

SKYWALK EMOTIONS MAGALOG 2014



AUS LEIDENSCHAFT AM FLIEGEN

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

MASALA² TEQUILA⁴ X-ALPS²⁰¹³

Entschleunigung

Als ich vor 25 Jahren mit dem Fliegen begann, war die Welt noch ein wenig anders. Handys hatten nur die Allerwenigsten, das Internet steckte noch in den Kinderschuhen. Es gab keinen Online Contest, kein Facebook und auch keine Foren und Blogs, in denen man jedes Erlebnis posten musste. Die Welt war noch nicht so transparent und vernetzt, irgendwie war mehr »Platz« da. Übers Fliegen tauschte man sich vor allem direkt mit den Kollegen am Berg aus; die Besprechungen der gelungenen (oder weniger gelungenen) Erlebnisse dauerten meist bis spät am Abend.

Mir kommt es so vor, als wäre die Zeit damals langsamer vergangen. Heute ist alles hektischer und der »All-Tag« meist vollkommen überfüllt. Im Job wird ständige Erreichbarkeit, hohe Flexibilität und permanente Motivation gefordert. Auszeiten sind selten, fast den ganzen Tag steuern uns Einflüsse von außen. Ständig muss man sich um 1000 Dinge kümmern, »schnell mal die Welt retten«. Aber eigentlich sind wir dabei meist nur am reagieren anstatt bewusst zu agieren. Doch kommt der gefühlte Stress vielleicht vor allem von innen heraus, weil es das eigene Gehirn gar nicht mehr zulässt auch mal »nicht« zu denken und in den Entspannungsmodus überzugehen?

Gleitschirmfliegen ermöglicht mir nach wie vor, aus der »Reaktions-Routine« auszubrechen, den Fokus zu verändern und neue Energie zu tanken. In der Luft kann und muss ich lernen wieder zu »spüren«. Auch nach 25 Jahren empfinde ich es als eine unglaubliche Bereicherung, den Blick voll auf das Hier und Jetzt zu lenken und einfach nur den Augenblick zu genießen. Fliegen ist längst mein Beruf geworden. Und dennoch freue ich mich bei jedem Start darüber, dass wir in eine Zeit hineingeboren sind, in der es möglich ist, sich mit einem Stück Stoff wie ein Vogel in die Luft zu erheben und die Welt aus einer anderen Perspektive zu betrachten.

Manchmal denke ich daran, wie erfüllend es ist, in einer Firma zu arbeiten, die sich zu 100 % diesem faszinierenden Sport verschrieben hat und Produkte entwickelt, die vielen Menschen ermöglichen, solch intensive Momente zu erleben.

Und wenn unsere Produkte dann bei manchem Flug dazu beitragen, auch entschleunigen, dann kann ich nur Bingo! Mission erfüllt.

Erlebnisreiche Flüge wünscht Euch
Arne Wehrlin





[40]



[10]



[18]



[34]



[28]

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

[10] Reportage
La Rua Martens
skywalk Teampilot Burkhard Martens auf Rekordjagd in Brasiliens Streckenflieger-Mekka Quixadá. Seine Ausbeute kann sich wahrlich sehen lassen.

[18] Reportage
12 Tage Hoch und Tief
Die Red Bull X-Alps sind unbestritten der härteste aller Gleitschirmwettbewerbe. Paul Guschlbauer, skywalk Testpilot und Mitglied unseres R&D Teams hat sich 2013 zum zweiten Mal dieser Herausforderung gestellt.

[22] Entwicklung
Die Leichtigkeit des Seins
Leichtbau ist längst mehr als ein Trend. Mit welchen Tricks kann sinnvoll Gewicht gespart werden?

[26] skywalking around the world
Wer über den Tellerrand blickt, sieht mehr... skywalks US-Importeur Jonathan Jefferies gewährt Einblicke in eines der faszinierendsten Länder für Piloten.

[28] Entwicklung
Was können moderne A-Schirme?
Stagnation? In der Gleitschirmentwicklung nicht in Sicht! Gerade bei den niedrig klassifizierten Modellen tut sich derzeit viel, wie ein ungewöhnlicher Vergleich zeigt.

[32] **Flysurfer PEAK**
Wie fliegt ein Gleitschirm ohne Untersegel? skywalks Kite-Division Flysurfer zeigt mit dem PEAK woher der Wind bläst.

[34] Tipps & Tricks
Flachlandfliegen
XC-Fliegen im Flachland gilt als hohe Kunst. skywalk-Mastermind Armin Harich hat nach längerer Pause mit spektakulären Flügen für Furore gesorgt und seine Erfahrungen zusammengestellt.

[38] **skywalk Video Competition**
Wir sammeln die besten Drehs des Jahres.

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

[40] Reportage
The Director's Cut
Der Dachstein ist eines der imposantesten Gebirge der Ostalpen - die ideale Kulisse für einen Filmdreh mit dem Leichtschild MASALA2.

[44] Entwicklung
Der Stoff aus dem die Träume sind
Die Gleitschirmentwicklung schreitet ständig voran. Das gilt nicht nur für die Konstruktion an sich, sondern auch für die Komponenten. Wir haben das Thema »Tuch« mal etwas näher betrachtet.

[48] Tipps & Tricks
Der richtige Dreh
Tipps zur Gleitschirmfotografie mit modernen ActionCams von und mit Armin Harich.

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

[54] skywalk Produktübersicht
Gleitschirme
An den Gleitschirm werden heutzutage immer spezifischere Anforderungen gestellt und dementsprechend fächert sich auch unsere Produktpalette immer weiter auf.

[64] skywalk Produktübersicht
Gurtzeuge
Den passenden Sitz zum Fliegen zu finden ist so entscheidend wie die Schirmwahl selbst. Wir stellen unsere beiden Erfolgsmodelle CULT3 und CULT-C wie auch das neue Wendegurtzeug FLEX vor.

[66] skywalk Produktübersicht
Zubehör
Nützliches für und rund um das Gleitschirmfliegen.

Impressum:

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

Redaktion
Stephan Bock, Christoph Kirsch, Rolf Rinklin

Englische Übersetzung
David Humphrey

Bildredaktion
Stephan Bock, Rolf Rinklin

Fotos
Tristan Shu, Wolfgang Ehn, Alex Höllwarth,
Red Bull Contentpool, Martin Bühler, skywalk

Gestaltung
Formgeber - Rolf Rinklin - www.formgeber.de

Druck
www.wp-consult.eu

Nur dieser Moment

Endlich Feierabend. Endlich abschalten. Zwei Stunden Aufstieg durch kühle Herbstluft. Innehalten. Als Paul Guschlbauer den Startplatz erreicht, sind die Häuser 1000 Meter unter ihm längst hell erleuchtet. Thermik wird er keine mehr finden. Doch in der Luft noch einmal einen ganz speziellen Moment genießen.

Einen Vorgeschmack auf unser neues
Leichtgewicht-Dreamteam MASALA2 und das Wendegurtzeug FLEX
bekommt Ihr durch Scan des nebenstehenden QR-Codes.



Das RANGE AIR kommt

Gut Ding will Weile haben. 2014 ist es soweit: skywalk erweitert die bewährte RANGE Liegegurtserie um eine Ultraleicht-Variante. Das RANGE AIR ist eine direkte Ableitung aus dem Gurtzeug, das Paul Guschlbauer bereits bei den Red Bull X-Alps 2013 einem Härte-test unterzogen hat. Mit einem Gewicht ab 1790g wird es in drei Größen verfügbar sein - voraussichtlich inklusive EN- und LTF-Zulassung. Ein vollwertiger Airbagprotector bietet optimalen Schutz. Der strömungsoptimierte, im Windkanal getestete Gurtzeugabschluss bedeckt auch den Rücken.

Die Sitzschale wurde mit aufwändigem 3D-Shaping optimiert, die Sitzposition ist zu jeder Zeit auch im Flug verstellbar. Langstreckenkomfort ist somit auch auf langen anspruchsvollen Flügen garantiert, ohne dabei Kompromisse bei der Leichtbauweise einzugehen.



Weitere Informationen: www.skywalk.info

Christoph Kirsch [»d.Ä.«] auf Erfolgskurs



Mit dem größten bisher geflogenen Dreieck vom Brauneck hat skywalk Teampilot und Gleitschirm Urgestein Christoph Kirsch (der Ältere...) wieder einmal auf sich aufmerksam gemacht. Mit seinem CHIL3 flog er bis St. Anton am Arlberg und von dort bis ins Inntal, wo er erst kurz hinter Wattens

die Landung antreten musste. Ein wahrlich nicht alltäglicher Flug mit einer gewerteten Flugstrecke von 209,8 km. Wir gratulieren und freuen uns über einen weiteren Rekord in der CHIL3 »Ahnengalerie«...

Christoph Kirsch [»d.J.«] auf dem Ortler ...



Den 31.08.2013 nutzte Christoph Kirsch (»der Jüngere« und Co-Redakteur dieses MAGALOGs), um die Alpin-Tauglichkeit des TONIC16 zu prüfen. Aufbruch um 5 Uhr in Trafoi. Landung nach 2400 hm Aufstieg

zum höchsten Berg der Ostalpen und Soaring-Session pünktlich zum Mittagessen vor Gustav Thönis Hotel Bella Vista. Fazit: »Absolut hochgebirgstauglich!«



Die Dosis macht das Gift - POISON4

Der POISON ist seit der ersten Version einer der leistungsstärksten und beherrschbarsten Serien-Hochleister auf dem Markt. Die Erwartungen an einen Nachfolger sind daher immer entsprechend hoch. Kein Wunder also, dass das skywalk Entwicklungsteam um Alex Höllwarth mit Hochdruck an der würdigen vierten Ausgabe unseres Hochleisters arbeitet. Für den »4er« erprobt skywalk unterschiedliche Konzepte: 2,5- und 3-Leiner Technologien mit und ohne shark nose, sowie viele experimentelle Konstruktionsmerkmale stehen auf dem

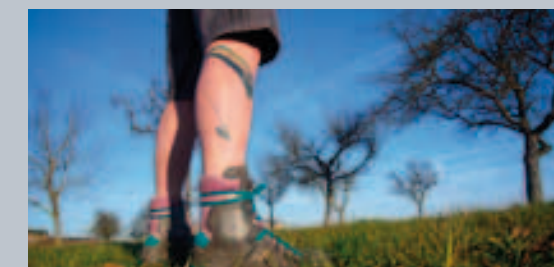
Prüfstand. Wie von skywalk gewohnt, wird auch der POISON4 ein ehrlicher Schirm sein, der den Umstieg vom POISON3 problemlos ermöglicht. Denn aus unserer Sicht müssen sich auch erfahrene Piloten unter ihrem Schirm rundum wohlfühlen, um Höchstleistungen abzurufen. Mit dem POISON ist dies seit jeher möglich, und das soll auch so bleiben. Der konkrete Erscheinungstermin kann also erst bekanntgegeben werden, wenn alle Punkte des Pflichtenhefts akribisch abgearbeitet sind. Das Ergebnis soll im Lauf des Jahres 2014 auf den Markt kommen. Es bleibt also spannend!

Wichtige Termine 2014

- > 22. Februar
Thermik Messe, Sindelfingen, Deutschland
- > 07. – 09. März
Stubai Cup, Neustift, Österreich
- > 29. Mai – 01. Juni
Super Paragliding Festival, Kössen, Österreich
- > 18. – 21. September
Coupe Icare St. Hilaire, Frankreich

Tattoo you!

Wie groß die Liebe zu seinem Schirm sein kann, zeigt eindrücklich CAYENNE4-Pilot Wolfgang. Er hat sich sein »Bestes Stück« glatt auf die Wade tätowieren lassen! Ob der C5 dann auf die linke Wade kommt? ;)



SKYTEX® 32

THE NEW GENERATION OF HYBRID FABRICS*



THERE ARE THOSE WHO FLY WITH SKYTEX® 32 AND THOSE WHO DON'T...

New SKYTEX®32 from Porcher Sport is the result of intensive testings with paragliding partner brands. This patented innovation by Porcher sport is possible through the weaving of 2 yarns showing different characteristics and properties. This hybrid breakthrough makes your wing lighter without any compromise on the safety and the durability you are expecting.

www.porcher-sport.com

*result of combination between two different yarns



porcher SPORT
CONFIDENCE MAKES THE DIFFERENCE

E-WALK - skywalking electric - Aktueller Stand

Die Idee: Fliegen abseits der Berge, total unabhängig, leise, umwelt- und sozialverträglich, wann immer es die Zeit und das Wetter erlauben! Die Idee »E-WALK« war geboren!

Die Hürde: Obwohl mittlerweile von Seiten der Luftfahrtämter der rechtliche Rahmen für Elektrostarts von zugelassenen Gleitschirmgeländen weitgehend bereitgestellt wurde, gibt es einige unerwartete Hürden zu überwinden. Bislang lässt sich die Serienfertigung nicht zu vernünftigen Preisen realisieren. skywalk ist Vorreiter der E-WALK Bewegung. Das Ziel, einen extrem leisen, umweltfreundlichen und alltagstauglichen E-Antrieb inkl. Akku und Gurtzeug für unter 9000,- € auf den Markt zu bringen, haben wir weiter im Blick. Wir haben unseren Antrieb weiter optimiert und sondieren in Gesprächen mit namhaften Elektronikherstellern die Möglichkeiten für eine qualitativ hochwertige Serienproduktion. Konkrete Termine und Zwischenmeldungen folgen sobald wir unser Versprechen zu 100 % einhalten können.

Stay tuned - wir bleiben dran!

La Rua Martens

Glück ist kein Geschenk

Das Jahr 2013 neigt sich dem Ende entgegen. Während auf der Nordhalbkugel langsam der Winter Einzug hält, ist Burkhard Martens mit seinem grünen CHILI3 drei Wochen in Südamerika unterwegs, um fremde Fluggebiete und Kulturen zu erkunden. Im brasilianischen XC-Dorado Quixadá gelingen ihm gewaltige Flüge: Sein GPS speichert 320 km, 335 km und 397 km ab. Ein einzigartiges Triple, das noch kein Pilot zuvor mit einem Intermediate erreicht hat.



Rekordjagd in Brasilien

Text: Burkhard Martens
Fotos: Martin Bühler

Die Vorgeschichte

Quixadá - ein Ort mit magischer Anziehungskraft für Gleitschirmpiloten. Gilt die Region im Nordosten Brasiliens doch als eines der feinsten Streckenfluggebiete weltweit. Extreme Wettersicherheit und beeindruckende Landschaften sprechen für sich. Viele Jahre war Quixadá Ausrichtungsort des legendären Wettbewerbs »X-Cereá«, doch als ein brasilianisches Dreier-Team im Jahr 2007 dort den Weltrekord in Freier Strecke auf 462 km schraubt, schlägt das in der XC-Szene ein wie eine Bombe.

In keinem Gebiet der Welt wurden bereits so viele 400 km Flüge dokumentiert wie hier. Klingt also ganz einfach. Doch als ich 2010 das erste Mal nach Quixadá reise, werde ich schon bei der Ankunft mit dem Satz begrüßt: »Glaub nicht, dass es so einfach ist, hier 200 km zu fliegen!« Ein Satz, der sich leider bewahrheiten sollte. Obwohl ich zwei Wochen jeden Tag in der Luft bin, reicht es am Ende nur für drei Flüge über 100 km. Das entsprach in keiner Weise meiner Erwartungshaltung. 200 km sollten es schon sein. Und ganz ehrlich: Mein persönliches Ziel war die 300er Marke.

Doch nach der fünften Außenlandung in Agua Deus, circa 35 km vom Startplatz entfernt, war mir der Spott der Fliegerkollegen sicher. Man benannte sogar eine Straße nach mir: Die »Rua Martens« ist hier heute noch ein Begriff... - was mich nicht davon abhalten sollte, es 2011 aufs Neue zu versuchen. Dieses Mal ging ich mit einer völlig anderen Einstellung an die Sache heran. Mein neues Motto hieß: Defensiv fliegen, mit viel Durchhaltevermögen, nicht schnell und schon gar nicht aggressiv. Ich wurde belohnt. Auf Anhieb gelangen mir mit dem skywalk-Hochleister POISON3 mehrere Flüge über 200 km. Unter anderem mit 280 km ein neuer Deutscher Zielflug-Rekord - 2011 zugleich der weiteste Flug in dem von Andy Flüher und Michael Gebert organisierten Streckenflugcamp »fly with andy«.

Auf ein Neues

»Mit den heutigen Hochleistern ist der Rekord von damals leicht zu schlagen«, höre ich, als ich Ende Oktober 2013 wieder nach Quixadá fahre. Auch das brasilianische Rekordteam ist vor Ort und will erneut versuchen, eine Bestmarke zu setzen und sich den 2008 in Südafrika auf 502 km erhöhten Weltrekord zurückzuholen. Mit dem Lichtensteiner Martin Bühler und dem Schweizer Philipp Steinger sind schon zwei Alpencracks in Quixadá, später sollte sich noch ein französisches Team einfinden. 2013 könnte es also endlich soweit sein. Und nach einer Woche in Quixadá kommt am 25. Oktober tatsächlich der Tag, auf den ich so lange gewartet hatte. 320 km »Freie Strecke« und 335 km »Freie Strecke mit drei Wendepunkten« - neuer Deutscher Rekord und einer der aufregendsten Flüge meiner langen Flugkarriere. Ich starte bereits vor 8.00 Uhr Ortszeit und kann fünfzehn Minuten später auf 1.300 m aufdrehen - ungewöhnlich hoch für diese Uhrzeit. Die Wolkenentwicklung sieht super aus und ich fliege die erste

Stunde mit einem knappen 50er Schnitt. Doch dann schattet es ziemlich ab und ich kämpfe lange zwischen 900 m und 1500 m darum, nicht abzusaufen. Bei Kilometer 100 erreiche ich ein Hochplateau, über das ich mich mit mickrigen 1700 m nach Monsenor Tabosa hängele.

Die Peilung zu meinem auf West-Kurs 320 km vom Start entfernten Ziel Piripiri wird von einer zunehmenden Südkomponente erschwert. Zum Glück ist die Thermik nun zuverlässiger und ich kann immer hoch fliegen. Doch als der Südwind bei Kilometer 200 über dem nächsten Hochplateau endgültig zu stark wird, ist die Zeit gekommen, mein geplantes Ziel aufzugeben. Der neue Kurs führt über ein so gut wie unbewohntes riesiges Gebiet mit wenigen einzelnen Häusern...

Zurück im Spiel

Während ich immer tiefer sinke, stelle ich mir die Gesichter des Rückholteams vor, das alle 10 min ein Signal von meinem SPOT-Messenger mit meinen Koordinaten erhält. Als ich 200 m über Grund kurzzeitig leicht panisch einen schwachen Bart ausgrabe, höre ich sie förmlich sagen: »Wenn Burki hier absauft, braucht er zu Fuß zwei Tage, bis er da wieder draußen ist.« Zum Glück nimmt der CHILI3 selbst schwächstes Steigen gut an, so dass es eine Freude ist, auch kleinste Thermikblasen auszudrehen.

Zurück im Spiel! Jetzt bloß nicht rausfallen! Kurze Zeit später finde ich mich auf 2.800 m wieder, der maximalen Tageshöhe. Von der Basis sehe ich auch die unendlich lange Teerstraße, der ich dank des nun nachlassenden Südwindes wieder nach Westen folgen kann. Yeah! Keine Tagesmärsche und keine endlosen Stunden auf dem Rücken ei-

»Glaub nicht, dass es so einfach ist, hier 200 km zu fliegen.«



>> Mit der nächsten Wolke in greifbarer Nähe lächelt es sich ganz unverkrampft...

>> Die Flüge lassen sich auch im Internet verfolgen:
Auf www.xc.dhv.de / 25.10.2013 und 7.11.2013.

Abbildung oben: Die Flugroute des neuen Deutschen Rekords
Abbildung unten: Die Hauptflugrichtungen von Quixadá
(Quelle: XC-Planner).



nes Maultiers! Als ich meine Füße um 16:45 Uhr über der Straße kurz vor der Stadt Piracuruca aus dem Beinsack strecke, stehen 320km auf dem Tacho. Chefrückholer Frederico hat bereits Fliegerkollege Philipp im Auto und um 2:00 Uhr nachts erreichen wir das Hotel. Ich bin überglücklich!

Neues Spiel – neues Glück

Doch das Glück über den neuen Deutschen Rekord über 320 km »Freie Strecke« sowie 335 km »Freie Strecke mit drei Wendepunkten« ist mir nicht lange vergönnt. Denn nur eine Woche später schnappt mir Andy Egger den Rekord knapp weg. Ich habe noch 10 Tage Zeit und bin hochmotiviert, ihn zurück zu holen. Nach sechs schwachen Tagen sollte der siebte ein vielversprechender werden. Ich komme diesmal spät weg, aber dafür läuft es dann umso besser. Ein Beinahe-Absauffer bei Kilometer 50 erinnert mich daran, weitere Fehler zu vermeiden. Und am Ende des Tages parke ich meinen braven EN-B CHILI3 tatsächlich erst bei Kilometer 397 ein - der Deutsche Rekord für »Freie Strecke mit drei Wendepunkten« sowie der Rekord für »freie Strecke« mit 391 km gehören mir wieder. Weil die Rückfahrt 9 Stunden dauert - genauso lange wie der Flug - müssen wir am Landeort übernachten. Eine Strafe, die ich gerne in Kauf nehme ...

Fliegen im Nordosten Brasiliens

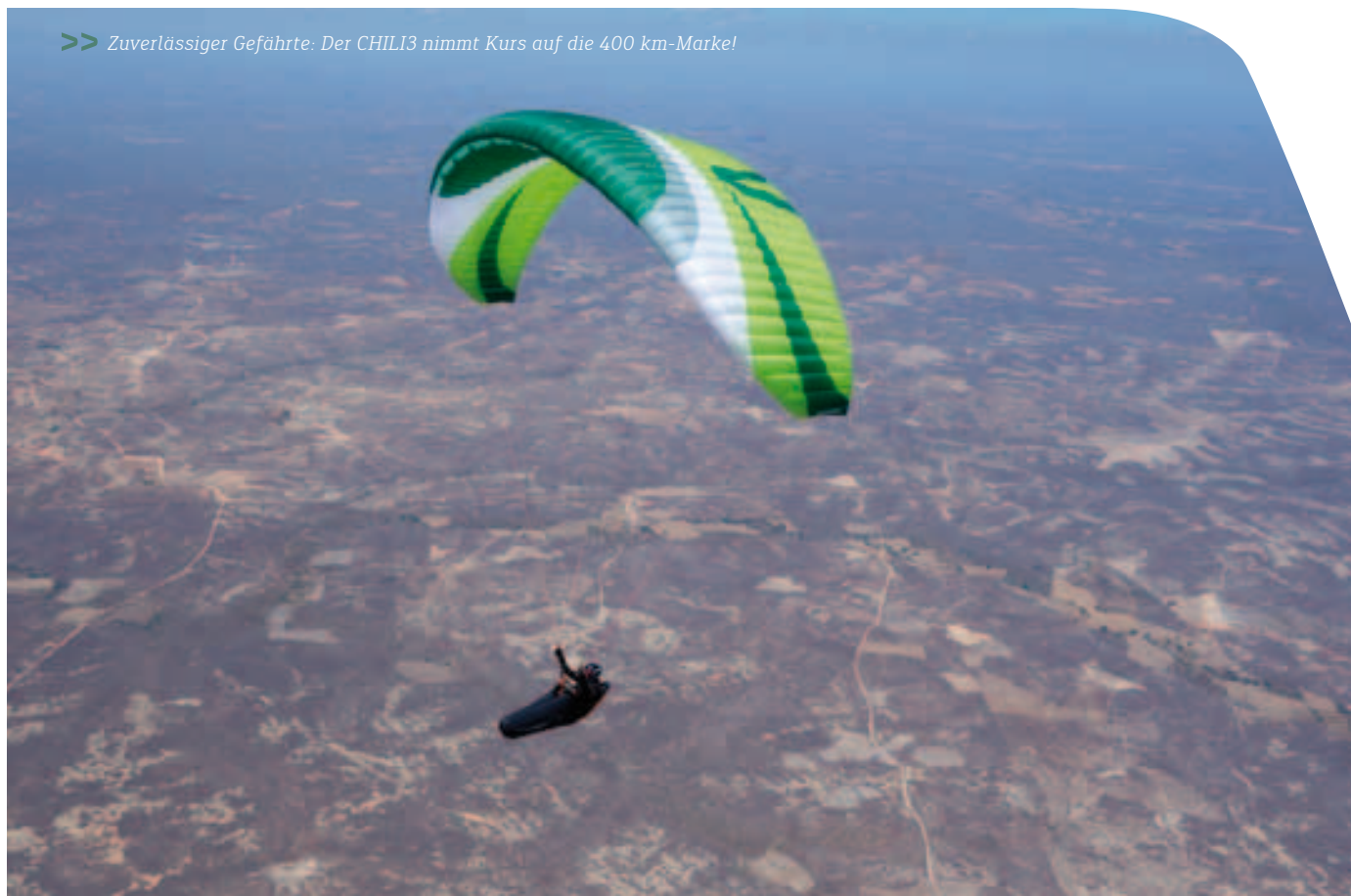
Die Hauptsaison für das XC-Fliegen in Brasilien geht von Oktober bis Anfang Dezember. Sonnenaufgang ist zu dieser Jahreszeit um 5:15 Uhr, bereits ab 7:00 Uhr geht es in Quixadá thermisch. Allerdings ist die Wolkenbasis mit 800 m um diese Uhrzeit noch sehr niedrig. Der Grund liegt auf ca. 200 m Höhe, der Startplatz auf 500 m. Gegen 10:00 Uhr ist die Basis meist auf 1.500 m angestiegen. Wer »nur« 200 km erreichen will, kann sich

also Zeit lassen, doch wer in Quixadá richtig weit fliegen will, muss früh los und sich am Morgen durchkämpfen. Der Start ist oft aufregend. An den meisten Tagen bläst ein Wind von 30km/h und mehr. Vier Starthelfer halten den Schirm geöffnet. Die Entscheidung über die Startfenster in den kurzen abnehmenden Windphasen übernimmt der Startleiter, der die Bäume und Büsche vor dem Start beobachtet. Sind diese kurzzeitig ruhig, heißt es »Start frei!«. Nun gilt es, sofort aufzuziehen, drei Schritte auf den Schirm zuzulaufen, um den Druck aus der Kappe zu nehmen und sich im richtigen Moment ausdrehen. Dann ist man dann meistens schon in der Luft und geht sofort in den

Beschleuniger. Dieser Bewegungsablauf muss zu 100 Prozent sitzen, ansonsten hat man hier an Starkwindtagen ein Problem.

Endlich in der Luft ist Soaren angesagt, bis eine gute Phase kommt, um den eigentlichen Streckenflug zu beginnen. Die meisten Piloten versuchen zum Einstieg eine etwa 1 Kilometer vor dem

>> Zuverlässiger Gefährte: Der CHILI3 nimmt Kurs auf die 400 km-Marke!



>> Großflächige Abschattungen drohten
den Flug schon nach gut einer Stunde zu beenden.

So sieht das dann doch viel besser aus ... ;)



Berg liegende Thermik zu erwischen. Gelingt das nicht, kann man schnell zurück an den Hang und wieder aufsoaren. Ein Spiel, das solange fortgesetzt wird bis es klappt oder bis am Gipfel eine starke und vor allem breite Thermik durchzieht, die man sicher zentrieren kann. Dann geht es los. Ab jetzt ist Flachlandfliegen angesagt. Zu Beginn gilt es, extrem defensiv zu fliegen, alles Steigen

und selbst Nullschieber mitzunehmen. Idealerweise fliegt man im Pulk und fächert sich bei den Gleitstrecken mit einigen hundert Metern Abstand parallel auf. Oft reißt die Thermik an Bodenunebenheiten und kleinen Kuppen ab. In starken Sinkgebieten ist es sinnvoll, seitwärts auszuscheren und es mit Seitenwind zu verlassen. Die Bärte stehen meistens deutlich schräger als in den Bergen. Dieser »Schieflage« muss man beim Eindrehen folgen. Fast immer befindet sich das beste Steigen im Luv der Thermik. Verliert man den Anschluss, lohnt es deswegen oft, gegen den Wind wieder ins Luv zu fliegen. Fliegt man stattdessen tief weiter, steht man schnell am Boden. Schlüssel zum Erfolg sind ausreichend Thermikflugerfahrung und ausgeprägtes Durchhaltevermögen.

Gebieten der Alpen, zum Beispiel dem Speikboden im Pustertal, ist diese Ausbeute sehr gering. Versuchen sich am Speikboden an einem guten Tag 20 Streckenflieger an einem großen Dreieck, kommen 95 % durch und fliegen 160 bis 220 km weit. Der Faktor Glück spielt dabei eine untergeordnete Rolle – ganz im Gegensatz zum brasilianischen Flachland, wo er zu Beginn des Fluges entscheidend ist. Deshalb fliegen die Piloten, die die ersten 100 km hinter sich bringen, meist auch bis kurz vor Sonnenuntergang. Natürlich gilt: Je besser der Pilot umso kleiner sein persönlicher Glücksfaktor. Meine persönliche Erkenntnis: Nach vielen Jahren intensiver Übung habe ich viel mehr Glück! ▲

>> Rückholer Frederico, Burki und Philipp feiern die weiten Flüge.

Die niedrige Wolkenbasis am Vormittag ist der Grund dafür, dass die meisten Flüge bereits nach 10 bis 100 km enden. Doch auch bei km 200 und zur besten Thermikzeit ist man schneller abgesoffen, als einem lieb ist! Im Oktober und November sind in Quixadá im Durchschnitt 20-40 Piloten am Start, von denen es meist nur 3-4 Piloten gelingt, weit zu fliegen – obwohl das Startfeld nicht gerade aus Anfängern besteht! Vergleicht man das mit den Top-XC-





Ein gutes Gefühl

Gut zu wissen, dass es einen Flügel gibt, der alle Ansprüche erfüllt – egal ob Du einfach nur aus Spaß an der Freude fliegst, im Hausbart ganz oben dabei sein willst, herausfordernde Strecken angehen möchtest oder gerade erst mit der Ausbildung beginnst.

Die TEQUILA-Baureihe steht seit 2005 für äußerst hohe Sicherheit kombiniert mit großem Leistungspotenzial und absolut unkomplizierter Handhabung. Deswegen hat skywalk auch den neuen TEQUILA4 wieder nicht bis ans Ende der Fahnenstan-

ge ausgereizt. Neueste Technologie wie Miniribs, 3D-Shaping, Rigid Foils und wenig Leinenmeter machen aus dem reinrassigen 3-Leiner dennoch einen Hochleister seiner Klasse. Mehr braucht es nicht.

Einzelheiten, technische Daten und Bilder unseres Intermediates findet Ihr auf unserer Website oder ganz einfach über den Smartphone-Scan des nebenstehenden QR-Codes



12

12 Tage Hoch und Tief

skywalk Testpilot Paul Guschlbauer war der Überflieger der Red Bull X-Alps 2011. Bei seiner zweiten Teilnahme 2013 ging er optimal vorbereitet und hochmotiviert an den Start - und erlebte eine emotionale Achterbahnfahrt.

Ankommen, das Meer erreichen, nur mit der Kraft der Sonne, des Windes und der eigenen Muskeln. Einziges Hilfsmittel ein Gleitschirm, so leicht und klein zu packen, dass man ihn jeden Tag über 100 Kilometer am Stück durch die Berge tragen kann. Ankommen - das

ist das große Ziel jedes einzelnen, der in Salzburg beim Red Bull X-Alps an den Start geht. »Ankommen« kann beim »härtesten Abenteuerrennen der Welt« im Prinzip jeder der Teilnehmer - früher oder später. Gäbe es da nicht das umfangreiche Regelwerk des Veranstalters Red Bull,

das die Zahl derer, die das Mittelmeer zu Gesicht bekommen, stark reduziert. Regel Nr. 1 ist ebenso simpel wie kompromisslos. Ist der erste Athlet in der Stadt der Schönen und Reichen angekommen, bleiben seinen Verfolgern noch 48 Stunden, um das Rennen am Strand von Mona-

Red Bull X-Alps 2013

Text: Paul Guschlbauer

Fotos: Red Bull Contentpool | Vitek Ludvik

co zu beenden. 2013 wurde diese Regel um einen entscheidenden Punkt erweitert: Die Red Bull X-Alps enden frühestens 14 Tage nach Rennstart, egal wann der Erste in Monaco ankommt. Diese Änderung gibt nicht nur dem Marketing von Red Bull neue Impulse, sondern verringert auch den Leidensdruck der Teilnehmer. Denn mit einem so überragenden Teilnehmer wie dem nun dreifachen Gewinner Chrigel Maurer wäre das gesamte Spektakel einfach zu früh beendet, der Druck für die anderen zu hoch. Außerdem leidet die

Vergleichbarkeit mit vorangegangenen Austragungen. 2011 hatten nur die Athleten eine Chance das Ziel zu erreichen, denen es gelang, Chrigel Maurer dicht auf den Fersen zu bleiben. Mir fehlten damals genau 7 Kilometer Luftlinie...

Der kleine Unterschied

2013 wollte ich alles noch besser machen, und am Ende landete ich nach 12 Tagen tatsächlich am Meer. Objektiv war ich also erfolgreicher als zwei Jahre zuvor, doch zu den Glücksgefühlen mischte sich eine gro-

ße Portion Enttäuschung ...Warum eigentlich? Ich war zwar mehr als zufrieden, diese fast unmenschliche Strecke von 1000 km Luftlinie quer durch die Alpen heil und unversehrt überstanden zu haben, doch kam mir das wie ein Geschenk vor, das ich eigentlich nicht verdient hatte. Mein persönlicher Ehrgeiz sagte mir, dass ich nicht alles aus mir herausgeholt, kein gutes Rennen absolviert hatte. Im Vergleich zu 2011 war ich in allen Bereichen, die bei den X-Alps von Bedeutung sind, besser vorbereitet. Mehr Streckenflugerfah-



>> skywalk X-ALPS 2013:

Der für X-Alps Piloten entwickelte Ultraleicht-Hochleister ist nun als Seriengerät für Jedermann erhältlich.




>> Neben guter Vorbereitung, fliegerischem Können und der richtigen Materialwahl ist funktionierende Teamarbeit ein ganz wichtiger Faktor, um bei den X-Alps erfolgreich zu sein.

rung, bessere Flugtechnik, besseres und leichteres Material, mehr Kondition, größere Streckenkenntnis, optimierte Teamorganisation. Und hinter mir standen professionelle Sponsoren wie Red Bull, die es mir ermöglichten, professionell zu trainieren. Auch skywalk gab mir grünes Licht, mich wirklich voll und ganz auf den Wettbewerb zu konzentrieren.

Doch neben all diesen Parametern gibt es einen, der am Ende entscheidend ist – die richtige Einstellung. Jeder Pilot weiß das, und keiner formuliert es treffender als Chrigel Maurer: »Du fliegst nur

so weit wie Du im Kopf schon bist.« Was bringt es, wenn ich 5 Minuten schneller zum Startplatz laufen kann, jedoch kein Vertrauen in mein eigenes Können habe? Oder die Fähigkeit, mit kleineren und größeren Rückschlägen umzugehen? Man kann perfekt vorbereitet sein. Verlässt man sich aber nicht auf seine wahren Skills, kommt man unweigerlich immer wieder in Situationen, die einen verunsichern. In denen man nicht seine maximale Leistung abrufen kann. Und das macht in einem Extremwettbewerb wie den Red Bull X-Alps den Unterschied zwischen Sieg und Niederlage, oder eben zwischen »Ankommen und Ankommen« aus.

Mit dieser Erkenntnis waren die X-Alps 2013 keine Enttäuschung für mich - es war das zweite große Abenteuer meines Lebens. Es gibt nicht viele Möglichkeiten in so kurzer Zeit so viel über sich selbst zu lernen! 

Mehr über seinen X-Alps Trip erzählt Euch skywalk Top-Athlet Paul Guschlbauer bei seinen Multimedia-Vorträgen.

Veranstaltungsorte und -termine:
www.paulguschlbauer.at



Die Leichtigkeit

Text: Manfred Kistler, Fotos: skywalk | Fotolia | Paradelta.it



Immer mehr Piloten entdecken die leichte Seite des Fliegens. Kein Wunder, denn wer mit eigener Muskelkraft zu Startplätzen abseits der ausgetretenen Pfade aufsteigt, erlebt den anschließenden Flug umso intensiver. Und eine moderne Hike & Fly-Ausrüstung wiegt weniger als ein vollverkleidetes Race-Gurtzeug.

des Seins



>> Hochleistung war vor zwanzig Jahren fast immer eine wortwörtlich »gewichtige« Angelegenheit. Mit schwerem Tuch und vielen Leinen wurden die Profile in Form gehalten. Dank der technischen Entwicklung kann heute wieder »abgespeckt« werden.

Es ist längst mehr als ein Trend: Das Bergfliegen feiert ein echtes Comeback. Das ist eigentlich nicht erstaunlich – schließlich liegt in dieser Disziplin der Ursprung des Gleitschirmsports. Vor 25 Jahren war bei vielen Bergsteigern der Auslöser mit dem Gleitschirmfliegen anzufangen, dass der Aufstieg zwar eine angenehme Herausforderung war, der Abstieg jedoch eher ungeliebt. Da kam der Gleitschirm gerade recht!

Im Laufe der Jahrzehnte hat sich der Gleitschirmsport stark verändert. Hike & Fly geriet in den Hintergrund, die meisten Piloten geben heute der Bergbahn den Vorzug. Hochgezüchtete Gleitschirme, vollverkleidete Gurtzeuge und schalldichte Integralhelme bestimmen das Bild an den Startplätzen. Doch in jüngster Zeit ist auch eine Gegenbewegung zu beobachten. Das fulminante Comeback der Bergwanderer mit Schirm ist nicht zuletzt den neuen Ausrüstungen zu verdanken. Sie stehen ihren schweren Brüdern in punkto Alltagstauglichkeit in nichts nach, doch wer möchte, kann sich ein komplettes Leicht-Equipment mit erstaunlichen 5kg Gesamtgewicht und extrem geringem Packmaß zusammenstellen.

Grundlage der neuen leichten Flügel sind innovative Tücher mit einem Flächengewicht von nur 25 - 27 g/m². Von großer Bedeutung ist dabei, dass sich diese Tücher nicht nur in punkto Gewicht, sondern auch bei ihrer Haltbarkeit positiv verändert haben. Denn noch vor wenigen Jahren waren Tücher unter 30g/m² sehr sensibel. Die Porosität nahm bei intensiver Beanspruchung eklatant zu, Leichtschirme waren somit bestenfalls als Zweitgerät geeignet.

skywalk gelang 2006 ein großer Schritt, als wir das gemeinsam mit dem innovativen Hersteller technischer Textilien Aeroix entwickelte AEROFABRIX [AL]29 auf den Markt brachten. Das Aluminium-beschichtete Tuch war eine Revolution: Es wog nur 29 g/m², doch die markante silberglänzende Beschichtung reflektierte die UV-Einstrahlung so wirkungsvoll, dass sich die Haltbarkeit deutlich verbesserte. Noch einen Schritt weiter gehen die neuen Leichttücher, wie das 10D von Dominico oder auch das skytex classic2 von

Porcher Marine. Ihre Alterungsbeständigkeit wurde nochmals deutlich verbessert.

Reduce to the max

Eine extreme Variante, Gewicht und Packmaß zu reduzieren, sind »single skins«. Dieses erst vor kurzem in die Gleitschirmentwicklung eingezogene Konzept verzichtet vollständig auf das Untersegel. Single skins wiegen daher ein gutes Drittel weniger. Allerdings bringt das Konzept bis dato große Einschränkungen mit sich. Denn bislang ist das Geschwindigkeitsfenster der sin-



gle skin-Konstruktionen äußerst gering, die Implementierung eines Speedsystems schwer. Natürlich forscht auch skywalk in

dieser Richtung – schließlich ist Innovation ein wichtiger Teil unserer Firmenphilosophie. Allerdings sollte aus unserer Sicht auch ein single skin beschleunigbar sein – weshalb wir mit einem solchen Konzept erst an den Start gehen, wenn es uns gelingt, das Geschwindigkeitsfenster vertretbar groß zu machen. Unseren Kollegen von der skywalk Kite-Division Flysurfer ist es übrigens bereits gelungen, einen beschleunigbaren single skin-Kite umzusetzen: Der Flysurfer PEAK setzt einen neuen Standard in dieser Kategorie (mehr dazu auf Seite 32). Es bleibt spannend wohin die Entwicklung im Gleitschirmbereich führen wird!

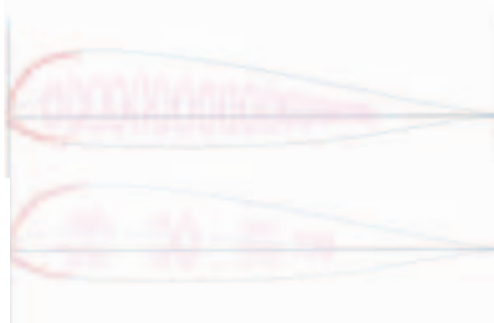
Diät ohne Nebenwirkungen

Deutlich einfacher als einen alltagstauglichen single skin zu entwickeln, ist es einen bewährten klassischen Flügel abzuspecken. Um Gewicht zu sparen werden möglichst

viele Materialien durch leichtere ersetzt und idealerweise auch noch das ein oder andere Detail gewichtsoptimiert. Je nach Zellenzahl und ursprünglich eingesetztem Material lassen sich auf diesem Weg rund 1,5 kg einsparen. Bereits der konsequente Einsatz von Leichttuch ermöglicht, das Gewicht um etwa 1300 Gramm zu reduzieren. Soll es deutlich mehr sein, muss die gesamte Konstruktion auf den Prüfstand gestellt werden. Das erfordert viel Erfahrung in der Gleitschirmentwicklung. Um beispielsweise die Crossports größer zu dimensionieren, ist eine genaue Kenntnis der Lastverteilung an den Profilen Voraussetzung, insbesondere, wenn auch an den Profilrippen leichteres und damit in der Regel weniger dehnungsstabiles Tuch eingesetzt werden soll. Eine weitere Diät bringt der Ersatz von Mylar-Verstärkungen durch dünneres Gewebe und der Tausch ummantelter gegen unummantelte Leinen.

>> Durch Verwendung eines leichten Tuches kann einiges an Gewicht eingespart werden, wie untenstehende Tabelle eindrucksvoll zeigt.

	Obersegel	Untersegel	Rippen
Fläche	26m ²	24m ²	24m ²
Gewicht »Normaltuch« 45g/m ²	1170g	1080g	1080g
Gewicht »Leichttuch« 27g/m ²	702g	648g	648g
Gesamtgewicht »Normaltuch«	3330g		
Gesamtgewicht »Leichttuch«	1998g		



>> Gewichtsersparnis ist auch durch mehr Crossports an der Zellzwischenwand machbar. Möglich ist hier eine Materialreduktion von ca 3 m². Bei einem Tuchgewicht von 27g/m² ergibt sich eine Gewichtsersparnis von 71g (3m² x 27g/m² = 71g). Klingt zugegebenermaßen nicht nach viel, trägt aber zur Gewichtsersparnis bei.


Herstellungsprozess verteuert und zusätzliche Entwicklungsschritte nötig macht. Deswegen sind Leichtschirme deutlich teurer – wie beim Mountain Bike schlägt sich jedes Gramm Gewichtsreduktion prozentual im Endpreis nieder.

Keine Kompromisse

Bei skywalks neuestem Leichtschirm MASALA2 haben wir einen Spagat gewagt, der dennoch keinen Kompromiss bedeutet: Auf der einen Seite haben wir wirklich an sehr vielen Gewichtsschrauben gedreht - der MASALA2 wiegt in der kleinsten Größe gerade einmal 2,7kg! Auf der anderen Seite ist der Schirm absolut alltagstauglich. Das funktioniert durch den sinnvollen Einsatz von Leichttüchern an den weniger belasteten und sensiblen Stellen und von robustem Stoff an diskreten Stellen wie der Eintrittskante am Obersegel, wo sich erhöhte Porositätswerte als Erstes negativ bemerkbar machen.

Neben den spürbaren Vorteilen beim Transport im Rucksack hat der intelligente Materialmix noch weitere Vorzüge. Geringe Masse bedeutet wenig Vorschießen und schnelle Wiederöffnung nach Klappen. Der MASALA2 besticht durch ein äußerst gutmütiges Klappverhalten, was uns ermöglichte, den Schirm in einem sensationell großen Gewichtsbereich in der Kategorie EN/LTF-A zu zertifizieren. Insbesondere bei den kleinen Größen XXS und XS haben wir den zugelassenen Gewichtsbereich deutlich nach oben erweitert. Damit kommen wir dem Wunsch vieler Alpin-Piloten nach, die sich kleine Flächen wünschen, um auch bei auffrischem Wind am Startplatz und in der

Luft genügend Geschwindigkeitsreserven zu haben. Der MASALA2 XXS kann von 55kg bis 90kg Startgewicht und der XS von 55kg bis 95kg geflogen werden! Davon abgesehen begeistert er mit seinem sehr reaktiven Handling.

Neben dem extrem leichtgängigen Startverhalten, bei dem wirklich jedes Gramm unserer Diät spürbar ist, sticht auch noch das geringe Packmaß ins Auge. Durch die konsequente Umsetzung des Leichtbaus hat er weniger als die Hälfte des Volumens eines vergleichbaren Standardmodells und eignet sich somit perfekt auch für lange Touren. Der MASALA2 setzt die Formel »Gewicht x Höhenmeter = Muskelkater« quasi außer Kraft. MASALA2-Piloten können alle Vorteile eines Leichtschirms genießen, ohne Nachteile in Kauf nehmen zu müssen. Der große Gewichtsbereich und seine enormen Sicherheitsreserven machen den MASALA2 einzigartig. Und darauf sind wir ein bisschen stolz. Merkt man das? 



>> Leichtigkeit Marke skywalk: der neue MASALA2

„Das“ Standardwerk für alle Piloten!
 Neu: bereits in der dritten, stark erweiterten Auflage.
 Unter anderem neu: 32 Seiten Gastartikel von Top-
 piloten wie Oliver Teubert, Daniel Tyrkas, Ulli Prinz,
 Achim Joos, Peter Achmüller, Tom Weissenberger
 und einigen mehr.

Auch in Englisch, Französisch, Italienisch,
 Japanisch, Russisch und Spanisch erhältlich!

Infos: www.Thermikwolke.de

SKYWALKing around the world



Go west!

▲: Jonathan, was hat Dich zum Gleitschirmsport gebracht?

Ich bin in direkter Nachbarschaft des Point of the Mountain aufgewachsen. Dieser Berg ist weit über Amerika hinaus ein Begriff wegen seiner perfekten Soaring-Bedingungen. So hatte ich schon sehr früh erste Berührungspunkte mit der Drachen- und Gleitschirmfliegerei. Als Jugendlicher hielt ich diese Leute allerdings für Verrückte. Während meines Studiums nahm ich dann einen Nebenjob bei einem Helikopter-Unternehmen in Alaska an. In der Nähe von Helikoptern fühlte ich mich von Anfang an wohl. Als mein Chef an einem ruhigen Arbeitstag seinen gleitschirmfliegenden Kollegen mit dem Heli auf einen Berg flog, war das für mich der zündende Moment. Durchs Fernglas beobachtete ich den Gleitschirmflieger. Als ich ihn später einmal in der Stadt traf und ihn fragte, wo er das gelernt hatte, sagte er zu meiner Überraschung: The Point of the Mountain in Draper, Utah. Das war meine Heimatstadt! Mir kam es

vor, als würde ich am Strand wohnen und hätte nie probiert, zu surfen. Nach meinem Sommerjob habe ich zu Hause einen Gleitschirmkurs gemacht und gehörte nun auch zu den Verrückten.

▲: Mit welchen Herausforderungen hast du aktuell zu kämpfen?

Unser größtes Problem in der Region sind die Bergbauunternehmen, die viele unserer Fluggebiete bedrohen. Der Point of the Mountain ist ein perfekt konturierter Grat, von einem uralten See namens Lake Bonneville geformt. Dieser See bedeckte in der Eiszeit vor 14.000 Jahren große Teile Utahs. Als sich der See zurückzog, hinterließ er die zum Soaren optimal geeigneten Sand- und Kiesbänke. Leider ist ihr Material für den Straßenbau ebenso begehrt. Deswegen werden viele unserer Fluggebiete aktuell umgegraben. Glücklicherweise konnte unser Verein die Aufmerksamkeit des Staates Utah erringen. Eines unserer Gebiete ist jetzt ein Nationalpark und damit vorerst in Sicherheit. Unser zweiter, noch größerer Spot ist allerdings weiterhin in Gefahr. Wir hoffen, so viele Leute wie möglich mobilisieren zu können, um den »Steep Mountain« zu erhalten und freuen uns über jeden, der an unserer Online-Petition zu seiner Rettung teilnimmt. Mehr Infos: savesteepmountain.org. www.change.org/petitions/salt-lakecounty-government-save-steep-mountain

▲: Was ist am Fliegen in Nordamerika so besonders? Wir haben gehört, Fliegen ist in den USA die Benutzung der Bergbahnen untersagt?

Die Gleitschirmfliegerei wächst in den USA stetig. Jedes Jahr sehe ich mehr Menschen, die es ausüben. Bisher hat der Sport ein Nischendasein gefristet, doch das scheint sich gerade zu ändern. Gleitschirmfliegen wird mehr und mehr Mainstream, vergleichbar mit dem Status von Snowboarden vor einigen Jahren. In der Anfangszeit war Snowboarden in den meisten amerikanischen Resorts tabu, heute ist es in 13 von 14 Skigebieten Utahs erlaubt. Amerikaner haben einen regelrechten Komplex, wenn es um Haftungsfragen geht. Die Leute haben dauernd Angst, vor Gericht gezerrt und auf hohe Summen verklagt zu werden. Das ist meines Erachtens auch der Grund, warum Gleitschirmflieger die Bergbahnen nicht benutzen dürfen. Im Falle eines Unfalls könnte der Pilot ja theoretisch das Resort auf Schadensersatz verklagen. Ziemlich bescheuert das Ganze, wie ich finde! Mir gefällt die europäische Mentalität. Bei Euch ist jeder für sein eigenes Handeln und das damit verbundene Risiko selbst verantwortlich. Eben wie beim Snowboarden. Ich denke, es ist nur eine Frage der Zeit, bis unser Sport dieselbe Akzeptanz erfährt.

▲: In den Alpen gibt es einen starken Trend hin zu leichtem Equipment. Zeichnet sich das in den USA auch ab?

Ich habe immer mehr Kunden, die nach leichtem Equipment fragen. Wir sind in Utah umgeben von großartigen Bergen,

und die Leute lieben Hike & Fly. Das hat auch mich ursprünglich zum Sport gebracht. Ich liebe es, Berge zu besteigen. Nur runterlaufen wollte ich nicht.

▲: Die USA haben viel zu bieten. Es gibt atemberaubende und ebenso abwechslungsreiche Landschaften.

Wo fliegst Du am liebsten?

Natürlich bin ich in Utah verwurzelt und liebe es, hier zu fliegen. Die Community hier ist wirklich großartig. Wir haben viele tolle Fluggebiete und jedes Jahr werden neue erschlossen. Ein ehemaliger Schüler hat einen Guide für Utah mit 57 Spots veröffentlicht (Mehr Infos: www.utahpg.com/en). Auch die Bedingungen fürs Streckenfliegen sind in Utah hervorragend. Der Streckenflugrekord liegt aktuell bei 321 km. Im Süden haben wir wunderschönes Terrain mit rotem Fels, das wirkt wie aus einer anderen Welt. Die Berge im Norden sind den Alpen nicht unähnlich. Und im Westen liegen riesige Täler, die nur darauf warten, erforscht zu werden. Einer meiner Lieblingsplätze zum Streckenfliegen liegt in unmittelbarer Nähe von Salt Lake City. Der Mount Olympus besteht aus riesigen orange-braunen Granitplatten und hoch über diesem Gipfel zu soaren, den Blick über Salt Lake City schweifen zu lassen, die Wasatch Mountains im Hintergrund – einfach unvergleichlich! Durch die Nähe zur Stadt zieht das Massiv viele Piloten an, die nach der Arbeit noch schnell fliegen gehen wollen.

>> Kanten wie aus dem Bilderbuch:

Utah hat aber nicht nur für Soaring-

Freunde einiges zu bieten.



▲: Welchen Rat hast du für Piloten, die in die USA reisen wollen?

Bring genügend Speicherkarten für Deine Kamera mit! Stell dich darauf ein, weite Strecken mit dem Auto zu fahren. Die guten Spots sind weit voneinander entfernt und es empfiehlt sich einen Mietwagen zu nehmen. Wir haben riesige unbewohnte Landstriche. Diese Gebiete zu bereisen, kann wirklich abenteuerlich sein. Du solltest stets wissen, wie weit die nächste Tankstelle entfernt liegt.

▲: Na dann, »los«...! ;)

>> Direkt vor Jonathans Haustür: The Point of Mountain.



Die neue A-Klasse

Ein ungewöhnlicher Vergleich zwischen D-Hochleister und A-Einsteiger

»A« wie »Anfänger« oder »Amateur« statt »A« wie »Absolut Alltagstauglich« oder »1A-Flugspaß«. Das Image von Einsteiger- und Allround-Schirmen ist immer noch von Vorurteilen geprägt. Vollkommen zu Unrecht, wie der neue MESCAL4 beweist.

Text und Bilder: Manfred Kistler

Aktuelle Technologien aus höher klassifizierten Geräten halten längst auch im A-Bereich Einzug. Rigid Foils, 3D-Shaping, C-Wires oder Mini Ribs verhelfen auch den auf maximale Sicherheit ausgelegten Einsteiger- und Freizeit-Schirmen zu immer besseren Flugeigenschaften und Leistungsdaten. Doch wo stehen die modernen Schirme der A-Klasse wirklich? Wie viel bringen die in den letzten Jahren bei den anspruchsvolleren Geräten der Klassen B-C-D eingeführten modernen Konstruktionstechnologien und -details bei wenig gestreckten Geräten mit vergleichsweise wenig Zellen? Um dem auf die Spur zu kommen, hat das

skywalk R&D-Team unseren aktuellen EN/LTF-A MESCAL4 mit unserem Serienhochleister POISON aus dem Jahr 2005 verglichen. Der POISON markierte damals die Spitze des in der 2-3er Klasse Machbaren und würde heute als Serienhochleis-

	MESCAL 4	POISON 1
Zellenzahl	34	66
Fläche ausgelegt in m ²	28,7	27,4
Spannweite ausgelegt in m	11,74	12,77
Streckung ausgelegt	4,8	5,95
Fläche projiziert in m ²	24,26	24,28
Spannweite projiziert in m	9,14	10,41
Streckung projiziert	3,44	4,46
Mittlere Leinenlänge in cm	697	810
Kappengewicht in kg	5,8	7
Leinenverbrauch	308	374
Max. Flügeltiefe	304	255

ter in der Kategorie EN/LTF D eingestuft. Der 2013 erschienene, neue MESCAL4 gilt als einer der ausgewogensten Einsteiger.

Zwischen den beiden Fluggeräten liegen acht Jahre kontinuierliche Entwicklungsarbeit. Doch die Unterschiede zwischen Allrounder und Hochleister sind auch heute noch auf den ersten Blick ersichtlich: Der MESCAL4 ist kompakt und eher kurzleinig, der POISON ein gestreckter Langleiner, seine Streckung beträgt 6,0, während sich der MESCAL4 mit 4,8 begnügt – bei Fluggeräten eine Welt! Dank moderner Dreileiner-Konstruktion benötigt der MESCAL4 allerdings nur 308m Leinen während der



POISON 374m verschlingt, um die Kappe sauber aufzuspannen. Weil bei dem Serienhochleister viele unummantelte Leinen mit geringem Durchmesser zum Einsatz kommen, ergibt sich beim Gesamtquerschnitt, der letztendlich maßgeblich für den Luftwiderstand ist, ein Gleichstand.

Die entscheidende Frage

Wie viel lässt sich von den aerodynamisch vorgegebenen Vorteilen gestreckter Schirme durch moderne Konstruktionstechniken und Materialien aufholen? Denn im MESCAL4 stecken fast alle konstruktiven Details, die B- und C-Schirme heute so leistungsstark machen: An der Austrittskante sorgen Mini Ribs für einen aerodynamisch sauberen Flügel; die Eintrittskante wurde mit 3D-Shaping widerstandsoptimiert, die Flügelnase wird von Nylonleinen anstatt schwerem Dacron verstärkt, den hinteren

Flügelbereich stützen C-Wires. Unsere bewährten JET FLAPS sorgen für einen sehr breiten Grenzbereich des auf Sicherheit ausgelegten A-Schirms.

Bevor wir die Leistungen dieser ungleichen Schirme vergleichen, haben wir das Flugverhalten und die Extremflugmanöver unter die Lupe genommen. Als reinrassiger Hochleister mit hoher Streckung und geringer Flügeltiefe braucht der POISON einen Piloten, der weiß, wann er mit den Armen nach oben muss und wann er beherzt eingreift. Sein Profil wurde auf Leistung optimiert und nicht auf Steuerweg, die Reserven bis zum Strömungsabriss sind folglich recht gering. Hochleistertypisch ist die Stabilität des POISON auch in Turbulenzen gut. Doch der Grenzbereich ist schmal: Aktives Fliegen ist unbedingte Voraussetzung, um Störungen



zu vermeiden. Klapper über 50% sind in der Praxis zwar selten, aber die Reaktion beim Gegenbremsen erfordert vom Piloten Erfahrung und Gefühl, um den Schirm auf Kurs zu halten. Bei größeren Klappern ist sofortiges Eingreifen gefragt, sonst droht Höhenverlust mit unangenehmer Drehgeschwindigkeit. Speziell bei großen Einklappern wird der Steuerweg beim Gegensteuern kurz und erfordert neben einer sofortigen Reaktion wirkliches Gefühl beim Gegenbremsen, um den Schirm nicht überhastet abzureißen. In starker Thermik und Turbulenzen übermittelt die gestreckte Kappe dem Piloten permanent den Zustand der Luft, arbeitet aber entsprechend stark in sich.

Von einem anderen Stern

Im direkten Vergleich geflogen wirkt der MESCAL4 wie von einem anderen Stern. Der Einsteiger-Allrounder lässt sich durch nichts aus der Ruhe bringen, die Kappe saugt selbst heftige Turbulenzen förmlich auf. Der Pilot spürt zwar, dass es unruhig ist, hat aber nie das Gefühl, dass der Flügel einklappen könnte. Selbst bei passivem Pilotenverhalten sind die Reserven sehr groß. Die zur Verfügung stehenden Steuerwege sind fast doppelt so lang wie beim POISON. Erstaunlicherweise empfindet man das Handling des MESCAL4 dennoch als besser. Denn die Steuerwegreserven werden zum Kurbeln keineswegs benötigt, bieten aber extreme Reserven bis zum Stall. Um einen Strömungsabriss zu provozieren, muss der Pilot wickeln und die Bremsen bewusst weit durchziehen. Sollte der MESCAL4 tatsächlich einmal einklappen – die Verhältnisse müssen dann schon sehr ruppig sein – sind die

Reaktionen sehr moderat und gedämpft. In der Regel wird der Pilot nach oben schauen und nichts sehen – der Klapper hat sich längst wieder geöffnet. Auch das Wegdrehen ist sanft und der Höhenverlust sehr gering. Ein gut getrimmter A-Schirm fliegt auch ohne Pilotenreaktion sofort wieder. Der Pilot muss nicht schnell und richtig reagieren, um den Schirm wieder auf Kurs zu bringen. Beim Kurbeln hält der MESCAL4 erstaunlicherweise locker mit dem POISON mit. Ein Grund dafür ist die etwas größere Fläche, ein anderer das wesentlich einfachere Handling. Während der POISON-Pilot ständig mit Körpereinsatz nachzentrieren muss, schnurrt der M4 satt dahin.

Besonders gespannt waren wir auf die Ergebnisse des Gleitvergleichs. Wir flogen die beiden Schirme in der Größe M mit identischen Gurtzeugen und Pilotengewichten. Die Trimmgeschwindigkeit der beiden Flügel lag sehr dicht zusammen. Der Unterschied betrug etwa 0,5 km/h – vernachlässigbar wenig. In ruhiger Luft ergab sich ein Gleitzahlunterschied von rund 0,3 bis 0,4 Punkten. Nicht überrascht hat uns, dass dieser Gleitzahlunterschied umso geringer ausfiel, je bewegter die Luft war. Grund dafür sind nicht zuletzt der positive Einfluss der C-Wires des MESCAL4, die den hinteren Flügelbereich dämpfen und den Schirm weniger Energie verbrauchen lassen.

Es hat sich viel getan

Natürlich hat sich auch bei den Hochleistern in den vergangenen acht Jahren viel getan, aktuelle D-Geräte wie unser Leichtschirm X-Alps 2013 sind deutlich leistungsstärker

>> Zellaufblähung am POISON1 und MESCAL4 im direkten Vergleich.



und einfacher zu fliegen als ihre Vorgänger. Doch unser Vergleich hat gezeigt, wozu heutige A-Schirme in der Lage sind. Eigentlich ist nicht ganz nachvollziehbar, warum viele Piloten einen »A« nicht in Betracht ziehen, wenn sie sich für einen neuen Flügel interessieren. Denn die neuen A-leskönner bieten eine Fülle von Vorteilen: sicheres Flugverhalten mit großen Reserven auch in ruppigeren Verhältnissen, angenehmes Handling, exzellente Steigeigenschaften - und last but not least: Leistung, die vor wenigen Jahren noch reinen Hochleistern vorbehalten war.

Beim Betrachten der Fotos unserer Vergleichsflüge vermag man die geringen Leistungsunterschiede kaum zu glauben, denn die schlanke Silhouette des POISON ist auch acht Jahre nach seinem Erscheinen noch beeindruckend. Doch in dieser Zeit hat sich viel verändert. Neue Materialien und neue Konstruktionsmethoden kompensieren den Unterschied zwischen Hochleister- und Einsteiger-Konzept fast vollständig. Nach unseren Vergleichsflügen sind wir uns sicher: Bei gleichen Bedingungen wird selbst ein erfahrener Pilot mit dem MESCAL4 genauso weit fliegen wie mit dem POISON. Doch ganz egal ob erfahrener oder wenig erfahrener Pilot: Mit dem A-Schirm werden beide mehr Spaß haben – und vor allem ungleich sicherer unterwegs sein. ▲

Ein kurzes Video unserer Vergleichsflüge findet ihr unter: www.skywalk.info/media/videos - oder direkt per Scan des nebenstehenden QR-Codes.



Flysurfer Peak

Leichte und gleichzeitig haltbare Aluminiumtücher, fehlerverziehende JET FLAPS - skywalk setzt seit jeher auf Innovation. Flysurfer Kiteboarding, die Kite-Marke aus dem Hause skywalk, ist dabei oft wegbereitender Entwicklungspartner. So konnte auch die Single-Skin Technologie nun erstmals erfolgreich mit dem PEAK in einem Serienprodukt aus dem Hause skywalk umgesetzt werden.


Je leichter die Kappe eines Kites, desto eher fliegt er. Das ist die Designidee hinter dem neuen PEAK von Flysurfer Kiteboard-

ding. Bei der Gewichtsreduktion konnten wir neue Maßstäbe setzen, zusätzlich ist der Schirm konstruktionsbedingt äußerst widerstandsfähig. Ermöglicht wird dies durch das Konzept eines depowerbaren Profils, welches lediglich aus einer Lage Tuch besteht.

Der PEAK setzt Maßstäbe in Hinblick auf Low End, Packmaß und Gewicht, kombiniert mit super einfacher Handhabung. Der PEAK ist in kürzester Zeit ausgepackt und flugfertig, er kann auf jedem Terrain alleine sicher gestartet und gelandet werden.

Den PEAK gibt es in den Größen 6.0m² und 9.0m² ready-to-fly, das heißt inklusive montierter Bar und Flugleinen.

Er eignet sich perfekt für Backcountry-Touring, freeride Snowkite-, Kitelandboard- oder Buggy-Einsätze, Expeditionen und natürlich für Schulungs- & Trainingszwecke. Zum urbanen Streetkiting kannst du auch kürzere Flugleinen (zum Beispiel 3m, 6m oder 12m) verwenden. Als kleiner Urlaubsbegleiter passt er auch leicht noch zusätzlich in den Koffer für die Flugreise.

... lift your game! 



ULTRALIGHT SINGLE-SKIN DEPOWER CONCEPT
UNBELIEVABLE LOW-END PERFORMANCE
TRAINING, FREERIDE, EXPEDITIONS AND MORE ...

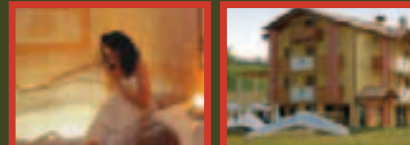
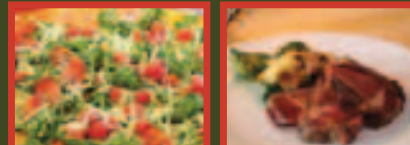
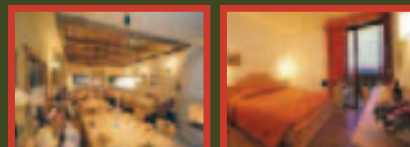
PEAK 6.0 m²

PEAK 9.0 m²

Photo: Pascal Boulgakoff



Explore the world with flysurfer.com



Hotel Garden Relais Das Hotel Garden Relais empfängt seine Gäste mit viel Wärme in familiärem Ambiente. In eleganter und edler Atmosphäre erfahren Sie ein einzigartiges Erlebnis der Entspannung und des **Sports**.

Unser traditionell-kulinarisches **Restaurant** bietet die typischen Veneto-Gerichte, fantastische Pizza und, dank unseres offenen Kamins, servieren wir ein reichhaltiges Menü mit erstklassigem Rumpsteak und gegrilltem Fisch – in unseren gemütlichen Innenräumen oder auf der Sonnenterrasse. Von dort haben Sie einen unbeschreiblichen Ausblick auf das grüne Hügelland mit den bunten Farben der Gleitschirm- und Drachenflieger.

Das familiengeleitete **Hotel** verfügt über geräumige und komfortable Zimmer. Alle Zimmer sind mit Klimaanlage, TV-SAT, Telefon, Mini-Bar, Badezimmer mit Fön, Save sowie Wi-Fi ausgestattet. Zudem verfügen sie über einen Balkon, von dem aus man die entzückende Landschaft des Grappa-Massivs und den **Landeplatz** im Blick hat.

**HOTEL RISTORANTE
PIZZERIA STEAK
LANDING PLACE**

Via Caose, 22 - 31030
Semonzo di Borso del Grappa - Treviso - ITALY
www.gardenrelais.it - info@gardenrelais.it
ph. 0423.910858 - fax 0423.914853

Profitipps fürs Flachland



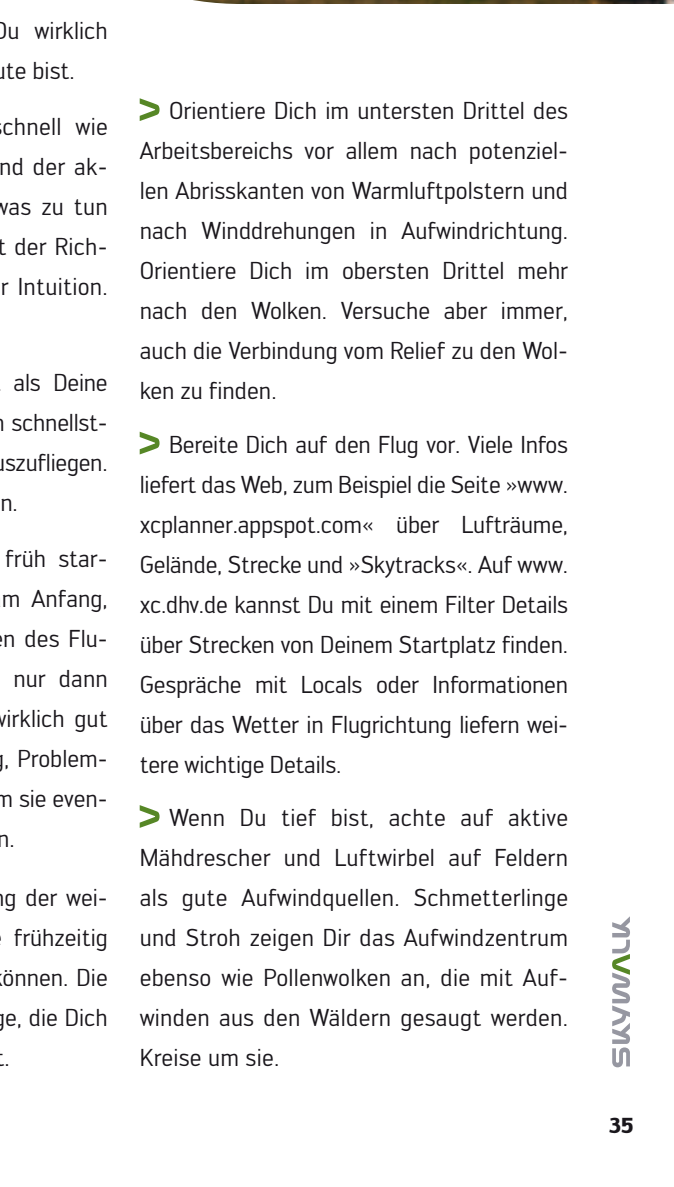
Armin Harich ist skywalk-Mitbegründer, Mitglied im R&D Team unserer Kitesurf Sparte – ach ja, und einer der begnadetsten deutschen XC-Piloten. Vor 20 Jahren schraubte er den deutschen Flachlandrekord auf damals unvorstellbare 166 Kilometer. 2013 hat er die Kitebar mal wieder gegen die Steuerleinen getauscht und sich mit spektakulären Flügen breite Anerkennung und vollkommen unbeabsichtigt sogar den Deutschen Vizemeistertitel im Flachlandfliegen gesichert. Im Magalog verrät der Altmeister exklusiv ein paar Tipps.



>> *Kein seltenes Bild im Flachland: an der Kante säuft man ab, während etwas weiter draußen ein Bart zum Aufdrehen steht.*

Allgemeine Tipps

- > Fliege besonnen. Außenlandeplätze sollten immer erreichbar sein, aber löse Dich trotzdem vollständig von blockierenden Ängsten wie Gedanken über den Rückweg.
- > Verabschiede Dich von Anfang an vom Start- und Landeplatz-Tunnelblick. Suche Dein Umfeld immer 360 Grad nach Aufwinden ab. Nur wer bewusst riskiert abzusaußen, kann weit fliegen!
- > Bei $\leq 2/8$ Bewölkung können die scharfkantigen Wolkenschatten am Boden Thermik ablösen, die dann meist senkrecht über der Schattengrenze aufsteigt. Dies ist bei einem niedrigen Windgradienten der sicherste Thermikhinweis.
- > Bei $\geq 6/8$ Bewölkung hingegen sind Sonnenflecken am Boden zuverlässige Thermikquellen.
- > Lass' Dich beim Thermikfliegen mit dem Wind versetzen, wenn die Thermikquelle nicht stationär ist. Versuche zu spüren, in welche Richtung Du nachzentrieren solltest.
- > Der Flug endet erst, wenn beide Füße fest am Boden stehen. Beinahe-Absauerer sind die Regel und nicht die Ausnahme auf weiten Flügen. Sage Dir: »Es gibt immer eine Lösung, ich muss sie nur finden.« Dann wirst Du Dich auf die Suche konzentrieren und erhöhst damit extrem Deine Chancen.
- > Lasse niemals Steigen aus, es sei denn Du siehst eindeutig einen besseren und sicher erreichbaren Aufwind. Wenn Du in starkes Sinken einfliegst, überlege kurz, ob Du wirklich noch auf Deiner bevorzugten Route bist.
- > Erkenne Deine Fehler so schnell wie möglich und entscheide aufgrund der aktuellen Situation konsequent, was zu tun ist. Der erste Gedanke ist meist der Richtige, denn er kommt von Deiner Intuition. Trainiere sie!
- > Wenn du schlechter gleitest als Deine beste Gleitzahl, beschleunige, um schnellstmöglich aus dem Abwind herauszufliegen. Sonst stehst Du schnell am Boden.
- > Wer weit fliegen will, muss früh starten. Versuche aber vor allem am Anfang, am Ende und an Schlüsselstellen des Fluges hoch zu fliegen. Versuche nur dann »schnell« zu fliegen, wenn es wirklich gut weiter gehen wird. Es ist wichtig, Problemstellen frühzeitig zu erkennen, um sie eventuell seitlich umfliegen zu können.
- > Beobachte die Wolken entlang der weiteren Flugroute, um Totgebiete frühzeitig zu erkennen und umfliegen zu können. Die bessere Route ist immer diejenige, die Dich weiter und schneller fliegen lässt.



- > Orientiere Dich im untersten Drittel des Arbeitsbereichs vor allem nach potenziellen Abrisskanten von Warmluftpolstern und nach Winddrehungen in Aufwindrichtung. Orientiere Dich im obersten Drittel mehr nach den Wolken. Versuche aber immer, auch die Verbindung vom Relief zu den Wolken zu finden.
- > Bereite Dich auf den Flug vor. Viele Infos liefert das Web, zum Beispiel die Seite »www.xcplanner.appspot.com« über Lufträume, Gelände, Strecke und »Skytracks«. Auf www.xc.dhv.de kannst Du mit einem Filter Details über Strecken von Deinem Startplatz finden. Gespräche mit Locals oder Informationen über das Wetter in Flugrichtung liefern weitere wichtige Details.
- > Wenn Du tief bist, achte auf aktive Mähdrescher und Luftwirbel auf Feldern als gute Aufwindquellen. Schmetterlinge und Stroh zeigen Dir das Aufwindzentrum ebenso wie Pollenwolken an, die mit Aufwinden aus den Wäldern gesaugt werden. Kreise um sie.

>> Den Boden »lesen lernen«...

In Windrichtung gelegene Waldkanten nach größeren Ackerflächen sind fast schon ein Garant für eine Thermik-Abrisskante. Zusammen mit der Beobachtung des Wolkenbilds entwickelst Du mit der Zeit ein Verständnis für die Zusammenhänge und wirst immer zielgerichteter fliegen.



> Zusammenziehender Rauch oder Windfahnen am Boden zeigen Konvergenzen, also Aufwinde an.

> An Inversionen will es Dich aus dem Bart schieben. Fliege den Böen entgegen, um ins Zentrum zurück zu gelangen. Fliege stets im Luv des Bartes. Bei zunehmendem Höhenwind kannst Du beim Verlassen der Thermik im Luv den Gegenwind spüren. Nutze die Info und fliege max. 1/3 im dynamischen Luvaufwind, um optimal zu steigen und Deine Position am Luvende immer wieder zu erspüren.

> Aufwinde und Aufwindstraßen greifen wie Räder ineinander. Sie haben einen Abstand von etwa der 2,5fachen Aufwindhöhe (Abstand Boden zur Obergrenze der Wolken oder Inversion). Diese Vorstellung kann Dir auch helfen, um Abwinde zwischen den Aufwinden zu erahnen.

> Bist du tief, spüre die Luft die Dich umgibt und konzentriere Dich voll auf die bodennahe Thermiksuche. Es geht jetzt nur darum, oben zu bleiben!

> Steigst Du, versuche das maximale Steigen aus dem Bart herauszuholen. Hast Du den Bart gut im Griff, kannst Du wieder mehr auf Wolken achten und die weitere Route planen. Nutze den »Zeitraffer-Effekt«, indem du z.B. nur alle 1-2 Minuten das Wolkenbild überprüfst.

> Fliegst Du hoch und der Bart wird langsam schwächer, nutze die Zeit für flugtaktische Überlegungen. Denn wenn Du das nächste Mal wieder tief bist, wird Dir die Zeit dazu fehlen.

> Wenn der Wind im obersten Drittel zunimmt und der Sonnenstand passt, können tolle Wolkenstraßen auch ohne topographische Ursache entstehen. Nutze sie als Flugroute, gerade wenn Du gegen den Wind fliegen willst. Oft muss aber trotzdem immer mal wieder gekurbelt werden, gerade am leeseitigen Ende der Straße. In Bodennähe dreht der Wind in Richtung der Wolkenstraßen. Dies dient auch als guter Hinweis für den richtigen Startzeitpunkt.

> Die optimale Flächenbelastung liegt im Flachland aufgrund der schwächeren Thermik im mittleren Gewichtsbereich, anders als in den Alpen, wo man sie eher im obersten Gewichtsbereich wählen sollte.

>> Auch nicht zu verachten:

Stärkung für Körper und Geist zwischendurch.

Für das Blasenproblem gibt es super Urinalkondome. Seit dem ich die nutze, fliege ich viel entspannter und kann auch länger als 4h fliegen - Prost!



Windenstart-Tipps

> Der optimale Startzeitpunkt ist gekommen, wenn der Boden sich möglichst zehn Minuten lang durch Sonne und weniger Wind aufwärmen konnte.

> Wenn am Startplatz weniger Wind von vorne kommt als am Standort der Winde, sind die Chancen für einen Bart über der Schleppstrecke besonders gut.

> Nimm das Steigen beim Schlepp war. Lerne zu unterscheiden zwischen dem »Gezerre« am Seil und dem Steigen durch Thermik.

> Wenn Du ausreichend Thermik hast, solltest Du ausklinken und aufdrehen, gerade im letzten Drittel des Schlepps.

> Meide sinkende Luftmassen, die Du beim Schlepp durchflogen bist und suche nach dem Ausklinken an anderen Stellen.

>> Hängt nicht nur am Gleitschirm erfolgreich ab.

Armin war schon Deutscher Meister

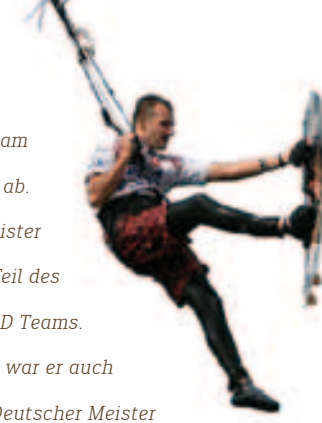
im Kitesurfen und ist Teil des

FLYSURFER R&D Teams.

In frühen Jahren war er auch

sogar mal Deutscher Meister

im Kanu Wildwasser.



Hangstart-Tipps

(bei soarbaren Bedingungen)

> Erst am Hang aufsoaren. Mit Erreichen der Grathöhe wandert das optimale Steigen des dynamischen Hangaufwinds weiter nach außen.

> Wähle den Zeitpunkt, um sich annähernden potenziellen Thermiken (Wolkenschatten, Wolken, ...) so, dass Du am luvseitigen Ende des dynamischen Aufwinds in die Thermik einfliegen kannst, damit sich Thermik und Hangaufwind möglichst lange addieren. ▲

Hangstart-Tipps

(bei nicht soarbaren Bedingungen)

> Wenn der Wind am Startplatz warm wird, leicht auffrischt und die Steigakustik Deines Varios anspricht, eventuell sofort starten.

> Ein Vario-Sinkton zeigt kalte Abwinde an. Durch leichtes Anheben und Senken des Varios kannst Du Unter- und Überdruck über Dir genau erkennen.

> Mauersegler oder Schwalben fliegen gerne in gerade entstehende Aufwinde, bevor sie dann in alle Himmelsrichtungen verschwinden. Folge ihnen einfach mal. Wenn sie sich kurz sammeln, ist dort das Zentrum des Aufwinds.

> Wenn Du in einem Aufwind hoch genug bist und Dich versetzen lässt, könnte Dein Aufwind windgeschützte Warmluftpolster von Sonnenhängen anzapfen.

> Beobachte Wolken und Schatten und wähle den Start so, dass Du mit maximaler Höhe über Grund in den möglichen Aufwind einfliegst.

Für weiterführende Tipps und Infos besucht Armin bei einem seiner Vorträge und Seminare oder begleitet ihn auf einer exklusiven skywalk Gleitschirmreise, z.B. nach Südafrika.

Weitere Informationen auch unter: www.skywalk.info/flachlandfliegen

Auf YouTube hat Armin auch ein schönes Erklär-Video anhand seines 116 km FAI-Dreiecks ins Netz gestellt. Viele seiner Tipps werdet Ihr dort praktisch erklärt sehen.





skywalk video competition 2014

Wie fühlt sich Luft eigentlich an?
Wie riecht sie? Was macht es
so besonders, sich wie ein Vogel
in der Luft bewegen zu können?
Weil bewegte Bilder all diese
besonderen Momente am Besten
einfangen, hat skywalk 2010 die
skywalk Video Competition
ins Leben gerufen.

skywalk möchte allen Freunden der Marke eine Plattform für selbst gedrehte Urlaubs-, Fun- und Acro-Videos bieten. Bei der Auswertung sind wir jedes Mal wieder aufs Neue überrascht, mit wie viel Leidenschaft Ihr uns Eintritt in Eure persönliche Welt des Gleitschirmfliegens gewährt.

Auch 2014 richtet skywalk die Video Competition wieder aus. Die besten Videos werden mit tollen Preisen honoriert. Wir freuen uns schon auf Eure Filme und wünschen Euch viel Spaß beim Drehen.

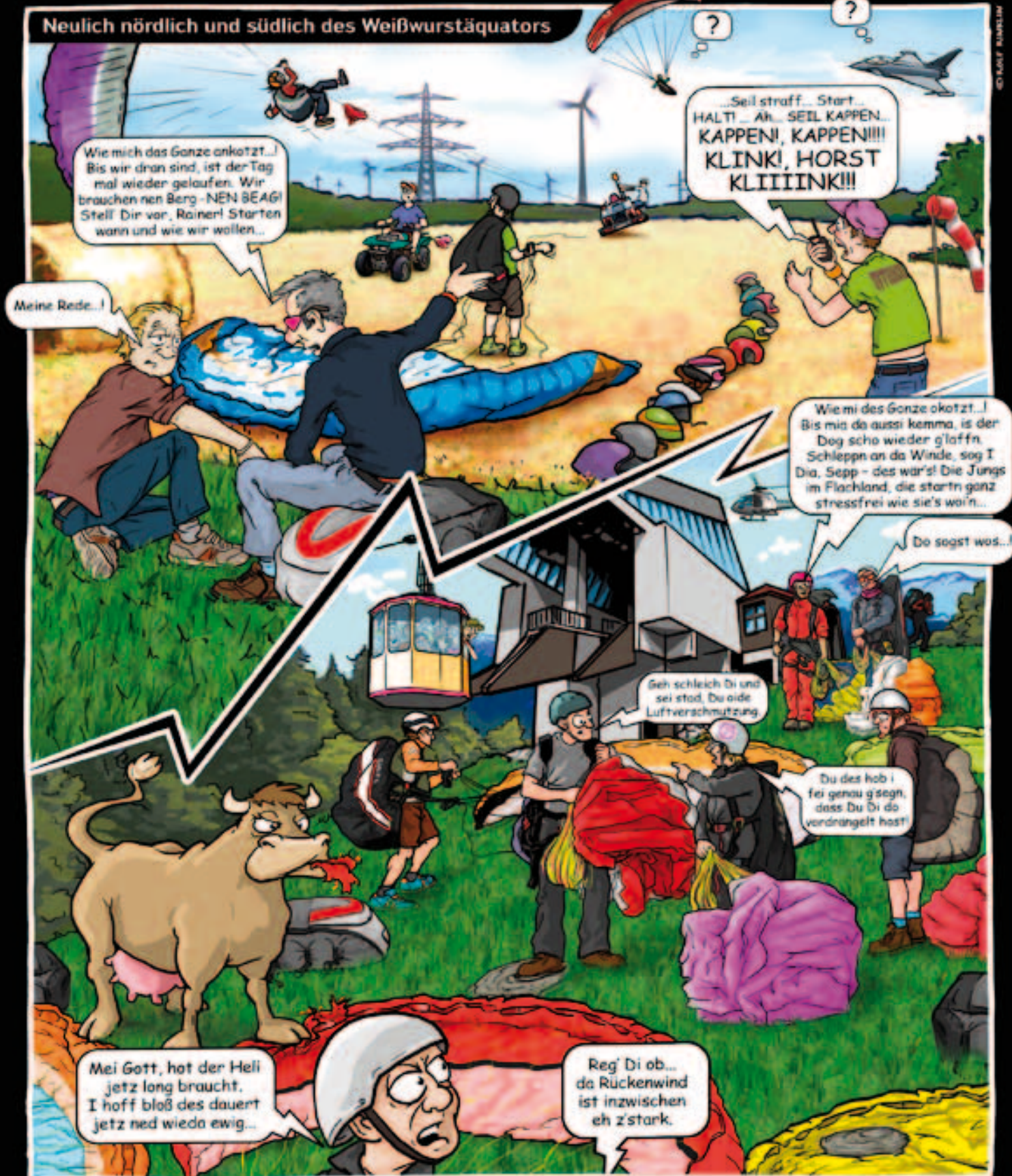
Die Teilnahmebedingungen sind denkbar einfach. Wie's funktioniert und welche Preise es zu gewinnen gibt, erfahrt Ihr unter: skywalk.info/skywalk/video-competition/



QR-Code scannen und
Ihr kommt direkt auf die
Video-Competition Seite

THE SKYWALKERS

...fast wie im richtigen Leben



© MAREK KUMARIN

The Director's Cut



Ein Gleitschirm mit nur 2,7 kg und eine 1000 Meter Südwand – das ist der Stoff, aus dem die Träume jedes Para-Alpinisten sind. Am Dachstein fanden wir die ideale Kulisse, um den neuen skywalk Leichtschild MASALA2 in Szene zu setzen.



Text: Christoph Kirsch

Fotos: Screenshots MASALA2-Video | WOOProductions, I-Stock

»Grüezi. Was kann ich für Dich tun?« Am anderen Ende der Leitung meldet sich eine freundliche Stimme mit Schweizer Akzent. Phil Woodtli, Kopf von WOOProductions, ist gut aufgelegt. Doch sein Gegenüber hat es heute eilig. Stephan Bock sitzt an seinem Schreibtisch in der skywalk-Zentrale im Chiemgau und bringt sein Anliegen schnell auf den Punkt: »Erinnerst Du Dich noch an unsere beiden Videodrehs im letzten Jahr? Wir möchten im Herbst wieder so einen Film mit Euch machen. Die Sache hat nur leider einen kleinen Haken: Es

kommt nur ein einziges Wochenende Ende Oktober in Frage. Wie schaut's aus?« WOOProductions, eine junge Firma aus dem schweizerischen Freiburg, hat sich in den letzten Jahren mit Werbefilmen für Outdoormarken einen guten Namen gemacht. Mit skywalk arbeiten die Jungs nun schon seit geraumer Zeit fest in Sachen Produktvideo zusammen. Letztes Jahr wurde schon zusammen eine Woche durch die Schweiz gereist, am Chiemsee konnte das Team später noch einen lässigen Film über die Philosophie der skywalker drehen. Klar, dass das Team auch beim Dreh für den neuen MASALA2 wieder dabei sein sollte.

Geplant ist ein Film, der die ganze Faszination des Hike & Fly zeigt. Starke Erlebnisse mit Freunden; zusammen in der Morgensonne aufsteigen, die Freude, den Gipfel zu erreichen; in die weiche Thermik eines warmen Herbsttages starten - und natürlich die Krönung: vor der Kulisse eines faszinierenden Bergmassivs entlanggleiten, ruhige Kreise in sanfter Thermik ziehen und ein paar lässige Wingover an den Himmel zeichnen. Der Dachstein ist ohne Frage eines der faszinierendsten Gebirge der Ostalpen. Senkrechte Kalkwände auf der Südseite, Eisflanken, Gletscher und karstiges Niemandsland auf der Nordseite. Auf Alpinisten übt das

Massiv seit über 100 Jahren eine magische Anziehungskraft aus. Dass die Red Bull X-Alps seit zehn Jahren am Dachstein vorbeiführen, hat ihn auch in Fliegerkreisen bekannt gemacht.

Es fällt nicht schwer, Phil von der Idee zu begeistern. Er willigt ein – unter einer Bedingung: In Anbetracht der kurzen Zeitspanne will er keine Verantwortung für das Ergebnis übernehmen ... In der Schweiz entstehen im Kopf die ersten Bilder, Ideen werden gesammelt, das Storyboard wird geschrieben und an einem Mittwoch Nachmittag geht es los in Richtung Dachstein.

>> Beeindruckende Bildsequenzen für ein beeindruckendes Produkt.

Der MASALA2 ist ein Hike & Fly Begleiter, wie er unserer Meinung nach sein soll: leicht, sicher, unkompliziert im Flugverhalten und doch mit ansprechendem Leistungspotential. So spricht er mit seinem einfachen und exakten Handling sowohl den sicherheitsbewusstesten Einsteiger als auch den erfahrenen Alpinisten an. Für das perfekte Hike & Fly Erlebnis empfehlen wir unser sehr leichtes Airbag Wendegurtzeug skywalk FLEX (Seite 65).




Die Wettervorhersage verspricht mindestens einen sehr guten Drehtag, am zweiten sollen sich ab dem Nachmittag wieder gute Bedingungen einstellen. Doch für einen alpinen Film könnte gerade eine solche nicht ganz perfekte Wetterlage die gewünschten stimmungsvollen Bilder bringen.

Am Parkplatz der Dachstein-Südwandbahn treffen die WOOPer Phil und Fipi auf die skywalker Benny Bölli, Peter Müller und Paul Guschlbauer. Ob sie später fliegen können, ist noch nicht klar, doch alleine das herbstliche Panorama und die Wolkenbildung haben sich gelohnt. Bevor der Dachstein sein alpines Gesicht zeigt und sich in eine dicke Nebeldecke hüllt, entstehen in wenigen Stunden eindrucksvolle Zeitraffer-Aufnahmen der Wolkenbildung und einige Startsequenzen. Als sich die Nebeldecke wieder öffnet, kommt der Aufwind zurück. Peter, Paul und Benny können vor der Dachstein-Südwand soaren, Phil und Fipi nutzen die Zeit, um viele verschiedene Einstellungen auszuprobieren. Auch die ferngesteuerten Drohnen liefern beeindruckende Bilder, mit dem Ergebnis ist die Crew mehr als zufrieden. Schön, dass sich auch im digitalen Zeitalter der Wetterbericht manchmal täuscht. Am zweiten Drehtag ist das Wetter viel besser als angekündigt. Mit



den Drohnen gelingt es, aus der Vogelperspektive Kletterszenen auf dem Dachstein-Grat zu drehen. Es ist wirklich faszinierend, was mit diesen Helferlein möglich ist. Noch vor wenigen Jahren hätte man für solche Aufnahmen mehrere Stunden einen Helikopter benötigt. Dynamische Bilder entstehen aus der Tandem-Perspektive. Peter und Paul wissen einfach genau, was der Cinematograph braucht! Die beiden positionieren sich perfekt vor der Kamera und zeigen vor dem Dachstein-Panorama, dass in dem leichten A-Schirm nicht nur eine alpinistische, sondern auch eine Freestyle-Seele steckt.

Es ist kaum zu glauben: Wie geplant sind an nur zwei Tagen alle Einstellungen im Kasten. Wer sich den Film ansieht, spürt die Leichtigkeit des Drehs förmlich. Und spielt es nach einer erfolgreichen Bergtour eigentlich eine Rolle, dass dahinter auch gute Vorbereitung und harte Arbeit steckt? 

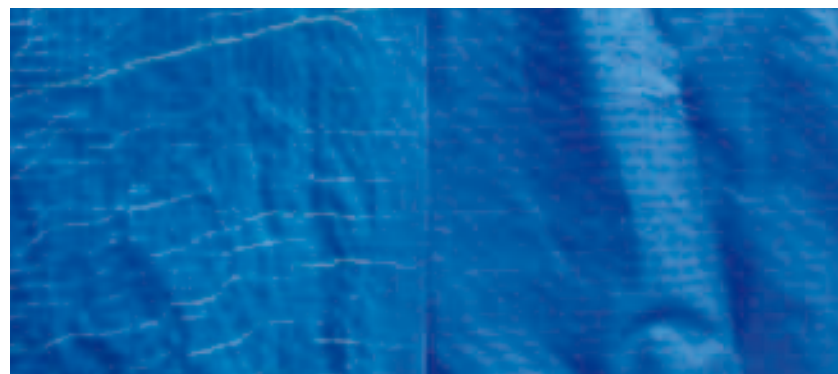
Appetit bekommen?
Mit Recht! Der Scan des
QR-Codes bringt Euch
direkt zum Video



Der Stoff aus dem die Träume sind

Was für den Vogel die Federn, sind für uns Piloten die Tücher unserer Schirme. Bevor ein neues Gleitschirm-tuch in einem skywalk-Schirm in Serie geht, wird es einem ausgeklügelten Testverfahren unterzogen.

Text und Fotos: Manred Kistler



>> Vergleich einer gealterten Stoffprobe (links) neben einer Neuen (rechts).

>> Provozierter Klapper beim CHILI3.



Skywalk hat in den vergangenen zehn Jahren die Entwicklung neuer Tücher maßgeblich vorangetrieben. Mit dem aluminiumbeschichteten AEROFABRIX konnten wir vor fünf Jahren eine Benchmark bei langlebigen Leichttöchern setzen. Aber auch die großen Tuchhersteller investieren in Innovationen, wie die neuesten nur 26 g/m² »schweren« Leichttücher eindrucksvoll beweisen. Aktuell arbeiten wir eng mit den Marktführern Porcher Marine mit Sitz in Frankreich und dem koreanischen Hersteller Dominico-Tex zusammen.

Bevor ein neues Tuch Einzug in eines unserer Produkte hält, unterziehen wir es intensiven Versuchsreihen im skywalk-eigenen Labor. Die Messungen der relevanten physikalischen Eigenschaften gehen weit über die Bestimmung der Luftdichtigkeit und der Reißfestigkeit mit den allgemein bekannten Porosimetern und Bettsometern hinaus. Die erhobenen Daten liefern uns wichtige Informationen über die spezifischen Eigenschaften des Materials und sind Grundlage für die Entwicklung eines neuen Schirms.

Ein in Eigenregie entwickelter Fallturm erlaubt uns die dynamische Lastaufnahme eines Tuchs zu testen. Die dynamische Belastung eines Tuchs ist in der Realität ein wichtiges Thema, z. B. bei impulsiven Öffnungen nach Einklappen. Bei den Tests wird das Tuch mit einem festgelegten Impuls aus einer definierten Höhe belastet und die Daten aufgezeichnet. Das Dehnungsverhalten eines Tuchs untersuchen wir mit einer speziellen Zugprüfmaschine, in die wir beliebig breite Tuchstreifen einspannen können. In der Regel untersuchen wir 10 cm breite und 1,5 m lange Proben, die mit einer Faserorientierung von 0, 90 oder 45 Grad gedehnt werden. Die aufgezeichneten Diagramme geben schnell und deutlich einen Überblick über das Dehn- und nicht zuletzt das Rückstellungsverhalten bei unterschiedlichen Lasten. Letzteres ist eminent wichtig, da manche Materialien plastisch verformt bleiben, wenn die Last zu hoch war.

Weil das Gewicht eines Tuches im fertig verarbeiteten Zustand, also inklusive der Beschichtung, in Zeiten des Leichtbaus ein wichtiger Faktor ist, kontrollieren wir es mit einer hochsensiblen Feinwaage – denn so mancher Lieferant liefert hier gerne ungenaue Daten. Regelmäßige mikroskopische Testreihen liefern uns Aufschluss über mögliche Defekte und Veränderungen der Beschichtung im Alterungsprozess.

Wind und Wetter

Wenn die Labortests zu unserer Zufriedenheit verlaufen sind, unterziehen wir kleinere Prüfmuster einer intensiven Bewitterung, um ein möglichst exaktes Abbild der



>> Der JDC Porosimeter misst die Luftdurchlässigkeit des eingespannten Tuches.



>> Bettsometer zur Bestimmung der Reißfestigkeit.

Der richtige Dreh - filmen im Flug

Text und Bilder: Armin Harich



Die eigenen Abenteuer als Filmclip für die Nachwelt festhalten – mit den neuen kleinen, leichten und leistungsfähigen Action Cams haben auch Hobbyfilmer noch nie dagewesene Möglichkeiten. Mit seinen überwältigenden Perspektiven und Naturerlebnissen liefert der Gleitschirmsport die spannendsten Bilder. Technik-Freak Armin Harich hat seine Erfahrungen zusammengefasst.

Der wichtigste Faktor, um später einen spannenden Streifen produzieren zu können, ist eine coole Kameraposition. Je mehr Perspektiven in einem Video eingebaut sind, umso interessanter wird es für die Zuschauer. Es lohnt sich daher, frühzeitig ein paar Überlegungen anzustellen, aus welchem Blickwinkel man filmen will.

Als Standard hat sich – egal bei welcher Sportart – die Kameramontage mittig auf dem Helm etabliert. Die »first person«-Perspektive zeigt dem Zuschauer die Sicht des Piloten. Mit den zum Lieferumfang der meisten Action Cams gehörenden Halterungen ist die Montage auf dem Helm sehr einfach. Im Flug ist die Kamera gut erreichbar und lässt sich mit einem Handgriff starten und stoppen.

Doch natürlich gibt es noch eine Fülle weiterer toller Perspektiven. Am meisten fasziniert mich die sogenannte Nachflugkamera. Damit sind im Weitwinkelmodus Pilot und Landschaft in Flugroute im Bild, was eine faszinierende Live-Stimmung erzeugt. Diese Anbringungsmethode muss allerdings sorgfältig ausgeführt werden, um den richtigen Ausschnitt in Szene zu setzen, aber auch um ein Verfangen des Systems in den Leinen auszuschließen. Ich empfehle, die Kamera möglichst nicht höher als die eigene Position im Gurtzeug aufzuhängen. Eine dicke und weiche Verbindungsleine dämpft Turbulenzen und lässt die Verfolgerkamera weiter hinten hängen. Wer nicht selber basteln will, erhält im Web bei »Maier Components« ein gut funktionierendes Set. Der »Observer« ist winzig klein, zerlegbar und funktioniert mit allen gängigen Kameras.

Einen ganz besonderen Reiz hat es, die Kamera in der Kappe zu positionieren. Der Pilot ist hier samt Boden aus der Vogelperspektive zu sehen. Natürlich gilt es auch bei dieser Anbringung sorgfältig vorzugehen, damit die Kamera nicht wackelt oder gar bei Klappern in die Leinen fällt. Wer nicht selber mit Magneten oder ähnlichem basteln möchte, findet im Shop des Thermik-Magazins eine praktikable Standardlösung. Sicherungsleine anbringen nicht vergessen!

Teleskopstangen sind mittlerweile weit verbreitet, um die Kamera während des Fluges für Selbstportraits in die richtige Entfernung zum Piloten zu bringen. Das Stichwort »Kamerastange« liefert bei ebay eine Fülle an Treffern. Eine weitere tolle und einfach umzusetzende Perspektive bieten am Fuß montierte Kameras. Wer die Möglichkeit hat, mit Freunden in der Gruppe zu fliegen, sollte sich gegenseitig in der Luft filmen. Idealerweise haben alle Kameras dieselbe Auflösung und Bildrate, damit sich das Rohmaterial später mit Standardsoftware ruckfrei zusammenschneiden lässt.

Das Kameragehäuse

Um auszuschließen, dass die Kamera Dreck abbekommt oder gar die Linse verkratzt, ist ein vollständiges Gehäuse zu empfehlen. Dieses muss für den Einsatz beim Fliegen nicht komplett wasserdicht sein, da sonst der Ton stark geblockt wird.

Stromversorgung

Nach spätestens zwei Stunden ist bei handelsüblichen Actionkameras meist der Akku leer. Das reicht zwar für die Mehrzahl

>> Durch die Nachflug- und die Vorausflug-Perspektive kann man wirklich schöne und für Dritte wunderbar nachvollziehbare Eindrücke festhalten.

Lächeln nicht vergessen... ;)

der Anwendungen beim Gleitschirmfliegen, wer aber einen längeren Thermik- oder Streckenflug aufnehmen möchte, sollte vorsorgen. Ich lade meine Action Pro X7 über die USB-Schnittstelle mit Akkus aus dem Cockpit. Das erspart mir nervige Jonglierübungen beim Akkuwechsel an der Kamera oder das Anbringen von Reserveakkus am Helm.

Die Auswahl der geeigneten Szenen für den späteren Film geschieht normalerweise ohnehin am Schreibtisch im Schnittprogramm. In der Praxis hat es sich daher bewährt, die Kamera einfach durchlaufen zu lassen oder in absehbar langweiligen Phasen manuell auszuschalten, um Strom zu sparen. Die mir bekannten Fernbedienungen verweigern bei intensivem Gebrauch leider oft bereits nach ein paar Monaten mit einem defekten Akku ihren Dienst. Die Kamera per Smartphone-App zu steuern, ist mit Handschuhen im Flug leider auch nur bedingt zu empfehlen.

Das Mikrofon

Während des Flugs aufgenommene Nebengeräusche und Kommentare geben dem Film eine authentische und emotionale Note. Allerdings ist der Fahrtwind leider meist der akustisch dominante Part der Aufnahme. Mit Schaumstoff vor dem Mikro lassen sich die störenden Nebengeräusche deutlich reduzieren. Das erhöht die Qualität des Films, wenn man später beim Schneiden und Vertonen zwischen Originalton (Sprache/Vario), Musik und nachvertonten Passagen überblenden möchte. Wenn man seinen Flug live kommentieren möchte, um Eindrücke und strategische Entscheidungen

festzuhalten, macht sich ein zusätzliches externes Mikro bezahlt. Dieses verstaut man am besten windgeschützt unter der Jacke nahe am Mund.

Story und Schnitt

Was fesselt Dich an anderen Videos? Welche Tricks und Ideen willst Du für Deine eigenen Projekte umsetzen? Wer nicht in der Flut der 08/15-Videos auf Youtube & Co. untergehen möchte, für den ist eine

gutes Storyboard Pflicht. Diese bereits vor dem Flug zurechtgelegte Geschichte sollte sich wie ein roter Faden durch das gesamte Video ziehen. Natürlich benötigt die konsequente Umsetzung einer Geschichte zahlreiche Vorüberlegungen und zusätzliche Arbeit. Wer sich das ersparen möchte und doch lieber später intuitiv das vorhandene Material verwertet, sollte kurze Sequenzen schneiden, die nicht länger als 20 Sekunden dauern. Sonst werden die



>> Der Markt an Actionkameras ist mittlerweile fast unüberschaubar groß. Es gibt sie in unterschiedlichsten Ausführungen,

Größen, Gewichten und Bildqualitäten. Eine erstklassige Alternative zu den „Hero-Modellen“ des Marktführers GoPro hat der deutsche Hersteller Actionpro mit der X7 im Programm, die mir persönlich sehr gut gefällt.

Für Perspektiven mit einer Verfolgerkamera empfehle ich den Observer von Maier-Componets.de. Links seht Ihr die einzelnen Komponenten und das Ganze in Funktion.



tion selbst 3D-Videos mit zwei gleichzeitig laufenden Kameras geschnitten werden. Prinzipiell ist man meist besser beraten, ein wenig komplexes Programm zu verwenden, dessen Funktionen man auch zu nutzen weiß – denn der limitierende Faktor sitzt meist vor der Tastatur :-)

Die Fotos

Die Bildqualität der meisten Actionkameras ist inzwischen so unglaublich gut, dass aus den Filmen anspruchsvolle Fotos als Screenshot herausgezogen werden können. Die Bildrate liegt mit 30 Bildern/Sekunde höher als die von Profi-Spiegelreflexkameras und ermöglicht, immer den optimalen Moment zu erwischen. Der limitierende Faktor für die Bildgüte ist übrigens nicht die im Handbuch angegebene Anzahl der Megapixel, sondern die Qualität der Kamera und des Objektivs. Eine hohe Megapixel-Zahl ist allerdings dann von Vorteil, wenn man stark zoomen oder Teile des Originalfotos freistellen möchte. Das letzte Quäntchen lässt sich mit einer dezenten Nachbearbeitung der Farben aus den Bildern herausholen.

Auflösung und Bildrate

Kurze Testvideos mit schnellen Schwenks und Standbildern zeigen Dir, in welcher Auflösung deine Kamera die besten Ergebnisse liefert – je nach Modell muss das nicht immer die höchstmögliche Auflösung


sein! Aktuelle Actionkameras liefern aber erfahrungsgemäß in Full HD-Auflösung (1080p) die beste Bildqualität. Meist wird heutzutage im Format 16:9 gefilmt, das von den meisten Monitoren wiedergegeben wird.

30 Bilder pro Sekunde / NTSC Einstellung ist die halbe Bildwiederholfrequenz von Computerbildschirmen. Filme mit dieser Bildrate werden flüssig wiedergegeben. 25 Bilder pro Sekunde / PAL ist nur für DVD-Produktionen interessant, da diese mit der PAL-typischen Frequenz von 50 Hertz »interlaced« arbeiten. 60 Bilder pro Sekunde wiederum verdoppeln die Datenrate und damit den Speicherbedarf. Diese Einstellung ist eigentlich nur für Slow Motion und sehr schnelle Szenen erforderlich.

Zu guter letzt ...

Kein Vorteil ohne Nachteil: Wer seine Actioncam mit hoher Auflösung betreibt, erhält eine immense Datenflut. Mit 10 GB pro Stunde ist zu rechnen! Am besten legt man das Rohmaterial auf einer externen Festplatte ab.

Wer ein paar Dinge beachtet, wird schnell sehen, wie sich die Qualität der Ergebnisse enorm verbessert.

Viel Spaß beim Ausprobieren! 

PERFORMANCE DYNAMIK SICHERHEIT

HighTech Leinen
Made in Germany

www.liros.com



Qual der Wahl oder größtmögliche Freiheit

Schulung, Thermik, Cross Country, Hike & Fly, Freestyle, Motorschirm oder ein Hybrid? Das wichtigste Kriterium beim Schirmkauf sind die persönlichen Ambitionen. Steht der Einsatzzweck erst mal fest, lässt sich das Modell recht schnell eingrenzen. Hier einige Punkte, die Ihr bei Eurer Kaufentscheidung berücksichtigen solltet.

Zulassung

Es zieht sich wie ein roter Faden durch dieses Heft: Der Gleitschirm ist ein ganz besonderes Sportgerät. Kein anderes hat so viele Freiheitsgrade und kein anderes erfordert eine so sensible Kaufberatung. Ist der Einsatzbereich entschieden, bietet die nach einem aufwändigen Zulassungsverfahren erteilte Einstufung des Gleitschirms eine der wichtigsten Orientierungshilfen beim Kauf.

Wie für viele andere Produkte gibt es auch für Gleitschirme eine Europäische Norm (»EN«). Diese für den Hersteller nicht verpflichtende Zulassung gibt dem Kunden einen, allerdings sehr groben, Überblick über die Sicherheitseigenschaften des Fluggeräts.

Die EN 926 unterteilt Gleitschirme in diese vier Klassen:

- EN-A für Anfänger
- EN-B für Gelegenheitspiloten
- EN-C für erfahrene Piloten
- EN-D für Wettbewerbspiloten

Diese Einstufungen finden sich auch in der in Deutschland vorgeschriebenen LTF, der sogenannten Lufttüchtigkeitsforderung. Die Unterschiede der Zulassungsverfahren sind

marginal. Innerhalb der vier Klassen der EN/LTF bieten die meisten Hersteller mehrere Geräte an: Als »Low level« werden Schirme bezeichnet, die die Grenzen ihrer jeweiligen Kategorie nicht ausreizen - bei den Flugtests wurden viele Extremflugmanöver mit einer Einstufung der unteren Klasse bewertet. Als »High level« werden Geräte bezeichnet, die die Zulassungskriterien ihrer Klasse voll ausschöpfen - mit deutlicher Tendenz zur nächst höheren Kategorie.

Faltleinen sind zusätzlich angebrachte Leinen, die bei entsprechender Anordnung dem Schirm zu einem sanfteren Klappverhalten verhelfen. Die erreichbaren Zulassungskategorien bei relevanten Manövern, wie Einklappen und Frontklapper, verschieben sich beim Einsatz von Faltleinen möglicherweise nach unten. Der Pilot würde in diesem Fall über das tatsächliche Sicherheitsverhalten des Gerätes getäuscht. Bei bisher keinem skywalk Produkt war der Einsatz von Faltleinen nötig. Um Euch schließlich den Gleitschirmkauf so transparent wir möglich zu machen, sind bei jedem Schirm Piktogramme hinterlegt, die die Besonderheiten in jedem Schirm für Euch noch mal hervorheben und erklären.

Technologie

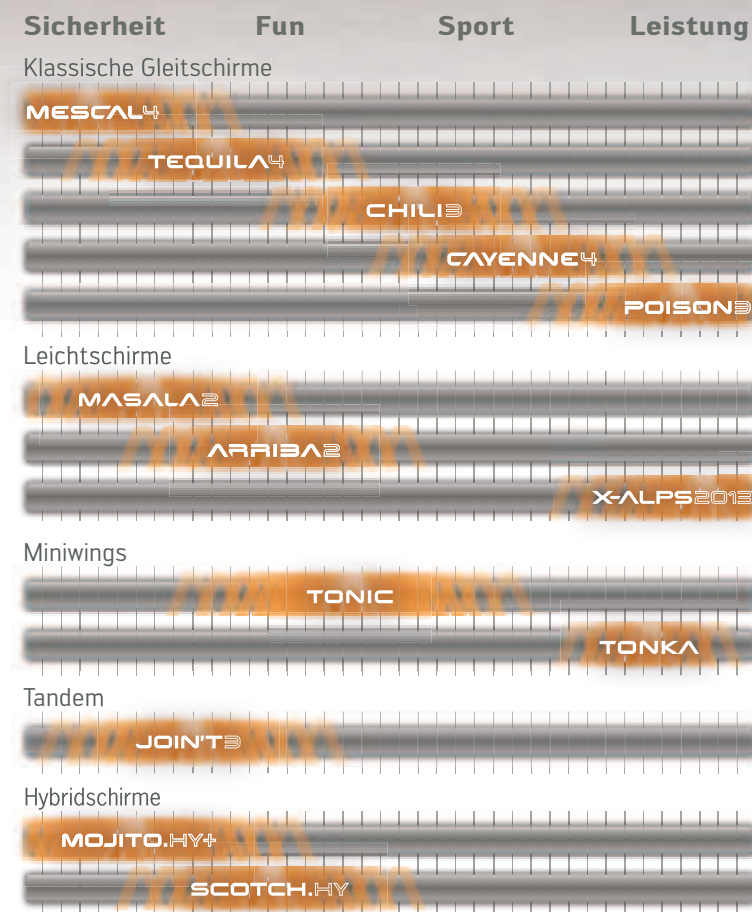
skywalk Schirme stecken voll ausgeklügelter Technik - von Tüchern mit Aluminiumbeschichtung »AEROFABRIX« über »Mini Ribs« bis zur »Hybrid-Beleinung«. Die Piktogramme auf den folgenden Seiten geben Auskunft, was in jedem einzelnen Schirm steckt. Die Erklärungen zu den Piktogrammen könnt Ihr in der Spalte ganz rechts auf dieser Seite nachlesen. Fast 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!

Mehr Details zu unseren Technologien findet Ihr unter: www.skywalk.info. Weitere Fragen beantworten wir aber auch gerne per Mail oder Telefon.

Übrigens:

Alle aktuellen skywalk Schirme wurden ohne Faltleinen getestet und zugelassen.

In untenstehender Tabelle seht Ihr unsere gesamte Schirmpalette, aufgefächert gemäß Eignung für bestimmte Pilotenzielgruppen. Sie soll Euch die Entscheidung, welcher Schirm sich für Euch am Besten eignet, etwas erleichtern.



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 nicht selten zu unangenehmen Fluglebnissen, die einem dauerhaft den Spaß am Fliegen verderben können. Nur wer sich mit seinem Gerät nicht überfordert, wird auf Dauer im Element Luft glücklich sein.

Piktogramm-Index:

-  **2 Plus 2:** Die skywalk 2+2 Garantie umfasst Fehler am Material oder Verarbeitungsfehler und gilt für alle zugelassenen, (LTF oder EN) privat genutzten Geräte. Sie ist eine Verlängerung der gesetzlichen 2-Jahres Garantie.
-  **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.
-  **AEROFABRIX AL32:** Leichtes Tuch mit Aluminiumbeschichtung: UV-unempfindlich, leicht, hohe Porositätswerte, äußerst langlebig.
-  **Hybrid-Beleinung:** Mix aus Aramid- und Dyne-maleinen: hohe Haltbarkeit und geringe Dehnung, leichter, weniger Luftwiderstand.
-  **Rigid Foil:** Nylonfäden im Eintrittskantenbereich: weniger Gesamtgewicht, hält die Kappe in Form, sorgt für konstanten Staudruck, besseres Start- und gutmütigeres Extremflugerhalten.
-  **C-Wires:** Nylonfaden über dem C-Aufhängepunkt im Obersegel anstelle von Leinen: weniger Widerstand, mehr Leistung.
-  **Mini Ribs:** Verdoppelung der Zelle im Bereich der Hinterkante: erhöhte Formstabilität, weniger Widerstand, mehr Leistung.
-  **3D-Shaping:** Einbau eines zusätzlichen Bandes: exakter geformte Kappe, weniger Widerstand, mehr Leistung.
-  **3-Leinen-Ebenen:** 3-Leinen-Ebenen ohne Vergabelung: verringert den Luftwiderstand und verbessert das Gleiten.
-  **Double-splice-Technologie:** Besonderes Leinen-Verbindungsverfahren für höhere Belastbarkeit der Leinenverbindungen.
-  **2 Stammleinen:** 2A, 2B, 2C Leinen pro Seite und Leinenebene: weniger Leinen, weniger Widerstand, einfacheres Leinensortieren, mehr Leistung.
-  **Racebeleinung:** Unummantelte Aramidleinen: dehnungsarm, knickunempfindlich, geringer Luftwiderstand.
-  **Besonders robuste Materialien:** Einsatz von speziellem Tuch mit langer Lebensdauer. Kann auch bei härterem Einsatz seine Eigenschaften halten.
-  **Schmale Tragegurte:** Verwendung schmalere Materialien am Tragegurt: weniger Gewicht und weniger Widerstand für mehr Leistung, dabei aber etwas anspruchsvolleres Handling.
-  **Komfortgurt:** Farbige Markierung der Gurte, 5-Punkte-Check und Big Ear »Flags«, um die Startvorbereitung zu erleichtern und im Flug nichts zu verwechseln.
-  **Schulungstauglich:** Für die Schulung und Beginner besonders geeignet: LTF/EN A oder B Zulassung, besonders einfach zu starten, höchster Sicherheitsstandard.
-  **Auch für Leichtgewichte:** Schirmgröße für leichte Personen ab ca. 40 kg Körpergewicht: kleine Fläche, weniger Gewicht bei gleicher Sicherheit und Leistung.
-  **Automatisches Entsandungssystem:** Eingebaute und vernähte Löcher im Stabi. Sand und Schmutz rieseln automatisch wieder raus: Schonung des Materials, Erhöhung der Sicherheit beim Dünenfliegen.
-  **Loops & Hooks:** Schlaufen im Obersegel mit Bändern: machen das Starten in steilem oder rutschigen Gelände einfacher oder überhaupt erst möglich.

Das Zeug zum Fliegen...

MESCAL4

JET FLAP fun cruiser – LTF09: A | EN: A



MESCAL4

Dein treuer Weggefährte



skywalk gelingt es, neueste Technologien auch im LTF-A/EN-A Bereich umzusetzen. Dem MESCAL4 verhelfen die ursprünglich zur Leistungssteigerung im Hochleistungsbereich entwickelten flexiblen Nylonfäden in der Eintrittskante und die 3-Leiner-Technologie zu einem unschlagbar einfachen Startverhalten. Der Nylonfaden verringert das Schirmgewicht und läßt die Kappe am Start leichter aufsteigen, die 3-Leiner-Technologie erleichtert das Leinensortieren und steigert die Leistung massiv - nun kommst Du auch an den flachsten Startplätzen in die Luft. Ein weiteres Sicherheitsplus bietet skywalks patentierte JET FLAP Technologie. Der MESCAL4 lässt sich bei Bedarf extrem langsam fliegen, ein Strömungsabriss ist fast unmöglich - wichtig zum Beispiel im Endanflug. Apropos Sicherheit: Mit dem am Tragegurt aufgedruckten 5-Punkte-Check vergisst Du bei den Startvorbereitungen nie wieder den Kontrollblick. Und zu guter Letzt: Das robuste Material des MESCAL4 ist ideal für den harten Einsatz am Übungshang.

>> Übrigens: 2013 hat Armin Harich mit dem MESCAL4 das bislang größte dokumentierte FAI-Dreieck mit einem EN-A Schirm geflogen.

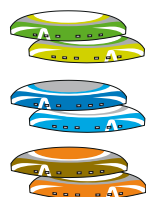
Auf Youtube stellt er per Video den MESCAL4 und seine speziellen Features vor.



Pilotenzielgruppe
SAFETY FUN SPORT PERFORMANCE

Features
JET FLAP HY 3-LEINER

	XS	S	M	L
Zellen	34	34	34	34
Fläche ausgel. in m ²	22,73	26,18	28,70	31,94
Spannweite ausgel. in m	10,45	11,21	11,74	12,38
Streckung ausgelegt	4,80	4,80	4,80	4,80
Schirmgewicht in kg	4,9	5,4	5,8	6,1
Startgewicht in kg von - bis	55-75	70-95	85-110	100-130
Windenzulassung	ja	ja	ja	ja



>> Schon so etwas

wie skywalk Tradition:

Der 5-Punkte-Check am

Tragegurt des MESCAL. Zusammen

mit der deutlichen Kennzeichnung

von rechts und links, ein klares

Sicherheitsplus für jeden Einsteiger.



TEQUILA4

JET FLAP freerider – LTF09: B | EN: B

TEQUILA4

Der Intermediate Klassiker

Gut zu wissen, dass es einen Flügel gibt, der alle Ansprüche erfüllt – egal ob Du einfach nur aus Spaß an der Freude fliegst, im Hausbart ganz oben dabei sein willst, herausfordernde Strecken angehen möchtest oder gerade erst mit der Ausbildung beginnst. Mit dem neuen TEQUILA4 bringt skywalk hochmoderne CHILI-Technologie in die Genussklasse! Schon immer steht die TEQUILA Baureihe für äußerst hohe passive Sicherheit kombiniert mit großem Leistungspotenzial und absolut unkomplizierter Handhabung. Deswegen hat skywalk auch den TEQUILA4 nicht

bis ans Ende der Fahnenstange ausgereizt. Neueste Technologie wie Mini Ribs, 3D-Shaping, Rigid Foils und wenig Leinometer machen aus dem reinrassigen 3-Leiner einen Hochleister seiner Klasse, der Pilotenanspruch bleibt aber zu jeder Zeit absolut überschaubar.

Der Allround-Schirm begeistert mit sehr direktem, leichtgängigen Handling und sehr guter Gleitleistung, die Top Speed ist für die Schirmklasse hoch. Dank dem niedrigen Kappengewicht und dem Einsatz von Rigid Foils startet der TEQUILA4 kinderleicht. Flugspass pur! Egal, ob talentierter Einsteiger oder Streckenpilot:

Der EN-B zertifizierte TEQUILA war und ist für viele Piloten eine exzellente Wahl.



Pilotenzielgruppe
SAFETY FUN SPORT PERFORMANCE

Features
JET FLAP HY 3-LEINER

	XS	S	M	L
Zellen	45	45	45	45
Fläche ausgel. in m ²	22,17	25,54	28,30	30,32
Spannweite ausgel. in m	10,74	11,52	12,13	12,56
Streckung ausgelegt	5,20	5,20	5,20	5,20
Schirmgewicht in kg	4,7	5,3	5,6	5,9
Startgewicht in kg von - bis	55-75	70-95	85-110	100-130
Windenzulassung	ja	ja	ja	ja

CHILI3

JET FLAP high end freerider – LTF09: B | EN: B



CHILI3

Der Steigkönig*

Der erste 100 oder 200 Kilometer Streckenflug verlangt einen besonderen Schirm. Und das erste 200er FAI Dreieck einen ganz Besonderen. Gefragt sind hervorragendes Handling, sehr gute Gleitleistung auch gegen den Wind, hohe Endgeschwindigkeit, maximale Stabilität und exzellentes Steigen. Gleichzeitig muss ein moderner XC-Schirm ein sicheres Gefühl vermitteln, um an einem langen Flugtag auch die schwierigsten Bärte ausdrehen zu können und ohne Bedenken den Beschleuniger zu drücken. Der mit EN-B eingestufte CHILI3 stößt in Bereiche vor, die bislang EN-C Geräten vorbehalten waren.

*Zitat Thermik 1/2 2014

Dafür sorgen neueste Technologien wie C-Wires, double 3D-Shaping und ein neuartiges Zellkonzept, mit dem wir 25% der Leinenmeter sparen konnten. Was mit dem Schirm möglich ist, zeigten unsere Piloten. Armin Harich setzte sich u.a. mit einem 164 km FAI Dreieck im Flachland gegen viele Hochleister durch und sicherte sich den deutschen Vizemeister. Oliver Teubert schloss mit 233km das größte FAI Dreieck in der Standardklasse des DHV XC 2013. Burkhard Martens setzte dem Ganzen die Krone auf und flog einen neuen deutschen Rekord in »Freier Strecke« – 391 km!

Mit dem CHILI3 sind auch die entferntesten Ziele zum Greifen nahe. Es liegt an Dir.



Pilotenzielgruppe
SAFETY FLIP SPORT PERFORMANCE

Features
2+2 JET FLAP HY HY HY HY HY HY HY HY HY HY HY

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

CAYENNE4

Auf allen Stockerln zuhause

Die Ergebnisse sprechen für sich: Noch nie hat ein EN-C Flügel so vielen Hochleistern die Show gestohlen. Der Grund: CAYENNE4 Piloten können das enorme Leistungspotential dieses reinrassigen Sportklasseflügels zu 100% umsetzen. Dazu tragen der leichtgängige Beschleuniger, die hohe Stabilität auch bei hoher Geschwindigkeit und die herausragende Gleitleistung bei. Das Sahnehäubchen ist sein feines Handling. Viele Piloten lieben den CAYENNE4 gerade auch, weil er so wunderschöne Wing Over erlaubt ...



Pilotenzielgruppe
SAFETY FLIP SPORT PERFORMANCE

Features
2+2 JET FLAP HY HY HY HY HY HY HY HY HY HY HY

	XS	S	M	L	XL
Zellen	59	59	59	59	59
Fläche ausgel. in m²	21,80	24,48	26,73	28,30	29,48
Spannweite ausgel. in m	11,55	12,24	12,80	13,16	13,44
Streckung ausgelegt	6,13	6,13	6,13	6,13	6,13
Schirmgewicht in kg	5,3	5,7	6,1	6,3	6,6
Startgewicht in kg von - bis	60-85	75-100	90-110	100-120	110-130
Windenzulassung	ja	ja	ja	ja	ja



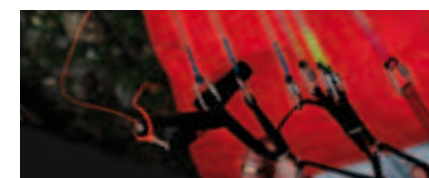
CAYENNE4

JET FLAP sportster – LTF09: C | EN: C



POISON3

JET FLAP race carver – LTF09: D | EN: D



>> Die aufwändig ausgeklügelte Einzel-Leinen-Aufhängung verleiht dem Beschleunigungsvorgang beim POISON3 eine unvergleichliche Stabilität.

POISON3

Erfliegbar Hochleistung

Als wir 2011 den POISON3 herausbrachten, war er einer der leistungsstärksten Serienschirme auf dem Markt. Dass der Hochleister auch heute noch seine Berechtigung hat, weiß skywalk Teampilot Marco Exenberger: »Ich denke, es gibt eine Menge Piloten, die gerne EN-D Schirme fliegen, weil die Geräte einfach agiler sind. Der POISON3 ist ein „ehrlicher“ EN-D 3-Leiner, bei dem ich stets weiß, woran ich bin. Im Wettkampf treffe ich häu-

fig auf Bedingungen, in denen ich mein Schirmverhalten genau kennen muss. Aus diesem Grund vertraue ich weiterhin auf meinen bewährten POISON3. Damit hole ich für mich die beste erfliegbar Leistung heraus, was sich auch in meinen Ergebnissen widerspiegelt.«



Pilotenzielgruppe
SAFETY FLIP SPORT PERFORMANCE

Features
2+2 JET FLAP HY HY HY HY HY HY HY HY HY HY HY

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





MASALA2

JET FLAP ultralight glider – LTF09: A | EN: A



MASALA2

Der zuverlässige Begleiter beim Hike & Fly. Der EN A zertifizierte Allrounder bereitet dem Einsteiger durch sein einfaches und exaktes Handling ebenso viel Freude wie dem erfahrenen Alpinisten. Bei der Konstruktion und Materialwahl haben wir alles dafür getan, um einen sehr leichten Schirm mit lediglich 2,7kg und geringstem Packmaß zu entwickeln. Piloten, die einen alltagstauglichen Leichtschirm mit beruhigenden Sicherheitsreserven suchen, finden im MASALA2 einen zuverlässigen Begleiter, nicht nur für den Berg. Bemerkenswert: der MASALA2 verfügt

in den kleineren Größen über einen extrem weit gespreizten Gewichtsbereich und ermöglicht, selbst an der Obergrenze geflogen, dank seines auftriebsstarken Profils ausge dehnte Thermikflüge und lange Gleitstrecken. Der Einsatz modernster Technologien, die sonst nur in höher klassifizierten Geräten zum Einsatz kommen, garantiert die nötige Leistung. Zudem ist der MASALA2 in allen Größen mit EN/LTF A zertifiziert.

Für das perfekte Hike & Fly Erlebnis empfehlen wir unser sehr leichtes Airbag-Wendegurtzeug skywalk FLEX (Seite 65).

>> Zum Appetit anregen unbedingt den MASALA2 Trailer anschauen.



Pilotenzielgruppe	Features
SAFETY FLAP SPORT PERFORMANCE 2+2 JET FLAP	

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



ARRIBA2

JET FLAP lightweight glider – LTF09: B | EN: B

ARRIBA2

Schillernde Leichtigkeit

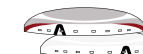
Die Hike & Fly Philosophie hat ihren Ursprung im Hochgebirge. An keinem anderen Ort ist man so sehr auf niedriges

Gewicht, kleines Packmaß, überragendes Startverhalten und ein großes Sicherheitspotential angewiesen. Der ARRIBA2 zeigt, dass auch Leistung und Handling darunter nicht leiden müssen.

Ach ja. Der ARRIBA2 ist seit 2013 auch schulungstauglich. Nun können auch Einsteiger von den Vorteilen eines echten Hike & Fly Schirms profitieren. Und das bei einer wirklich ansprechenden Performance.

>> Neues Silbertuch, auch für den Einsatz am Schulungshang geeignet.

Pilotenzielgruppe	Features
SAFETY FLAP SPORT PERFORMANCE 2+2 JET FLAP	



	XXS	XS	S	M	L
Zellen	44	44	44	44	44
Fläche ausgel. in m²	20,71	23,3	26,2	28,8	31,0
Spannweite ausgel. in m	10,47	11,11	11,77	12,35	12,8
Streckung ausgelegt	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3
Schirmgewicht in kg	3,8	4,2	4,5	4,9	5,3
Startgewicht in kg von - bis	50-70	60-80	75-95	90-110	100-120
Windenzulassung	ja	ja	ja	ja	ja

X-ALPS2013

Auf den Spuren der X-Alps Athleten

Es ist soweit! skywalk Paragliders bietet den diesjährigen Wettkampfschirm der Red Bull X-Alps 2013 für ambitionierte Streckenpiloten in unveränderter Form an. Erlebe das Fluggerät der Profis. Paul Guschlbauer & Co haben gezeigt wie es geht. Jetzt bist Du dran! Der Schirm bietet die perfekte Kombination aus

Leistung und Gewichtseinsparung, um auch die höchsten Berge mit möglichst wenig Last zu erklimmen und dann weite Distanzen fliegend zurückzulegen. Er eignet sich sehr gut für anspruchsvolle Hike & Fly Touren oder Biwakfliegen. Fortgeschrittene Piloten und Alpinisten finden im X-ALPS 2013 die ideale Kombination aus höchstmöglicher Leistung und geringstem Gewicht.



Pilotenzielgruppe	Features
SAFETY FLAP SPORT PERFORMANCE 2+2	



Zellen	67
Fläche ausgel. in m²	23,00
Spannweite ausgel. in m	12,4
Streckung ausgelegt	6,7
Schirmgewicht in kg	3,5
Startgewicht in kg von - bis	75-93
Windenzulassung	ja

X-ALPS2013

Ultralight racecarver – LTF09: D | EN: D



TONIC

JET FLAP x-wing – LTF09: C | EN: C



TONIC

Zu schade zum Geradeausfliegen

Einmal ausprobiert, wird der TONIC zum unverzichtbaren Begleiter. Die Flugausbeute steigt x-fach. Denn dieser leichte Flügel ist einfach immer dabei. Egal ob am Hausberg, beim Hike & Fly, im Urlaub oder an der Soaringkante. Das große Geschwindigkeitsfenster und die hohe Leistung ermöglichen Flüge von fast jedem Hügel. Und wenn die Thermik einsetzt, dreht man einfach mit. Spaßiges, hangnahes Fliegen oder dynamische Kurven gelingen mit dem TONIC spielerisch über die Bremse – das aufrichtende Moment bietet dabei die nötige Sicherheit, auch für Gelegenheitspiloten.

>> »Upside down you're turning me...«

Diana Ross würde ihren Augen nicht trauen, wie wortwörtlich der TONIC ihren Refrain in die Tat umsetzt.

Beeindruckend ist die Stabilität, die die Kappe dabei an den Tag legt. Beweisvideo bei Scan des QR-Codes.



	S	M	L
Zellen	26	26	26
Fläche proj. in m ²	14,24	16,12	18,11
Fläche ausgel. in m ²	16,79	19,00	21,35
Spannweite ausgel. in m	8,37	8,91	9,44
Streckung ausgelegt	4,18	4,18	4,18
Schirmgewicht in kg	2,8	3,1	3,4
Startgewicht in kg von - bis	56-91	56-105	65-114
Windenzulassung	ja	ja	ja



TONKA

JET FLAP alpine glider – LTF09: D | EN: D

TONKA

Nicht nur für den Wettkampf

Vorsicht: Der TONKA macht süchtig! Erfahrenen Piloten bietet dieser 15m² Schirm noch nie erlebten Flugspaß. Die hohe Flächenbelastung eröffnet eine neue Dimension aus Dynamik und Agilität. Der TONKA setzt Steuerimpulse sofort präzise und ohne Verzögerung um. Enge Turns und Wingover gelingen spielerisch. Die Dynamik steigert sich immer weiter. Das geringe Gewicht und kleine Packmaß ermöglichen den TONKA immer dabei zu haben, egal ob beim Hike & Fly, an der Starkwindsoaringkante

oder im Hochgebirge. Überall dort spielt der TONKA seine Stärken aus. Das unübertroffene einfache Startverhalten, die gute Gleitleistung und das große Geschwindigkeitsfenster machen ihn zur ersten Wahl für Wettbewerbe wie den Dolomitenmann. Wer die Voraussetzungen mitbringt, hat mit dem TONKA die Eintrittskarte dafür.



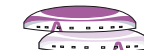
Pilotenzielgruppe



Features



	15
Zellen	44
Fläche ausgel. in m ²	17,5
Spannweite ausgel. in m	9,63
Streckung ausgelegt	5,30
Schirmgewicht in kg	3,3
Startgewicht in kg von - bis	56 - 105
Windenzulassung	ja





JOINT'3

JET FLAP biplace – LTF09: B | EN: B



JOINT'3

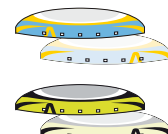
Enjoy responsibly! Enjoy together!

Der neue JOINT'3 verfügt über einen deutlich erweiterten Gewichtsreichweite von 100 kg – 200 kg (S) bzw. 130 kg-225 kg (M) und ermöglicht so sowohl Leichtgewichtigen als auch schweren Kombinationen ungetriebenen Flugspaß. Durch das sehr leichte Kappengewicht steigt der Schirm mühelos auf und schont damit die Nerven von Pilot und Passagier. Dennoch sind an diskreten Stellen robuste Materialien verarbeitet, die eine lange Lebensdauer im täglichen professionellen Einsatz garantieren. RIGID FOIL Elemente aus unverwundlichem Kunststoff formen die Eintrittskante

schon am Boden, ein schneller gleichmäßiger Füllvorgang ist stets gewährleistet. Nach einer überraschend kurzen Startstrecke ist man in der Luft, hier fällt das direkte Handling sofort angenehm auf. Ein spezielles Bremsraffsystem sorgt zudem für geringere Steuerkräfte und macht den JOINT'3 damit zum Fun-Schirm unter den Tandems. Auch im privaten Einsatzbereich überzeugt der JOINT'3 mit seinem übersichtlichen Leinenkonzept, durchdachten Detaillösungen sowie den hervorragenden Thermikeigenschaften. Das saubere Flareverhalten und die geringe Landegeschwindigkeit, realisiert mit der skywalk JET FLAP Technologie, runden das Gesamtpaket ab.

Pilotenzielgruppe
SAFETY FUN SPORT PERFORMANCE

Features
2+2 JET FLAP HY



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

MOJITO HY+

Multitasking - the easy way

Ermüdungsfreies Fliegen. Stundenlang. Mit oder ohne Motor. Der MOJITO.HY+ ist das ideale Werkzeug für alle Piloten, die für das Motorfliegen und das freie Fliegen an der Winde oder im Gebirge nur einen einzigen Schirm nutzen wollen. Die großen Sicherheitsreserven machen den MOJITO.HY+ besonders für Motorschirm Einsteiger interessant. Weil er mit einer großen Bandbreite an Motoren zugelassen ist, hat der Pilot eine enorme Auswahl bei der Wahl des Antriebs. Seit Anfang 2013 steht der MOJITO.HY mit einem neuen Design in zwei neuen Farben zur Verfügung.



>> Trimmer und zwei Aufhängemöglichkeiten, jeweils für Motor- und Bergflug, zeichnen die Gurte unserer beiden Hybridschirme aus.



Pilotenzielgruppe
SAFETY FUN SPORT PERFORMANCE

Features
2+2 JET FLAP

	S	M	L	XL
Zellen	39	39	39	39
Fläche ausgel. in m ²	26,08	28,04	30,40	32,13
Spannweite ausgel. in m	11,19	11,68	12,09	12,42
Streckung ausgelegt	4,8	4,8	4,8	4,8
Schirmgewicht in kg	5,6	6,2	6,5	6,9
Startgewicht o. Motor LTF in kg von - bis	75-95	90-110	105-125	115-140
Startgewicht m. Motor DULV in kg von - bis	75-120	90-140	105-160	115-180
Windenzulassung	ja	ja	ja	ja
LTF - bei geschlossenen Trimmern	1 (95kg)	1 (110kg)	1 (125kg)	1 (140kg)



MOJITO.HY+

JET FLAP motor & mountain-glider – LTF03: 1 | DULV



SCOTCH HY

Der Freerider unter den Motorschirmen

Der SCOTCH.HY ist eine Spaßmaschine. Mit seinem spritzigen Handling hängt der Hybridschirm direkt an der Bremse und kann extrem präzise geflogen werden, sowohl am Berg, als auch mit Motor. Wie der MOJITO.HY+ ist auch der SCOTCH.HY mit vielen Motoren zugelassen, was die Entscheidung für Schirm und Antrieb erleichtert.

Pilotenzielgruppe
SAFETY FUN SPORT PERFORMANCE

Features
2+2 JET FLAP



	M	L
Zellen	51	51
Fläche ausgel. in m ²	27,50	30,40
Spannweite ausgel. in m	12,01	12,57
Streckung ausgelegt	5,2	5,2
Schirmgewicht in kg	6,4	6,9
Startgewicht o. Motor LTF in kg von - bis	90-110	105-130
Startgewicht m. Motor DULV in kg von - bis	90-130	105-150
Windenzulassung	ja	ja
LTF - bei geschlossenen Trimmern	1-2 (110kg)	1-2 (130kg)

SCOTCH.HY

JET FLAP motor & mountain-glider – LTF03: 1-2 | DULV

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 kann das CULT3 mit dem automatischen Beinstrecker-Trennsystem ausgestattet werden, das den Beschleuniger per Gummizug zurückzieht. Das CULT3 wiegt in der Größe M nur 4,6 kg. Es ist geeignet für Einsteiger bis hin zum angehenden Acro- und Streckenflieger.



>> Das automatische Trennsystem vermeidet das Verhängen von Rettung und Beinstrecker.



CULT3
cross over harness – LTF09 | max 120 kg

17 cm Schaumprotector
Seitenprotectoren einbaubar
Automatisches Beinstrecker-Trennsystem

Lieferumfang
Gurtzeug inkl. Karabiner, Speedbar Standard, V-Leine
Optional
Mit Seitenprotectoren, Frontcontainer (2. Rettung), AS Speedsystem

	XS	S	M	L	XL
Körpergröße min in cm	–	150	160	170	180
Körpergröße max in cm	165	165	175	185	195
Sitzbrett - Breite x Länge in cm	34x30	36x32	38x34	40x36	42x38
Gewicht in kg	4,4	4,5	4,6	4,7	4,8

CULT-C
lightweight harness – LTF09 | max 120 kg

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

>> Schon während des Starts schafft die Rigid Foil-

Technik des CULT-C im aufgeklappten Zustand zusätzlichen Schutz im gesamten Rückenbereich.

CULT-C

Leicht und sehr sicher - Von Anfang an

Das CULT Compact wurde nach dem höchsten Sicherheitsstandard LTF09 geprüft. Es bietet 100%igen Schutz schon in der Startphase. Möglich macht's der neue Protector, eine innovative Mischung aus Schaum, Luft und Rigid Foil. Das T-Bar-System an den

Beingurten bietet zusätzlich einen effektiven Schutz, um nicht aus dem Gurtzeug zu fallen.

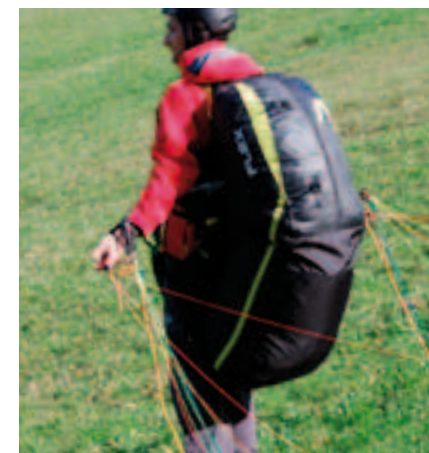
Dank der leichten Materialien eignet sich das CULT-C für alle die Gewicht sparen wollen, dabei aber ihre Sicherheit nicht außer Acht lassen. Mit 3,6 kg in der Größe M und einem sehr platzsparenden und kleinen Packmaß passt es in jeden kleineren Packsack.

Lieferumfang
Gurtzeug inkl. Karabiner, Speedbar Standard, V-Leine
Optional Frontcontainer (2. Rettung)

	XS	S	M	L
Körpergröße min in cm	–	150	160	170
Körpergröße max in cm	165	175	185	185+
Sitzbrett - Breite x Länge in cm	34x34	36x34	38x36	40x36
Gewicht in kg	3,2	3,4	3,6	3,9

FLEX

Hike & Fly - Comfort & Safety



>> Das FLEX macht eine außerordentlich gute Figur - ob mit oder ohne anklippbarem Protector.

FLEX

Reversible Lightweight Harness – LTF09 | max 120 kg



Das Flex ist ein sehr leichtes Airbag-Wendegurtzeug mit EN/LTF Zulassung, das in vielerlei Hinsicht punkten kann. Das Gewicht für die Größe M liegt ohne Karabiner z. B. bei nur ca. 1,8 kg! Ebenso überzeugt der Staudruckprotector mit sensationellen 19 g Verzögerungswert beim Belastungstest. Und für Puristen, denen es auf jedes Gramm ankommt, ist er zusätzlich

auch noch abnehmbar. Erstaunlich ist der große Sitzkomfort, den das FLEX bietet. Somit sind auch sehr ausgedehnte Flüge ermüdungsfrei möglich. Als Rucksack weist das FLEX, übrigens in Kooperation mit Kortel entwickelt, ebenfalls einen hohen Tragekomfort auf und ist somit ein idealer Begleiter auf Tour oder im Urlaub. Zusammen mit den Schirmen MASALA2,

TONIC oder ARRIBA2 bieten wir euch eine Kombination, die kompakt, leicht und unglaublich vielseitig und ideal zum Hike & Fly geeignet ist. Das FLEX ist in den Größen S, M und L erhältlich. Optional ist ein Frontcontainer und eine Verbindungsleine zur Rettung erhältlich. Es wird serienmäßig mit passenden Leichtkarabinern ausgeliefert.

Lieferumfang
Gurtzeug inkl. Karabiner

	S	M	L
Körpergröße max in cm	170	184	195
Gewicht in kg	1,7	1,8	1,9

>> OPTIONALES ZUBEHÖR FLEX

Da das FLEX international oft in der Minimal-Version geflogen wird, ist alles weitere Zubehör optional zu erhalten:

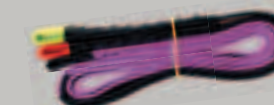
AIRBAG / PACKSACK



FRONTCONTAINER



V-LEINE RETTUNG



SPEEDBAR LIGHT



Nützliches und Schönes für den skywalk Piloten. Mehr Info sowie weitere Artikel auf: www.skywalk.info

COFFEE2GO Becher

Aus hochwertigem Porzellan mit Anti-rutsch-Gummiband und Verschlussdeckel. Passt in jedes Auto oder auf den Arbeitstisch. In blau und beige erhältlich.



BANDANA

Ein hochelastisches Multifunktions Tuch mit vielen Einsatzmöglichkeiten. Als Sturmhaube, Halstuch, Haarband oder auch als Haargummi ...



TEAM-Shirt

Zeig Flagge mit dem skywalk TEAM-Shirt! Klassisches Design trifft auf frische Farbe, Tragekomfort garantiert - sowohl beim Streckenflug als auch beim Landebier.



COCKPIT

Mit winkelverstellbarer Auflage, Sicherungsschlaufen, einer großzügigen Einstecköffnung für Kameras und einer gepolsterten Außenhaut für den Instrumentenschutz beim Transport.



Das skywalk COCKPIT ist mit fast allen Gurtzeugen kompatibel.

HIP BAG

Der nützliche Begleiter bietet Platz für alle kleinen, aber wichtigen Dinge, die unbedingt dabei sein müssen. Dank flexiblem Material ist er auch schnell zu verstauen.



Tragegurt SCHUTZHÜLLE

Schafft Ordnung beim Packen und bietet optimalen Schutz sowohl für das Tuch als auch für jede Art von Tragegurt.



FRONTCONTAINER

Nimmt alle handelsüblichen Retter auf und passt für alle Gurtzeuge. Verwendung für eine 2. Rettung möglich.



ALPINE-Shirt

Sportlicher Schnitt, hochwertiges Material, aufwendiger Druck. Unser brandneues ALPINE- Shirt ist ein Fashion-Statement - auch für Nichtflieger.



PACLITE Jacke

Die skywalk PACLITE Jacke ist mit ihren 440 g ausgesprochen leicht und daher immer dabei - egal ob als Überziehjacke zum Wärmen oder als Schutz vor Wind und Regen. Die Kapuze kann im Kragen integriert werden. Größen XS – XXL.



STORAGE BAG plus

Mit Mesh-Einsätzen, zum Aufbewahren des Schirms, wenn Du ihn eine Weile nicht brauchst. Spart Platz und schont das Tuch.



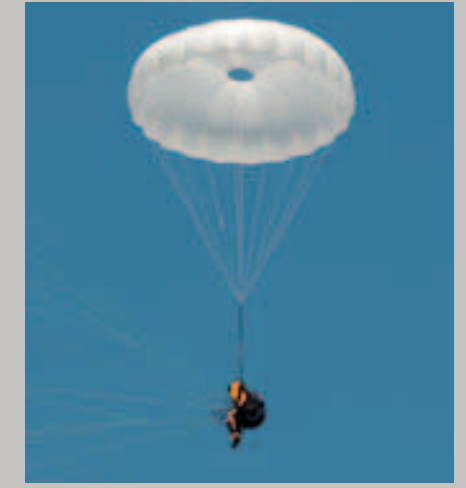
Rettungsschirm PEPPER2 light

Wenn alles schief läuft, ist der Rettungsschirm die zweite Chance des Piloten. Die PEPPER2 light zeichnet sich durch ein sehr geringes Gewicht und eine extrem schnelle Öffnungszeit aus.

Die im Vergleich zu anderen Rundkappen rund 30 % größere Fläche sorgt für eine geringe Sinkgeschwindigkeit von nur 5 m/s (Größe M) bei gleichzeitig hoher Pendelstabilität.



	S	M	L
Fläche ausgel. in m ²	26,90	34,20	40,00
Gewicht mit Innencontainer in kg	1,3	1,6	1,9
Anzahl der Bahnen	20	20	20
Sinken bei der jeweiligen zugelassenen Anhängelast in m/s	5,07	5,03	5,13
EN zugelassene maximale Anhängelast in kg	80	100	120
EN Gütesiegel	ja	ja	ja



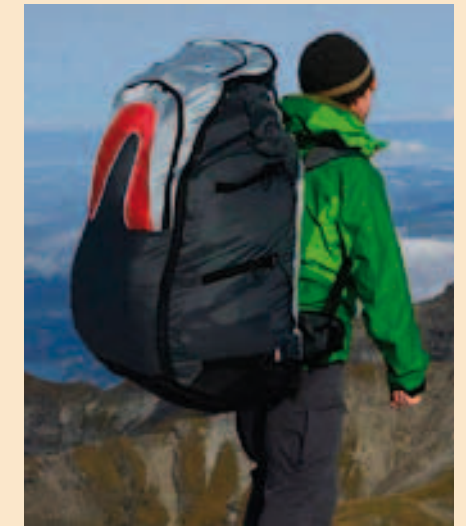
SOFTBAG

Zelle auf Zelle, schnell und einfach gepackt: Unser leichter, praktischer SOFTBAG Packsack unterstützt den Piloten beim Zelle auf Zelle packen und bietet dem Schirm darüber hinaus zusätzlichen Schutz. Uni Size.



Packsack CLASSIC

Hochwertige YKK Reißverschlüsse, sehr robustes Ripstop Gewebe und ein hervorragend abstützender Hüftgurt – der skywalk Packsack CLASSIC kombiniert Tragekomfort und Materialqualität. Das Volumen kann mit Spannbändern verkleinert werden. Die Ergonomie passt sowohl bei minimalem als auch bei maximalem Stauraum sehr gut. Viele nützliche Zusatztaschen vervollständigen den Rucksack und machen ihn für den täglichen Gebrauch perfekt.



Maße: S: 1,3 kg/90 l, M: 1,5 kg/130 l, L: 1,7 kg/190 l

Packsack HIKE

In Packmaß, Gewicht und Tragekomfort unerreicht, bietet unser Packsack HIKE ausreichend Platz für einen Leichtschirm wie den MASALA2 sowie ein leichtes Gurtzeug. Mit einem Gewicht von gerade einmal 480g steht ausgedehnten Hike & Fly Abenteuern nichts mehr im Wege.



Maß: 0,5 kg, 55 l

ACTIONPRO

X7



Die X7 verbindet extreme Kompaktheit mit einer bisher nicht gekannten High Definition Video- und Fotoqualität.

- 1080p Full HD mit bis zu 60fps
- 12 Megapixel Fotoauflösung
- Superzeitlupen mit bis zu 240fps
- WiFi für Smartphonesteuerung
- optionale Fernbedienung
- integrierter Bildschirm

279€ inkl. MwSt.
(unverbindliche Preisempfehlung)

Mehr Infos unter
www.actionpro.de



www.actionpro.de

Bild: Screenshot aus original X7 Video