

SKYWALK EMOTIONS MAGALOG 2016



AUS LEIDENSCHAFT AM FLIEGEN

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

CHILI4 SPICE POISONX-ALPS RANGEX-ALPS

Leben. Fliegen. Abenteuer.

2015 war eines der spannendsten Jahre der Gleitschirmentwicklung. Doch warum ist das eigentlich kaum jemandem aufgefallen? Vermutlich, weil es keine technischen Revolutionen gab, die schon auf den ersten Blick erkennbar sind.

Doch die vielen Evolutionen der letzten Jahre haben die Gleitschirmentwicklung auf ein neues Niveau gehoben. Bei skywalk haben wir uns deswegen darauf konzentriert, diese Technologien zu perfektionieren - und das kann der Pilot im wahrsten Sinne des Wortes »spüren«.

Ein moderner Sportklasseschirm wie der CAYENNE5 wiegt weniger als fünf Kilogramm, ein modernes Gurtzeug ebenso. Die komplette Leichtausrüstung unseres Markenbotschafters Paul Guschlbauer für die Red Bull X-Alps 2015 brachte weniger als sechs Kilogramm auf die Waage. Noch nicht einmal vier Kilo wog das Set, mit dem der Extrebergsteiger Michael Wohlleben in weniger als fünf Stunden über eine Kletterroute im siebten Grad auf Deutschlands höchsten Berg und zurück ins Tal düste.

Piloten wollen sich mit ihrer Ausrüstung draußen in der Natur bewegen und dabei keinen überflüssigen Ballast mit sich herumschleppen. »Back to the roots« ist kein Trend mehr. Back to the roots ist Realität. Bei skywalk haben wir es uns zur Aufgabe gemacht, Innovationen in Produkte zu übersetzen, mit denen unsere Kunden ihr persönliches Abenteuer erleben können. Ein paar davon stellen wir in der neuen Ausgabe des Magalog vor.

Viel Spaß bei der Lektüre wünschen
Arne Wehrin und das skywalk-Team!



SKYWALK

SKYWALK



SKYWALK

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

[12] Die blaue Lagune
Immer wieder eine Reise wert: Ölüdeniz ist eines der schönsten Fluggebiete der Welt.

[42] skywalking around the world
skywalks Großbritannien-Importeur Patrick Holmes berichtet über Sitten und Bräuche auf der Insel.

[44] Synergie
Gleitschirmtechnik für Kites
Kitetechnik für Gleitschirme.

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



Titelbild:
Gliders: CHILI4
Spot: Ölüdeniz | Türkei
Fotograf: Tristan Shu
Pilot: Paul Guschlbauer

ADVENTURE

[20] Finale mit Hochs und Tiefs
skywalk-Botschafter Paul Guschlbauer über sein ultraspannendes Finish bei den Red Bull X-Alps 2015.

[26] Fast & Furious
Mit Kletterschuhen und Miniwing auf die Zugspitze - und zurück ins Tal.

[30] Bike & Fly
Ein Fahrrad, das man zusammenlegen und in einem Gleitschirm-Gurtzeug verstauen kann. Thomas Schwaiger und Carina Tschuschnigg haben das EAST einem Härtetest unterzogen.

[34] Eine italienische Reise
Pierandrea Patrucco hat in acht Wochen den italienischen Alpenbogen und den Apennin durchquert.

[38] Unter Geiern
Mit 14 Piloten durch die Pyrenäen. Ob das gut geht? Christin Kirst hat's probiert!

PRODUKTE

[50] Look & feel
Die Wahl des richtigen Schirms ist nicht immer einfach. Unsere Übersicht zeigt den Weg.

[52] Gleitschirme 2016
Einsteigergeräte, XC-Boliden, Miniwings und Ultraleichtschirme für extreme Herausforderungen.

[60] Gurtzeuge 2016
Den passenden Sitz zu finden ist so entscheidend wie die Schirmwahl. Mit dem CULT3, dem CULT-C, dem Wendegurt FLEX und den superleichten XC-Gurten RANGE AIR sowie RANGE X-ALPS erfüllt skywalk - fast - jeden Wunsch.

[63] Zubehör | Accessoires
Nützliches und Stilvolles für den Flugsport.

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

[12]



[20]



[30]



[26]



[34]



[38]





Zimmer mit Aussicht

Touristen sehen nur einen kleinen Ausschnitt, Piloten haben alles im Blick. Paul Guschlbauer geht mit einem POISON-Proto auf Entdeckungsreise über den berühmten Sinterterrassen von Pamukkale.



Meet and greet-Festival

X-Alps Feeling an der Kampenwand

Als Hauptsponsor der Red Bull X-Alps 2015 hatte sich skywalk im vergangenen Jahr einiges vorgenommen. Ein Highlight war das Festival am Wendepunkt Kampenwand oberhalb der skywalk-Firmenzentrale. Zahlreiche flugsportbegeisterte Piloten und Fußgänger feierten bis spät in die Nacht und konnten dabei die X-Alps-Piloten live erleben und den Rennverlauf auf einer riesigen LED-Leinwand verfolgen. Besonders gut in Erinnerung wird das »Meet and greet-Festival« unserem Team-piloten Stephan Gruber bleiben. Er erreichte den Wendepunkt als Erster und gewann eine 500 € - Wette mit skywalk-Miteigentümer Arne Wehrin.

Fullstall – und ab in die Berge

Unter der Woche unterstützt uns Michael »Michi« Schneider als Testpilot bei der Entwicklung neuer Schirme. Am Wochenende zieht es den fitten Alpinisten in die Berge. Über seine Hike & Fly-Touren berichtet Michi auf seiner Homepage: <http://michaelschneider-adventure.de>. Nachahmer aufgepasst: Die meisten Touren sind seeeehr anstrengend!



Nutze den Tag | Mit dem Flugzeug zum Startplatz

Paul Guschlbauer zieht es in die Luft – egal ob mit dem XC-Boliden, dem superleichten X-Alps-Schirm oder dem Miniwing. 2015 hat Paul die PPL-Ausbildung erfolgreich abgeschlossen und düst nun immer mal wieder mit dem Flugzeug in entferntere Fluggebiete. Einen spektakulären Film über seine Dolomitenmann-Vorbereitungen hat er auf seiner Facebook-Seite dokumentiert. <https://www.facebook.com/guschlbauer.paul/>



Punktlandung beim Dolomitenmann

Erst wenige Tage vor der 2015er-Auflage des legendären Red Bull Dolomitenmann war die erste TONKA2-Lieferung in Marquartstein eingetroffen. Gerade noch rechtzeitig, um die vielen Anfragen zu bearbeiten, die wir im Vorfeld bekommen hatten. Acht der Top-Ten-Piloten waren mit dem neuen 12 Quadratmeter-Flügel unterwegs! Auch TONKA2-Konstrukteur Alex Höllwarth ließ sich das Spektakel nicht entgehen und sicherte sich Rang 9, skywalk-Teampilot Paul Guschlbauer erreichte souverän Rang 4 und verpasste mit dem Red Bull-Team nur knapp den Gesamtsieg. Gratulation an alle Teilnehmer! <http://www.redbulldolomitenmann.com>



Fly now work later | Wenn der Wecker um fünf Uhr klingelt

Vor Sonnenaufgang stehen wohl nur die wenigsten Menschen gerne auf. Anders sieht das aus, wenn Hausberg und Landeplatz direkt vor der Tür liegen. So erfreut sich skywalks Frühsport-Gruppe wachsender Beliebtheit. Zwei Stunden dauert der Aufstieg zum Hochgern, beim »Abstieg« muss es dann manchmal schnell gehen, wenn die ersten Termine im Kalender stehen. Der perfekte Start in den Arbeitstag!

Video unter: <https://vimeo.com/118701764>



Rekorde sind da um gebrochen zu werden! | Namibia XC-Expedition



Namibia ist berühmt für sein XC-Potenzial. Segelflieger speichern dort regelmäßig riesige Dreiecke und Zielrücks mit über 1000 km ab. Ein großflächiges Windsystem, das im Laufe des Tages von West auf Ost dreht, bietet dafür die perfekten Voraussetzungen. Für Gleitschirmpiloten gilt Namibia als äußerst gefährlich: Dustdevils, Überentwicklungen, extreme Thermik und starker Wind ergeben einen hochprozentigen Cocktail. Armin Harich wollte der Sache auf den Grund gehen. Gemeinsam mit den skywalk-Teampiloten Burkhard Martens, Oliver Teubert, Ralph Schlöffel, Markus Henninger und Rückholerin Sonja Zeyfang machte sich Deutschlands Flachland-Ass im Dezember 2015 auf den Weg nach Afrika, um sich an neuen Rekorden zu versuchen. Das erhoffte 300km-FAI-Dreieck konnten die fünf Piloten zwar nicht knacken, doch Ralph Schlöffel brachte einen neuen deutschen Speedrekord über die 25km FAI-Distanz und einen neuen deutschen Rekord im Höhengewinn mit zurück nach Europa. Gratulation! Auf ihrer Website und Facebook-Seite stellt das Team seine Erfahrungen ausführlich vor. <http://xcexpedition.skywalk.info> | <https://www.facebook.com/xcexpedition>



Hans Walcher rockt die Standardklasse

Die richtige Schirmwahl ist die Basis für den Erfolg.

skywalk-Teampilot Hans Walcher hat sich im Frühjahr 2015 für den leichten Low Level EN-B ARRIBA3 entschieden und im Laufe der XC-Saison manches »Schwergewicht« durch den Kakao gezogen.

Mit drei 200 Kilometer-FAI-Dreiecken sicherte er sich den 3. Platz in der deutschen und den 9. Platz in der internationalen Standardklasse.

Wir gratulieren!



82 Gipfel

Scheitern ist eine wertvolle Erfahrung

Mit dem Projekt »82 Summits« wollte Michael Wohlleben gemeinsam mit Ueli Steck eine neue Bestmarke setzen. Zusammen wollten die beiden Extremsportler alle 4000er der Alpen in neuer Rekordzeit besteigen.

Die Herausforderung dabei: Die Route vom Engadin ins Ecrin-Massiv sollte nur zu Fuß, mit dem Rennrad und dem Gleitschirm zurückgelegt werden. Michi hatte Pech und musste nach einer harten Landung aufgeben. Trotzdem war die Tour ein weiterer Höhepunkt in der Karriere des aufstrebenden deutschen Topalpinisten. Am Ende der



Saison gelang ihm dafür eine Speedbesteigung der Zugspitze (Story ab Seite 26). Ueli Steck konnte die 82 Summits-Tour im Traumsommer 2015 erfolgreich beenden.

Alle Infos:

www.uelisteck.ch | www.Michiwohlleben.de



Dokumentarfilm auf Epic-TV

Von der Pampa ans Meer

Sechs Flüge mit mehr als 200 Kilometer Länge gelangen Damián Lestarpe 2015!

Mehr als genug, um die argentinische XC-Meisterschaft 2015 für sich zu entscheiden.

Ein Flug führte den südamerikanischen skywalk-Teampiloten von der Pampa bis an die Atlantikküste. Bei seinen Flügen setzte Damián auf den TEQUILA4 und das RANGE AIR.

»Eine ausgewogene und leichte Kombination. In einem kleinen Rucksack verpackt,

spielt sie ihre Vorzüge sogar auf dem Rückweg aus!«

Die nächste Zugfahrkarte geht auf uns... ;)



Federleicht über den Wolken

Stefan Bocks liebt die Herausforderung. Normalerweise sucht die Biwakflug-Legende Abenteuer in extremer Umgebung, 2015 wollte »Boxi« herausfinden, ob es möglich ist, die Pyrenäen mit einer Gruppe unterschiedlich erfahrener Piloten zu durchqueren. Der Test gelang - alle Teilnehmer kamen gesund am Mittelmeer an (Story ab Seite 38).

Bei seinen »Ausflügen« setzt er auf das RANGE X-ALPS.

Wir gratulieren für die erfolgreiche Pyrenäen-Durchquerung und finden: Es steht ihm gut ;-)

Termine 2016:

- > 04. - 06. März
Stubai Cup, Neustift, Österreich
- > 26. - 29. Mai
Super Paragliding Festival, Kössen, Österreich
- > 22. - 25. September
Coupe Icare, St. Hilaire, Frankreich



Willkommen im Team! Stephan Gruber

Er gehört zu den heißesten Eisen im österreichischen Nationalteam - und ist seit Sommer 2015 fester Bestandteil des skywalk R&D-Teams. X-Alps-Finisher Stephan Gruber unterstützt künftig skywalk-Designer Alex Höllwarth. Seine Fähigkeiten hat er bereits beim Leichtschirm X-ALPS2 unter Beweis gestellt. Der Schirm galt als leistungsstärkstes Gerät im Startfeld und trug maßgeblich Stephans Handschrift.



More details on our website: www.x-gloo.com

Wherever you need it, the X-GLOO Inflatable Event Tent is:

- Lightweight
- Waterproof
- Modular
- Functional
- High-Quality
- Customizable



Specializing in inflatable event tents and equipment since 2007.

Skywalk GmbH & Co. KG
Windeckstr. 4
83250 Marquartstein

Tel.: +49 (0) 8641 6948-0
info@skywalk.org
www.skywalk.org

Wenn die Tage im Herbst kürzer werden und die letzten Zugvögel abheben,
zieht es viele von uns Fliegern in die Ferne. Einer der schönsten Plätze Europas,
um noch einmal richtig Sonne und
Flugstunden zu tanken, ist

die blaue Lagune

von Ölüdeniz.



Alex wird ein wenig hektisch. In zwanzig Minuten soll der Flieger nach Hause gehen, doch irgend etwas stimmt nicht. Fünf Rucksäcke stehen an der Gepäckaufgabe. Waren das letzte Woche in München nicht... hmmm.... acht? Der finanzielle Verlust wäre ja verschmerzbar. Doch in den drei fehlenden Rucksäcken könnten ein paar der unbezahlbaren Prototypen stecken, denen er während der intensiven letzten Woche bei unzähligen Testflügen über der blauen Lagune von Öludeniz ihren letzten Feinschliff verliehen hatte. Allein der Gedanke daran, dass diese Kronjuwelen in die falschen Hände geraten könnten, lässt dem skywalk-Konstrukteur den kalten Schweiß über den Rücken laufen.

Entwarnung kommt kurz darauf per SMS. Abdullah »Apo« Yildiz, skywalk-Importeur für die Türkei, schreibt, dass aus unerklärlichen Gründen drei Gepäckstücke im Hotel liegengeblieben waren. Durchatmen...

Hinter dem skywalk-Team liegt eine unvergleichliche Woche. Alex, die beiden X-Alps-Stars Paul Guschlbauer und Stephan Gruber, Graphik-Designer Rolf Rinklin und der französische Outdoor-Fotograf Tristan Shu durften am Ende der europäischen Flugsaison ein paar dieser fantastischen Tage erleben, die sich tief ins Gedächtnis brennen. Morgenflüge im ersten Tageslicht, knackige Thermik mit 500 Meter Startplatzüberhöhung in der Mittagszeit und rotglühende Sonnenuntergänge über der blauen Lagune von Öludeniz.

Dabei drohte die traditionelle skywalk-Saisonausklangtour dieses Jahr zum ersten Mal auszufallen. Windiges Wetter im Alpenraum ließen eigentlich weder im Norden noch im Süden längere Trips zu. Alex, der schon mehrfach in Öludeniz war, hatte die zündende Idee. Der Szene-Hotspot am Fuße des knapp 2000 Meter hohen Babadag bietet am Ende des Jahres quasi Wettergarantie und ideale Möglichkeiten, um neue Prototypen an der Grenze des aerodynamisch möglichen auszureizen.



So sehen fleischgewordene Fliegerträume aus...

>> Es sind diese »gewissen Erlebnisse«, die in einem Fliegerleben unvergesslich bleiben.

Dieser war mit Sicherheit einer von ihnen ... Danke Apo!



Die Schmetterlingsbucht

Hervorragende Flugbedingungen bescheren dem Team jeden Tag zwischen vier und fünf Stunden Airtime. Die Streifzüge durch die lauen Oktober-Abende mit wahren Spätsommer-Temperaturen ließen keine Wünsche offen – denn Öludeniz verfügt

über eine nicht enden wollende Bar- und Restaurant-Landschaft. Das Highlight der Woche in Öludeniz war aber die Landung in der weit von den Touristenströmen abgelegenen Schmetterlingsbucht. Dieses Naturwunder ist nur zu Fuß oder mit dem Boot erreichbar – oder eben aus der Luft.

Dank reichlich Startplatzüberhöhung kommt die Fünfergruppe fast 2000 Meter über der Bucht an und turnt mit den neuen CHILLs, SPICE's und POISONS ans Meer hinunter. Den Sprung in das angenehm temperierte Mittelmeer lässt sich im Anschluss natürlich keiner nehmen.

Spät am Abend geht es mit einem eigens geordneten Kutter im Dämmerlicht wieder zurück – Landebier an Deck inklusive. Die Arbeit wird im wohl vielseitigsten Fluggebiet der Welt zur Nebensache. Paul postet »love my job« auf seiner Facebook-Seite. Die Mission der Reise, letzte Feineinstellun-

gen, Extremflugtests und Fotos der 2016er skywalk-Schirme wird für alle Beteiligten zum reinen Vergnügen.

»Die drei Rucksäcke kommen mit dem nächsten Flieger zu Euch nach Deutschland« schreibt Apo per SMS.

Schade eigentlich. Denn jeder wäre sofort bereit gewesen, noch zwei, drei Tage im gleichen Stil dranzuhängen, um sie persönlich abzuholen ...



>> Hinter dem skywalk-Team liegt eine unvergleichliche Woche.

Es durfte am Ende der europäischen Flugsaison ein paar dieser fantastischen

Tage erleben, die sich tief ins Gedächtnis brennen.



Ölüdeniz - Blaue Lagune an der türkischen Riviera

Ölüdeniz, einst ein kleines verschlafenes Fischerdorf an der türkischen Mittelmeerküste, ist heute einer der beliebtesten Badeorte der Türkei – und ein Paradies für Piloten. Die Blaue Lagune bietet alles, was wir uns erträumen und kombiniert Airtime mit echtem Urlaubsfeeling. »Vater Berg« – der fast 2000 Meter steil aus dem Meer aufragende »Babadag« – macht aus Ölüdeniz einen der besten Plätze zum Gleitschirmfliegen weltweit.

Fliegerisch erfüllt der Babadag die Wünsche aller Piloten. Dank der sich täglich vormittags einstellenden Seebrise und einer sehr guten Infrastruktur bietet der Babadag rund ums Jahr gute Flugbedingungen für Piloten aller Könnensstufen – vom Genussflieger, der in ruhiger Morgen- oder Abendluft einen halbstündigen Gleitflug über das Meer genießen möchte, bis hin zu Akro- und Testpiloten, die mit 2000 Metern Luft unter dem Gurt das Letzte aus ihren Schirmen herausholen wollen. Eingeschränkt sind nur die XC-Möglichkeiten, weil weite Flüge ins Hinterland mit aufwändigen Rückholaktionen verbunden sind. Galt die Infrastruktur früher als orientalisch chaotisch, bedienen heute zuverlässige Shuttle-Busse die bestens hergerichteten Startplätze auf der Süd- und Nordseite.

Die Hauptsaison beginnt im April und endet im November. Frühjahr und Herbst bieten die angenehmsten Bedingungen, im Hochsommer geht es zur Mittagszeit meist kräftig zur Sache. Für erfahrene Piloten ist der Babadag aber auch im Juli fliegbar. April und Mai sind bei Anbietern von SIV-Kursen beliebt. Dann können sich Piloten zum Start der europäischen Flugsaison mit ihren Geräten vertraut machen. Im Winter ist Ölüdeniz fast ausgestorben, die Straße auf den Babadag ist dann nicht selten verschneit, von den tiefer gelegenen Startplätzen kommt man aber auch dann zuverlässig in die Luft.

Kontakt

Eine gute Kontaktadresse ist skywalk-Importeur Abdullah Yıldız. Seine Flugschule Fenomen Air Sports bietet SIV-Kurse und Urlaubsreisen in Ölüdeniz an. Die Guides sprechen Deutsch und Englisch. Fenomen Air Sports kennt sich auch hervorragend in anderen Regionen der Türkei wie dem XC- und PWC-Gebiet Pamukkale aus, und kann interessante Touren zusammenstellen.

www.fenomenairsports.com



>> Abdullah »Apo« Yıldız empfing uns mit herzlicher Gastfreundschaft und half uns, den kurzfristig angesetzten Trip zu organisieren. Sercan führte uns als »Local« zielsicher durch die Fluggebiete und das Nachtleben. Vielen Dank!





Finale

Hinter dem letzten Wendepunkt »Anancy« gehen die Red Bull X-Alps 2015 auf die Zielgerade. Bei guten Bedingungen sind die letzten 250 Kilometer ans Meer in weniger als zwei Tagen zu schaffen.

Paul Guschlbauer setzt alles auf eine Karte, verliert fast alles – und freut sich am Ziel in Monaco über die besten X-Alps seiner Karriere.

Text: Paul Guschlbauer
Fotos: Red Bull Content Pool

Man kann sagen, dass sich in diesem Moment der Flow-Zustand eingestellt hat, nach dem wohl alle Piloten suchen. Ich bin seit über acht Stunden in der Luft – unterbrochen nur durch einen kurzen Zwischenstopp in Anancy. Nun fliege ich hoch über Grenoble und es geht einfach nur dahin. Die Thermik ist immer da wo ich sie erwarte und wo ich sie brauche. Die meiste Zeit kann ich an der Basis sogar ohne einen Kreis geradeaus fliegen. Mit dem Umrunden des letzten Wendepunktes »Anancy« gehen die Red Bull X-Alps 2015 in ihr Finale. Bei guten Bedingungen sind die letzten 250 Kilometer bis

morgen Abend zu schaffen. Meine Route Richtung Süden sieht einladend aus: Überall stehen schöne Cumuluswolken und der Wind ist schwach. Der Blick nach links Richtung Briancon in die hohen Berge des Haute Dauphine bestätigt mich – dort steht weit und breit kein Wölkchen – ein klares Zeichen für stabile Luft oder sehr viel Wind. Die letzte Möglichkeit, noch auf die direkte Linie Richtung Monaco quer durch die höchsten Berge der Südalpen abzubiegen, liegt nun 15 Kilometer Luftlinie hinter mir. Meine Entscheidung, die längere Route entlang der bekannten französischen XC-Rennstrecken zu nehmen, ist endgültig

gefallen. Von meinen Supportern erfahre ich, dass Chrigel Maurer im Moment sehr tief vor dem riesigen Galibier Pass kämpfen muss und ich kann es kaum glauben, dass ich mir hier, so kurz vor dem Ziel, tatsächlich ein Rennen mit dem X-Alps-Hero um den ersten Platz liefere! Die westliche Route bin ich im Frühjahr 2013 schon einmal in die entgegengesetzte Richtung geflogen. Und obwohl ich diese Ecke der Alpen nicht wirklich gut kenne, ist es leicht auszurechnen, dass mich ein überschaubarer Fußmarsch heute Abend oder morgen Vormittag auf den Col de la Bonette bringen wird, wenn es

mir gelingt, heute noch bis Gap und an den Lac de Serre-Poncon zu fliegen. Der Col de la Bonette, der höchste befahrbare Pass der Alpen, wäre am nächsten Morgen der ideale Ausgangspunkt für den finalen Flug nach Monaco. Und genau hier sehe ich meine Chance, vielleicht doch noch an Chrigel Maurer vorbei zu kommen. Meine Überlegung ist recht simpel: Der dreifache X-Alps-Sieger ist bekannt dafür, dass er keine Fehler macht und auch unter Druck nicht langsamer wird. Meine Strategie ist, alles auf eine Karte zu setzen und es über eine andere Route zu versuchen.

mit Hochs und Tiefs



>> *Perfekter Auftakt: Mit dem Gewinn des Prologs und einem fehlerfreien Flug am ersten Tag des Rennens legt Paul Guschlbauer bei den Red Bull X-Alps 2015 den Grundstock für seine spätere Topplatzierung.*



Rückblick.

Irgendwie passt dieses Jahr einfach alles gut zusammen. Von Anfang an war ich mit meiner Leistung mehr als zufrieden. Bereits beim neu ins Reglement der Red Bull X-Alps aufgenommenen Prolog gelang es mir, mich nicht unter Druck zu setzen. Ich startete als Letzter und erreichte das Ziel als Erster.

Auch während des Rennens hat diese Strategie bisher optimal funktioniert. Spaß haben, alles ganz locker nehmen, auf das Gefühl hören, so schnell laufen und fliegen wie ich kann und nicht über das eigene Limit hinausgehen.

Der Erfolg kam von ganz alleine. Am Abend des ersten Tages genossen Chrigel Maurer, Stephan Gruber und ich einen genialen Flug vom Gaisberg über den Dachstein bis zur Kampenwand und liefen zusammen in den Sonnenuntergang. Der zweite Tag klang in der Grubighütte über dem Wendepunkt Lermoos aus. Im Zimmer nebenan der Erstplatzierte. Wenige Tage darauf spürte ich auf dem Weg in die Brenta förmlich Chrigels Atem und merkte, dass er richtig Gas geben muss, um den geringen Abstand zu Sebastian Huber und mir zu halten. Als mir kurz vor St. Moritz beim Aufstieg zum nächsten Startplatz einer von Chrigels Supportern entgegen kam, wusste ich, dass ich nach der halben Strecke des Rennens nur eine Stunde hinter dem Favoriten liege. Und vor wenigen Stunden am Zwischenstopp am Wendepunkt Annecy erfuhr ich, dass Chrigel soeben keine 15 Kilometer entfernt gelandet ist und noch einmal zu Fuß aufsteigen muss, um wieder in die Luft zu kommen.

>> *Konzentriert bis in die Zehenspitzen: Bei den X-Alps muss jede Sekunde genutzt werden, um Kilometer zu machen und Informationen über die weitere Route zu beschaffen.*

Die Stunden in der Luft sind da schon fast Entspannung.





>> Trügerisches Blau...
Im Engadin müssen die
X-Alps-Piloten mit heftigen

Turbulenzen kämpfen. Im Hintergrund
die Bernina mit dem Biancograt.

>> Kopf an Kopf mit Chrigel Maurer.
Am Wendepunkt Annecy trennen Paul nur
wenige Kilometer vom Dreifachsieger


So kann es weitergehen.

Was will man mehr? So kann es ruhig weitergehen... Nun flieg ich hier, hoch über Grenoble und meine Welt ist in Ordnung. Bis zum Lac de Serre Poncon sind nur noch zwei große Talquerungen zu meistern. Eigentlich ein Kinderspiel. Eigentlich. Vor der ersten Talquerung drehe ich noch einmal bis zur Basis auf und mache mich auf den Weg. Mein GPS zeigt 45 km/h über Grund, dann 50, dann 70. Schlagartig schlägt das Vario den penetranten Warn-ton für konstantes Sinken über 3 m/s an. Schnell begreift sogar mein nach acht Ta-

gen körperlicher Maximalbelastung etwas träge gewordenes Hirn, dass der Spaß hier wohl zu Ende ist und die Meteorologen, die starken Nordwind prophezeit hatten, Recht behalten sollten. Nun erkenne ich den wahren Grund, warum sich auch weiter östlich keine Wölkchen mehr bilden ... Ich rette mich an einen Prallhang, soare noch einmal auf, lande ein, und versuche eine Lösung zu finden. Aber es gibt keine! Ich bin gefangen. Die einzige Möglichkeit von hier weg zu kommen ist, ins Lee zu fliegen und weitab der Optimallinie nördlich von Gap im flachen Hügelland zu lan-

den. Nach elf Stunden im Gurtzeug und einer sicheren Landung bin ich erst einmal erleichtert. In welche unglückliche Situation ich mich manövriert habe, wird mir erst am nächsten Morgen endgültig bewusst. Chrigel Maurer ist am Abend noch bis an den Fuß des Col de la Bonette geflogen, wo auch ich eigentlich hinkommen wollte. Das Rennen um den ersten Platz hat sich somit schlagartig erledigt. Und auch das kleine bisschen Optimismus noch Zweiter zu werden, verflüchtigt sich im weiteren Verlauf des Tages, als klar wird, dass ich hier am Alpenrand, dem Sturm voll und ganz aus-

gesetzt, nicht mehr in die Luft kommen werde. Sebastian Huber ist uneinholbar vorbeigezogen und selbst die gerade noch fast zwei Tage hinterherhinkende Verfolgergruppe mit Aaron Durogati, Gaspard Petiot und Antoine Girard ist nun gleich auf! Am nächsten Morgen kann ich bereits am kurz vor Neun an einer Ostseite nahe des Col de la Bonette starten. Bis nach Monaco sind es nun nur noch 80 Kilometer Luftlinie. Aaron Durogati, Gaspard Petiot und Antoine Girard haben sich ein paar Kilometer weiter in Position gebracht. Ich versuche, mich nicht unter Druck setzen zu lassen, und fliege meine eigene Linie. Nach fünf Stunden lande ich ein paar Kilometer vom Zielpunkt oberhalb der Millionärsstadt Monaco in recht unwegsamem Gelände. Mein Schirm verheddert sich in einem Baum und ich habe Glück,

Aaron Durogati, Gaspard Petiot und Antoine Girard waren mir bis kurz vorm Ziel ganz dicht auf den Fersen. Davon hatte ich in der Luft gar nichts mitbekommen. Nach und nach kommen auch sie ins Ziel – zum Teil nur wenige Minuten voneinander getrennt. Was für ein Finale! 

dass mein Supporter und Freunde genau im richtigen Moment um die Ecke biegen, um mich aus der misslichen Lage zu befreien! Keiner weiß so wirklich genau wie weit es noch bis ins Ziel ist. Zur Sicherheit treiben sie mich ein letztes Mal mit Nachdruck an, alles zu geben, und so schnell wie möglich zu laufen! Erst am letzten Wendepunkt, dem Startplatz in Peille, weiß ich dass ich es geschafft habe! Den dritten Platz kann mir nun keiner mehr nehmen!

Aufgeben? Kommt nicht in Frage!

So kurz vorm Ziel aufzugeben, kommt natürlich nicht in Frage. Der Sieg im Prolog hat mir einen zweiten Nachpass beschert und ein 120 Kilometer langer Gewaltmarsch durch die Nacht bringt mich zurück ins Rennen um Platz Drei.

und Frende genau im richtigen Moment um die Ecke biegen, um mich aus der misslichen Lage zu befreien! Keiner weiß so wirklich genau wie weit es noch bis ins Ziel ist. Zur Sicherheit treiben sie mich ein letztes Mal mit Nachdruck an, alles zu geben, und so schnell wie möglich zu laufen! Erst am letzten Wendepunkt, dem Startplatz in Peille, weiß ich dass ich es geschafft habe! Den dritten Platz kann mir nun keiner mehr nehmen!

>> Von den Strapazen gezeichnet,
aber glücklich am Ziel.



>> Fulminanter Empfang:
In Monaco wird Paul von seiner
Familie und skywalk-Mitgründer
Arne Wehrlin begrüßt.



fast & furious

Mit Kletterschuhen und Miniwing
auf die Zugspitze



Text: Johanna Stöckl | Fotos: Julian Bückers

Fünf Stunden sind eine Zeitspanne, in der man einiges erledigen kann. Doch in den Bergen sind fünf Stunden nichts.

Selbst gut trainierte Alpinisten schaffen in dieser Zeit gerade einmal eine Halbtags tour. Machen sich zwei Profibergsteiger auf den Weg und packen ihre Ultraleichtschirme auf den Rücken, ist allerdings richtig viel drin.

Michael Wohlleben und Michael Bückers haben mal schnell Deutschlands höchsten Berg auf einer der schwierigsten Kletterrouten bestiegen und waren trotzdem rechtzeitig zum Mittagessen zurück im Tal.

Die deutschen Profibergsteiger Michael Wohlleben (25) und Michael Bückers (31) sind im Fels von Berufs wegen in ihrem Element. Steile Wände, ausgesetzte Grate und ferne Gipfel sind ihr Zuhause, ihre Spielwiese. Seit die beiden Alpinisten vor knapp drei Jahren die Ausbildung zum Gleitschirmpiloten absolviert haben, eröffnet die Kombination aus Fliegen und Klettern völlig neue Möglichkeiten. Sportliche Vielseitigkeit gepaart mit höchstem Können erlaubt eine andere Dimension des Zeitmanagements. Mit perfektem, ultraleichtem Equipment werden ausgewachsene anspruchsvolle Tagestouren zum höchstsportiven Vormittagsvergnügen...

Ein paar knappe Eckdaten aus dem Kletterführer verdeutlichen das ambitionierte Ziel:

- »Zwischen den Toren«
- Schwierigkeit 7- (6+ / A0),
- Wandhöhe 1000 m,
- Zustieg ca. 1,5 Stunden,
- Kletterlänge ca. 1300 m,
- Kletterdauer 6 – 10 Stunden,
- Abstieg ohne Seilbahn weitere 5 Stunden.

Ruhe anschauen«, erzählt Wohlleben später, »und haben die leichten TONKAs für alle Fälle gleich mal eingepackt«. Dass an diesem 6. Oktober 2015 aber vieles passt, spüren die Burschen nach dem Einstieg in die 1000 Meter hohe Wand schnell. Es läuft – und das im wahrsten Wortsinn. Wohlleben im Vorstieg, Bückers Vollgas hinterher. Im Speedkletterstil, »running belays« und Simultanklettern, gehen sie die 24-Seillängen-Route an. Das heißt: auf Zwischens-



Die Idee, über die Route »Zwischen den Toren« auf den 2.875 Meter hohen Schneefernerkopf im Zugspitzmassiv zu klettern und den Rückweg nach Ehrwald per Gleitschirm anzutreten, spukte dem Duo schon länger als gemeinsames Projekt durch den Kopf.

Aufwind im Aufstieg ...

Michi und Michi wollten die Tour im Idealfall von Parkplatz zu Parkplatz in fünf Stunden durchziehen. Dass das speedy Unterfangen gleich auf Anhieb klappt, war allerdings nicht wirklich geplant. »Wir wollten uns eigentlich die Route nur mal in aller

cherungen weitgehend verzichten, 20 Expressschlingen ermöglichen, möglichst viele Seillängen aneinander zu hängen. Möglich ist dieses minimalistische Unterfangen zum einen, weil Michi Wohlleben in den letzten Jahren viel wertvolle Erfahrung beim Speedklettern sammeln konnte, zum Beispiel bei der ersten Wintertrilogie der Drei Zinnen mit dem Schweizer Profibergsteiger Ueli Steck oder an der Eiger-Nord-



wand, wo er mit Julien Irilli in fünf Stunden und fünf Minuten die bislang drittschnellste Teambegehung realisiert hat. Zum anderen, weil Bückers ein super Partner ist: stark, vernünftig, verlässlich. »Wenn Du in so einem Stil unterwegs bist, muss es im Team passen«, erklärt Wohlleben, »wenn einer stürzt, endet das definitiv böse«. Man will sich nicht vorstellen, was es bedeutet, 20 Meter über der letzten Sicherung kletternd zu fallen. Da haut es einen 40 Meter in die Tiefe.

Rückenwind am Ausstieg...

Für die anspruchsvolle Kletterei, die im Kletterführer mit sechs bis zehn Stun-

den angegeben ist, benötigen die beiden schließlich gerade einmal **zwei Stunden und 45 Minuten!** Am Gipfelplateau des Schneefernerkopfs ist das Flugwetter dafür leider alles andere als perfekt. Am frühen Morgen hat es geregnet, für den Abend ist erneut eine Front angekündigt. Wohlleben und Bückers warten daher erst mal ab. Die Windrichtung ist nicht eindeutig, zeitweise glaubt man, es ist ein großer Rotor. Mehr als eine halbe Stunde vergeht an dem eigentlich idealen Gleitschirmstartplatz, ehe Bückers, der erfahrenere Flieger der beiden, startet. Wohlleben folgt ihm ein paar Minuten später. Was für ein luxuriöser Abstieg! Nach weniger

als zehn Minuten mit atemberaubenden Panoramen der gerade durchstiegenen 1000-Meter-Wand landen die beiden sicher im Tal – und realisieren nach einem Blick auf die Uhr schnell, dass sie mit Sprint zum Auto die Fünf-Stunden-Marke noch locker reißen können.

»Es wäre noch mehr drin gewesen« lachen sie zufrieden. »Man kann das auch unter vier Stunden schaffen, wenn man nicht so trödelt ...«.



Fels, Eis, steile Wände und hohe Berge:

Michael Wohlleben gilt als Deutschlands vielseitigster Bergsteiger der Gegenwart. Bereits als 17-Jähriger durchstieg er die Eiger Nordwand, im Frühling 2015 gelang ihm an dem berühmten Berg die drittschnellste Team-Durchsteigung aller Zeiten. Klar, dass zum Repertoire des erst 25-jährigen Allrounders auch Gleitschirmfliegen zählt. Immer wieder einen Blick wert: www.facebook.com/athlete.michi.wohlleben



»Der beste Bergsteiger ist derjenige, der den meisten Spaß hat!« - wenn

Michael Bückers nicht gerade Gleichgesinnte auf schwierigsten Routen begleitet, gibt er sein Motto an Kunden weiter.

Für den Abstieg wählt der 31-jährige Berg- und Skiführer bevorzugt den Gleitschirm. <http://michi-bueckers.de>



Der **TONKA2** wurde speziell für Abenteuer-Rennen und alpine Expeditionen entwickelt. Startverhalten, Gleitleistung und Stabilität des nur 11,8 Quadratmeter »großen« Miniwings wurden so ausgelegt, dass Bergsteiger auch nach schwierigen Klettertouren schnell und sicher ins Tal kommen. <http://skywalk.info/produkte/tonka2>



>> Eigentlich eine große Spielwiese für Gleitschirmpiloten: Die Geröllhalde am Schneefernerkopf ist bei guten Verhältnissen ein perfekter Startplatz. Für die beiden Michis heißt es nach ihrer Klettertour aber erst einmal warten. Die Windrichtung ist nicht eindeutig.



Text und Fotos:
Carina Tschuschnigg

~~b~~ike & fly



>> Tom beim Jungfernflug mit dem ersten Prototypen für den Bike & Fly-Trip.

Immer noch in St. Hilaire baut er noch einen styligen Rucksack.

Von einer Idee und zweien, die mit Schirm und Fahrrad durchs Land zogen...

Die Vögel zwitschern und die Sonne kitzelt Schweißperlen aus unserer Haut. Leise surren die Ketten unserer Bikes und geben gleichmäßig den Rhythmus für diesen wunderbaren Spätsommertag vor. Slow and easy. Der Wilde Kaiser blendet uns mit seinem Panorama und zieht uns in seinen Bann, während wir von einer weißen Thermikwolke zur nächsten fliegen. Kilometer um Kilometer zieht vorbei. ■ ■

Nur ein Traum?

Ein Bike, das leicht und kompakt ist, sich zusammenfalten lässt und im Rückenteil eines Gurtzeugs Platz findet. Ein Bike, das gleichzeitig so hochwertig ist, dass man damit lange Strecken zurücklegen und unterschiedlichstes Gelände befahren kann, von der Landstraße bis zum Trail. Einfach in der Handhabung, aber natürlich »a wos zgleich schau«. Ein halbes Jahr vergeht, bis in Thomas Schwaigers Werkstatt ein erster Prototyp steht, der seinen Vorstellungen entspricht. Während Thomas vor sich hin sägt, feilt, schraubt und schweißt, habe ich die entscheidende Idee. Das EAST – das EAsy STorable bicycle – muss so bald als möglich ausführlich getestet werden. Und zwar nicht bei einer Runde ums Dorf, sondern bei einem richtigen Härtetest, einem Abenteuer.

EAST goes WEST.

St. Hilaire liegt gut 1000 Kilometer von Salzburg entfernt. Dazwischen: Berge, Passstraßen, Berge und Passstraßen. Weil der Mensch ein klares Ziel braucht, beschließen wir, dass das große Fliegerfest Coupe Icare ein guter Termin zum Ankommen wäre. Vor der Abfahrt gilt es nur noch ein

kleines Problem zu lösen: Denn für einen Trip zu zweit braucht man natürlich zwei Bikes, zwei passende Gurtzeuge, um das EAST beim Fliegen sicher und gut verstauen zu können, und jede Menge weiterer geeigneter Ausrüstung ...Immer öfter ist das »Sch...« Wort aus Thomas' Werkstatt zu hören. Doch mit einer gebrauchten



>> On the road and in the air: Es sind unvergessliche Erlebnisse, mit der ganzen Ausrüstung durch atemberaubende Landschaften zu fliegen. Und gleichzeitig die Gewissheit zu haben, jederzeit landen und die Reise mit den Bikes fortsetzen zu können.

>> Manchmal ist die Kleidung so nass, dass sich Regen und Schweiß nicht mehr voneinander unterscheiden lassen und manchmal bläst der Wind so stark, dass Carina und Tom sogar bergab in die Pedale treten müssen. Highlights sind die Flüge mit den EASTS und den ARRIBAs und das große Interesse auf dem Coupe Icare.



Industrienähmaschine und selbst erlernten Nähfertigkeiten kommt er schnell voran – und dann endlich, geht es los. Mit zwei voll bepackten Bikes fahren wir aus unserer Hauseinfahrt und brechen Richtung Westen auf. Vor uns liegen 1000 km Luftlinie und das ambitionierte Ziel, St. Hilaire spätestens am 16. September zum Coupe Icare zu erreichen. Die grob festgelegte Route soll von Salzburg über Lofer nach Tirol an den Arlberg führen, weiter durch das kleine Land Lichtenstein, durch Graubünden und über den Oberalp- und Furkapass ins Wallis, zum Genfer See und weiter nach Frankreich.

doch eigentlich gute Startbedingungen!« drastisch. Jede Menge Piloten haben jede Menge Fragen. »Was macht ihr denn hier mit den Bikes? Wollt ihr wirklich damit fliegen? Ist das nicht gefährlich? So etwas hab ich noch nie gesehen! Kann man das kaufen?« Bis wir unsere Bikes gefaltet und im Gurtzeug verstaut haben und die beiden ARRIBAs aufziehen können vergeht einige Zeit. Die Begeisterung und das

Interesse der Menschen für das Vorhaben ist riesig. Voller Stolz versuchen wir alle Fragen zu beantworten.

Wind und Wetter.

Aufgrund der Wetterbedingungen haben wir in den nächsten Tagen nicht oft die Gelegenheit, uns mit EAST und Gleitschirm in die Luft zu schwingen. Umso intensiver sind die Flüge, die wir erleben.

>> Besondere Momente: Ein typischer Bike & Fly-Tag klingt am Lagerfeuer aus.



Wir wollen in die Luft!

Der Startplatz ist klein, fällt steil ab und der Wind kommt teilweise von der Seite. Am 3. Tag stehen wir in Kössen zum ersten Mal am Start. Die Knie sind weich, der Herzschlag schnell und die Gespräche werden immer kürzer. Denn mit 30 Kilo Ausrüstung auf den Schultern verändert sich die Definition von »Das sind

Es sind unvergessliche Erlebnisse, mit der ganzen Ausrüstung durch atemberaubende Landschaften zu fliegen, mit der Gewissheit jederzeit landen und die Reise mit den Bikes fortsetzen zu können. In diesem Moment verspüren wir Zufriedenheit von Kopf bis Fuß. Um unser Ziel rechtzeitig zu erreichen, müssen wir jeden Tag ein paar Kilometer zurücklegen. Mehrere Tage radeln wir schweigend durch Sturm und Regen. Die Kleidung ist nass. So nass, dass wir den Unterschied zwischen Schweiß und Regen nicht mehr wahrnehmen. Manchmal ist der Wind so stark, dass wir sogar beim Bergabfahren in die Pedale treten müssen. Trotzdem kehrt keine schlechte Laune ein.

Jeden Tag in der frischen Luft zu sein, neue Regionen zu erkunden, das Leben so richtig wahrzunehmen, den eigenen Körper bei jeder Bewegung zu spüren und am Abend fix und fertig ins Land der Träume abzuheben. Was will man mehr? Bei Sandra und Alex, Freunde, die in der Nähe von St. Hilaire leben, füllen wir unsere leeren Energiespeicher auf. Nach 20 Tagen auf der Straße und in der Luft steht die Krönung der Reise bevor, ein Wochenende beim ältesten und größten Fliegerfestival der Welt. In typisch österreichischer Tracht schlendern wir durch die Hallen des Coupe Icare und werden am Stand von skywalk mit einer La-Ola-Welle empfangen. Die Begeisterung für das Paar in Dirndl und Lederhosen kennt keine Grenzen. Hunderte Besucher schauen sich unseren Videoclip an und fragen uns über »EAST« aus.

EAST goes back east.

Nach einer durchtanzten Nacht mit Freunden geht es mit dem Zug zurück nach Österreich. »Die Bikes, das Gurtzeug und auch wir haben durchgehalten und unser Ziel erreicht. Das war ein unglaublicher Moment!« freue ich mich noch heute. »Wir haben bewiesen, dass unser Projekt kein »Hirschoaß« war. Wir haben so viel Zeit, Geld, Gedanken, Gespräche, Arbeit und Vertrauen in unser Projekt investiert, dass ich es bis heute nicht in Worte fassen kann, wie viel Erfahrungen und Emotionen uns dieses Projekt gebracht hat. Es war eine riesen Freude für uns, von so vielen Menschen auf unser Projekt und die Bikes angesprochen zu werden. Ein Produkt, das man selber konstruiert, gebaut und in das man so viel Zeit investiert hat, wird ein wichtiger Bestandteil in einem Leben«, meint Tom mit glänzenden Augen. »Ein herzliches Dankeschön an alle Freunde und Bekannten, die uns unterstützt und an uns geglaubt haben!«

Thomas Schwaiger:

Bastelt in seiner Freizeit am liebsten an Fahrrädern herum. Will dabei neue Dinge ausprobieren



und seine handwerklichen Fähigkeiten perfektionieren.

Der 34-Jährige beschäftigt sich seit 2 Jahren mit der Entwicklung eines ganz speziellen Fahrrads: Ein Bike, das in den verschiedensten Lebenssituationen eingesetzt werden kann und sein Lieblingshobby mit seiner neuesten Erfindung kombiniert.

Carina Tschuschnigg:

Ist seit ihrer Kindheit auf der Suche nach Abenteuern. Verbringt viel Zeit in der Natur.



Im Sommer arbeitet die 26-Jährige als Outdoortrainerin und führt Gruppen durch Wildwasser, Hochseilklettergärten und Trails ihrer Heimat. Ist auch in ihrer Freizeit immer draußen unterwegs.

Unter anderem beim Paragleiten. »Dank Toms geschicktem Handwerk, hatte ich jetzt die Möglichkeit, mir einen Traum zu erfüllen.«



Das Video zur Bike & Fly-Tour

EAST - »Time Experience«

<https://www.youtube.com/watch?v=OJ8WUgjlOgc>

>> Mit so viel Metall unterm Hintern ist es wichtig, einen sicheren Schirm über sich zu haben. Mit dem ARRIBA3 haben die beiden unseren einfachen und leichten Alleskönner gewählt



X-

Italia

*Eine italienische Reise*Text und Fotos:
Pierandrea Patrucco

Als erster Pilot hat skywalk-Botschafter Pierandrea Patrucco den italienischen Alpenbogen und den Apennin durchquert.

Höhepunkt seiner zweimonatigen italienischen Reise: Ein Flug vom Festland nach Sizilien.

Als ich im Sommer 1998 zum ersten Mal Urlaub in Kalabrien machte und den Blick über die Meerenge von Messina schweifen ließ, war mir klar: Eines Tages fliege ich mit dem Gleitschirm vom Festland nach Sizilien. Es sollte der Beginn eines großen Traums werden. Im Laufe des nächsten Monats unternahm ich mehrere Versuche, die Meerenge zu überqueren. Ein paar Mal war ich nahe dran das Unternehmen durchzuführen, doch nach etwas über der Hälfte der acht Kilometer langen Strecke drehte ich jedes Mal ab. Zu stark war die Meeresbrise und zu schwach die Leistung der damaligen Schirme.

In den folgenden Jahren absolvierte ich mehrere Biwakflüge durch die Alpen. Den Wunsch, meinen ganz großen Traum umzusetzen, verlor ich nie aus dem Blick. Immer wieder feilte ich an der Idee, bis der ganz große Plan entstand. Der Flug über die Meerenge von Messina sollte den Abschluss eines Biwaktrips von meiner Heimat am Westrand der Alpen entlang des ganzen Apenninbogens nach Kalabrien bilden. In Anlehnung an Didier Favres Biwakflüge will ich die Tour »XKap1111« nennen.

18 Jahre später.

2015 ist es soweit. Maurizio Bolzoni, ein guter Freund, hat sich viel Mühe gegeben, die nötigen Sponsoren zu gewinnen und das nötige Material zu beschaffen, damit ich eine dreimonatige Auszeit nehmen kann. Am 27. Mai starte ich meine Reise bei bestem Flugwetter mit meinem CHIL3 in Biemonte im Piemont. skywalk hatte mir versichert, mir den ersten verfügbaren CAYENNE5 zu schicken, sobald das neue Modell lieferbar ist. Mit zwei Starts komme ich 120 Kilometer weit! So kann es weitergehen. In den folgenden Tagen ändert sich in der Gegend von Cuneo die Wettersituation vorübergehend. Doch dies soll die einzige wirkliche Schlechtwetterphase im Jahrhundertssommer 2015 bleiben.

Das Wetter ist abwechslungsreich – ebenso wie meine Flüge. Manchmal gelangen mir große Strecken, an anderen Tagen mache ich viele kurze Abgleiter. Einige Tage sind sehr nett, andere sehr schwierig und die Linie nicht wirklich schlüssig. Insgesamt komme ich aber gut voran und folge meinem Motto: »Herausforderungen in Chancen verwandeln«. Der Track durch Italien be-

ginnt Form anzunehmen. Wo immer ich hinkomme, unterstützen mich einheimische Piloten und geben mir wertvolle Informationen. Es ist faszinierend so unterschiedliche Leute kennenzulernen. Oft benutze ich alte, in Vergessenheit geratene Startplätze und nicht selten gelingt mir gerade von diesen ein guter Flug. In der Emilia Romagna kann ich endlich auf den sehnlich erwarteten CAYENNE5 umsteigen. Genuss und Vergnügen steigern sich nochmal deutlich!

Der Rücken zwick.

Doch langsam kristallisiert sich heraus, was ich während der letzten Tage schon mehrfach befürchtet habe: Mein Rücken braucht eine Pause, wenn ich die Reise im Biwakstil fortsetzen will. Die kräftezehrenden langen Aufstiege und Fußmärsche mit meiner zwanzig Kilo schweren Ausrüstung haben ihre Spuren hinterlassen. In Teramo nahe der Adria verbringe ich sechs Tage und lasse mich bei hilfsbereiten einheimischen Piloten mit Spritzen und Osteopathie wieder aufpäppeln. Ein Flug vom Gran Sasso, dem höchsten Massiv des Apennins, bringt mich mit einem wunderbaren 75-Kilometer-Flug zurück auf



Mehr Infos über Pierandrea Patrucco und seine Italienische Reise liefert seine Website www.Xkap1111.it und seine Facebook-Seite Xkap1111. Über 15000 Besucher haben seinen Trip im Internet verfolgt, 200 von ihnen konnte er unterwegs persönlich kennenlernen!

Die Route zum Nachfliegen auf Google Earth:
<https://www.dropbox.com/s/evqszskwui81zhu/xkap1111.kmz?dl=0>

Die letzten Kilometer des Anflugs auf Sizilien gibt es auch als Video-Clip auf YouTube:




>> Fast 20 Jahre hat Pierandrea Patrucco davon geträumt, von Kalabrie nach Sizilien zu fliegen. 2015 war es so weit.

meinen Kurs nach Süden. Doch vermutlich war die Pause zu kurz, nach der Landung kann ich nur mit Mühe auf zwei Beinen stehen. Gorio Mandozzi, ein befreundeter Arzt und Pilot aus der Heimat, macht sich auf die lange Reise in die Marken, um mich zu behandeln.

Seine Therapie schlägt rasch an. Vermutlich hat sich ein Nerv eingeklemmt. Der Wechsel vom linken auf das rechte Bein beim Gasgeben bringt Linderung. Doch den Traum, die italienische Reise vollkommen mit Thermik und eigener Muskelkraft durchzuführen, muss ich wohl oder übel aufgeben und mich von der idealistischen Philosophie des »Vol bivouac« verabschieden. Von nun an unterstützt mich meine Freundin Elena. Wann immer nötig, trägt sie einen Teil der Ausrüstung.

Langsam aber stetig nähern wir uns dem Ende des italienischen Festlands und meinem Ziel Torre Faro in Sizilien. Wetter und Landschaft bleiben abwechslungsreich. Manchmal erlauben mir die Bedingungen nur kurze Strecken, manchmal gelingen mir Flüge von über 120 Kilometer.

Am 12. Juli starten Elena und ich den ersten Versuch. Der großzügige Startplatz ist praktisch in Wolken. Wir warten über eine Stunde, bis ich zu einem Testflug starte. Die Bedingungen haben sich etwas verbessert, ich kann den Startplatz überhöhen und fliege bis zum »Point of no return«. Was tun? Wahrscheinlich reicht die Höhe, doch ich habe keine Notausrüstung und noch nicht einmal eine Schwimmweste. Ich drehe ab, soare an der Kante auf und lande top.

Beim zweiten Versuch bin ich überzeugt, dass es klappt. In schwachem Steigen gelingt es mir, den Startplatz um 300 Meter zu überhöhen. 770 mNN, acht Kilometer Gleitstrecke. Ich finde eine perfekte Linie und fliege mit 40 km/h und Gleitzahl 10 auf das Wahrzeichen von Torre Faro zu, einen historischen Strommasten, der früher Teil einer Strombrücke vom Festland nach Sizilien war. Es ist unglaublich. Am Ende komme ich fast 300 Meter über dem Turm an. Das ist besser als ich es mir in meinen kühnsten Träumen erhofft hatte! Der Traum ist wahr geworden! Ich spiele mit der verbleibenden Höhe, umrunde den Masten von Torre Faro und lande am Strand zwischen Badegästen. 

>> Ein Märchen ist wahrgeworden.
Die italienische Reise werde ich nie vergessen! <<



// NEW TECHNICAL DESIGN
// UNMATCHED RANGE OF USE
// AGILE TURNING

SPEED5
Allround Performance



UNTER GEIERN



Biwakfliegen mit einer bunt gemischten großen Gruppe. Ob das gut geht...? Christin Kirst hat es ausprobiert und mit Freunden die Pyrenäen durchquert.

Text: Christin Kirst
Fotos: Helmut Blaim



Biwakfliegen.

Eine unbekannte Landschaft erkunden, eine weite Wegstrecke nur mit dem Gleitschirm und zu Fuß zurücklegen und dabei intensiv jede Veränderung wahrnehmen: bei Landschaft, Natur, Bewohnern – und nicht zuletzt bei einem selbst.

Als mir Stefan »Boxi« Bocks auf einem Vortrag von seiner neuesten Idee erzählte, war ich sofort Feuer und Flamme: Bisher hatte

die X-Alps-Ikone seine Hike & Fly-Projekte allein oder mit sehr starken Partnern durchgezogen, diesmal wollte er ein Flugabenteurer mit möglichst vielen guten Freunden unternehmen. Ich wusste sofort: Bei diesem Abenteuer möchte ich dabei sein. Aber bis zur Umsetzung war es noch ein ganz schöner Weg: Der E-Mailverteiler lief heiß, bis sich eine wild zusammengewürfelte Gruppe formierte – alte Hasen, ambi-

tionierte XC-Piloten und Rookies, manche sehr ambitioniert, andere eher zurückhaltend und vorsichtig.

Vamos a Pirineos!

Ein Team bestand aus zwei Personen, die gegenseitig für die Gesundheit und den Verbleib des Partners verantwortlich waren. Die Tourenplanung sollte jedem Team und jedem Einzelnen maximale Freiheit und individuelle

Verantwortung geben. Einzige Vorgabe: Alle treffen sich abends an dem zuvor am Startplatz festgelegten Tagesziel, um das Erlebte gemeinsam zu feiern und den nächsten Tag wieder gemeinsam zu beginnen. Nur drei Dinge waren wichtig: ein SPOT Messenger, ein Handy und ein Teampartner. Das satellitenbasierte SPOT-System ermöglicht, sich die Position der Piloten jederzeit auf dem Smartphone anzeigen zu lassen – in einem



>> Die Route durch die Pyrenäen war auch landschaftlich sehr beeindruckend. Hochalmflächen, Pässe, schroffe Felsen und unlandbare, tiefeingeschnittene Täler wechseln sich ab.

>> Der Flug zum Strand von Saint-Jean-de-Luz ist ein würdiger Abschluss einer unvergesslichen Tour!

einsamen Gebirge wie den Pyrenäen unverzichtbar, um auch ohne Mobilnetz immer verfolgen zu können, wo die Anderen sind und in welche Richtung sie sich bewegen. Auf dem Smartphone hatte jeder Teilnehmer Kartenmaterial und die wichtigsten Wegpunkte abgespeichert. Eine Notfallnummer in der Heimat stellte sicher, dass eine Bezugsperson erreicht werden konnte, um gegebenenfalls Hilfe von außen zu organisieren. Als Helmut und ich in Castejon de Sos zu Boxi und den anderen Jungs stoßen, hat die gutgelaunte Reisegruppe die Hälfte der Pyrenäen bereits erfolgreich durchquert. Wir sind ein wenig neidisch, doch als Entschädigung begrüßt uns Spaniens XC-Hotspot gleich zum Auftakt mit traumhaften Flugbedingungen. Mit einem 100-km-Flug bei perfekter Thermik und wenig Wind erwischen wir einen der besten Flugtage des Jahres.

Das Fliegen in den Pyrenäen unterscheidet sich deutlich von den vertrauten Alpen: Selten kann man einem Haupttal folgen. Stattdessen wechseln sich Hochalmflächen, Pässe, schroffe Felsen und unlandbare, tief eingeschnittene Täler ab. Nach 65 Kilometern habe ich einen Hänger und verliere die Anderen. Alleine weit unter Grat am Hang kratzend fällt es mir schwer, mich zu orientieren. Geht es auf

der anderen Talseite an der südlicheren oder nördlicheren Rippe weiter? Ständig blicke ich auf die Wanderkarte auf dem Handy an meinem Cockpit und suche mögliche Landeplätze unter mir. Doch dann formiert sich vor mir eine Wolke, die sich beim Näherkommen als ein majestätisch kreisender Schwarm Geier entpuppt – danke liebe Thermikanzeiger!

Am Tagesziel bei Bellver de Cerdanya steht allen das Glück ins Gesicht geschrieben. Der Flug war anstrengend, doch dafür werden wir mit grandiosen Aussichten auf gigantische Berglandschaften belohnt. Besonders beeindruckend für mich: Die unzähligen Schaf- und Pferdeherden, die wie Wasser die Almböden hinabfließen. Boxi ist zuerst angekommen und hat bereits eine Unterkunft organisiert. Michi verhandelt mit Koch und Kellner in fließendem Spanisch über Abendessen und Getränke. Am Ende stehen zwei Riesenspfannen Paella und reichlich Vino Tinto vor uns. Wir begießen den Hammerflug und tauschen unsere Erlebnisse aus: Stefan ist das erste Mal 100 km geflogen, Tom hat sich abgemeldet. Er ist auf einer Hochalm gelandet und will am nächsten Morgen zu uns stoßen, wenn der Bauer ins Tal zum Schlachthof fährt. So oder so ähnlich laufen die Tage ab: Highlights und Anekdoten wechseln sich ab.

Das Meer im Blick.

Die Zeit vergeht wie im Flug. Schon bald sind wir nur noch 30 Kilometer vom Mittelmeer entfernt. Für den letzten Tag der Reise planen wir, ein letztes Mal ein paar hundert Höhenmeter von unserem Nachtlager aufzusteigen, einen Startplatz zu suchen und wenn möglich bis nach Banyuls sur Mer an den Strand zu fliegen. Wie an den Tagen zuvor setzt sich die Gruppe gutgelaunt in Bewegung. Der im Internet ausgekundschafte Startplatz begrüßt uns allerdings mit so starkem Wind, dass die Meisten schnell entscheiden, sich zu Fuß auf den Weg zum Meer zu machen. Zum Leiden der Wanderer entwickelt sich der Tag heiß und trocken. Am Grat passieren wir jede Menge Startmöglichkeiten, doch der Wind frisch im Tagesverlauf noch weiter auf. Im dichtbewaldeten Tal fehlen Landeplätze, falls die Thermik einen nach dem windigen Start nicht in sichere Höhen bringt. Nach 28 km sind meine Kräfte aufgebraucht. Der Blick aufs Meer entschädigt zwar ein wenig, aber mir fehlt die Energie, um mit ungewissem Ausgang darauf zu warten, dass der Wind

an einem möglichen Startplatz schwächer wird. Die Aussicht auf ein Landebier und das salzige Nass 500 Höhenmeter unter uns locken Helmut und mich an die Straße, wo uns tatsächlich das erste Auto mitnimmt: ein Kleinwagen mit drei Rentnern, die fröhlich für uns und unsere Packsäcke zusammenrücken. Wie kann es anders sein, nahe der

Strandpromenade liegen schon die anderen Trans-Pyrler in Badehose auf dem Handtuch. Jetzt erst mal rein ins Wasser – aaahhh tut das gut! Die Sonne steht bereits tief, als Werner und Bubi mit den Fingern zum Himmel zeigen: Tatsächlich haben Philip und Boxi es ausgesessen und krönen den Abschluss der Reise mit dem Flug zum Strand. Unter

Applaus aller Badegäste turnen sie mit ordentlichen Wingovern zum Meer herunter und wieder sind wir alle zusammen – finden wie immer trotz Hochsaison eine Unterkunft für alle und eine große Pizza für Jeden!

An diese gemeinsame Biwaktour werden wir uns immer erinnern!

»Der Pyrenäen-Trip im Sommer 2015 war ein Highlight meiner bisherigen Fluglaufbahn – fliegerisch, vom Naturerlebnis und ganz besonders in puncto Gemeinschaft! Ich hätte nicht damit gerechnet, dass es möglich ist, einen Biwakflug mit so einer großen Gruppe durchzuführen: Am Morgen ein Tagesziel per SMS an alle übertragen und am Abend findet sich Einer nach dem Anderen am Tagesziel ein: fliegend, per Bus oder per Daumentaxi. Egal ob ein Team spät kam oder sich sogar mal für einen Tag ausgeklinkt hat, um am nächsten Tag wieder dazuzustoßen, es hat immer für alle gepasst. Die Stimmung war gigantisch!«

Flugbedingungen und Ausrüstung

In den Pyrenäen kann es heftig regnen, Temperaturstürze und plötzliche Wetterumschwünge sind an der Tagesordnung. Die Flugbedingungen sind sehr anspruchsvoll: auf starke Thermik, viel Wind und oft unlandbares Gelände sollte man vorbereitet sein. Ein leichter B-Schirm ist daher das optimale Fluggerät für diesen Trip. Der ARRIBA3 kombiniert extrem hohe Stabilität mit sehr guter Gleit- und Steigleistung. Schwieriger ist die Wahl des Gurtzeugs. Das Flex überzeugt durch seinen hohen Tragekomfort beim Wandern und beim Fliegen. Das vollverkleidete RANGE AIR ist nochmals leichter, hat einen großen Airbag, hält angenehm warm – und hat jede Menge Stauraum fürs Gepäck. Christin Kirst hatte dabei: Schlafsack, Isomatte, Primaloft- und Regenjacke, je 1x Socken, Unterwäsche und T-Shirt, kurze Hose, Zip-Hose, dünne Überhose, Cap, Buff, Waschbeutel, Spot, Erste-Hilfe-Pack und Reiseapotheke.



SKYWALKing around the world



»Das Besondere an England? Das Wetter!«

skywalk-Schirme fliegen in über 40 Ländern der Welt und unsere Importeure vor Ort sind ein wichtiger Teil der skywalk-Familie. Patrick Holmes ist ein Gleitschirmprofi der ersten Stunde. Nach vielen Jahren in der britischen Nationalmannschaft konzentriert er sich heute auf den Vertrieb ausgewählter Produkte. Wir haben unseren Großbritannien-Importeur befragt, wie die Fliegerszene im Vereinten Königreich tickt.

⚠: Patrick, erzähl uns, unterscheidet sich Großbritanniens Fliegerszene vom Rest der Welt?

Habe ich eigentlich schon erwähnt, dass das Wetter hier oft hundsmiserabel ist? Nein? O.k. Dann möchte ich das hier gleich einmal betonen! Wind und Wetter, die Besonderheiten der Fluggebiete und die ein oder andere Luftraumregel machen das Fliegen hier schon sehr herausfordernd. England bietet aber auch unvergleichliche Möglichkeiten – von XC-Flügen im Flachland bis zu eindrucksvollen Flügen durch entlegene einsame Gebirgslandschaften. Das ist vermutlich der Grund, warum wir mit Robbie Whittall und John Pendry die einzigen Gleitschirm- und Drachen-Doppelweltmeister stellen. Erfahrene Piloten kommen voll auf ihre Kosten.

⚠: Und das Fliegen? Ist es anders als auf dem Festland?

Eigentlich nicht. Du findest bei uns alles, was Du auch auf dem Festland findest – nur in einem kleineren Maßstab. Natürlich spielt das Wetter eine entscheidende Rolle. Es ändert sich schnell und unvorhersehbar. Beachten muss man dabei auch die Änderungen der Windstärke und -richtung im Tagesverlauf. Vermutlich ist das Fliegen auch etwas reglementierter als auf dem Festland. So gibt es leider ausgerechnet in der Umgebung einiger unserer besten XC-Gebiete Luftraumbeschränkungen. Fast alle Fluggebiete in England werden von lokalen Clubs betreut. Es ist wichtig, dass man sich vor Ort nach den Gepflogenheiten erkundigt.

⚠: Wie bist Du selbst zum Gleitschirmfliegen gekommen?

Mein Bruder hat 1986 eine Klettersaison in Chamonix verbracht. Als er zurückkam, hatte er einen »Soubeyrat VS27« im Gepäck, einen 11-Zeller mit einer Gleitzahl von 3,5. Ich war sofort besessen, als ich meinen ersten Flugversuch damit machte. Es war zwar fast unmöglich, damit vom Boden wegzukommen, aber das Gefühl war unglaublich. Der Sport nahm dann ziemlich schnell an Fahrt auf und jedes neue Modell eröffnete neue Möglichkeiten. Auf Gleitzahl 5 folgte Gleitzahl 6. Ich habe dann in den Neunzigern als



Testpilot gearbeitet und an den großen internationalen Wettbewerben teilgenommen – es war eine aufregende Zeit.

⚠: Welche Spots sind Deine Favoriten?

Die schönsten Gebiete liegen natürlich in meiner Heimat. Hier im Lake District haben wir eine riesige Auswahl wunderschöner und wenig frequentierter Fluggebiete. Um einen großartigen Tag draußen in der Natur zu erleben, muss ich nur ganz selten mehr als ein paar Kilometer Auto fahren. Ein perfekter Tag ist, wenn ich in Blencathra starte, ein paar Stunden durch die einzigartige Landschaft fliege und neben der Firma oder in meinem Garten lande.

⚠: Welche anderen Gebiete kannst Du empfehlen?

Wie gesagt, fliege ich am liebsten in landschaftlich reizvollen Berggegenden. Deswegen liebe ich das Lake District, das Peak District und die Penninen und Schottland im Norden und Westen Englands. In diesen Fluggebieten ist relativ wenig los, es gibt weniger Regeln und weniger Lufträume, über die man sich Gedanken machen muss.

>> Der englische Luftraum - Unendliche Weiten...

Der Streckenrekord auf den britischen Inseln liegt bei 275,5km. Das wäre doch mal ne Aufgabe für unseren 300er-Armin... :)

⚠: Unterscheidet sich der britische Markt von den anderen?

Eigentlich nicht – wenn da nicht das Wetter wäre (lacht). Britische Piloten reisen gerne und machen natürlich auch den ein oder anderen Kurs im Ausland oder kaufen dort ihre Ausrüstung. Das macht es für Gleitschirmschulen nicht einfach. Unsere Strategie ist daher, unseren Kunden mit gutem Service zu unterstützen und ihnen eine Auswahl der besten Marken anzubieten. Deswegen habe ich auch skywalk im Programm. skywalk ist eine junge, stark wachsende Marke, die von enthusiastischen Leuten gemacht wird. Das gefällt mir sehr. Das Design ist einzigartig und Qualität und Service sind hervorragend. Die Produkte sprechen viele Piloten an.

⚠: Welche Herausforderungen beschäftigen Dich?

Habe ich das Wetter schon erwähnt? Nein im Ernst: Wir müssen mehr junge

Leute für das Gleitschirmfliegen begeistern. In Großbritannien stagniert die Zahl der Piloten seit Jahren. Es fangen nur ungefähr so viele Piloten an zu fliegen, wie mit dem Sport aufhören. Das Durchschnittsalter steigt hier stärker als im Rest Europas. Ich denke, wir müssen ein paar fundamentale Änderungen vornehmen, wie der Sport geführt wird und wie er in der Öffentlichkeit präsentiert wird.

⚠: Hast Du einen Rat für Piloten, die Großbritannien besuchen wollen?

Tu es! Hol Dir Rat bei einem Einheimischen ein, bevor Du Deine Reise planst, und suche den Zeitpunkt sorgfältig aus. Dann wirst Du einen der großartigsten Urlaube Deines Lebens haben! Ich stehe gerne für Auskünfte zur Verfügung.

⚠: Bleibt nur noch die Frage nach den Flugverkehrsregeln...: Beim Ausweichen links oder rechts vorbei...? ;)





Synergie? ↔ Synergie!

Innovative Ideen entstehen vor allem dort, wo Unkonventionelles aus unterschiedlichen Welten aufeinandertrifft. Weil unter dem Dach von skywalk mehr als zehn Entwickler laufend an neuen Gleitschirmen, Kites und Zelten arbeiten, werden neue Technologien konsequent auf Einsatzmöglichkeiten in anderen Sparten überprüft. Das im Gleitschirmbereich entwickelte 3D-Shaping zeigt nun auch bei Kites seine Stärken.

Text: Manfred Kistler | Fotos: skywalk/Flysurfer

Die Herausforderungen bei Gleitschirmen und Kites sind eigentlich fast identisch: Bei der Entwicklung eines neuen Modells geht es in erster Linie darum, Leistung, Handling und Sicherheit zu verbessern. Es herrschen die gleichen aerodynamischen Gesetzmäßigkeiten – Auftrieb und Widerstand entstehen auf denselben Grundlagen der Physik. Bei der Entwicklung eines neuen Modells geht es in erster Linie darum, Leistung, Handling und Sicherheit zu verbessern. Entsprechend sind auch die eingesetzten Konstruktionsmittel identisch, von der Schere bis zur komplexen 3D-Simulationssoftware.

Weil Flysurfer seit der Gründung konsequent auf »Softkites« setzt, gleichen sich sogar die Materialien: Softkites sind wie Gleitschirme aufgebaut. Profile, Ober- und Untersegel, V-Parts, Diagonalrippen und Miniribs bestehen aus Textil, das Profil wird durch Staudruck gebildet ...

Durch die eng verzahnte Arbeit der Entwicklungsschreus von skywalk, Flysurfer und der Eventzeltmarke X-Gloo, ergeben sich immer wieder Synergien. Regelmäßig werden neue Entwicklungen in den anderen Geschäftsfeldern ausprobiert. Ein sehr erfolgreiches Beispiel lieferten die zunächst bei Flysurfer-Kites erprobten JET FLAPS. Heute sorgen sie auch bei skywalk-Gleitschirmen für ein deutlich verbessertes Langsamflugverhalten, effizientere Steigraten sowie problemloses Stallverhalten. Das 3D-Shaping wiederum zeigt, wie Gleitschirminnovationen in die Kiteentwicklung einziehen.

Druck und Auftrieb

Die Kombination aus Kappeninnendruck und am Segel angreifenden Auftriebskräften sorgt dafür, dass sich die Zellen eines

Gleitschirms aufblähen. Dabei krümmt sich jede Zelle um zwei Achsen – durch die Profilkontur um die Querachse und durch das sogenannte Ballooning um die Längsachse. Einen anschaulichen Vergleich liefert eine banale Papiertüte: Bläst man hinein, bläht sich die Tüte durch den Innendruck in Richtung eines Kreisquerschnitts auf.

Zum Leidwesen der Konstrukteure und Näher führen diese kombinierten Krümmungen dazu, dass sich eine Gleitschirmzelle nicht sauber aus einer einzelnen Stoffbahn realisieren lässt – außer diese wäre beliebig elastisch. Die Konsequenz: An manchen Stellen fehlt Material, während an anderen zu viel Stoff vorhanden ist. Das lässt sich recht einfach mit einem Blatt Papier nachstellen: Krümmt man ein Blatt um eine Achse, ist das kein Problem, will man es gleichzeitig um eine zweite Achse biegen, knittert es oder reißt ...

Am Gleitschirm führen die Abweichungen zu unerwünschten Falten an den Nähten und damit zu einem negativen Einfluss auf die Aerodynamik. Besonders störend ist das an der Flügelnase, wo ein Großteil des Auftriebs erzeugt wird. Denn genau in diesem vorderen, oberen Bereich ist das Profil sehr stark gekrümmt.

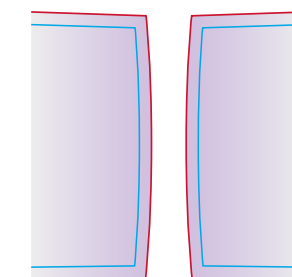
>> Problemzone Eintrittskante:

Hier führen Profilkontur und Ballooning zu Falten im Stoff. Rot gezeichnet: der deutlich längere Weg auf dem »Berg« der Zelle, grün gezeichnet der kürzere Weg im »Tal« der Zelle. Mit 3D-Shaping lassen sich diese weitgehend eliminieren.



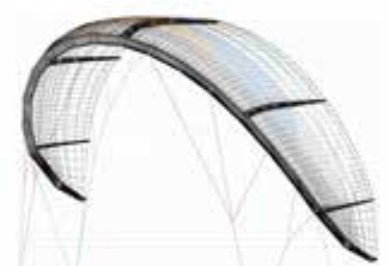
>> Doppeltes 3D-Shaping, hier beim CAYENNE 5,

sorgt für eine deutlich »glattere Nase«.



Der nötige Schnitt der einzelnen Teile wird über die Simulation des Balloonings aufwändig berechnet.





>> 3D-Shaping hilft nicht nur bei RamAir-Kites das geplante Profil möglichst gut in die Praxis umzusetzen, sondern erstmals auch bei Tubekites von Flysurfer - hier beim BOOST.



>> Hydrofoilboard:
Sobald genügend Speed = Auftrieb vorhanden ist, hebt es das Board aus dem Wasser.



>> Synergie-Effekte auch bei den Mitarbeitern: Profikiter Benni Bölli arbeitete erst bei Flysurfer, unterstützte dann zwei Jahre das skywalk R&D Team und bringt seine Erfahrungen nun wieder bei Flysurfer ein.

3D-Shaping sorgt mit Unterteilungen der Segelbahnen dafür, das Ballooning zu optimieren und die Faltenbildung zu reduzieren. Dabei gilt: je mehr Schnitte quer zur Bahn, desto besser lässt sich die Zelle abwickeln, bzw. desto exakter ist das gewünschte Flügelprofil. Natürlich macht es keinen Sinn, die Stoffbahn um die Profilnase beliebig oft zu unterteilen, weil jede Quernaht geringfügig die entlangströmende Luft stört und den Produktionsaufwand massiv erhöht. skywalk hat die 3D-Technologie zum ersten Mal 2012 bei der Entwicklung des MESCAL4 eingesetzt. Bei aktuellen leistungsorientierten Modellen wie CHILI4, CAYENNE5 und POISON X-ALPS optimieren gleich zwei zusätzliche Quernähte das Ballooning der Zellen.

Run auf Hydrofoils

Im Kitesport gibt es derzeit einen regelrechten Run auf absolute Hochleisterflügel. Auslöser für diesen Trend ist das »Foilboarden«. Foilkiter fahren mit speziellen Boards mit einem langen Kiel und kleinen Tragflächen. Erreicht der Kiter die erforderliche Geschwindigkeit, hebt es das Board kom-

plett aus dem Wasser. Für den Auftrieb sorgt nur noch der kleine Flügel samt Leitwerk. Der Effekt ist sensationell! Speedkiter rasen mit bis zu 70 km/h über das Wasser und scheinen die Grenzen der Physik zu sprengen. Die Foilboards haben deutlich weniger Widerstand und erlauben deutlich höhere Geschwindigkeiten und effizienteres Höhelaufen.

Will man in den spektakulären Races vorne mitmischen, werden am anderen Ende der Leinen Kites mit möglichst viel Leistung benötigt. Dies gibt den Softkites im wahren Sinne des Wortes Auftrieb, denn diese gleitschirmähnlichen Schirme bieten per se das Leistungsmaximum. Flysurfers Softkite SONIC nutzt das 3D-Shaping nicht nur zur Leistungsoptimierung, sondern auch als Designelement. Die Quernähte geben dem SONIC sein charakteristisches Aussehen. Aber auch bei Tubekites kann 3D-Shaping eingesetzt werden. Beim druckluftgefüllten BOOST erreichte Flysurfer damit ein besonders stabiles, glattes und stark leistungsorientiertes Profil. Das Ergebnis spiegelt sich in hervorragenden Hangtime-Werten und exzellenter Höhelauf-Leistung wider.

3D-Shaping ermöglicht es sowohl am Kite wie im Gleitschirmbereich glattere Segel mit hoher aerodynamischer Güte zu realisieren, die mit mehr Leistung aufwarten. Das »Herüberwandern« dieses Designelements ist ein hervorragendes Beispiel für Synergie und Technologietransfer bei skywalk. Hervorragende Platzierungen von Teamfahrern wie Benni Bölli, Andi Hanrieder und Peter Müller sind schöne Nebeneffekte dieses Know-How-Transfers ...

ONE DAY, I'LL FLY IN SKYTEX®!



SKYTEX®

Ready for the next generation !



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

THE SKYWALKERS

...fast wie im richtigen Leben

Neulich beim Kugljoch Cup ...

Hike & Fly-Wettbewerbe entwickeln sich zu wahren Publikumsmagneten und geben den einen oder anderen Trend vor. Sowohl die eigenwillige Schnellstarttechnik als auch stilistische Tendenzen bei der Funktionsbekleidung sollte man aber dringlichst im Auge behalten ...



Sol, jetzt krieg ich sie alle...!

Whooo-iiii...!

Hagodd-za!!! ... geht die Drecksbixen ned oaaaa...ffgl!!

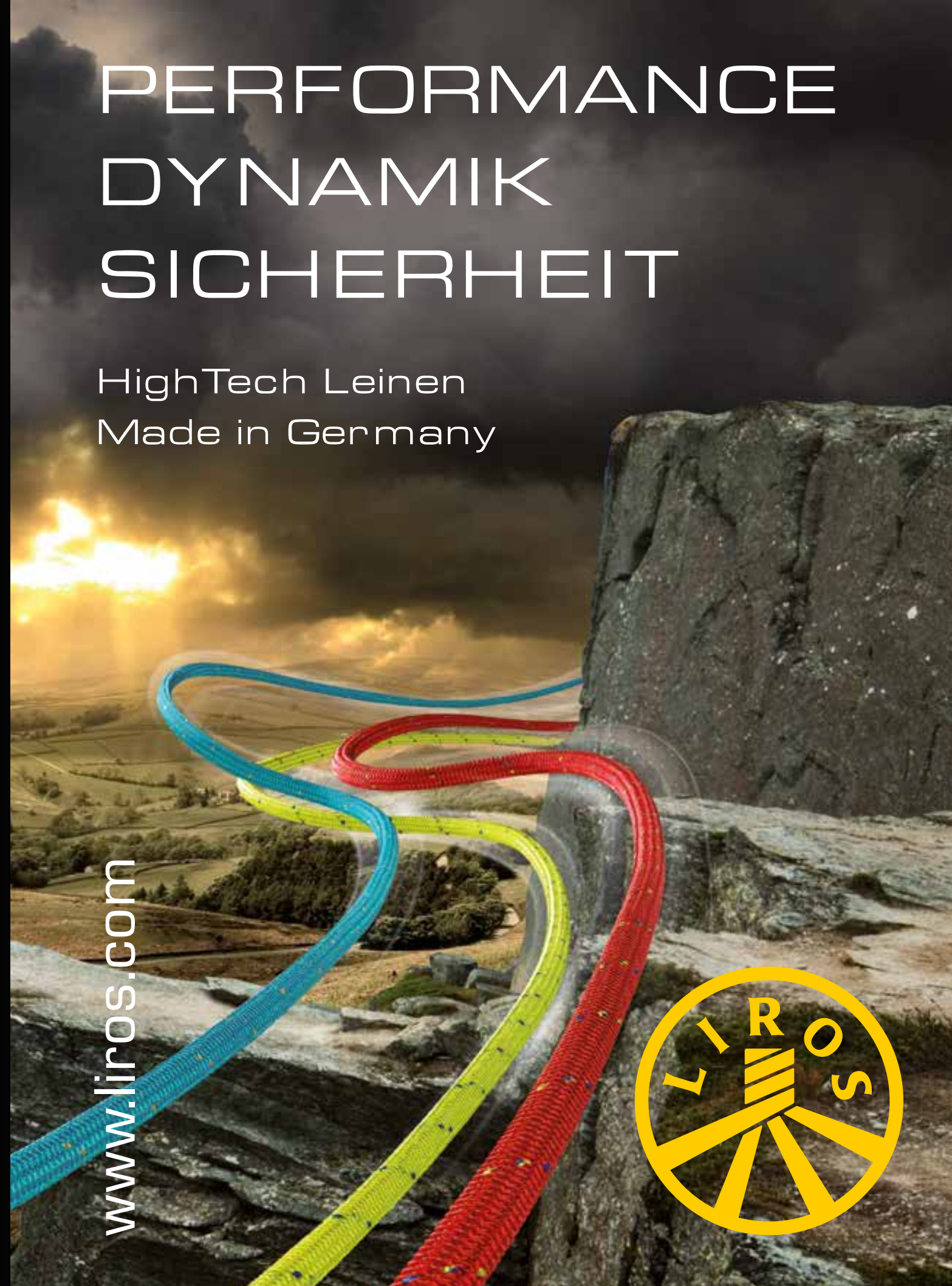
Da kiek ma' Gerhaaad...! So ne dufte Klammotten tragen de ganz coole Jungs heute...!

So een' dollen Overall koof ick mir ooch...!

??

PERFORMANCE DYNAMIK SICHERHEIT

HighTech Leinen
Made in Germany



www.iros.com





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 auch 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 eigene Einschätzung des Flugkönnens und die persönlichen Ambitionen jedes einzelnen Piloten.

Unsere 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

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!

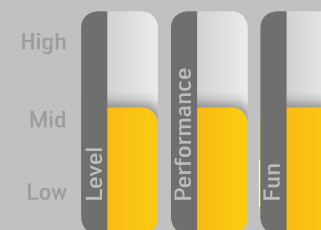
-  **JET FLAP:** Enorme Reserven bei der Annäherung an den Strömungsabriss: bessere Steigleistung, vor allem in enger und kräftiger Thermik, größerer Bremsweg bis zum Stall und damit ein erweiterter »grüner« Bereich beim Fliegen.
-  **2 Stammleinen:** 2A, 2B, 2C Leinen pro Seite und Leinenebene: weniger 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 Tuchstreifens an der Eintrittskante: 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.

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 seiner Kategorie. **Fun** – steht für die Dynamik und Spritzigkeit eines Flügels.

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 Flugerelebnissen, 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 Dich hier gerne. Dein skywalk Team!

>> 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.



CHILI4

COMING
2016

CHILI 4

Gutes. Einfach. Besser.

Unsere CHILIs sind seit jeher eine Klasse für sich. Kein anderes Gerät der EN B-Klasse kombiniert so hohe Gleit- und Steigleistung mit so ausgewogenen Flugeigenschaften. Einen neuen CHILI zu entwickeln, ist daher jedes Mal mehr als eine Herausforderung für unser R&D-Team.

Verbesserungen der Gleit- und Steigleistung sind für ein neues Produkt selbstverständlich. Doch was erwarten die Piloten darüber hinaus? Bevor wir den ersten Strich am Zeichenbrett für den CHILI4 setzten, haben wir uns lange mit den Wünschen der CHILI-Community auseinandergesetzt. Ihr Feedback war für uns ein klarer Auftrag. Der neue CHILI gibt seinem Piloten ein präziseres Feedback

über die Bremse und lässt sich intuitiver steuern. Ein neues Layout der Bremse ermöglicht, die Steuerwege nun perfekt im ergonomischen Bereich abrufen zu können.

Der CHILI4 ist kein Facelift, sondern eine Neukonstruktion. Eine dezente Shark Nose und vor allem die minutiöse Feinarbeit beim Zellaufbau sorgen für einen konstanten Innendruck über den gesamten

Anstellwinkelbereich und lassen den Schirm satt in der Luft liegen. Dies verbessert die Gleitleistung über die gesamte Polare - vom Cruising-Modus ohne Beschleuniger bis zum hochleisterverdächtigen Gleiten im Schnellflug. Von dem satter liegenden Segel profitiert selbstverständlich auch der charakteristische Thermikbiss. Die Steigleistung des CHILI4 bleibt weiterhin das Maß der Dinge.



TEQUILA4



>> Auch den TEQUILA4 gibts im Video.

TEQUILA 4

Keiner. Kann. Mehr.

Einen Flügel wie den TEQUILA4 gab es noch nie: Unser 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.



CAYENNE5

>> Weitere Informationen, Fotos und Video auf unserer Website.



CAYENNE5

Sportklasse neu definiert.

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

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

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



MESCAL4

XS	S	M	L
34	34	34	34
22,73	26,18	28,70	31,94
19,21	22,12	24,26	27,00
10,45	11,21	11,74	12,38
8,13	8,72	9,14	9,64
4,80	4,80	4,80	4,80
3,44	3,44	3,44	3,44
4,9	5,4	5,8	6,1
55-85	70-95	85-110	100-130
-	100-125	105-130	120-150

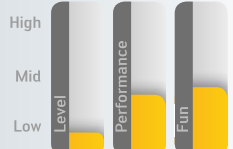
Neue Farbe 2016

purple
cyan
bronze
blue
green

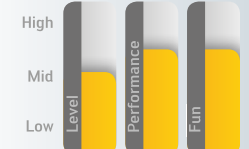
Zellen
Fläche ausgel. (m²)
Fläche proj. (m²)
Spannweite ausgel. (m)
Spannweite proj. (m)
Streckung ausgelegt
Streckung projiziert
Schirmgewicht (kg)
zugel. Gewichtsbereich (kg)
zugel. Gewichtsbereich mit Motor (kg)



allrounder
LTF09: A | EN: A



high end intermediate
LTF09: B | EN: B



orange
lime
petrol

CHILI4

stay tuned...
for more information:
www.skywalk.info



TEQUILA4

XS	S	M	L
45	45	45	45
22,17	25,54	28,30	30,32
18,85	21,72	24,06	25,78
10,74	11,52	12,13	12,56
8,50	9,12	9,61	9,94
5,20	5,20	5,20	5,20
3,84	3,84	3,84	3,84
4,8	5,3	5,6	5,9
55-75	70-95	85-110	100-130

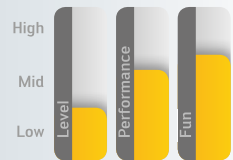
Neue Farbe 2016

orange
blue
green

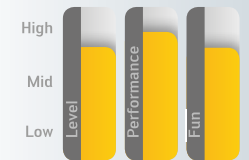
Zellen
Fläche ausgel. (m²)
Fläche proj. (m²)
Spannweite ausgel. (m)
Spannweite proj. (m)
Streckung ausgelegt
Streckung projiziert
Schirmgewicht (kg)
zugel. Gewichtsbereich (kg)



intermediate
LTF09: B | EN: B



xc sportster
LTF09: C | EN: C



white
orange
dark green

CAYENNE5

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



COMING
2016

SPICE

SPICE

Weite Ausflüge. Leicht gemacht.

Über den CAYENNE5 gibt es eigentlich nicht mehr viel zu sagen: Unser XC sportster hat die Sportklasse neu definiert. Leistung und Handling gelten als Referenz. Mit dem SPICE bringen wir einen Sportklasseflügel, der die Performance des

CAYENNE5 mit dem Gewicht eines Bergsteigerschirms kombiniert. Die für den SPICE ausgewählten Materialien sind perfekt auf die Anforderungen von XC-Piloten abgestimmt, die ihren Startplatz gerne abseits des Mainstreams suchen: Die verwendete Tuchkombination ist deutlich leichter, in Kombination mit einem leichten, aber sehr

gut in der Hand liegenden Dyneema-Tragegurt verringert sich das Gewicht gegenüber dem CAYENNE5 um etwa 25 Prozent. Der SPICE ist bewusst kein ausgereizter Leichtschirm, sondern ein zuverlässiger Begleiter für erfahrene XC-Piloten, die viele Stunden in den Bergen und in der Luft verbringen.

POISON X-ALPS

Potenziale heben. Performance steigern. Perfektion gewinnen.

Dass es für einen Hochleister vermutlich keinen besseren Praxistest als die Red Bull X-Alps gibt, haben unsere drei Teampiloten Paul Guschlbauer, Stephan Gruber und Ivan Colas gezeigt – drei Piloten, die aus völlig unterschiedlichen Bereichen kommen. Denn ein Schirm, der sich auf der 1000 Kilometer langen Strecke des härtesten Abenteuerrennens der Welt quer durch die Alpen bewährt, hat genau die Eigenschaften, die auch die leistungshungrigsten aller XC-Piloten für ihre hochgesteckten Ziele benötigen. Der für die Red Bull X-Alps 2015 in Kleinserie mit CCC-Homologation aufgelegte X-ALPS2 galt als der leistungsfähigste Schirm im Startfeld. Unser neuer Serienhochleister POISON X-ALPS ist eine konsequente Weiterentwicklung des X-ALPS2, jedoch mit LTF/EN-D-Zulassung. Feine Trimmungsänderungen machen den POISON X-ALPS noch leistungsfähiger und feiner zu fliegen. Robusteres Tuch am Obersegel, optimiertes Leinenmaterial und übersichtlichere Tragegurte machen ihn zum idealen XC-Werkzeug für eine breitere Pilotengruppe.

COMING
2016

POISON X-ALPS

MASALA2

>> Video

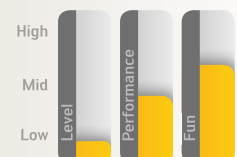


ultralight allrounder
LTF09: A | EN: A

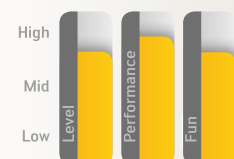
XXS	XS	S	M
34	34	34	34
20,01	22,73	26,18	28,70
16,91	19,21	22,12	24,26
9,80	10,45	11,21	11,74
7,63	8,13	8,72	9,14
4,80	4,80	4,80	4,80
3,44	3,44	3,44	3,44
2,7	3,0	3,3	3,6
55-90	55-95	70-95	85-110

Zellen
Fläche ausgel. (m²)
Fläche proj. (m²)
Spannweite ausgel. (m)
Spannweite proj. (m)
Streckung ausgelegt
Streckung projiziert
Schirmgewicht (kg)
zugel. Gewichtsbereich (kg)

Neue Farbe 2016



lightweight xc sportster
LTF09: C | EN: C



SPICE

	XXS	XS	S	M
Zellen	69	69	69	69
Fläche ausgel. (m²)	21,52	22,68	24,10	26,07
Fläche proj. (m²)	18,44	19,43	20,65	22,34
Spannweite ausgel. (m)	11,75	12,06	12,43	12,93
Spannweite proj. (m)	9,53	9,78	10,08	10,48
Streckung ausgelegt	6,41	6,41	6,41	6,41
Streckung projiziert	4,92	4,92	4,92	4,92
Schirmgewicht (kg)	3,9	4,1	4,3	4,5
zugel. Gewichtsbereich (kg)	60-85	75-95	85-105	95-115

Daten unter Vorbehalt

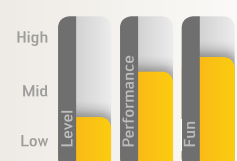
ARRIBA



lightweight intermediate –
LTF09: B | EN: B

XS	S	M	L
45	45	45	45
22,17	25,54	28,30	30,32
18,85	21,72	24,06	25,78
10,74	11,52	12,13	12,56
8,5	9,12	9,61	9,94
5,20	5,20	5,20	5,20
3,84	3,84	3,84	3,84
3,9	4,2	4,5	4,9
50-80	70-100	85-115	100-135
50-75	70-95	85-110	100-130

Zellen
Fläche ausgel. (m²)
Fläche proj. (m²)
Spannweite ausgel. (m)
Spannweite proj. (m)
Streckung ausgelegt
Streckung projiziert
Schirmgewicht (kg)
zugel. Gewichtsbereich (kg)
empfohlenes Startgewicht (kg)



ultralight performance
LTF09: D | EN: D



POISON X-ALPS

	XS	S	M
Zellen	80	80	80
Fläche ausgel. (m²)	21,50	23,00	24,40
Fläche proj. (m²)	18,54	19,83	21,04
Spannweite ausgel. (m)	12,27	12,69	13,07
Spannweite proj. (m)	10,00	10,35	10,66
Streckung ausgelegt	7,00	7,00	7,00
Streckung projiziert	5,40	5,40	5,40
Schirmgewicht (kg)	4,0	4,2	4,4
zugel. Gewichtsbereich (kg)	65-90	85-105	95-115

Daten unter Vorbehalt



TONKA2

TONKA2

Klein. Leicht. Und verdammt schnell.

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

zugelassenen Gleitschirme. Die auf unserem bewährten Leichtschirm MASALA2 beruhende Konstruktion ist aber nicht nur superleicht, sondern hat auch ein extrem kleines Packmaß, ist extrem schnell und gleitet trotz ihrer kleinen Fläche hervorragend.

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

JOIN'T3

Zusammen fliegen. Zusammen genießen.

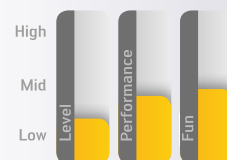
Mit seinem riesigen Gewichtsbereich (100 kg – 200 kg in der Größe S und 130 kg – 225 kg in der Größe M) ist unser Tandem JOIN'T3 der ideale Begleiter für leichte und schwere Paare. Dabei bieten beide Größen sowohl im unteren wie im oberen Gewichtsbereich ein sattes Fluggefühl mit höchster Stabilität.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



JOIN'T3



biplace
LTF09: B | EN: B



JOIN'T3

	S	M
Zellen	49	49
Fläche ausgel. (m²)	37,50	41,20
Fläche proj. (m²)	32,00	35,20
Spannweite ausgel. (m)	14,20	14,87
Spannweite proj. (m)	11,20	11,73
Streckung ausgelegt	5,37	5,37
Streckung projiziert	3,91	3,91
Schirmgewicht (kg)	7,2	7,6
zugel. Gewichtsbereich (kg)	100-200	130-225



HYBRID GLEITSCHIRME

Seit geraumer Zeit bieten wir in unserer Produkt-Palette sogenannte Hybrid-

Gleitschirme an. Unsere Hybridschirme sind sowohl für den Freiflug als auch für den Motorflug geeignet. Neben den hier aufgeführten MOJITO.HY und SCOTCH.HY

hat auch der MESCAL4 eine Motorzulassung. Einzelheiten dazu findest Du auf der skywalk Website unter: www.skywalk.info



TONIC

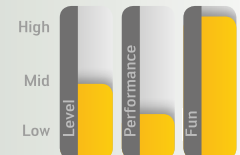
>> Video



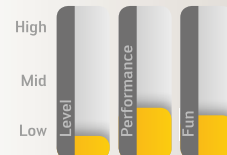
x-wing
LTF09: B/C | EN: B/C

S	M	L
26	26	26
16,79	19,00	21,35
14,24	16,12	18,11
8,37	8,91	9,44
6,64	7,07	7,49
4,18	4,18	4,18
3,10	3,10	3,10
2,8	3,1	3,4
56-91 (C)	56-80 (B) 81-105 (C)	65-100 (B) 101-114 (C)

Zellen
Fläche ausgel. (m²)
Fläche proj. (m²)
Spannweite ausgel. (m)
Spannweite proj. (m)
Streckung ausgelegt
Streckung projiziert
Schirmgewicht (kg)
zugel. Gewichtsbereich (kg)



motor & mountain-glider
LTF03: 1 | DULV



MOJITO.HY

	S	M	L	XL
Zellen	39	39	39	39
Fläche ausgel. (m²)	26,08	28,40	30,40	32,13
Fläche proj. (m²)	22,50	24,50	26,25	27,72
Spannweite ausgel. (m)	11,19	11,68	12,09	12,42
Spannweite proj. (m)	8,91	9,30	9,64	9,89
Streckung ausgelegt	4,80	4,80	4,80	4,80
Streckung projiziert	3,53	3,53	3,53	3,53
Schirmgewicht (kg)	5,6	6,1	6,5	6,9
zugel. Gewichtsbereich o. Motor LTF (kg)	75-95	90-110	105-125	115-140
zugel. Gewichtsbereich m. Motor DULV (kg)	75-120	90-140	105-160	115-180

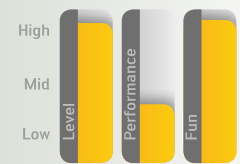


TONKA2

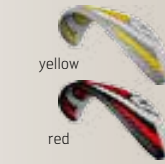
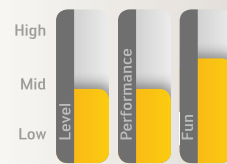


ultralight miniwing
LTF09: D | EN: D

12	
34	Zellen
14,10	Fläche ausgel. (m²)
11,80	Fläche proj. (m²)
8,22	Spannweite ausgel. (m)
6,40	Spannweite proj. (m)
4,80	Streckung ausgelegt
3,44	Streckung projiziert
2,1	Schirmgewicht (kg)
70-85	zugel. Gewichtsbereich (kg)



motor & mountain-glider
LTF03: 1-2 | DULV



SCOTCH.HY

	M	L
Zellen	51	51
Fläche ausgel. (m²)	27,50	30,40
Fläche proj. (m²)	23,80	26,40
Spannweite ausgel. (m)	12,01	12,57
Spannweite proj. (m)	9,63	10,13
Streckung ausgelegt	5,20	5,20
Streckung projiziert	3,89	3,89
Schirmgewicht (kg)	6,4	6,9
zugel. Gewichtsbereich o. Motor LTF (kg)	90-110	105-130
zugel. Gewichtsbereich m. Motor DULV (kg)	90-130	105-150





RANGEX-ALPS

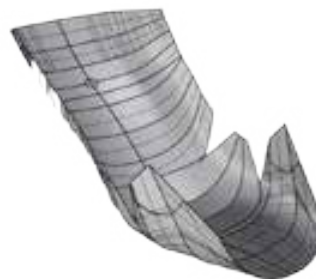
RANGE X-ALPS

Extremes Rennen. Extremes Gurtzeug.

Mit dem RANGE X-ALPS heben wir die Messlatte für vollverkleidete Leichtgurtzeuge auf ein neues Niveau. Die Serienversion unseres für die Red Bull X-Alps 2015

entwickelten Gurtzeugs wiegt genau 960 Gramm. Mit dem LTF getesteten Schaumprotector (380 g) steigt das Gesamtgewicht auf kaum mehr als 1,3 kg. Gespleißte Verstellbänder ermöglichen, die fiberglasverstärkte Sitzschale optimal einzustellen.

>> Die »Hängematte« ist das Kernstück von RANGE AIR und RANGE X-ALPS. Die fiberglasverstärkte Sitzschale bietet hohen Sitzkomfort für stundenlange XC-Flüge.



Auf Wunsch vieler Piloten haben wir das Rettungsgerät unter der Sitzschale integriert, ein herausnehmbarer Schaumprotector bietet im Ernstfall LTF-gerechte Verzögerungswerte. Wie beim RANGE AIR sorgt eine RAM AIR-befüllte Außenhaut für Top-Aerodynamik und viel Stauraum, selbst für mehrtägige Biwakflüge. Das RANGE X-ALPS richtet sich an Piloten, die an Hike & Fly-Wettbewerben teilnehmen, bis auf das letzte Gramm optimiert auf Strecke gehen, oder den ultimativen Biwakflug planen.



RANGE AIR

Mehr als leicht.

Unser Leicht-Liegegurtzeug RANGE AIR ist eines der leichtesten vollverkleideten Gurtzeuge mit LTF/EN Zertifizierung. Das einzigartige Konzept erzielt darüber hinaus Bestwerte in punkto Aerodynamik, Packmaß und Sicherheit. Die nur 1,9 kg leichte Serienversion unseres bei den X-Alps 2013 erprobten Prototypen überzeugt mit einem ausgeklügelten Konzept, das nun auch XC-Freizeitpiloten und Hike & Fly-Wettkämpfern erlaubt, einen ultraleichten vollverkleideten Gurt zu fliegen.

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

FLEX

Einfach umdrehen.

Das FLEX punktet in jeder Hinsicht: Das Gewicht unseres leichten Airbag-Wendegurtzeugs liegt gerade einmal bei 1,8 kg (Größe M)! Für Sicherheit sorgt der Staudruckprotector 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. Weiteres Zubehör ist optional erhältlich (siehe unten).



RANGEX-ALPS

air inflated ultralight harness
LTF09 I max 100 kg

S/M	L	
← 170 - 182	→ 181 - 193	Körpergröße (cm)
960	980	Gewicht* (g)
44	44	Karabinerabstand (cm)

* Gewicht Gurtzeug exkl. Alukarabiner, Cockpit und Protector.



Features:
Moussebag Protector
Ram Air-Hülle

Lieferumfang:
Gurtzeug inkl. Alukarabiner,
V-Leine, Speedbar, Cockpit, Cockpittasche,
Schaumprotector, Packsack HIKE55



RANGEAR

air inflated lightweight harness
LTF09 I max 110 kg

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

* Gewicht Gurtzeug exkl. Alukarabiner, inkl. Rettungscontainer.



Features:
Staudruck Protector
Ram Air-Hülle

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

Features:
Staudruck Protector

Lieferumfang:
Gurtzeug inkl. Alukarabiner



FLEX

reversible lightweight harness
LTF09 I max 120 kg

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



OPTIONALES ZUBEHÖR FLEX



V-LEINE RETTUNG



AIRBAG/PACKSACK



FRONTCONTAINER



SPEEDBAR LIGHT



CULT C

Leicht und sicher - von Anfang an.

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



CULT3

Der Allround-Gurt mit dem Sicherheitsplus.

Das Komfortgurtzeug CULT3 ist mit einem 17cm Schaumprotector ausgestattet, optionale Seitenprotectoren sorgen für weitere Sicherheit. Für den Fall eines Retterwurfs verfügt das CULT3 über ein automatisches Beinstrecker-Trennsystem, der Beschleuniger wird per Gummizug zurück gezogen. Das CULT3 wiegt in der Größe M nur 4,6 kg und ist als echter Allround-Gurt sowohl für den Einsteiger bis hin zum angehenden Acro- und Streckenflieger geeignet.

CULT C

lightweight harness
LTF09 | max 120 kg

	XS	S	M	L
-	160	170	185	
←165	175	185	185→	
34 x 27	36 x 30	38 x 32	40 x 34	
3,2	3,4	3,6	3,9	

Körpergröße min (cm)
Körpergröße max (cm)
Sitzbrett - Länge x Breite (cm)
Gewicht (kg)

Features:
Schaum-Luft-Protector

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

Optional:
Frontcontainer (2.Rettung)

CULT3

cross over harness
LTF09 | max 120 kg

	XS	S	M	L	XL
-	150	160	170	180	180
165	165	175	185	195	
34 x 30	36 x 32	38 x 34	40 x 35	42 x 38	
4,4	4,5	4,6	4,7	4,8	

Körpergröße min (cm)
Körpergröße max (cm)
Sitzbrett - Länge x Breite (cm)
Gewicht (kg)

Features:
Schaumprotector
Beinstrecker-Trennsystem

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

OPTIONALES ZUBEHÖR CULT 3

Um die Sicherheit unseres Komfortgurtzeugs nochmals zu erhöhen, bieten wir zusätzliche Sicherheitsfeatures an: Das AS-Speedsystem trennt sich automatisch bei Betätigung des Rettungsgerätes, die MI-Seitenprotectoren bieten Schutz bei einem seitlichen Aufprall.



AS-SPEEDSYSTEM



MI-SEITENPROTEKTOREN

PEPPER2LIGHT

lightweight rescue chute
EN | LTF

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



>> **Nützliches und Schönes für skywalk Piloten.**

Mehr Info sowie weitere Artikel unter: <http://shop.skywalk.info>

- 01 - Packsack ALPINE:** Größe M: 135l | 1,045 kg, Größe L: 175l | 1,180 kg
- 02 - Packsack HIKE 55:** Volumen: 55l | Gewicht: 460 g
& **Packsack HIKE 80:** Volumen: 80l | Gewicht: 580 g
- 03 - Flaschenhalter HIKE:** Maße: Höhe = 18 cm, Ø = 9 cm, Befestigung: Klettverschluss
- 04 - Schnellpacksack EASY BAG:** Bietet genug Platz für Schirm und Gurtzeug. Volumen: 200l | Gewicht: 800 g
- 05 - STORAGE BAG PLUS:** luftiger Aufbewahrungssack inklusive Tragesystem, unisize
- 06 - Innenpacksack STRETCH:** mit Stretchelement passend für unsere Leichtschirme; Farben: Grün, Orange
- 07 - Innenpacksack:** unisize, Farbe: Schwarz
- 08 - Tragegurt-Tasche:** Schützt das Tuch gegen Abrieb in zusammengelegtem Zustand. Maße: 68 x 18 cm, Farbe: Schwarz
- 09 - SOFTBAG:** »Zelle-auf-Zelle-Packsack« mit optimaler Belüftung, unisize

>> Nützliches und Schönes für skywalk Piloten.
 Mehr Infos, weitere Artikel und Bestellung
 unter: <http://shop.skywalk.info>



01 - Kompressionsband LIGHT: integrierte Tragegurttasche; passend für Dyneema-Tragegurte; Farben: Grün, Orange

02 - Kompressionsband: hochwertiges, gepolstertes Packband

03 - Firts Aid Kit: enthält Verbandszeug, Rettungsdecke, Zeckenzange und Notfall-Messer

04 - Windsack: damit Du weißt, woher der Wind weht, Maße: 95x23 cm

05 - Cockpit: geräumig, winkelverstellbare Auflage, unisize

06 - Beschleuniger: 90° abgewinkelt; inkl. Leine, Brummelhaken und Stopper

07 - Tandemspreize: unterschiedliche Einhängpunkte für optimale Lastverteilung, inklusive Schäkel und Karabiner



08 - Alukarabiner TRIPLE LOCK: Gewicht: 63g, Bruchlast 20 kn

09 - Brems-/Steuergriffe: 3 unterschiedlich Ausführungen (mit Magnet, mit Swivel & Druckknopf, mit Swivel & Magnet)

10 - Brems-/Steuergriffe HIKE: leichter Steuergriff, 2 Ausführungen (mit Klett, mit Druckknopf)

11 - ERGO HANDLE: größenverstellbarer Steuergriff mit Magnet

12 - Rucksack: in Zusammenarbeit mit SALEWA. Keilförmiger Schnitt, ergonomische Passform, hoherTragekomfort, viele Details, Volumen: 15l

13 - Trinkflasche: in Zusammenarbeit mit SALEWA. unzerbrechlich, zwei Verschluss-Systeme, Karabiner-Vorrichtung; BPA frei, Volmen 0,75l

14 - Bandana: vielseitig als Halstuch, Sturmhaube, Haarband oder Kopftuch einsetzbar; unisize

15 - Hip Bag: komfortabel und geräumig, unisize



>> skywalk Bekenner-Shirts



16 - TEAM Shirt: klassisches Design; Größen: XS-XXL

17 - ALPINE Shirt: ein klares Fashionstatement, aufwendiger Rundum-Druck; Größen: XS-XXL

18 - Longsleeve: sportliches Langarmshirt stretchelastisches Material, Größen: XS-XXL



>> Speziell für Pilotinnen

19 - SALEWA PEDROC DRY W TANK: atmungsaktiv, leicht, schnelltrocknend, abriebfest, 4-Wege-Stretch, geruchsneutralisierend, feuchtigkeitsableitend; Eigenschaften: hautfreundliche Flachnähte, seitlich flach ohne Seitennähte, drapierbarer weicher Bund; Farbe: red onion, Größen: XS-L, Gewicht: 101g

20 - SALEWA ORTLES HIGHLOFT W ZIP HOODY: atmungsaktiv, schnelltrocknend, feuchtigkeitsabweisend, abriebfest, 2-Wege-Stretch, Halsreißverschluss vorn, weicher Innenkragen für mehr Tragekomfort, 2 Außentaschen mit Reißverschlüssen, Kletter und Rucksack-taugliche Brusttasche; Farbe: night black, Größen: XS-XL, Gewicht: 299g

>> skywalk Sportswear-Kollektion Funktionskleidung in Zusammenarbeit mit SALEWA

Unsere gemeinsam mit dem Bergsportausrüster SALEWA entwickelte 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 SALEWA-Kollektion kann bei allen skywalk-Fachhändlern oder über den skywalk Webshop bezogen werden. shop.skywalk.info



01 - KECHU JACKET: Das Jacket für den Ganzjahreseinsatz bringt wasser- und winddichte Eigenschaften mit und eine Kapuze, die sich einhändig regulieren lässt. Sturmkapuze mit vorgeformtem Schild, Belüftungs-Reißverschluss am oberen hinteren Arm, ergonomisch geformte Ärmel, wasserdichter 2-Wege Frontreißverschluss, 2 Außentaschen mit Reißverschlüssen, atmungsaktiv. Größe: 46/S - 56/XXXL | Gewicht: 503 g (50/L)

02 - SASSONGHER JACKET: Egal ob drunter oder solo getragen, das Polarlite Jacket funktioniert immer, um den Körper beim Wandern und Fliegen warm und trocken zu halten. Angeschnittene Kapuze mit elastischer Einfasskante, eingefasste Ärmelbündchen mit Daumenschlaufe, Brusttasche. Schmal geschnitten, elastisch, feuchtigkeitsableitend, weich. Größe: 46/S - 56/XXXL | Gewicht: 446 g (50/L)

03 - ORTLER HYBRID JACKET: Wenn es beim Fliegen kalt und ungemütlich wird, sorgen die Füllung aus Primaloft Silver, die isolierte Kapuze, das robuste Durastrech-Material und das Bodymapping-Prinzip für perfekten Wärmeschutz - selbst an den empfindlichen Stellen. 2 Fronttaschen, Ärmelbündchen mit Daumenschlaufe. Wasser- und windabweisend, schnelltrocknend, leicht, atmungsaktiv. Größe: 46/S - 56/XXXL | Gewicht: 460 g (50/L)

04 - PEDROC PANT: Das robuste, aber dennoch leicht dehnbare Durastrech-Material der Wanderhose ist hoch atmungsaktiv, leitet die Feuchtigkeit schnell vom Körper weg und bietet in Kombination mit dem elastischen Hosenbund eine ausgezeichnete Passform. Versteckter Frontreißverschluss, 2 Fronttaschen, aufgesetzte Gesäßtaschen. Größe: 46/S - 56/XXXL | Gewicht: 315 g (50/L)

05 - GRIVOLA PANT: Sitzt, passt und macht jedes alpine Abenteuer mit: Die körpernah geschnittene Grivola Pant aus flexiblem und geruchsneutralem Durastrech Bambooskin Material schützt effektiv vor Sonne, Wind und Wetter. Beinweite schmal, seitliche Weitenregulierung mit Klett, 2 Außentaschen mit Reißverschlüssen. Wasserabweisend, windabweisend, schnelltrocknend, atmungsaktiv, pflegeleicht. Größe: 46/S - 56/XXXL | Gewicht: 460 g (50/L)



>> 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 getragen haben, können bei allen skywalk-Fachhändlern oder über den skywalk-Webshop bezogen werden.

06 - X-Alps LOGO TEE: Das original T-Shirt der Red Bull X-Alps. Leicht und atmungsaktiv. Rückenlänge: 70 cm (50/L). Größe: 46/S - 56/XXXL | Gewicht: 109 g (50/L)

07 - X-Alps PEDROC SHORTS: Sportlich ambitioniert präsentiert sich die Pedroc Short. Das flexible Durastrech-Material ist federleicht, wasserabweisend und bietet somit beste Bewegungsfreiheit bei jeder Aktivität. Elastische Taillierung mit Tunnelzugregulierung am Bund. Tasche am Gesäß und am Oberschenkel. Größe: 46/S - 56/XXXL | Gewicht: 135 g

08 - X-Alps HEADBAND: Windabweisendes, schnelltrocknendes, isolierendes Funktionsstirnband



09 - X-Alps PEDROC HYBRID JACKET: Beim Hike & Fly zählt vor allem funktioneller Schutz. Leicht und flexibel, mit ultimativer Atmungsaktivität, eignet sich die Pedroc Hybrid Jacke perfekt für den schnellen Aufstieg. Angeschnittene, gefütterte Kapuze mit Regulierung am Hinterkopf, Daumenschlaufe, Frontreißverschluss mit winddichter Leiste, Hauptnähte verschweisst, klein verpackbar in integrierter Kompressionstasche. Größe: 46/S - 56/XXXL | Gewicht: 365 g (50/L)

10 - X-Alps CAP: Das Original Cap der Red Bull X-Alps. Weitenregulierbar, feuchtigkeitsabweisendes Schweißband auf der Innenseite.

11 - X-Alps SENIAM DRY TEE: Egal ob mehrtägige Biwaktour oder kurzer Ausflug in die Berge – das Seniam Dry Tee bietet für jedes Abenteuer die optimale Grundlage. Weich, atmungsaktiv, 4-Wege-Stretch, geruchsneutral. Rückenlänge: 70 cm (50/L) Größe: 46/S - 56/XXXL | Gewicht: 163 g (50/L)

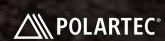
mehr Info unter: shop.skywalk.info



ALPINE SPEED

Mach die Berge zu deinem Trainingsplatz.
Arbeite hart und erreiche ALPINE SPEED
für dein nächstes Abenteuer.

[salewa.com](https://www.salewa.com)



Offizielle Partner

Athleten: Roger Schälli & Simon Griet (Alpinisten); Location: Lagazuoi - Dolomiten (Italien); Foto: Matteo Moccilin / Storyteller-Labs