

# SKYWALK EMOTIONS MAGALOG 2012

Schutzgebühr: 5,- Euro



ARRIBA<sup>2</sup> CAYENNE<sup>4</sup> TEQUILA<sup>3</sup>XXS E-WALK

+++ Reiseberichte +++ News +++ Tipps & Tricks +++ Produktinfos +++ Technik +++

10 JAHRE LEIDENSCHAFT FÜRS FLIEGEN

## Liebe Gleitschirmpiloten,

die Geschichte von Daidalos und Ikaros aus der altgriechischen Mythologie, wo Vater und Sohn mit selbstgefertigten Flügeln über das Meer gleiten, um der Gefangenschaft zu entfliegen, ist hinreichend bekannt. Übermut, gepaart mit leichtsinnigem Materialumgang ließen den tollkühnen Ikaros damals im Meer versinken. So tragisch diese Geschichte endete – die wunderbare Idee des Fliegens hat sich seither immer fester in den Köpfen der Menschheit verankert.

Vor zehn Jahren haben wir uns unseren Traum erfüllt und eine Firma gegründet, die sich mit dem faszinierenden Element Luft in all ihren Facetten beschäftigt. Aus Leidenschaft am Fliegen haben wir begonnen, Gleitschirme zu entwickeln. Dem Erfindergeist Daidalos folgend, war es immer unsere Absicht, Neues in die Welt des Fliegens einzubringen, stets mit dem Ziel, den Gleitschirmsport sicherer zu machen. Die neuesten Entwicklungen in technischer Hinsicht und deren Folgen lassen aufhorchen wie weit wir das Spiel, dem Himmel immer näher zu kommen, noch spielen können. Für die Zukunft und Sicherheit unseres schönen Sports ist technische Vorreiterschaft unerlässlich. Dazu benötigt es Menschen, die diese Ideen umsetzen und ausprobieren. Schlussendlich Piloten wie wir alle, die den Traum vom Fliegen weiterleben lassen.

skywalk macht diesen Traum für viele Piloten wahr. Welche Produkte wir für Euch entwickelt haben, lest Ihr in unserem MAGALOG »EMOTIONS 2012«. Auch in seiner dritten Ausgabe verbindet der MAGALOG skywalk Neuigkeiten mit persönlichen Eindrücken und Erlebnissen bei der Ausübung unseres Sports.

Wir wünschen Euch beim Lesen und Informieren viel Spaß und freuen uns, wenn Ihr das ein oder andere für Euch mitnehmen könnt – und wenn es die Erinnerung an Ikaros ist. Sie sollte jedem auch eine Mahnung sein, das Material nur in seiner Funktion zu nutzen und das eigene Können nicht zu überschätzen.

Gleitschirmfliegen besteht eben nicht nur aus »höher, schneller, weiter« sondern hat unzählige Facetten, die es Wert sind, von Euch erflogen zu werden.

Viel Freude dabei wünscht Euch Eure

*Sara Guschl*



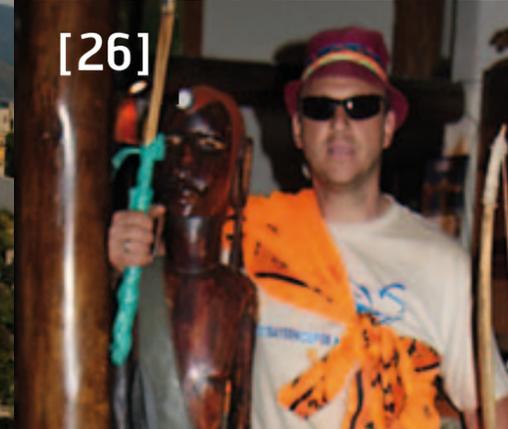
[4]



[16]



[26]



[32]



[34]



[22]



>> INHALT

### [4] Reise **Ab in den Süden!**

Unsere neuen Sahneschnittchen für die Saison 2012 an Bord, waren wir wieder auf Erkundungstour. Auf der Suche nach geeignetem Flugwetter verschlug es uns diesmal bis in den Süden Italiens.

### [12] News & Tratsch Neues, Wachswaches und Handfestes rund um skywalk und die Gleitschirmszene.

### [13] Impressum

### [14] skywalk Video Competition Wir stellen die Gewinner vor und schreiben für die Saison 2012 neu aus.

### [16] Portrait **10 Jahre skywalk** Ein Rückblick in Bildern und Geschichten auf unser erstes Jahrzehnt.

### [22] Reportage **Der fünfte Tag ...** Ein Einblick in den Tagesablauf der X-Alps aus der Sicht von Sara, Supporterin und Partnerin von Paul Guschlbauer.

### [26] Reportage **Auf Rekordjagd in Kenia** Das Rift Valley bietet ausgezeichnete Voraussetzungen für Rekordflüge. Mehrere skywalk Teampiloten sind die Sache angegangen und mit 18 Rekorden zurückgekommen.

### [30] Entwicklung **E-WALK, die neue Freiheit** Armin Harich liefert erste Praxiserfahrungen unserer elektrischen Aufstiegshilfe.

### [32] Portrait **Petra Kreuz – und sie fliegt doch ...** Nach ihrem schweren Drachen-Unfall hat es Petra geschafft, wieder in ihr Element aufzusteigen und fliegt – mit dem Rollstuhl.

### [34] Reise **Ein Fliegertraum in Hybrid** Von den Bergen an den Adriastrand. Fliegen mit und ohne Motor – wir haben es mit ein und demselben Schirm umgesetzt. Es wurde ein Trip wie aus dem Flieger-Märchenbuch.

### [42] Entwicklung **Die Kunst des Vergleichens** Maximale und minimale Geschwindigkeit, Gleitzahlen ... jeder möchte sie wissen. Doch was sagen sie aus und wie schwer sind sie zu ermitteln?

### [44] Tipps & Tricks Wissenswertes und hilfreiche Kniffe – nicht nur für Einsteiger ...

### [45] The skywalkers Ähnlichkeiten zu lebenden Personen sind nicht unbeabsichtigt und keinesfalls ausgeschlossen ...

### [46] Service **skywalk CHECKAIR** Das skywalk System für den Check hat sich etabliert. Viele Händler und Kunden schätzen seine Vorteile.

### [48] Entwicklung **Produkt highlights 2012** Mit dem CAYENNE4 betritt ein mehr als würdiger Nachfolger für den CAYENNE3 die EN-C Bühne. Der ARRIBA2 und der TEQUILA3XXS vervollständigen das Trio.

### [50] Welcher für wen? Die Wahl des richtigen Schirms ist nicht immer einfach, zur Vermeidung von Frustration oder sogar unschönen Momenten unglaublich wichtig. Wir möchten Euch bei der Auswahl helfen.

### [52] Produktindex Alle Schirme und Accessoires mit Kurzinfos und Preisen auf einen Blick.

# ab in den Süden...

Text: Mirjam Hempel, Fotos: Wolfgang Ehn

Auf der Suche nach brauchbarem Foto-Wetter blieben uns nicht viele Alternativen

und so zeichneten unsere ‚Neuen‘ ihre ersten Spuren durch den Himmel Italiens

... doch bis dahin galt es einen langen Weg zurückzulegen.



>> Süditalien

wie aus dem

Bilderbuch: Maratea

bietet wirklich alles

für einen perfekten

Fliegerurlaub

**h**inter den sieben Bergen, bei den ... Nein, die skywalk Foto-Tour mit den neuen Modellen von 2012 war keine Reise zu Schneewittchen und ihren sieben Gefährten. Sie führte vielmehr nach Italien. Unser eigentliches Ziel war Sizilien. Aber wie so oft im Gleitschirmsport warf das Wetter die Planung durcheinander und alles kam anders. Eines blieb freilich gleich. Das Land: Italien, des Deutschen immerwährende Sehnsucht nach Süden, Sonne und süßem Leben, dem viel zitierten Dolce Vita.

»Um **die** einmal rum fliegen ...«, sinniert Rolf und blickt gebannt nach oben. Auch wir haben, seit wir mit dem Auto um die Ecke gebogen sind und der Straße entlang der Küste folgen, nur noch Augen für die Statue da in der Ferne, hoch oben auf dem Berg. Verglichen mit dem Felsen, auf dem sie steht, muss sie gigantische Ausmaße haben. Einen Gleitschirm neben ihr würde man aus dieser Entfernung



vermutlich noch gar nicht sehen. Als wir näher kommen und die ausgebreiteten Arme deutlicher werden, ist klar, dass dort oben auf dem Monte San Biagio ein überdimensionaler Jesus stehen muss: mit dem Rücken zum Meer, die Arme weit Richtung Hinterland ausgebreitet als ob er das Inland vor dem, was oder wer auch immer vom Wasser her kommen mag, schützen wolle. Rechts, etwas unterhalb, schmiegen sich einzelne kleine Häuser in den steilen Abhang. Das alte Maratea Superiore, wie wir später noch erfahren werden. Große und kleine Buchten, Landzungen, Sandstrände, felsige Steilküste und eine grüne, hügelige Laubwald- und Buschlandschaft: Das ist Basilicata, eine Region, die sich vom Golf von Tarrent, sozusagen dem Fußgewölbe des italienischen Stiefels, Richtung Norden erstreckt. Genauer gesagt, trifft diese Beschreibung auf den einzigen Küstenabschnitt Basilicatas zu, der am Thyrrenischen Meer liegt und sich 32 Kilometer entlang der Westküste zwischen der Region Kampanien im Norden und Kalabrien im Süden zieht: der Golf von Policastro. Während der verregneten Anfahrt nach Sizilien, hatte der Flugschulleiter und italienische skywalk Importeur Massimiliano vorgeschlagen, einen Stopp hier in Maratea einzulegen. Wir hatten sofort zugestimmt. Für den nächsten Tag war in Sizilien noch zu viel Wind zum Gleitschirmfliegen vorhergesagt. Bei den Italienern ist Maratea und die gleichnamige Provinz als Urlaubsziel sehr beliebt. Die Region verfügt mit einigen Campingplätzen direkt am Meer, Sandstränden und kleinen Hotels über eine gute Infrastruktur für

die Ferienzeit. Andenkenbuden, riesige Hotelbunker und abendliches Halligalli wird man hier aber nicht finden. Die Restaurants sind so, dass sie dem Wort ursprünglich noch gerecht werden und beim morgendlichen Cappuccino in der kleinen Bar am Hafen von Maratea trifft man die Einheimischen, angefangen vom Hafenmeister, über Skipper bis hin zu Straßen-, Hafen-Arbeitern und Gärtnern. In besagtem Hafen werden wir bei unserer Ankunft von Enrico empfangen. Der Mittdreißiger arbeitet im Sommer als Skipper. Im Winter widmet er sich ganz seinem Hobby, dem Gleitschirmfliegen. Enrico ist der Präsident des Gleitschirmclubs *Fly Maratea*. Ein Gleitschirmclub ist unter Fliegern ja an sich nichts Ungewöhnliches. Dieser allerdings schon. *Fly Maratea* besteht aus nur einem Dutzend Mitgliedern, die sich allesamt sehr engagiert und rührselig um ihr Fluggebiet kümmern.

Und dieses kann sich sehen lassen! Fünf unterschiedlichste Startplätze, einer davon in Kalabrien, erlauben abwechslungsreiches Fliegen in den Bergen im Hinterland oder entlang der steilen Küste. Soaringstrecken, Thermikflüge oder genussvolle Abgleiter mit Meeresblick: Der Tisch für Piloten ist in Maratea reich gedeckt. Nach unserer Ankunft probieren wir am Nachmittag noch den 450 Meter hohen Startplatz »Tiro al Piatello« aus. Dank guter Zufahrtsstraße kann man mit dem eigenen Auto direkt hinfahren. Bei Westwind lässt es sich an der nach vorne versetzten Hangkante sehr gut soaren. Auf dem picobello von Ästchen, Steinen und Sta-

>> Geradezu eine

malerische Kulisse, die

Maratea uns Fliegern bietet.

Das Landen am schwarzen

Strand ist allerdings

nur außerhalb der

Badesaison erlaubt



>> Normas Wunderkante in der 360° Rundumsicht



>> Sightseeing inklusive: der Flug über Norma und die vorgelagerte Ebene ist durchaus etwas für Romantiker



chelgewachsen gesäuberten Grasstartplatz haben mehrere Schirme Platz. »Hier oben haben wir ein Clubheim geplant«, sagt Enrico und zeigt stolz auf eine ebene Fläche neben dem Start. In dem Häuschen können sich in Zukunft Piloten vor dem Flug, Mountainbiker und Wanderer auf ihren Touren stärken. Das Gebiet rund um Maratea eignet sich nämlich nicht nur zum Fliegen, sondern auch zum Trekking, Rennradfahren, Reiten, Kajak, Segeln, natürlich zum Baden und hervorragend zum Mountainbiken. Nach einem gemütlichen Abgleiter mit einem Queranflug über türkisblauem Meer landen wir direkt am schwarzen Strand unterhalb von Enricos Ferienwohnungen. Die für die Region bekannte Gastfreundschaft und das Engagement des heimischen Clubs erleben wir am folgenden Tag. Die Wettervorhersage für Sizilien hat sich drastisch verschlechtert, zum starken Wind ist Regen dazu gekommen und so schlägt Enrico vor, dass wir einige Tage länger in Maratea bleiben sollten. Rolf ist begeistert. So kann er vielleicht wirklich noch um den Jesus de Redondore herumfliegen und die 22 Meter hohe Skulptur aus nächster Nähe inspizieren.

Als erstes möchte Enrico uns heute den neuen Startplatz »Colle della Salvia« zeigen. Dieser liegt auf 950 Metern Höhe zwischen den grünen Hügeln hoch über dem Örtchen Aquafredda und ist für thermische Streckenflüge der ideale Ausgangspunkt. Im November mit bedecktem Himmel können wir zwar nicht auf Thermik hoffen, aber dieses neue Fluggebiet möchten wir natürlich sehen. Mit dabei ist Giulio, einer der zwölf

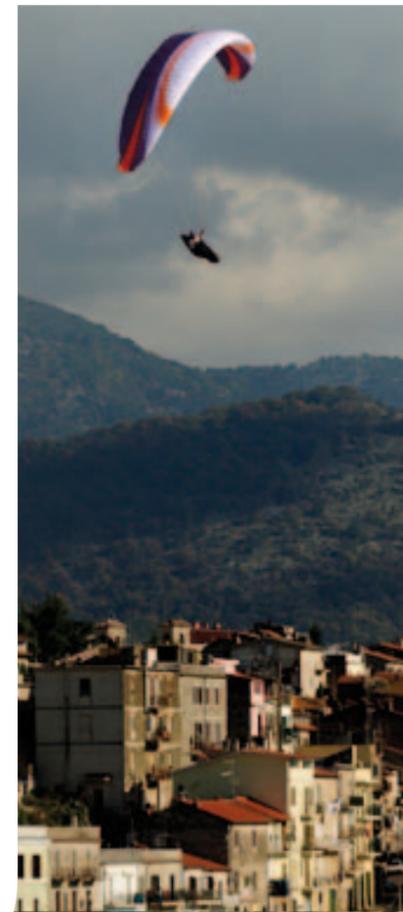
Mitglieder von Fly Maratea. »Wir freuen uns hier immer über Besuch von anderen Piloten«, hatte er uns beim Frühstück in der Bar am Hafen herzlich begrüßt. Enrico und er werden uns zu den Startplätzen fahren. Der clubeigene, spezielle Offroadbus, der sonst als Startplatz-Shuttle, »Navette«, dient, ist gerade in der Werkstatt und die Zufahrtswege wären mit einem Mountainbike zwar interessant, mit einem normalen PkW aber nur schwer zu bewältigen. Oben am »Colle della Salvia« begrüßen uns zierliche, zartlila Blüten, die wie Herbstzeitlose aussehen. Es ist Safran. In Basilicata kommt er häufig vor. Auch hier ist der Startplatz wieder großzügig bemessen und picobello gesäubert. »Im Frühling und Herbst kann man

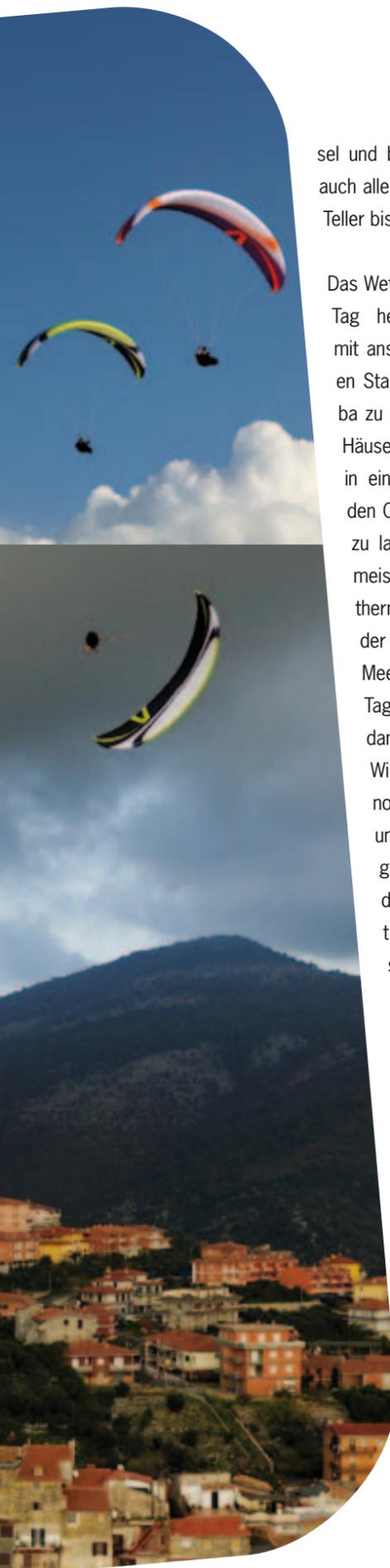


rechts von uns an dem Berg mit der Antenne gut aufdrehen«, erklärt Giulio. Unser Blick schweift von dem Berg mit der Antenne hinaus aufs Meer. Dort regnet es bereits, aber Enrico versichert, das Wetter würde hier noch halten. Enrico behält Recht. Nach dem Flug vom »Colle della Salvia« mit anschließender Landung am weitläufigen Strand »Spiaggia di Aquafredda« fahren wir 30 Minuten zum Fluggebiet »Praia a Mare« in Kalabrien. Vom Startplatz am Monte Cancero genießt man eine fantastische Aussicht auf den 15 Kilometer langen schwarzen Sandstrand Praia a Mare, der auch der Landeplatz ist, die vorgelagerte Insel Isola di Dino und die zerklüftete Küste. Weit in der Ferne über dem Meer gewittert es und wir machen, dass wir runter fliegen. Bis wir das zweite Mal zum Startplatz kommen, ist das Gewitter verschwunden, dafür hat der Wind gedreht. Es bläst so stark von hinten, dass an einen Start nicht zu denken ist. Wir rufen den Wetterbericht ab. Die Prognosen haben sich für die gesamte Region weiter verschlechtert. Eine Nacht werden wir abwarten und dann entscheiden, wohin wir weiter fahren.

Am nächsten Morgen scheint die Sonne, aber Enrico macht uns wenig Hoffnung. »Überall ringsum regnet es schon und ab Mittag wird es auch hier nass werden«, prophezeit er. Rolf möchte in Bezug auf den Jesus-Flug nichts unversucht lassen und wir fahren zum kleinen Startplatz »Monte San Biagio« unterhalb der Statue. Das Wetter hält noch, aber der Startplatz liegt im Lee. Über eine Stunde beobachten wir den Windsack, doch die Rücken- mit abwechselnder Seitenbrise frischt deutlich auf. Als wir schließlich mit den zusammengepackten Schirmen zum Auto trotten, fängt es zu Tröpfeln an.

Wir beschließen, nach Norma rund 55 Kilometer Luftlinie südöstlich von Rom zu fahren. Dort soll das Wetter besser sein. Und wirklich. Als wir gegen 22 Uhr dort eintreffen, erwartet uns sternenklarer Himmel und Gianni vom Bed & Breakfast Lefate del Lago mit einem ausgezeichneten Mehrgänge-Menü. Damit hatten wir gar nicht gerechnet und unterwegs schon was gegessen. Aber die Nudeln, das anschließende Fleisch und das mangoldartige Gemüse duften so verlockend, dass wir noch mal essen. Gianni läuft um uns herum wie ein Wie-





sel und beobachtet mit wachsamen Augen, ob wir auch alles aufessen. Wir sind brav und leeren unsere Teller bis auf den letzten Krümel.

Das Wetter scheint es uns zu danken. Am nächsten Tag herrschen hervorragende Flugbedingungen mit ansprechender Thermik. Wir starten vom neuen Startplatz zwischen den Ruinen des alten Norba zu mehreren Flügen entlang der Ridge, wo die Häuser von Norma dem Abgrund trotzen, drehen in einer der vielen Thermiken auf, fliegen über den Ort und zurück, um anschließend wieder top zu landen. Selbst im Hochwinter bietet Norma meist gute Thermik. Und wenn es mal nicht so thermisch ist, kann man entlang der Ridge dank der Pontinischen Ebene über die der Wind vom Meer direkt zu den Bergen bläst, soaren. Zwei Tage toben wir uns fliegerisch so richtig aus, dann wird auch in Norma das Wetter schlecht. Wir brechen Richtung Heimat auf und machen noch einen Stopp in Bassano. Hier erwartet uns noch ein Herbsttag mit besten Flugbedingungen. Nachmittags ziehen dann allerdings die erste Wolken rein und wir fahren endgültig nach Hause. Rolf plant insgeheim schon seinen nächsten Aufenthalt in Maratea. Wolfgang und ich liebäugeln mit Norma und Sara möchte bald wieder nach Bassano. Das sind aber andere Pläne. Und wer weiß, wo das Wetter uns stattdessen hin verschlagen wird? Gleitschirmreisen sind so spannend und vielfältig, wie das Fliegen selbst. ☒

**>> Turnübungen über Norma:**

Der neue CAYENNE4 lädt durch seine Agilität geradezu zum Wingovern ein. Dabei fühlt sich das Ganze so gut an, dass man durchaus auch mitten im Bart auf die Idee kommen kann ...

**Fluggebietsinfos:**

**MARATEA, Italien**

Maratea ist ein 5.000-Einwohner Ort in Süditalien. Er liegt in der Region Basilikata zwischen den Regionen Kalabrien und Campania. Neben dem Gleitschirmfliegen eignet sich die Gegend auch hervorragend zum Mountainbiken, Wandern, Klettern, Segeln, Reiten, Kajak- und Rennradfahren. Im Sommer laden lange Sandstrände zum Baden ein. In Maratea fühlt sich die ganze Familie wohl.

**Beste Reisezeit:** In den Fluggebieten von Maratea kann man das ganze Jahr über fliegen. Am besten geht es im April, Mai, Juni und September.

**Infos Fluggebiet:** Gleitschirmclub Fly Maratea, [www.flymaratea.it](http://www.flymaratea.it). Die zwölf Clubmitglieder sind alle sehr nett und hilfsbereit.

**Shuttle-Service:** Bis auf den Startplatz im Soaringgebiet Tiro a Piatello sind die Startplätze nur mit einem geländegängigen Allradauto zu erreichen. Die Zufahrten sind kompliziert und führen teilweise über Privatgrund. Deshalb bietet der Club Fly Maratea bei Bedarf einen Shuttle-Service an. Der höher gelegte Club-Allradkleinbus bringt sämtliche Piloten sicher zu den verschiedenen Startplätzen.

**Übernachtung/Einkehr:** Geräumige Ferienwohnungen oberhalb des Landeplatzes Spiaggia Nera im Soaringgebiet Tiro a Piatello bietet der Gleitschirmpilot und Präsident des Clubs Fly Maratea, Enrico Iannini, an: Enrico Iannini, Via S. Venere 41, I-85046 Maratea, Tel. +39/333/7 95 72 86. E-Mail: [iannini75@tiscali.it](mailto:iannini75@tiscali.it)

Ristorante Lanterna Rossa, Piazzetta del Porto, I-85046 Maratea, Tel. +39/347/6 26 14 85, E-Mail: [info@maratea.it](mailto:info@maratea.it). Das Restaurant liegt direkt am Hafen von Maratea.

Allgemeine Infos: [www.maratea.info](http://www.maratea.info)

**Fluggebiete:**

**Soaringgebiet Tiro a Piatello**

**Start:** Tiro a Piatello, 450 m, SW-W, leicht, sehr großer, gepflegter Startplatz. Nebenan ist ein Clubhaus geplant, in dem sich Piloten und Ausflügler stärken können. N 39° 58'29,5"/E 015° 44'22,3"



**Landung:** Spiaggia Nera, 0 m, nur im Winter, leicht bis mittel. Kleine, von Felsen eingerahmte Bucht mit Sandstrand. N 40° 01'48,1"/E 015° 42'24,9"

**Truzzo della Salvia, Basilicata**

Sehr schön gelegenes, neues Fluggebiet in den Hügeln nordöstlich von Aquafredda über dem Meer, das der Club Fly Maratea 2010 eingerichtet hat.

**Start:** Colle della Salvia, 950 m, leicht, SW-NW, große Grasfläche, die vom Club Fly Maratea von Steinen und Stachelgewächsen frei gehalten wird. N 40°01'48,1"/E015°42'24,9"

**Landung:** Spiaggia Aquafredda, 0 m, leicht, zwei große Sandstrände bei Aquafredda. **ACHTUNG**, im Winter den östlichen der beiden Strände, im Sommer den westlichen, äußeren, zum Landen nutzen. Direkt am Strand des Winterlandeplatzes liegt das Hotel Gabbiano. Hier finden diverse Sicherheitstrainings statt. N 40°02'12,3"/E 015°40'00,9" (Winterlandeplatz) N 40°02'19,5"/E 015°39'56,7" (Sommerlandeplatz)

**Monte San Biagio, Basilicata**

Kleines, aber sehr feines Fluggelände unterhalb des alten Maratea und der Jesus Statue. Mit etwas Thermik kann man die mächtige Statue aus nächster Nähe inspizieren.

**Start:** Delcollo San Biaggio, 450 m, S-SW, schwer, kleine Wiese an der Zufahrtsstraße zum ehemaligen Maratea und zur Jesus Statue. Es hat nur ein Gleitschirmplatz. **ACHTUNG**, bei Nord-Ost Wind ist der Startplatz gefährlich, Lee! N 39°59'07,0"/E 015°43'27,5"

**Landung:** Porto di Maratea, 0 m, mittel, große Asphaltfläche westnordwestlich neben dem Hafen von Maratea. N 39°59'21,0"/E 015°42'21,3"

**Praia a Mare, Kalabrien**

Aussichtsreiches Fluggebiet in Kalabrien mit Blick auf die vorgelagerte Insel »Isola di Dino« und den 15 Kilometer langen Sandstrand von Praia a Mare.

**Start:** Decollo Domenico Vinci, Monte Cancero, 601 m, S, mittel, kiesiger Startplatz mit Kunstrasenmatten und relativ kurzer Anlaufstrecke. N 39° 43'30,1"/E 015° 48'16,6"

**Landung:** Praia Mare, 0 m, leicht, 15 km langer, schwarzer Sandstrand. N 39° 53'16,0"/E 015°46'58,9"

In den Bergen oberhalb von Aquafredda gibt es noch einen fünften Startplatz, den Coccovello, 1100 m. Er bietet Startmöglichkeiten von SW bis NW.

**NORMA, Italien**

Wie ein Adlerhorst thront die kleine Gemeinde Norma auf einem Felsplateau hoch über der Pontinischen Ebene in der Region Latium südlich von Rom. Der mittelalterliche Ort ist bei Gleitschirm- und Drachensportpiloten sehr beliebt. Und das hat seinen Grund: Hier kann man selbst im Hochwinter noch thermisch fliegen, oder entlang der Felsen soaren und dabei die Aussicht über die Pontinische Ebene bis zum Meer und zu den Hügeln von Rom genießen.

**>> Gianni ist ein gleichermaßen begeisterter wie begnadeter Koch.**

Gern geht er dabei auch auf die Bedürfnisse seiner Gäste ein

**>> Das alte Maratea liegt vom Meer abgewandt oben auf dem Berg. Die Lage schützte die Bewohner früher vor Seeräubern**

**Beste Reisezeit:** In Norma kann man das ganze Jahr über fliegen und selbst im November und Dezember erlebt man hier noch Steigwerte von bis zu 3 m/s. Im Sommer ist die Thermik mittags oft zu stark zum Fliegen.

**Infos Fluggebiet:** Flugschule Parapendio Roma, Fabio Pasquali, Tel. +39/335/5 77 43 94, [www.parapendioroma.it](http://www.parapendioroma.it)

**Übernachtung/Einkehr:**

Le fate del lago  
Via del Corso, 56, Norma  
LT 04010, Italia  
[www.lefatedellago.it](http://www.lefatedellago.it)  
Tel. +39/339/4 62 80 23  
Mobil: +39/04/7 67 30  
Allgemeine Infos: [www.comunedinorma.it](http://www.comunedinorma.it)

**Fluggebiet:**

**Start:** Parco Archeologico dell'antica Norba, 430 m, leicht, große Wiese bei den Ruinen von Norba. Den früheren Startplatz im Ort gibt es nicht mehr. N 41°35'27,1"/E 012°57'26,3"

**Landung:** Auf dem weitläufigen Startplatz kann man sehr gut toplanden. Bei nicht zu starker Thermik und Wind ist dieser Landeplatz auch für Anfänger geeignet. Sonst landet man auf einer großen Wiese, 30 m, leicht, hinter einem Bauernhof mit Kiwiplantagen, Schweinen und Gänsen. Der Bauernhof liegt direkt an der Fahrstraße. N 41°34'54,8"/E 012°56'32,3"



## MINIWING - große Möglichkeiten

Im Sommer abends noch schnell auf einen Berg, wie das Brauneck bei Lenggries, aufsteigen oder im Winter eine gemütliche Skitour auf den Unterberg in Kössen machen: An sich kein Problem, wenn da nur das Zusatzgewicht des Gleitschirms nicht wäre! Damit ist jetzt ein für alle Mal Schluss. Mit den erst seit kurzem auf dem Markt präsenten Miniwings ist es möglich – und zwar für eine große Gruppe von Piloten. Diese Schirme sind nicht nur sehr leicht, sie sind auch überaus einfach zu Starten und Landen. Möchte man außerdem noch sicher unterwegs sein, ausreichend Gleiten haben, um über die nächste Kuppe zu kommen und vielleicht in ausreichender Höhe noch ein paar steilere Kurven ziehen, ist man mit einem Miniwing bestens bedient. Besonders in Fluggebieten, wie dem Brauneck, wo der Aufstieg gut eine Stunde dauern kann und ein Flug mit einem Speedflyer wegen seiner geringen Gleitleistung ein spannendes Unternehmen werden würde, eignet sich der Miniwing perfekt. Problemlos und immer mit ausreichend Höhe über Grund erreicht man den Landeplatz. In anderen Fluggebieten, wie in Kössen, wo das Speedschirmfliegen verboten ist, steht einem

Miniwing nichts im Wege. Der Miniwing hat allerdings nicht nur gegenüber den Speedflyern Vorteile. Aufgrund seines geringen Gewichts hat er auch gegenüber den Standardgleitschirmen einiges voraus. Er ist über die Bremsen wendig zu fliegen und trotzdem überaus sicher. Natürlich ist ein Miniwing kein Anfänger-Schirm. Für sportliche Piloten, die regelmäßig fliegen, ist er aber eine tolle neue Möglichkeit, das Fliegen einfach zu erleben und es mit vielen anderen Dingen zu verbinden. skywalk hat einen Miniwing entwickelt, der noch 2012 auf den Markt kommen soll. Die ersten Protos sind äußerst vielversprechend und von unseren Testpiloten nicht mehr wegzudenken. Wir werden Euch auf dem Laufenden halten.



>> *In der Testphase und bislang im Prototypengewand unterwegs und demnach in Design und Farbgebung nicht endgültig: Der noch namenlose skywalk Miniwing*

## skywalks neues Entwicklungstrio

Kann man im Alter von 28 Jahren schon die Erfahrung haben, Gleitschirme zu entwickeln? Ja, man kann, das beweisen unsere beiden Entwickler und Testpiloten Paul Guschlbauer und Alex Höllwarth. Beide wurden zu Beginn ihrer Konstrukteurs-Karriere von Jürgen Kraus in die äußerst sensible Technik des Schirmentwickelns eingeführt. Jürgen Kraus, einer der wohl erfahrensten Testpiloten der Gleitschirmszene, hat die vergangenen zehn Jahren für skywalk Schirme entwickelt. Seine Erfahrungen hat er dabei auch an Paul und

Alex weitergegeben. Alex, der in den vergangenen Jahren bei Nova erfolgreich Schirme getestet hat, unter anderem den Mentor2, arbeitet nun mit Paul zusammen, der Maschinenbau studiert hat. Zuerst konstruieren sie am Computer, um dann gemeinsam zum Fliegen zu gehen und die neuen Protos zu testen. Produkte, wie der neue CAYENNE4, beweisen, dass sie ihr Handwerk verstehen. Überzeugt Euch selbst!

>> *Sie bilden das Kernteam der skywalk Gleitschirmentwicklung: Paul Guschlbauer, Arne Wehrin, und Alex Höllwarth (v.l.n.r.)*



## CAYENNE3 Junior Race Team

skywalk bietet mit dem bewährten Streckenflügel CAYENNE3 (LTF03: 2 | EN: C) in Zusammenarbeit mit den Firmen UTT, technische Textilien und LIROS, Hersteller von Gleitschirmleinen, ein interessantes Förderungsangebot für junge (bis 29 Jahre), talentierte und motivierte Pilotinnen und Piloten. Ziel von skywalk ist es, jungen aufsteigenden Fliegern einen erfolgreichen Gleitschirm zu günstigen Konditionen zur Verfügung zu stellen und zu fördern. Mehr Informationen dazu bekommt Ihr bei skywalk oder bei Eurer Flugschule.

### Wichtige Termine 2012:

- > 18. Februar  
**Thermik Messe, Sindelfingen, Deutschland**
- > 2. – 3. März  
**Stubai Cup, Neustift, Österreich**
- > 17. – 20. Mai  
**Super Paragliding Festival, Kössen, Österreich**
- > 2. – 3. Juni (Ausweichtermin 23./24. Juni)  
**skywalk Night Fever, Andelsbuch, Österreich**
- > 12. – 18. August  
**Junior- & Ladies Challenge, Greifenburg, Österreich**
- > 8. September  
**Red Bull Dolomitenmann, Lienz, Österreich**
- > 20. – 23. September  
**Coupe Icare St. Hilaire, Frankreich**

## Impressum:

### Herausgeber

skywalk GmbH & Co. KG  
Bahnhofstraße 110 · 83224 GRASSAU - GERMANY  
Tel.: +49 (0) 8641 - 69 48 40, Mail: info@skywalk.info

### Redaktion

Sara Gudelius, Manfred Kistler,  
Mirjam Hempel, Rolf Rinklin

### Redaktionsassistentz

Thomas Keller, Maria Schneider, Ruben Benkeser

### Bildredaktion

Sara Gudelius, Mirjam Hempel, Wolfgang Ehn, Rolf Rinklin

### Fotos

Wolfgang Ehn, Burkhard Martens, Thomas Keller,  
Andrey Ponamarev, Rolf Rinklin, Reinhard Vollmert

### Gestaltung

Formgeber - Rolf Rinklin - www.formgeber.de  
mit besonderem Dank für die grafische Unterstützung an Renée Schneider  
Druck: www.wp-consult.eu

**porcher SPORT**

## Light, Safe and Durable

**Skytex® fabrics by Porcher Sport**

Our history is closely related to that of paragliding. Present right from beginning of the adventure, we develop fabrics designed to satisfy the requirement of this sport.

Selecting canopies designed with Skytex® fabrics, ensures having a state-of-the-art material in innovation, technology and safety.

Above all you are sure to fulfil your passion, with peace of mind.

VISIT OUR NEW WEBSITE  
[www.porcher-sport.com](http://www.porcher-sport.com)

Porcher Sport - sport@porcher-sport.com - (0)49 74 83 50 50  
14 rue J. Marie Jacquard - ZI des Vallons - 38110 La Tour du Pin (France)

# skywalk video competition 2011

**Auch dieses Jahr war es wieder eine schwere Entscheidung aus den vielen eingesendeten Videos einen Gewinner zu ermitteln. Vielen Dank an alle, die mitgemacht haben.**

Auffallend war die gesteigerte Anzahl der Klicks bei den eingereichten Filmen. Deshalb wird es auch im nächsten Jahr wieder einen Video Competition geben. Wir freuen uns schon auf Eure Filme und wünschen Euch viel Erfolg bei der skywalk Video Competition 2012!



Platz	You Tube Titel	Klicks	Klicks/Monat	Jury - Note
1	skywalk Video Competition 2011 – Paragliding – my passion	2.259	2.259	1,5
2	skywalk Video Competition 2011 – easy lucky free	1.134	378	1,5
3	skywalk Video Competition 2011 – Streckenflug vom Hochfelln in den Pinzgau	9.315	776	2,5
4	skywalk Video Competition 2011 – Volo a vela / Gliding	2.116	1.058	2,5
5	skywalk Video Competition 2011 – Thermic Hunters	12.659	1.808	3
6	skywalk Video Competition 2011 – Pure passion for flying 2	1.385	693	2,5



## ...und 2012

**Begeistere auch dieses Jahr die Jury und das Publikum mit Deinen selbst gedrehten Videos!**

### Und so geht's:

- > Jedes Video beginnt mit dem Intro, das auf unserer Homepage zum Download bereit steht.
- > Lade Dein Video auf eine Videoplattform hoch (dabei gelten die Nutzungsbestimmungen der jeweiligen Anbieter).
- > Videos, die das Copyright einzelner Künstler verletzen, können aus juristischen Gründen nicht veröffentlicht werden.
- > Nenne Dein Video »skywalk Video Competition 2012 – Name Deines Videos«, z. B. »skywalk Video Competition 2012 – Jan Meier mit ARRIBA2«.
- > Schick den Video-Link an: [info@skywalk.info](mailto:info@skywalk.info)

Es gibt Preise im Wert von **4.000 EURO** zu gewinnen (Einkaufsgutscheine laut aktuellem MAGALOG 2012), die unter den besten Videos aufgeteilt werden. Das Regelwerk ist nachzulesen auf: [www.skywalk.info](http://www.skywalk.info)

Wir wünschen allen Teilnehmern viel Erfolg und freuen uns auf einen spannenden Wettbewerb!

### > Videoschnitt

Um auf die vorderen Plätze zu gelangen, sollte Dein Video vor allem Unterhaltung und Spaß bieten. Vom Akro-, über Urlaubs- bis hin zum absoluten Funvideo ist alles möglich. Sei kreativ, Dir sind keine Grenzen gesetzt. Ganz besonders faszinieren Zuschauer eine Geschichte im Video oder transportierte Emotionen. **Im Idealfall steht bei Deinem Film ein von Dir ausgewähltes skywalk-Produkt im Vordergrund.**

Um den Film abwechslungsreich und spannend zu machen, sollte der Großteil nicht nur »von Außen«, sondern aus verschiedenen Kamerapositionen gefilmt werden. Unterschiedliche Perspektiven, Fluggebietswechsel und vor allem auch die passende Hintergrundmusik beleben die Story und machen ihn interessanter. Bewegte Landschaftsaufnahmen, ruhige Kamerafahrten über Wälder und Wiesen oder zum Beispiel ein Wolkenzeitraffer lassen das fertige Video geradezu professionell aussehen. Wichtig sind auch ein passendes Intro und Outro.

### > Export für You Tube & Co.

Um die You Tube Videos mit guter Qualität online stellen zu können, empfehlen sich für den Videoexport aus Eurer Software folgende Einstellungen: Die meisten Video - Plattformen akzeptieren die bekanntesten Formate, wie:

- .avi (Windows Media Video)
- .mp4 (iPod, PSP)
- .MKV ( H.264)
- .3GP (Handy)
- .mpeg
- .mov (Quicktime/Mac)
- .flv (Adobe Flash)

Um Dein Video in guter Qualität mit möglichst wenig Speicherkapazität online zu stellen, exportierst Du das fertige Projekt am besten im MP4-Video-Format und AAC-Audio. Programme, wie iMovie09 unter Mac haben auch einen direkten Upload auf You Tube. Das vereinfacht den Export. Die Framerate (zum Beispiel 60 fps) sagt aus, mit wie vielen Bildern pro Sekunde aufgenommen und anschließend auch wiedergegeben wird. Sie sollte nicht über 30 fps liegen. Falls es in Deinem Programm möglich ist, begrenze die Datarate auf 5.000 kbits/sec und 1280 x 720 p für High Definition und auf 2.000 kbits/sec und 640 x 480 p für Standard Definition Aufnahmen.

# Happy Birth day!

**Keiner der sechs skywalk Gründer hätte 2001 gedacht, dass 10 Jahre später rund 40 Mitarbeiter in drei verschiedenen Bereichen weltweit Produkte entwickeln, produzieren und vermarkten würden, außer einer vielleicht: Thomas Allertseder. Der ehemalige Leinenentwickler bei Betech glaubte schon damals an die Diversifizierung und den Erfolg damit.**



> Die sechs skywalk Gründer von denen heute noch vier die Firma mit inzwischen rund 40 Angestellten leiten



> Rolf, Teampilot und Grafiker der ersten Stunde



> Schon den HYPE, skywalks

ersten Schirm, ziert das markante A-Logo auf einer Seite der Hinterkante (anfangs oft als »Büroklammer« titulierte ...)



2002



> Unser erster Azubi, Maria, arbeitet heute noch bei uns

> Der CAYENNE

entwickelt sich zum Verkaufsschlager

Die anderen Gründungsmitglieder waren zwar überzeugt, eine eigene Gleitschirmmarke aufbauen zu können, dass sie eines Tages aber rund 40 Mitarbeiter beschäftigen würden, damit hätten sie nie gerechnet. Jeder hatte sich bis 2001 seine Spuren im Gleitschirmsektor auf seine Weise verdient: Armin Harich als erfolgreicher Wettkampfpilot und Gleitschirmshop-Inhaber, Manfred Kistler als Konstrukteur diverser Swing-Erfolgsmodelle, wie den Mistral, Arcus und Astral und Jürgen Kraus und Arne Wehrlin als langjährige Testpiloten diverser namhafter Gleitschirmfirmen. Die Schnittstelle der fünf war der Gleitschirm und in einem waren sich alle einig: Bei so geballter Kompetenz müsse man doch eine eigene Firma aufbauen können, allgemeine Wirtschaftskrise hin oder her. Gut, dass auch andere Enthusiasten, wie der Gleitschirmpilot und Grafiker Rolf Rinklin an diese Idee glaubten. Der Fliegerkumpel von Arne und Armin steuerte den Namen und das Logo bei und sorgt bis heute mit seinen Kollegen aus dem Atelier FORMGEBER für den durchgestylten Auftritt von skywalk. 2002 stieß Marketing- und Vertriebs-Experte Reinhard Vollmert zu der noch jungen Firma, 2003 konnte man mit dem CAYENNE erste Erfolge verzeichnen. Mit seinem polarisierenden Design, dem aus dem skywalk Schriftzug entnommenem A an der Hinterkante, und direktem Handling überzeugte er viele Intermediate-Kunden.

> JET FLAPs am MESCAL. Die Druckausgleichskanäle ermöglichen wie bei großen Flugzeugen



eine Verringerung der Stallgeschwindigkeit und ein »weicheres Abreißen«



Das Vol Libre Magazin testet die anfangs kritisch beäugten »Löcher« auf ihre Wirkung

nen, allgemeine Wirtschaftskrise hin oder her. Gut, dass auch andere Enthusiasten, wie der Gleitschirmpilot und Grafiker Rolf Rinklin an diese Idee glaubten. Der Fliegerkumpel von Arne und Armin steuerte den Namen und das Logo bei und sorgt bis heute mit seinen Kollegen aus dem Atelier FORMGEBER für den durchgestylten Auftritt von skywalk. 2002 stieß Marketing- und Vertriebs-Experte Reinhard Vollmert zu der noch jungen Firma, 2003 konnte man mit dem CAYENNE erste Erfolge verzeichnen. Mit seinem polarisierenden Design, dem aus dem skywalk Schriftzug entnommenem A an der Hinterkante, und direktem Handling überzeugte er viele Intermediate-Kunden.

Mit dem CAYENNE bildete sich auch das Motto von skywalk heraus, das heute, im Zeitalter von Faltleinen und anderen Kategorie-Tricksereien ganz besonders gilt, nämlich Schirme bauen, die Spaß machen, dabei aber nicht ihre Kategorie komplett ausreizen. »Fliegbare Leistung, die Spaß macht.« Weltweit auf dem Gleitschirmmarkt etablieren konnte sich skywalk mit dem MESCAL, einem Gleitschirm für Einsteiger, bei dem erstmals die von skywalk entwickelten JET FLAPs zum Einsatz kamen. >>

> Die Räume am Birkenweg in Grassau wurden schnell zu klein für die junge Firma vom Chiemsee und so zog skywalk mit Mann und Maus (diese wurde erst Jahre später gefunden!)



in die Bahnhofstrasse, blieb aber dem Standort Grassau treu

> Urvater der Miniwings: der TACO



2005

2004

> zuerst von FLYSURFER bei den Surf-Kites erprobt, wurden die patentierten JET FLAPS bald zum skywalk Markenzeichen.

>> Noch immer Freunde und heutige Köpfe skywalks: Armin Harich, Arne Wehrlin, Thomas Allertseder, Manfred Kistler (vlnr.)



# 10 Jahre skywalk



>> Die skywalk Marke FLYSURFER ist Marktführer bei den so genannten RAM-AIR Surfkites

2004 folgte mit dem TEQUILA ein echter Trendsetter: ein Schirm, der viel verzieht, aber mit anständiger Leistung und einem für schulungstaugliche Schirme vergleichsweise direktem Handling aufwartete. Das Vol Libre Magazin nutzte seinerzeit einen Test des TEQUILA, um die Wirkung der JET FLAP zu prüfen. Das positive Ergebnis ließ auch die letzten Zweifler verstummen. 2004 launchten wir übrigens unseren ersten Tandemschirm, der gleich in doppelter Hinsicht polarisierte: zum einen durch seinen Namen JOIN'T, zum anderen durch sein geruhames Startverhalten.

Dass skywalk nicht nur mit seinen Sparten PARAGLIDING, FLYSURFER und PARASAIL breit gefächert ist, sondern auch seine einzelnen Bereiche weit anlegt, beweist das Jahr 2005. Mit dem CULT wurde das erste Gurtzeug aus dem

Hause skywalk entwickelt. Durch seine neuartigen Seitenprotektoren war es schnell in aller Munde. Im Kitebereich behaupteten sich mit ihrem gleitschirmähnlichen Prinzip verschiedene FLYSURFER Softkitemodelle erfolgreich gegen die Fülle der anders aufgebauten Tubekites. Ein erster Versuch skywalks, die Kite- und Gleitschirmentwicklung zusammen zu bringen, war der TACO. Einerseits als Snowkite mit langen Flugleinen, andererseits als Trainings-Gleitschirm mit normalen Tragegurten bei viel Wind, war er seiner Zeit weit voraus, wie die jetzt aufkommenden Hybridschirme zeigen. Mit dem SKYCARVER Projekt werden wir unsere Idee bald perfektionieren und damit ein weiteres technologisches Highlight setzen. Das Jahr 2005 brachte noch zwei Neuheiten: Mit dem POISON betrat skywalk erstmals die Bühne der Leistungsschirme und kein geringerer als der skywalk Gra-

>> Der SKYCARVER:  
Das komplett neue Schirmkonzept in der Entwicklungsphase

fiker Rolf Rinklin sollte mit ihm erste Duftmarken setzen. In seinem ersten Jahr in der Deutschen Gleitschirmliga wurde er mit dem POISON Gesamtneunter und war bester Pilot mit einem Serienschirm. Außerdem gewann er mit ihm das erstmals veranstaltete skywalk NIGHT FEVER. Bei diesem Gleitschirm-Event gewinnt derjenige, der sich abends am längsten in der Luft halten kann. Offensichtlich hatten eine Menge Piloten genau auf ein so einfaches, überschaubares Wettbewerbsformat gewartet. Der Andrang hat bisher jedes Jahr zugenommen. Unter dem inzwischen bekannten Motto »Der Letzte macht das Licht aus« findet auch 2012 wieder ein NIGHT FEVER statt.

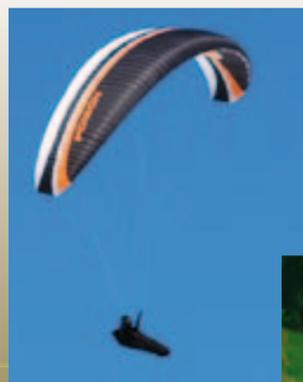
Seit 2006 entwickelt skywalk auch Motorschirme und die Idee, einen solchen vom Berg zu starten, dabei aber die Trimmer stillzulegen, hat sich inzwischen auf dem gesamten Markt durchgesetzt. Auch der legendäre CHILI und der CAYENNE2 kamen 2006 auf den Markt und Leroy Westerkamp flog auf einem POSION einen spektakulären Weltrekord am K2 mit 7.685 Metern!

2007 wird ein bedeutendes Jahr für die Firma. Eigentlich aus reinem Selbstzweck wurde X-GLOO entwickelt, ein Eventzelt, dessen Konstruktion nur einmal mit Luft gefüllt wird und das durch geringes Gewicht und eine herausragende Optik besticht. Niemand hätte gedacht, dass sich aus dieser Idee bis 2012 ein weiteres, eigenständiges, sehr erfolgreiches Geschäftsfeld entwickeln würde. Außer einer vielleicht ...

Mittlerweile wird das X-GLOO in drei Größen weltweit vertrieben und hat mit dem »Red Dot« Wettbewerb einen bekannten Designpreis gewonnen. Namhafte Kunden, wie Landrover, Ford, Porsche, Red Bull und die Sparkasse, schmücken die Referenzenliste. Das X-GLOO ist aus der Messelandschaft von ISPO und Co. nicht mehr wegzudenken und der Bereich Event-Equipment hat sich bei skywalk inzwischen als weiteres Standbein etabliert. Im beginnenden »Hike & Fly, back to the roots«-Trend konnte skywalk 2007 außerdem mit dem neuen Leichtschirm MASALA und später dem ARRIBA punkten. Das silberne schimmernde Ae-

> Der POISON kann sich auf Anhieb als

besten Serienschirm in der Deutschen Gleitschirm-Liga platzieren



2005

> Es gibt Wettbewerbspiloten, die für dieses Event sogar einen offiziellen Ligadurchgang sausen lassen: das skywalk NIGHT FEVER

> Erfolgsmodell CHILI



2006



> Leroy Westerkamp.

Höhenweltrekord: mit dem POISON2 auf 7.685 Meter



> CAYENNE2

> Der MASALA führte das markante Alu-bedampfte Aerofabrix Tuch in die

Szene ein



2007



> Der POISON2

gewinnt die Wertung der Liga-Serienklasse



2008

> Das RANGE war eines der ersten Liegegurtzeuge mit Gütesiegel



> Räumt im OLC ab: der CAYENNE3





### The inflatable Event Tent



[www.x-gloo.com](http://www.x-gloo.com)



FACEBOOK



# Die Jubiläumstour

Im Rahmen des 10-jährigen Jubiläums der Firma skywalk ist die skywalk Crew von Februar bis September 2012 einmal im Monat an einem fliegbaren Wochenende mit dem Testermobil in den Hot Spots der Gleitschirmszene unterwegs. Und zwar jeden Monat an einem anderen Ort. Hier könnt Ihr dann unsere gesamten aktuellen Modelle Probe fliegen, Euch informieren oder einfach nur mit uns am Landeplatz gemütlich etwas trinken.

Das ausgewählte Wochenende wird jeweils spontan nach Wettervorhersage auf unserer Homepage [www.skywalk.org](http://www.skywalk.org) bekannt gegeben.

## Folgende Orte sind in 2012 geplant:

- Februar:** Nova Gorica, Slowenien
- März:** Bassano, Italien
- April:** Bezau, Österreich
- Mai:** Emberger Alm, Österreich
- Juni:** Westerwald, Deutschland
- Juli:** Mosel, Deutschland
- August:** Fiesch, Schweiz
- September:** Col Rodella, Italien

Da das 10-jährige Bestehen ein Grund zum Feiern und Danke-Sagen ist, bekommt jeder Pilot, der eines unserer Produkte getestet hat, als Dankeschön ein kleines Präsent überreicht. Wir freuen uns auf jeden, der vorbeischaud!

Eure skywalk Crew



> skywalk MAGALOG, Ausgabe 2011

Fortsetzung folgt ...



gleichzeitig noch mit 3 anderen eingereichten Flügen auf Platz drei der Offenen Klasse. Geradezu ein Husarenstück!

Innovativ in allen Bereichen, dieses Motto gilt für skywalk auch in den Jahren 2010 und 2011. 2010 war die Geburtsstunde des skywalk MAGALOGS, eine richtungsweisende Mischung aus MAGAZin und KataLOG. 2010 startet auch die Entwicklung des äußerst zukunftsweisenden Projekts E-WALK, ein vollintegrierter elektrischer Gleitschirmantrieb. Die Vision des Projekts könnte man folgendermaßen beschreiben: Fliegen wann immer und fast immer wo man will, auch und gerade im Flachland. Die Realisierung wird 2012 abgeschlossen sein.

Blicken die skywalk Gründer so zurück, sind sie manchmal selbst erstaunt, welche Fülle an Produkten sie in zehn Jahren auf den Markt gebracht haben. Mit der Entwicklung gingen viele Innovationen einher und das ist es, was diese Firma so spannend macht: die Suche nach immer besseren Lösungen, um das zu verwirklichen, was der Traum fast aller Menschen ist, den aber nur einige wenige realisieren. Die Flügel ausbreiten und abheben in die dritte Dimension. Wer kann ahnen, was wir auf dieser Suche noch alles entdecken werden?

Naja, einer vielleicht ...

rofabrix Tuch, war in aller Munde. So ein Material hatte die Gleitschirmwelt noch nicht gesehen! Extrem leicht (leider auch extrem teuer) und dennoch alterungsbeständig: Die Alu-Bedampfung im Hundertstel Millimeterbereich machte es möglich. Mit dem RANGE wurde außerdem ein Wettkampfgurtzeug entwickelt, mit dem die skywalk Team-piloten aerodynamisch optimal verkleidet auf Kilometerjagd gehen konnten. Äußerst erfolgreich taten sie das 2009 mit dem CAYENNE3, dem ersten echten 3-Leiner in der LTF 2/EN-C Klasse. Gleich fünf skywalk Toppiloten konnten die ersten 10 Plätze in der Sportklasse des DHV XC erobern. Und auf dem Treppchen standen mit Hans Walcher, Thorsten Hahne und Jörg Zitzmann gleich drei skywalk Piloten! Oliver Teubert schaffte es mit unserem Sportster sogar sich auf Platz 4 der Offenen Klasse zu platzieren und dem nicht genug, gewinnt Reiner Braun mit dem POISON2 die Serienwertung der Gleitschirmliga.

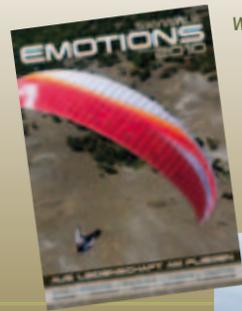
Im Jahr darauf kann Reiner diese Leistung sogar noch einmal wiederholen und steht erneut mit seinem POISON2 auf dem Siegertreppchen. Oliver Teubert hingegen setzt seineszeichens imposant die Erfolgsserie des CAYENNE3 fort, gewinnt die OLC Sportklassewertung und platziert sich

>> Auch sie vertrauten auf skywalk Schirme: die legendären Renegades



> Auch im zweiten Jahr mit dem POISON2 ist Rainer Braun in der Liga nicht zu schlagen

> Der skywalk MAGALOG wird geboren



> Mit Elektro-Thermik auf dem Rücken: der E-WALK



2009

2010

2011

> Oliver Teubert dominiert mit dem CAYENNE3 geradezu die OLC Wertung





# Der fünfte Tag...

**Die X-Alps** sind inzwischen über die Gleitschirmszene hinaus bekannt. Der Gleitschirm-Wettkampf, bei dem alle zwei Jahre 30 ausgewählte Piloten die Strecke von Salzburg einmal quer über die Alpen bis nach Monaco fliegend und laufend zurücklegen, fesselt die Zuschauer immer wieder aufs Neue. Dank Live-Tracking können sie jeden Schritt, Thermikkreis und Gleitflug der Sportler mitverfolgen. Wie es hinter den Kulissen aussieht, zum Beispiel, was es heißt, bei diesem Rennen Supporter zu sein, bleibt dabei verborgen.

**Sara Gudelius**, Supporterin von Paul Guschlbauer, der mit ihr als Team AUT4 den dritten Platz beim X-Alps 2011 erreichte, berichtet im MAGALOG 2012 exklusiv über ihren fünften Tag.

Text: Sara Gudelius  
Fotos: Red Bull Content Pool  
Jög Mitter, Chris Hörner,  
Felix Wölk

Nach einer weiteren kurzen und feuchten Nacht starten wir auch an diesem fünften Tag pünktlich um 4 Uhr. Am Vortag waren wir schon ein gutes Stückchen vorangekommen, aber nicht so weit, wie wir uns vorgenommen hatten. Bei der Aufholjagd hatten wir den Spaß ein bisschen aus den Augen verloren und genau das hatte uns gebremst. Wir waren äußerst unzufrieden mit uns selbst gewesen. Ich hatte an Paul herum kritisiert und er an mir. Aber zum Glück hatten wir ein gemeinsames Ziel und

jeder hat sich die Anmerkungen des anderen zu Herzen genommen. Paul hat sich wieder auf sich konzentriert und ich mich auf das, was wir im Vorfeld alles geplant hatten. Jetzt will Paul erst mal die vor ihm liegenden 40 Kilometer in Angriff nehmen. In 20 Minuten soll ich wieder bei ihm sein. Also muss ich mich sputen, das Frühstück, Dachzelt und die herumliegenden Sachen zusammenräumen und das nächste Essen für den Stopp mit Paul herrichten. Trotz der sehr frühen Stunde sind schon viele Autos unterwegs und die Straße ist schmal. An Überholen ist nicht zu denken. Ich bin hundemüde. »Ich muss mich zusammenreißen!« Als ich bei Paul ankomme, ist er gut drauf. Er kommt erstaunlich gut voran. Die nächste Stunde verbringe ich mit »Stop and Go«. Paul geht, und ich stehe nach einem, maximal zwei Kilometern mit dem Auto parat, um ihn zu versorgen und bei ihm zu sein. Irgendwann kann ich nicht mehr, mir fallen die Augen zu und ich habe Mühe, das Auto in der Spur zu halten. Ich fahre ein Stückchen vor und lege mich zehn Minuten hin. Nach paar Sekunden schlafe ich

bereits – das schnelle und effektive Schlafen ist eine Wohltat und funktioniert bestens. Das Telefon klingelt. Paul ist dran und sagt, ihm sei total kalt. Auf der geraden Strecke, die er im Moment entlang gehe, pfeife der Wind. Ich habe ein schlechtes Gewissen und bin die folgenden sechs Stunden immer bei ihm. Ein Stückchen fahre ich voraus und gehe ihm dann entweder zu Fuß oder mit dem Fahrrad entgegen, gebe ihm zu trinken, koche, prüfe den Abstand zum Hintermann, stehe in Verbindung mit unserem Wetterdienst und motiviere ihn von Zeit zu Zeit.

Und Paul gibt Gas. Es ist ein riesen Unterschied zu den letzten Tagen! Paul kämpft und ist dabei richtig gut. Wir sind beide froh, dass es am Abend vorher so gekracht hat. Das Rennen macht wieder richtig Spaß! Gegen 11 Uhr nähern wir uns dem Tonale Pass. Ich bin total begeistert, das Wetter sieht super aus. Doch kaum bin ich wieder bei Paul, fängt es an zu regnen. Die Motivation sinkt. Wir besprechen die nächste Entscheidung,

Fliegen oder Gehen? Unser Ziel ist Fliegen! Vom Pass zum möglichen Startplatz sind es 800 Höhenmeter. Paul geht voran. Ich tue mich hart, ihm zu folgen. Der Rucksack ist schwer und die Aussicht auf einen Flug äußerst gering. Es regnet immer wieder und die Wolken sehen nach

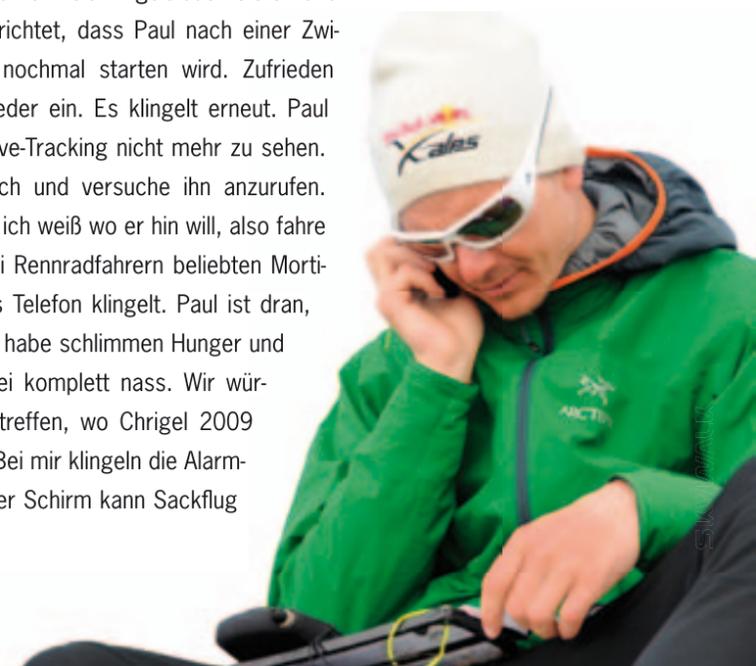
weiteren Schauern aus. Aber je höher wir kommen, desto munterer wird Paul. Er beobachtet das Wetter, telefoniert mit den »Wettermännern« und hegt Hoffnung.

Gott sei Dank! Ein Hatsch vom Tonale Pass Richtung Westen wäre eine Katastrophe in Bezug auf Kraft, Zeit und Motivation. Es sind nur noch 50 Höhenmeter, Paul rennt fast und ich kann nicht mehr. Er deutet mir an, dass ich mich beeilen sollte und ich beeile mich. Mit letzten Kräften stehe ich am Startplatz, das Wetter sieht gut aus. Paul macht sich startklar, doch plötzlich prasselt es nur so vom Himmel. Eine Wolke über uns regnet sich ab. Aber Paul lässt sich nicht unterkriegen.

Er sagt, er wisse, wie er das Wetter austricksen könne und startet. Es funktioniert! Paul steigt, der Regen lässt nach, die Thermik trägt ihn. Gleich wird er den in der Sonne liegenden Kamm erreichen. Ich muss wieder runter zum Auto. Wer weiß, wie lange die gute Lage anhält. Per Live-Tracking erfahre ich, dass Paul fliegt. Und zwar gut. Ich bin froh und gönne mir eine Pause. Schlaf! Nach kurzer Zeit klingelt das Telefon und mein Vater berichtet, dass Paul nach einer Zwischenlandung nochmal starten wird. Zufrieden schlafe ich wieder ein. Es klingelt erneut. Paul sei auf dem Live-Tracking nicht mehr zu sehen. Ich bin hellwach und versuche ihn anzurufen. Kein Netz. Ok, ich weiß wo er hin will, also fahre ich zu dem bei Rennradfahrern beliebten Mortirolo Pass. Das Telefon klingelt. Paul ist dran, er sagt nur, er habe schlimmen Hunger und sein Schirm sei komplett nass. Wir würden uns dort treffen, wo Chrigel 2009 gestartet sei. Bei mir klingeln die Alarmglocken. Nasser Schirm kann Sackflug bedeuten! >>

**» Das Telefon klingelt. Paul ist dran und sagt, ihm sei total kalt.«**

**>> Eine möglichst gut funktionierende Kommunikation zwischen Athlet und Supporter trägt maßgeblich zum Erfolg bei**





# Team AUT4

Immer wieder geht es auch ein Stück bergab, das nervt. Langsam bekomme ich eine Wut auf Paul, oder besser gesagt auf die Technik und ihre Tücken. In der Hoffnung, Paul am Startplatz zu treffen, gehe ich weiter. Es regnet, die Sicht beträgt etwa zehn Meter und es ist ziemlich kalt. Plötzlich klingelt das Telefon. Es ist Paul. Wir stellen fest, dass ich der Straße von vornhin nur hätte weiter folgen müssen, dann hätten wir uns getroffen. Sch ...!

Paul geht nun die 600 Höhenmeter Richtung Startplatz hinauf. Wir machen aus, dass wir uns auf dem Weg, spätestens jedoch am Gipfel treffen. Da ich nur langsam vorankomme, wundere ich mich, wo Paul bleibt. Wir telefonieren, rufen ins Nichts, um uns zu finden. Stille! Nebel, Regen und Kälte zehren an meinen Kräften. Aus dem Tal höre ich, dass nur der Gipfel in Wolken ist. Doch eine große Stromleitung führt unter dem Gipfel hindurch, ein Start mit nassem Schirm wäre viel zu gefährlich. Meine Gedanken kreisen um Paul. Da er wohl von der anderen Seite den Berg hinauf geht, machen wir aus, dass er nur bei wirklich startbaren Bedingungen fliegt und ich am Pass auf ihn warte, falls es nicht klappt. Ich beeile mich, zum Auto zu kommen. Völlig erschöpft steige ich ein, ziehe die nassen Klamotten aus und schlüpfte in den warmen Daunenschlafsack. Draußen schüttet es, Paul ist nicht mehr zu erreichen, dafür rufen mich alle möglichen Leute an. Sie machen sich Sorgen – und ich mir langsam auch. Was ist, wenn er doch startet? Was ist, wenn er nicht fliegen kann, was steht uns dann bevor? Und wenn er startet, wird er es über die Stromleitung schaffen?

Zum Glück kenne ich die Straße schon und weiß, wohin ich fahren muss. Nach nur 15 Minuten bin ich am Pass, alles ist im Nebel. Wo ist Paul? Ich fahre die Straße wieder etwas zurück, suche ihn. Als ich merke, dass ich kein Handynetzt mehr habe, wende ich, um erreichbar zu bleiben. Doch von Paul keine Spur. Er hat keinen Empfang – weder über Handy, noch

beim Tracker. Ich weiß nicht, was ich tun soll und rufe mir Pauls letzte Aussage noch einmal ins Gedächtnis. Ich soll zum Startplatz GEHEN!

Ok. Ich packe Handtücher ein, um den Schirm zu trocknen, warme Kleidung, ausreichend Essen, GPS und vor allem Batterien. Durch Nebel renne ich den Berg hinauf.

**» Meine Nerven liegen blank. Ich will nur, dass alles schnell vorüber geht.«**

Paul hat kein Netz, der letzte Anruf liegt eine Stunde zurück und das Live-Tracking funktioniert wegen leerer Batterien auch nicht. Wenn ihm wirklich etwas passiert, dann erfährt das erst mal niemand! Wie lange kann man warten, bis man sich auf die Suche macht? Hundert Fragen rasen durch meinen Kopf, gleichzeitig glaube ich fest an Paul. Er weiß, was er tut, aber meine Gedanken stehen nicht still. Die Totenköpfe auf der Straße von den Radrennen blinken in meinen Kopf auf. Moritrolo. Wieso heißt dieser Pass »Morti«-Rolo? Ist das ein schlechtes Omen? Meine Nerven liegen blank. Ich will nur, dass alles schnell vorüber geht.

Das Handy. Es klingelt! Es ist Paul. Er lebt! Und zwar bestens! Er steht kurz vor der Schweizer Grenze. Als er schon wieder am Runtergehen war, lichtete sich plötzlich der Nebel, und die Sicht war frei. Zwar habe es weiterhin viel geregnet, aber das sei für den Schirm kein Problem gewesen. Vermutlich mache der Mix aus AERO-FABRIX und Skytex 27 in seinem eingesetzten Bereich den X-Alps Schirm selbst bei jedem Wetter äußerst zuverlässig. Paul war direkt über meinen Kopf hinweg geflogen und nach einigen Kilometern wohlbehalten am Eingang zum Piz Palü Wendepunkt gelandet. Ich hatte ihn nur nicht se-

hen können, weil die Busfenster so beschlagen waren! Die Freude ist riesig und ich mache, so schnell ich kann. Paul ist super hungrig und noch viel nasser als ich. Auf der Fahrt hinab ins Tal fasse ich mich wieder, vor Paul muss ich schließlich stark sein! Endlich bei ihm angekommen, bin ich so froh wie selten! Voller Stolz erzählt er mir von seiner Leistung und ist begeistert von seinem Schirm. Ich bin glücklich, schäme mich aber gleichzeitig ein bisschen, ihm nicht vollends vertraut zu haben. Allerdings ist nicht viel Zeit, mir darüber den Kopf zu zerbrechen. Wir müssen weiter. Die Konkurrenz nach vorne ist nah. Wir haben heute schon ein gutes Stück aufgeholt und wollen damit weiter machen!

Die nächsten Stunden nehmen ihren Lauf. Schließlich falle ich gegen zwei Uhr glücklich über diesen heutigen Tag ins Bett. Davor hatte ich noch mit Handtüchern zwei Stunden lang Pauls Schirm und Gurtzeug getrocknet.

**>> Weit mehr als ein Achtungserfolg: Bei seiner ersten Teilnahme verblüfft Paul gleichermaßen Fachwelt wie Konkurrenz und beendet zusammen mit Supporterin Sara den härtesten Gletschirmwettbewerb auf Platz drei**

Weitere Erlebnisse des Team AUT4 Guschlbauer/Gudelius bei den X-Alps 2011 erfahren Zuschauer bei den Vorträgen von Paul Guschlbauer und Sara Gudelius. Termine und Infos unter: [www.paulguschlbauer.at](http://www.paulguschlbauer.at)



Rift Valley

# Kenia

Höher, schneller, weiter ...

Rekorde fliegen für »Fliegen für ein Klassenzimmer«

Text: Mirjam Hempel, Fotos: skywalk

Nachdem er durch einen Vortrag der Flugschule Elpe auf das Fluggebiet Rift Valley in Kenia aufmerksam wurde und den Kindern vor Ort helfen wollte, Lesen und Schreiben zu Lernen, hat skywalk Teampilot Ralph Schlöffel 2008 das Projekt »Fliegen für ein Klassenzimmer« ins Leben gerufen (wir berichteten ausführlich im MAGALOG 2010).

## Das Projekt

45 Millionen Kinder in Afrika besuchen keine Schule. Ralphs Idee war, Afrika zu helfen, indem er durch Bildung und Schulung die Menschen dort unterstützt, sich selbst zu helfen. Mit Spendengeldern, auch von skywalk, wurden seit 2009 zwei Schulen unterstützt und eine Behindertenschule betreut. So wurde für die Kessup School, die übrigens in unmittelbarer Nähe zum Landeplatz liegt, ein Schulgebäude für etwa 80 Schüler inklusive Sozialeinrichtungen, wie Toiletten und eine Küche, gebaut. Für die Kobil Behindertenschule wurden unter anderem Gebäude errichtet und ein großer Wassertank sowie zwölf Rollstühle gespendet. Alle Gelder für »Fliegen für ein Klassenzimmer« kommen dem Projekt 100 Prozent zugute. Ralphs Traum ist, ein Waisenhaus in der Nähe von Eldoret zu bauen und die Verwaltung aus privater Eigeninitiative zu ermöglichen.



[www.fliegen-fuer-ein-Klassenzimmer.de](http://www.fliegen-fuer-ein-Klassenzimmer.de)



>> Der JOIN'T2 auf Rekordkurs

Die geflogenen Rekorde im Überblick:

Datum	Wer	Kategorie*	Aufgabe	Fakts	D-Rekord	W-Rekord
10.01.2011	R.Vollmert   O.Feldmann	M JOIN'T2	Zielrück-Flug	58,29 km		X
10.01.2011	R.Vollmert   O.Feldmann	M JOIN'T2	Freier Zielrück	62,48 km		X
11.01.2011	Burkhard Martens	G POISON 3	100 km Zielrück   Zeit	29,5 km/h	X	
11.01.2011	T. Schweers   R. Vollmert	M JOIN'T2	100 km Zielrück   Zeit	29,49 km/h	X	X
11.01.2011	T. Schweers   R. Vollmert	M JOIN'T2	Zielrück-Flug	101,81 km	X	
12.01.2011	Renate Brümer	F CHILI2	Zielrück-Flug	101,81 km	X	
12.01.2011	Renate Brümer	F CHILI2	100 km Zielrück   Zeit	27,11 km/h	X	
15.01.2011	Thomas Schweers	G POISON2	100 km Zielrück   Zeit	38,54 km/h	X	X
15.01.2011	Burkhard Martens	G POISON3	Zielrück-Flug	202 km	X	
15.01.2011	Burkhard Martens	G POISON3	200 km Zielrück   Zeit	ca.33 km/h	X	
15.01.2011	M.Schapler   M.Wesselmann	M JOIN'T2	200 km Zielrück   Zeit	33,75 km/h	X	X
15.01.2011	M.Schapler   M.Wesselmann	M JOIN'T2	200 km Zielrück	ca.33 km/h	X	X
15.01.2011	M.Schapler   M.Wesselmann	M JOIN'T2	204 km Zielrück fr.Strecke	ca.33 km/h	X	X
15.01.2011	M.Schapler   M.Wesselmann	M JOIN'T2	Höhengewinn		X	
15.01.2011	Renate Brümer	F CHILI2	3 Wendepunkte	99 km	X	
16.01.2011	Renate Brümer	F CHILI2	3 Wendepunkte	140,45 km	X	
17.01.2011	R. Vollmert   P. Löffler	M JOIN'T2	3 Wendepunkte	145 km	X	

\*G = GENERAL | F = FEMININE | M = MULTIPLACE

## Rekorde fliegen im Rift Valley

Dass das Rift Valley für Thermik- und XC-Piloten mit Basishöhen bis zu 6.000 Meter und Steigwerten um die 5 m/s ein wahr gewordener Traum sein muss, zeigten die Flüge der skywalk Piloten Burkhard Martens, Nina Brümmer, Thomas Schweers, Markus Schapler, Paul Löffler, Olaf Feldmann und Markus Wesselmann 2011. Zusammen mit dem ehemaligen skywalk Marketing und Vertriebsleiter Reinhard Vollmert, der das Projekt »Fliegen für ein Klassenzimmer« von Anfang an tatkräftig unterstützte, brachten sie Ende Januar 2011 neben faszinierenden Eindrücken von Land und Leuten 18 Gleitschirmrekorde heim, darunter Deutsche und fünf Weltrekorde. Sozusagen als Erfolgsprämie wollte ihnen skywalk dafür tausend Euro zukommen lassen. Nach einem kurzen Gespräch in der Runde waren sich die Rekord-Piloten allerdings einig, dass dieses Geld in Afrika am Besten aufgehoben sei und der Scheck wurde von skywalk Geschäftsführer Manfred Kistler an Ralph für sein Projekt »Fliegen für ein Klassenzimmer« übergeben. Damit ist Ralph seinem Traum, ein Waisenhaus zu errichten, wieder ein Stückchen näher gekommen. >>

In den vergangenen Jahren machte **Nina-Renate Brümmer** mit skywalk Gleitschirmen mit mehreren Rekorden auf sich aufmerksam. Was die Voraussetzungen sind, um erfolgreich Rekorde aufzustellen oder bestehende zu überbieten, schildert sie im folgenden Text.

## Wie fliegt man eigentlich Rekorde?

Rekorde gibt es in allen Sportarten. Das Regelwerk für Gleitschirmrekorde ist im aktuellen Sportingcode der FAI Section 7D auf 25 Seiten in Englisch auf der DHV-Website unter Sportrekorden nachzulesen. Dort stehen auch die Regelabweichungen der Weltrekorde zu den nationalen Rekorden. Um einen Rekord einreichen zu können, benötigt man eine FAI Sportlizenz. Den Antrag gibt es auf der DHV-Website. Die FAI-Lizenz muss jährlich für ein Kalenderjahr neu beantragt werden. Sie kostet 7,50 Euro. Das Wichtigste ist dann, dass man sich überlegt, welche Rekorde zu brechen, oder überhaupt das erste Mal aufzustellen sind. Die Listen der nationalen und internationalen Rekorde stehen auf der Website des DHV unter Rekorde.

darf man am Zielpunkt maximal 2000 m weniger Höhe haben als am Startpunkt. Wie beim DHV-XC darf beim Rekord eines FAI-Dreiecks kein Schenkel kleiner als 28 Prozent der Gesamtstrecke sein. Bei Welt- und Europa-Dreiecksrekorden muss die Aufgabe auf einem Eckpunkt/Wendepunkt, bei einem Deutschen Rekord darf auch auf dem Schenkel gestartet werden. Die Aufgabe mit den GPS-Daten der Wendepunkte wird vor dem Flug auf einer Startmeldung (diese gibt es im Sportingcode) notiert und von einem Sportzeugen unterschrieben. Eine Ausnahme bilden freie Rekorde, die nachträglich deklariert werden. Sportzeuge wird man übrigens einfach. Man muss nur das Sportzeugenhandbuch (auf der DHV-Website unter Sport/Downloads) durchlesen und Seite 2 unterschrieben an den DHV senden. Bei nationalen Rekorden mit einem G-Rekord fähigem Gerät werden keine Sportzeugen benötigt. Der Flug mit IGC-File und Startmeldung muss innerhalb von sieben Tagen an den Auswerter des DHV, bei internationalen Rekorden zusätzlich der FAI, gemeldet werden. Der Rekord wird dann geprüft. Die Anerkennung kann einige Zeit dauern. Übrigens sind in Deutschland das 25er und 50er FAI-Dreieck auf Geschwindigkeit bei den Damen noch nicht belegt: also einfach fliegen und melden. Viel Spaß! 

Zu beachten ist: Ein neuer Streckenrekord muss 1 km größer sein als der bestehende Rekord. Jede Aufgabe muss ganz geschlossen werden. Der GPS dokumentierte Wendepunkt hat normal einen Radius von 400 m, in den man einfliegen muss. Berechnet wird aber nur die geflogene Strecke. Also fliegt man etwa 800 m je Wendepunkt weniger als man am PC plant. Die geplante Aufgabe muss also dementsprechend größer sein. Bei Flügen bis 125 km ist außerdem zu beachten, dass zwischen Startpunkt und Zielpunkt nur zwei Prozent der Gesamtstrecke an Höhendifferenz fehlen dürfen. Das heißt bei einem 100 km Flug

>> An Schlüsselstellen haben wir uns gegenseitig unterstützt und gezogen.

Leider hat der ein oder andere den zusätzlichen Zeitrekord

nur knapp verfehlt.

Aber genau das macht es doch so spannend!

REINHARD VOLLMERT

Sämtliche Rekorde gibt es für Gleitschirme und Drachen in den Wertungsklassen Allgemein, Damen und Tandem mit folgenden Unterscheidungen:

- > **Streckenrekorde** Freie Strecke, Ziel-Rückflug, FAI-Dreieck, Zielflug
- > **Geschwindigkeitsrekorde** über ein 25, 50, 100, 150, 200 km Dreieck und Zielflug über 100, 200 und 300 km.
- > **Höhenrekorde-Höhengewinn**
- > **Freie Rekorde** über eine freie Strecke, freie Strecke Ziel-Rückflug, freie Strecke mit bis zu drei Wendepunkten und freie Strecke um ein Dreieck. Diese können nach einem Flug nachträglich eingereicht werden, müssen aber größer sein als der jeweilige Streckenrekord.

PERFORMANCE  
DYNAMIK  
SICHERHEIT

HighTech Leinen  
Made in Germany

www.liros.com



Anzeige



# E-WALK

## die neue Freiheit

**a**ls Flachland Bewohner hat man es nicht leicht: Die Berge zum Fliegen sind etliche Autostunden entfernt, die kleinen Hügel in der Ebene können zwar dank immer besserer Schirme besser genutzt werden, aber den sicheren Thermikeinstieg für einen schönen Feierabendflug findet man nur selten. Außerdem muss man den Startplatz je nach Windrichtung sehr genau auswählen. Wie oft habe ich mir an diesen Hügeln schon gedacht, wie toll es wäre, wenn ich mich nur die paar hundert Meter zu den kreisenden Vögeln schieben lassen könnte! Auch mit der Winde ist es oft schwer, im richtigen Moment in die Luft zu kommen. Eine Helmreihe gibt einem vor, wann man an der Reihe ist und dadurch verpasst man leider in sehr vielen Fällen die Thermik, die einen oben halten würde. Der Aktionsradius aus der Winde reicht oft nur ein paar Kilometer ohne Thermik, wenn man nicht absaufen will. Die Schleppgelände sind mehr nach einfachen Genehmigungen und Platz für eine lange Schleppstrecke ausgesucht, als nach thermisch aktiven Geländen mit Thermikabriskanten. Wenn man doch einfach hinter dem Haus in die Thermik starten könnte! Ich hatte das Glück, einige E-WALK Prototypen im Flachland immer mal wieder testen zu dürfen. Endlich konnte ich den Startzeitpunkt selbst bestimmen, und war auf keine Hilfe angewiesen.

> Der Aufbau dauert ein paar Minuten länger als bei Gleitschirmflügen ohne Aufstiegshilfe, da noch der Akku und Propeller angesteckt werden müssen. Doch das nimmt man gerne in Kauf. Schließlich weiß man ja, dass man dafür ein ganzes Stück Freiheit bekommt.

> Das Stehen im Gurtzeug mit Motor während des Wartens auf Thermikanzeichen ist dank Front-Akku und der ausgeglichenen Gewichtsverteilung deutlich angenehmer als mit einem Rucksackmotor.

> Der Start erfolgt wie ohne Motor: einfach aufziehen und warten, dass der Schirm hochkommt. Bei Windstille ist natürlich Laufen angesagt. Ansonsten kann man stehen bleiben und den Schirm in Ruhe stabilisieren. Anschließend gibt man Vollgas und lässt sich wie auf Rollen wegschieben.

> Das Steigen liegt bei ordentlichen, rund 1,5 m/s. Sogar mit XS-Schirmgrößen bin ich mit meinen 78 kg, kräftig überladen, immer gut weggekommen. Bei schlechten Bedingungen ist, wie sonst auch, eine gute Starttechnik sehr hilfreich. Zu Demozwecken bin ich auch mal im Lee gestartet. Das geht zwar, aber zum Freifliegen sollte man sich besser eine freie Wiese suchen – am besten zum Wind hin abschüssig. Dann kann man sogar erst in der Luft den Propeller anwerfen.

> Apropos anwerfen. Es reicht, einfach nur sanft das Gasknöpfchen zu drücken, um unglaublich stufen-

los und dosiert den gewünschten Schub jederzeit direkt und ungewohnt präzise zu bekommen.

> Der Einstieg in die Thermik ist sehr einfach. Man kann den Startpunkt (zeitlich wie räumlich) nun sehr viel flexibler und wetterunabhängiger wählen. Ohne Thermik hat der Pilot etwa einen Aktionsradius von 15 Kilometern. Wenn man in der Umgebung einen Aufwind vermutet, der zum Beispiel durch aufbauende Thermikwolken, kreisende Vögel oder ähnlichem angezeigt wird, startet man. Selbst bei einem Nullschieber steigt man bei 20 % Motorleistung mit 0,5 m/s dem Himmel entgegen. Mit einer Akkuladung kann man so selbst ohne richtiges Steigen zu finden, bis zur Basis aufdrehen – meist zieht der Bart weiter oben an. Sieht man einen besseren Aufwind, muss der sich dank E-WALK nicht mal im Gleitwinkelbereich befinden.

Mein Ziel wurde es, mit maximal 20 Prozent des Akkus schon einen Aufwind zu bekommen, um dann beim Rumfliegen, selbst wenn es mal keine Thermik mehr gibt, noch genug Energie zu haben, um jederzeit wieder zu meinem Auto zurückzukommen. Man möchte sich ja die Gegend anschauen. Wenn thermisch halt nichts geht, kommt man zumindest, je nach Luftmassensteigen in dem man rumfliegt, auch so auf ausreichend Flugzeit. Dazu gibt es noch einen Tipp: Anders als beim Benzinmotor, geht es beim E-WALK auch nur mit und nicht gegen die Natur. Wenn Ihr mit einem Abwind Höhe verliert, lasst den Motor aus und versucht aus dem Abwind seitlich zu entfliehen. Der Abwind hört spätestens knapp über dem Boden auf und ihr könnt dann bodennah, über natürlich landbarem Gelände, mit weniger Energieverbrauch weiterpropellern und zu einen neuen Aufwind hinfliegen oder einfach zurückfliegen.

Bei meinen Flügen kamen oft Fremde angerannt und wollten unbedingt mehr über diesen fast unhörbaren Antrieb erfahren. Bei meinem Benzinmotor, den ich mal besessen habe, waren die Leute vom Lärm oft genervt. Was für ein Unterschied! Da der E-WALK den Geräuschpegel eines leisen Geschirrspülers hat, ist das Surren sehr angenehm. Wer mal ein leises, modernes Elektrofahrzeug gehört hat weiß, wie cool das ist. Mit dem E-WALK stellt sich ein völlig neues Freiheitsgefühl ein. Das ist ganz anders als mit einem Benzinmotor. Es fühlt sich einfach wie eine natürliche Erweiterung des Fliegens an. Dass die Energie beim E-WALK begrenzt ist, erhöht den Reiz, Thermik zu Suchen und zu Finden. Und

selbst wenn der Akku mal leer ist, kann man ihn in 1.5 Stunden, zum Beispiel beim Mittagessen, schnell wieder nachladen. Wenn sonst nur Vögel in einem Aufwind flattern können, kannst Du das nun auch. Dank E-WALK fahre ich jetzt nur noch zum nächstgelegenen Fluggelände, das allgemein thermisch gut ist, statt viel weiter zu einem, zum Wind passenden Hang zu fahren. Das Fliegen bei Windstärken, die nicht zum Soaren reichen, ist ungefährlicher und es macht sehr viel Spaß turbulenzarm zu kurbeln.

**Da der E-WALK den Geräuschpegel eines leisen Geschirrspülers hat, ist das Surren sehr angenehm. Wer mal ein modernes Elektrofahrzeug gehört hat, weiß, wie cool das ist.**

Den E-WALK kann man bestens mit dem Gleitschirm fliegen, den man immer fliegt. Ein »Extra-Schirm« ist für den Spaß nicht notwendig. Für die 0,05 m/s mehr Sinken hat man ja einen E-Motor, der einem 1,5 m/s Steigen schenkt, wenn man es braucht. Dafür ist der Schirm agiler und es macht mehr Spaß damit zu fliegen. Rechtlich, sollte der Gewichtsbereich natürlich die paar Kilogramm mehr erlauben.

Das Fliegen bei grenzwertigen Bedingungen, nur um mal wieder in die Luft zu kommen, oder um nicht »umsonst« irgendwo hin gefahren zu sein, kann man sich mit einem E-WALK in Zukunft sparen. Ich wünsche allen, die sich einen E-WALK gönnen, genauso viel Spaß wie mir!

Euer Armin Harich

>> Auf die Wiese ..., fertig ..., los!

skywalks elektrische

Einstiegshilfe in die

Thermik befindet sich

weiterhin in der internen

Erprobungsphase.

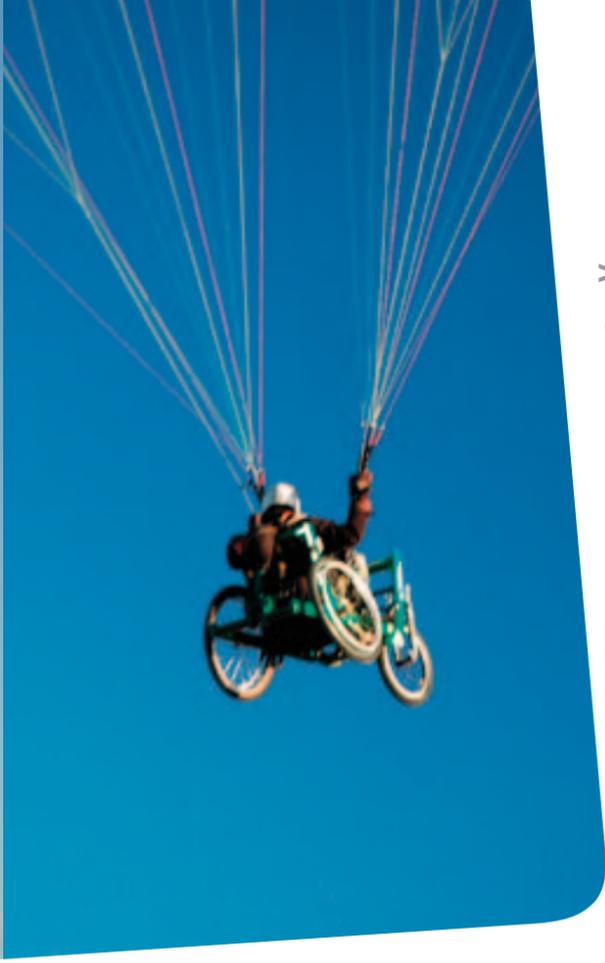
Nähere Infos unter:

[www.skywalk.info](http://www.skywalk.info)





und  
sie  
fliegt



>> Mutig, verrückt, optimistisch, wahnsinnig ... Petra und ihr unbeugsamer Wille wieder zu fliegen, wurden schon mit den unterschiedlichsten Adjektiven belegt. Heute sind ihre Freunde froh, dass Petra so beharrlich an ihrem Traum festhielt. Sie hat ihr Glück gefunden und kann uns allen als Vorbild dienen, auch nach harten Rückschlägen nie aufzugeben.

# doch ...!

»Das mit dem Rollstuhl am Gleitschirm bin ich, Petra Kreuz.«

Mit dem Gleitschirmfliegen habe ich 1992 angefangen. Im Sommer 1996 folgte der Drachenschein und im Frühling 2000 die Gleitschirm Tandem Lizenz. Es hat mir immer großen Spaß gemacht, morgens auf einen Berg zu gehen und begleitet von den ersten Sonnenstrahlen hinunter ins Tal zu gleiten oder vormittags auf den Hochfelln zu fahren und einen Streckenflug über den Wilden Kaiser zum Gerlospass, nach Zell am See und Waidring zu unternehmen.

Seit einem Unfall beim Drachenfliegen im September 2000 in den Dolomiten, bei dem ich plötzlich das Bewusstsein verlor und gegen eine Felswand prallte, bin ich querschnittgelähmt. Es brauchte sieben schwere Operationen und 361 Tage, bis ich aus dem Krankenhaus und der Reha entlassen wurde. Andere hätten vom Fliegen vermutlich nichts mehr wissen wollen und sich erstmal Sorgen gemacht, wie sie den Alltag im Rollstuhl bewältigen. Bei mir war es anders. Schon als ich direkt nach dem Unfall nach einer Woche aus dem Koma erwachte, galt mein erster Gedanke dem Fliegen: »Geht nicht, gibt's nicht! Wenn ich nicht mehr Laufen kann, muss die Startphase irgendwie anders überbrückt werden, damit ich wieder fliegen kann.« Ich begann mit der Konstruktionszeichnung für einen Flugrolli. Einige Leute haben mich deswegen für verrückt erklärt, aber das haben sie schon öfter, dachte ich mir und plante weiter. Und selbst die Familie und Freunde konnten mich nicht von meinem Plan abhalten, wieder zu fliegen.

Heute sind sie froh, dass ich nie aufgegeben habe und dadurch wieder glücklich bin. Seit ich dann vor vier Jahren auch noch meinen jetzigen Ehemann, Peter, kennen gelernt habe, ist das Leben einfach perfekt. Mit meinem Flugrolli gehe ich inzwischen wie früher gewohnt, auf Strecke, genieße die Ther-

»Einige Leute haben mich deswegen für verrückt erklärt, aber das haben sie schon öfter, dachte ich mir und plante weiter.«

mik und einfach das Gefühl, in der Luft zu sein. Seit vier Jahren verbringen Peter und ich die Winterzeit in Australien, was fliegerisch sehr speziell ist. Egal ob beim Küstenfliegen in »Stanwell Park«, südlich von Sydney oder Soaren am »Hill 60« im Industriegebiet von Wollongong, einem der wenigen Möglichkeiten, mit Pelikanen zu Fliegen: Es ist immer wieder etwas ganz Besonderes, direkt über dem Meer zu Gleiten. Bei der Wahl des Gleitschirms spielte die Sicherheit eine sehr große Rolle und ich bin froh, in

skywalk den richtigen Partner gefunden zu haben. Dank JET FLAPs haben sämtliche skywalk-Schirme einen sehr geringen Minimalspeed, was beim Fliegen ein zusätzliches Sicherheitspolster bedeutet. Nach ausgiebigen Tests im vergangenen Jahr habe ich mich für einen CHILI2 entschieden. Schon beim

ersten Start hatte der CHILI2 mir seine Qualitäten gezeigt. Trotz Seitenwind hob er samt Rolli und mir

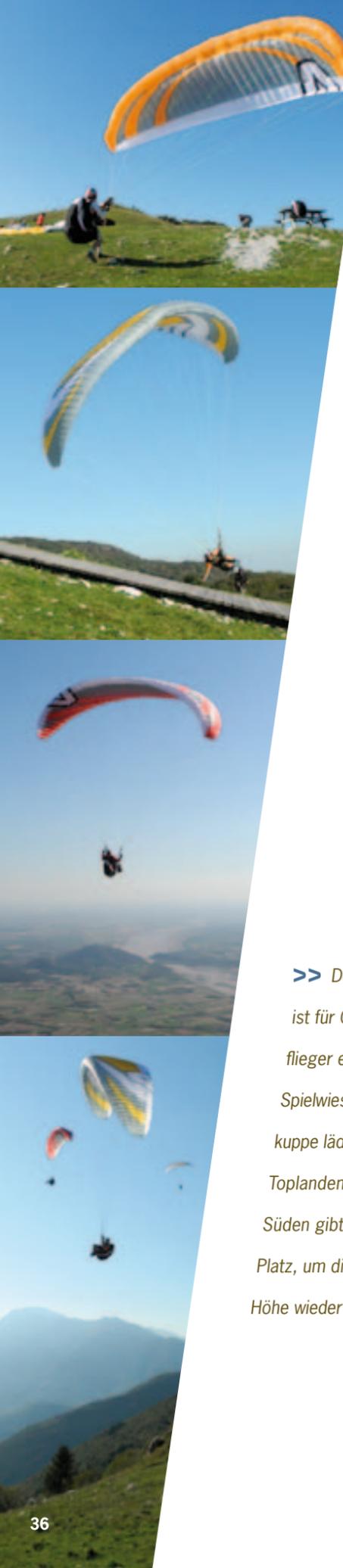
spurtreu ab und flog geradeaus. Das Thermikfliegen machte mit dem CHILI2 auf Anhieb enorm viel Spaß und bei Talquerungen überrascht mich die Gleitleistung für einen EN-B Schirm auch heute immer wieder aufs Neue.

Euch allen wünsche ich für die Zukunft so viele perfekte Flugtage, wie ich sie mit dem CHILI2 schon erleben durfte. Und denkt immer dran: Geht nicht, gibt's nicht! ☑

Am Anfang einer unvergesslichen

Gleitschirmreise stand

**ein Traum**



Ein kurzer Zug an den Tragegurten, zwei, drei Schritte Anlauf und schon entschweben wir dem Monte Valinis, einem rund 1.100 Meter hohen Flugberg in der Nähe von Meduno. Wir, das sind Reini, Bruno, Rolf, Andrey und ich. Mit Motoren und unseren Hybridschirmen SCOTCH und MOJITO wollen wir uns einen Traum erfüllen und vom Alpensüdrand bis zur Adria und zurück fliegen.

Nach dem Start am Monte Valinis bringen uns angenehme Steigwerte mit bis zu vier Metern pro Sekunde nach oben. Kurz darauf überhöhen wir das Bergmassiv, das sich am Fuße der südlichen Alpen in Ost-West-Richtung erstreckt. Mein Blick schweift in südliche Richtung und folgt dem sich durch die Landschaft schlängelnden Flussverlauf des Tagliamento. Bereits nach wenigen Kilometern verliert er sich im diesigen Tageslicht des herrlichen Herbsttags. Der Tagliamento ist einer der letzten Wildflüsse der Alpen. Knapp sieben Kilometer südlich von hier mündet er nahe Bibione in die Adria, unserem Flugziel für den nächsten Tag. Bevor wir ihm jedoch gen Süden folgen, genießen wir das Fliegen am Berg und vergnügen uns mit Touch and Goes, Wingovern, SATs und Spiralen. Jeder macht das, worauf er gerade Lust hat, um wenig später wieder über Kammhöhe dahinzugleiten.

#### Flug ans Mittelmeer

Am nächsten Vormittag starten wir mit unseren Motoren und den Hybridschirmen auf dem Ultraleichtflugplatz von Patrizia und Paolo am Rand des Ortsteils Solimbergo zu unserer Flugtour zum Mittelmeer. Paolo und Patrizia betreiben 300 Meter vom Flugplatz entfernt eine Fliegerberge, das Agriturismo Sasso D'Oro. Normalerweise wird auf ihrem UL-Flugplatz mit Drachentrikes oder Dreiachsern gestartet. Doch heute gehen wir mit unseren Motorschirmen Richtung Mittelmeer auf die Reise. Zunächst folgen wir im Tiefflug dem Verlauf der Eisenbahnlinie nach Pinzano. In Italien sind schließlich unter der Woche nur maximal 150 Meter über Grund für Ultralights erlaubt. Kurz darauf geht es über dem Flussverlauf des Tagliamento, Richtung Süden. Türkisblau schlängelt sich das Wasser durch das steinige Flussbett. Bodennah gleiten wir durch die

sanfte Vormittagsluft. Keine Spur von Thermik stört unseren Fluggenuss, der sich anfühlt, als würden wir auf Schienen dahingleiten. Die Luft hat angenehme 25 Grad Celsius. Auf der Höhe von Latisama verlassen wir das Flussbett Richtung Valle Zignago. Der weitläufige See beeindruckt mit unterschiedlichsten Farben und zahlreichen Seevögeln. Nach zwei Stunden Flugzeit können wir das Meer schon riechen. Kurz darauf landen wir einer nach dem anderen auf dem neuen Flugplatz des Volo Almare Clubs. Er liegt nur wenige Kilometer nördlich von Caorle, in der Nähe der Adria. Der Platz verfügt über eine 800 Meter lange Grasbahn und einen geräumigen Hangar mit angeschlos-

#### » Nach zwei Stunden Flugzeit können wir das Meer schon riechen.«

sener Tankstelle. Wie schon bei Paolo und Patrizia, werden wir auch hier sehr freundlich aufgenommen. Eine Landegebuhr müssen wir nicht entrichten. Sie wird erst ab einer Abflugmasse von tausend Kilogramm erhoben. Nach einem schmackhaften italienischen Essen im Flugplatz Restaurant und dem obligatorischen Espresso zum Abschluss, starten wir am Nachmittag zu einem kleinen Rundflug über Bibione. Kilometer lang erstrecken sich hier die Bettenburgen an der Mittelmeerküste. Nach etwas Suchen finden wir schließlich einen naturbelassenen Strandabschnitt zum Landen. Ein Sprung ins kühle Meer ist anschließend natürlich Pflicht. >>

>> Wie im Rausch cruisen wir über die uns erst endlos scheinende Flusslandschaft, machen einen kurzen Zwischenstopp bei Caorle, um am Abend dann am Mittelmeerstrand zu landen. Unbeschreiblich!!!

>> Der Monte Valinis ist für Gleitschirmflieger eine einzige Spielwiese. Seine Gras- kuppe lädt überall zum Toplanden ein und gegen Süden gibt es jede Menge Platz, um die gewonnene Höhe wieder zu vernichten





### Flug zurück nach Meduno

Nach der Übernachtung in den flugplatz eigenen Apartments und einem typisch italienischen Frühstück mit Cappuccino und gefüllten Croissants, starten wir am späten Vormittag direkt von den Hangars zum Rückflug Richtung Alpen. Wir werden durch einen leichten Gegenwind aus Nord gebremst. Gegen Mittag entscheiden wir uns zu einer Zwischenlandung, denn die Thermik drückt mittlerweile mächtig durch. Auf fast jeder Agrarfläche sind Landwirte mit ihren Traktoren unterwegs und lösen zahlreiche Thermikblasen ab. Außerdem verlangen unsere Motoren und Mägen nach Energiezufuhr und Rolfs Motor nach mechanischen Streicheleinheiten. Der Endschalldämpfer seines etwas betagten Antriebs hatte sich gelöst und den Propeller in Mitleidenschaft gezogen. Nach einer ausgiebigen Siesta starten wir schließlich gegen halb fünf, um zu unserem Ausgangsort zurück zu fliegen. Eine halbe Stunde vor Sonnenuntergang landen wir im diesigen Abendlicht direkt neben der Fliegerherberge von Patrizia und Paolo, dem abgemähten Maisfeld sei Dank. Wir springen in den hauseigenen Pool und

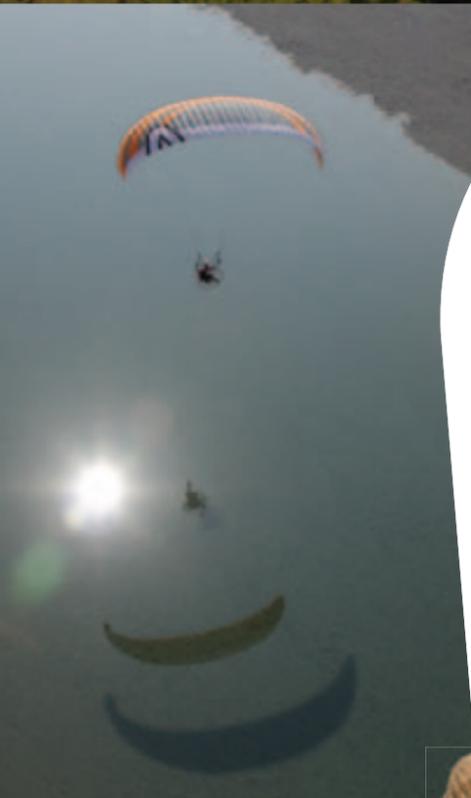
>>



>> *Es sind viele Bilder und Eindrücke, die uns sicher noch lange in Erinnerung bleiben werden: das sich unter uns durch die Landschaft schlängelnde Flussbett, das gemeinsame Entlangschweben an der Adriaküste, das Dahingleiten über die unzähligen Ackerflächen, wie auch das Spielen und Soaren an den sanften grasbewachsenen Hügeln über Meduno ...*

*Nicht zuletzt die Möglichkeit sowohl mit, als auch ohne Motor fliegen zu können, hat diese Hybridschirm Reise so facettenreich gemacht. Der Umstand, dass in Italien mit ULs nur bis maximal 150 Meter über Grund geflogen werden darf und die ausreichend zur Verfügung stehenden Notlandeflächen, gestaltet natürlich gerade für Motorschirmflieger die Geschichte doppelt interessant*





entspannen uns anschließend mit einem Landebier im dazugehörigen Whirlpool. Zum perfekten Abschluss der ohnehin schon mehr als gelungenen Tour würde jetzt nur noch ein langer Soaringtag am Monte Valinis fehlen. Und tatsächlich: Am folgenden Tag spielt das Wetter mit und vergönnt uns vor einer aufziehenden Warmfront noch herrliche Gleitschirm-Soaringflüge im nahezu laminaren Hangaufwind.

Vom Strand, an dem wir gelandet sind habe ich mir eine Muschel zur Erinnerung mitgenommen. Jetzt liegt sie bei mir im Badezimmer und jeden Morgen beim Rasieren fällt mein Blick auf sie. Ein schönes Gefühl ... ☑



### Start- und Landeplätze:

#### Monte Valinis

Koordinaten: N 46°13'50.6" E 12°48'22.9"  
Ort: Meduno, Provinz Pordenone  
Region: Friaul-Julisch Venetien  
Startplatz: 1.000 m NN | Landplatz: 256 mNN  
Startrichtung: SO bis SW,  
Erschließung per Auto, zu Fuss

#### UL-Platz Sequals – Sassodóro

Koordinaten: N 46°10'90.0" – E 12°49'33.0"  
Belag: Gras | Bahnlänge: 320 m  
Kontakt: Tel: +39/0427/9 35 87  
Mobil: +39/333/2660977  
www.sassodoro.pn.it, info@sassodoro.pn.it

#### UL-Platz Volo Almare Club:

Koordinaten: N 45°36'43.0" – O 12°48'52.6"  
Belag: Gras | Bahnlänge: 800 m  
Frequenz: 130,000 MHz  
Kontakt: Tel: +39/042/81351  
Mobil: +39/333/1926106  
Restaurant: Tel. +39/0421/212017  
clubvoloalmare@libero.it, www.clubvoloalmare.it

### Übernachtung:

#### Agriturismo Sasso D'Oro

Via del Capitel 4, Ortsteil Solimbergo, Sequals  
Tel./Fax: + 39/0427/93587  
Mobil: +39/333/2660977  
info@sassodoro.pn.it, www.sassodoro.pn.it

#### Auf dem Flugplatz des Volo Almare Clubs

Kontakt und Buchung über Telefonnummer und Mailadresse des UL-Platzes

### Daten der Tour

Dauer: 4 Tage  
Thermikflugzeit: 5 x 5 Stunden  
Motorflugzeit: 4 x 7 Stunden  
Motorflugstrecke: 4 x 210 km  
Spritverbrauch: 90 Liter  
Ölverbrauch: 1,8 Liter  
Rotwein: 10 Liter  
Landebier: 10 Liter  
Verschleiß: 1 Endschalldämpfer, 1 Prop  
Wiederholungsgefahr: 100 Prozent

**FRESH BREEZE**

**FLIEGT :D!**

**BREEZE**

**FLIEGT NICHT!**

MADE IN GERMANY

FRESH BREEZE

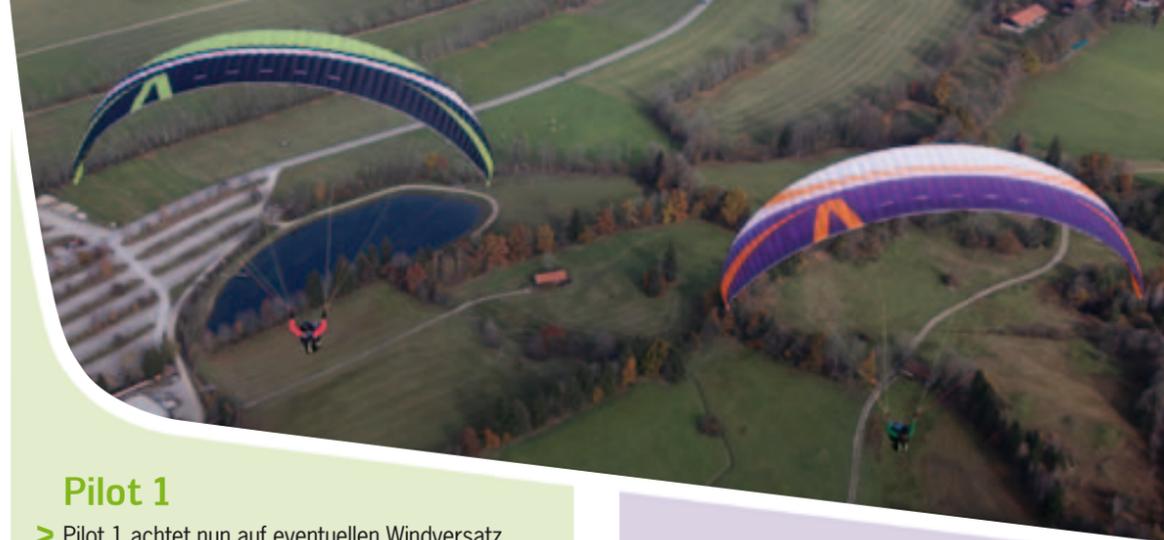
CONTACT: WWW.FRESH-BREEZE.DE MAIL:FRESH-BREEZE@T-ONLINE.DE

# Die hohe Kunst des Vergleichens

Warum veröffentlicht skywalk keine technischen Daten, wie Gleitzahl und Speed, im magalog? Oder: Wie schwer ist es eigentlich, einen realen Leistungsvergleich zweier Gleitschirme zu erfliegen? Im folgenden Beitrag von Arne Wehrin, Leiter der skywalk Gleitschirm Entwicklung, geht es darum, wie schwierig und aufwändig es ist, einen aussagekräftigen Vergleich zweier Schirme zu erfliegen.



Das Heraustellen und Vergleichen von Gleitzahlen und Geschwindigkeiten hat in den letzten Jahren immer mehr an Bedeutung gewonnen und wurde sicher des öfteren sogar als Argument zur Kaufentscheidung herangezogen. Dabei ist das Vergleichen der Leistungsfähigkeit zweier Gleitschirme nun wirklich keine leichte Aufgabe. Gerade durch die aerodynamischen und physikalischen Besonderheiten des Fluggeräts ergeben sich hierbei grundsätzliche Schwierigkeiten. Aber fangen wir erst einmal damit an, Elementares zu diesem Thema klarzustellen:



## Pilot 1

- > Pilot 1 achtet nun auf eventuellen Windversatz beim Geradeausfliegen.
- > Er muss genau mit oder gegen den Wind fliegen.
- > Bei Windversatz heißt das, neu ausrichten und den Vergleich erneut beginnen.
- > Bei Windversatz fliegt man fast automatisch eine Kurve sobald man auf den Fixpunkt zu steuert. Ein Schirm ist somit benachteiligt, denn er fliegt den weiteren Weg.
- > Pilot 1 gibt die Geschwindigkeiten vor: Trimm-speed, halb beschleunigt, voll beschleunigt.

## Pilot 2

- > Bevor der Vergleich losgeht, formiert sich Pilot 2 genau neben Pilot 1.
- > Pilot 2 achtet nur auf Pilot 1, er muss Flügel an Flügel fliegen (Abstand circa 2 bis 5 m, beschleunigt etwas mehr).
- > Der höhere Pilot legt die Ohren an, um genau auf die gleiche Höhe zu kommen.
- > Pilot 2 hält genau die Geschwindigkeit von Pilot 1.

Wichtig ist, dass zu allererst die offensichtlich beeinflussenden Parameter bei beiden Piloten angeglichen werden. Das bedeutet im Einzelnen:

- > Gleiches Gewicht (aufs Kilo genau)
- > Gleiches Gurtzeug (exakt gleiches Modell)
- > Gleiche Sitzposition
- > Gleiche Handhaltung (nicht zu unterschätzen!)

Zudem gibt es Dinge während des Flugs, die den Vergleich unbrauchbar machen könnten:

- > Sind die Bremsen zu kurz, so der Schirm angebremst ist, verändert sich sofort die Leistung. Eine Bremse kann bei Trimm-speed lang genug sein, aber beschleunigt bremst sie an. Das darf nicht sein.
- > Achtung: Der Bremsweg fängt nicht an, wenn die Bremsleinen straff sind, sondern sobald die Hinterkante anfängt, sich zu bewegen.
- > Sind irgendwelche Leinen so stark auf Zug, dass sie den Schirm eventuell anbremsen (z. B. zu starker Trimmknoten in der Bremse)?
- > Es ist zu thermisch oder zu bewegt, um eine Aussage treffen zu können.

## Wie definiert sich Leistung?

Hat ein Schirm eine Gleitzahl von 9 bedeutet das, er verliert auf einer Strecke von 3 km 333 m Höhe. Ein Schirm mit der Gleitzahl 9,5 braucht für die gleiche Entfernung 315 m Höhe, also genau 17 m weniger. Um das zu erfliegen, muss man mit zwei Schirmen bei einer Geschwindigkeit von 40 km/h viereinhalb Minuten ganz ruhig nebeneinander fliegen. Der Unterschied beträgt dann zwei Schirmhöhen. In bewegter Luft muss man das erst einmal erfliegen!

Weiterhin muss der Begriff Leistung grundsätzlich erst einmal definiert werden. Meist wird das nämlich unterschätzt. Bei Prototypen ist es oft so, dass zwei Schirme bei Nullwind die gleiche Gleitleistung haben, der eine fliegt aber schneller als der andere. Fliegt der eine zum Beispiel 2 bis 3 km/h schneller, ist das sehr viel. Das bedeutet nämlich, dass der langsamere Schirm beschleunigen muss und dann wird man, wenn beide gleich schnell fliegen, sofort einen Unterschied erkennen. Dieser Unterschied ist nicht zu unterschätzen. In bewegter Luft macht sich das noch deutlicher bemerkbar.

## Vergleichen in ruhigen Bedingungen

Vergleicht man zwei Schirme bei Trimmgeschwindigkeit, ist es wirklich wichtig, extrem ruhig und konstant zu fliegen. Außerdem muss man darauf achten, wie langsam oder schnell der andere fliegt. Der Langsamere beschleunigt auf den Wert des Schnelleren. Dann fliegt er genau nebenher. Das Ganze muss man sehr gut trainieren. In der Praxis ist es so, dass zwei Piloten sich sehr gut kennen müssen, bis sie aussagekräftige Vergleiche erfliegen. Man muss nämlich auch erkennen, ob ein Leistungsunterschied aufgrund der Bedingungen oder aufgrund eines anderen Fehlers entsteht. Es ist oftmals so, dass bei zehn Flügen sieben mal der eine Schirm und drei mal der andere besser fliegt. Trotzdem kann das oft schon einen deutlichen Unterschied zwischen beiden Schirmen bedeuten. Das zeigt, dass man bei nur ein bis zwei Vergleichen überhaupt keine Aussage treffen kann. Macht man diesen Vergleich dann auch halb beschleunigt und voll beschleunigt, erkennt man erst, wie aufwendig das Ganze wird. Und das ist erst der Anfang.

## Vergleichen in bewegter Luft

Viel wichtiger noch ist der Leistungsvergleich in bewegter Luft, zum Beispiel: thermische Verhältnisse, Lee, Gleiten gegen den Wind, Stabilität im beschleunigen Flug. Dies sind die wahrhaft wichtigen Leistungsdaten. Das reine Nullwindgleiten ist nur der geringere Teil, aber merkwürdigerweise immer der, den jeder wissen möchte. Nach den obigen Ausführungen zum Schirmvergleich in ruhiger Luft kann sich nun jeder lebhaft vorstellen, wie schwierig es erst in bewegter Luft ist, die Unterschiede verlässlich herauszufinden. Aber natürlich ist es wichtig zu wissen, welche Leistung der Schirm hat, wie stabil er beschleunigt ist und wie gut er sich in harten Bedingungen handhaben lässt. Um das herauszufinden, braucht man zwei Piloten auf gleichem, sehr hohem Niveau. Wir erfliegen diese Leistungsdaten immer mit Hilfe eines Referenzschirms. Dabei werden auch kleinere Strecken in verschiedenen Luftkonditionen geflogen. Bei Gleitstrecken achtet man auch hier darauf, dass man genau nebeneinander auf gleicher Höhe losfliegt und beim Kurbeln, ob man besser steigt als der andere. Der Pilot mit dem Schirm besserer Leistung wird dem anderen einfach überlegen sein. Nach dem Flug wird der Vergleich dann intensiv besprochen. Dazu gehört natürlich auch, dass man »die gleiche Sprache« spricht. Im Gespräch wird dann deutlich, ob beide das Gleiche empfunden haben und sich einig sind, oder ob äußere Faktoren den Vergleich verfälscht haben könnten. Sind wir zufrieden, wird nochmal mit dem Benchmark-Modell des Markts in der jeweiligen Klasse verglichen, um sicher zu sein, dass wir mit unserer Entwicklung ganz vorne sind. Ausschlaggebend neben dem Gleiten sind für uns aber auch andere Leistungseigenschaften, wie:

- > Wie stabil ist der Schirm in turbulenten Bedingungen?
- > Fühle ich mich in harten Bedingungen wohl?
- > Wie ist das Handling in schwacher, starker, zerrissener Thermik?

## Erst, wenn alles passt, bringen wir den Schirm auf den Markt, vorher nicht.

Um wirklich glaubwürdige Leistungswerte für einen Vergleich zu ermitteln, sind zusätzlich zu den Vergleichsflügen unzählige Instrumenten-Messflüge nötig, die dann auch noch von Luftdruck, Temperatur, Höhe, Gewichtsbelastung, Flugposition und vielen weiteren Faktoren abhängen. Vielleicht wird nun ansatzweise klar wie hoch der Aufwand ist, reelle Vergleichswerte zu ermitteln und warum wir im Interesse aller von nun ab darauf verzichten möchten, diese zu veröffentlichen.

## Zelle auf Zelle packen - muss das sein?

Viele Piloten fragen uns immer: Muss ich meinen Schirm Zelle auf Zelle packen? Bei Gleitschirmen mit Mylar-Verstärkungen in der Eintrittskante ist Zelle auf Zelle Packen durchaus sinnvoll. Dadurch werden Knicke im Mylar verhindert, die im Laufe der Zeit zu schlechterem Startverhalten führen könnten. Die in den neueren Schirmen verbauten Rigid Foil (kleine elastische Stäbchen im Bereich der Eintrittskante) sind wesentlich knickunempfindlicher als das herkömmliche Mylar. Zelle auf Zelle Packen ist gerade bei modernen Schirmen, vor allem bei denen mit sehr flexiblem Rigid Foil Material, somit nicht mehr erforderlich, aber natürlich möglich.



## Reinigung des Tuches

Ist der Gleitschirm einmal sehr verschmutzt, reinigt man ihn am besten mit einem weichen Lappen oder Schwamm und Wasser. Keine harten Bürsten, chemischen Mittel oder Salzwasser verwenden. Das könnte die Beschichtung schädigen. Den Schirm anschließend gut trocknen lassen. Niemals feucht zusammengelegt lagern, sonst bekommt das Tuch Stockflecken. Das gilt auch, wenn der Schirm anderweitig nass geworden ist (z. B. im Winter durch geschmolzenen Schnee).

## Was ist eigentlich ...

Gern werden, wenn es um das Beschreiben der Flugcharakteristika eines Gleitschirms geht, gebräuchliche Fachbegriffe benutzt. Leider stellen wir immer wieder fest, dass die Definitionen dieser Begriffe wohl aber nicht jedem ganz klar sind. Um Missverständnisse zu vermeiden, wollen wir hier ein wenig Aufklärungsarbeit leisten.

### Handling?

Der Begriff Handling beschreibt die Bedienbarkeit des Schirms. Es umfasst zum Beispiel die Handhabung mit dem Tragegurt. Ist er leicht zu bedienen? Denn das Handling sollte einfach und unkompliziert sein. Dabei stellen sich folgende entscheidende Fragen: Wie leicht ist der Schirm in der Luft zu bedienen? Was zeichnet ein gutes Handling in der Luft aus?

- > unterstützt es den Piloten beim Fliegen, schränkt es ihn nicht ein?
- > ist es direkt, heißt ohne Zeitverzögerung?
- > ist individuell wie beim Auto, Stichwort Kurve fahren?
- > passt es zur Klasse? Zum Beispiel Acro. Beim Streckenfliegen heißt gutes Handling auch gutes Steigen sowie entspanntes und ermüdungsfreies Fliegen.

## Defektes Stäbchen

Geht eines der Stäbchen an der Eintrittskante doch zu Bruch, erkennt man das meist durch einen markanten Knick nach Außen. Da sie fest vernäht sind, erfordert der Austausch eine Fachwerkstatt. Das geht in der Regel aber schnell und problemlos.

## Riss-Reparatur

Ein Riss, der unter 20 cm Länge ist und sich weiter als 10 cm im Bereich der Leinenloops befindet, ist schnell repariert. Einfach selbstklebendes Spinnakertape zweimal in der Größe ausschneiden, dass es auf allen Seiten 3 cm über den Riss hinausragt. Das eine Stück auf den Riss auf der Oberfläche des Tuchs, das Pendant auf die Unterfläche kleben. Risse über 20 Zentimeter in der Nähe der Leinenloops sollten vom Fachhändler repariert werden.

## Steuerdruck?

Der Steuerdruck ist die Antwort auf die Frage: Wie viel Kraftaufwand ist nötig, um eine gewisse Reaktion des Schirms hervorzurufen, um die gleiche Kurve zu erfliegen.

Das heißt: Wie hoch ist die benötigte Kraft bei unterschiedlichem Steuerdruck? Hoher Steuerdruck bedeutet mehr Kraftaufwand bei gewünschter gleicher Reaktion. Niedriger Steuerdruck heißt weniger Kraftaufwand bei gewünschter gleicher Reaktion. Der Steuerdruck kann auch gemessen werden. Trotzdem kann das Handling sowohl bei hohem, als auch bei niedrigem Steuerdruck gut sein. Das muss jeder Pilot nach seinem persönlichem Gefühl selbst entscheiden.

# THE SKYWALKERS

...fast wie im richtigen Leben



## Die Zukunft des Gleitschirm Checks



Das datenbankbasierende System zur turnusmäßigen Überprüfung von skywalk Gleitschirmen hat die interne Testphase erfolgreich passiert. Erste von skywalk autorisierte Partner können sich bereits über das Internet einloggen und werden somit direkt mit allen Informationen versorgt, die für einen vorschriftsmäßigen Check benötigt werden. Der Checkbetrieb wird Schritt für Schritt durch den Check geleitet und sensible Details, wie die Berechnung des Trimmvorschlags und anderer Technologiewerte, übernimmt CHECKAIR. Fehlinterpretationen werden somit ausgeschlossen. Ergebnisse und notwendige Nachbesserungen sind auch für den Piloten transparent darstellbar.

Was sagen Experten aus zwei der renommiertesten Checkbetriebe zu den ersten Erfahrungen mit CHECKAIR? Wolfgang (Wolfi) Marxt, einer der Geschäftsführer der Flugschule Chiemsee und Johannes Knust, Technischer Leiter der Papillon Flugschulen Wasserkuppe, beantworteten unsere Fragen.

*Ist ein System wie CHECKAIR ein grundsätzlich zukunftsweisender Fortschritt?*

W + J: Ja, auf jeden Fall, denn dieses System bildet in Echtzeit den Wissenstand des Herstellers ab. Die derzeitige Rechtslage besagt eindeutig, dass nur der Hersteller und nicht die Zulassungsstelle dafür verantwortlich sind, wie die Flugfähigkeit über die Zeit gewährleistet werden muss und welche Prüfverfahren hierfür anzuwenden sind. Genau dieser Forderung kommt CHECKAIR nach. Außerdem wird grundsätzlich die Qualität eines Checks angehoben, wenn zu allererst einmal geschaut wird, wer den Check wie durchführt. Die vorgeschaltete Autorisierung filtert schwarze Schafe heraus und säubert so den Markt. Somit weiß der Pilot, dass auch ein örtlich entferntes skywalk CHECKAIR Center in engem Kontakt mit dem Hersteller steht.

*Welche wegweisenden Änderungen ergeben sich für die Checkbetriebe?*

W + J: Durch das Web-basierende System haben wir immer die aktuellen Daten für jeden Schirm. Das bedeutet auch, dass auftretenden Fragen, wie welche Leinen typenspezifisch gerissen werden müssen, oder welcher Trim nach dem Vermessen anzuwenden ist, nicht mehr von der Flugschule interpretiert werden müssen. Das hilft letztendlich, neben der maximal erreichbaren Sicherheit des Fluggerätes auch die noch maximal mögliche Performance des Gleitschirms abzu prüfen und für den Piloten wieder herzustellen. Durch die Menüführung über 18 Punkte kann sichergestellt werden, dass alle Punkte, die abgearbeitet und interpretiert werden müssen, auch tatsächlich durchlaufen werden. Außerdem erlaubt ein System wie CHECKAIR, die gewonnenen Daten dem Hersteller zur Verfügung zu stellen. Somit kann skywalk die Daten für die Entwicklung nutzen, auf Änderungen schneller re-

Durch CHECKAIR wird skywalk seiner Herstellerverantwortung gerecht, sichere Produkte mit maximaler Performance auch während des Gebrauchs zu gewährleisten. In der kommenden Zeit werden immer mehr Partner nach Bestehen des entsprechenden Audits für das System von skywalk zugelassen.

Diese Betriebe und mehr Informationen findet Ihr unter:  
[www.check-air.de](http://www.check-air.de) oder [www.skywalk.info](http://www.skywalk.info)  
 mail: [checkair@skywalk.org](mailto:checkair@skywalk.org)

>> skywalk CHECKAIR bringt nicht nur dem Checkbetrieb, sondern auch dem Piloten klare Vorteile. Ausführlichere Informationen bekommt Ihr auf unserer Website

agieren, der Flugschule typenspezifische Erkenntnisse und Arbeitsanweisungen (zum Beispiel zum Spleißen von Leinen) bereitstellen und weltweit einen gleichwertigen Standard etablieren.

*Welchen Mehrwert hat der Pilot durch die Verwendung von CHECKAIR, im Vergleich zu bisherigen Checkverfahren?*

W + J: Der Check und das Ergebnis werden nachvollziehbar und systembedingt vereinheitlicht. Der Pilot kann sich sicher sein, dass sein Fluggerät nach neuestem Stand der Technik geprüft wurde.

Alle Erkenntnisse, die auch der Hersteller für seine Entwicklung verwendet, fließen in die Checkvorschrift ein. Gerade in der Frage des Trims ist das essentiell! Der Pilot kann auch in der Frage, ob er bei einem Weiterverkauf des Gleitschirms ein einwandfreies Produkt verkauft, ein gutes Gewissen haben. Das von CHECKAIR erzeugte, detaillierte Protokoll am Ende der Überprüfung liefert im Zusammenhang mit der im Schirm verklebten Checkplakette den Nachweis eines qualitätsgesicherten Checks. Das ist ein echtes Verkaufsargument. ☑



>> Johannes Knust und Wolfi Marxt nutzen in ihren Flugschulen skywalk CHECKAIR und liefern so wertvolles Feedback aus erster Hand

Anzeige

[www.Thermikwolke.de](http://www.Thermikwolke.de)

# brand neu!



Leistungspotential legen. Bei der Entwicklung des CAYENNE4 haben wir das Feedback unserer Team-piloten und vieler Streckenflieger zum CAYENNE3 umgesetzt. Die Steuerdrücke wurden erheblich reduziert und das gesamte Handling abgerundet. Für die markant reduzierten Steuerdrücke zeichnen sich unter anderem eingesetzte Miniribs verantwortlich. Nebenbei verringern diese auch etwaige, unliebsame, weil Leistung mindernde, Schwingungen des Flügels in Längsrichtung.

Rigid Foil-Elemente in der Eintrittskante spannen die Lufteinlassöffnungen sauber auf und erleichtern so das Füllen der Kappe. Der CAYENNE 4 ist problemlos zu starten. Auch die Tatsache, dass er, wie sein Vorgänger, ein reinrassiger Dreileiner ist, wobei er in Spannweitenrichtung nur noch zwei (!) Stammleinen hat, trägt zu seinem guten Startverhalten bei. Ganz zu schweigen vom einfachen Sortieren der Leinen während der Startvorbereitungen! Im Flug fällt auf, wie stabil der CAYENNE4 durch Turbulenzen pflügt. Ähnlich wie beim POISON3 resultiert

## CAYENNE 4

Die Sportklasse fächert sich immer weiter auf. Unter den ENC Schirmen finden sich einerseits relativ brave Geräte mit recht gutmütigem Flugverhalten, andererseits aber auch ausgezeigte Highend Flügel mit sehr hohem Anspruch. Die Verwendung von Fallleinen bringt auch solche Geräte in die ENC Klasse, die hier bei weitem nicht rein gehören. So liegt es am verantwortungsbewussten Hersteller, den Piloten über den Schirmcharakter aufzuklären, und am Piloten, sich ein möglichst umfassendes Bild zu machen. Idealerweise passt dann beides perfekt zusammen. Unsere CAYENNE Baureihe steht schon immer für ehrliche Leistung ohne versteckte Bugs, und diese Tradition führt der CAYENNE4 mehr als eindrucksvoll fort. Die Zielgruppe bleibt die gleiche: Streckenpiloten und ambitionierte Thermikflieger, die ihren Flügel zu fliegen wissen, dabei aber Wert auf Beherrschbarkeit in Kombination mit sehr hohem

>> Der CAYENNE4 besticht sowohl durch seine Optik als auch durch seine Flugcharakteristika. Das Feedback der Piloten bei den Fotoshootings ist mit dem Ausdruck »einheiliger Begeisterung« noch eher zurückhaltend beschrieben ...



diese Stabilität aus einer Vielzahl von Merkmalen. So sorgen zum Beispiel kleine, robuste Kunststoffelemente über den C-Leinen für ideale Lastverteilung und geringe Profilverwindung. Das extrem übersichtliche und Widerstand sparende Leinenkonzept, das schon beim Leinensortieren erfreut, fällt auch während des Fliegens beim Blick nach oben auf. Die Kappe ist nur mit wenigen Leinenaufhängungspunkten bestückt, so gibt es zum Beispiel eine Vier-Zellenbrücke. Die Lasten werden im Inneren über ein ausgeklügeltes Diagonal- und Querbandsystem verteilt. In Summe hat der CAYENNE 4 inklusive Bremsleinen nur noch rund 254 Leinenmeter. Was die Materialien angeht, bleibt sich der CAYENNE treu. Die Limits werden nicht ausgereizt. Die Festigkeiten der LIROS Leinen, egal ob bei den ummantelten Dyneema-Stammleinen oder den Tecнора-Galerieleinen, liegen weit über den Anforderungen. Auch beim Tuch wurden keine Kompromisse gemacht. Es hat ein durchwegs geringes Gewicht, allerdings immer vor dem Hintergrund einer langen Lebensdauer und einem gleichbleibendem Flugverhalten. Sämtliche Kunststoffverstärkungen im CAYENNE4 sind sehr flexibel, der Pilot ist also nicht an ein bestimmtes Packverfahren gebunden. Für sicherheitsbewusste Piloten durchaus interessant dürfte noch die Tatsache sein, dass der CAYENNE4 ohne Fallleinen entwickelt und auch von der Prüfstelle ohne solche getestet und für gut befunden wurde. Jetzt liegt es an Euch, sich ein umfassendes Bild von unserem Neuen zu machen. Wir sind gespannt auf Eure Eindrücke.

## ARRIBA2

Der Berg ruft! Der Schweiß rinnt, das Ziel hast Du längst vor Augen. Endlich bist Du oben. Auf dem Gipfel. Es ist windstill. Nach einer Pause legst Du den Schirm aus und bereitest den Start vor. Drei, vier Schritte, und Du hebst ab. Der Schirm will fliegen. Du auch. Was für ein Gefühl! Hike und Fly

>> Durch seine Alltagstauglichkeit weit mehr als »nur« ein Hike & Fly Schirm: Der ARRIBA2

ist mehr als ein Trend, es hat sich längst etabliert. Besonders seit es wieder adäquate Ausrüstungen gibt: mit kleinem Packmaß und geringem Gewicht. Der ARRIBA2 ist für solche Vorhaben der perfekte Begleiter. Abgeleitet aus dem TEQUILA3, erfreut er den Berggeher mit einem hervorragenden Startverhalten. Außerdem hat er satt an Leistung zugelegt. Kein Wunder: Der ARRIBA ist in seiner zweiten Generation ein reiner Dreileiner und an der Eintrittskante mit Rigid Foil ausgestattet. Für den neuen Leichtschild zeichnet sich Paul Guschlbauer, Dritter bei den X-Alps 2011, verantwortlich. Seine Erfahrungen, auch was das Materialpackage angeht, machen den Leichtschild zu einem voll alltagstauglichen Gerät. Unseren Anspruch in der Entwicklung spiegelt das weithin sichtbare, glänzende AEROFABRIX [AL] 32 wieder: Hier kommt nur das Beste zum Einsatz. Ein enormes Sicherheitspotential kombiniert mit einem perfekten Packmaß und angenehmen Gewicht sind die Dinge, auf die es beim Hike und Fly ankommt. »Zum Gipfel geht's da lang!« ARRIBA2 – das Maximum an Freude pro Kilogramm.

## TEQUILA3XXS

Leichte Piloten kennen das Problem: Oft sind sie mit flächenmäßig zu großen Gleitschirmen unterwegs und fühlen sich beim Fliegen wie ein Blatt im Wind – besonders, wenn er auffrischt. Proportional zum Wind nimmt dann meist auch die Angst zu, während des Starts oder Flugs ins Lee gespült zu werden oder rückwärts zu fliegen, und es deshalb nicht mehr zum Landeplatz zu schaffen. Wir haben jetzt die Lösung: einen leistungsstarken, sicheren und einfach zu fliegenden Schirm mit einem voraussichtlichen Startgewichtsbereich zwischen 50 und 70 Kilogramm. Der TEQUILA3 in XXS ist da! Durch das Verwenden von Rigid Foil in der Eintrittskante besticht der EN-B Schirm durch ein einfaches Startverhalten und steigt trotz kleiner Fläche von 17,4 projizierten Quadratmetern hervorragend in der Thermik. Auch bei stärkerem Wind hat er noch eine gute Leistung und verfügt über die nötigen Sicherheitsreserven für entspanntes Fliegen. Wer sich beim Fliegen nicht mehr wie ein Blatt im Wind fühlen möchte, sollte unseren Mini aus der TEQUILA-Familie ausprobieren. Wer in Punkto Kilogramm noch eins draufsetzen will und am Material Gewicht sparen möchte, dem sei der ARRIBA2 empfohlen. Auch ihn gibt es jetzt in XXS.

>> Flugspaß pur!

Für sicherheitsbewusste, gleitschirmfliegende Leichtgewichte die richtige Wahl: Der TEQUILA3XXS



# welcher für wen?

Bei Gleitschirmen stellt sich die Frage »Welcher für wen« sowohl der Hersteller als auch die Flugschule. Ganz besonders aber fragt sich natürlich der Pilot, welche Ausrüstung, allen voran Gleitschirm und Gurtzeug, am besten zu ihm passt. Bei den vielen unterschiedlichen Modellen von inzwischen über 40 Herstellern auf dem Gleitschirmmarkt wird die Wahl immer mehr zur Qual. Zumal das Zulassungsverfahren kaum mehr eine echte Aussagekraft hat. Wir als Hersteller fühlen uns deshalb in der Pflicht, Euch unsere Produkte und ihre jeweiligen Unterschiede genau vorzustellen und aufzuzeigen, was sich für welche Pilotenklasse am Besten eignet. So habt Ihr die Möglichkeit, den für Euch passenden Schirm anhand wichtiger Kriterien herauszufiltern.

## EN und LTF Norm

Grundsätzlich gibt es in Europa die Europäische Norm (EN). Sie normiert auch Gleitschirme. Die EN ist für den Hersteller nicht verpflichtend. Versicherungsrechtlich ist ein zugelassener Schirm aber von großem Vorteil. Außerdem ermöglicht die Zulassung dem Hersteller und Kunden einen bedingten Überblick über die Sicherheitseigenschaften des Produkts.

Die EN gliedert sich grob in folgende Klassen:  
 EN-A für Anfänger  
 EN-B für Gelegenheitspiloten  
 EN-C für Fortgeschrittene  
 EN-D für sehr erfahrene Piloten

Diese vier Klassen unterteilen sich wiederum. So gibt es mindestens immer zwei Bereiche innerhalb einer Klasse und in einem dieser Bereiche ist er dann einzustufen: Low Level und high Level. Als low Level kann man Schirme bezeichnen, die nicht die Grenzen ihrer jeweiligen Kategorie ausreizen, beziehungsweise bei den einzelnen Zulassungskriterien deutlich mehr Einstufungen der benachbarten unteren Klasse aufweisen. High Level bedeutet hingegen, dass die Geräte am Limit ihrer Klasse gebaut sind, mit deutlicher Tendenz zur nächst höheren Kategorie.

Neben der EN gibt es speziell in Deutschland noch die LTF, eine Norm des Deutschen Luftfahrtbundesamtes. Sie enthält im Grunde sehr ähnliche Prüfpunkte wie die EN-Norm.

## Tricks bei der Zulassung

Sämtliche, bisher bei skywalk entwickelten Produkte haben eine Zulassung: entweder die EN oder die LTF, meistens jedoch sogar beide. Das bedeutet, jedes einzelne Produkt wurde bei einer Prüfstelle geprüft und einer jeweiligen Klasse zugeordnet. Inzwischen werden viele Gleitschirme mit Faltleinen geprüft. Faltleinen sind zusätzlich angebrachte Leinen, die bei entsprechender Anordnung dem Schirm zu einem sanfteren Klappverhalten verhelfen. Die erreichbaren Zulassungskategorien bei relevanten Manövern, wie Einklapper und Frontklapper, verschieben sich beim Einsatz von Faltleinen möglicherweise nach unten. Der Pilot würde in diesem Fall über das tatsächliche Sicherheitsverhalten des Gerätes getäuscht.

**Sämtliche skywalk Schirme wurden bisher ohne Faltleinen getestet und zugelassen.**

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

Sicherheit	Fun	Sport	Leistung
Gleitschirme			
MESCAL	TEQUILA	ARRIBA2	CHILI2
			CAVENNE4
			POISON
Hybridschirme			
	MOJITO.HY+		SCOTCH.HY

>> Trotz aller Normen ist und bleibt die Basis für Sicherheit und Spaß beim Fliegen eine gesunde und ehrliche Selbsteinschätzung. Nur wer sich mit seinem Gerät nicht überfordert, wird auf Dauer im Element Luft glücklich sein

## Piktogramme

Um Euch einen noch besseren Überblick zu geben, welche Besonderheiten unsere Schirme jeweils kennzeichnen, haben wir Piktogramme erstellt. Diese heben ein signifikantes Merkmal des Schirms hervor. Zum Beispiel hat jeder skywalk Schirm das Piktogramm »JET FLAP«. Es gibt aber auch andere, wie »3-Leinen-Ebenen«, »Hybrid-Beileinung« oder »2+2 Garantie«. Im Folgenden wird jedes Piktogramm kurz beschrieben. Eine ausführliche Beschreibung findet ihr unter: [www.skywalk.info](http://www.skywalk.info). Solltet Ihr noch weitere Fragen haben, freut sich das gesamte skywalk Team auf Eure Mail oder Euren Anruf.

**2+2** 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** 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, langlebig.

**Hybrid-Beileinung**: Mix aus Aramid- und Dyneemalleinen: hohe Haltbarkeit und geringe Dehnung, leichter, weniger Luftwiderstand.

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

**3-Leinen-Ebenen**: 3-Leinen-Ebenen ohne Vergabelung: verringerter Luftwiderstand, besseres Gleiten.

**Double-splice-Technologie**: Leinen-Verbindungsverfahren für höhere Belastbarkeit der Leinenverbindungen.

**Racebeileinung**: Unummantelte Aramidleinen: dehnungsarm, knickunempfindlich, geringer Luftwiderstand.

**Komfortgurt**: Farbige Markierung der Gurte, 5-Punkte-Check und Big Ear »Flags«, um die Startvorbereitung zu erleichtern und im Flug nichts zu verwechseln.

MESCAL3



UVP 2.790,- EURO

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

Mit keinem unserer Schirme wurde der Traum vom Fliegen schon so oft realisiert wie mit dem MESCAL. Das simple Startverhalten lässt den Piloten beim MESCAL3 schnell Erfolge feiern. JET FLAP Technologie sorgt für sehr viel Spielraum beim Überziehen, farblich codierte Tragegurte für klare Verhältnisse beim Start. In der Luft verwöhnt der EN-A/LTF-A zertifizierte MESCAL3 mit einem angenehmen Handling und sehr guten Steigleistungen bei enormen Sicherheitsreserven. Ungetrübter Flugspaß von Anfang an.

>> Der 5-Punkte-Check am Tragegurt des MESCAL3 ist ein klares Sicherheitsplus für jeden Einsteiger.



	XS	S	M	L	XL
Zellen	44	44	44	44	44
Fläche ausgel. in m²	22,57	24,76	27,06	29,36	32,24
Spannweite ausgel. in m	10,66	11,16	11,67	12,16	12,74
Streckung ausgelegt	5,03	5,03	5,03	5,03	5,03
Schirmgewicht in kg	4,8	5,3	5,8	6,3	6,9
Startgewicht in kg von - bis	60-80	75-95	85-105	100-120	115-140
Windenzulassung	ja	ja	ja	ja	ja

Pilotenzielgruppe



Features



UVP 3.390,- EURO

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

Als robuster Begleiter beim Walk & Fly überzeugt der ARRIBA2 durch ein geringes Gewicht und Packmaß. Erreicht wird dies durch das beim POISON3 bewährte Aluminiumtuch AEROFABRIX [AL]32 mit zusätzlicher PU Schicht, einem reinen 3-Leiner-Konzept und unummantelten Leinen. Dank Rigid Foil in der Eintrittskante ist er einfach und sicher zu starten. Im Flug zeichnet er sich durch ein angenehmes Handling und sehr guter Leistung mit großzügigem Sicherheitspotential aus, denn er ist vom schulungstauglichen TEQUILA3 abgeleitet.

>> Lange Haltbarkeit: Die hautdünne Metallschicht des AEROFABRIX (AL)32 reflektiert Strahlung um mehr als 90 Prozent.



	XS	S	M	L
Zellen	44	44	44	44
Fläche ausgel. in m²	23,30	26,20	28,80	31,00
Spannweite ausgel. in m	11,11	11,77	12,35	12,80
Streckung ausgelegt	5,3	5,3	5,3	5,3
Schirmgewicht in kg	4,1	4,5	4,9	5,3
Startgewicht in kg von - bis	60-80	75-95	90-110	100-120
Windenzulassung	ja	ja	ja	ja

Pilotenzielgruppe



Features



ARRIBA2

TEQUILA3

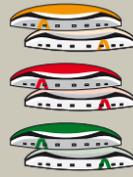


UVP 3.190,- EURO

JET FLAP freerider – LTF09: B | EN: B

Das Einsatzspektrum des TEQUILA ist von jeher weit gefächert. Egal ob talentierter Einsteiger oder gelegentlicher Streckenpilot: Der TEQUILA war und ist für viele Piloten eine exzellente Wahl. Der neue TEQUILA3 ist mit einer 3-Leiner-Technologie und Rigid Foil in der Eintrittskante ausgestattet. Durch den um mehr als 20 Prozent geringeren Luftwiderstand profitiert die Leistung. Dazu verwöhnt der Allroundschirm mit einem direkten, leichtgängigen Handling und hervorragenden Starteigenschaften.

>> Das überarbeitete Innenleben des TEQUILA3 steckt voller Innovationen.



	XS	S	M	L	XL
Zellen	44	44	44	44	44
Fläche ausgel. in m²	23,30	26,20	28,80	31,00	32,70
Spannweite ausgel. in m	11,11	11,77	12,35	12,80	13,16
Streckung ausgelegt	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3
Schirmgewicht in kg	5,3	5,9	6,2	6,6	6,9
Startgewicht in kg von - bis	60-80	75-95	90-110	100-120	110-135
Windenzulassung	ja	ja	ja	ja	ja

Pilotenzielgruppe



Features



NEU für die Saison 2012: XXS Größen für TEQUILA3 und ARRIBA2

Ab 2012 haben wir mit dem TEQUILA3 XXS und dem ARRIBA2 XXS zwei Schirme für sehr leichte Piloten im Programm – und zwar für einen voraussichtlichen Startgewichtsbereich von 50 bis 70 kg.

>> Beide XXS Modelle bauen auf der Basis der jeweiligen ‚großen Brüder‘ auf, haben ein dementsprechend einfaches Startverhalten und angenehmes Handling. Außerdem überzeugen sie, wie die größeren Modelle, sowohl in Punkto Sicherheit als auch in ihrer Leistung. So macht Fliegen Spaß!



TEQUILA3 XXS



ARRIBA2 XXS

	T3 XXS	A2 XXS
Zellen	44	44
Fläche ausgel. in m²	20,71	20,71
Spannweite ausgel. in m	10,47	10,47
Streckung ausgelegt	5,3	5,3
Schirmgewicht in kg	5,1	3,8
vs. Startgewicht in kg von - bis	50-70	50-70
Windenzulassung	ja	ja

Pilotenzielgruppe, Features sowie Charakteristika und Preise

entsprechen den jeweiligen größeren Modellen. Bitte entnehmen diese Angaben aus der jeweiligen Beschreibung.



ARRIBA2 XXS

TEQUILA3 XXS



UVP **3.190,- EURO**

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

Mit einer Streckung von 5,67 zeichnet sich der 3-Leiner mit einer ausgesprochen guten Leistung, gepaart mit hoher passiver Sicherheit dank JET FLAPS aus. Damit zielt der Highend - Intermediate auf ambitionierte Thermikflieger und fortgeschrittene Piloten ab, die gerne auch auf Strecke gehen. Dank seines hohen Wohlfühlpotentials kann man sich unter dem CHILI2 ganz aufs Fliegen und die Wahl der optimalen Flugroute konzentrieren.

>> Die ovalen Öffnungen tragen zu einem sehr guten Startverhalten bei.

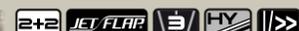


	XS	S	M	L	XL
Zellen	52	52	52	52	52
Fläche ausgel. in m <sup>2</sup>	23,19	26,08	28	29,44	31,11
Spannweite ausgel. in m	11,47	12,16	12,6	12,92	13,28
Streckung ausgelegt	5,67	5,67	5,67	5,67	5,67
Schirmgewicht in kg	5,1	5,7	6,2	6,5	6,8
Startgewicht in kg von - bis	60-85	75-95	85-110	100-120	105-130
Windzulassung	ja	ja	ja	ja	ja

Pilotenzielgruppe

SAFETY FUN SPORT PERFORMANCE

Features



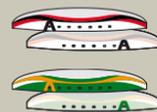
UVP **3.390,- EURO**

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

An der Eintrittskante des neuen POISON3 wurde das bewährte Silbertuch AEROFABRIX AL29 für noch höhere Abriebfestigkeit mit einer zusätzlichen PU Schutzschicht versehen. Rigid Foil Elemente in der Profilnase, drei Leinenebenen und Wettkampfbeleinung in Verbindung mit der Sleeve Technologie sorgen für einen geringen Luftwiderstand, der sich in der Leistung deutlich niederschlägt. Die Einzel-Leinen-Aufhängung führt zu hoher Stabilität – besonders beschleunigt, und trotz Streckung von 6,8 legt der POISON3 ein für seine Klasse noch überschaubares Extremflugverhalten an den Tag.

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

Hier entfaltet unser Flaggschiff ganz klar seine Talente.



	XS	S	M	L	XL
Zellen	69	69	69	69	69
Fläche ausgel. in m <sup>2</sup>	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
Windzulassung	ja	ja	ja	ja	ja

Pilotenzielgruppe

SAFETY FUN SPORT PERFORMANCE

Features

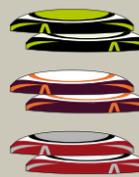


UVP **3.650,- EURO**

**JET FLAP sportster – LTF09: C | EN: C**

Die erfolgreiche CAYENNE-Serie geht weiter. Der CAYENNE4 basiert auf einem reinen 3-Leinerkonzept mit nur zwei Stammleinen je Ebene pro Seite und kommt mit Bremsen auf eine Gesamtleinenlänge von nur 254 m. Rigid Foil aus flexiblem Kunststoff in der Eintrittskante sorgt für eine aerodynamische Profilnase und lässt unseren Neuen einfach starten. Hervorzuheben ist die auffallende Leistung des CAYENNE4, vor allem im beschleunigten Flug – der EN-C Schirm bleibt äußerst stabil und ist weiterhin einfach zu fliegen. Die Krönung ist sein direktes Handling mit geringem Steuerdruck.

>> Weniger ist mehr... Die spartanische Ausstattung des CAYENNE4 mit nur 7 Stammleinen auf jeder Seite sorgt für minimalsten Luftwiderstand.



	XS	S	M	L	XL
Zellen	59	59	59	59	59
Fläche ausgel. in m <sup>2</sup>	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
Windzulassung	ja	ja	ja	ja	ja

Pilotenzielgruppe

SAFETY FUN SPORT PERFORMANCE

Features

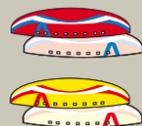


UVP **3.990,- EURO**

**JET FLAP biplace – LTF09: B | EN: B**

Beim Tandemschirm JOINT'2 steht das sichere, gemeinsame Genießen an erster Stelle. Das fängt mit einem einfachen und direkten Starthandling an, geht über ein dank JET FLAPS und Speedtrimmern breites Geschwindigkeitsspektrum und hört mit einem sicheren Landeverhalten auf. Der JOINT'2 wurde mehrfach in extremen Bedingungen eingesetzt und getestet. Sein robustes Material verspricht eine lange Lebensdauer.

>> Schnell wenn nötig... Der Trimmer des JOINT'2 ist äußerst effektiv. Der skywalk Tandem: ein Garant für strahlende Gesichter bei Pilot und Passagier.



	XS	S	M	L	XL
Zellen	49	49	49	49	49
Fläche ausgel. in m <sup>2</sup>	41,00	41,00	41,00	41,00	41,00
Spannweite ausgel. in m	14,78	14,78	14,78	14,78	14,78
Streckung ausgelegt	5,33	5,33	5,33	5,33	5,33
Schirmgewicht in kg	9,4	9,4	9,4	9,4	9,4
Startgewicht in kg von - bis	140-225	140-225	140-225	140-225	140-225
Windzulassung	ja	ja	ja	ja	ja

Pilotenzielgruppe

SAFETY FUN SPORT PERFORMANCE

Features





CULT3

UVP **749,-** EURO

**cross over harness – LTF09** | max 120 kg

Das Komfortgurtzeug CULT3 ist mit einem 17 cm Schaumprotector ausgestattet, zusätzlich sorgen optional einbaubare Seitenprotectorn für weitere Sicherheit. Für den Fall eines Retterwurfs verfügt es über ein automatisches Beinstrecker-Trennsystem, der Beschleuniger wird per Gummizug zurück gezogen. Das modifizierte CULT3 ist leichter geworden und eignet sich für Piloten vom Einsteiger bis zum angehenden Acro- oder Streckenflieger.

>> Das automatische Trennsystem vermeidet das Verhängen der Rettung mit Beschleuniger und Beinstrecker.



	XS	S	M	L	XL
Körpergröße min in cm	-	-	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

**Pilotenzielgruppe**  
Hochfunktionelles, modernes Allroundgurtzeug für eine breite Pilotenzielgruppe

**Empfehlung**  
optional: MI Seitenprotectorn  
Gleitschirmpacksack in Größe M



CULT-Compact

UVP **729,-** EURO

**lightweight harness – LTF09** | max 120 kg

Sehr leicht und sehr sicher, von Anfang an. Das CULT-Compact ist nach höchstem Sicherheitsstandard LTF 09 geprüft und bietet hundertprozentigen Schutz schon in der Startphase. Möglich macht's der neue Protector, eine innovative Mischung aus Schaum, Luft und Rigid Foil. Auf eine Wendefunktion zum Rucksack wurde zugunsten eines zusätzlichen Schutzes im oberen Rückenbereich und deutlicher Gewichtsersparnis bewusst verzichtet. Die Beingurte betreffend ist das Gurtzeug entweder mit einem T-Bar oder einem Get-Up-System erhältlich.

>> Das Rigid Foil bietet im aufgeklappten Zustand zusätzlichen Schutz im gesamten Rückenbereich.



	XS	S	M	L
Körpergröße min in cm	-	-	160	175
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

**Pilotenzielgruppe**  
Hochfunktionelles, modernes Allroundgurtzeug für eine breite Pilotenzielgruppe

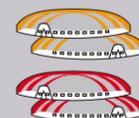
**Empfehlung**  
Gleitschirmpacksack  
in Größe S

UVP **2.890,-** EURO

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

Stundenlanges, ermüdungsfreies Fliegen – mit und ohne Motor. Der MOJITO.HY+ eignet sich für alle Piloten, die fürs Motorfliegen und freie Fliegen nur einen Schirm nutzen wollen. Seine hohen Sicherheitsreserven dürften besonders für Einsteiger ins Motorschirmfliegen interessant sein. Auf dem MOJITO.HY+ wurde eine große Bandbreite an Motoren zugelassen. Dadurch hat der Pilot eine enorme Auswahl bei der Wahl seines Antriebs.

>> Die obere Aufhängung dient dem Motorflug, die untere dem Bergstart bei gleichzeitigem Einhängen der Trimmer. Hybrid eben!



	S	M	L	XL
Zellen	39	39	39	39
Fläche ausgel. in m <sup>2</sup>	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	6,1	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)

**Pilotenzielgruppe**  
SAFETY FUN SPORT PERFORMANCE

**Features**  
2+2 JET FLAP



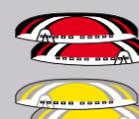
MOJITO.HY+

UVP **2.990,-** EURO

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

Der SCOTCH.HY ist der Freerider unter den Motorschirmen: Eine Spaßmaschine mit spritzigem und direktem Handling. Der Hybridschirm liegt gut in der Hand und ist mit und ohne Thermik präzise zu fliegen. Auch bei ihm wurden eine Vielzahl von Motoren zugelassen, was die Entscheidung für Schirm und Motor einfach macht. Das i-Tüpfelchen des SCOTCH.HY ist seine neue, frische Farbe.

>> Die obere Aufhängung dient dem Motorflug, die untere dem Bergstart bei gleichzeitigem Einhängen der Trimmer. Hybrid eben!



	M	L
Zellen	51	51
Fläche ausgel. in m <sup>2</sup>	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)

**Pilotenzielgruppe**  
SAFETY FUN SPORT PERFORMANCE

**Features**  
2+2 JET FLAP



SCOTCH.HY



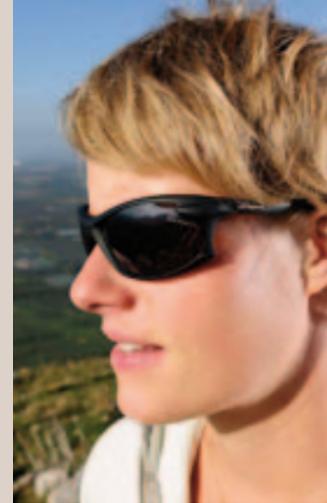
UVP Overall ganz **199,- EURO**

Aus zwei mach eins: Unser **SYSTEMOVERALL** ist ein praktischer Zweiteiler, den man schnell und einfach zum Einteiler verbinden kann. Jacke und Hose sind einzeln erhältlich und in verschiedenen Größen kombinierbar. Kapuze kann abgenommen werden. Größen S – L.



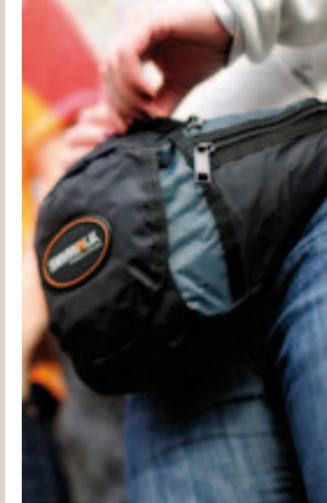
UVP **149,- EURO**

Leicht, wind- und wasserdicht: die **PACLITEJACKE**. Egal ob als Überziehjacke zum Wärmen oder als Schutz vor Wind und Regen, die neue Jacke ist mit seinen 440g ausgesprochen leicht und immer gut mit dabei. Die Kapuze kann im Kragen integriert werden. Größen XS-XXL.



UVP **69,- EURO**

Einsatzvielfalt: Dank Grilamid Rahmen mit Soft Touch Coating bietet die Sonnenbrille **SEQUENCE** höchsten Tragekomfort und schützt die Augen mit UVA/B absorbierenden Gläsern nach CE Standard EN 1836.



UVP **14,90 EURO**

Treuer Begleiter: Das komfortabel zu tragende **HIP BAG** bietet Platz für alle kleinen, aber wichtigen Dinge, die unbedingt dabei sein müssen. Dank flexiblem Material ist der nützliche Begleiter auch schnell zu verstauen.



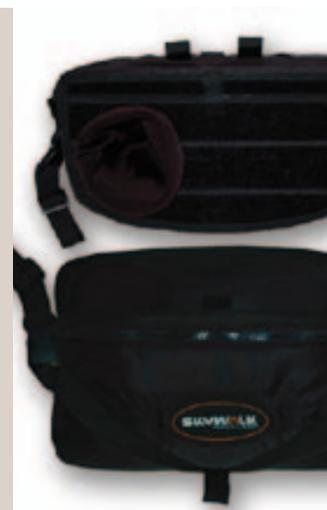
UVP **129,- EURO**

Hochwertige Verarbeitung und funktionelle 3-Lagen-Technologie machen unsere Softshell **TEAMJACKE** winddicht, wasserabweisend und atmungsaktiv. Unterarmzipper sorgen für gute Belüftung. Die Jacke ist ab sofort auch in der Farbe Blau erhältlich. Größen XS – XXL.



UVP **89,- EURO**

Elastisch, figurbetont und mit zwei seitlichen Reißverschlussaschen: Die Softshell **WESTE** lässt sich sehr gut mit sportlichen Outfits oder normaler Streetwear kombinieren. Größen M – XL.



UVP **69,- EURO**

Das **COCKPIT** mit winkelverstellbarer Auflage, Sicherungsschlaufen, großzügiger Einstecköffnung für Fotoapparate und gepolsterter Außenhaut für den Instrumentenschutz beim Transport, ist mit vielen Gurtzeugen kompatibel.



UVP Größe S **589,- EURO**

UVP Größe M **649,- EURO**

UVP Größe L **689,- EURO**

Der Rettungsschirm vervollständigt die Gleitschirmausrüstung. Wenn alles schief läuft, ist er die zweite Chance des Piloten. Die **PEPPER2 LIGHT** zeichnet sich durch ein noch geringeres Gewicht und eine extrem schnelle Öffnungszeit aus. Daneben überzeugt sie mit einer geringen Sinkgeschwindigkeit von nur 5,03 m/s (Größe M) bei gleichzeitig hoher Pendelstabilität.



UVP **19,- EURO**

Bei jedem Anlass gut zu tragen. Das dunkelgraue **CEREMONYSHIRT** aus 100 Prozent Baumwolle mit dem eisblauen skywalk Schriftzug auf der Brust. Größen XS – XXL.



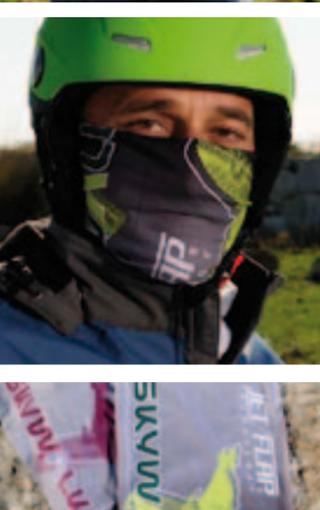
UVP **29,- EURO**

Unser dunkelblaues **POLOSHIRT** in modernem Design ist vielseitig einsetzbar und dank 100 Prozent Baumwolle sehr angenehm zu tragen. Es gibt eine Damen- und eine Herrenversion. Größen XS – XXL.



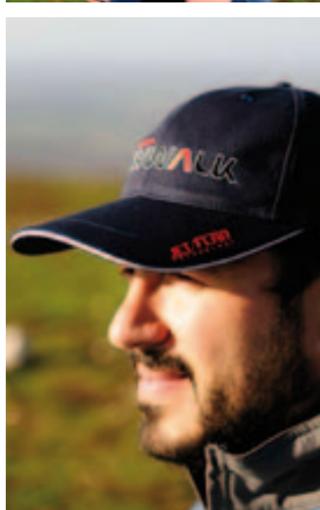
UVP **79,- EURO**

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.



UVP **19,- EURO**

Das **BANDANA** ist ein hochelastisches Multifunktions-tuch mit vielfältigen Einsatzmöglichkeiten. Als Sturmhaube, Halstuch, Haarband oder Haargummi wird es zum nützlichen Flieger-Accessoire. Ab sofort ist es auch in den neuen CAYENNE4 Farben erhältlich. Uni Size.



UVP **19,- EURO**

Sonnenschutz und Garant für einen lässigen Look: Das dunkelblaue **CAP** aus Baumwolle mit innenliegendem Schweißband aus 100 % Polyester hilft Fliegern einen kühlen Kopf zu bewahren. Uni Size.



UVP **49,- EURO**

Die optimale Aufbewahrung für Daheim: Der skywalk **STORAGE BAG** mit atmungsaktiven Mesheinsätzen und Tragegurt-Befestigungsmöglichkeit bewahrt den Schirm locker auf, spart Platz und schon das Tuch. Farben können variieren.

	S	M	L
Fläche ausgel. in m <sup>2</sup>	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

Trotz ihres geringen Gewichts verfügt die PEPPER2 LIGHT über nahezu 30 % mehr Fläche als vergleichbare Rundkappen.

Mehr Informationen über skywalk und unsere Produkte findet Ihr unter: [www.skywalk.info](http://www.skywalk.info)

Gerne beantworten wir auch Eure persönlichen Anfragen unter: [info@skywalk.info](mailto:info@skywalk.info)



# FLYMASTER®



LIVE

FLYING LIVE

NAV

LEADING THE WAY

GPS

NAVIGATION MADE SIMPLE

VARIO

WON'T MISS A THERMAL