



SKYWALK

EMOTIONS

MAGALOG

2017

+++ Reportagen +++ News +++ Tipps & Tricks +++ Produkte +++ Technik +++

CULT MESCAL CHILI

Freiheit. Grenzenlos.

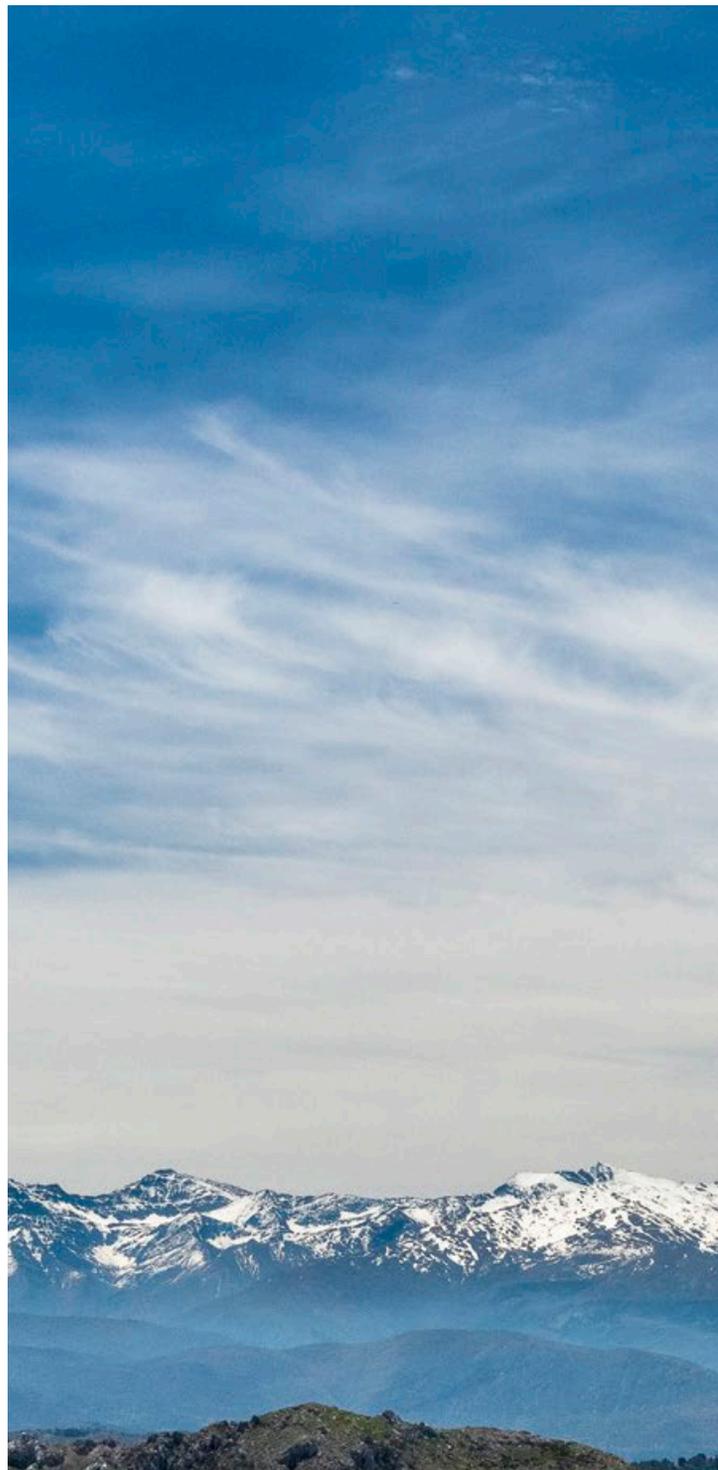
Als ich vor fast genau 30 Jahren mit dem Fliegen begann, musste man zwei Grenzen überqueren, wenn man am Alpensüdrand die erste Frühlingsthermik schnuppern wollte. Heute sind die Grenzen in Europa offen und wir können uns in vielen Ländern der Welt frei bewegen - und vor allem »frei« fliegen. Wir landen wo wir wollen (oder müssen ...). Und auch wenn der ein oder andere Landwirt mal nicht so erfreut ist, wenn wir auf seiner Wiese einparken, treffen Gleitschirmflieger selbst im entlegensten Tal meist auf nette, neugierige und hilfsbereite Menschen.

Gleitschirmfliegen verbindet Menschen auf der ganzen Welt. Reisen, Freundschaften und die intensiven Erlebnisse draußen in der Natur bieten uns Einblicke, die nur wenige Menschen erleben dürfen.

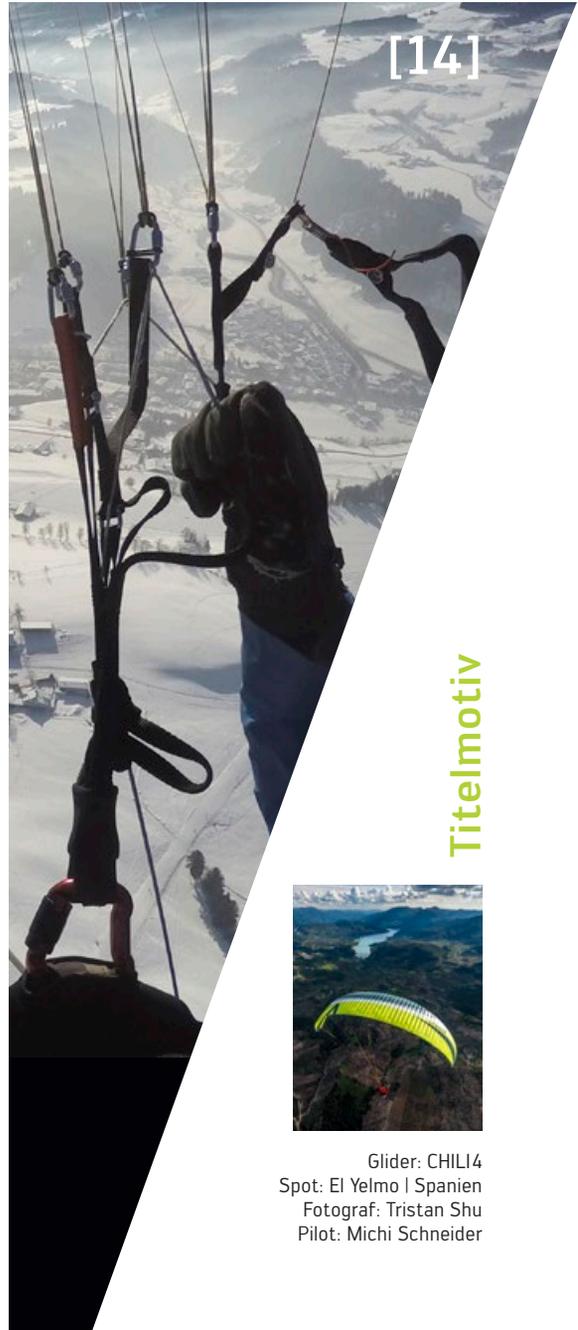
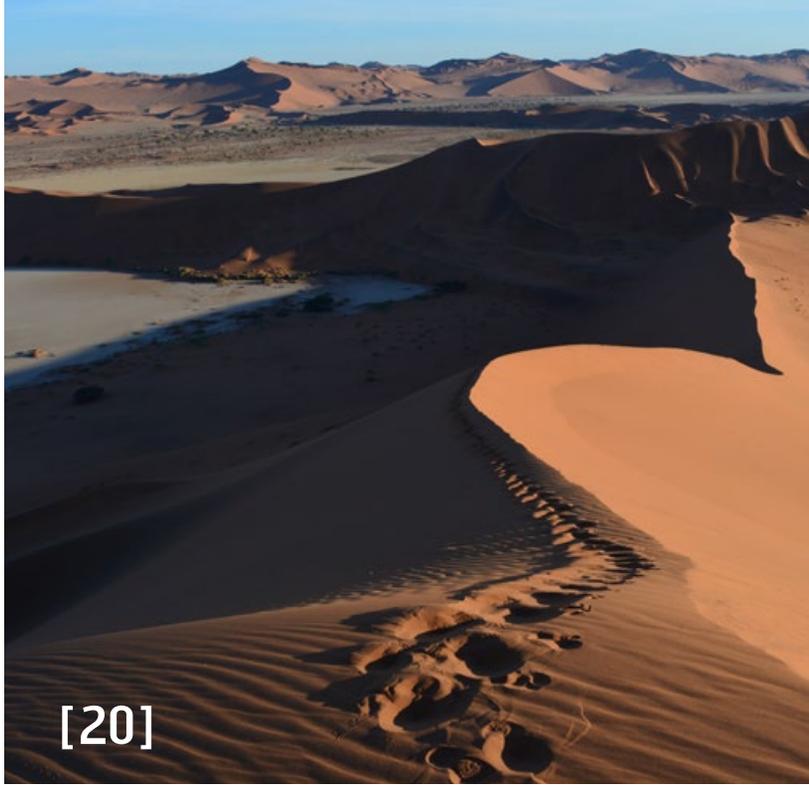
Im vergangenen Jahr waren unsere Teampiloten wieder an den unterschiedlichsten Plätzen der Welt unterwegs. Angetrieben von der Herausforderung, sich auf Abenteuer einzulassen, der Wissenschaft zu dienen oder sich auf einen spirituellen Trip zu begeben. Im neuen Magalog stellen sie Geschichten aus vier Kontinenten vor.

Ein Blick in die Nachrichten genügt, um zu sehen, dass es nicht selbstverständlich ist, dass wir uns so frei bewegen können. Es ist ein Privileg, wie wir die Welt erleben dürfen. Ich wünsche allen Piloten weiterhin viele grenzenlose Flüge!

Arne Wehrlin







Titelmotiv



Glider: CHILI4
Spot: El Yelmo | Spanien
Fotograf: Tristan Shu
Pilot: Michi Schneider



INSIDE SKYWALK

[6]

Szene skywalk
Daten, Fakten und Gerüchte
aus der skywalk-Welt.

[12]

In der Ruhe liegt die Kraft
Alex Höllwarth ist der Kopf hinter
skywalks Gleitschirmen. Wir haben
den ruhigen Zillertaler besucht.

[14]

Fast Forward
skywalk Speed Control
skywalks neue Speed Control revo-
lutioniert das schnelle Gleiten. Wie?
Das verrät Designer Stephan Gruber.

ADVENTURE

[16]

Auf den Spuren des Dalai Lama
Das Dhauladhar Gebirge ist die süd-
lichste Kette des Himalaya. Und ein
Traumgelände für Biwakpiloten, die in
die Welt der 8000er eintauchen wollen.

[20]

Alte Grenzen und neue Horizonte
Seit 25 Jahren hat keine professionelle
Expedition mehr in Namibia Rekorde
gejagt. Armin Harich ist mit einigen
der besten deutschen Flachlandpiloten
nach Südafrika aufgebrochen.

[28]

#flytofly - Ruf der Wildnis
Alaska = Abenteuer. skywalk-Botschaf-
ter Paul Guschlbauer war als Buschflie-
ger auf Jack Londons Spuren unterwegs.

[32]

Cielo y Tierra
Kolumbien ist ein faszinierendes Land.
Marja Seidel und Kira Bühlhoff haben
es mit Pferden, Gleitschirmen – und
einem Teleskop – durchquert.

[28]

PRODUKTE

[38]

skywalk Gleitschirme 2017
Einsteigergeräte, XC-Boliden,
Miniwings und Ultraleichtschirme
für extreme Herausforderungen.

[46]

skywalk Gurtzeuge 2017
Den passenden Sitz zu finden, ist
so entscheidend wie die Schirmwahl.
Mit dem CULT4, dem Wendegurt FLEX und
dem superleichten XC-Gurt RANGE AIR
erfüllt skywalk - fast - jeden Wunsch.

[50]

skywalk Accessoires
Nützliches und Stilvolles für den Flugsport.



skywalk.paragliders



skywalkparagliders

IMPRESSUM

Herausgeber

Skywalk GmbH & Co. KG
Windeckstraße 4 · 83250 Marquartstein
GERMANY
Tel.: +49 -8641-69484-0
Mail: info@skywalk.info

Redaktion

Gerhard Holzner, Christoph Kirsch
Daniel Gassner, Rolf Rinklin

Übersetzung

David Humphrey

Bildredaktion

Gerhard Holzner, Rolf Rinklin

Fotos

Tristan Shu, Philippe Broers, Alex Höll-
warth, Red Bull Content Pool, skywalk

Design & Illustration

Formgeber - Rolf Rinklin
www.formgeber.de

Druck

www.wp-consult.eu



Der Countdown läuft!

Seit 2015 ist skywalk exklusiver Gleitschirmsponsor der Red Bull X-Alps. Das Engagement beim härtesten Abenteuerrennen der Welt ist mehr als reine Unterstützung, denn die Erfahrungen fließen direkt in die Leichtbauprodukte Made in Bavaria ein. 2017 gehen für skywalk mehrere Piloten an den Start. Wieder mit dabei sind die beiden österreichischen Routiniers Stephan Gruber und Paul Guschlbauer. Besonders freuen wir uns über die Entscheidung des österreichischen Rookies Simon Oberrauner, sowie des dreifachen X-Alps-Finisher Ferdinand van Schelven aus den Niederlanden, für skywalk an den Start zu gehen. Wir wünschen unseren Athleten viel Erfolg!



Paul Guschlbauer



Stephan Gruber



Simon Oberrauner



Ferdinand v. Schelven



Bestleistung getoppt!

Burkhard Martens ist immer für einen Rekord gut. Bei seinem zweiten Flug mit dem neuen CHILI4 hat er gleich mal seinen persönlichen Rekord getoppt. Am 3. November 2016 flog er 411 Kilometer weit. Fast genau drei Jahre zuvor war er 397 Kilometer weit gesegelt – damals sein »Personal Best« und Deutscher Rekord. Die 400er-Marke verpasste er knapp. Umso glücklicher war »Burki«, als er diesen Traum Anfang November 2016 umsetzen konnte! Gestartet hat er beide Flüge in Brasiliens XC-Mekka Quixadá. Burkis knapper Kommentar zum brandneuen CHILI4, den er bei seinem Rekordflug tatsächlich erst zum zweiten Mal geflogen ist: »Ein toller Schirm! Weckt sofort Vertrauen. Was braucht man mehr?«

Ein noch weiterer Flug gelang in Quixada drei Wochen vorher dem brasilianischen Piloten Fabio Stallivieri. Er segelte mit seinem CAYENNE5 430 Kilometer weit.

Wir gratulieren beiden Piloten zu ihren neuen persönlichen Bestleistungen!



Maxime Pinot gewinnt die St. HilAir Tour 2016

Wo sich normalerweise regelmäßig im Herbst die verrücktesten Piloten mit den wildesten Flugmaschinen treffen, fand im Sommer 2016 ein spannender und hochkarätiger Hike & Fly-Wettbewerb statt. Gewonnen hat ihn der französische Nachwuchs-Weltcupper Maxime Pinot mit unserem neuen Serienhochleister POISON X-ALPS, der bei diesem Rennen seine volle Leistung ausspielen konnte. Zwei weitere POISON X-ALPS Piloten unter den Top10 runden das Ergebnis aus skywalk-Sicht noch ab. Wir gratulieren!



Foto: Philippe Broeys

Der TONKA2 rockt den Red Bull Dolomitenmann

Der TONKA2 hat sich als Siegergerät beim weltweit härtesten Team-Wettbewerb der Outdoorszene etabliert.

Alle zehn bestplatzierten Teilnehmer setzten auf unseren Miniwing, der auch schon 2015, eine Woche nach seiner Markteinführung, bereits acht der zehn ersten Plätze belegte.

Hattrick in der Österreichischen Liga

Stephan Gruber, Stefan Brandlehner und Thomas Walder (v.l.n.r.) belegen die Plätze 1-3 der Sportklasse. Was für ein umwerfendes Ergebnis! Alle drei waren in der Saison 2016 mit dem Hochleister POISON X-ALPS unterwegs.

www.paragleiter.org



Filmreif



Peter Siller ist nicht nur ein exzellenter Pilot – er hat sich 2016 mit drei riesigen Dreiecken mit dem CAYENNE und dem SPICE souverän den Sieg in der Sportklasse der italienischen Streckenflugmeisterschaft gesichert – er ist auch ein hervorragender Kameramann.

Einen Testflug der besonderen Art mit dem POISON X-ALPS hat er in beeindruckenden Bildern in einem Video zusammengefasst.



Retter in Rot

Klapper, Stalls und Vrillen: Was für Wanderer wie ein unkontrollierter Absturz aussieht, ist für skywalks Testpiloten Routine. Dennoch ist die Berg-

wacht im Achenal in höchster Alarmbereitschaft, wenn mal wieder ein Gleitschirm »abstürzt«.

Mit Jacken aus der skywalk-Salewa-Kollektion bedankt sich Arne Wehrlin für die professionelle Zusammenarbeit. Ein Ergebnis ist das »SAR« im neuen CULT.



Wiederholungstäter

Teampilot Damien Lestarp gewinnt nach 2014 und 2015 zum dritten Mal in Folge die argentinische XC Gesamtwertung 2016 der **OPEN CLASS** mit unserem Basis Intermediate TEQUILA4.

Weiter so, Damien!





Auf den Punkt

Nach vier Events mit insgesamt 17! Durchgängen ist im August der Accuracy World Cup 2016 in Taiwan zu Ende gegangen. Gesamtsieger wurde dank seiner konstanten Leistung skywalks Teampilot Goran Djurkovic. Dem sympathischen Serben gelang es, sich gegen 200 andere Teilnehmer durchzusetzen.

Mit dem Gesamtsieg in der Tasche konnte sich Goran zusätzlich noch entspannt den Sieg beim Superfinale in China sichern - was für eine Leistung.

From Coast to Coast – X-Pyr 2016

Die X-Pyr sind die spanische Version der Red Bull X-Alps. Für die Teilnehmer gilt es, die Pyrenäen vom Atlantik zum Mittelmeer schnellstmöglich zu überqueren. 2016 waren auch die skywalk Teampiloten Adrian Keller und Ivan Colás mit dabei. Adrian erreichte einen hervorragenden 7. Rang und hat über seine Erfahrungen ausführlich Tagebuch geführt.



Freestyle-Abenteurer

Acro Weltmeister Francois Ragolski ist weltweit für seine verrückten »Don't try this at home-Filme« berühmt. Weniger bekannt ist, dass Francois auch ein exzellenter Abenteurer ist. Bei seinen Outdoor-Unternehmungen ist Francois mit dem X-ALPS 2 und dem RANGE X-ALPS unterwegs. Und weil der Franzose ein Sicherheitsfanatiker ist, hat er das Equipment gleich mal einem Test unterzogen ...



Klassiker an der Zwiesel Alm

Der »Grazimann« ist längst ein Klassiker. An der Zwiesel Alm bei Bad Reichenhall treten die Athleten in den Disziplinen Mountainbiken, Berglauf und Gleitschirmfliegen an. Eine Herausforderung ist die Flugaufgabe, weil die 4,8 Kilometer lange Gleitstrecke deutlich im Einflussbereich des Talwinds liegt. Gefragt ist die richtige Balance aus Gleitzahl und Geschwindigkeit. Sieger Dietmar Siglbauer legte mit nur 6.13 Minuten die Bestzeit vor und freute sich über die hervorragenden Eckdaten seines TONKA2.



Der Himmel über Berlin

Deutschlands Norden ist flach. Mit »Altes Lager« – einem ehemaligen Militärflugplatz – liegt direkt vor den Toren Berlins dennoch eines der am meisten frequentierten Drachen- und Gleitschirmfluggelände des Landes.



Altes Lager



120 Jahre lang wurde die Geschichte des Ortes vom Militär geschrieben, als Barackensiedlung, als Luftschiffhafen, als Fliegerhorst und zuletzt als Standort der sowjetischen Streitkräfte. Doch aus den Shelters, in denen im Kalten Krieg MIG-Bomber standen, rollt schon lange nur noch leichtes Fluggerät. Seit 1996 wird das Gelände zu friedlichen Zwecken genutzt. Dem Drachenflieger-Club Berlin ist es sogar gelungen, immer wieder Grundstücke und Hangars des einstigen Militärflugplatzes zu erwerben, so dass er mittlerweile einen großen Teil des Geländes sein Eigentum nennt. Eine einmalige Geschichte, wenn man sich überlegt, wie hartnäckig viele Vereine um ihre Fluggelände kämpfen müssen. Selbst Sonderregeln für den viel frequentierten Luftraum um Berlin konnte der »DCB« durchsetzen. Obwohl weit und breit kein richtiger Berg steht, wundert es daher nicht, dass Altes Lager eines der wichtigsten Gelände für den Flugsport in Deutschland ist. 2014 notierte der Berliner Club über 3000 Schlepps.

Eiszeit und XC-Rekorde

Altes Lager liegt eine gute Autostunde südlich von Berlin am westlichen Ende des Fläming. Der während der Eiszeit gebildete Höhenrücken erstreckt sich über 100 Kilometer Länge in südöstlicher Richtung durch das Land Brandenburg. Seine höchste Erhebung, der 200,2 Meter hohe Hagelberg lässt Alpinisten kaum die Augenbrauen heben. Doch die Thermikgüte erreicht Walliser Niveau. So konnten die Berliner Gleitschirmpiloten ihre Bestleistungen bis auf 234 Kilometer Freie Strecke ausdehnen. Das größte FAI-Dreieck ist mit 177 Kilometern aktueller deutscher Flachlandrekord. Mit den »German Flatlands« lockt der DCB jeden Sommer sogar Profis aus dem Ausland nach Brandenburg. Zum zehnjährigen Jubiläum 2016 flogen 66 Gleitschirmpiloten an vier Tagen bei zum Teil kniffligen Flachlandbedingungen 2 Aufgaben bis 76 Kilometer Länge. Eine logistische Meisterleistung, bei der sechs Winden zeitgleich im Schleppbetrieb waren. Vom 31. Juli bis 5. August 2017 geht es über Berlins Himmel bei den 11. Flatlands wieder mit neuen und alten Freunden auf Strecke ...



Online- Anmeldung





No siesta en españa

Andalusien ist eine der vielseitigsten Gegenden, die man mit dem Gleitschirm bereisen kann. Vom gemütlichen Küstensoaring am Mittelmeer zu hochalpinen Flügen in über 3000 Meter hohen Bergen ist alles möglich. Hier spielt Michi Schneider über dem endlosen Hügelland bei Zújar.

In der Ruhe

Als Jugendlicher war Alex Höllwarth ein talentierter



liegt die KRAFT

Freestyler – heute ist der stille Österreicher einer
der anerkanntesten Gleitschirmentwickler der Welt.

Als Alex Höllwarth mit dem Fliegen anfangte, war er: eindeutig zu jung. Zumindest nach Meinung seiner Eltern. Um aufreibenden Diskussionen zu entgehen entschied sich Alex gegen das Fliegen – und für das Groundhandling. Dagegen konnte sein Vater, ein Zillertaler Urgestein, wenig einwenden. Denn mit dem Schirm am Boden zu spielen, war schließlich nicht verboten.

Sein Gefühl für den Schirm perfektionierte Alex schnell. Schon als 12-Jähriger hatte er ein Händchen, das vielen »gestandenen Mannsbildern« gut stehen würde. Mit 16 durfte er schließlich offiziell die ersehnte Lizenz zum Fliegen lösen. Herausforderungen für den Schüler: Geld - und sein niedriges Gewicht. Gleitschirmfliegen ist für einen Jugendlichen ein fast unbezahlbares Hobby und als Leichtgewicht einen Schirm mit Spaßfaktor zu finden, war Ende der Neunziger nicht ganz einfach.

Dass Europas größtes Flugsportmagazin »Fly and glide« zu dieser Zeit im Zillertal Gleitschirme und Zubehör testen ließ, war für den jungen Alex' wie der Gewinn einer Eintrittskarte ins Schlaraffenland. Fast wöchentlich trudelten Kartons mit Spielzeugen der namhaften und weniger namhaften Hersteller bei Hannes Schmalzl und Andi Pfister ein, die froh waren, mit Alex einen leichtgewichtigen Piloten zu haben. Er stürzte sich auf die kleinen Modelle – oder lud sich säckeweise Ballast ins Gurtzeug, um sein Urteil über die S- und M-Größen abzugeben. »Es war eine großartige Zeit!« blickt der heute 34-Jährige zurück. »Die Rodriguez-Brüder hatten gerade den SAT erfunden, und wenn ich nicht gerade Magazin-mäßig testen musste, konnte ich mit den Schirmen allerlei nette Manöver fliegen.« Dadurch, dass Alex damals so viele unterschiedliche

Modelle fliegen konnte, lernte er außerordentlich schnell sehr viel über Gleitschirme, die einzelnen Produktkategorien und Eigenheiten der verschiedenen Hersteller. Zum Testen der Extremflugmanöver ging es meist an den nahegelegenen Achensee – Testgelände vieler großer Gleitschirmmarken. Schon bald wurde skywalk auf das Zillertaler Talent aufmerksam. Alex' niedriges Gewicht wurde erneut zur Eintrittskarte – dieses Mal in die Welt der professionellen Testpiloten. 2002 nahm skywalk-Mitgründer Jürgen Kraus Alex unter seiner Fittiche und brachte ihm bei, wie sich Änderungen bei Segelschnitt und Trimmung auf das Flugverhalten auswirken. Bei Design-Legende Hannes Papesh erhielt er später vertiefte Einblicke in die Konstruktion am Computer.

Zu Beginn des 21. Jahrhunderts drehte sich Alex' Leben rund ums Gleitschirmfliegen. Längst konnte er von seinem einstigen Hobby leben. Bei skywalk erhielt er 2011 die Chance, fest ins Entwicklungsteam einzugreifen. Schnell trugen die Schirme seine Handschrift. »Der erste von mir selbst entwickelte Schirm hieß LX 26, ein früher Prototyp des CHILI3. Damit zu fliegen, war schon etwas ganz Spezielles. Schnell stieg Alex' bei skywalk zum allein verantwortlichen Designer auf. Die Handschrift des früheren Freestylers prägt die Schirme maßgeblich, speziell das Handling. Das will er aber nicht falsch verstanden wissen: »Als gutes Handling eines Acro-Schirms gilt, wenn er willig einlenkt, Querneigung und Schräglage

aufnimmt und die Energie in Steigen umsetzt. So ein Handling ist aber nicht effizient und kann deswegen nicht auf einen Serienschirm übertragen werden!« Alex' Schirme gelten als Steigwunder mit ausgewogenem Handling und hoher erfliegbare Leistung ohne Macken. »skywalk-Schirme sind schon immer hervorragend gestiegen, früher galten sie aber als etwas träge. Ich glaube, das kann man ihnen jetzt nicht mehr nachsagen!«, schmunzelt der wortkarge Tiroler verschmitzt.

Meilensteine seiner Arbeit sind der Sportklassenschirm CAYENNE4, der Einsteigerschirm MESCAL4 sowie der high end intermediate CHILI3. Auch dass skywalk heute als führender Hersteller von Leichtbau-Equipment gilt, geht maßgeblich auf Alex' Fähigkeit und Gespür zurück, die modernen Materialien zu einer optimalen Synthese zusammenzuführen. »Die Möglichkeiten des Leichtbaus sind für mich eine der faszinierendsten Facetten der Gleitschirmentwicklung«, schwärmt er. Wie der ideale Gleitschirm für ihn aussieht?

»Ein einfaches Konzept mit wenig Zellen, viel Leistung, sehr niedrigem Gewicht und sehr robust.« 

Die Zukunft bleibt spannend ...



Fast for War

High Speed-Gleiten mit der Speed Control



Mit 50 km/h im Beschleuniger durch unruhige Luft brettern? Das wäre noch vor wenigen Jahren undenkbar gewesen. skywalks neues Speed Control-System erlaubt, einen Dreileiner in Turbulenzen bei hohen Geschwindigkeiten effektiv über die C-Gurte zu kontrollieren.



Die Red Bull X-ALPS 2015 waren ein Härtetest für Mensch und Material. Nur Piloten, die sich körperlich extrem gut vorbereitet hatten und einen ausgewogenen Gleitschirm flogen, schafften es am Ende der 1000 Kilometer langen Strecke aufs Podium. Für skywalk war der anspruchsvolle Outdoor-Wettbewerb eine perfekte Gelegenheit, um den neuen Serienhochleister POISON X-ALPS unter den denkbar anspruchsvollsten XC-Bedingungen auf Herz und Nieren zu prüfen. Für die spätere Zulassung mit EN-D waren lediglich feine Optimierungen an dem Konzept mit Streckung 7,0, 80 Zellen und drei Leinenebenen erforderlich. Wichtiges Element des POISON X-ALPS ist die »Speed Control«. Sie ermöglicht, Turbulenzen mit den hinteren Tragegurten auszusteuern, ohne aus dem Beschleuniger zu gehen und Leistung einzubüßen.

Weltcup als Vorbild

Vorbild für die Speed Control sind die Zweileinerschirme aus dem Wettkampfsport. Bei Zweileinern hängt ein Großteil des Pilotengewichts an der A-Ebene. Beschleunigt der Pilot, geht das Achterliek nach oben, das Profil bleibt unverändert. In Turbulenzen kann er die Kappe daran hindern, nach vorne

r d

zu schießen, indem er an den hinteren Traggurten anstatt an den Bremsleinen zieht. Auch in diesem Fall verändert sich das Profil nicht, sondern lediglich der Anstellwinkel. »Das ist ein Riesenvorteil und der Grund dafür, warum man mit Zweileinern so effizient mit hoher Geschwindigkeit durch Turbulenzen fliegen kann«, weiß skywalk-Entwickler Stephan Gruber, der im Weltcup seit vielen Jahren mit Zweileinern unterwegs ist.

Komplexe Umsetzung

Bei einem Dreileiner ist die Umsetzung komplexer, weil bei der Konstruktion eine weitere Achse miteinbezogen werden muss. »Es reicht nicht, einfach einen Griff an den hinteren Tragegurt zu bauen, um damit in Turbulenzen die Nickbewegungen abzumessen«, blickt Stephan Gruber kritisch auf die ein oder andere Konstruktion am Markt. »skywalks Speed Control ist nicht nur ein Tragegurtkonzept. Bei der Entwicklung des POISON X-ALPS haben wir von Anfang an alle erforderlichen Parameter wie das Profil, die Leinenanlenkpunkte, den Tragegurt und das Beschleunigersystem konsequent aufeinander abgestimmt.« Das Profil des POISON X-ALPS erlaubt, die A-Ebene relativ weit nach hinten zu verlegen, was die Pitchstabilität deutlich erhöht. »Der Schirm liegt dadurch ruhig in der Luft und hat eine hohe Einklappresistenz. Die Flügelnase steht trotzdem perfekt«, erklärt Stephan Gruber. Die Aufhängepunkte der B- und C-Ebene wurden entsprechend gewählt. An der B- und C-Ebene des Traggurts sorgen ausgeklügelte Umlenkungen dafür, dass das Profil wie bei einem Zweileiner nie deformiert wird, wenn der Pilot im Fußbeschleuniger steht und er die Kappe in

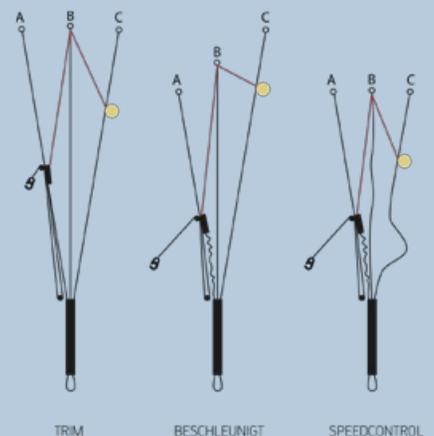
Turbulenzen mit den ergonomischen Holzgriffen an der C-Ebene daran hindert, nach vorne zu schießen. Das funktioniert auch einseitig, wenn der Pilot Seitenklapper abfängt. »Die Abstandsverhältnisse zwischen A, B und C bleiben immer gleich, egal wie weit der Pilot am C-Gurt zieht, wenn der Schirm nach vorne schießt«, erklärt Stephan Gruber. Damit der Schirm nicht versehentlich gestallt werden kann, hat skywalk das System mit einem Anschlag versehen. Fliegt der Pilot mit Vollgas und die Kappe schießt weit nach vorne, stellt der Tragegurt quasi eine Trimmspeedstellung ein, wenn der Pilot maximal an den C-Gurten zieht.

Intuitive Bedienung

Längst nutzen nicht nur Weltcupiloten den Beschleuniger intensiv und nehmen feine Anstellwinkelkorrekturen mit dem Fußbeschleuniger vor. Das entsprechende Feingefühl vorausgesetzt, gewöhnen sich erfahrene Piloten schnell an die Schirmkontrolle mit der Speed Control. »Neu ist, dass Du Feinkorrekturen mit den hinteren Traggurten vornimmst, ohne aus dem Gas zu gehen«, so Stephan Gruber. »Das erfordert ein Umdenken.« Wichtig ist, dass sich der Pilot beim beschleunigten Fliegen konsequent für die Kontrolle über die hinteren Traggurte entscheidet. Wer in Turbulenzen vor Schreck vom Speed Control-Griff auf die Bremse wechselt, wenn der Schirm weit vorschießt, muss gleichzeitig aus dem Gas steigen, sonst riskiert man einen großflächigen Klapper. ⚠



>> Die Bedienung der Speed Control ist bei Halb- und Vollgas gleich. Ein Anschlag verhindert, den markanten Holzgriff zu weit zu ziehen und den Schirm versehentlich zu stallen.



>> Fliegen wie beim 2-Leiner!

Ein ausgeklügelter Tragegurt sorgt dafür, dass Abstand zwischen A- und B- und C gleich bleibt, wenn der Pilot in Turbulenzen am Holzgriff zieht.



Auf den Spuren



des Dalai Lama

Das Dhauladhar Gebirge im Norden Indiens ist die südlichste Kette des Himalaya. Ein Traumgelände für Biwakpiloten, die in die Welt der 8000er eintauchen wollen, ohne gleich eine aufwändige Expedition zu organisieren. Himalaya-Spezialist Manuel Längle stellt eine Drei-Tages-Runde vor.

Text und Bilder von Manuel Längle

Ich liebe dieses Dorf! Die Menschen in Bir haben Herz, sie sind freundlich, friedlich und akzeptieren einen genau so wie man ist, ganz egal wo man herkommt. Die Bevölkerung ist der wichtigste Grund, warum ich seit über zehn Jahren in den Norden Indiens reise. Der andere Grund sind die Berge. Die Dhauladhar Kette bietet Flugbedingungen vom Feinsten – und für mich noch wichtiger: ideale Möglichkeiten zum Toplanden, zelten und starten. Es ist ein gigantisches Gelände zum Biwakfliegen und bei guten Bedingungen ein ideales Sprungbrett in die ganz hohen Berge des Himalaya.

Von Bir zum Dalai Lama

Ende Oktober 2015 ist der Weltcup-Zirkus zu Gast in »meiner« Idylle. Für mich Grund genug, dem Trubel auszuweichen und zu einem Rundflug in die Einsamkeit des Himalaya zu starten. Als erstes Tagesziel wähle ich McLeod Ganj, den Hauptsitz des 14. Dalai Lama. Ein magischer Ort, an dem ich mich mit meiner Frau treffen will, um ein paar Tage mit Joga, Meditieren und gutem





Essen zu verbringen. 50 Kilometer sind für die Besten der Besten aus dem Weltcup-Zirkus nicht weit, für eine »Vol-Bivouac« -Etappe aber eine ordentliche Distanz.

Gemeinsam mit einem Salzburger Piloten, den ich per Funk bei seinem ersten Himalaya-Trip navigiere, hängele ich mich von den Vorbergen zu den hohen Gipfel der Dhauladhar Kette. Die Wolkenbasis von 4750 Meter erlaubt uns gemütlich und stressfrei nach McLeod Ganj zu gleiten und sicher auf ca. 2400 Meter am »Magic View Cafe« oberhalb der Ortschaft zu landen.

Nach zwei entspannten Tagen peile ich das hochgelegene Bara Bhangal-Tal an, wohin sich zur gleichen Zeit auch die Himalaya-Legenden John Silvester, Jim Mallinson, Eddie Colfox mit meinem Bruder Mike auf den Weg gemacht haben. Sie sind an anderen Plätzen gestartet und sie dort zu treffen wäre ein schönes Erlebnis! Ich starte voller Zuversicht am Magic View Cafe. Doch wider Erwarten ist die Wolkenbasis mit 3500 Meter nicht hoch genug, um das Vorhaben anzugehen. Ich stecke förmlich unter einer hohen Wolke fest. Gegen drei Uhr Nachmittags gebe ich auf und lande mit einem Apfel und einem halben Liter Wasser ausgestattet auf 3200 Meter ein. Die Berghänge sind von Erdlöchern durchzogen – angeblich ein eindeutiger Hinweis auf die hier lebenden Bärenpopulationen. Unterhalb von 3000mNN leben die kleinen Schwarzbären, darüber ist der Lebensraum der Braunbären. In der Hoffnung, dass mich die Bären nicht aufspüren, wähle ich für das Zelt einen Platz nahe am Fels. Eingehüllt in meinen guten Daunenschlafsack und meinen ARRIBA genieße ich den phänomenalen Sonnen-

untergang und mache es mir gemütlich, bis die Morgensonne das von Reif bedeckte Zelt am nächsten Morgen wieder aufgetaut und aufgeheizt hat. Der Apfel und das Wasser genügen als Nahrung – denn der Himalaya gibt einem soviel Kraft, das man es eigentlich sogar ohne Essen und Trinken aushält.

Unter Geiern

Ein weiterer Versuch? Oder zurück nach Bir? Die vielen Geier zeigen mir eindeutig den Weg. Für dieses Mal bin ich zufrieden. Die Wetterbedingungen sind nicht gut genug, um eine große Runde durch die Eisberge des Himalaya zu wagen. Angekommen in Bir, aufgeladen mit Höhenluft, spüre ich ein weiteres Mal, wie unglaublich dankbar wir sein können, so ein erfahrungsreiches Leben führen zu können und die Welt mit Gleitschirmen erkunden zu dürfen! 



>> Lernen von den Profis.

Die Geier kurbeln einen spielend aus.

>> Sprungbrett in die hohen Berge:

Erfahrene Biwakpiloten stoßen von Bir bis zu 8000ern des Himalaya vor.

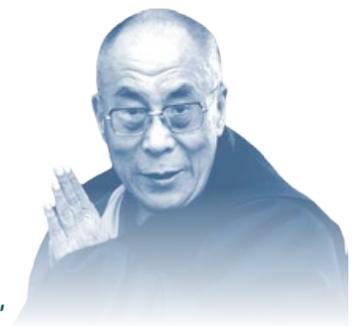




>> Fliegen, landen, zelten und wieder starten: Die südlichste Kette des Himalaya ist ein ideales Gelände zum Biwakfliegen - unvergessliche Sonnenuntergänge auf über 3000 Metern inklusive ...



>> Das eigentliche Reiseziel zwar nicht erreicht, dafür aber jede Menge Flugspaß - zuweilen auch zu dritt: Himalaya-Experte Manuel Längle würde am liebsten all seine Freunde auf große Biwak-Tour mitnehmen!



» Denke daran, dass etwas, was Du nicht bekommst, manchmal eine wunderbare Fügung des Schicksals sein kann.«



Alte Grenzen

Seit 25 Jahren hat keine professionelle Expedition mehr in Namibia Rekorde gejagt. Armin Harich ist mit einigen der besten deutschen Flachlandpiloten in das südafrikanische Land aufgebrochen, um alte Grenzen zu verschieben

und neue Horizonte zu suchen.

Text: Markus Henninger
Fotos: Markus Henninger, Armin Harich,
Burkhard Martens, Ralph Schlöffel

und neue Horizonte



>> Schlepp bei über 50 Grad in der Sonne

und Basishöhen über 5000 Meter:

Wer in Namibia weit fliegen will,
muss mit Hitze und dünner
Luft zurechtkommen.



Ein nasskalter Novembertag. Mein Atem geht ruhig und gleichmäßig. Ich liege im Wohnzimmer auf der Couch am geheizten Kamin. Die Stille wird nur von regelmäßigen kurzen Luftstößen durchbrochen ...

Ich übe »Basis in Namibia«. Auf dem Boden liegt meine neu erworbene handliche 0,8-Liter-Sauerstoff-Stahlflasche, aus der ich über die Kanüle an der Nase den teuer erworbenen Sauerstoff einatme, bevor ich die zwei Kilo schwere Flasche für den Transport im Flugzeug entleeren muss. In Namibia soll die Basis häufig deutlich über 5.000 Meter liegen. Darauf will ich vorbereitet sein.

Auf dem Dachboden finde ich ein altes Gleitschirmmagazin. Der Bericht aus dem Jahr 1991 endet mit einer Anmerkung der Redaktion: Für Privatpiloten ist das Fliegen in Namibia nicht zu empfehlen. Die thermischen Bedingungen sind brutal, die weglose Wüste erfordert große Erfahrung in Navigation, der Aufwand fürs Rückholen ist enorm, das Klima ist alles andere als erholsam. Kurz: Wüstenfliegen in Namibia ist für 99% aller Piloten kein Genuss, sondern lebensgefährlich!

Der Countdown zur skywalk-Namibia-XC-Expedition läuft. Doch will ich da wirklich hin? Über 20 Jahre hatte keine Gleitschirm-Expedition mehr versucht, systematisch in den menschenverlassenen Weiten Namibias auf Streckenjagd zu gehen.

Land der Zäune

Am 3. Dezember trifft unser sechsköpfiges Team nach zehnstündigem Flug und anschließender Fahrt von Windhoek nach Mariental an der Kalahari Anib Lodge ein. Es wird Zeit, dass

es losgeht. Topmeteo sagt bereits seit mehreren Tagen Hammerbedingungen an, genau so wie wir es erhofft hatten. Unser Ziel: So viele bestehende deutsche und Weltrekorde zu brechen wie möglich. Auf der Agenda stehen Zielflug, Höhengewinn und FAI-Dreieck. Besonders neugierig sind wir auf das Dreieckspotenzial, das die im Tagesverlauf drehenden Höhenwinde eigentlich ermöglichen. Unsere Schleppstrecke liegt wenige Kilometer von der Kalahari Anib Lodge entfernt auf einer Schotterstraße und erweist sich als thermisch sehr ergiebig. Die Thermik zieht bereits am späten Vormittag bis auf 3.500 Meter durch. Sonja schleppt uns mit Unterstützung der Bodencrew so lange, bis wir direkt in einen Bart klinken können. Die Bedingungen sind fantastisch. Burki verdoppelt die 100 km-Aufgabe gleich mal und fliegt einen 204 km-Zielrück. Was für ein Auftakt!

Euphorischer Auftakt

Namibia entpuppt sich schnell als Land der ungezählten Schleppstrecken. Quasi jede ungeteerte Straße eignet sich. Einziges Manko: Alle sind rechts und links von durchgängigen Weidezäunen abgegrenzt. Millionen Zaunkilometer, manche übermannshoch, durchziehen das Land und

machen jede Rückholung abseits offizieller Fahrstraßen unmöglich. Ganz Namibia ist eingezäunt, selbst der Wüstensand.

Von Burkis Leistung angespornt schreiben wir am Tag darauf einen 230 Kilometer-Zielrück nach Maltahöhe und retour aus – knapp 30 Kilometer mehr als der bestehende deutsche Rekord, den Burki 2011 in Kenia aufgestellt hat. Aus der Winde geht es gleich wieder hervorragend an die Basis, und die Wolkenthermik arbeitet sich gemeinsam mit uns in westlicher Flugrichtung immer weiter voran. Perfekt! Genau so hat es Topmeteo-Chef Bernd Goretzki prophezeit. Der erste Streckenteil ist flott abgespult. Leider versperren große Überentwicklungen den Rückweg. Schade. Wir müssen vorzeitig landen, die Aufgabe zu schließen ist unmöglich. Trotzdem: Armin und Ralph erreichen an diesem Tag eine Basishöhe von 5.232 Meter. Der Höhengewinn von 3.847m ist neuer deutscher Rekord! Armin macht zudem eine besondere Erfahrung: In 300 Meter Höhe steigt er in einen Dust Devil ein und dreht mit 100 vom Aufwind angesaugten Plastiktüten auf. Später erzählt er erstaunt, dass die Thermik relativ weich war. Ganz anders sieht das Ralph, der zu diesem Zeitpunkt bereits am Boden steht. Sein Schirm wird

von einem Dusty regelrecht zerlegt.

Der Nikolaustag lässt keine großen Aufgaben zu. Wir versuchen uns daher an einem realistischen Rekordflug. Und wieder ist es



>> »Ground Control to Major Tom«

Die Basishöhen sind in Namibia

oft gigantisch. Erstaunlicherweise kann man oft auch aus niedriger Höhe wieder aufdrehen.



>> Land der Schlepptrecken:
Fast jede Straße und jeder Weg
eignen sich. Doch Vorsicht: Rückholaktionen
sind schwierig, weil die Farmen meist
vollständig umzäunt sind.





Ralph, der den Joker zieht. Er umrundet ein am Abend vorher ausgemessenes 25 Kilometer FAI-Dreieck mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 30,92 km/h – sein zweiter Deutscher Rekord!

Cobras und Puffottern

Unsere Unternehmung hat sich inzwischen in der Gegend herum gesprochen. Als wir am Nikolaustag auf unserer Schleppstrecke auftauchen, wartet Farmer Hartmut bereits mit einigen Arbeitern auf uns. Er möchte sich den Schleppbetrieb anschauen und erzählt uns einiges über Flora und Fauna. Ausdrücklich warnt er uns vor Schlangen. Das Gift eines Bisses der gelben Cobra könne bis zu sechs Personen töten. Die gut getarnte und kaum zu entdeckende Puffotter wiederum greife Menschen hinterrücks an. Dem Opfer bleiben zehn Minuten Zeit, um die Bisswunde mit einem Messer zu öffnen, auszusaugen und den Oberschenkel mit einem Gürtel abzubinden. Die Waden der Einheimischen haben ab sofort unsere besondere Aufmerksamkeit; jede Seilrückholung aus dem Gebüsch gerät zur Mutprobe ...

Wagas statt XC

Für die nächsten Tage ist im Binnenland und in Mariental sehr labiles Wetter mit Gewittern angesagt. Wir verlegen unseren Aktionsbereich daher drei Fahrstunden nach Westen in Richtung Meer und Wüste in den Namib-Naukluft-Nationalpark.

Ein Traum wäre, bis zu den weltberühmten Dünen zu fliegen. Oliver kann beim ersten Versuch weit vordringen, geht dann aber aus Respekt vor einer mehrere hundert Meter hohen und näher rückenden Staubfront landen. Die später durchgehenden Böen sind mehr als respekteinflößend. Am nächsten Tag starten wir genau an der Wettergrenze zwischen labiler Luftschicht-

>> T-Shirt-Wetter: An mehreren Tagen war das Fugewetter nicht für Rekorde geeignet. Dann gingen die Piloten auf die Jagd nach Bildmotiven.



>> Flugplatz Mariental: Basecamp der skywalk-Expedition mit Möglichkeit, die Sauerstoffflaschen aufzufüllen.

>> Neugierig: Oft werden die Piloten von Einheimischen umlagert. Ralph zeigt seine Luftbilder.

tung im Landesinneren und dem vom Seewind freigehaltenen Bereich zwischen Küste und Wüstenende. Auf uns wartet ein gigantischer Flug mit einzigartigen Aus-sichten entlang der Frontlinie. Rechtzeitig bevor es wieder ungemütlich wird, landen wir mit unvergesslichen Eindrücken und Fotos am Eingang des Nationalparks. Ralph schafft es sogar bis zur luxuriösen Sossus Dune Lodge, unserer nächsten Destination. Leider darf man an der berühmten Düne 45 (der Name leitet sich von den 45 Fahrkilometern bis dorthin ab) nicht mehr fliegen, doch am Rand der beigefarbenen Sossusvlei-Ton-Salz-Pfanne ist es min-

destens genauso schön. Wir erleben einen eindrucksvollen Abend mit unvergesslichen Farbenspielen und gigantischem Sternenhimmel.

Flug ins Blaue

In Mariental haben sich die Wetterprognosen inzwischen gebessert. Für die letzte Woche unserer Expedition ist Blauthermik angesagt. Nachteil: Die Thermik ist nicht so leicht zu finden. Vorteil: Wir sind nicht gezwungen, ausbreitenden Riesencumuli zu entkommen. Leider ist die Windprognose nicht geeignet für geschlossene Aufgaben. Am 12. Dezember starten

wir mit WSW-Wind in Richtung Botswana. Bei der Aufgabenstellung müssen wir Kompromisse eingehen, um Windrichtung und Straßenführung einigermaßen miteinander in Einklang zu bringen.

Nach Botswana einzufliegen war uns aus flugrechtlichen Gründen nicht empfohlen worden. Ralph, dem ein 220 Kilometer-One way gelingt, berichtet später, dass er das Unterfangen auch aus anderen Gründen als sinnlos einschätzt. In Botswana gibt es zwar keine Zäune mehr, dafür ist alles bewaldet. Die letzte Straße endet am Grenzzaun.

Danach kommt nichts mehr. Außerdem laufen dort Löwen frei herum. Thermisch soll Botswana allerdings äußerst ergiebig sein. Die Basis liegt dort oft 1000 Meter höher. Gute Segelflieger pilotieren ihre Libellen von Namibia aus morgens bis zu 200 Kilometer nach Westen in den Luftraum Botswanas, um ihre Aufgaben zu vergrößern. Ralph berichtet von Konvergenzthermik auf den letzten 30 Kilometern, in der er kaum noch kreisen musste.

Mit Nordwest-Wind nach Botswana

Am nächsten Tag haben wir den Luxus, zu viert aus dem Startbart auf Strecke zu gehen. Mit NW-Wind geht es erneut in Richtung Botswana. Unter uns ein menschenleerer Sandkasten. Roter Sand, Büsche



>> Sandkasten für große Jungs:

Die Dünen im Namib-Naukluft-Nationalpark.



>> Wagenheber »African Style« ...



>> Armin Harich, Oliver Teubert, Burkhard Martens, Markus Henniger, Ralph Schöffel mit Rückholerin Sonja Zeyfang und der Bodencrew.

und Salzpflanzen soweit das Auge reicht. Entgegen der Prognose, die im Tagesverlauf eine Drehung auf West vorhersagt, steht der Wind länger auf NW. Um der vereinbarten Route zu folgen, müssen wir ab Kilometer 70 quer zum Wind fliegen. Das bedeutet: leeseitig in die Bärte einfliegen und damit ein erhöhtes Absaufisiko. Mich spült es nahe der einzigen Ortschaft gnadenlos nach unten. Als ich meinen Landepunkt anpeile, wirbelt am nahegelegenen Fußballplatz eine Staubfahne auf. Ich ahne schon, was gleich passieren wird. Eine Horde Kinder will den »Außerirdischen« bestaunen. Ich habe Mühe, meine Ausrüstung einigermaßen beisammen zu halten. Doch irgendwann hält eine Stabiloleine den Lasttests der Kinder nicht mehr stand.

Oliver und Armin haben die schwierige Etappe gemeistert und jetzt wieder den Wind im Rücken. Wir folgen ihnen im Rückhol-Auto auf scheinbar endlosen Schotterpisten, die immer hügliger und schlechter befahrbar werden, je näher wir Botswana kommen. Aus der Luft melden sich die beiden per Whatsapp. Armin ist nach 203 Kilometern auf Farmer Matthijs' Grundstück eingelandet, Olli hat es 30 Kilometer weiter geschafft und postet ein Foto des Grenzübergangs.

Wie im Flug ...

Die zwei Wochen in Namibia waren ein eindrückliches und unvergessliches Erlebnis. Nur an drei Tagen waren wir nicht in der Luft und auf Strecke. Der erste Flugtag hat gezeigt, dass unser in der Theorie ausgeknobelttes 300er FAI-Dreieck bei optimalen Wetterbedingungen machbar ist. Mariental war dank seiner »städtischen« Infrastruktur mit Flugplatz genau der rich-

tige Ausgangspunkt für unsere erste Namibia-Expedition. Ist die Dreiecksaufgabe allerdings falsch bemessen – egal ob zu groß oder zu klein – bedeutet die weglose Weite zwischen Mariental und Maltahöhe im Falle einer Außenlandung allerdings lange Fußmärsche oder eine Übernachtung im Outback.

Achja...: Das Fazit der GLEITSCHIRM-Redaktion aus dem Jahr 1991 können wir nur eingeschränkt teilen: Gleitschirm-Streckenfliegen in Namibia ist für sehr

erfahrene Gleitschirmpiloten, die absolut sicher im Schleppbetrieb sind, mit starker Thermik umgehen können und Schnellabstiegsvarianten sicher beherrschen, eine tolle Erfahrung. Die große Hitze von weit über 50 Grad in der Sonne, der notwendige Logistik-Support am Boden, die schlechte Infrastruktur und die unzureichende medizinische Versorgung werden aber wohl von selbst dafür sorgen, dass in absehbarer Zeit kein unbegrenzter Namibia-Hype ausbrechen wird ... ▲



Weitere Infos:
www.facebook.com/xcexpedition/
xcexpedition.skywalk.info/





#flytofly



Ruf der

**Vermutlich jeder, der Jack Londons Bücher
gelesen hat, hat diese Vorstellung von Alaska:
Ein Land, in dem Kälte, Wildnis und Einsamkeit
den Rhythmus der wenigen Bewohner angeben.**

**Der Abenteurer Paul Guschlbauer hat
sich darauf eingelassen.**

Seit ich vor gut zwei Jahren meine Pilotenlizenz gemacht habe, suche ich nach einer Herausforderung, um mein Können zu verbessern. Als ich über drei Ecken einen der erfahrensten Buschpiloten Alaskas kennenlerne, bin ich sofort fasziniert. Seine Geschichten klingen wie eine Eingebung.

In Alaska fliegt man eigentlich nicht zum Spaß. Flugzeuge sind so etwas wie eine Lebensversicherung. Buschpiloten versorgen die Menschen in abgelegenen Gebieten mit Waren aller Art. Schon mein erstes Ge-



Wildnis

sprach mit Ken ist entspannt und unkompliziert. Irgendwann frage ich ihn, ob ich ihn besuchen kann, um die Kunst des sicheren Landens und Startens abseits der Zivilisation zu lernen. Mein Entschluss steht fest: Ich will Buschpilot werden. Natürlich will ich auch das Land, seine unendlichen Weiten und unzähligen Berge kennen lernen.

Ken stimmt zu. Ich habe sogar den Eindruck, dass er ein bisschen fasziniert ist von meiner Idee. Offensichtlich gibt es nicht allzu viele Piloten, die Interesse daran haben, sich auf so ein Abenteuer einzulassen...

Ken lädt mich ein, bei seiner Familie zu wohnen und mir die wichtigsten Dinge beizubringen, bis ich mich selbstständig mit dem Flugzeug und meinem Gleitschirm im Gepäck auf den Weg machen kann, um Alaska zu entdecken. Es gibt nur ein kleines Problem zu lösen: Kein Mensch vermietet sein Flugzeug für so eine Geschichte ...

April 2016

Mit einer Reisetasche und ein bisschen Kleidung, zwei Gleitschirmen, einem Paar Ski und einem warmen Schlafsack treffe

ich in Anchorage ein. Bevor ich ins Outback aufbrechen kann, muss ich eine Nacht in der größten Stadt Alaskas verbringen, um meine europäische Fluglizenz bei einer amerikanischen Behörde anerkennen zu lassen. Zum Glück geht alles recht schnell. Während der Beamte der Federal Aviation Administration verdutzt mein Flugbuch mit der Summe von gerade mal 110 Flugstunden inspiziert, erzähle ich ihm begeistert von meinen Plänen. Pünktlich um zwölf Uhr treffe ich Ken MacDonald in der Lobby meines billigen Hotels. Als ich



ihn sehe, muss ich grinsen: Denn meine Vorstellung vom Buschpiloten aus Alaska stimmt zu hundert Prozent mit der Realität überein. Ken ist ein hagerer Mann mit Carhart-Hosen und einer Primaloft-Jacke, die bereits an mindestens 5 Stellen geflickt wurde. Die Hände sind zwar frisch gewaschen, wirken aber dennoch irgendwie mit Öl verschmiert. Was ich in diesem Moment noch nicht weiß: Bald werde ich genauso aussehen ...

Ken holt seine Besucher eigentlich grundsätzlich mit seinem Flugzeug vom Flughafen ab. Doch weil er die Stadt genauso hasst wie Autofahren, hat er sich für das kleinere Übel entschieden. Er ist mit dem Auto gekommen, um den monatlichen Großeinkauf gleich mitzuerledigen.

Nach zwei Stunden Fahrt kommen wir auf Kens Ranch an, wo er mit seiner Frau und zwei Kindern wohnt. Sie steht auf einem riesigen Grundstück, das man erreicht, wenn man die Hauptstraße verlässt und eine halbe Stunde einer Schotterstraße folgt. Ein paar Meter neben dem schönen Haupthaus steht ein Hangar, daneben eine große von hohen Bäumen umgebene Wiese - Kens eigener Strip. »Wenn ich hier jemals sicher starten und landen kann, habe ich alle meine Ziele erreicht«, denke ich mir ehrfürchtig.

>> *Bizarre Landschaften: Steppe, Gletscher und riesige Hochtäler. Mit dem Gleitschirm wurde noch an fast keinem Berg geflogen.*



»fly to fly«

Wohl kein anderer Ort bietet die Freiheit, diesen Traum so intensiv zu leben wie Alaska. Buschflugzeuge mit riesigen Ballonreifen erlauben, fast überall zu landen und mit dem Gleitschirm von namenlosen Bergen zu starten.

In jeder Ecke des Hangars stehen Flugzeuge. Piper Supercubs mit riesigen Ballonreifen. Die ultimativen Bushplanes, denen selbst größere Steine und Schlaglöcher nichts anhaben können und mit denen man fast überall landen kann. Ich kann es kaum glauben: Meine steht gleich da drüben! Sie ist weiß-lila, fast 60 Jahre alt und immer noch gut in Schuss. Ken hat mir trotz meines spärlichen Budgets ein tolles Flugzeug besorgt!

Juli 2016

Fast vier Monate wohne ich nun in Kens Hangar. Eine Matratze auf einem alten Teppich in der hintersten Ecke begrenzt mein Revier. Gleich daneben stehen Kens Hubschrauber und seine Supercub. Ich könnte mir keinen besseren Ort für mein Basecamp in Alaska vorstellen! Ken war ein genialer Lehrmeister. Drei Tage lang hat er mir geduldig gezeigt, wie ich meine Cub warten muss, um sie legal in Betrieb zu nehmen. In der Luftfahrtsprache wird das »Annual« genannt. Danach sind wir zwei Tage zusammen geflogen, dann meinte er: »Übe jetzt mal alleine weiter«. Nach einer Woche fühlte sich eine Landung auf Kens Strip so an, als würde ich mein Auto auf den Parkplatz in meiner Tiefgarage stellen ...

In meiner eigenen Supercub habe ich inzwischen 350 Stunden absolviert und bin an Orten gelandet, die wohl nur wenige Menschen je zu Gesicht bekommen. Mit dem Gleitschirm konnte ich von Bergen fliegen, von denen wohl nie wieder ein anderer Mensch starten wird, weil der Aufwand einfach zu groß wäre.

Zurück in Österreich

Alaska ist ein unglaublicher Ort. Man hat den Eindruck, dass Bäume dort langsamer wachsen und Wunden nicht so schnell heilen. Gleichzeitig lehrt Alaska einen, auf seine Fähigkeiten und Instinkte zu vertrauen und sie weiter zu entwickeln, um in der Wildnis zu überleben. Ich verstehe nun, was vor hundert Jahren so viele Goldsucher hierher gezogen hat. Nicht nur die Hoffnung auf Reichtum, sondern der Ruf der Wildnis und die Suche nach unbeschreiblicher Freiheit! 



>> *Liebt das Abenteuer: skywalk-Teampilot Paul Guschlbauer zieht durch die Welt, um Neuland zu entdecken und seine Grenzen zu verschieben.*

Unbedingt ansehen!

Paul hat ein sehenswertes Video mit atemberaubenden Sequenzen zusammengeschnitten.



Mehr Bilder und Information auf www.paulguschlbauer.at oder Pauls Facebook-Seite



Zwischen

Mit Gleitschirmen



Himmel

und Pferden

und Erde

durch Kolumbien

■ ■ *Von Aufenthalten in den Grenzregionen Kolumbiens und allen von der Drogenökonomie betroffenen Regionen wird abgeraten.* ■ ■

Die beiden Wissenschaftlerinnen Kira Bühlhoff und Marja Seidel ließen sich von der abschreckenden Reiseempfehlung des Deutschen Auswärtigen Amts nicht abschrecken und sind im Frühjahr 2016 zu einer außergewöhnlichen Expedition in das nördlichste Land Südamerikas aufgebrochen.

Text und Bilder: Marja Seidel, Kira Bühlhoff



Kolumbien ist ein faszinierendes Land mit außergewöhnlichen Menschen und einer ebenso außergewöhnlichen Natur. Eine traurige Tatsache ist die wirtschaftliche und soziale Kluft zwischen den städtischen und ländlichen Gegenden. Förderprogramme erreichen die entlegenen Regionen nicht. Viele Kinder verlassen die Schule zu früh und rutschen in die Drogenszene ab.

Die jungen deutschen Wissenschaftlerinnen Marja Seidel und Kira Bülhoff wollten die Menschen in Kolumbien und im Ausland mit einem außergewöhnlichen Projekt auf diesen Missstand aufmerksam machen. Insbesondere die Kinder Kolumbiens wollten sie dafür begeistern, nie aufzuhören Neues zu entdecken und zu lernen. Weil die Astrophysikerin und die Biologin begeisterte Gleitschirmpilotinnen und Reiterinnen sind, nennen sie ihr Projekt »cieloytierra« – Himmel und Erde. Denn Pferde sind ein wichtiger Teil der Kultur Kolumbiens und die Anden bieten hervorragende Bedingungen zum Fliegen.

Während der zweimonatigen Expedition führen Marja und Kira in Schulen, bei Vereinen oder einfach mitten auf dem Dorfplatz mit den Kindern Himmels- und Sternenbeobachtungen und kleine Experimente durch. Unterwegs sind sie auf ihrem 1000 Kilometer langen Trip von Bucaramanga nach Cali durch die abgelegensten Regionen Kolumbiens mit drei Pferden, zwei Gleitschirmen, zwei Teleskopen und leichter wissenschaftlicher und technischer Ausrüstung. »Meist waren alle Kinder einer Schule dabei. In den entlegenen Dörfern waren das 20 bis 30, in

den etwas größeren bis zu 300«, blickt Marja zurück. »Doch ganz egal wie jung oder alt die Kinder waren, ob sie schon lesen und schreiben konnten oder nicht, alle waren begeistert von den Beobachtungen mit den beiden Teleskopen. Oft waren sogar alle Bewohner des Dorfs dabei.«

Höhen und Tiefen

Die Reise beginnt in Bucaramanga im Norden Kolumbiens. Richie Mantilla betreibt dort eine Gleitschirmschule. Ein kleines Paradies, denn der Startplatz liegt nur 200 Meter von der Dorfschule entfernt. Bei besten Bedingungen können die beiden ihre ersten Flüge in südamerikanischer Luft un-

»Mit einem Teleskop im Gurt ist wohl noch niemand Gleitschirm geflogen.

Aber es hat geklappt«

ternehmen. Per »Ride & Fly« geht es los in Richtung Süden. Während Kira die Pferde einsammelt, startet Marja mit dem Schirm – oder umgekehrt. Mit GPS-Navigation und Funkgerät treffen sich die beiden dann am nächsten Treffpunkt. Das Konzept funktioniert! Leider verlässt sie nach wenigen Tagen das Glück: Kira bekommt einen Sonnenstich, Marja verstaucht sich den Knöchel und eines der Pferde wird krank. Den Chicamocha-Canyon zu durchqueren wird zu einer echten Herausforderung. Das Gelände ist ideal zum Fliegen, doch leider kann immer nur eine von beiden in die Luft. Während Kira den halbsprecherischen Ab-

stieg auf einem steilen Trampelpfad mit den Pferden in Angriff nimmt, darf Marja den beinschonenden Abstieg wählen. Im Glutofen Kolumbiens herrschen über 42 Grad Durchschnittstemperatur. Kein Wunder, dass nur 80 Bewohner in dem kleinen Dorf Jordán tief unten im Chicamocha Canyon leben. Nach einer Sonnenbeobachtung mit der Schule tauschen Kira und Marja das kranke Pferd gegen ein Maultier und flüchten vor der Hitze.

In den folgenden Wochen reisen sie in den kolumbianischen Anden auf über 2000 Meter Höhe und staubigen Wegen von Dorf zu Dorf. Autos gibt es kaum, die meisten Bewohner sind mit Motorrädern oder überladenen Maultieren unterwegs. Zum Fliegen geht es nur selten und so trägt meist ihr munterer neuer Wegbegleiter die drei Päckchen mit den Schirmen, den Teleskopen, Kameras und der Ausrüstung. Das Gelände ist bergig, Wälder und mehr oder weniger dichtes Gestrüpp kennzeichnen die Landschaft, unterbrochen von Kuhweiden und Kabeln. In diesem Land ist scheinbar alles verkabelt. Die wenigen Startplätze sind klein und technisch.

Beim Einbruch in das Haus eines Gastgebers büßen sie Telefone, Kameras, ein SPOT und ein GPS ein. Die teuren Teleskope und die Gleitschirme lassen die Diebe zum Glück zurück. Das Fliegen wird nun noch





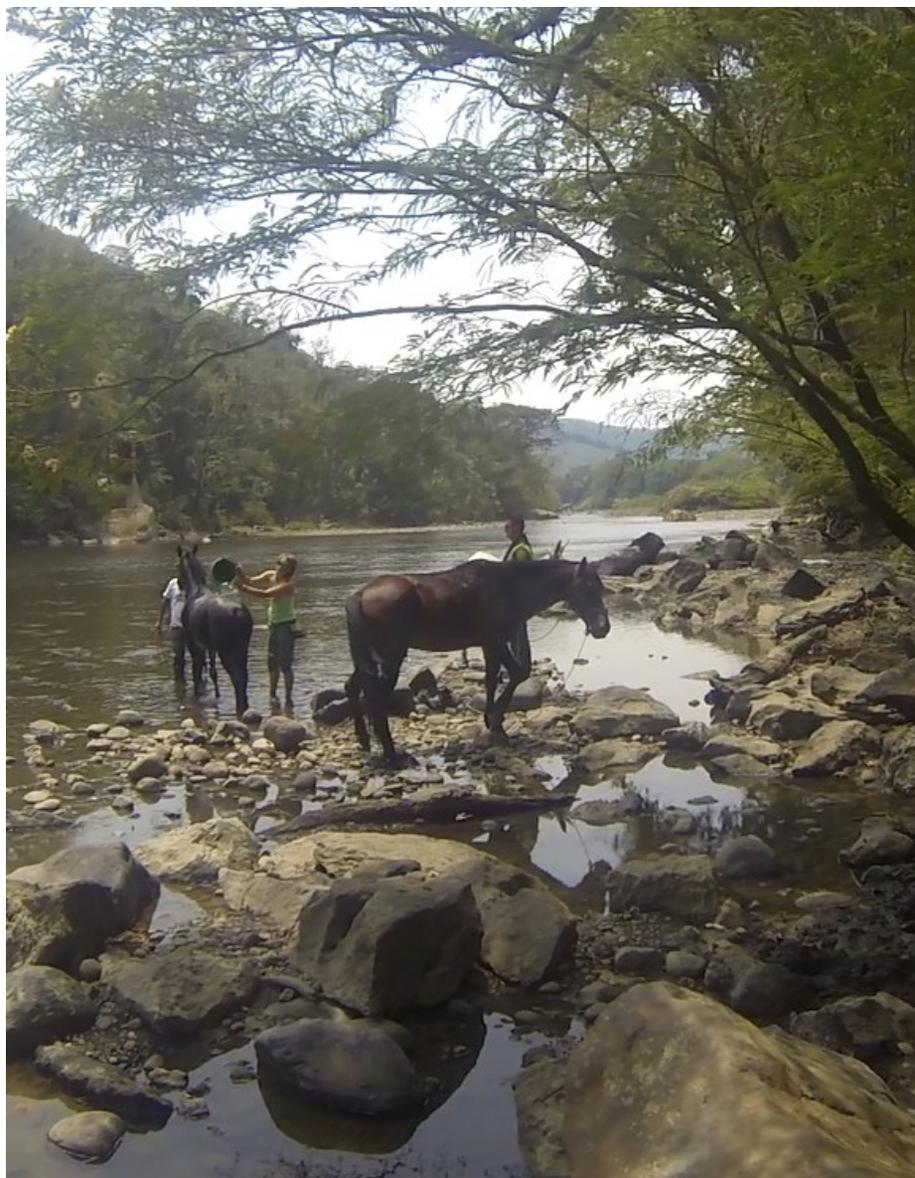
>> 1000 Kilometer durch die kolumbianischen Anden: Die Reise führt die beiden Wissenschaftlerinnen auf 2000 mNN von Dorf zu Dorf

schwieriger, weil Kira und Marja fortan bei jedem Flug entscheiden müssen, wer was bekommt: diejenige mit den Pferden das verbliebene GPS und Live-Tracking-Instrument und diejenige mit dem Gleitschirm das einzige Handy – oder umgekehrt?

El Niño hat Kolumbien weiter fest im Griff. Wegen der extremen Trockenheit entschlossen sich Kira und Marja deswegen nach etwas über der Hälfte der geplanten Kilometer, die Pferde zu verkaufen, ihr Gepäck auf das absolut notwendigste zu reduzieren und die verbleibenden 400 Kilometer durch das Valle de Cauca per Hike & Fly zu absolvieren. «Mit einem Teleskop im Gurt ist wohl noch niemand Gleitschirm geflogen. Aber es hat geklappt!«, freuen sich die beiden nach der Rückkehr nach Europa. »Während der letzten Tage hat uns Kolumbien nochmal mit atemberaubenden Nachthimmeln belohnt. Wir konnten den Jupiter, Saturn und den Mars in einer ganz besonderen Konstellation beobachten. Ein einmaliges Erlebnis!« Insgesamt haben Kira und Marja über 1500 Kolumbianern mit ihren Workshops einen neuen Blick auf das Universum eröffnet – und ihren eigenen Blick auf die Welt entscheidend erweitert. ▲

>> Pit stop am Fluss:

Auch Pferde brauchen ab und zu eine Abkühlung.



Über ihr Projekt haben die beiden ausführlich berichtet und sogar einen kleinen Film gedreht. Anzuschauen unter:

www.cieloytierra-project.com

oder

www.facebook.com/cieloytierra.project/videos/vb.423963194466486/493624294167042/?type=2&theater





Mal die Beine baumeln lassen

Sonne, Thermik und angenehme Temperaturen: Hermanus an Südafrikas berühmter Garden Route bietet alles, wovon Piloten im Urlaub träumen. Paul Guschlbauer und Gerhard Holzner genießen ihre tägliche Soaringsession mit dem neuen MESCAL 5.



Technologie

skywalk Schirme stecken voll ausgeklügelter Technik – von Mini Ribs über C-Wires bis zum 3D-Shaping.

Die untenstehenden Piktogramme geben Auskunft, was in jedem einzelnen Schirm steckt.

Allen skywalk Schirmen ist übrigens eines gemeinsam:

Unser patentiertes »JET FLAP« System verlängert den grünen Bereich bei der Annäherung an den Strömungsabriss und verbessert gleichzeitig die Steigleistung!



JET FLAP: Unsere JET FLAPS erweitern den grünen Bereich bei Annäherung an den Stallpunkt, erhöhen damit erheblich die Sicherheit und sorgen gleichzeitig für eine Verbesserung der Steigleistung.



2 Stammleinen: Nur 2 A, 2 B und 2 C-Leinen pro Seite und Leinenebene bedeuten weniger Leinen, weniger Widerstand, mehr Leistung und einfacheres Leinensortieren. Die Vorteile liegen auf der Hand!



3-Leinen-Ebenen: Verringert die Anzahl an Leinen und damit den Luftwiderstand. Vorteile: mehr Leistung und bessere Übersicht am Startplatz



Rigid Foil: Nylonfäden an der Eintrittskante halten die Flügelnahe in Form und sorgen für einen konstanteren Staudruck. Vorteile: besseres Startverhalten, mehr Leistung und niedrigeres Kappengewicht.



C-Wires: Innenliegende Bögen aus Nylon über den Aufhängepunkten der Leinen der C-Ebene. Vorteile: bessere Lastverteilung, weniger Widerstand, mehr Leistung.



3D-Shaping: Die exakte Berechnung der Flügelnahe und der Einbau eines weiteren Tuchstreifens verringert die Faltenbildung in diesem sensiblen Teil des Schirms. Vorteile: exakter geformte Kappe, mehr Leistung.



Mini Ribs: Die Verdopplung der Zelle am Achterliek erhöht die Formstabilität erheblich. Vorteil: Weniger Verwirbelungen verbessern die Aerodynamik und damit die Leistung.



Loops & Hooks: Unsere Schlaufen und Bänder auf dem Obersegel ermöglichen, die Kappe auch in schwierigstem alpinen Gelände auszulegen.



Automatisches Entsandungssystem: Die integrierten Öffnungen an der Hinterkante des Stabis ermöglichen, dass Sand und Schmutz automatisch herausrieseln. Vorteile: Das Material wird geschont und die Hinterkante »erleichtert«.



Shark Nose: Die Shark Nose-Technologie verbessert in Kombination mit einem entsprechenden Flügeldesign die Druckverteilung in der Schirmkappe erheblich. Vorteile: deutlich satteres Fluggefühl und deutliches Leistungsplus vor allem beim beschleunigten Gleiten.



Speed Control Handle: Ein Griff am hintersten Tragegurt ermöglicht bei Betätigung des Beschleunigers, Turbulenzen, Geschwindigkeit und Pitch auszugleichen, ohne dabei aus dem Beschleuniger zu gehen.



>> Beim MESCAL5 verlassen wir uns zu 100% auf die neu entwickelte »PPSLS-Leine« von Liros. Diese robuste Dyneema Leine garantiert höchste Bruchlast und minimale Dehnungseigenschaften bei gleichzeitig geringem Durchmesser und Gewicht. Somit ist höchste Performance garantiert - von Anfang an!



MESCAL

Der neue MESCAL

Einfach. Fliegen. Lernen.

Der MESCAL5 ist skywalks neuer Schirm für die Ausbildung und die ersten Flüge in der Thermik. Aber auch erfahrene Piloten schätzen sein ausgewogenes Flugverhalten und seine im wahrsten Sinne des Wortes einfachen Eigenschaften – gerade dann, wenn die Bedingungen bei Start, Landung oder in der Thermik eben mal nicht so einfach sind.

Der MESCAL5 ist der Schirm einer neuen Generation: Denn oft sind es Kleinigkeiten, die ein gutes Produkt noch besser machen. Um den MESCAL5 nicht nur etwas, sondern viel besser als seinen Vorgänger zu machen, haben die skywalk-Entwickler und -Testpiloten ihren ganzen Erfahrungsschatz genutzt.

Der MESCAL5 kombiniert sinnvolle Verbesserungen aus vier Generationen mit innovativen Entwicklungen im Gleitschirmdesign. Eine Shark Nose und ein ausgeklügeltes Leinenkonzept lassen den Schirm beim Start noch ruhiger und gleichmäßiger steigen. Leistung soll bei einem Einsteigerschirm zwar nicht das wichtigste Kriterium für die Kaufentscheidung sein. Doch dank innovativer Technologien wie der Shark Nose, zweifachem 3D-Shaping der Eintrittskante und einer geringfügig erhöhten Zellanzahl liegt der Schirm noch besser in der Luft und gleitet deutlich besser.

Praktisch für den harten Einsatz am Übungshang und Höhenflugberg sind kleine Details, die erst auf den zweiten Blick auffallen: Der neue ergonomische Trage-

gurt liegt gut und übersichtlich in der Hand und erleichtert die Startvorbereitungen. Alle Leinen von LIROS sind ummantelt, robust und auf Langlebigkeit ausgelegt – genauso wie die Tücher von Porcher Marine für Ober-, Untersegel und Profilrippen. Weitere Features sind die innenliegenden Nähte der Miniribs am Achterliek, die verhindern, dass sich feine Äste am Segel verhaken und ein Entsandungssystem, das ermöglicht, Schmutz einfach aus kleinen Klettaschen am Außenflügel herausrieseln zu lassen.

Fünf auf die richtigen Gewichtsbereiche abgestimmte Größen stellen sicher, dass jeder Pilot und jede Pilotin seinen und ihren MESCAL5 findet – starte auch Du mit Deinem - in blue, purple, orange oder lime.



CHILI

CHILI

Gutes. Einfach. Besser.

Der Name CHILI ist längst ein Symbol für die optimale Synthese aus höchster Leistung und ausgewogenen Flugeigenschaften in der EN B-Klasse. Einen neuen CHILI zu entwickeln, ist daher jedes Mal die denkbar größte Herausforderung für unser R&D-Team. Bevor wir den ersten Strich am Zeichenbrett für den CHILI4 setzten, haben wir uns lange mit den Wünschen der CHILI-Community auseinandergesetzt. Ihr Feedback war für uns ein klarer Auftrag.

Der CHILI4 gibt seinem Piloten ein präziseres Feedback über die Bremse. Das neue Layout der Bremse ermöglicht die Steuerwege nun perfekt im ergonomisch angenehmen Bereich abrufen zu können. Die Kappe liegt dank des neuen Kappenkonzepts mit geringfügig höherer Zellzahl, Shark Nose und detailversessener Feinarbeit bei Zellaufbau und Segelspannung extrem stabil in der Luft. Dies verbessert nicht nur die Gleitleistung über die gesamte Polare, sondern auch die Flugruhe. Von dem satter liegenden Segel profitiert selbstverständlich auch der charakteristische Thermikbiss. Die Steigleistung des CHILI4 bleibt weiterhin das Maß der Dinge!



allrounder – LTF09: A | EN: A



MESCAL5

	XS	S	M	L	XL
Zellen	38	38	38	38	38
Fläche ausgel. (m ²)	22,36	25,80	27,47	29,20	31,28
Fläche proj. (m ²)	18,88	21,79	23,21	24,66	26,42
Spannweite ausgel. (m)	10,36	11,13	11,48	11,84	12,25
Spannweite proj. (m)	8,10	8,70	8,97	9,25	9,58
Streckung ausgelegt	4,80	4,80	4,80	4,80	4,80
Streckung projiziert	3,47	3,47	3,47	3,47	3,47
Schirmgewicht (kg)	4,6	4,8	5,0	5,2	5,4
zugel. Gewichtsbereich (kg)	55-77	70-95	85-105	95-120	110-135

Daten unter Vorbehalt



intermediate – LTF09: B | EN: B



TEQUILA4

	XS	S	M	L
Zellen	45	45	45	45
Fläche ausgel. (m ²)	22,17	25,54	28,30	30,32
Fläche proj. (m ²)	18,85	21,72	24,06	25,78
Spannweite ausgel. (m)	10,74	11,52	12,13	12,56
Spannweite proj. (m)	8,50	9,12	9,61	9,94
Streckung ausgelegt	5,20	5,20	5,20	5,20
Streckung projiziert	3,84	3,84	3,84	3,84
Schirmgewicht (kg)	4,8	5,3	5,6	5,9
zugel. Gewichtsbereich (kg)	55-75	70-95	85-110	100-130

CAYENNE



CAYENNE

Sportklasse neu definiert.

Mit dem CAYENNE5 definieren wir die Sportklasse neu. Unser XC sportster kombiniert echtes Hochleisterfeeling mit den Genen der CAYENNE-Reihe. Wir haben den CAYENNE5 etwas weiter an das obere Ende seiner Klasse gerückt und in mehr als einjähriger Entwicklungsarbeit ein neues Konzept mit höherer Streckung, mehr

Zellen und widerstandsoptimierten Profil realisiert. Herausgekommen ist ein Sportklasseflügel, der in Punkto Leistung, Präzision und Dynamik neue Maßstäbe setzt. Der CAYENNE5 ist ein Streckenflügel par excellence: Er lässt sich in der Thermik äußerst effizient kontrollieren und liegt beim Gleiten satt und stabil in der Luft, damit sich sein Pilot auch bei langen XC-Flügen auf seine Aufgabe konzentrieren kann.

Der CAYENNE5 setzt jeden Bremsimpuls mit definierten Steuerwegen sofort in Höhe um und hält zu jedem Zeitpunkt Energiereserven bereit, um Radius und Schräglage der Situation anzupassen. Der Einsatzzweck dieses reinrassigen Sportklasseflügels erschließt sich auf den ersten Blick: Er ist auf den großen Rennstrecken dieser Welt zu Hause!



high end intermediate – LTF09: B I EN: B

CHILI4



	XXS	XS	S	M	L
Zellen	57	57	57	57	57
Fläche ausgel. (m ²)	21,39	24,59	26,40	28,28	30,23
Fläche proj. (m ²)	18,34	21,08	22,64	24,25	25,92
Spannweite ausgel. (m)	10,99	11,79	12,21	12,64	13,07
Spannweite proj. (m)	8,79	9,43	9,77	10,11	10,45
Streckung ausgelegt	5,65	5,65	5,65	5,65	5,65
Streckung projiziert	4,21	4,21	4,21	4,21	4,21
Schirmgewicht (kg)	5,0	5,3	5,6	5,9	6,2
zugel. Gewichtsbereich (kg)	55-77	75-95	85-105	95-115	105-135



xc sportster – LTF09: C I EN: C

CAYENNE5



	XS	S	M	L
Zellen	69	69	69	69
Fläche ausgel. (m ²)	22,68	24,10	26,07	27,85
Fläche proj. (m ²)	19,43	20,65	22,34	23,87
Spannweite ausgel. (m)	12,06	12,43	12,93	13,36
Spannweite proj. (m)	9,78	10,08	10,48	10,84
Streckung ausgelegt	6,41	6,41	6,41	6,41
Streckung projiziert	4,92	4,92	4,92	4,92
Schirmgewicht (kg)	5,0	5,2	5,5	5,8
zugel. Gewichtsbereich (kg)	75-95	85-105	95-115	105-130

>> Video



SPICE

SPICE

Weite Ausflüge. Leicht gemacht.

Mit dem SPICE bringen wir einen Sportklasseflügel, der die Performance des CAYENNE mit dem Gewicht eines Bergsteigerschirms kombiniert. Konstruiert

für XC-Piloten, die viele Stunden in den Bergen und in der Luft verbringen. Die ausgewählten Materialien sind perfekt auf die Anforderungen von XC-Piloten abgestimmt, die ihren Startplatz gerne abseits des Mainstreams suchen: Die

verwendete Tuchkombination ist deutlich leichter. In Kombination mit dem sehr gut in der Hand liegenden, optionalen Dyneema-Tragegurt verringert sich das Gewicht gegenüber dem CAYENNE um rund 25 Prozent



ultralight allrounder – LTF09: A | EN: A

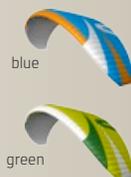


MASALA2

	XXS	XS	S	M
Zellen	34	34	34	34
Fläche ausgl. (m²)	20,01	22,73	26,18	28,70
Fläche proj. (m²)	16,91	19,21	22,12	24,26
Spannweite ausgl. (m)	9,80	10,45	11,21	11,74
Spannweite proj. (m)	7,63	8,13	8,72	9,14
Streckung ausgelegt	4,80	4,80	4,80	4,80
Streckung projiziert	3,44	3,44	3,44	3,44
Schirmgewicht (kg)	2,7	3,0	3,3	3,6
zugel. Gewichtsreich (kg)	55-90	55-95	70-95	85-110



lightweight intermediate – LTF09: B | EN: B



ARRIBA

	XS	S	M	L
Zellen	45	45	45	45
Fläche ausgl. (m²)	22,17	25,54	28,30	30,32
Fläche proj. (m²)	18,85	21,72	24,06	25,78
Spannweite ausgl. (m)	10,74	11,52	12,13	12,56
Spannweite proj. (m)	8,5	9,12	9,61	9,94
Streckung ausgelegt	5,20	5,20	5,20	5,20
Streckung projiziert	3,84	3,84	3,84	3,84
Schirmgewicht (kg)	3,9	4,2	4,5	4,9
zugel. Gewichtsreich (kg)	50-80	70-100	85-115	100-135
empfohlenes Startgewicht (kg)	50-75	70-95	85-110	100-130

POISON X-ALPS

Für höchste Ansprüche.

Dass es für einen Hochleister vermutlich kein besseres Testgelände als die Red Bull X-Alps gibt, haben unsere drei Teampiloten Paul Guschlbauer, Stephan Gruber und Ivan Colas eindrucksvoll bewiesen. Denn ein Schirm, der sich in den Händen von drei unterschiedlichen Piloten auf der 1000 Kilometer langen Strecke des härtesten Abenteuerrennens der Welt bewährt, hat genau die Eigenschaften, die auch die leistungshungrigsten XC-Piloten benötigen.

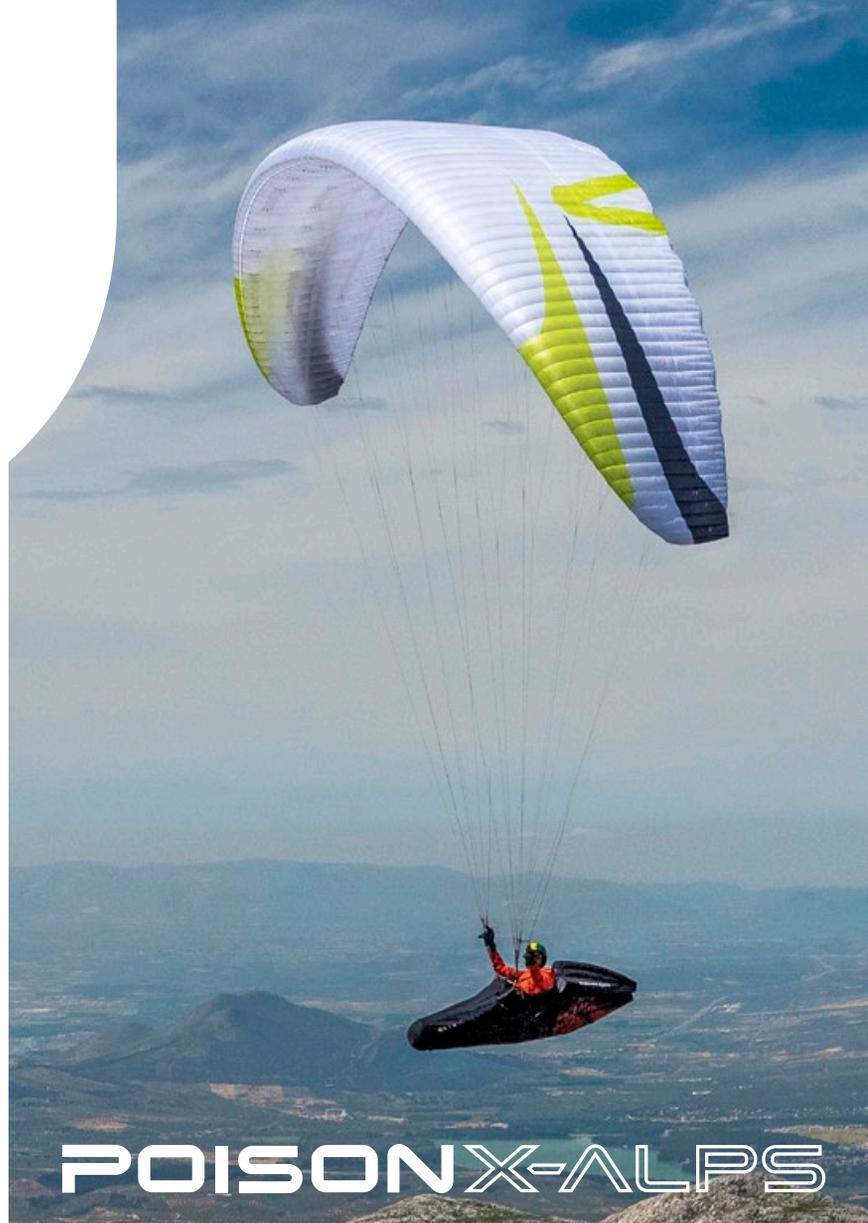
Der POISON X-ALPS ist eine konsequente Weiterentwicklung des in Kleinserie mit CCC-Homologation aufgelegten X-ALPS2. Feine Trimmungsänderungen machen den POISON X-ALPS noch leistungsfähiger und feiner zu fliegen. Und dank robusterem Tuch am Obersegel, optimiertem Leinenmaterial und übersichtlicheren Tragegurten ist der POISON X-ALPS nun

ein ideales XC-Werkzeug für alle Top-Piloten.



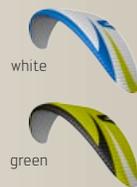
>> Deutlicher Steuer-Input trotz voll getretenem Beschleuniger. Dank der innovativen Speed Control

kein Widerspruch mehr.



lightweight xc sportster – LTF09: C | EN: C

SPICE

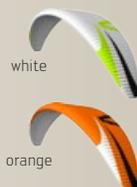


	XXS	XS	S	M
Zellen	69	69	69	69
Fläche ausgl. (m ²)	21,52	22,68	24,10	26,07
Fläche proj. (m ²)	18,44	19,43	20,65	22,34
Spannweite ausgl. (m)	11,75	12,06	12,43	12,93
Spannweite proj. (m)	9,53	9,78	10,08	10,48
Streckung ausgelegt	6,41	6,41	6,41	6,41
Streckung projiziert	4,92	4,92	4,92	4,92
Schirmgewicht (kg)	3,7	3,9	4,1	4,3
zugel. Gewichtsreich (kg)	60-85	75-95	85-105	95-115



ultralight performance – LTF09: D | EN: D

POISON X-ALPS



	XS	S	M
Zellen	80	80	80
Fläche ausgl. (m ²)	21,50	23,00	24,40
Fläche proj. (m ²)	18,54	19,83	21,04
Spannweite ausgl. (m)	12,27	12,69	13,07
Spannweite proj. (m)	10,00	10,35	10,66
Streckung ausgelegt	6,99	6,99	6,99
Streckung projiziert	5,40	5,40	5,40
Schirmgewicht (kg)	4,0	4,2	4,4
zugel. Gewichtsreich (kg)	65-90	85-105	95-115

>> Video



TONKA

TONKA

Klein. Leicht. Und verdammt schnell.

Der TONKA2 eröffnet neue Horizonte. Mit nur 11,8m² projizierter Fläche ist unser Miniwing der kleinste und mit 2,1kg zugleich einer der leichtesten LTF/EN zugelassenen Gleitschirme. Die auf unserem bewährten

Leichtschirm MASALA2 beruhende Konstruktion ist aber nicht nur superleicht, sondern hat auch ein extrem kleines Packmaß, ist extrem schnell und gleitet trotz ihrer kleinen Fläche hervorragend. Für Piloten, die weniger Dynamik und Geschwindigkeit suchen, gibt es den Flügel in einer zweiten

Größe mit drei zusätzlichen Quadratmetern. Der TONKA2 ist damit der perfekte Begleiter für ambitionierte Hike&Fly- Touren, alpine Abenteuer und Adventure-Wettbewerbe. Drei Podiumsplätze beim Red Bull Dolomitenmann sprechen eine eindeutige Sprache.



>> Video



x-wing – LTF09: B/C | EN: B/C



green



red

TONIC

	S	M	L
Zellen	26	26	26
Fläche ausgel. (m ²)	16,79	19,00	21,35
Fläche proj. (m ²)	14,24	16,12	18,11
Spannweite ausgel. (m)	8,37	8,91	9,44
Spannweite proj. (m)	6,64	7,07	7,49
Streckung ausgelegt	4,18	4,18	4,18
Streckung projiziert	3,10	3,10	3,10
Schirmgewicht (kg)	2,8	3,1	3,4
zugel. Gewichtsbereich (kg)	56-91 (C)	56-80 (B) 81-105 (C)	65-100 (B) 101-114 (C)



ultralight miniwing – LTF09: C/D EN: C/D



orange

TONKA²

	XS	S
Zellen	34	34
Fläche ausgel. (m ²)	14,06	17,46
Fläche proj. (m ²)	11,89	14,76
Spannweite ausgel. (m)	8,22	9,16
Spannweite proj. (m)	6,40	7,13
Streckung ausgelegt	4,80	4,80
Streckung projiziert	3,44	3,44
Schirmgewicht (kg)	2,1	2,4
zugel. Gewichtsbereich (kg)	60-85 (D)	60-90 (C)

JOIN'T

Zusammen fliegen. Zusammen genießen.

Mit seinem geradezu riesigen Gewichtsbereich (100 kg–200 kg in der Größe S und 130 kg – 225 kg in der Größe M) ist unser Tandem JOIN'T3 der ideale Begleiter für leichte und schwere Paare. Dabei bieten beide Größen sowohl im unteren wie im oberen Gewichtsbereich ein sattes Fluggefühl mit höchster Stabilität. Das feine Handling mit leichtgängigen Steuerwegen gehört zum Feinsten in der Tandemklasse.



>> Unsere Tandempreise...

Unterschiedliche Einhängpunkte für optimale Lastverteilung. Inklusive zwei Schäkeln sowie zwei Karabinern. Für Top-Spaß zu zweit...



JOIN'T



biplace – LTF09: B | EN: B



blue



green

JOIN'T

	S	M
Zellen	49	49
Fläche ausgel. (m ²)	37,50	41,20
Fläche proj. (m ²)	32,00	35,20
Spannweite ausgel. (m)	14,20	14,87
Spannweite proj. (m)	11,20	11,73
Streckung ausgelegt	5,37	5,37
Streckung projiziert	3,91	3,91
Schirmgewicht (kg)	7,2	7,6
zugel. Gewichtsbereich (kg)	100-200	130-225

CULT





>> *Variable Rückenlängen Anpassung:*
Die Schultergurte können individuell an die Rückenlänge des Piloten angepasst werden.



>> *Innovatives Detail:*
»Safety Slider« verhindern ein ungewolltes Öffnen der Schnallen.



>> *Internationaler Standard:*
Ein RECCO-Reflektor beschleunigt Rettungsaktionen.



>> *Mit der Bergwacht entwickelt:*
SAR-Schlaufen (search and rescue) erleichtern Bergungen mit der Seilwinde.

Das neue CULT

Starten. Platz nehmen. Wohlfühlen.

Um Neues zu schaffen, muss man manchmal ungewöhnliche Wege betreten. Für unser neues Allround-Gurtzeug CULT haben wir Bewegungsabläufe in unterschiedlichen Sportarten analysiert und uns intensiv mit Kinematik, Ergonomie und Produktdesign befasst. Herausgekommen ist ein Gurtzeug, das durch seinen außergewöhnlich hohen Komfort, höchste Sicherheit, einfache Bedienbarkeit, sein schlankes sowie sauberes Design und hochwertige Materialien neue Maßstäbe setzt.

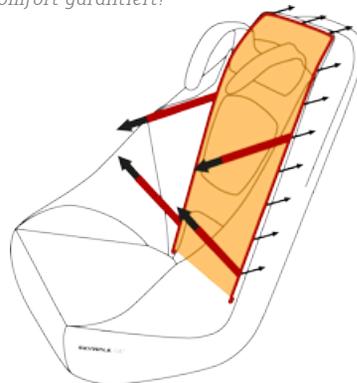
Basis für den außergewöhnlich hohen Flugkomfort ist ein neuer Kraftverteilungsrahmen, der eine ideale Druckverteilung und Abstützung gewährleistet. Der Pilot fühlt sich sofort wohl, steuert seinen Gleitschirm intuitiv – und damit sicher. Erstmals bei einem Gleitschirmgurtzeug können die Schultergurte individuell an die Rückenlänge des Piloten angepasst werden. Das CULT schmiegt sich an den Piloten wie ein maßgeschneiderter Rucksack. Neu sind auch die mit »+« und »-« gekennzeichneten Schlaufen an den verstellbaren Rücken-, Schulter-, Brust- und Bein Gurten. Sie ermöglichen, die Dämpfung des CULT wie das Fahrwerk eines Sport-

wagens an die Vorlieben des Piloten oder die jeweiligen Bedingungen anzupassen – vor dem Start aber auch jederzeit und einfach während des Fluges.

Für höchste passive Sicherheit sorgen ein Moussebag Protektor unter dem Gesäß, perfekt positionierte Seitenprotektoren und ein Komfortschaum am Rücken.

Das CULT richtet sich an Einsteiger, Aufsteiger - und alle Piloten, die gerne intensiv den Fahrtwind spüren. Egal was Du vorhast - das CULT wird Dich mit seinen innovativen Detaillösungen bereits beim ersten Probesitzen begeistern!

>> *Der Kraftverteilungsrahmen sorgt für ideale Druckverteilung und Abstützung - Flugkomfort garantiert!*



crossover harness – LTF09 I max 120 kg

Features:
Moussebag Protektor,
Seitenprotektoren
Komfortschaum

Lieferumfang:
Gurtzeug inkl. Alukarabiner,
V-Leine, Speedbar, Seitenprotektoren,
Komfortschaum



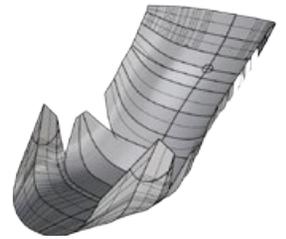
CULT 4

	S	M	L
Körpergröße (cm)	← 158 - 172	168 - 182	178 - 200 →
Gewicht* (kg)	3,9	4,2	4,9
Sitzbrett (cm)	30,5x41	33x44	36x48



RANGE AIR

>> Die »Hängematte« ist das Kernstück des RANGE AIR. Die Sitzschale bietet hohen Sitzkomfort für stundenlange XC-Flüge.



RANGE AIR

Mehr als leicht.

Unser Leicht-Liegegurtzeug RANGE AIR ist eines der leichtesten vollverkleideten Gurtzeuge mit LTF/EN Zertifizierung. Das einzigartige Konzept erzielt darüber hinaus Bestwerte in punkto Aerodynamik, Packmaß und

Sicherheit. Die nur 1,9 kg leichte Serienversion unseres bei den X-Alps 2013 erprobten Prototypen überzeugt mit einem ausgeklügelten Konzept, das nun auch XC-Freizeitpiloten und Hike & Fly-Wettkämpfern erlaubt, einen ultraleichten vollverkleideten Gurt zu fliegen.

Der »3D Single Layer Mainseat« passt sich perfekt an den Körper an und ermöglicht stundenlange entspannte Flüge, selbst in harter Thermik. Riesige Packsäcke mit schwerer XC-Ausrüstung gehören der Vergangenheit an.



air inflated lightweight harness – LTF09 I max 110 kg

Features:
Staudruck Protektor,
Ram Air-Hülle

Lieferumfang:
Gurtzeug inkl. Alukarabiner, V-Leine,
Speedbar, Frontcontainer, Cockpit



RANGE AIR

	S	M	L
Körpergröße (cm)	← 170	170-183	182 →
Gewicht* (kg)	1,9	2,1	2,3
Karabinerabstand (cm)	39	41	43

* Gewicht Gurtzeug exkl. Alukarabiner, inkl. Rettungscontainer.



air inflated ultralight harness

WORK IN PROGRESS



RANGEX-ALPS 2

Verfügbar ab den Red Bull X-Alps 2017
Mehr Information bald unter:
www.skywalk.info



reversible lightweight harness – LTF09 I max 120 kg

Features:
Staudruck Protektor

Lieferumfang:
Gurtzeug inkl. Alukarabiner



FLEX

	S	M	L
Körpergröße max (cm)	170	184	195
Gewicht (kg)	0,6	0,7	0,8
Gewicht inkl. Airbag/Packsack (kg)	1,7	1,8	1,9
Volumen Airbag/Packsack (l)	60	60	60



FLEX

Einfach umdrehen.

Das FLEX punktet in jeder Hinsicht: Das Gewicht unseres leichten Airbag-Wendegurtzeugs liegt gerade einmal bei 1,8 kg (Größe M)! Für Sicherheit sorgt der Staudruckprotektor mit einem sensationellen Verzögerungswert von 19 G. Erstaunlich ist der Sitzkomfort dieses Leichtgurts ohne Sitzbrett. Auch ausgedehnte Flüge sind ermüdungsfrei möglich.

Einfach umgedreht wird aus dem Sitz ein Rucksack mit viel Tragekomfort. In Kombination mit unseren leichten Schirmen wie MASALA2, TONIC oder ARRIBA3 wird das Paket zum idealen Begleiter auf Hike & Fly-Touren oder Reisen.

Das FLEX wird mit Leichtkarabinern ausgeliefert. Links aufgeführtes Zubehör ist optional erhältlich.



SPEEDBAR LIGHT



AIRBAG/PACKSACK



FRONTCONTAINER



V-LEINE RETTUNG

PEPPER CROSS LIGHT

Sicher zurück auf den Boden.

Im Falle eines Falles musst Du Dich auf Deinen Rettungsschirm hundertprozentig verlassen können. Deswegen setzt die neue PEPPER CROSS LIGHT bei Öffnungszeit und Pendelstabilität neue Maßstäbe und reduziert die Abdrift auf ein Minimum. Dafür sorgt der symmetrische Aufbau des Kreuzkappen-Rettungsgeräts. Weil maximale Sicherheit nicht schwer sein muss, punktet die PEPPER CROSS LIGHT mit sehr geringem Gewicht und kleinem Packvolumen. In der kleinsten Größe wiegt sie nur 990 Gramm. Wer sein Rettungsgerät regelmäßig selber packt, wird den Innencontainer mit eigenem Leinenfach zu schätzen wissen. Robuste Materialien garantieren, dass unser neues Rettungsgerät auch nach vielen Jahren noch top in Schuss ist.

Ganz egal, ob schnittiger XC-Gurt oder ultraleichter Bergsteiger-Gurt - die PEPPER CROSS LIGHT ist immer dabei.



PEPPERCROSSLIGHT

lightweight rescue chute



	90	110	135
Fläche ausgelegt (m ²)	29,90	32,50	40,10
Gewicht mit Innencontainer (g)	990	1140	1440
Anzahl der Bahnen	20	20	24
Sinken bei der jeweiligen zugelassenen Anhängelast (m/s)	5,2	5,2	5,2
EN zugelassene maximale Anhängelast (kg)	90	110	135
LTF/EN Gütesiegel	ja	ja	ja

Nützliches und Schönes ... für skywalk Piloten

Mehr Info und Bestellung unter:
shop.skywalk.info



ZUBEHÖR



Packsack ALPINE

Größe M: 135l | 1,045 kg,
Größe L: 175l | 1,180 kg

Mit seiner robusten Bauweise und vielen intelligenten Features, wie zum Beispiel einer Magnet-Schließe am Hüftgurt, schluckt der ALPINE alles, was Pilotinnen und Piloten an einem Flugtag dabei haben.



Packsack HIKE

Volumen: 55l | Gewicht: 460g,
Volumen: 80l | Gewicht: 580g

Unerreicht in punkto Packmaß, Gewicht und Tragekomfort. Unser HIKE bietet ausreichend Platz für eine Leichtausrüstung. Somit steht ausgedehnten Hike & Fly Abenteuer nichts mehr im Wege.

Nützliche Ergänzung:



Flaschenhalter HIKE

Maße: Höhe = 18 cm, Ø = 9 cm,

Praktisches Feature zur Mitnahme von Trinkflaschen. Befestigung mittels Klettverschluss am Schultergurt.



Schnellpacksack EASY BAG

200 Liter Volumen | Gewicht: 800g

Der EASY BAG ermöglicht, Schirm und Gurt einfach und schnell zusammenzupacken. Bei 200 Litern Fassungsvermögen wiegt er nur 800 Gramm und ist damit leichter als ein herkömmlicher Packsack.



SOFTBAG

Länge: 2,86m | Gewicht: 470g

Zellenpacksack mit optimaler Belüftung und vielen nützlichen Features, das eingnähte Kompressionsaußenband ermöglicht ein zusätzliches Komprimieren des Softbags.





Rucksack WEDGE

Volumen: 15l | Gewicht: 380g

Leichter Daypack für schnelle Bergtouren oder im täglichen Gebrauch. Keilförmiger Schnitt, ergonomische Passform, hoher Tragekomfort, viele Details.



Nützliche Ergänzung:

Trinkflasche RUNNER

Volumen: 0,75l | Gewicht: 133g

Unzerbrechliche Trinkflasche, passend zu Flaschenhalter HIKE, BPA frei, zwei Verschluss-Systeme sowie Karabiner-Vorrichtung.



Rucksack ULTRA TRAIN

Volumen: 18l | Gewicht: 360g

Ultraleichter Rucksack, entwickelt für Speed Hiking. Öffnung für Trinksystem, Stockbefestigung, Seitentaschen, Fach für Wertsachen, original Red Bull X-Alps Logo



Cockpit

Geräumig, winkelverstellbare Auflage, unisize



Alukarabiner TRIPLE LOCK

Gewicht: 63g | Bruchlast: 20kn



Krompressionsinnenpacksack

Belüfteter und komprimierbarer Innenpacksack in 4 verschiedenen Größen:

- XS: für Miniwings, Gewicht: 100g
- S: für Leichtschrime, Gewicht: 142g
- M: für Standard-Gleitschrime, Gewicht: 211g
- L: für Tandemschrime, Gewicht: 241g



Tragegurttasche

In zwei verschiedenen Ausführungen:
Riserbag Light: Gewicht 19g
Riserbag Normal: Gewicht 29g



Kompressionsband

Hochwertiges, gepolstertes Packband. Unisize. Farbe: Schwarz



Steuergriffe STANDARD

Erhältlich in drei unterschiedlichen Ausführungen:

- mit Magnet
- mit Wirbel und Magnet
- mit Wirbel und Druckknopf



Steuergriffe HIKE

Leicht, erhältlich mit Druckknopf oder Klett.



Steuergriffe ERGO

Größenverstellbar, mit Magnet.



Tandemspreize

Unterschiedliche Einhängpunkte für optimale Lastverteilung. Inklusive zwei Schäkeln sowie zwei Karabinern.



Beschleuniger

Zweistufiger Beschleuniger inklusive Brummelhaken und Stopper.



STORAGE BAG PLUS

Luftiger Aufbewahrungssack zur optimalen Lagerung. Spart Platz und schont den Schirm.



First Aid Kit

Enthält Verbandszeug, wie unter anderem Rettungsdecke, Zeckenzange und Notfall-Messer.



BANDANA

Vielseitig als Halstuch, Sturmhaube, Haarband oder Kopftuch einsetzbar.



WINDSACK

Maße: 95cm x 23cm

SPORTSWEAR & FASHION



TEAM Shirt

Größen: S-XL
Farbe: petrol
100% Baumwolle

Shirt mit klassischem Design.



ALPINE Shirt

Größen: XS-XXL
Farbe: blau-grau
100% Baumwolle

Ein klares Fashionstatement, aufwendiger Rundum-Druck.



LANGARM Shirt

Größen: XS-XXL
Farbe: schwarz
95% Baumwolle, 5% Elasthan

Sportliches, stretch-elastisches Langarmshirt.



>> skywalk Sportswear-Kollektion

Modische Funktionskleidung in Zusammenarbeit mit SALEWA

Durch die Zusammenarbeit mit SALEWA sind wir in der Lage hochwertige Textilien für Pilotinnen und Piloten anbieten zu können. Die skywalk/SALEWA Kollektion umfasst ausgesuchte Teile in hoher Qualität und Funktionalität.



women



PEDROC DRY W Tank

Größen: XS-L

Farbe: red onion

Gewicht: 101g

Atmungsaktiv, geruchsneutralisierend, schnelltrocknend, feuchtigkeitsableitend, stretchelastisch.



ORTLES HIGHLOFT W Zip Hoody

Größen: XS-XL

Farbe: night black

Gewicht: 299g

Atmungsaktiv, schnelltrocknend, feuchtigkeitsableitend, stretchelastisch, hervorragendes Wärme-Gewichtsverhältnis.

men



SASSONGHER Jacke

Größen: M-XXL

Farbe: davos

Gewicht: 446g

Atmungsaktiv, feuchtigkeitsableitend, elastisch, schmal geschnitten.



ORTLER HYBRID Jacke

Größen: M-XXL

Farbe: eclipse

Gewicht: 460g

Atmungsaktiv, isolierend, wasser- und windabweisend, schnelltrocknend, stretchelastisch, leicht.

>> *skywalk Sportswear-Kollektion*

*Modische Funktionskleidung
in Zusammenarbeit
mit SALEWA*

PEDROC Hose

Größen: L-XXL

Farbe: blau

Gewicht: 315g

Leicht, atmungsaktiv,
dehnbar, feuchtigkeitsab-
leitend, strapazierfähig.

**PEDROC 2 DST Hose**

Größen: M-L

Farbe: schwarz

Gewicht: 272g

Leicht, atmungsaktiv,
dehnbar, feuchtigkeits-
ableitend, wasserab-
weisend, strapazierfähig,
schnelltrocknend.

**GRIVOLA Hose**

Größen: M-XXL

Farbe: schwarz

Gewicht: 460g

Wasserabweisend, wind-
abweisend, atmungsaktiv,
stretchelastisch,
schnelltrocknend.



KECHU Jacke

Größen: S-XXL

Farbe: orange

Gewicht: 503g

Atmungsaktiv, wasserabweisend,
winddicht, 3-lagig laminiert, wasser-
dichter 2-Wege Reißverschluss.





Mehr Info unter:
shop.skywalk.info



X-ALPS Kollektion



X-ALPS LOGO Shirt

Größen: S-XXL

Farbe: dunkelblau

Gewicht: 109g

Leicht, atmungsaktiv.



X-ALPS CO Shirt

Größen: S-XL

Farbe: schwarz

Gewicht: 118g

Leicht, atmungsaktiv.



X-ALPS HEADBAND

Windabweisendes, schnell-trocknendes, isolierendes Funktionsstirnband.



X-ALPS CAP

Weitenregulierbar, feuchtigkeits-abweisendes Schweißband auf der Innenseite.



X-ALPS PTC ALPH Jacke

Größen: S-XL

Farbe: blau

Gewicht: 271g

Atmungsaktiv, leicht, wasserab-weisend, schnelltrocknend, feuchtigkeitsableitend, abriebsfest.



X-ALPS PEDROC CARGO Shorts

Größen: S-XL

Farbe: gelb

Gewicht: 157g

Wasserabweisend, stretch-elastisch, strapazierfähig, leicht, schnelltrocknend, UV-Schutz 50+



X-ALPS DRY Shirt

Größen: S-XL

Farbe: blau

Gewicht: 140g

Atmungsaktiv, feuchtigkeits-ableitend, schnelltrocknend, stretchelastisch.



X-ALPS PEDROC HYBRID Jacke

Größen: S-XXXL

Farbe: dunkelblau

Gewicht: 365g

Atmungsaktiv, leicht, windabweisend, wasserabweisend, stretchelastisch, komprimierbar.



X-ALPS SENIAM DRY Shirt

Größen: M-XXL

Farbe: blau

Gewicht: 163g

Atmungsaktiv, stretch-elastisch, schnelltrocknend, geruchsneutral.



SPEED HIKING



Pic: Ulrich Grill

OFFICIAL PARTNER OF THE



ULTRA TRAIN ALPINE SPEED ESSENTIAL

