SKYWALK

EMOTIONS

MAGALOG 2015

AUS LEIDENSCHAFT AM FLIEGEN

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

CAYENNE5 ARRIBA3 X-ALPS2 RANGEAIR

Hike & Fly nur ein Trend?

In letzter Zeit beobachtet man in vielen Sportarten ein »back to the roots«. Trekking, Skitourengehen oder Stand up paddling boomen. Immer mehr Menschen haben Spaß an gemeinsamen Erlebnissen in der Natur und in den Bergen. Auslöser ist das Bedürfnis, dem hektischen Alltag in den Städten zu entfliehen. Katalysator sind immer bessere Ausrüstungen, die es auch weniger versierten Sportlern ermöglichen, einen angenehmen und sicheren Tag draußen zu genießen.

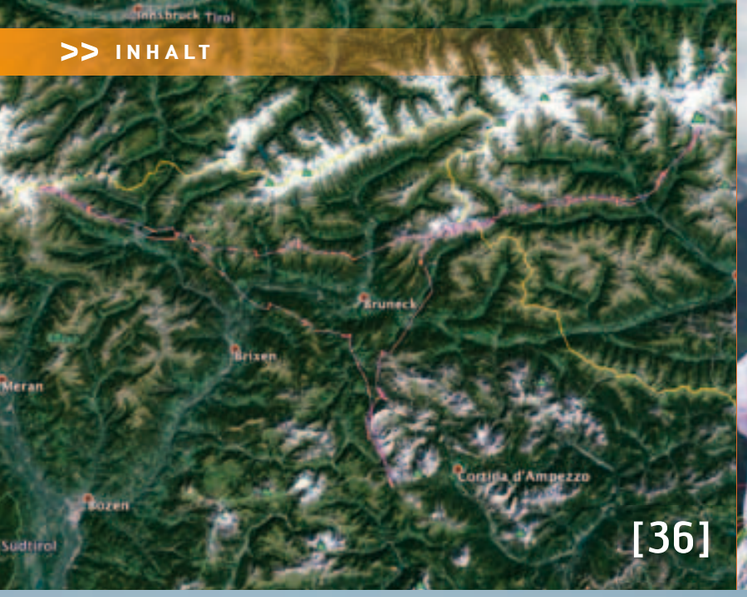
Kein Wunder, dass dieser Trend auch das Gleitschirmfliegen erfasst hat. Bereits seit ein paar Jahren gibt es eine gegenläufige Entwicklung zu den immer schwereren Ausrüstungen für Wettkampf- und Streckenflieger. Leichtschirme und -gurtzeuge drängen auf den Markt. Längst gibt es alltagstaugliche Ausrüstungen, die weniger als acht Kilo wiegen, ein geringes Packvolumen haben und weit mehr ermöglichen, als nach der Bergtour nur ins Tal zu fliegen. Endlich passen wieder vier Schirme in einen Kofferraum und beim Trampen steht man nicht mehr mit einem Rucksack am Straßenrand, der so groß ist wie ein Umzugskarton. Auf Flugreisen passt so eine kleine Ausrüstung sogar ins Handgepäck.

Hike & Fly verbindet - und begeistert viele neue Piloten für unseren Sport. Aber auch viele alte Hasen kehren zurück, die irgendwann den Spaß am höher, weiter, schneller verloren haben. Anfänger und Profipiloten identifizieren sich gleichermaßen mit dieser Art des Fliegens. Eigentlich nicht verwunderlich, denn schließlich war es die Leidenschaft an der Einfachheit, die unseren Sport in den Achtzigern geboren hat.

Bei skywalk sind wir uns sicher, dass Hike & Fly und Travel light mehr als ein Trend sind. Beide Themen stehen daher auch im Fokus unseres neuen Magalogs. Wir wünschen allen Lesern viel Spaß bei der Lektüre und bei Euren Touren.
Beim Hochgehen - aber natürlich auch beim Runterfliegen!

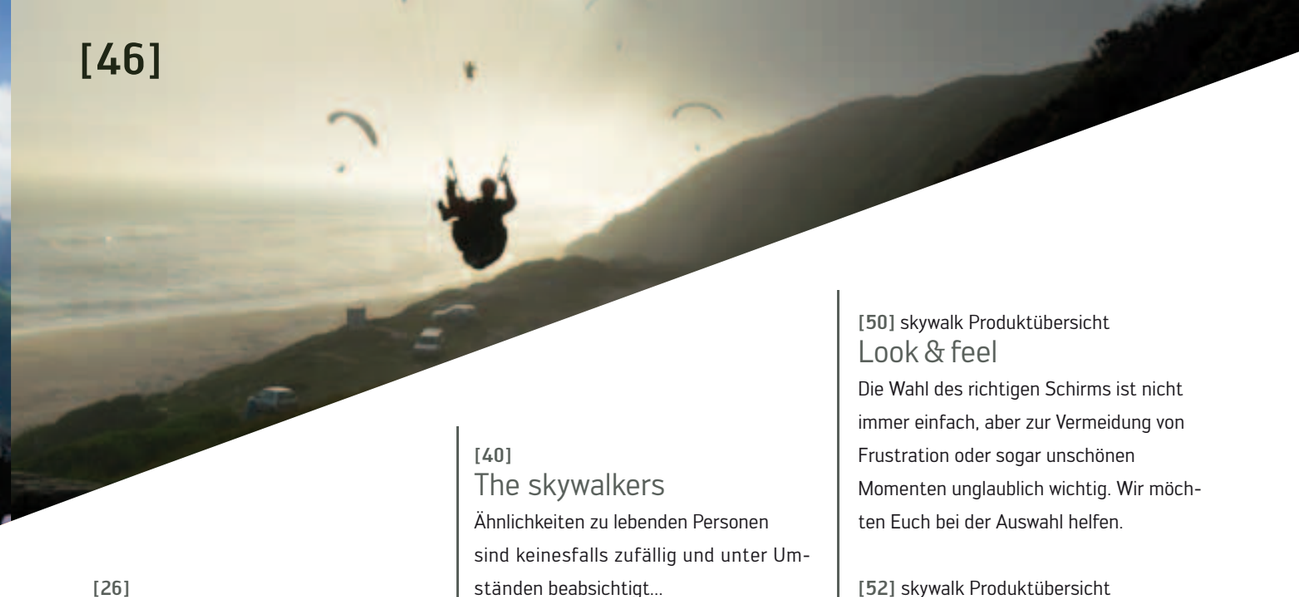
Euer Arne und das skywalk-Team.

>> INHALT



[36]

[20]



[46]

[10]

Titelbild
Glider: MESCAL4
Spot: Belliemi /Sizilien
Fotographer: Tristan Shu
Pilot: Benni Boelli

[30]

[42]

[8]
Szene skywalk
Daten, Fakten und Gerüchte aus dem skywalk R&D-Department und der Gleitschirmwelt.

[10] Reportage
Sempre dritto...
Sizilien ist eine magische Insel. Und ein Paradies für Gleitschirmflieger. Wir haben den Mikrokontinent zwischen Europa und Afrika mit dem brandneuen CAYENNE5 erkundet.

[20] Portrait
The X-Man
Wie trainiert man für die Red Bull X-Alps? Wohin geht die Materialentwicklung? skywalk-Teampilot Paul Guschlbauer lüftet ein paar seiner Geheimnisse.

[26]
Behind the scenes
Race Director Christoph Weber über emotionale Momente und schwierige Entscheidungen bei den Red Bull X-Alps.

[28]
skywalking around the world
Wer über den Tellerrand blickt, sieht mehr... In unserer Importeurs-Rubrik plaudert Eric, unser Mann in Frankreich, aus dem Nähkästchen.

[30] Entwicklung
Mission Leichtbau
Leichter, leichter und nochmal leichter..., so lautet momentan der aktuelle Trend in der Gleitschirmentwicklung. Das RANGE AIR zeigt eindrucksvoll, wie alltagstauglich ein ultraleichter Seriengurt sein kann.

[36] Portrait
Ein 270er FAI Dreieck mit einem EN-B
Oliver Teubert gehört seit vielen Jahren zu den Dauergewinnern des OLC. Mit seinem CHILI3 fliegt er vielen Hochleister-Piloten davon. Wie bereitet er sich vor, welches Material verwendet er...? Wir haben ihn gefragt.

[40]
The skywalkers
Ähnlichkeiten zu lebenden Personen sind keinesfalls zufällig und unter Umständen beabsichtigt...

[41]
TONIC on the rocks
Nicht nur für den Dolomitenmann ist unser Miniwing die Wahl der Wahl.

[42] Reise
Easy Jet Airoliner
Leichte Gleitschirmausrüstungen sind nicht nur für Alpinisten und Hike & Flyer interessant. Gerhard Holzner ist mit dem ARRIBA3 im Handgepäck nach Teneriffa gejettet.

[46] Reise
Entlang der Gardenroute
In Kapstadt wird der europäische Winter zum Sommer. Armin Harich kennt Südafrikas Süden wie seine Westentasche.

[50] skywalk Produktübersicht
Look & feel
Die Wahl des richtigen Schirms ist nicht immer einfach, aber zur Vermeidung von Frustration oder sogar unschönen Momenten unglaublich wichtig. Wir möchten Euch bei der Auswahl helfen.

[52] skywalk Produktübersicht
Gleitschirme
Den optimalen Schirm finden. Unsere Übersicht hilft bei der Kaufentscheidung - vom Einsteigergerät bis zum Ultraleichtschirm.

[60] skywalk Produktübersicht
Gurtzeuge
Den passenden Sitz zum Fliegen zu finden ist so entscheidend wie die Schirmwahl selbst. Neben unseren Erfolgsmodellen CULT3 und CULT-C möchten wir Euch das Wendegurtzeug FLEX wie auch unseren superleichten XC-Gurt RANGE AIR vorstellen.

[62] skywalk Produktübersicht
Zubehör | Accessoires
Nützliches für und rund um das Gleitschirmfliegen.

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, Rolf Rinklin

Englische Übersetzung
David Humphrey

Bildredaktion
Gerhard Holzner, Rolf Rinklin

Fotos
Tristan Shu, Wolfgang Ehn, Alex Höllwarth, Red Bull Content Pool, skywalk.

Gestaltung
Formgeber - Rolf Rinklin - www.formgeber.de

Druck
www.wp-consult.eu

Für diesen Moment

Arne Wehrlin genießt einen dieser besonderen Momente, die uns das Fliegen bietet. Im letzten Sonnenlicht kostet der skywalk-Mitgründer die Umkehrthermik über dem Vierwaldstätter See aus.

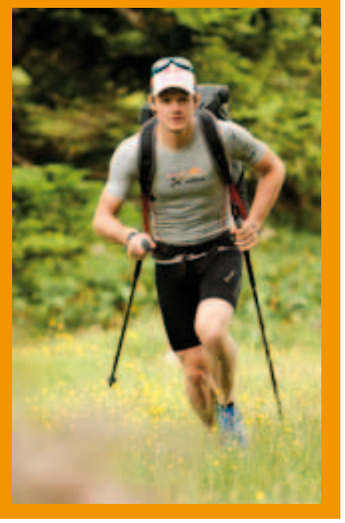
Spot: Emmetten, Schweiz | Foto: Tristan Shu

Enge Partnerschaft

skywalk ist Exklusivsponsor der Red Bull X-Alps 2015

Expeditionen, Alpinismus, Abenteuer-Rennen. Wenn es um das Equipment für außergewöhnliche Unternehmungen geht, ist skywalk erste Wahl. Mit dem Einstieg als exklusiver Gleitschirmsponsor der Red Bull X-Alps 2015 wollen wir diesen Anspruch unterstreichen. skywalk unterstützt das Organisationsteam der Red Bull X-Alps mit seinem fundierten Know-how im Leichtbau und den besten Schirmen und Gurtzeugen, damit es bei der Live-Berichterstattung immer hautnah am Ball sein kann.

Mehrere Top-Athleten gehen mit skywalk-Equipment an den Start, darunter natürlich unser Teampilot Paul Guschlbauer, der nach seinen Erfolgen 2011 und 2013 wieder eine Top-Platzierung anstrebt. Für unsere Aktivitäten rund um die Red Bull X-Alps haben wir eine eigene Website eingerichtet.



Stay tuned!

Red Bull X-Alps 2015 SALZBURG TO MONACO PROUD PARTNER

video competition 2014

Auch dieses Jahr war es eine schwere Entscheidung. Wir haben aus den eingesendeten Videos die Gewinner ermittelt. Vielen Dank an alle, die mitgemacht haben!

Die Gewinner dürfen sich über Sachpreise im Wert von über € 1700,- freuen.

1. Platz:
Björn Bundt
www.youtube.com/watch?v=5zAwghf55qE

2. Platz
Robert Kovacs
http://youtu.be/rBsFYnDrWyg

3. Platz
Nick Naujoks
https://vimeo.com/110603895

Besser als für den Laufsteg

Alpine Speed Kollektion 2015

SALEWA

skywalk hat sich als Spezialist für leichte Flugausrüstung längst einen Namen gemacht. In Kooperation mit dem führenden Bergsportausrüster SALEWA bietet skywalk nun auch die passende Bekleidungslinie an. Zu sehen ist sie hier im MAGALOG auf den Seiten 64 bis 67.

Abenteuer, Alpinismus, Hike & Fly, Expeditionen. Leichte und für extreme Anforderungen ausgelegte Flugausrüstung steht für skywalk seit vielen Jahren ganz oben auf der Prioritätenliste. SALEWA, 1935 gegründeter Vollausrüster vom Anorak bis zum Zelt, ist einer der traditionsreichsten Bergsportzubehör-Hersteller der Welt. Beide Marken teilen die Leidenschaft für das Abenteuer am Berg. In einer exklusiven Kooperation produziert SALEWA für skywalk eine spezielle Kollektion seiner »Alpine Speed«-Kollektion. skywalk-Athleten wie Paul Guschlbauer werden die Funktionsbekleidung bei ihren Expeditionen tragen. Ab Frühjahr 2015 kann die »Alpine Speed«-Kollektion bei allen skywalk-Fachhändlern oder über den skywalk Webshop bezogen werden.

Darüber hinaus sind SALEWA und skywalk Sponsoren der Red Bull X-Alps 2015. Viele weitere gemeinsame Aktionen sind geplant – man darf schon jetzt gespannt sein.
shop.skywalk.info

Safety first

skywalk Sicherheitstraining

Gleitschirmschule Achensee · Flugschule Grenzenlos

Eki Maute und Jürgen Kraus gehören zu den erfahrensten Sicherheitstrainern weltweit. Darüber hinaus kennen sie alle skywalk-Schirme wie ihre Westentasche. Kein Wunder, denn das Gelände, der von Eki geleiteten Flugschule Achensee, ist gleichzeitig die Testarena unseres Entwicklungsteams. Jürgen war Anfang 2000 Mitbegründer von skywalk und lange Jahre für die Entwicklung verantwortlich, heute leitet er mit seiner Partnerin Christa Vogel die Flugschule Grenzenlos, die sich auf Sicherheitstrainings im französischen Flugdorado Lac d'Annecy spezialisiert hat. Unter fachkundiger Leitung der beiden Experten Eki und Jürgen bietet skywalk 2015 zwei exklusive Sicherheitstrainings für skywalk-Piloten an.

Kurs 1: mit Eki Maute und dem Team der Flugschule Achensee: Achensee, 7.- 9. August, 3 Tage. Unkostenbeitrag 460 €.
Kurs 2: mit Jürgen Kraus und dem Team der Flugschule Grenzenlos: Lac d' Annecy, 12 .- 18. September. Unkostenbeitrag 590 €.
Unter Ekis und Jürgens Anleitung lernen die Teilnehmer ihre Schirme im Grenzbereich kennen. Dabei wird individuell auf spezifische Eigenschaften der skywalk-Modelle eingegangen. Neben Schnellabstiegsmanövern, Sackflug, Stall, Trudeln und Einklappern können auf Wunsch auch Freestylemanöver trainiert werden. Vorträge und Diskussionsrunden mit Mitgliedern der skywalk-Crew runden das Programm ab.
Anmeldung nur direkt bei skywalk: performancetraining@skywalk.org

Leckerbissen: Die Teilnehmer des 3-Tagestraining erhalten ein Funktions-Shirt aus der neuen SALEWA X-Alps Edition im Wert von 65 €, Teilnehmer des 7-Tagestrainings ein Polarlite Jacket im Wert von 120 € aus der neuen skywalk-SALEWA Alpine Speed Kollektion 2015.

Wichtige Termine 2015

> 28. Februar
Thermik Messe, Sindelfingen, Deutschland

> 06. – 08. März
Stubai Cup, Neustift, Österreich

> 04. – 07. Juni
Super Paragliding Testival, Kössen, Österreich

> 05. – 17. Juli
Red Bull X-Alps, Salzburg to Monaco

> 17. – 20. September
Coupe Icare, St. Hilaire, Frankreich

sempre dritto...

Auf Entdeckungsreise zwischen Europa und Afrika

Sizilien. Land zwischen zwei Kontinenten. Insel mit langer Geschichte und großartiger Atmosphäre. Und ein noch weitgehend unentdecktes Paradies für Gleitschirmflieger …

Text: Christoph Kirsch | Fotos: Tristan Shu

Beim Kreisen entlang der Feldlinien der Europakarte bleiben unsere Finger wie magnetisiert auf einem Eiland zwischen Europa und Afrika stehen. Gerhard, Alex, Benni, Rolf und ich sehen uns skeptisch an. Sizilien? Mit dem lavaspeienden Vulkan Ätna und der Mafiahauptstadt Corleone können wir ein paar Bilder verbinden. Doch Gebiete für Gleitschirmpiloten kennen wir kein einziges.

Und nun stehen wir wie neugierige Teenager mit ihrem ersten Interrail-Ticket am Münchener Flughafen und warten auf unseren Abflug nach Palermo. Viel wissen wir nicht darüber, was uns erwartet. Eigentlich waren wir nur auf der Suche nach einem Spot, der ein wenig Abwechslung vom grauen zentraleuropäischen November bietet. T-Shirt-Wetter, laminaren Wind und gute Thermik. Bekannt dafür sind Andalusien, die Kanaren und die türkische Riviera. Was hat uns also auf der graden Meridianlinie so magisch nach Süden gezogen?

Es ist kurz vor Mitternacht als wir in Palermo landen. Wie immer dauerte der Flug länger als angekündigt, doch als Entschädigung begrüßen uns milde mediterrane Luft und unsere beiden Guides Adriano und Giuliano. Mit überschwänglicher Freude laden sie uns in einen zerbeulten 9-Sitzer, den sie bei einer Autovermietung für uns organisiert haben. In Deutschland als Mietfahrzeug undenkbar, doch für eine Flugsafari genau das richtige Fahrzeug, wie sich in den nächsten Tagen herausstellen sollte. Die Fahrt durch Palermos Zentrum zum Hotel vermittelt uns einen ersten Eindruck der 500.000-Einwohner-Metropole. Auf den Straßen pulsiert das Leben. Vorfahrtsregeln gibt es keine, eigentlich zweispurige Straßen werden einfach zu vierspurigen erweitert. Von links und rechts schieben sich Scooter dazwischen. Unerklärlich, wie sie auf einer fünften und sechsten Spur ihren Weg durch die Blechlawine finden. Es ist das gelebte Chaos. Müde vom Flug sind wir heilfroh, dass wir uns darum nicht sorgen müssen, denn Adriano schlängelt den Bus kühl wie einen Eisberg durch die brodelnde Stadt. »Sempre dritto!«, kommentiert er gelassen. »Immer geradeaus« – es wird das Motto unserer Reise.

Der »große Berg«

Der nächste Morgen begrüßt uns mit Sonnenschein und leichten Schleierwolken. Es sieht nach einem mittelprächtigen Flugtag aus und wir erwarten uns nicht viel. Weil außer den beiden Entwicklern Alex und Benni noch niemand von uns mit dem neu-

>> *» Dort oben schauts besser aus …« Alex Höllwarth auf der Suche nach einem »Distel-freien« Startplatz.*

>> *Sempre dritto - immer geradeaus! Entlang der Hügelketten lässt es sich gut im Gas cruisen.*

>> *Auf Entdeckungsreise. Frühjahrsthermik am Montagna Grande - mitten im Winter.*

>> *Fun in the sun: Der CAYENNE5 nimmt auch kleinste Bärte mit.*

>> *Giuliano und Adriano. Ohne unsere sympathischen Guides wären wir komplett »lost« gewesen…*

en Sportklasse-Flaggschiff CAYENNE 5 geflogen ist, würden wir uns sogar mit einem netten Kennlernflug zufrieden geben. Doch wie so oft beim Fliegen kommt es erstens anders. Und zweitens als man denkt.

Der »große Berg« hält was sein Name verspricht. Aus dem Nichts entwickeln sich über dem Montagna Grande und der vorgelagerten Ebene kleine Cumuli. Schon der erste nachzentrierte Kreis entwickelt sich zu einem kräftigen Bart. Euphorisch kurven wir zwei Stunden in feinster Thermik durch die Umgebung des Hausbergs der Palermitaner Fliegergemeinde, vernichten die Höhe mit Wingovern und drehen immer wieder zur Basis auf. Spätestens jetzt wird klar, dass Sizilien alles andere als eine kleine Insel ist, sondern ein ausgedehnter Mikrokontinent mit einer faszinierenden Landschaft, die als Kulisse für einen Sergio Leone-Western dienen könnte. Hügelige Landstriche bis zum Horizont, hie und da durchzogen von felsigen Bergketten dazwischen kleine Dörfer und Farmen. »Für eine Handvoll Dollar« lässt grüßen.

Ich bin hin und weg. Der neue CAYENNE 5 ist genau der Flügel, den ich mir in der Sportklasse immer gewünscht habe. Kurze knackige Steuerwege, präzises Handling und in jeder Lage genug Energie, um den Schirm

perfekt in die Thermik zu stellen! »Sempre dritto!« - auch im Gas zieht der CAYENNE 5 sauber durch und erinnert an einen Hochleister. Rolf und ich landen mit einem breiten Grinsen im Gesicht. Alex, der den Schirm entwickelt hat, mustert uns aus sicherer Entfernung. Doch sein Lächeln verrät, dass er längst weiß, dass sein neuester Wurf die langen Entzugserscheinungen zweier vom Flugvirus Infizierter beendet …

Wenn die Nacht zum Tag wird

Die Altstadt von Palermo wird am Wochenende zur Partymeile. Die ganze Stadt scheint auf den Straßen zu feiern. Der Verkehr kommt komplett zum Erliegen, doch Giuliano, der heute das Steuer übernimmt, findet immer wieder eine Lücke und bewahrt den Bus in den engen Gassen vor jeder sicher geglaubten Kollision.

Giuliano scheint Gott und die Welt zu kennen. Egal ob es der Parkplatzwächter ist, dem er ein paar Münzen in die Hand drückt oder der Barmann, der sofort einen Tisch für uns klarmacht. Um uns Künstler, Arbeiter, Ärzte, Rechtsanwälte und die schönsten Mädchen Palermos. Wir bewegen uns durch die Nacht, als wären wir seit Jahren ein Teil des Rituals dieser mystischen Stadt, deren baufällige Häuser nur von Gerüsten und Stahlbändern zusammengehalten werden. Die Gassen pulsieren, in den Bars spielen Bands, die Nacht wird zum Tag. Als wir uns

>> *Geflasht!*

Sunset-Soaring am Belliemi.

Ein Spot der Extraklasse.

>> *Leckerbissen. Abendflug über die Altstadt von Cefalu direkt zum Strand.*

zurück auf den Weg zum Hotel machen, dämmert es bereits. Tristan, unseren Fotografen, haben wir verloren. Er ist irgendwann in den Armen einer sizilianischen Schönheit in die Dunkelheit verschwunden.

Frühlingsgefühle

Als uns Adriano im Hotel abholt, findet er eine müde Truppe mit kleinen Augen und rauhen Stimmen vor. Tristan hat irgendwie den Weg zurückgefunden und grinst. Obwohl sich niemand etwas anmerken lassen möchte, sind wir froh, dass wir auf dem Weg in das heutige Fluggebiet noch eine Stunde vor uns hin dösen können. Unsere Müdigkeit verfliegt sofort, als wir auf der Nordseite des Kumeta den laminaren Aufwind spüren! Die weichen Wiesenhänge laden zu Touch und Goes und allerlei Schirmspielchen ein. Besser zum Soaren geht es auch in Castelluccio oder am Monte Cucco bei besten Bedingungen nicht! Es ist ein Traum. Stundenlang ziehen wir den neuen CAYENNE über die grünen Wiesen. Dieser Platz ist magisch. Das wissen wir spätestens am Nachmittag, als der Wind dreht und wir zum Südstartplatz wechseln. Die kilometerlange Ridge ist Ausgangspunkt vieler Streckenflüge durch Sizilien, an diesem Novembertag gibt uns die XC-Seite von Kumeta einen kleinen Eindruck ihres XC-Potenzials. »Sempre dritto!« - Flügel an Flügel fliegen wir in leichtem Steigen die Ridge entlang. Was hier wohl im April möglich ist?

Geflasht

Adriano und Giuliano haben noch weitere Leckerbissen für uns parat. In Cefalù landen wir direkt am Strand. Belliemi ist ein Soaringspot der Extraklasse, der in den Abendstunden seine volle Geltung entfacht. Tristan packt seine Blitzanlage aus und friert die epischen Momente ein. Bei Benni und Alex bricht der Spieltrieb aus. Sie ziehen einen Wingover nach dem anderen über Tristans Kopf, bis der riesige Akku leer ist.

Unsere Woche in Sizilien ist abgelaufen. Wehmütig verlassen wir diesen magischen Ort mit dem Wissen, dass wir nur einen kleinen Einblick in die Möglichkeiten dieser faszinierenden Insel gewonnen haben. In München begrüßt uns regnerisches Herbstwetter. Eigentlich höchste Zeit, gleich in den nächsten Flieger zurück nach Palermo zu steigen …

>> *Fünf Spots rund um Palermo:*
[1] Montagna Grande
[2] Kumeta
[3] Belliemi
[4] Cefalù
[5] Monte Inici

Diamant im Dornröschenschlaf

Sizilien ist ein unentdecktes Juwel. Alleine im Umkreis der Hauptstadt Palermo warten 30 Spots darauf entdeckt zu werden. Viele Startplätze liegen allerdings versteckt und sind nur über holprige Feldwege erreichbar. Die Hilfe eines Guides ist absolut empfehlenswert. Nicht zu unterschätzen sind die Distanzen zwischen den Spots. Wer nur eine Woche Zeit hat, sollte sich auf eine Region konzentrieren.

Land und Leute

Sizilien ist die größte Insel im Mittelmeer und liegt fast auf der gleichen Höhe mit Europas südlichstem Punkt Gibraltar. Die Entfernung zur afrikanischen Küste beträgt nur 150 Kilometer. Mit fast fünf Mio. Einwohnern ist Sizilien zugleich eine bedeutende Region Italiens. Alleine Palermo hat über 650.000 Einwohner, die Landflucht nach dem 2. Weltkrieg hat die Stadt enorm wachsen lassen. Erdbeben, Vulkanausbrüche und der Krieg haben in Sizilien ihre Spuren hinterlassen. Zerstörung und Wiederaufbau prägen viele Orte und Sehenswürdigkeiten.

Reisezeit

Geflogen wird in Sizilien an fast 365 Tagen im Jahr. Während der Sommermonate ist es allerdings außerordentlich heiß, die aufgeladene Inselmitte sorgt dann für kräftige Auf- und Abwinde. September und Oktober sind ideal, um die europäische Flugsaison zu verlängern, doch auch der Winter bietet viele gute Thermiktage. Allerdings ist das Wetter dann wechselhaft und für die Wahl des richtigen Spots ist viel Erfahrung erforderlich.

Guides

Perfekt organisierte Reisen bietet Adriano Patti an. Der sympathische Fluglehrer betreibt in Palermo die »Academia Siciliana Volo Libero«. Website: www.asvl.it. Wer Sizilien auf eigene Faust erschließen will, findet auf der Website des 2006 verstorbenen Schweizers Dominik Bernhard wertvolle Tipps (Stand 2005) www.unterwex.ch/PgSicilia.htm

Streckenfliegen

Die Sizilien-Wertung des XContest-Servers liefert über die Gebietsfiltersuche viele Informationen über gute Spots, XC-Flüge und Bestleistungen. Der sizilianische Rekord liegt bei 147 Kilometer, aufgestellt im Frühjahr 2014. skywalk-Teampilot Giuliano Minutella bewies, dass 60 Kilometer-Flüge auch im Dezember machbar sind.

The X-MAN

»Die X-Alps 2015 werden das spannendste und interessanteste Rennen, das wir bis jetzt erlebt haben«

Paul Guschlbauer

Fotos: Red Bull Content Pool | skywalk

Die Red Bull X-Alps sind das Rennen aller Rennen – weit über die Gleitschirm-Welt hinaus. skywalk-Team- und Testpilot Paul Guschlbauer gehört mit zwei erfolgreichen Teilnahmen zu den Routiniers. Uns hat er einen Einblick gegeben, was die Teilnehmer im Sommer 2015 bei der 7. Auflage erwartet.

Λ: 2015 finden die X-Alps zum 7. Mal statt. Was ist neu?

Paul: Als erstes fallen einem die vielen neuen Gesichter im Starterfeld auf, lange bevor man sich mit den Regeln oder der noch nicht endgültig bekannten Strecke befasst. Nur 12 der 32 Plätze wurden an Athleten vergeben, die bereits X-Alps-Erfahrung sammeln konnten. Alle anderen sind neue Teilnehmer, von denen die meisten aber schon bei ganz unterschiedlichen Abenteuern zeigen konnten, was sie drauf haben. Was mich besonders freut ist, dass zwei Frauen am Start sind. Von Yvonne Dathe weiß Mann, dass sie extrem stark fliegt, Dawn Westrum gehört zum US-Paragliding Team und läuft wohl regelmäßig erfolgreich Ultra-Marathons. Persönlich als extrem aussichtsreich für eine sehr gute Platzierung schätze ich Sebastian Huber ein. Ein toller Kerl, der aus dem Laufsport kommt und in den letzten Jahren mehrere Hike & Fly-Wettbewerbe gewonnen hat. Im Herbst hat er die Strecke nach Monaco mal schnell auf eigene Faust als Training gemacht. Ein interessanter Kandidat ist auch Petiot Gaspard. Seine Erfahrung spricht für sich. Mal schauen, ob sein Bruder auch in die X-Alps involviert sein wird. Er gilt als ähnlich stark. Beide hatten sich beworben.

Wenn man einen Blick in die Regeln wirft, hat es auch dort Änderungen gegeben. Offiziell besteht ein Team nun wieder aus einem Athleten und einem Supporter. 2013 sollte man ja einen zweiten Helfer für alle Media-Aufgaben haben. Dieser Abschnitt des Reglements ist offener gestaltet - es wird nicht speziell darauf hingewiesen, dass man keine Hilfe von Dritten annehmen darf. Neu ist auch, dass 2015 jedes Team jeden Tag mindestens 30 Minuten mit der Kamera dokumentieren muss. Das wird dafür sorgen, dass die Zuschauer das Geschehen im Internet und bei den Fernsehzusammenfassungen perfekt miterleben können. Auch das live tracking entwickelt sich ständig weiter und wird den Zuschauern noch detailliertere Einblicke in die vorherrschenden Bedingungen ermöglichen.

Nicht ganz neu, aber trotzdem interessant, ist der night pass. Entscheidet sich ein Teilnehmer ihn zu verwenden, muss er die Zwangspause zwischen 22:30 und 5:00 Uhr nicht einhalten. Das kann ein großer Vorteil sein- wenn man den night pass jedoch falsch einsetzt, auch unnötig viel Energie verbrauchen. So ist es Tom de Dorlodot vor zwei Jahren ergangen. Er ist am dritten Tag die ganze Nacht durchgelaufen und konnte seine Konkurrenz mehrere Kilometer distanzieren, um am nächsten Tag zuzusehen, wie er von Kaoru »Ogi« Ogisawa mit vier Mal kurbeln wieder eingeholt wurde...

Λ: Bis zum Start ist noch ein gutes halbes Jahr Zeit. Wie bereitest Du Dich auf das Rennen vor?

Paul: 2011 und 2013 konnte ich Erfahrungen bei zwei sehr konträren Rennen sammeln. 2011 war das Wetter überdurchschnittlich schlecht, während es 2013 überdurchschnittlich gut war. Mein 3. Platz im Jahr 2011 hat mich in dem Glauben gelassen, dass meine Strategie der exakten Routenplanung ein Garant für Erfolg ist. Deswegen habe ich das auch 2013 wieder versucht. Was ich jedoch nicht bedacht hatte: Eine genaue Planung mit einer quasi konkreten Vorstellung des Rennverlaufs geht immer auf Kosten der Flexibilität.

Paul Guschlbauers Vorbereitungen für die X-Alps 2015 laufen auf Hochtouren. Und die Partnerschaft mit seinem Sponsor Red Bull erlaubt ihm dabei auch ungewöhnliche Wege zu gehen. Die Vorweihnachtszeit nutzte Paul für einen zweiwöchigen Trip nach Mexico, um ein paar Trainingseinheiten auf 4000 Meter Meereshöhe zu absolvieren. Am Ende der Reise nahm der österreichische Ausnahmeathlet noch an einem Triathlon der besonderen Art teil: Der »Aerothlon« besteht aus einem Berglauf mit sechs Kilometern und 750 Höhenmeter, einem Streckenflug über 11 Kilometern mit 2 Wendepunkten sowie einem 11 Kilometer langen Mountainbike-Finish. Nach seinem Sieg im Vorjahr konnte Paul auch das 2014er-Rennen für sich entscheiden. Nach rund 1,5 Stunden überquerte er die Ziellinie als Erster. Dabei gewann er nicht nur die Einzelwertung, sondern ließ auch alle Staffeln hinter sich. Bemerkenswert vor allem deshalb, weil zu den Teilnehmern auch Olympioniken, Ultraläufer und Xterra-Weltmeister gehörten.

Infos: www.aerothlon.com

>> *Fliegen..., laufen..., laufen..., fliegen...*

Schon die Vorbereitungen auf die X-Alps sind extrem anstrengend und zeitaufwändig.

Das erfordert großen Idealismus und potente Sponsoren.

>> *Trainieren oft gemeinsam: Paul Guschlbauer und Thomas de Dorlodot beim »Toplandetraining« in Berchtesgaden*

Und Flexibilität wäre 2013 aufgrund der ungewöhnlich guten Flugbedingungen dringend gefragt gewesen. Heute glaube ich, dass eine gute Vorbereitung dazu führen muss, einerseits alle Optionen zu kennen, diese aber auch mit möglichst großer Freiheit zu nutzen.

Tom de Dorlodot und ich haben 2014 mit dem Projekt »Adriatic Circle« vollkommen neue Hike & Fly-Erkenntnisse gesammelt. Wir sind sehr viel gelaufen, haben uns Gedanken über mögliche Routen durch unbekanntes Gelände gemacht, oft Startplätze gesucht und viele schöne Flüge aber auch viel schlechtes Wetter erlebt. Wir haben vermutlich als Erste nur mit dem Gleitschirm und zu Fuß den Apennin durchquert und viel von dem sammeln können was bei den X-Alps wohl das Entscheidendste ist: Erfahrung.

Mit SALEWA habe ich nun einen Sponsor, der den gesamten Outdoor-Bereich abdeckt – von Gore Tex bis Steigeisen. Das wird mich einen guten Schritt vorwärts bringen. Viel Motivation gibt mir Zusammenarbeit mit meinem neuen Supporter Werner Strittl, einem extrem fitten Erlebnispädagogen. Das Team muss perfekt funktionieren und um das zu erreichen, wollen wir bis zum Start möglichst viel Erfahrung zusammen sammeln. Zum Beispiel beim Bordairline, Bergtouren und Hike & Fly. Im Winter werde ich einige Wochen in wärmere Gefilden zum Fliegen und in den Alpen meinen Hobbies Skitouren und Trailrunning nachgehen. Im Frühling steht natürlich Streckenfliegen und das Testen unseres neuen X-Alps-Schirms auf dem Programm!

>> *Paul Guschlbauer nimmt Maß. Seine Ausrüstung für die X-Alps wiegt weniger als zehn Kilo. Sein Tipp für das Gesamtgewicht von Schirm, Gurtzeug, Rettung und Rucksack: deutlich unter sechs Kilo!*

Λ: Längst sind alle X-Alper mit super leichtem Equipment unterwegs. Wird die Entwicklung noch weiter gehen?
Paul: Die Entwicklung der letzten Jahre war wirklich beeindruckend: 2011 bin ich mit einem reinen Proto geflogen, der knapp über vier Kilo auf die Waage brachte. 2013 hatte ich einen ausgereiften Schirm mit EN D-Zulassung, der später sogar in Serie ging. Mit gemessenen 3,5 kg war der X-Alps 2013 wohl der leichteste Schirm im Starterfeld. Dasselbe gilt für das Gurtzeug. 2011 hatte ich einen 1,5 kg »leichten« selbstgenähten Prototypen, 2013 war ich mit einem EN-geprüften 1,1 kg-Gurt am Start, aus dem wir bei skywalk später das leichteste vollverkleidete Seriengurtzeug der Welt, das RANGE AIR entwickelt haben. Zur Zeit arbeiten wir an einem neuen X-Alps-Schirm und an einem neuen Gurtzeug mit allen Zulassungen für die Serie. Bei skywalk gehen alle am X-Alps-Projekt Beteiligten mit sehr viel Leidenschaft und Motivation an die Sache heran. Die Sicherheit und Breitentauglichkeit steht für uns dieses Jahr stark im Vordergrund. Unser neuer X-Alps-Schirm und unser Gurtzeug werden eine Zulassung bekommen. Ich bin mir sicher, dass die skywalk-Teampiloten 2015 mit extrem leichtem und gutem Material an den Start gehen. Mein Tipp für das Gesamtgewicht von Schirm, Gurtzeug, Rettung und Rucksack: unter sechs Kilo!

Mehr über Paul Guschlbauers X-Alps Vorbereitungen unter:
facebook.com/guschlbauer.paul
und
www.paulguschlbauer.at

Λ: Was können wir von den Red Bull X-Alps 2015 erwarten?
Paul: Es klingt vielleicht ein wenig abgedroschen, aber ich wage zu behaupten, dass die X-Alps 2015 das spannendste und interessanteste Rennen werden, das wir bis jetzt erlebt haben. Das Teilnehmerfeld ist perfekt aufgestellt mit Piloten, die ihre Fähigkeiten schon bei allen möglichen Abenteuern eindrucksvoll unter Beweis gestellt haben.
Ich denke, mit so vielen neuen motivierten Leuten, die es nicht erwarten können, sich der Herausforderung zu stellen, wird es viele interessante taktische Schachzüge geben. Λ

Was macht eigentlich der Race-Director, während die 40 Teams bei den Red Bull X-Alps von Salzburg nach Monaco fliegen und laufen?

»**X-Alps** steht für das, was Gleitschirmfliegen ursprünglich war!«

Wir haben mit Christoph Weber gesprochen.

Über Motivation

»Die Red Bull X-Alps sind das genialste Rennen, dass es in diesem Sport gibt. So etwas lenken zu können und zu sehen, dass das auch funktioniert, ist einfach irre! Deswegen steckt da viel Herzblut von mir drin. Mir ist wichtig zu zeigen, was mit einem Gleitschirm heute möglich ist. Rüber zu bringen, dass es geht, in Salzburg am Mozartplatz loszulaufen und sieben Tage später in Monaco am Mittelmeer anzukommen.«

Über Faszination

»Das geniale an den X-Alps ist, dass das Konzept heute noch in seiner Urform funktioniert. Die Regeln sind so einfach, dass du sie in einem Satz erklären kannst. X-Alps steht für das, was Gleitschirmfliegen ursprünglich war. Das in ein Rennen reinzupacken, hat für mich eine ganz hohe Faszination.«

Über Emotionen

»Wenn Du als Race-Director der Überbringer schlechter Nachrichten bist, ist das ziemlich bitter. 2011 mussten wir den Japaner Ogi Ogisawa disqualifizieren, weil er zu weit in einen Luftraum eingeflogen war. Ihm sagen zu müssen, dass das Rennen für ihn vorbei ist, tut einem selber weh. Auch Chrigel Maurer mussten wir sanktionieren. Er war nur um einen Meter in einen Luftraum eingeflogen. Aber dann musst du eben auch sagen, Übertreten ist Übertreten, aus ist aus. Es macht einem die Arbeit etwas leichter, dass wir die Regeln im Vorfeld klar definieren. Viel schwieriger sind medizinische Entscheidungen. Manchmal können die Teilnehmer ihre Leistungsfähigkeit nicht mehr richtig einschätzen. Für die entsprechenden Entscheidungen habe ich zum Glück einen Rennarzt und ein medizinisches Team.«

Über Taktik

»2015 wird es ein super Rennen geben. Noch nie hat es so viele interessante Gesichter gegeben! Bei der Auswahl der Athleten haben wir noch stärker darauf geschaut, wie ihr fliegerisches und sportliches Können ist. Zum ersten Mal sind auch zwei Frauen dabei und ich bin sehr gespannt, wie sie sich schlagen. Es wird auch sehr spannend, wie weniger erfahrene Teilnehmer mit der Ausdauerbelastung umgehen. Bei den X-Alps ist es extrem wichtig, sich nicht in den ersten 1-2 Tagen zu verbrennen und dann nichts mehr drauf legen zu können. Ich werde mein Bestes geben, damit alle wieder gesund in Monaco ankommen.«

SKYTEX®

Ready for the next generation !

MADE IN EUROPE

Because your wings will always need high-performance fabrics, Porcher Sport will be at your side throughout your life on land, at sea and in the air… Naturally.

www.porcher-sport.com

porcher SPORT

CONFIDENCE MAKES THE DIFFERENCE

SKYWALKing around the world

Vive la France!

skywalk-Schirme fliegen in über 40 Ländern der Welt und unsere Importeure vor Ort sind ein wichtiger Teil der skywalk-Familie. Unser Mann in Frankreich heißt Eric Roussel. Als Eric ein Kind war, wollte er Flugzeugpilot werden. Wie bei den meisten kleinen Jungs ist daraus natürlich nichts geworden. Doch als ihn ein Freund vor 25 Jahren zum Gleitschirmfliegen mitnahm, war er sofort infiziert und hat den Gleitschirm zu seinem Lebensmittelpunkt gemacht. Gleitschirmfliegen ist für Eric aber nicht nur Beruf sondern eine Lebenseinstellung. Wir haben unseren Mann in Frankreich beim Coupe Icare getroffen.

Λ: Bon jour beim Coupe Icare! Wie gefällt Dir das Meeting?
Der Coupe Icare ist das größte Meeting der Flugsport-Szene und sehr wichtig für den Sport. Für uns bedeutet der Coupe Icare natürlich eine Menge Arbeit. Wir bleiben die ganzen vier Tage am Stand, weil wir hier unsere wichtigsten Partner treffen. Auf der anderen Seite ist die Atmosphäre jedes Jahr wieder beeindruckend und gibt uns natürlich auch die Chance, unsere Freunde aus aller Welt zu treffen.

Λ: Frankreich gilt als Wiege des Fliegens. Unterscheidet sich der französische Markt von den anderen?
Jeder Markt ist speziell. Aber letztendlich teilen wir alle die gleiche Leidenschaft – mit ein paar Unterschieden bei der Philosophie. Das Geheimnis, um als Hersteller oder Importeur erfolgreich zu sein, ist eben genau zu wissen, wie ein Markt tickt. Und das gilt natürlich auch für den französischen Markt. Gleitschirmfliegen wurde in Frankreich geboren. Das spürt man auch heute noch.
Nach wie vor kommen die meisten Trends aus Frankreich, ganz egal ob Leichtbau, Hike & Fly und Speedriding. Was mir sehr gut gefällt ist, dass Gleitschirmfliegen in Frankreich immer noch »vol libre« ist. Jeder Pilot ist für sich selber verantwortlich, kann selbst entscheiden wie er den Sport ausübt. In Frankreich versuchen wir nicht, einen Pilot mit Regulierung zu schützen. Auch der französische Verband trägt das mit. So gilt die von ihm angebotene Versicherung für jeden, egal ob er eine Lizenz hat oder einen nicht zugelassenen Schirm fliegt. Verantwortlich ist der Pilot. Diesen Geist versuchen wir auch allen neuen Piloten zu vermitteln, wenn sie zum ersten Mal eine Flugschule betreten. Das man mit anderen respektvoll umgeht, und dass man seine eigenen Grenzen respektiert. Genau diese Philosophie wird unseren Sport aus einer Überregulierung heraushalten und uns unsere Freiheit bewahren.

Λ: Du hast 2013 den skywalk-Vertrieb für Frankreich übernommen. Warum?
Wir sind damals den MESCAL probegeflogen. Der Schirm ist ein überragender Schulschirm. Davon hat es in der Geschichte des Sports nur ganz wenige gegeben. Ganz allgemein schätzen wir Alex Höllwarth sehr und die Art und Weise, wie er und sein Team Schirme konstruieren. Sie denken nicht zu viel darüber nach, was die anderen Hersteller machen und folgen auch nicht blind kommerziellen Trends. Sie entwickeln Schirme, die sie selber gerne fliegen. Das spürst Du! skywalk arbeitet mit dem Herzen.
Als wir den Vertrieb übernommen haben, war skywalk in Frankreich noch nicht sehr stark vertreten. Gute Händler und Flugschulen von der Marke zu überzeugen, war eine Menge Arbeit. Wir sind hier auf einem sehr sehr guten Weg. Wer skywalk kennt, weiß, welches Potenzial die Marke und ihre Produkte noch haben. Davon sind wir überzeugt und deswegen voller Erwartung, was die nächsten Jahre bringen. Persönlich mag ich Schirme, die gut steigen, harmonisch in der Thermik fliegen, bei Gegenwind gut gleiten und den Beschleuniger gut annehmen. All das bieten die skywalk-Schirme.

Λ:Wie wird sich der Gleitschirm-Markt generell weiterentwickeln?
Wir gehen zurück zu unseren Wurzeln: Hike and Fly! Mit dem Unterschied, dass Hike & Fly heute mehr ist als ein netter Gleitflug. Hike & Fly erobert den Alpinismus, das Reisen, das XC-Fliegen und sogar den Wettbewerb. Hier liegt ein großes Potenzial, denn klassische Wettbewerbe sprechen außerhalb der Wettkampf-Szene immer weniger Leute an. Sie haben zwar ein unglaublich hohes sportliches Niveau, die komplexen Regeln sind aber immer schwerer zu verstehen. Der Hike & Fly-Trend wird den Sport nachhaltig verändern. Ein Hike & Fly-Tag mit Deinen besten Freunden ist viel intensiver als ein Tag in einem normalen Fluggebiet. Das Ego ist weniger wichtig, das gemeinsame Erlebnis mitten in der Natur steht im Vordergrund. Auch die Sicherheit spielt eine viel größere Rolle. So ist zum Beispiel die Starttechnik sehr wichtig, um auch bei schwierigen Bedingungen in die Luft zu kommen. Hike & Fly-Piloten setzen sich viel intensiver mit der Materie auseinander – ein Tag am Übungshang kann da mehr bringen als ein Sicherheitstraining.

Λ: Frankreich bietet viele unterschiedliche Landschaften. Welche Spots gefallen Dir am besten?
Natürlich Annecy – schließlich lebe ich dort! Und natürlich Chamonix mit dem Mont Blanc. Nein im Ernst, Gleitschirmfliegen ist magisch und bietet so viele unterschiedliche Momente. Und Frankreich hat die ganze Bandbreite. An einem guten XC-Tag in den Alpen kannst Du gleich mehrere unterschiedliche Gebiete anfliegen. In Südfrankreich ist das Wetter super und man kann dort hervorragend Streckenfliegen. In der Normandie und der Bretagne gibt es wunderschöne Küstensoaringgebiete. Mit meinem besten Freund bin ich dort vor 20 Jahren einmal am selben Tag direkt nach dem Surfen zum Fliegen gegangen. Persönlich versuche ich in Gebiete zu gehen, wo man wenig Leute trifft. Deswegen liebe ich Hike & Fly-Touren in den nördlichen Alpen oder den Pyrenäen. Zum Speedflying gehe ich natürlich gerne in Gebiete mit viel Höhenmetern: am liebsten nach Val d'Isère, Les Arcs und Les 2 Alpes.

Λ: Und zum Schluss: Welchen Rat kannst Du Piloten mitgeben, die nach Frankreich zum Fliegen fahren?
Besucht unterschiedliche Plätze und bleibt nicht nur in den großen Fluggebieten. Denn es gibt hier so viele eindrucksvolle kleine Fluggebiete!

Λ: Na dann, »bon voyage !«

>> *»Ausflug« mit Freunden vor der beeindruckenden Kulisse des Mont Blanc Massivs.*

Ein Blick genügt: Dieser Gurt ist Hightech. skywalks neues Leichtgurtzeug RANGE AIR erreicht Bestwerte bei Gewicht, Packmaß, Aerodynamik und Sicherheit. Das RANGE AIR ist aber auch ein Beleg dafür, wie wichtig die Kombination aus langjähriger Erfahrung, neuester CAD-Technologie und vor allem der Leidenschaft für Details in der Gleitschirmentwicklung sind.

leichter als Luft

das RANGE AIR

Text; Manfred Kistler | Fotos: skywalk

Nur wenige Sekunden nach dem Aufziehen ist der Protektor gefüllt, kurze Zeit später entfaltet der Spoiler hinter den Schultern des Piloten seine aerodynamische Form. Quasi im Handumdrehen ist aus dem kleinen Beutel im Handtaschenformat ein reinrassiges vollverkleidetes XC- und Wettkampfgurtzeug mit top Aerodynamik geworden. Das RANGE AIR ist mit nur 1,9 Kilogramm (Größe S: Piloten ← 1,70 m) derzeit eines der leichtesten vollverkleideten Gurtzeuge auf dem Markt. Selbst die L-Version für 1,90 Meter große und 100 Kilogramm schwere Piloten bringt nur 2,3 Kilo auf die Waage. Doch was in der Luft so genial und einfach aussieht, ist das Ergebnis aufwändiger Entwicklungsarbeit.

Peters Geheimprojekt

Hinter dem RANGE AIR steckt skywalks Gurt-Mastermind Peter Müller - ein begeisterter Natursportler, der bevorzugt mit dem Schirm auf dem Rücken zum Startplatz geht. Manchmal nimmt er an Hike & Fly-Wettbewerben teil. Seine Leidenschaft gilt der Gewichtsoptimierung und der Aerodynamik. Manchmal sitzt er nach Feierabend noch stundenlang in der Werkstatt, um am Rechner neue Gurtzeuge zu zeichnen, die Muster aus der Prototypen-Fertigung Gramm für Gramm abzuspecken oder die Belüftung der Hülle über Ram Air-Ventile zu verfeinern.

Der Plan

Auftrieb – im wahrsten Sinne des Wortes – erhielt Peters Arbeit durch Paul Guschlbauers zweite Teilnahme an den X-Alps 2013. Dank Peters Vorarbeit konnte Paul am 7. Juli in Salzburg mit einem nur 1,2 Kilo schweren vollverkleideten Gurt an den Start gehen. Natürlich war dieses Einzelstück weit von einem alltagstauglichen Serienprodukt entfernt. Doch die Idee, ein vollverkleidetes Gurtzeug zu realisieren, dass XC- und Freizeitpiloten stundenlange entspannte Flüge ermöglicht, selbst in harter Thermik.

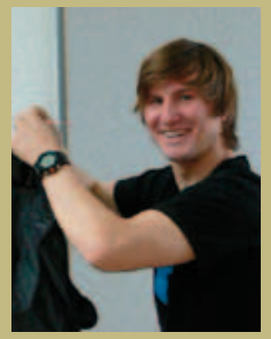
Das RANGE AIR tritt mit einem einzigartigen Konzept an. Eine luftgefüllte Hülle aus strapazierfähigem Ripstop-Gewebe bildet die aerodynamische Form und gleichzeitig den Protektor, der ein Maximum an Sicherheit bietet und alle Zulassungsnormen erfüllt. Darunter steckt eine am Computer berechnete und bei vielen Flügen perfektionierte Sitzschale. Dieser »3D Single Layer Mainseat« passt sich anders als bisherige Hängematten-Konzepte perfekt an den Körper an. Um die optimale Passform zu finden, sind nur wenige Einstellungen nötig. Drei im Flug verstellbare Gurtbänder ermöglichen die individuelle Anpassung des Rückenteils. Die persönliche Beinlänge und –Beinhaltung im aerodynamischen Beinsack kann der Pilot mit Schlaufen am Beinstrecker einstellen.

Entwicklung im Windkanal

Wie groß der Leistungsvorteil ausgereifter vollverkleideten Liegegurte ist, konnte skywalk bereits bei der Entwicklung des XC-Gurts RANGE2 analysieren. Ziel der Tests im Windkanal von Daimler in Stuttgart war, die Aerodynamik seines Vorgängers RANGE zu verbessern.

Der Leistungszuwachs der Gleitschirme erfordert regelmäßig, auch beim Gurtzeug nachzuziehen. Je besser ein Schirm gleitet, desto höher wird der Einfluss des Gurtzeugs. Der Luftwiderstand geht im Idealfall mit dem Faktor Geschwindigkeit im Quadrat ein. Ein optimiertes und perfekt eingestelltes Liegegurtzeug kann im Vergleich zu einem klassischen Sitzgurt bis zu zwei Gleitzahlen bringen – also weit mehr als der Leistungsunterschied zwischen zwei Schirmklassen!

Die Messungen am RANGE 2 hatten einiges an Verbesserungspotenzial offengelegt. Speziell der Bereich oberhalb der Schultern hinter dem Kopf des Piloten war noch nicht ideal gelöst. Das RANGE AIR ist hier einen bedeutenden Schritt weiter. Peter Müller konnte mit modernen CAD- und Simulati-



Gurt-Mastermind Peter Müller über Herausforderungen und Lösungen:

»Die größte technische Herausforderung bei der Entwicklung des RANGE AIR war, den Single Layer so bequem zu machen, wie einen Gurt mit Schaumstoffverstärkungen am Rücken. Desweiteren war es sehr aufwändig, die Hülle faltenfrei zu gestalten, da sie ja nur von Luft gefüllt wird und nicht um steife Elemente, wie einen großen Schaumstoffprotektor gespannt werden kann. Ein weiterer spannender Teil war die Airbag-Zulassung. Manchmal habe ich 4-5 verschiedene Protektoren am Tag gebaut, um den besten Kompromiss zwischen Bauhöhe und Verzögerungswert zu finden. Am Ende haben wir ihn mit einem Wert von 21G souverän bestanden.

Ein Kinderspiel war hingegen der Lasttest. Das LIROS XTR-Material ist eigentlich völlig überdimensioniert. Die dicken Gurtbänder schaffen aber Vertrauen und das ist auch wichtig, wenn man mit einem Zwei-Kilo-Gurtzeug über die Alpen fliegt!«

Aufbauend auf den Erfahrungen der X-Alps 2013 haben wir uns die Aufgabe gestellt, einen sehr leichten und sehr klein komprimierbaren Liegegurt zu konstruieren, der gleichzeitig aerodynamisch perfekt ist und einen maximalen Sicherheitsfaktor aufweist. Herausgekommen ist das RANGE AIR mit LTF/EN-Zulassung. Angeregt und erprobt bei den Red Bull X-Alps 2013, weiterentwickelt in unserem R&D-Labor und getuned im Windkanal von Daimler.

Manfred Nebel, Aerodynamik-Experte bei Daimler und die skywalk-Teampiloten Oliver Teubert und Reiner Braun engagierten sich stark für das RANGE AIR-Projekt.

onstools diverse Variationen durchspielen und die energiezehrenden Wirbel im Rücken des Piloten auf ein Minimum reduzieren. Die auf den ersten Blick etwas voluminöse Form des RANGE AIR verbessert den Strömungsverlauf erheblich. In der Aerodynamik heißt schlank nicht immer strömungsgünstig.

Die Näherung an die ideale Tropfenform erreichte Peter Müller durch einen staubelüfteten Strömungskörper aus Rip Stop-Gewebe, der nicht nur durch perfekte Aerodynamik glänzt, sondern auch durch sein äußerst geringes Gewicht. Um ein möglichst kleines Packmaß zu erzielen, folgt auch der Luftprotektor dem Ram Air-Prinzip. Bei korrekter Einstellung und guter Sitz-Liegeposition hat das RANGE AIR einen cw Wert von nur ca. 0,27! Zum Vergleich: der schon sehr gute cw Wert des RANGE2 Liegegurtes liegt bei ca. 0,31, also über 10 % darüber. Da sich die Stirnfläche nur um 0,02 m² erhöhte, blieb eine satte Gesamtwiderstandsverringerung von kanpp 10 % übrig.

Reduce to the max

Der Verzicht auf ein klassisches Sitzbrett polarisierte auch bei der skywalk-Entwicklungsmannschaft. Nicht jeder konnte sich vorstellen, dass man ohne Sitzbrett bequem stundenlang fliegen kann. Doch spätestens als Armin Harich das RANGE AIR 2014 für seine Rekordversuche wählte, verflogen die Zweifel. Sein eindrucksvoller 300 km-Rekordflug überzeugte letztendlich auch die letzten Skeptiker im Team um Peter Müller von der Alltagstauglichkeit. Das Gesamtpaket des RANGE AIR überzeugt: sehr geringes Gewicht, sensationell geringes Packmaß, ansprechender Sitzkomfort und schlussendlich die optimierte Aerodynamik bei sehr ordentlichen Protektordämpfungswerten machen aus dem RANGE AIR ein unvergleichliches Package. Die einjährige Entwicklungsarbeit hat sich gelohnt. Riesige Packsäcke mit schwerer XC-Ausrüstung gehören der Vergangenheit an. Das RANGE AIR ist ein Must Have für jeden, der seine Ausrüstung gewichtsorientiert und aerodynamisch optimieren will. Zugegeben: Das RANGE AIR polarisiert. Die Form mit breitem Rückenteil und hohem Nackenspoiler ist ungewöhnlich. Doch wie so oft in der Technologie gilt auch hier das Leitmotiv »form follows function«. Einen besseren verkleideten Leichtgurt gibt es nicht.

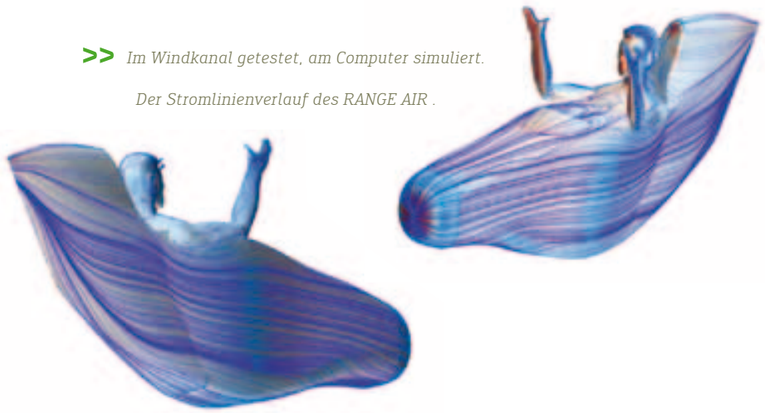
Derzeit arbeiten wir an Prototypen für die nächsten X-Alps. Unser Ziel: Gewicht deutlich unter einem Kilo - wir sind selbst schon gespannt auf das Ergebnis.

Vergleich der Leistungssteigerung bei verschiedenen Gurtzeugtypen durch bessere Aerodynamik

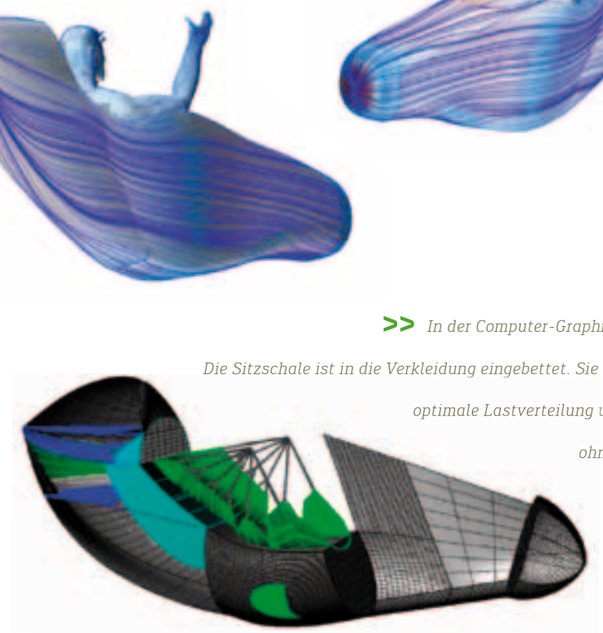
	Cw Wert	Widerstand in N	resultierende GZ
Sitzgurtzeug	0,53	34	8
Liegegurt wie RANGE2	0,31	12	9,8
RANGE AIR	0,27	10.8	10,2

Diese Werte sind für ein EN-B Schirm anzusetzen.

Je leistungsstärker der Schirm, desto größer fällt der Unterschied in der Gleitzahl aus.



>> *Im Windkanal getestet, am Computer simuliert. Der Stromlinienverlauf des RANGE AIR .*



>> *In der Computer-Graphik gut zu sehen: Die Sitzschale ist in die Verkleidung eingebettet. Sie ermöglicht eine optimale Lastverteilung und Sitzkomfort ohne Druckstellen.*

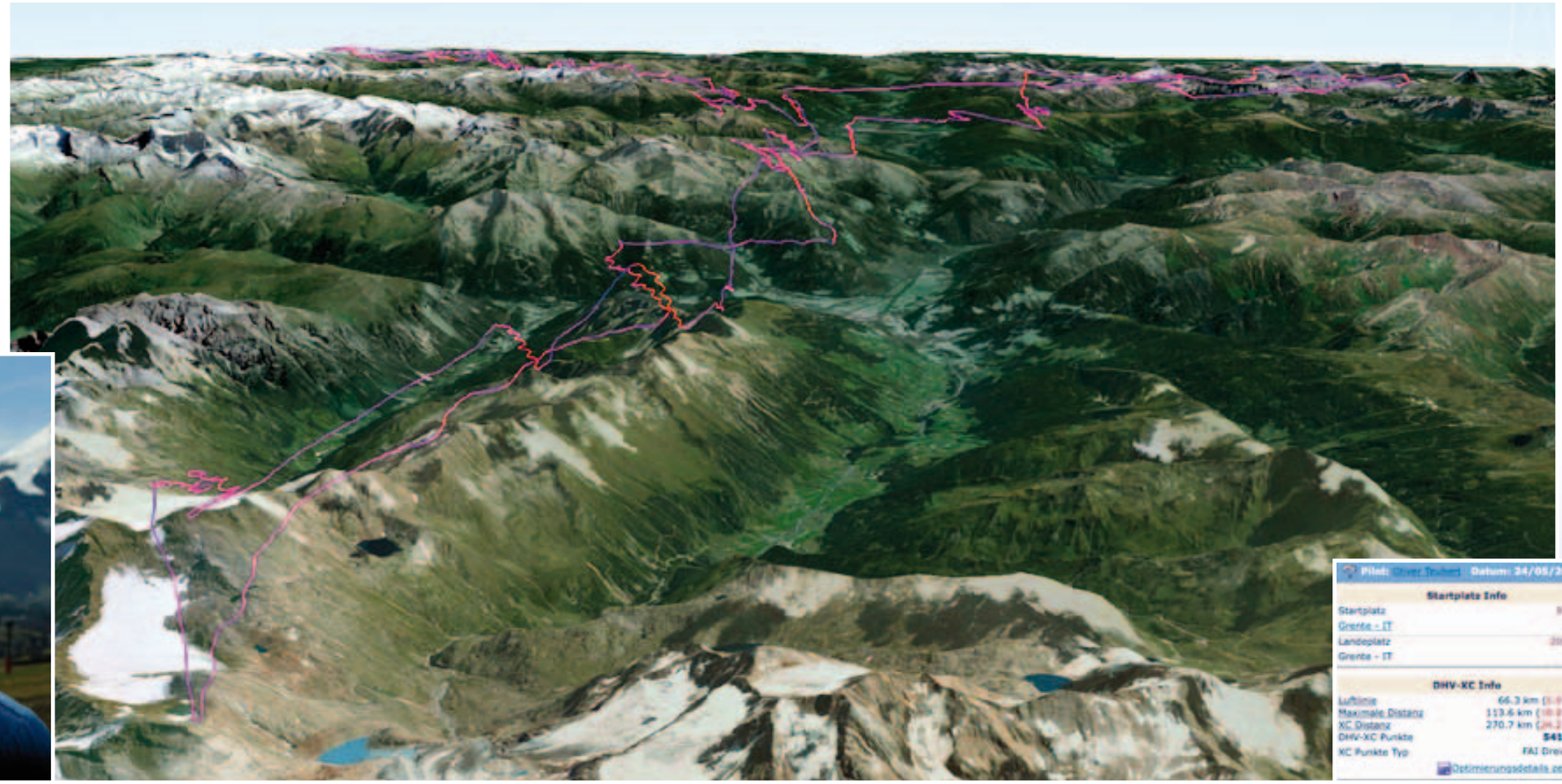
Sonne

Das Wort »Weißes Gold« erhielt im Winter 2014-2015 eine neue Bedeutung. Michael Schneider freut sich über ein paar Sonnenstunden über dem Nebelmeer.

Spot: Hochgern, Chiemgau, Deutschland | Foto Michi Schneider

271 km – extrascharf!

Ein 270 km FAI-Dreieck ist schon eine Ansage. Oliver Teubert hat eines mit dem EN-B zertifiziertem CHILI3 geflogen. Wir haben ihn gefragt, wie man das macht…



Oliver Teubert ist ein Phänomen. Der vielbeschäftigte Ingenieur kann nur wenig Zeit für sein liebstes Hobby aufwenden. Das heißt: Gute XC-Tage möglichst effizient nutzen! Bei einem Dreiecksflug in Südtirol im Mai 2014 konnte er seine Bestleistung auf 271 Kilometer schrauben.

Fotos: W. Ehn | O. Teubert | Google Earth

Λ: Hallo Oliver. Gratulation zu Deinen sensationellen Streckenflügen.

Wie bereitest Du Dich eigentlich vor?

Oliver: Das ist ganz einfach. Nach dem Flug ist vor dem Flug. Die Vorbereitung auf den nächsten Start beginnt für mich schon kurz nach der Landung. Kein Flug, der kein Verbesserungspotenzial hat. Wie vermutlich jeder Streckenflieger schaue ich mir Flüge auf den XC-Servern an. Dabei geht es mir weniger um Thermikquellen, sondern um besondere Varianten oder Bereiche, in denen jemand besonders schnell unterwegs war. Auch der Austausch mit anderen Piloten ist hilfreich. Mein Motto ist, den gleichen Fehler kein zweites Mal zu machen, auch wenn es nicht immer gelingt. Leider fliege ich nicht fehlerfrei. Wie man es hätte besser machen können, kann man oft bei anderen Piloten bewundern. Google Earth und XC-Planner sind sehr gute Werkzeuge, um eine Route zu optimieren. Dabei kommt es mir darauf an, Szenarien für bestimmte Wetterverhältnisse zu entwickeln. In der Mehrzahl der Fälle nutze ich zwar die Standardrouten, weil diese normalerweise die schnellsten

>> *Im Überblick wird erst richtig klar, wie weit sich ein 270 km -Dreieck über die Alpenlandschaft spreizt.*

sind, ich möchte aber immer mehrere Optionen im Hinterkopf haben. Kommt der entsprechende Tag, versuche ich sie umzusetzen. Auch wohin ich die Wendepunkte setzen kann, überlege ich mir schon vorher. Dabei interessieren mich zunächst nur die Bereiche der FAI-Sektoren. Die konkreten Punkte ermittle ich erst während des Flugs mit Seeyou Mobile.

Λ: Und wenn sich der Mega-Tag abzeichnet - wie wählst Du das optimale Gebiet aus?

Oliver: Das ist mit das Schwierigste im Vorfeld eines guten Tages! Es gilt abzuwägen, wo es vermutlich am weitesten fliegen wird. Ich studiere möglichst viele verschiedene Wetterberichte. Zudem versuche ich, mich mit anderen Streckenfliegern auszutauschen. Die endgültige Entscheidung fälle ich dann meist intuitiv. Ich beschränke mich auf gewisse Regionen, weil Du wegen der weiten Anreise natürlich nicht spontan im gesamten Alpenraum zur rechten Zeit im optimalen Fluggebiet sein kannst.

Λ: Mit Deinem bisher größten Dreieck, einem 271er FAI, hast Du Dich am 24. Mai für einen Start in Südtirol entschieden. Warum?

Oliver: Die Entscheidung für die Grente bei Bruneck war ein typischer Fall von Intuition. Die Wettervorhersagen waren uneinheitlich. Aufgrund der Prognose-Temps konnte man aber vor allem auf der Alpensüdseite einen guten Tag erwarten. Allerdings stand die Frage im Raum, ob es nachts rund um Bruneck noch einen Schauer geben würde, was in der Regel die Auslöse verzögert. Nach einigem hin und her entschieden wir uns zu fahren. Denn letztlich heißt eine Streckenflieger-Regel: Im Zweifel lieber fliegen gehen! Das bedeutete aber auch, sehr früh aufzustehen. Wir sind schon kurz nach zwei in Deutschland ins Auto gestiegen. Die Thermik an der Grente setzt oft schon vor 10 Uhr ein, zum Startplatz ist man knapp zwei Stunden zu Fuß unterwegs, deswegen sollte man spätestens um 7:30 Uhr am Parkplatz losgehen. Alles hat hervorragend geklappt. Wir konnten mit der ersten Thermik starten und waren trotz der niedrigen Basis schon am Anfang schnell unterwegs.

Λ: Wie triffst Du die Wahl der Route?

Oliver: In der Regel sind die bekannten Routen auch schnell. Ist die Situation während des Fluges speziell, lohnen sich Abkürzungen. In solchen Fällen zögere ich nicht lange und passe meine Route an die Bedingungen an. Dann ist es gut, wenn man sich vorher schon mit Alternativrouten beschäftigt hat. Nur so kann man das schnell umsetzen.
Die Entscheidung wo ich dann die Wendepunkte setze, treffe ich kurzfristig in der Luft. Bei einem Dreieck orientiere ich mich daran, wohin ich die weiteren Sektoren legen kann. Das ist ein fortwährendes Abwägen. Wie viel Zeit bleibt noch, wie schnell kann ich den restlichen Tag noch fliegen? Wie entwickelt sich das Wetter? Wie weit komme ich vom letzten Wendepunkt noch zurück? Obwohl ich nun doch schon eine ganze Zeit Streckenfliege, habe ich festgestellt, dass ich mich oft noch zu zurückhaltend entscheide.

>> *Fliegt wenn es geht geradeaus: Oliver Teubert*

Λ: Du bist bekannt für Deinen schnellen Flugstil. Wie setzt Du den Beschleuniger ein?

Oliver: Die Sollfahrttheorie hilft uns Gleitschirmfliegern relativ wenig, denn wir sind extrem abhängig vom Relief. Ich muss also abschätzen, wie gut der nächste Bart gehen wird und auch, ob es schwieriger sein könnte, die Thermik zu erwischen, wenn ich etwas tiefer ankomme. Intuition und Erfahrung ist dabei hilfreich. Vollbeschleunigt fliege ich selten, eigentlich nur, wenn es stark sinkt. Die meiste Zeit fliege ich gut dreiviertel beschleunigt. Aus dem Beschleuniger gehe ich nur, wenn es sehr unruhig wird und ich den Schirm mit den Bremsen stabilisieren muss. Unbeschleunigt fliege ich auch, wenn ich auf jeden Fall in einer bestimmten Höhe ankommen möchte. Dann lieber etwas langsamer, dafür aber sicher.

Λ: Wie wichtig ist es hoch zu fliegen?

Oliver: Natürlich ist viel Höhe angenehm, weil mehr Optionen bleiben. Doch oft ist das nicht schnell genug. Maximal aufdrehen lohnt sich meist nur vor langen Querungen. Die Kunst am schnellen Fliegen ist, nur bis zu der Höhe zu kreisen, bis zu der es am besten steigt und trotzdem den nächsten Bart noch schnell und optimal zu erwischen. Umso tiefer ich fliege, umso besser passe ich auf, ob es Anzeichen dafür gibt, ob ich einen riskanten tiefen Flugstil auf sicheres Hochbleiben umstellen muss.

Λ: Navigation und Elektronik werden immer wichtiger. Welche Tools verwendest Du?

Oliver: Ich verwende schon lange ein Instrument mit SeeYou Mobile. Früher hatte ich dazu einen PDA, jetzt das Oudie von Naviter. Damit kann ich die Wendepunkte fast auf den Meter genau in die Sektoren setzen. Das gleiche gilt für das Navigieren in der Nähe von Lufträumen. SeeYou Mobile ermöglicht die optische Darstellung und die entsprechenden Warnungen optimal einzustellen. Nachdem ich dieses Programm schon jahrelang gewohnt bin, konnte ich mich bislang nicht mit den diversen kostenlosen Apps für Smartphones anfreunden.
Als Vario und Backup für den Track benutze ich ein Flymaster Live, das auch Onlinetracking ermöglicht. Zur Sicherheit habe ich noch einen Spot Messenger dabei und natürlich ist das Handy obligatorisch.

Λ: Du fliegst seit 1998. Was reizt Dich noch am Gleitschirmfliegen?

Oliver: Es ist die Mischung, die das Fliegen auch nach vielen Jahren noch so interessant macht.
Am beeindruckendsten finde ich nach wie vor die hohen Berge im Wallis. Man dreht auf 4000 Meter auf und ist trotzdem noch nicht in Gipfelhöhe. Slowenien ist das krasse Gegenteil davon. Schroffe Felsen, ausgedehnte Wälder, Schluchten, blaue Flüsse wechseln sich ab.
So spannend kann man an wenigen Orten fliegen.

Λ: Du bist die letzten zwei Jahre den CHILI3 geflogen. Nach welchen Kriterien wählst Du Deine Ausrüstung aus?

Oliver: Für mich ist das wichtigste, dass ich bei langen Flügen keine Überraschungen erlebe, die meine Konzentration beeinträchtigen. Deshalb benutze ich neues Material möglichst nur nach längerem Testen. Lieber ein altes, schwereres Gurtzeug, als ein unbequemes. Lieber den vertrauten Schirm, als die neueste Kiste mit einem Zehntel mehr Leistung. Ich habe zwar noch nie die Rettung gebraucht, trotzdem setzte ich auf ein verlässliches System, das geringe Sinkwerte und eine schnelle Öffnung verspricht. In meinem Fall ist das eine Rogallo-Rettung mit Quickouts. Am CHILI3 schätze ich die Ausgewogenheit. Er steigt sensationell, die Gleitleistung ist für einen EN-B hervorragend, das Handling stressfrei und der Beschleuniger leichtgängig und effizient. Meiner Meinung nach ist der CHILI3 derzeit das beste Gesamtpaket für XC-Piloten. Mehr brauchst Du zum Streckenfliegen eigentlich nicht. Λ

Oliver Teubert zählt seit Jahren zu den führenden XC-Piloten. Bekannt ist er für seinen effizienten, schnellen Flugstil. Sein bisher größtes Dreieck umrundete er mit einem Stundenmittel von 25 km/h. Oliver setzt auf den CHILI3.

>> *Über den QR-Scan kommt Ihr direkt zu Olis Flug auf dem DHV XC-Server*

TONIC on the rocks

skywalk dominiert den Dolomitenmann

Text: Christoph Kirsch | Fotos: Red Bull Content Pool

Wenn die besten Bergläufer, Mountainbiker, Kajakfahrer und Gleitschirmflieger der Welt einmal im Jahr nach Österreich reisen, gibt es nur einen Grund. Den Dolomitenmann. skywalk-Teampilot Paul Guschlbauer war angetreten, seinen Titel zu verteidigen. Doch am Ende kam alles noch viel besser…

Er gilt als der härteste Team-Wettbewerb der Welt: der Red Bull Dolomitenmann. Seit 1988 übt der vom österreichischen Brausefabrikanten Red Bull organisierte legendäre Event eine geradezu magische Anziehungskraft auf Bergläufer, Mountainbiker, Kajakfahrer und Gleitschirmflieger aus.

2000 Höhenmeter in äußerst schwierigem Terrain bergauf müssen die Bergläufer, 1600 Meter die Mountainbiker überwinden. Für die Kanuten beginnt das Rennen gleich mit einem 7-Meter-Sprung in die Drau, danach folgt eine Wildwasserstrecke, die ihnen alles abverlangt. Da könnte man glauben, dass der Gleitschirmpart quasi im Flug vergeht. Doch weit gefehlt, wie skywalk-Teampilot Paul Guschlbauer weiß: »Bereits bei der Staffelübergabe stehst Du extrem unter Strom. Fehler sind tabu, ein Startabbruch kostet dich gleich eine halbe Minute. Ein Knoten in den Leinen und Deine Chancen in der Einzelwertung sind verloren und auch für Dein Team sind dann alle Aussichten auf eine gute Platzierung gelaufen. Nach der Zwischenlandung ist es extrem schwer, sich vom Flug auf das Laufen umzustellen. Du brauchst eine Top Kondition und eine hervorragende Konzentration, das gilt beim Gleitschirmfliegen noch mehr als in den anderen Disziplinen.« Sein gewohntes Training musste Paul Guschlbauer für den Dolomitenmann komplett umstellen. Normalerweise ist der Adventure-Pilot eher auf Ausdauer und Langstrecken eingestellt, auf die knackigen Sprints des Dolomitenmanns bereitete er sich mit kurzen, intensiven Intervallen vor.

Das spezielle Training hat sich gelohnt. Nach seinen Siegen 2010 und 2013 gewann Paul erneut die Gleitschirmwertung. Mit seinen drei Siegen zieht er als dritter Gleitschirmpilot in die Hall of Fame des Dolomitenmanns ein, wo sich Weltklasse-Athleten wie Mountainbiker Hannes Pallhuber und Berglauf-Legende Jonathan Wyatt verewigt haben. Alex Höllwarth, skywalk-Konstrukteur und -Testpilot, erreichte in der Gleitschirm-Einzelwertung einen hervorragenden 5. Platz und verwies Paul Guschlbauers Red Bull-Team im Gesamtklassement damit sogar auf Rang 3.

Doch nicht nur Paul und Alex zeigten beim Dolomitenmann 2014 was sie drauf haben. Auch skywalks X-Wing TONIC stellte seine speziellen Qualitäten unter Beweis: Fast die Hälfte des gesamten Starterfeldes und neun der Top Ten-Platzierten setzte auf den TONIC, darunter namhafte Teampiloten anderer Gleitschirmhersteller. Mit seinem geringen Gewicht, seinen Top-Starteigenschaften, seiner hohen Maximalgeschwindigkeit und der hervorragenden Gleitleistung war der TONIC perfekt für den Extrem-Wettbewerb geeignet. Mit seiner Zulassung nach der EN- und LFT Norm erfüllt der TONIC aber nicht nur die Anforderungen des härtesten Team-Wettbewerbs, sondern auch die härtesten Extremflugtests der Welt.

>> *Hatten gut Lachen: skywalk Konstrukteur Alex Höllwarth und Paul Guschlbauer landen mit dem TONIC beide auf dem Treppchen.*

>> *Dass der TONIC eine echte Spaßmaschine ist, seht Ihr im Video, bei Scan des QR-Codes.*

travel light

Mit Schirm und Shorts im Handgepäck nach Teneriffa

Die Hike & Fly-Bewegung erfreut sich dank innovativer Gleitschirmausrüstung mit niedrigem Gewicht und kleinem Packmaß längst wachsender Beliebtheit. Doch der Leichtbau hat noch weitere Vorteile, wie skywalk-Mitarbeiter Gerhard Holzner bei einem Kurzurlaub nach Teneriffa herausfand.

Text: Gerhard Holzner | Fotos: Maria Müller

>> Dank Leichtasurüstung easy aus der Hüfte geschossen und statt schlechtem Wetter in den Alpen, Sonne satt auf Teneriffa. Yeeeeeha! ;)

Der Urlaub ist genehmigt, Landkarten studiert und die interessantesten Hike & Fly-Touren in den Tiroler Alpen ausgecheckt. Eine entspannte Spätsommer-Woche steht bevor. Längst hat auch mich der Hike & Fly-Virus erfasst. Der puristische Ansatz, auf einen Berg zu gehen, zu starten wo ich möchte, unabhängig von Bergbahnen und abseits überfüllter Startplätze, begeistert mich. An sonnigen Sommer- und Herbsttagen gibt es eigentlich nichts Schöneres als abgelegene Täler abseits der Liftgebiete auszukundschaften, die man beim Streckenfliegen allzu gerne links liegen lässt. Mit einer modernen Leichtausrüstung ist eine Hike & Fly-Tour mehr als ein alpines Unterfangen mit verlängertem Abgleiter. Doch was für eine Enttäuschung. Anstatt der versprochenen stabilen Hochdrucklage wechseln sich Regen, Föhn und Schneefall ab. Die Temperaturen auf den Berggipfeln wechseln zwischen 20 Grad plus und winterlichen Minustemperaturen. In den Alpen herrscht alles andere als erfreuliches Flugwetter.

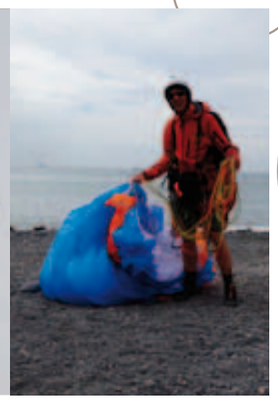
Die Alternative

Eine Alternative muss her. Und siehe da: Schon nach wenigen Mausklicks spuckt eines der einschlägigen Last-Minute-Portale einen bezahlbaren Flug nach Teneriffa aus. Teneriffa, Freizeitinsel mit Wettergarantie und einem für Outdoor-Reisende fast unschlagbaren Betätigungsfeld. Auch meine Freundin Maria ist begeistert. Anstatt mich frühmorgens mit dem Rucksack aus der Wohnung aufbrechen zu sehen, stehen uns fünf entspannte gemeinsame Urlaubstage bevor.

Was mich an Flugreisen nur schon immer nervte, sind die horrenden Aufschläge für das Sportgepäck. Warum soll ich für einen Rucksack 50 Euro Aufpreis bezahlen? Und der Gedanke daran, dass meine Flugausrüstung erst zum Abreisetermin am Zielpunkt ankommt, lässt meinen Puls sowieso jedes Mal auf 180 steigen sobald ich nur in die Nähe eines Gepäckbandes komme.

Eine moderne Hike & Fly-Ausrüstung müsste doch aber eigentlich locker als Handgepäck durchgehen? Bei den meisten Fluglinien gelten acht Kilo als oberste Grenze fürs Handgepäck, außerdem muss es in die Fächer über den Sitzen passen. Iberia ist hier sogar noch großzügiger, eine offizielle Gewichtsgrenze gibt es nicht. Perfekt! ARRIBA3, FLEX und PEPPER light bringen zusammen gerade mal 7,5 Kilogramm auf die Waage. Da bleibt sogar noch Spielraum für eine Surfshort, Flipflops, ein paar T-Shirts und den Waschbeutel. Um den Bestimmungen für das Handgepäck zu genügen, muss ich den FLEX-Wendegurt nur ein wenig komprimieren.

Noch nie sind Maria und ich zusammen so relaxed verreist. Auch sie reist nur mit einer kleinen Tasche, die wir ebenfalls als Handgepäck deklarieren. Kein umständlicher Check-in, und schon gar keine Diskussionen über das bunte zweite Gepäckstück. Mit der Bahn zum Flughafen und direkt mit den beiden Taschen zum Gate. Ankunft 30 Minuten vor Abflug und schon sind wir airborne.



>> Soaringspaß auf die leichte Art. Die gesamte Ausrüstung plus Badeshorts passt locker ins Hndgepack. Das macht natürlich fexibel bei der Urlaubsplanung.

Noch entspannter läuft die Ankunft. 20 Minuten nach der Landung sitzen wir in unserem kleinen Mietwagen - ohne Warterei am Gepäckband und ohne Sorge über verloren gegangenes Gepäck.

Aus dem Autofenster sehen wir in Adeje bereits die ersten Schirme in der Luft. Spätestens jetzt ist mein Ärger über die gescheiterten Hike & Fly-Pläne verflogen. Mit dem ARRIBA3 geht es bei feinsten Bedingungen in die Luft. Dank der laminaren Meeresbrise ist stundenlanges Herumturnen möglich. Die Krönung ist der Landeplatz direkt am Strand. Gemeinsam verbringen Maria und ich den Rest des Tages am Meer, erst spät am Abend fahren wir in das gebuchte kleine Hotel.

Besser als geplant

Meist laufen die Dinge im Leben anders als geplant. Doch gerade als Flieger ist man ja eigentlich darauf vorbereitet, Alternativlösungen zu finden. Ein Kurztrip ans Meer kann auch für eine Hike & Fly-Woche entschädigen. ARRIBA3 & Co. bieten die Flexibilität, schnell umzudisponieren. Sie passen in jedes Flugzeug, in jeden Kofferraum und sogar auf den Rücksitz eine Cabrios. Ein Vorteil, den ich in Zukunft mit Sicherheit öfters nutzen werde.

Urlaub de light

ARRIBA3 XS	*3,9 kg*
FLEX M	*1,8 kg*
Rettung PEPPER	*1,6 kg*
Helm	*0,3 kg*
Vario	*0,2 kg*
Badehose	*0,1 kg*
Flip Flops	*0,1 kg*
Handtuch	*0,2 kg*
Summe	*8,2 kg*

Die nächsten Tage verbringen wir im selben Rhythmus. Tagsüber fahren wir durch die Insel, statten dem Teide einen Besuch ab, am Nachmittag spiele ich mit dem ARRIBA3 über dem Meer. Fliegen in kurzen Hosen, stundenlange Soaring-Sessions über dem Wasser, wunderschöne Sonnenuntergangsflüge, ein Landegetränk am Strand und ein Bad im warmen Atlantik. Gibt es etwas Schöneres?

>> Strahlendes Lächeln über vier Backen, was will man mehr...? Der beinahe ins Wasser gefallene Urlaub wurde doch noch zum Volltreffer!

PERFORMANCE
DYNAMIK
SICHERHEIT

HighTech Leinen
Made in Germany

www.liros.com

LIROS

Entlang der Gardenroute

Text und Fotos: Armin Harich

Kite-Entwickler kommen weit in der Weltgeschichte herum - und Stewardessen reisen schon von Berufs wegen zu den schönsten Plätzen der Erde. Wenn es Armin Harich und seine Frau Andrea immer wieder zu einem bestimmten Ort zieht, muss es sich also um einen ganz besonderen Spot handeln.

Traumstrände, abwechslungsreiche Landschaften und endlose Natur. Hervorragendes Essen und erlesene Weine. Sympathische Menschen und freundliche Guest Houses - Südafrika ist sicher ohne zu übertreiben eines der interessantesten Reiseländer der Welt. Für Gleitschirmflieger hält dieses wundervolle Land zahllose hervorragende und spektakuläre Spots für jeden Geschmack bereit. Alleine entlang der berühmten Gardenroute zwischen Kapstadt und Port Elizabeth an Südafrikas Südküste liegen die vielfältigsten und unterschiedlichsten Startplätze! Die Bandbreite reicht vom laminaren Küstensoaring bis zu knackigen Streckenflügen im Landesinneren.

Wenn zuhause Winter ist

Die beste Jahreszeit um in Südafrika mit dem Gleitschirm in die Luft zu gehen und Land und Leute zu erkunden ist der südafrikanische Sommer – also die Zeit von Mitte Dezember bis Mitte März, wenn in Europa Minusgrade herrschen und sich die Thermik hinter dem Ofen versteckt. Eine besonders attraktive Reisezeit ist Ende Februar bis Mitte März. Dann herrscht in den Touristenhochburgen Nebensaison. Selbst entlang der beliebten Gardenroute sind die Hotels und Strände relativ leer, Buchungen sind sogar online einfach noch ein paar Stunden vor Ankunft möglich und die Preise günstiger als in der Hauptreisezeit von Mitte Dezember bis Mitte Januar.

Wer aus dem verschneiten Europa anreist, darf sich auf angenehme T-Shirt-Tempe-

raturen am Meer freuen. Im Inland wird es sogar richtig heiß – ein Grund mehr, tagsüber in die Luft zu gehen.

Perle am Meer

Kapstadt ist eine traumhafte Stadt direkt am Meer. Um Kapstadt zu erkunden, sollte man mindestens zwei Tage Sightseeing einplanen. Trips führen zum Shoppen und Schlemmen an die Waterfront, an die wilden Klippen des Kap der Guten Hoffnung, zum Kitesurfen nach Langebaan oder an den Bloubergstrand, zum Sundowner an die Camps Bay, zu den Pinguinen nach Boulder, in die Weingegenden um Stellenbusch, Franschhoek und Paarl - und natürlich sollte man es sich nicht entgehen lassen, den bekannten Chapmanspeak Drive einmal mit dem Mietwagen zu befahren.
Kapstadts Hausberge sind der Lionshead und Signalhill. Die Flugbedingungen dort sind allerdings nicht zu unterschätzen, liegen sie doch im Leerotor des Tafelbergs, des mächtigen Wahrzeichens der Stadt. Genussvolles Fliegen mit beeindruckendem Blick auf Kapstadt und das Meer ist kein Problem, solange der Tafelberg in der Seeinversion liegt und seitlich umströmt wird. Sobald er aber überströmt wird, kann es schnell kräftig einen auf den Deckel geben und sehr ungemütlich werden. Das konstante Beobachten des Windschattens auf dem Meer und der Wolken am Tafelberg ist unerlässlich.
Ein gutes Fluggebiet bei Westwind ist Sir Lowry's Pass eine halbe Stunde östlich von Kapstadt. Spektakulär ist auch der Start auf einem riesigen runden Felsen im Ostwind-Fluggebiet Paarl Rock. Gelingt es den Paarl Rock zu überhöhen, bietet sich ein unglaublicher Ausblick bis zum Tafelberg.
Porterville mit seiner kilometerlangen felsigen Kante ist eines der bekanntesten XC-Reviere der Welt. Einsteiger sollten dort allerdings zur Mittagszeit besser nicht in die Luft gehen. Im Sommer kann es bei viel Wind und tiefer Inversion an der Kante ordentlich hacken. Dust Devils sind in der wüstenähnlichen Region keine Seltenheit.
Im Soaringparadies Wilderness vier Autostunden östlich von Kapstadt erlauben sechs Startplätze fast täglich optimales Soaring bei Seewind aus Ost bis Südwest: Map of Africa (SO), Kleinkrantz Hotel oder Parkplatz (S), Kleinkrantz Düne (S-SW), Paradise Ridge Startplätze (2 x SW), Gerrikes Point (O).

Urlaubsstimmung

Dank der Messstationen an den Startplätzen kann man den Tag gemütlich angehen: Nach einem ausgiebigen Frühstück in einem der vielen netten Bed and Breakfasts startet man mit einem lässigen Soaringflug an der Küste, später lockt das nur drei Kilometer entfernte Sedgefield zum Thermikfliegen. Wird es dort zu bumpy, geht es nach einem leckeren Mittagessen zurück ans Meer, wo die zehn Kilometer lange Hauptkante »Paradise Ridge« ihrem Namen mit laminarem Seewind alle Ehre erweist. Wem dies noch nicht reicht, findet im Umland weitere Fluggelände für ähnliche Windrichtungen.
Bloubergstrand bei Tableview ist der Kitesurf Hotspot Südafrikas. Gut kiten kann man aber auch in Wilderness. Wer noch keine Kite-Erfahrung hat, kann in der Surfschule Pili Pili in Sedgefield einen Kitesurf- oder einen SUP-Kurs machen.

Kleines Südafrika 1x1:

Fliegen: Um in Südafrika zu fliegen, ist eine Mitgliedschaft beim Verband SAHPA.co.za erforderlich (im Internet oder bei lokaler Flugschule)
Die Flugbedingungen unterscheiden sich von denen in Europa – vor dem Start unbedingt mit Locals sprechen und ihre Ratschläge berücksichtigen. Rät ein Einheimischer, nicht zu fliegen, hör auf ihn!
In einigen Fluggebieten ist eine Fluggebühr zu entrichten.
Viele deutsche Flugschulen bieten gut geführte Reise an. Da spart ihr euch selber aktiv zu sein und reist mit einer Gruppe.
Restaurants: Restaurants sind in Südafrika für europäische Verhältnisse erstaunlich günstig: Auch in den besten Lokalen bezahlt man für ein Fünf-Gänge-Menü mit hervorragendem Steak oder Shrimps inklusive Wein selten über 25 € pro Person. Unsere Favoriten in Wilderness :http://serendipitywilderness.com, www.thegirls.co.za
Unterkünfte: An der Gardenroute liegen viele nette Guesthouses und B&Bs. Sie können z.B: über booking.com oder vergleichbare online Portale leicht gefunden und gebucht werden.
Wer es günstiger mag kann sich auch in den zahlreichen Backpacker Unterkünften einbuchen, die auch meist Doppelzimmer anbieten.
Infrastruktur: Eine mobile Internetverbindung ermöglicht kurzfristig Informationen über aktuellen Wind (iweather.co.za), Wetterprognosen (windfinder.com / windguru.cz) und Thermikprognosen (drjack.info/RASP) aber auch um Unterkünfte (booking.com) online buchen zu können. MTN oder Vodacom (inkl. LTE) bieten vergleichbar gute Telefon- und Internet-SIM-Karten an. 1GB Surfvolumen kosten rund 20 € und sollten für den Urlaub langen. Mit Reisepass kann man sie schon am Flughafen oder an der Waterfront kaufen und einrichten/einweisen lassen. Nachladen geht in jedem Supermarkt.
Mietwagen bekommt man zB. bei billiger-mietwagen.de

In Buffels Bay am River Deck Restaurant kann man Kanus leihen und auf dem Fluss paddeln und auf dem Samstagsmarkt in Sedgefield oder dem kleinen Freitagsmarkt in Wilderness lokale Köstlichkeiten und kleine Souvenirs erstehen.
Gute Spots, um Wildtiere wirklich hautnah zu erleben, sind Birds of Eden und Monkey Land östlich von Plettenbergbay. Im Addo Elephant Park bei Port Elizabeth oder in einem der zahlreichen Privat Game Resorts kann man sogar an Safaris teilnehmen.

Südafrika ist eben noch mehr als nur eine Gleitschirm-Reise wert …

Videos, die das Fliegen in Südafrika gut einfangen, findet Ihr unter:

www.youtube.com/watch?v=XdTRaN4q_4c

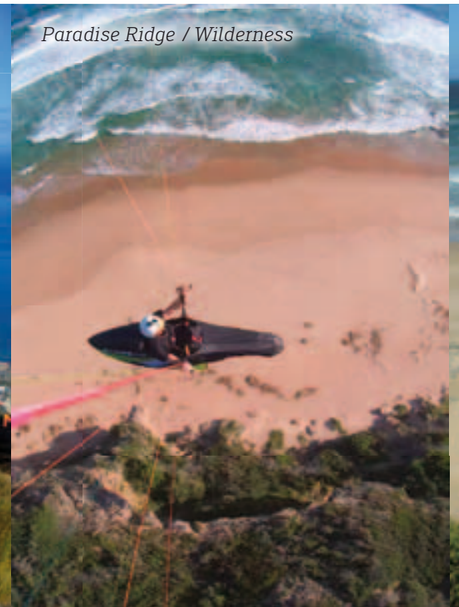
und

www.youtube.com/watch?v=5zAwghf55qE

So sehen Fliegeträume aus:

Lionshead / Kapstadt

Paradise Ridge / Wilderness



Gerrickes Point

…

look & feel

Den richtigen Schirm wählen

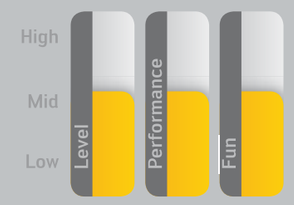
Gleitschirmfliegen ist DER ultimative Sport. Kein anderes Hobby ist auch nur annähernd so intensiv. Und bei keinem anderen ist das Erlebnis so sehr mit der geeigneten Ausrüstung verknüpft. Ausbildung. Thermikfliegen. Cross Country. Hike & Fly. Adventure. Freestyle. Speedflying. Miniwing. Und natürlich Motorschirmfliegen.
Jeder Moment in der Laufbahn eines Piloten und jede Variante des Sports lässt sich mit dem geeigneten Flügel am intensivsten auskosten.

Eine grobe Orientierung für die Wahl des richtigen Flügels geben die Noten der Zulassungsstellen. Doch viel wichtiger als »A,B,C,D« bei LTF oder EN sind die Einschätzung des Flugkönnens und die persönlichen Ambitionen jedes einzelnen Piloten.

Unsere neue Skala mit den drei Kategorien soll zeigen, wie sich ein Schirm in der Praxis anfühlt. Lässt er sich auch ohne Profikönnen einfach starten und auf dem kleinsten Landeplatz sicher einparken? Wie gut lässt er sich in der Thermik zentrieren? Wieviel Leistung bietet er beim XC-Fliegen? Lässt er sich dynamisch Wingovern und ist sogar für Freestylemanöver geeignet?

Level steht für die Anforderung an das Pilotenkönnen. **Performance** beschreibt das absolute Leistungspotenzial eines Flügels – unabhängig der Kategorie. **Fun** – steht für die Dynamik und Spritzigkeit eines Flügels

>> Die Einstufung der Schirmmodelle in den drei verschiedenen Bereichen soll einen ersten Anhaltspunkt zur Schirmwahl geben. Einen Probeflug kann und soll sie natürlich nicht ersetzen.



Und zu guter letzt:

Trotz aller Normen und Empfehlungen ist und bleibt die Basis für Sicherheit und Spaß beim Fliegen eine gesunde und ehrliche Selbsteinschätzung. Falsche Eitelkeit und übertriebener Ehrgeiz führen schnell zu unangenehmen Flugerlebnissen, die einem den Spaß am Fliegen verderben können. Nur wer sich mit seinem Gerät nicht überfordert, wird auf Dauer im Element Luft glücklich sein.
Die skywalk-Händler beraten Euch hier gerne.

Technologie

skywalk Schirme stecken voll ausgeklügelter Technik – von Mini Ribs über C-Wires bis zum 3D-Shaping. Die nebenstehenden 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: Enorme Reserven bei der Annäherung an den Strömungsabriss: bessere Steigleistung, vor allem in enger und kräftiger Thermik, größerer Bremsweg bis zum Stall und damit ein erweiteter »grüner« Bereich beim Fliegen.

2 Stammleinen: 2A, 2B, 2C Leinen pro Seite und Leinenebene: weniger Leinen, weniger Widerstand, einfacheres Leinensortieren, mehr Leistung.

3-Leinen-Ebenen: 3-Leinen-Ebenen ohne Vergabelung: verringert den Luftwiderstand und verbessert das Gleiten.

Rigid Foil: Nylonfäden im Eintrittskantenbereich: weniger Gesamtgewicht, hält die Kappe in Form, sorgt für konstanten Staudruck, besseres Start- und gutmütigeres Extremflugverhalten.

C-Wires: Nylonfaden über dem C-Aufhängepunkt im Obersegel anstelle von Leinen: weniger Widerstand, mehr Leistung.

3D-Shaping: Einbau eines zusätzlichen Bandes: exakter geformte Kappe, weniger Widerstand, mehr Leistung.

Mini Ribs: Verdoppelung der Zelle im Bereich der Hinterkante: erhöhte Formstabilität, weniger Widerstand, mehr Leistung.

Loops & Hooks: Schlaufen im Obersegel mit Bändern: machen das Starten in steilem oder rutschigen Gelände einfacher oder überhaupt erst möglich.

Automatisches Entsandungssystem: Integrierte Öffnungen im Stabi. Sand und Schmutz rieseln automatisch wieder raus: Schonung des Materials, Erhöhung der Sicherheit beim Dünenfliegen.

Shark Nose: Sorgt für einen höheren konstanten Kappeninnendruck in turbulenter Luft sowie im beschleunigten Flug, weniger Widerstand, mehr Leistung.

CAYENNE 5

CAYENNE 5

XC sportster– LTF09: C I EN: C

Sportklasse neu definiert.
Streckung 6,4. 69 Zellen. Shark Nose. 3-Leinen-Technologie – die technischen Daten unseres brandneuen Sportklasse-flügels erfordern eigentlich keine weitere Erklärung. Sein Einsatzzweck erschließt sich auf den ersten Blick. Der CAYENNE 5 ist auf den großen Rennstrecken dieser Welt zu Hause!
Moderne EN-B-Schirme lassen heute eigentlich keine Wünsche offen. Hochleister hingegen sind für immer weniger Piloten interessant. Doch die Sportklasse bietet genau die Freiheitsgrade, um einen charakterstarken Flügel zu konstruieren, der das Beste aus allen Welten kombiniert.
Mit dem CAYENNE 5 definieren wir die Sportklasse neu. An einen Hochleister erinnern die kurzen knackigen Steuerwege, die jeden Bremsimpuls sofort in Höhe umsetzen. Der Pilot kann zu jedem Zeitpunkt Energiereserven abrufen, um Radius und Schräglage anzupassen, ohne an Fahrt zu verlieren. Ganz egal ob die Thermik nah am Hang aus dem Nichts anreißt oder Du Dich entscheidest, einen engen turbulenten Bart wieder flacher zu drehen. Dieser homogene Flügel lässt sich durch nichts aus der Bahn werfen.
Hochleisterverdächtig ist auch die Gleitleistung. Der CAYENNE 5 läuft im Geradeausflug wie auf Schienen und stellt mit einem Tritt in das leichtgängige Speedsystem sein gesamtes Leistungspotenzial zur Verfügung. Dabei lässt er sich über die Bremsen und die hinteren Gurte des 3-Ebenen-Tragegurts gut kontrollieren.
Der NEUE CAYENNE ist mehr Hochleister als seine Vorgänger. Der CAYENNE 5 ist bewusst am oberen Ende der Sportklasse angesiedelt, bleibt den Wurzeln der CAYENNE-Reihe aber weiterhin treu. Das nicht vollständig bis ans Limit der EN-/LTF-C-Klasse ausgereizte Konzept und technologische Features wie unsere patentierten JET FLAPS sorgen dafür, dass die Sicherheit nicht zu kurz kommt.
Trotz kurzer Steuerwege stallt der CAYENNE 5 erst spät, auch beim Landen reißt die Strömung weich und gut kontrollierbar ab. Dank der hohen Stabilität haben Einklapper Seltenheitswert. Wie alle unsere Flügel folgt aber auch unser neuer Sportklasse-Racer der skywalk-Philosophie: Die Leidenschaft am Fliegen genießen.

>> *Weitere Informationen und Fotos auf unserer Website.*

>> *Seine beeindruckende Silhouette macht den CAYENNE 5 schon optisch zu einem Genuss. Nur fliegen ist schöner....*

TEQUILA 4

intermediate – LTF09: B I EN: B

Keiner. Kann. Mehr.

Einen Flügel wie den TEQUILA4 gab es noch nie: skywalks Schirm für alles ist der erste Schirm, der für die ersten Flüge nach der Ausbildung, Genussflüge in der Thermik und sogar Rekordflüge gleichermaßen geeignet ist. Kein Wunder, dass der TEQUILA4 derzeit DIE Messlatte für Low Level B's ist. Seine Kombination aus Sicherheit, Wendigkeit und Leistung sind in dieser Klasse unübertroffen. Egal ob im Hausbart oder bei langen Streckenflügen im Flachland und Gebirge – mit dem TEQUILA4 bist Du immer on Top. Das sehr direkte und leichtgängige Handling unseres Intermediates begeistert schon beim ersten Start. Die sehr gute Gleitleistung und die für die EN-/LTF-B-Klasse hohe Top Speed verblüffen immer wieder. Gut zu wissen, dass es einen Flügel wie diesen gibt.

CHILI 3

high end intermediate – LTF09: B I EN: B

Der höchste im Bart.

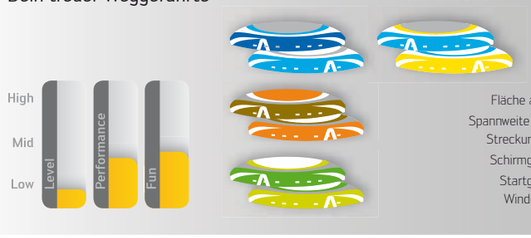
Ein moderner XC-Schirm muss in jeder Situation ein sicheres Gefühl vermitteln. Der CHILI3 ist so ein Schirm. Um entfernteste Ziele zu erreichen, haben wir ihn mit einem hervorragenden Handling, sehr guter Gleitleistung auch gegen den Wind, hoher Endgeschwindigkeit, maximaler Stabilität und nicht zuletzt exzellentem Steigen ausgestattet. Dieses Gesamtpaket erlaubt, an einem langen Flugtag mit anspruchsvollen Bedingungen die schwierigsten Bärte auszudrehen und ohne Bedenken den Beschleuniger zu drücken. Kein Wunder, dass Weltklassepiloten wie Oliver Teubert und Burkhard Martens auch nach über elf Stunden Flugzeit mit einem Lachen im Gesicht aus dem Gurtzeug steigen.

MESCAL4

Dein treuer Weggefährte

allrounder– LTF09: A I EN: A

Neue Farbe 2015



	XS	S	M	L
Zellen	34	34	34	34
Fläche ausgel. in m²	22,73	26,18	28,70	31,94
Spannweite ausgel. in m	10,45	11,21	11,74	12,38
Streckung ausgelegt	4,80	4,80	4,80	4,80
Schirmgewicht in kg	4,9	5,4	5,8	6,1
Startgewicht in kg	55-85	70-95	85-110	100-130
Windenzulassung	ja	ja	ja	ja

TEQUILA4

Keiner. Kann. Mehr.

intermediate – LTF09: B I EN: B

	XS	S	M	L
Zellen	45	45	45	45
Fläche ausgel. in m²	22,17	25,54	28,30	30,32
Spannweite ausgel. in m	10,74	11,52	12,13	12,56
Streckung ausgelegt	5,20	5,20	5,20	5,20
Schirmgewicht in kg	4,8	5,3	5,6	5,9
Startgewicht in kg	55-75	70-95	85-110	100-130
Windenzulassung	ja	ja	ja	ja

CHILI3

Der höchste im Bart

high end intermediate– LTF09: B I EN: B

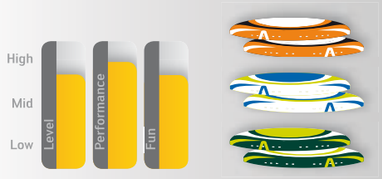
Special Edition

	XXS	XS	S	M	L
Zellen	51	51	51	51	51
Fläche ausgel. in m²	21,85	24,71	26,89	28,87	31,83
Spannweite ausgel. in m	10,99	11,68	12,19	12,63	13,26
Streckung ausgelegt	5,52	5,52	5,52	5,52	5,52
Schirmgewicht in kg	4,6	4,9	5,2	5,6	6,0
Startgewicht in kg	55-75	70-90	80-100	90-114	100-130
Windenzulassung	ja	ja	ja	ja	ja

CAYENNE5

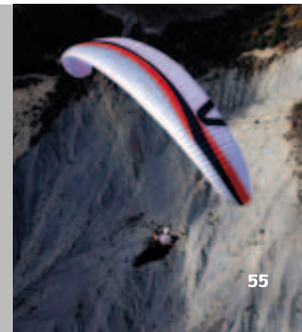
Sportklasse neu definiert

XC sportster – LTF09: C I EN: C



	XXS	XS	S	M	L
Zellen	69	69	69	69	69
Fläche ausgel. in m²	21,43	22,43	23,60	25,53	27,53
Spannweite ausgel. in m	11,62	11,99	12,30	12,79	13,28
Streckung ausgelegt	6,41	6,41	6,41	6,41	6,41
Schirmgewicht in kg	4,8	5,0	5,2	5,5	5,8
Startgewicht in kg	60-85	75-95	80-105	95-115	105-125
Windenzulassung	ja	ja	ja	ja	ja

Änderungen vorbehalten



POISON3

Erfliegbare Hochleistung

high performance – LTF09: D I EN: D

	XS	S	M	L	XL
Zellen	69	69	69	69	69
Fläche ausgel. in m²	22,95	24,88	26,80	28,24	29,40
Spannweite ausgel. in m	12,51	13,03	13,52	13,88	14,17
Streckung ausgelegt	6,82	6,82	6,82	6,82	6,82
Schirmgewicht in kg	5,1	5,5	6,0	6,3	6,6
Startgewicht in kg	70-90	80-100	90-110	100-120	110-130
Windenzulassung	ja	ja	ja	ja	ja

ARRIBA3

lightweight intermediate – LTF09: B | EN: B

Der leichte Alleskönner.

Der brandneue ARRIBA3 ist mehr als die leichte Version unseres Bestsellers TEQUILA4. Denn die Gewichtsersparnis von einem Kilo macht sich nicht nur im Rucksack bemerkbar. Das leichte Tuch lässt die Kappe beim Start noch einfacher aufsteigen, die unummantelten Galerieleinen verringern den Widerstand und verbessern die Leistung um ein spürbares Quäntchen. Dennoch ist der ARRIBA3 kein ausgereizter Leichtschirm, sondern 100 % alltagstauglich. Hochwertige Materialien und eine perfekte Verarbeitung garantieren, dass dieser Flügel lange Zeit Freude bereitet. Du gehst gerne zu Fuß zum Startplatz, bist auf Reisen gerne leicht unterwegs oder legst einfach Wert auf das letzte Gramm? Dann ist der ARRIBA3 Dein Begleiter!

MASALA2

ultralight allrounder – LTF09: A | EN: A

Extraleicht und mit EN A in allen Größen.

Der MASALA2 ist die erste Wahl, wenn es darum geht, Neues zu entdecken. Mit seinem Gewicht von nur 2,7-3,6 kg (Größen XXS-M) und seinem winzigem Packmaß passt unser super sicherer Leichtschirm in jeden Rucksack. Das sensationell einfache Startverhalten und das feine Handling machen auch anstrengende Hochtouren zum Genuss. Die gute Steig- und Gleitleistung bringen Dich auch von den höchsten Bergen und entlegensten Startplätzen sicher ins Tal. Große Gewichtsbereiche speziell bei den kleinen Größen mit der Sicherheit der EN-A-Klasse erlauben, die Ausrüstung auf die individuellen Anforderungen des Piloten abzustimmen. Der MASALA2 ist die erste Wahl für Hike & Fly-Abenteuer – und das Beste: Bei Flugreisen passt er sogar ins Handgepäck!

SIMPLY LIGHT

LTF A und EN A-zertifiziert
in allen Größen
Neueste Technologien
für Leichtigkeit und Langlebigkeit
Große Gewichtsbereiche
Erweiterte Einsatzbereiche

REISEN, WANDERN, FLIEGEN

Niedriges Gewicht
Kompaktes Packmaß
Vier Größen
Startgewicht 50 - 130 kg
Top Verarbeitung für lange Lebensdauer

Extraleicht und mit EN A in allen Größen

MASALA2

ultralight allrounder – LTF09: A | EN: A

	XXS	XS	S	M
Zellen	34	34	34	34
Fläche ausgel. in m²	20,01	22,73	26,18	28,70
Spannweite ausgel. in m	9,80	10,45	11,21	11,74
Streckung ausgelegt	4,80	4,80	4,80	4,80
Schirmgewicht in kg	2,7	3,0	3,3	3,6
Startgewicht in kg	55-90	55-95	70-95	85-110
Windenzulassung	ja	ja	ja	ja

Der leichte Alleskönner

ARRIBA3

lightweight intermediate – LTF09: B | EN: B

	XS	S	M	L
Zellen	45	45	45	45
Fläche ausgel. in m²	22,17	25,54	28,30	30,32
Spannweite ausgel. in m	10,74	11,52	12,13	12,56
Streckung ausgelegt	5,20	5,20	5,20	5,20
Schirmgewicht in kg	3,9	4,2	4,5	4,9
Startgewicht in kg	50-80	70-100	85-115	100-135
empfohlenes Startgewicht in kg	50-75	70-95	85-110	100-130
Windenzulassung	ja	ja	ja	ja

Auf den Spuren der X-Alps Athleten

X-ALPS2

ultralight performance – LTF09: D | EN: D

Extrem leicht - extrem schnell
Der skywalk X-ALPS2 kombiniert maximale Leistung mit maximal niedrigem Gewicht. Entwickelt speziell für die skywalk-Teampiloten der Red Bull X-Alps 2015, wird dieser homologierte Ultraleicht-Wettkampfschirm mit LTF- und EN-Zulassung aber auch für leistungsorientierte Hike&Fly-Abenteurer erhältlich sein. Die Auslieferung des Leichtbau-Racers erfolgt rechtzeitig zum Start des legendären Adventure-Rennens.

MESCAL4 MOTOR

allrounder – LTF09: A | EN: A

Aus Eins mach Zwei.
Viele Gleitschirmpiloten wünschen sich einen Schirm, der auch zum Motorschirmfliegen geeignet ist. Und viele Motorschirmpiloten wünschen sich einen Flügel, mit dem sie in den Bergen oder an der Winde auch mal ohne Motorkraft in die Luft gehen können. skywalks Einsteiger- und Thermikflügel MESCAL4 ist nun in beiden Kategorien zugelassen. Der Einbau des neuen Hybridtragegurts dauert nur etwas mehr als zehn Minuten. In beiden Einsatzbereichen ist der MESCAL4 ein unkompliziert zu handhabender Flügel, der maximalen Flugspaß mit maximaler Sicherheit verbindet.

MESCAL4

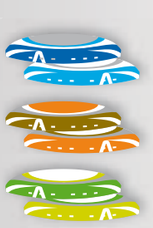
allrounder – LTF 23/05

Aus Eins mach Zwei.

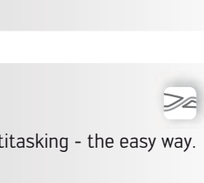
S	M	L	
34	34	34	Zellen
26,18	28,70	31,94	Fläche ausgel. in m²
11,21	11,74	12,38	Spannweite ausgel. in m
4,80	4,80	4,80	Streckung ausgelegt
5,4	5,8	6,1	Schirmgewicht in kg
95-125	110-140	125-160	Startgewicht mit Motor in kg*
ja	ja	ja	Windenzulassung

*siehe Website

Neue Farbe 2015



High / Mid / Low — Level / Performance / Fun



MOJITO.HY

motor & mountain-glider – LTF03: 1 I DULV

Multitasking - the easy way.

S	M	L	XL	
39	39	39	39	Zellen
26,08	28,40	30,40	32,13	Fläche ausgel. in m²
11,19	11,68	12,09	12,42	Spannweite ausgel. in m
4,8	4,8	4,8	4,8	Streckung ausgelegt
5,6	6,1	6,5	6,9	Schirmgewicht in kg
75-95	90-110	105-125	115-140	Startgewicht o. Motor LTF in kg
75-120	90-140	105-160	115-180	Startgewicht m. Motor DULV in kg
ja	ja	ja	ja	Windenzulassung

High / Mid / Low — Level / Performance / Fun

SCOTCH.HY

motor & mountain-glider – LTF03: 1-2 I DULV

Der Freerider unter den Motorschirmen.

M	L	
51	51	Zellen
27,50	30,40	Fläche ausgel. in m²
12,01	12,57	Spannweite ausgel. in m
5,2	5,2	Streckung ausgelegt
6,4	6,9	Schirmgewicht in kg
90-110	105-130	Startgewicht o. Motor LTF in kg
90-130	105-150	Startgewicht m. Motor DULV in kg
ja	ja	Windenzulassung

High / Mid / Low — Level / Performance / Fun

TONIC

x-wing – LTF09: B/C | EN: B/C

Die Extraportion Flugspaß.

	S	M	L
Zellen	26	26	26
Fläche proj. in m²	14,24	16,12	18,11
Fläche ausgel. in m²	16,79	19,00	21,35
Spannweite ausgel. in m	8,37	8,91	9,44
Streckung ausgelegt	4,18	4,18	4,18
Schirmgewicht in kg	2,8	3,1	3,4
Startgewicht in kg	56-91 (C)	56-80 (B) I 81-105 (C)	65-100 (B) I 101-114 (C)
Windenzulassung	ja	ja	ja

High / Mid / Low — Level / Performance / Fun

TONIC

x-wing – LTF09: C | EN: C

Die Extraportion Flugspaß.
Pure Dynamik in jeder Faser, ein riesiges Geschwindigkeitsfenster und beeindruckende Leistungsdaten - der TONIC ist die Spaßmaschine für alle Piloten, die gerne nah am Hang herumturnen. Am Hausberg, beim Hike & Fly, an der Düne und jeder Soaringkante. Dieser Flügel ist einfach immer dabei, um Abwechslung in Dein Fliegerleben zu bringen. Bremsausschläge setzt der TONIC spielerisch in Schräglage um, sein aufrichtendes Moment verhindert dabei böse Überraschungen – auch für Piloten, denen herkömmliche Miniwings zu heiß sind. Geprüft bei den härtesten Zulassungstests der Welt und dominierend beim härtesten Team-Wettbewerb der Welt – dem Dolomitenmann.

JOIN'T 3

biplace – LTF09: B I EN: B

Join together!
Mit seinem riesigen Gewichtsbereich (100 kg – 200 kg in der Größe S und 130 kg-225 kg in der Größe M) ist unser Tandem JOIN'T 3 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.

Enjoy responsibly! Enjoy together!

High / Mid / Low — Level / Performance / Fun

JOIN'T 3

biplace – LTF09: B I EN: B

	S	M
Zellen	49	49
Fläche ausgel. in m²	37,50	41,20
Spannweite ausgel. in m	14,20	14,87
Streckung ausgelegt	5,37	5,37
Schirmgewicht in kg	7,2	7,6
Startgewicht in kg	100-200	130-225
Windenzulassung	ja	ja

RANGE AIR

air inflated lightweight harness – LTF09

Mehr als leicht.

Unser Leicht-Liegegurtzeug RANGE AIR ist eines der leichtesten vollverkleideten Gurtzeuge mit LTF/EN Zertifizierung auf dem Markt. Das einzigartige Konzept erzielt darüber hinaus Bestwerte bei 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. Wer einmal im RANGE AIR Platz genommen hat, wird nicht mehr auf einen schweren Liegesessel umsteigen.

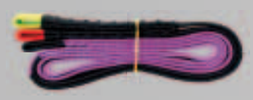
FLEX

reversible lightweight harness – LTF09

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. Optional ist ein Frontcontainer mit Verbindungsleinen erhältlich.

OPTIONALES ZUBEHÖR



V-LEINE RETTUNG

FRONTCONTAINER

SPEEDBAR LIGHT

AIRBAG/PACKSACK

CULT C

lightweight harness – LTF09

Leicht und sicher

Das CULT Compact ist ein sehr sicheres und dennoch angenehm leichtes Gurtzeug für die Ausbildung und mehr. Der Schaum-Luft-Protektor bietet schon in der Startphase ausreichenden Schutz. Ein T-Bar-System verhindert wirkungsvoll ein Herausfallen aus dem Gurtzeug. Mit nur 3,6 kg (Größe M) und einem sehr kleinen Packmaß passt das CULT C in jeden Packsack.

CULT 3

cross over harness – LTF09 I max 120 kg

Der Allround-Gurt mit dem Sicherheitsplus

17 cm Schaumprotektor
Seitenprotektoren einbaubar
Automatisches Beinstrecker-Trennsystem

Lieferumfang:
Gurtzeug inkl. Karabiner, Speedbar Standard, V-Leine

Optional:
MI Seitenprotektoren, Frontcontainer (2.Rettung), AS Speedsystem

	XS	S	M	L	XL
Körpergröße min in cm	–	150	160	170	180
Körpergröße max in cm	165	165	175	185	195
Sitzbrett in cm	34x30	36x32	38x34	40x35	42x38
Gewicht in kg	4,4	4,5	4,6	4,7	4,8

CULT C

lightweight harness – LTF09 I max 120 kg

Leicht und sicher

Schaum-Luft-Protektor
T-Bar-System
Kleines Packmaß

Lieferumfang:
Gurtzeug inkl. Karabiner, Speedbar Standard, V-Leine

Optional:
Frontcontainer (2.Rettung)

	XS	S	M	L
Körpergröße min in cm	–	150	160	170
Körpergröße max in cm	165-	175	185	185+
Sitzbrett - Breite x Länge in cm	34x28	36x30	38x32	40x34
Gewicht in kg	3,2	3,4	3,6	3,9

FLEX

reversible lightweight harness – LTF09 I max 120 kg

Einfach umdrehen

Wendegurt
Luftprotektor

Lieferumfang:
Gurtzeug inkl. Karabiner

Optional:
Airbag/Packsack, Speedbar Light, V-Leine, Frontcontainer

	S	M	L
Körpergröße max in cm	170	184	195
Gewicht in kg	0,6	0,7	0,8

RANGE AIR

air inflated lightweight harness – LTF09 I max 110 kg

Mehr als leicht

Luftprotektor
Ram air-Hülle

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

Körpergröße in cm	-170	170 - 183	182+
Gewicht in kg	1,9	2,1	2,3
Maximale Zuladung (LTF/EN) in kg	110	110	110

>> Nützliches und Schönes für den skywalk Piloten.
Mehr Info sowie weitere Artikel unter:
http://shop.skywalk.info

01 - PACKSACK: Größe M: 170l | 1,6 kg, Größe L: 190l | 1,7 kg

02 - HIP BAG: unisize

03 - STORAGE BAG PLUS: zum luftigen Aufbewahren des Schirms

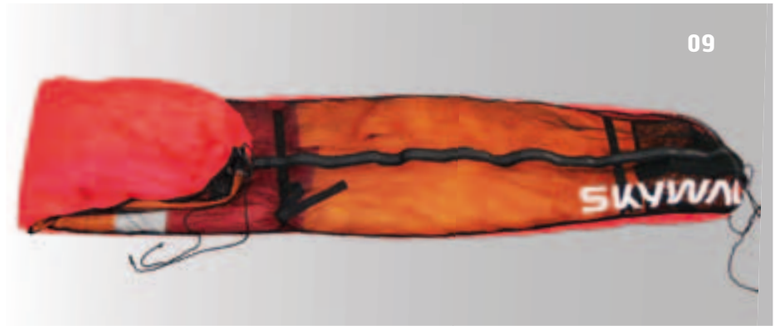
04 - PACKSACK HIKE 80: Volumen: 80 l | Gewicht: 580 g

05 - LONGSLEEVE: Größen: XS-XXL

06 - TEAM SHIRT: Größen: XS-XXL

07 - ALPINE SHIRT: Größen: XS-XXL

08 - PACKSACK HIKE 55: Volumen: 55 l | Gewicht: 460 g



	S	M	L
Fläche ausgel. in m²	26,90	34,20	40,00
Gewicht mit Innencontainer in kg	1,3	1,6	1,9
Anzahl der Bahnen	20	20	20
Sinken bei der jeweiligen zugelassenen Anhängelast in m/s	5,07	5,03	5,13
EN zugelassene maximale Anhängelast in kg	80	100	120
EN Gütesiegel	ja	ja	ja

09 - SOFTBAG: unverzichtbar zum Zelle-auf-Zelle-Packen | unisize

10 - BANDANA: vielseitig als Schal, Mütze, etc. einsetzbar | unisize

11 - COCKPIT: mit allen Gurtzeugen kompartibel | unisize

12 - WINDSACK: 95 x 23 cm

13 - RETTUNG PEPPER 2 LIGHT: Größen S - L

14 - INNENPACKSACK: unisize

>> skywalk Alpine Speed-Kollektion
Funktionskleidung in Zusammenarbeit mit SALEWA

01 - GRIVOLA PANT: Material und Funktion entsprechend Körperform (bodymapping)
Beinweite schmal, seitliche Weitenregulierung mit Klett, mit Klett regulierbarer Beinsaum,
2 Aussentaschen mit Reißverschlüssen, elastische Steppnähte
wasserabweisend, windabweisend, schnelltrocknend, robust, UV Schutz 50+
4 -wege-stretch, schnittschutz, geruchsneutral, atmungsaktiv, pflegeleicht.
Größe: 46/S - 56/XXXL | Gewicht: 460 g (50/L)

02 - ORTLER HYBRID JACKET: Schmal geschnitten, sehr hoch geschnittener Kragen,
2 Fronttaschen, Ärmelbündchen mit Daumenschlaufe. Bewegungsfreiheit durch Stretch-Einsätze, Ergonomisch geformte Ärmel,
Materialmix: Einsätze sind elastisch und weich. Wasserabweisend, windabweisend, schnelltrocknend, abriebfest, isolierend.
Leicht, 2-wege-stretch, bodymapping, atmungsaktiv, pflegeleicht.
Größe: 46/S - 56/XXXL | Gewicht: 460 g (50/L)

03 - KECHU JACKET: Ein-Hand-Volumen-Regulierung am Hinterkopf für ergonomische, an den Helm angepasste Sturmkapuze
mit vorgeformtem Visor/Schild, Belüftungs-Reißverschluss am oberen hinteren Arm, unter Spannung einhändig bedienbar. Ergonomisch
geformte Ärmel, wasserdichter 2 -Wege Frontreißverschluss, 2 Aussentaschen mit Reißverschlüssen. Wasserdicht, winddicht, atmungsaktiv.
Größe: 46/S - 56/XXXL | Gewicht: 503 g (50/L)

04 - PEDROC PANT: Elastische Taillierung, versteckter Frontreißverschluss, 2 Fronttaschen, aufgesetzte Gesäßtaschen.
Robust, leicht, dehnbar, atmungsaktiv, pflegeleicht, feuchtigkeitsableitend.
Größe: 46/S - 56/XXXL | Gewicht: 315 g (50/L)

05 - SASSONGHER JACKET: Angeschnittene Kapuze mit elastischer Einfasskante,
elastisch, eingefasste Ärmelbündchen mit Daumenschlaufe, Schlitz mit Reißverschluß, Brusttasche mit Reißverschluss,
seitliche Sicherheitstasche mit Nahtreißverschluss. Schmal geschnitten, dehnbar, feuchtigkeitsableitend, weich.
Größe: 46/S - 56/XXXL | Gewicht: 446 g (50/L)

06 - FIRST AID KIT: enthält Verbandszeug, Rettungsdecke, Zeckenzange und Notfall-Messer

Unsere gemeinsam mit dem Bergsportausrüster SALEWA entwickelte Alpine Speed Kollektion hält nicht nur warm, sondern sieht auch noch verdammt gut aus. Funktionale Materialien und für die Anforderungen von Piloten optimierte Schnitte sorgen dafür, dass Du auf dem Weg zum Startplatz keinen überflüssigen Tropfen Schweiß verlierst und in der Luft optimal temperiert unterwegs bist. Die Alpine Speed-Kollektion kann bei allen skywalk-Fachhändlern oder über den skywalk Webshop bezogen werden. shop.skywalk.info

>> skywalk X-Alps Kollektion
Funktionskleidung in Zusammenarbeit mit SALEWA

Die Red Bull-X-Alps sind das härteste Outdoor-Rennen der Welt. Und auch die Anforderungen an die Bekleidung der Athleten sind enorm. Ausgewählte Teile der von SALEWA entwickelten Red Bull-X-Alps-Kollektion, die alle Athleten beim Start des Rennens in Salzburg tragen werden, können ab sofort bei allen skywalk-Fachhändlern oder über den skywalk-Webshop bezogen werden. shop.skywalk.info

Hol‘ Dir die original Kleidung der X-Alps Athleten!

01 - X-ALPS LOGO TEE:
Material: Cotton jersey 140 | Passform: Schmal
Leicht und atmungsaktiv. Rückenlänge: 70 cm (50/L)
Größe: 46/S - 56/XXXL | Gewicht: 109 g (50/L)

02 - X-ALPS CAP:
Klassisches Baumwollcap,verformbares Schild,
Weitenregulierbar, Feutigkeitsabweisendes
Schweißband auf der Innenseite

03 - X-ALPS HEADBAND:
Windabweisendes, schnelltrocknendes,
isolierendes Funktionsstirnband

04 - X-ALPS SENIAM DRY TEE:
Materialmix, Hauptmaterial Dryton: Einsätze sind elastisch, weich und atmungsaktiv. Kragen mit Reißverschluss, Hautfreundliche Flachnähte.
UV Schutz 50+, leicht, 4 -wege-stretch, geruchsneutral
Rückenlänge: 70 cm (50/L)
Größe: 46/S - 56/XXXL | Gewicht: 163 g (50/L)

05 - X-ALPS PEDROC SHORTS:
Hauptmaterial: Durastretch 4W featherweight DWR 85, wasserabweisend, leicht, 4 -wege-stretch, atmungsaktiv, pflegeleicht. Elastische Taillierung mit Tunnelzug-regulierung am Bund. Aufgesetzte Gesäßtaschen und Tasche mit Reißverschluss am Oberschenkel.
Größe: 46/S - 56/XXXL | Gewicht: 135 g (50/L)

06 - X-ALPS PEDROC HYBRID JACKET:
Angeschnittene, gefütterte Kapuze mit Regulierung am Hinterkopf, Kapuze einrollbar. Daumenschlaufe, Frontreißverschluss mit winddichter Leiste, Brusttasche mit Reißverschluss, Hauptnähte verschweisst, klein verpackbar in integrierter Kompressionstasche
Größe: 46/S - 56/XXXL | Gewicht: 365 g (50/L)

mehr Info unter: shop.skywalk.info

SALEWA
ALPINE SPEED
PEDROC HYBRID JACKET
SPEED ASCENT
OFFICIAL SPONSOR OF THE
Red Bull X-alps
salewa.com
SALEWA