass dies sogar der steilste Anstieg ist und auch der Grund, warum wir den eigentlichen Kraterkegel, der sich inmitten der Caldera befindet, nicht sahen.

Der letzte Kilometer, immer noch volle Geschwindigkeit und immer noch eine gleichmäßige schwarze Ebene vor uns. Den Anstieg merkten wir nun deutlich und bald reduzierte sich auch die Geschwindigkeit. Der Sand wurde weicher und unser MAN hatte jetzt zu tun. Mit voller Anspannung und höchster Konzentration steuerte ich das Fahrzeug den Krater hinauf, einen Fuß auf der Bremse, jederzeit bereit zu stoppen.

Schlagartig wurde es flach und wir standen auf dem Kraterand. Ohne Vorankündigung explodierte die Sicht in die riesige Caldera. Das Bremsen war nur noch ein Reflex und das Fahrzeug stand.

Jetzt erging es uns wie Richter, sprachlos und nach Luft schnappend – leicht benommen stiegen wir aus. Es verstrichen Minuten reinen Staunens. Wir haben es geschafft. Das Ziel unserer Reise lag vor uns. Obwohl wir es doch schon von Bildern kannten – es war eine andere Welt, es war unfassbar.

Die Caldera ist riesig. 14 Kilometer im Umfang, aber doch noch überschaubar. Annähernd mittig etwas nach nordost versetzt der Zentralkegel mit dem gewaltigen Trich-



Im Zentrum des Waw en Namus

Foto: J. Büttner

termaul, das man aber von unserer Position nicht einsehen konnte. Auf mich wirkte der Kegel wie ein aus der Form gestürzter, riesiger Pudding. Drei große Seen flankieren den Kegel von nordost nach südwest, einer davon fast 900 Meter lang. Jeder von ihnen schillerte in einer anderen Farbe von dunkelrot bis smaragdgrün. Wie wir später feststellten, änderten sich die Farben je nach Sonnenstand. Dazwischen immer wieder kleinere Seen und Palmgruppen mit mächtigen Dattelpalmen, alles gebettet auf dunklen Sand, fast so wie matt glänzende Edelsteine auf schwarzem Samt.

Bei diesem wahrhaft gewaltigen Anblick erzeugte meine fotografische Leidenschaft ein gieriges Verlangen und forderte Befriedigung. Aber wie sollte ich eine derartige Dimension mit einem Bild erfassen? Malen müsste man können, dachte ich für einen Augenblick, Panorama, zusammengesetzt aus mehreren Bildern, ok, das hätte sicherlich seine Wirkung aber das würde auch nicht viel an der Perspektive ändern. Perspektive, schoss es mir urplötzlich in den Kopf und es sollte mich nicht mehr loslassen. Dieses einzigartige Naturschauspiel musste ich von oben, ich musste es aus der Luft fotografieren – das ist es. Und hierzu gab es für mich nur eine machbare Möglichkeit das war mir in der selben Sekunde klar, ein Gleitschirm mit einem Motor auf dem Rücken. Das mit dem Motor war keine Idee von mir, davon hatte ich schon gelesen und mich vor Jahren auch schon mal kurzzeitig mit der damit verbundenen Theorie beschäftigt. Dieser theoretische Ausflug war auch schon alles was ich an fliegerischer Erfahrung mitbrachte, also völliges Neuland für mich. Trotzdem, die Idee war von diesem Tag an in meinem Kopf betoniert, keine Überlegung des Für oder Wider hat es je gegeben, auch nicht für eine Sekunde, es war machbar und das genügte mir.

Zurück in der Heimat

Ein einziger Gedanke fesselte mich nun fortan: fliegen zu lernen. Und das musste jetzt angangen werden. Es stellte sich heraus, dass Flugschulen für Motorgleitschirm recht dünn angesiedelt waren im Süden von Deutschland, aber ich sollte Glück haben. Nur, so einfach war es nicht. Bevor die Ausbildung für Motorgleitschirm begonnen werden konnte, musste erst eine komplette Ausbildung für Gleitschirm absolviert werden, also fliegen vom Berg – und ohne Motor. Juni, die Zeit war günstig. Mir stand die komplette Saison für die Ausbildung zur Verfügung, also auf nach Ruhpolding in die alpine Flugschule. Ende September war ich ausgebildeter Gleitschirmpilot und mit eige-



Prüfungsflug

Foto: B. Funk

nem Schirm, aber natürlich noch blutiger Anfänger. Nun sollte sich mein Glück einstellen. In einer Fachzeitschrift für Gleitschirmfliegen las ich eine Anzeige: Neueröffnung, „Erste Motorschirm-Flugschule in München“. Gelesen und sogleich am Telefon erfuhr ich Ort und Zeitpunkt der Ausbildung. Ja und das passte, Beginn Anfang November, an sechs Wochenenden und auch noch in der Nähe meines Wohnorts, besser ging es nicht. Am 17. Dezember 2006 hatte ich meine Pilotenlizenz für Motorgleitschirm in der Tasche. Für das Jahr 2007 stand Üben auf dem Programm und zudem absolvierte ich noch eine Einweisung in Motorschirm-Trike. Nun konnte ich bequem im Sitzen starten. Jetzt war es langsam an der Zeit, die Vorbereitungen für die erneute Reise nach Libyen zum Waw en Namus zu treffen. Als Begleitung konnte

ich aus meinem Freundeskreis nur Jürgen S. motivieren, insgesamt hatte ich aber vier Plätze in meinem LKW. Das Internet machte es möglich. Hinzu kamen Tina M. und Jochen M., allesamt wüstenerfahren und es sollte ein perfektes Team werden. Mit Gudrun und Dieter G. begleitete uns ein zweiter MAN, perfekt ausgerüstet für unsere Unternehmung.

Libyen 2008

Diesmal führte die Route auf den Spuren von Richter und ausgehend von Hun, der berühmten Oase, von der auch schon Gerhard Rohlfs seine Expedition 1879 startete. Sie führte entlang der östlichen Ausläufer der Black Haruj, einer unpassierbaren und noch wenig erforschten schwarzen Fels- und Geröllebene, so groß wie Bayern. Für Richter und seine Begleiter wurde dieses schwarze Steinmeer fast zum Verhängnis, als er damals versuchte, die südliche Spitze zu queren. Mit allerletzter Kraft und unter hohen materiellen Verlusten erreichten sie die ehemalige Gefangenenoase El Kebir, der Ausgangspunkt für die letzte Etappe zur schwarzen Oase, dem Waw en Namus.

Wir hatten es leichter, ausgerüstet mit GPS und hochaufgelösten Satellitenbildern auf dem Laptop sollten wir auf direktem Weg das schwarze Naturwunder erreichen. Die Route östlich der schwarzen Steinwüste wird nur äußerst selten befahren und die Wahrscheinlichkeit dass man zufällig auf der eigenen Piste ein Fahrzeug trifft ist gleich null. Eine kleine Sorge sitzt immer im Nacken, der Treibstoff. 370 Liter plus 60 Liter Notreserve waren nicht allzu viel. Es sollte aber für 1.000 Kilometer im Gelände genügen, auch wenn einmal eine längere Dünenpassage zu bewältigen ist und der Verbrauch auf 40–50 Liter in der Stunde steigt bei gerade einmal 20 Kilometer Streckengewinn. Dieter war mit seinem Fahrzeug etwas besser bestückt, mit zweimal 300 Litern konnte er uns im äußersten Notfall aushelfen. Und wir waren sehr zuversichtlich, dass wir in El Kebir so wie im

vorletzten Jahr Diesel bekommen würden. Wir erreichten den Vulkan von Norden und die letzten Kilometer waren nicht weniger aufregend und spannend wie vor zwei Jahren, denn auch diesmal war der Vulkan bis kurz vor Ankunft nicht erkennbar. Die Anfahrt war sehr flach, ein Ansteigen so gut wie nicht spürbar. Das war auch der Grund, warum wir diesmal den inneren Vulkankegel der sich inmitten der Caldera über den Kraterrand erhebt schon aus wenigen Kilometern Entfernung ausmachen konnten, nur, einen Vulkan würde man niemals vermuten.

Es war am frühen Nachmittag als wir am südlichen Ende des Kraterrandes Lager bezogen. Auch hier war der Anstieg flach, ja sogar eben, und keinerlei Hindernisse in Form von Sandaufwerfungen wie es im nördlichen Teil der Fall war. Ideal für einen Start mit dem Gleitschirm-Trike wenn eines nicht gewesen wäre, der starke Wind. 30-35 km/h zeigte der Windmesser, keine Chance für mich, 15km/h wären schon grenzwertig gewesen. Zwei ganze Tage haben wir für die Erkundung des Vulkans eingeplant und ich wartete geduldig auf den Abend, in der Hoffnung auf Besserung der Windverhältnisse. Nichts tat sich, im Gegenteil, der Wind frischte in den Abendstunden sogar noch auf. Der frühe Morgen war nun die verbleibende Hoffnung. Das Gleitschirm-Trike wurde noch am Abend ausgeladen und startklar gemacht. Ich wollte am nächsten Morgen nicht unnötig Zeit verschwenden, Motor Probelauf, soweit alles klar.



Der Start

Foto: J. Müller



Abgehoben

Foto: J. Müller

Die Windmessung am nächsten Morgen bei Sonnenaufgang zeigte 10-12 km/h, jetzt aber schnell. 100 Meter weg vom Kraterrand legte ich den Schirm aus, exakt entgegen der Windrichtung. Das Trike in Position gebracht, wollte ich den Motor für ein Warmlaufen starten. Wie es der Teufel so will, der Motor sprang nicht an, Choke rein, Choke raus, Zündkerze raus, Zündkerze wieder rein, neue Zündkerze, - ja und dann kam der Wind, kein Start an diesem Tag.

Der Fehler war dann schnell lokalisiert und sehr sträflich. Ich hatte am Vorabend den Motor mit dem Not-Aus abgestellt, aber den pilzförmigen Druckknopf nicht wieder rückgestellt, wie sagt man: kleine Ursache große Wirkung. Nun, zumindest war zu vermuten, dass die Windverhältnisse am nächsten Morgen ähnlich sein würden, und ich wusste, ich hatte für den Start und den Flug nicht länger Zeit als eine halbe Stunde.

Gleiches Prozedere am nächsten Morgen, Wind 12-15 km/h grenzwertig aber machbar.

Der Start klappte lehrbuchmäßig und nach 20 Metern Rollen hob ich ab. Anfangs noch ruppig, wurde der Wind mit zunehmender Höhe gleichmäßiger, laminar aber auch etwas stärker. Mein Gleitschirm erreicht eine maximale Geschwindigkeit von 40km/h. Wenn nun der Wind mit gleicher Geschwindigkeit dagegen steht, bedeutet es Stillstand für das Fluggerät. Genau dieser Umstand war bei mir der Fall, minimales Vorwärtskommen aber ich gewann an Höhe.

Unter mir der Waw en Namus bei Morgenlicht in voller Schönheit und Größe – und es war eiskalt. Hätte das Fluggerät nicht permanent meiner vollen Aufmerksamkeit bedurft, ich wäre ins Schwärmen gekommen und hätte alles um mich herum vergessen. Die Kamera hatte ich mir um die Brust geschnallt und mit wenigen Handgriffen war sie bereit. Steuerleinen losgelassen, ich war auf ca. 800 Meter, schoss ich die so lange herbeigesehnten Fotos. Dann war es aber höchste Zeit, denn der Wind bei der Landung war der nächste kritische Moment und außerdem froh es mich erbärmlich in die Finger, Lufttemperatur am Boden 1,5 °C. Zu starker Wind am Boden wäre sehr riskant, ganz besonders für mich als fliegerischer Anfänger. In Bodennähe wurde es wieder ruppig, sprich turbulent und



Nach der Landung

Foto: J. Müller

ich hatte Mühe, den Schirm stabil zu halten, aber die Landung erwies sich als perfekt. Wieder auf festem Boden setzte schlagartig Entspannung ein und gleichzeitig ein erhebendes Glücksgefühl, ich hatte meine Bildidee verwirklicht. J.B.