



Jürgen Daube, 1991

## Droge Segelflug

Verehrte Gäste, liebe Festgemeinde, liebe Segelfliegerinnen und –Flieger,

nun denn, eine Festrede soll ich halten, eine erbauliche und wie die Veranstalter, die mich eingeladen haben hoffen, eine hörensweite. Ich glaube, beides zusichern zu können.

Nur – sie dauert über fünf Minuten. Richten Sie sich daher gemütlich ein, das Thema wird spannend genug sein, sie alle über die Zeit wach und aufmerksam zu halten. Versprochen!

Dieser Verein feiert nun sein 50-jähriges Bestehen. Eine Spanne, die ausreicht zu untersuchen, warum die Mitglieder so lange bei der Stange geblieben sind. Ich bin zu der Erkenntnis gekommen, Fliegen und hier speziell der Segelflug gleicht einer Sucht oder Abhängigkeit.

Ist Segelfliegen eine Droge?

Von der Droge zur Sucht in die Abhängigkeit bis hin zur Krankheit.

Als ich nur begann, die vielen Auffälligkeiten und segelfliegertypischen Verhaltensweisen mit anderen Drogen oder Suchtmitteln zu vergleichen, eröffnete sich mir ein breites Spektrum mit dem Fazit:

Segelflieger gehören zu einer äußerst gefährdeten Gruppe.

Ich möchte dieses nun anhand von vielen eigenen Beobachtungen, Erfahrungen, und Erlebnissen aus meinem Segelfliegerleben beweisen.

Schon die Geschichte beweist:

Seitdem segelgeflogen wird, kann aus dem Verhalten der Flieger eindeutig herausgelesen werden, dass «nicht normales» Verhalten die Norm zu sein scheint. Was kann die Ursache dafür sein?

Erinnert sei an Ikarus und Dädalus, die griechischen Fliegerkumpels aus der Sagenwelt. Ikarus stürzte bekanntlich ins Meer, als er der Sonne zu nahe kam und das Wachs schmolz. Ein aufgeklärter A-Pilot unserer Zeit wird vielleicht behaupten, die Fluggeilheit sei mit ihm durchgegangen und es könnte ja auch Sauerstoffmangel oder so ungefähr - äh, glaube ich wenigstens, ... na ja. Dädalus dagegen hielt sich streng an die Betriebsvorschriften und kam wohlbehalten auf Sizilien an. Allerdings verdanken wir diesem Wahnsinn, dass die Story so überliefert wurde. Wären beide wohlbehalten angekommen, niemand hätte das interessiert. Anmerkung: Dädalus wäre mit seinen Anlagen heute sicher Motorflieger geworden!

Ich aber behaupte für Ikarus trifft zu, die Droge Fliegen wirkte zusammen mit der Sonne - deswegen tragen wir heute weiße Mützen, weil wir den gefährlichen Einfluss der Sonne kennen - und ließ ihn in Trance geraten und die Umwelt mit ihren mechanischen und temperaturbedingten Abhängigkeiten vergessen.

Selbst dem Schneider von Ulm muss attestiert werden, dass er in zwanghaft krankhafter Form gehandelt hat, als er sich mit seinem flugunfähigen Vogel von der Brücke in die Donau stürzte. Wir lernen daraus, dass nicht nur das Fliegen selbst, sondern auch die geistige Auseinandersetzung damit, eine drogenartige Wirkung hat.

Das zeichnete nämlich das tapfere Schneiderlein aus. Er hatte Visionen, wie es sein könnte, und das reichte schon. Wir bedauern, dass ihm die technischen Voraussetzungen fehlten.

Auch der theoretische Umgang ist schon eine Gefahr!

Wie war das mit Lilienthal ?

In schnellen Schritten durcheile ich die Geschichte des Menschenfluges und komme natürlich an Otto Lilienthal nicht vorbei.

Ein ansonsten geachteter Mann von hoher Intelligenz vergaß die Welt sowie die Familie, wenn er sich seinen, meist nur kurzen, Luftsprüngen hingab. Seine theoretische Beschäftigung plus praktisches Fliegen ließen ihn - wie auch die heutigen Drogenabhängigen - die Gefahren nicht sehen, in der er mangels Ausbildung und mit noch unvollkommenem Fluggerät im wahrsten Sinne des Wortes schwebte. Es kam wie es kommen musste: er stürzte high - aber leider hoch genug - tödlich ab.

Fortsetzung(en) auf der Wasserkuppe

Die Vielzahl der aus der Frühzeit des heutigen Segelfluges überlieferten Geschichten beweisen, zu welch kuriosen, seltsamen oder sinnlosen und auch lebensgefährlichen Taten es unter der offenkundigen Einwirkung des Suchtmittels Segelfliegen gerade nach der erzwungenen Enthaltensamkeit durch den Ersten Weltkrieg kommen konnte.

Wir alle hier als hochgradig Betroffene können in diesem Verhalten keine Unvernunft sehen und schätzen das damalige Verhalten als entwicklungsbedingte, historisch berechnete Heldenhaftigkeit ein.

Das ist für mich der Beweis, dass wir den klaren Blick ebenfalls schon lange verloren haben. Ein Außenstehender, von der Droge nicht Gekennzeichneter, kann uns einfach nicht für normal halten.

Recht hat er!

Wie fängt es denn an?

Eine Person, gleich welchen Geschlechts und Alters, kommt mit dem Segelflug in Berührung und schon fängt das schleichende Gift erst langsam, aber dann immer schneller an zu wirken.

Ein Buch, ein Bild, ein klitzekleiner Bericht im Fernsehen, ein Gespräch, mit einem Schulkameraden, ein kurzer Blick zum Himmel, an dem ein Segelflugzeug kreist,

irgendeine hinterlistige Werbung einer Segelfluggruppe oder ein Uhu-Wettbewerb, schon hat es sie/ihn erwischt.

Ich stelle hier aber eindeutig fest, dass nicht alle Menschen betroffen sind. Es musste einfach schief gehen, aus dem deutschen Volk ein Volk von Fliegern machen zu wollen. Offensichtlich sind solche Personen besonders gefährdet, bei denen veränderte, vielleicht schon bei Vorfahren mutierte Erbanlagen oder Gene, die als Schläfer lange geruht haben können, plötzlich und unerwartet aufwachen, ja geweckt werden durch einen Anreiz und dann wie ein trockener Schwamm die Krankheit aufsaugen.

Der Keim, für die Droge empfänglich zu werden, kann also auch durch Erbanlage, in früher Jugend wie, zwar selten, in späterem Alter gelegt werden.

Akustisch: wie Hören im Gespräch oder Radio

Optisch: durch Sehen in Realo, Bild, Film oder Fernsehen

Andere Sinne: wie riechen oder schmecken.

Hier sei als Beispiel ein Grillabend auf einem Flugplatz angeführt, in den ein Außenstehender unvermittelt gerät.

Auch durch Miteinanderschlafen ist eine Übertragung möglich.

Es sei angemerkt, dass sich aus diesem Tun die fehlerhaften Erbanlagen direkt weitergeben lassen: Beispiele gibt es in jedem Landesverband sicher zuhauf.

Bei mir selbst klappte das nicht. Mein Ältester wurde Turner, allerdings bevorzugt er Trampolinspringen. Der zweite fängt zaghaft an mit Modellfliegen – ein kleiner Lichtblick!

Wenn mehrere der vorgenannten Faktoren gleichzeitig auftreten, so ist die Wirkung stärker, ja fast gemeiner. Zusätzlich versuchen alle Kranken, sprich Segelflieger, die reinen Seelen, den gesunden Menschen, vom Pfad der Tugend abzubringen und ins eigene - sehr eigene - Flieger-Leben zu ziehen.

Aber, so leicht wie es sich jetzt anhört, ist es auch nicht!

Es gibt sehr viele Immune!

Diese Immunen bilden eine große Gegenkraft und halten den Kreis der Segelflieger klein wo es nur geht.

## Beispiele:

In Braunschweig, wo ich wohne und segelfliege, wird der Segelflugsport von der Flughafenverwaltung hinter Drahtzäunen gehalten und am Kontakt mit anderen Menschen gehindert.

Sämtliche Verwaltungen werden von Immunen beherrscht, die das Segelfliegen erschweren, wo sie nur können.

Ist es einfach, ein Segelflugzeug zu bauen und zuzulassen? NEIN!

Ist es einfach, einen Segelflugplatz neu einzurichten? NEIN!

Macht die BFS das Fliegen wirklich sicher? NEIN!

Ist es einfach, eine Lizenz zu erwerben? NEIN!

Ist es einfach, Fluglehrer zu werden? NEIN!

Stimmt je ein Wetterbericht? NEIN!

Das Fernsehen bringt keine Berichte oder Filme und wenn es doch einmal gelingt, dann gewiss zur ungünstigsten Zeit, wo's keiner sieht.

Berichte in Tageszeitungen über segelflugsportliche Ereignisse? Schon wieder NEIN!

Wir Segelflieger stehen fast ohnmächtig einer feindlichen Übermacht gegenüber, die für sich in Anspruch nimmt, gesund, vernünftig und normal zu sein.

Kein Trick sollte uns daher zu schade sein, Zahn um Zahn aus dieser Masse herauszubrechen.

Ich komme zurück zu unserem Krankheitsbild.

Jeder Pilot kennt und sollte kennen ein mehr oder weniger leichtes Angstgefühl beim Fliegen. Diese Angst, so meine These, ist noch eine Verbindung zur Welt der Gesunden. Verbissenes Üben und Training hilft die Angst abzubauen. Kommt nun ein fliegerischer Anfänger in die Ausbildung, hat er naturgemäß die Hosen voll. Die Infiltration en masse aber lässt ihn die ersten Ängste schnell vergessen. Sind doch die Fluggeräte sicher und die Fluglehrer wahre Verführer.

Aber nun, nach dem ersten oder den ersten drei Alleinflügen geschieht etwas Sonderbares:

Als ob die älteren Segelflieger den Neuling ein letztes Mal davor warnen wollten, ganz der Droge zu verfallen, verhauen sie ihn nach Strich und Faden. Es scheint also auch bei gestandenen Segelfliegern noch ein rudimentäres «gesundes» Verhalten zu geben, welches sich auf diese etwas archaische Weise äußert. Alle anderen Erklärungen sind schlicht erfunden.

Jetzt geht es erst richtig los!

Hat der Anfänger diese letzte Hürde genommen, steht massiverem Doping mittels der Droge Segelflug nichts mehr im Wege.

Der erste Alleinflug, die ersten Thermikkreise mit eigenen Höhengewinnen, die ersten 1000 Meter, 2000 Meter, die ersten Überlandversuche und -erfolge.

Beobachtet sie doch alle selbst, die vom Streckenflug nach Hause kommen - entrückt, in einer anderen Welt, nur in Kürzeln wirr erzählend und sich dabei bis zum späten Abend ständig wiederholend, das Barogramm als Fieberkurve der Krankheit vorweisend. Ist das gesund? Menschen, die Heim und Familie so oft es geht verlassen, um im Kreis ihrer Verrückten (fast zu harmloser Ausdruck für die Kranken) zu sein!

Wer als Segelflieger normal empfindet, was sich allfluchtägig im Funk abspielt, kann als normal krank bezeichnet werden!

Was ist mit der Sorte Piloten, die sich um Meisterehren bemühen? Der dauernde Gebrauch der Droge verlangt nach ständig höherer Dosierung. Klassisch geradezu der in Zahlen mengenmäßig anzugebende Verlauf: 50 100 150 300 500 750 1000 usw.

Neurotisches, krankhaftes Verhalten zeigt sich bei allen. Nehmen wir die Putzsucht. Das Flugzeug, vom Konstrukteur (siehe Sonderformen) schon auf größte Genauigkeit und Oberflächengüte gebracht, wird ständig, aber auch ständig gewaschen und poliert, bis es denn endlich abhebt.

Diesem Sauberkeitsfimmel steht entgegen ein ebenso lässiger Umgang mit eben dieser Sauberkeit in der Vereinswerkstatt. Hier manische Sauberkeit, dort chronischer Dreck und Unordnung. Wie passt das anders zusammen als durch meinen Erklärungsversuch?

Seit längerem gibt es ja nun auch Motorsegler. Motorsegler der ersten Generation waren und sind ja mehr Motor- denn Segelflugzeuge. Fliegen deren Piloten in der Regel wiederum umgekehrt mehr Segelflieger, denn Motorflieger, nur mit ständiger Motorkraft von A nach B und C. Hier die interessante Beobachtung, dass wohl durch die lauten Triebwerke die Krankheit offenbar weggedröhnt wurde und somit Segelflieger zu Motorfliegern wurden, denen nur der Status blöd-verrückt aber nicht krank zugeordnet werden kann. Ein Pilot mit C-Falke ist für den Segelflug verloren. Merke: Lärm kann scheinbar die Krankheit zurückdrängen! Hinweis: Gefährdet sind auch Windenfahrer. Wir sollten diese mit Gehörschutz ausrüsten. Habt Ihr schon einmal einen Spitzensegelflieger Winde fahren sehen? Eben genau, die kennen die Gefahr.

Sehr kranke Segelflieger kamen mit fähigen Konstrukteuren (siehe Sonderformen) auf die Idee, der Degeneration zum Motorflieger durch den Einbau von Klapptriebwerken zu entgehen. Nur noch kurzzeitiger Eigenstart mit Gehörschutz, dann reinrassiger Segelflug; evtl. nur Motorhilfe zur Vermeidung einer Außenlandung. Problem elegant gelöst, aber Gefährdung durch Vereinsamung! Werden introvertiert, stehen außerhalb der Gruppe. Müssen allein mit Krankheit leben! Meist ganz schlimme Fälle!

Weitere Sonderformen:

In der Segelfliegerei gibt es einige Sonderformen, die näher betrachtet werden müssen:

Der Werkstattleiter: fliegt selten, ist trotzdem immer da, das Flug- u. Startgerät gebrauchsfähig haltend. Statt der Droge Segelflug sind Ersatzmittel im Gebrauch wie Nitrodunst, Schleifstaub oder der unverwechselbare Geruch von Epoxihärter. Nächtelange Reparaturorgien halten diese Typen aufrecht und bei der Stange.

Der Segelfluglehrer alter Art: schult nur in Platzrunden, fliegt brutal - durch jeden Bart hindurch -, träumt von vergangenen Tagen, an denen er vorhatte, große Strecken zu fliegen aber leider nicht dazu kam. Ist offenbar putschmittelresistent aber dauerhaft krank - und somit immer verfügbar.

Der Segelfluglehrer neuer Art: fliegt bei jedem Überlandwetter über Land und schult höchstens Überlandflugeinweisungen. Nimmt Anfänger hart ran, um sie in den vollen Genuss der Droge zu bringen. Damit sehr effizient und äußerst gefährlich.

Der Vereinskassierer: Die Zahlen sind sein Schicksal. Die ständige und jahrelange Beschäftigung mit Ein- und Ausgaben sowie Zahlen, Zahlen, Zahlen drängen die Krankheit zurück. Kassierer, aus meiner Sicht, gesunden an ihrer Aufgabe und sind dann für die Segelfliegerei verloren - das Verwaltungsphänomen!

Der Konstrukteur: In der Regel selbst aktiver Pilot. Verbohrt in die Aufgabe, das Fluggerät leistungsstärker und auch sicherer zu machen, erfindet er ständig schärfere Mittel. Den Konstrukteuren gehört das Verdienst, daß technische Ausfälle und damit Unfälle so gut wie nicht mehr vorkommen. Somit wird die vorher beschriebene Angst als Gesundheitsfaktor eliminiert.

Der Segelflieger im allgemeinen: Bei den Piloten allerdings liegt es oft im Argen. Sie missachten, krankheitsbedingt, Sicherheitsregeln oft sträflich. Der goldene Schuss sozusagen - in Form nicht angeschlossener Ruder oder zu wenig Fahrt in Bodennähe und und und ..... Hier wäre jetzt meine Sicherheitsbelehrung der etwas anderen Art angebracht.

Das Auf und Ab mit den Jahreszeiten

Nach meinen jahrzehntelangen Erfahrungen tritt die Krankheit zyklisch auf. Im Winter kocht sie auf Sparflamme, was an der Werkstattarbeit erkennbar wird, die nicht geleistet wird.

Antizyklisch dazu der Werkstattleiter.

Im Frühjahr bricht ohne Vorwarnung die Krankheit aus.

Hektisches Treiben in der Werkstatt - chaosartig. Alles wird gleichzeitig, durcheinander und zu spät erledigt.

Mit dem Anfliegen, trotz Schnee- und Hagelschauern, nimmt das Schicksal - die Krankheit - ihren bekannten Verlauf. Ansteigen der Krankheitskurve oder Abfallen, je nach Wetter.

Einzelne gute Tage können spitzenmässig abhängiges Verhalten zeigen: Man meldet sich bei seinem Arbeitgeber krank, um fliegen zu können.

Im Sommer dann Wettbewerbe, Meisterschaften und Fliegerlager mit den bekannten Auswüchsen und Degenerationerscheinungen. Der Herbst klingt aus - wenn keine Thermik, dann wird auch nicht mehr geflogen. Platzrunden als Dopingmittel sind zu dieser Zeit out, unerwünscht und ungeeignet. Im Winter dann alles wieder von vorn.

Wer stark abhängig ist und es sich leisten kann, fährt oder jettet in der kalten Jahreszeit in wärmere Gefilde, um dort zu fliegen und seine Sucht zu auszuleben.

Die übrigen leisten sich den Segelflug-Bildkalender.

Kein Ziel ist zu weit entfernt, wenn es dort gut und lange aufwärts geht und sich Strecken fliegen lassen, die hier kaum oder selten möglich sind.

Das Geld feiert Triumphe, die Sucht lässt man sich etwas kosten. Und dieser oder jener Rekord kann ja auch dazu dienen, in den Medien Erwähnung zu finden (Danke H.W.).

Kosten tut allerdings auch das Fluggerät und das Zubehör etwas. Wenn wegen eines Segelflugzeuges auch noch nicht eingebrochen wird (Schlagzeile: Süchtige Segelflieger rauben Schleicher oder oder oder aus!). Aber viele Segelflieger machen sich ganz schön krumm für ihr Flugzeug. Komischerweise ist für manch einen der Besitz eines teuren Segelflugzeuges Droge genug, so dass sie darauf verzichten können, damit auch richtig zu fliegen!

Zurück nach Australien

Ob es nun gerade schön und erlebnisreich ist über ödem Farmland, ausgedörrten Wüsten oder unbewohnten Landstrichen zu fliegen, muss bezweifelt werden. Der «Kick» scheint im Außenlanderisiko zu liegen.

Außenlandungen, die schon bei uns den Puls hochjagen und den Adrenalinpiegel steigen lassen, sind wohl dort die gesuchte Droge. Hier erinnere ich an meine Ballade vom unglücklichen Außenlander Nowak.

Ich leite daraus ab:

Je stärker abhängig - desto risikofreudiger oder dümmer?

Starker Drogengebrauch lässt die Zahl der grauen Zellen schwinden. Beweis dafür ist die Tatsache, dass gerade die stark Abhängigen sich immer leistungsfähigere Bordcomputer kaufen müssen, die ihnen sagen, wo es lang geht. Es darf wohl prophezeit werden, dass die zunehmende Verdummung demnächst zu satellitengestützten Navigationsgeräten in Segelflugzeugen führt, damit man von der lästigen Navigation, die Intelligenz erfordert, befreit wird. Die Idee zu diesem Vortrag entstand 1991. Heute hat ja jeder Dummi sein GPS und auch den Logger!

Welche Faktoren wirken außerdem?

Kommen wir zu der Frage, welche Faktoren neben dem Segelflug nebst allen Begleiterscheinungen verstärkend und zum Teil auch auslösend wirken. Ich habe herausgefunden, daß dieses nur die Sonne sein kann.

Beweis A: Ist die unumstößliche aber bisher übersehene Tatsache, dass die Sonne scheint, wenn geflogen wird. Wenn jetzt ein Schlaumeier unter Euch sagt: «Bei uns wird auch geflogen, wenn keine Sonne scheint», dann sage ich: «Seht Euch doch so einen Flugbetrieb an: lustlos, träge, ohne jeden Drive.»

Beweis B: Im Winter wird bei uns selten oder überhaupt nicht geflogen.

Beweis C: Wir schützen unseren Kopf vor der Sonne mittels weißer Kopfbedeckungen, weil wir wohl tief in unserem Innern spüren wie schädlich die Sonne die Droge Segelflug verstärkt. Das Fatale ist, dass die meist aus Baumwolle bestehenden Hüte oder Mützen die wirklich gefährlichen Dope-Strahlen nicht abhalten. Hier sollte einmal die Forschung ansetzen!

Wie sehr die Sonne, und besonders zuviel Sonne, den Geist eines Segelfliegers betäubt, ersehen wir an dem «Tag-danach-Effekt»:

Ein ganz toller Überlandtag mit viel Sonne, aber nur von wenigen genutzt, dopt alle anderen Nichtgeflogenen so, dass sie am folgenden Tag wie betäubt zum Flugplatz

kommen, um noch größere Strecken fliegen zu wollen. Sie merken nicht oder viel zu spät, dass das Wetter überhaupt nicht mehr mitspielt. Dies sind dann die Tage der vielen Außenlandungen.

### **Die Ehemaligen:**

Jeder von euch kennt bestimmt jemanden, der früher aktiv bis sehr aktiv geflogen ist und jetzt scheinbar die Segelfliegerei an den Haken gehängt hat. Die Betonung liegt auf: scheinbar. Man kann durch bestimmte Lebensumstände kürzer oder längerfristig resistent gegen die Droge werden. Der von mir sogenannte «Urkeim» bleibt jedoch erhalten.

Sprechen Sie einen Segelflieger von früher auf seine damaligen Erlebnisse an. Sofort kommt Glanz in seine Augen und Zittern in seine Hände. Unaufgefordert zieht er aus der Brieftasche vergilbte Fotos, die ihn als Aktiven vergangener Tage ausweisen und er wird, wenn man ihm die Zeit gibt, stundenlang von früher erzählen. Einmal geschädigt - immer geschädigt!

Entziehungskuren gibt es auch, glücklicherweise. Meine Beobachtung kommt zu dem Ergebnis, für den einen ist eine bestimmte Kurform voll wirksam, bei einem anderen geht diese aber völlig in die Hose.

Eine Garantie kann nicht gegeben werden für die Wirksamkeit von:  
Bundeswehr - Freundin - Heirat - Kinder - Hausbau - Beruf -  
Ortswechsel - Surfen - Leider auch Krankheit oder Alter.

Treffen mehrere Faktoren aufeinander, können sie sich verstärken - oder auch nicht.

Ganz zum Schluss will ich noch auf ein Phänomen kommen, welches ich mit dem Begriff Permanent-Beeinflussung bezeichnen möchte. Wer wundert sich nicht von euch, dass jedes Jahr so viele Segelflieger zu Segelfliegertagen kommen? Ist das so interessant? Das glaubt doch wohl keiner.

Eine hinterlistige Regie präsentiert uns im oder vor dem Saal jedes Mal ein anderes Segelflugzeug. Wir starren von morgens bis abends drauf. Im Unterbewusstsein wirkt die visuelle Botschaft Segelflugzeug als Droge und lässt euch, fast willenlos, zu allem klatschen, zustimmen und Beifall rufen. Ich bin der Beweis dafür.

Merkt jedenfalls jetzt, wohin der Karren läuft!

Geratet nicht bei jedem Segelflugzeug, welches Ihr seht, aus dem Häuschen! Zum Beispiel, wenn euch auf der Autobahn ein Auto mit Segelflugzeug-Anhänger begegnet. Winken, blinken, hupen - dabei von der Fahrbahn abkommen - sind eindeutig krankhafte Züge.

Beschafft euch nicht jedes Buch über und vom Segelflug. Die Verbandszeitschriften sind geradezu Gehirnwäsche und Drogenersatz. Glaubte auch nicht allen, die vom Fliegen erzählen, am wenigsten mir.



Mein Vortrag wäre unvollkommen, würde ich nicht auf einen Satz aus dem Aerokurier 10/91, S.83, eingehen:

Hans-Werner Grosse diskutierte mit Björn Engholm während eines Fluges über Schleswig-Holstein über sein Thema: «Segelflug als gesunde Droge». Fliegt den der alte Hans-Werner noch .....

„Hans-Werner; ich bitte dich - gesund!“

Aus Deiner Sicht nach unserem jetzigen Kenntnisstand magst du bei ganz vorsichtiger Bewertung wohl recht haben. Dies ist in ihrer Kompliziertheit die gleiche Behauptung wie die berühmte Aussage eines Kreters: Alle Kreter lügen!

Ich freue mich, dass du das Thema ansatzweise aufgegriffen hast, ohne mir allerdings das Stichwort zu liefern. Hoffentlich wirst du einmal Zeit und Gelegenheit haben, diesen Vortrag zu studieren

Ein letztes Wort, beziehungsweise eine letzte Feststellung möchte ich doch noch in Form eines Statements als Resümee des vorher Gesagten abgeben:

Ist Segelfliegen heilbar?

Ich hoffe: niemals!

Übrigens Wie erkennt ein Nichtflieger unter Ihnen einen Segelflieger? Äußerlich sind wir nämlich nicht immer gleich zu erkennen. Behaupten Sie einfach, sich für die Fliegerei zu interessieren. Der Segelflieger springt hierauf sofort an und die dann etwas sehr einseitige Unterhaltung sorgt für Unterhaltung Ihrerseits so lange sie es aushalten können.

Ich bedanke mich bei allen Zuhörern gleich in welchem Stadium sie sich befinden. Sagte doch schon Maja Schiele: „Segelfliegen heißt Intelligenz erproben“ Dem ist nun wirklich nichts mehr hinzuzufügen.

Ihr Jürgen Daube