

SKYWALK EMOTIONS

MAGALOG
2013



CHILI  MESCAL  TONIC  JOIN'T  TONKA
+++ Reiseberichte +++ News +++ Tech-Talk +++ Produktinfos +++ Technik +++

AUS LEIDENSCHAFT AM FLIEGEN



Liebe Piloten,

Streckenfliegen gilt – zu Recht – als die Königsdisziplin des Gleitschirmfliegens. Warum unser brandneuer X-wing TONIC trotzdem im Mittelpunkt unserer aktuellen Werbekampagne steht? Ganz einfach: Weil unsere Maßeinheit nicht Kilometer heißt. Sondern FUN!

Gleitschirmfliegen hat enorm viele Facetten – und Streckenfliegen ist nur eine davon, wenn auch eine ganz Besondere. Primär zählt der Spaß beim Fliegen – von Leistungszwängen sollten wir uns nur antreiben lassen, wenn wir das auch wirklich wollen, und nicht weil die Vereinskollegen ein paar Kilometer mehr gemacht haben. Ihr Ziel muss nicht unsere Vorgabe sein. Die Aussage hinter unserem Leitmotiv ist einfach – und dennoch absolut wichtig für das Selbstverständnis von uns Piloten.

Spaß ist der Grund, warum wir bei skywalk so viel Wert auf das Handling unserer Flügel legen. Egal ob beim CHILI3, beim TONIC oder beim MESCAL4: Unsere Schirme reagieren, wenn der Pilot es über einen Impuls an der Bremse oder Gewichtsverlagerung vorgibt. Der Pilot ist nicht Passagier, sondern Kapitän. Wer je in starker Thermik an einer steilen Wand gegen den Hang eindrehen wollte und dabei ins Schwitzen geriet, wird wissen, was ich meine.

Eines der wichtigsten Kriterien, um Spaß am Gleitschirmfliegen zu haben, ist Vertrauen. Vertrauen zu seinem Fluggerät und der dahinter stehenden Marke. Um unseren hohen Anspruch an Produktqualität und Kundenzufriedenheit zu dokumentieren, haben wir uns Anfang 2012 für die Einführung eines umfassenden Qualitätsmanagementsystems entschieden. Es war für uns sehr lehrreich, während der ISO 9001 Zertifizierung herauszufinden, wo wir unsere Abläufe überdenken und optimieren können. Wir wollten, dass die Qualität unseres Handelns nicht nur im neuen Produkt aufblitzt, sondern auch noch Jahre später, beim Service, bei den Checks oder nötigen Reparaturen.

Zurück zum Spaß: Großformatige Bilder und hintergründige Reportagen zeigen in unserem MAGALOG »EMOTIONS 2013«, wie viel Spaß die Piloten hatten, die mit unseren Produkten unterwegs waren. Viel Spaß beim Lesen!

Euer Manfred Kistler





[10]



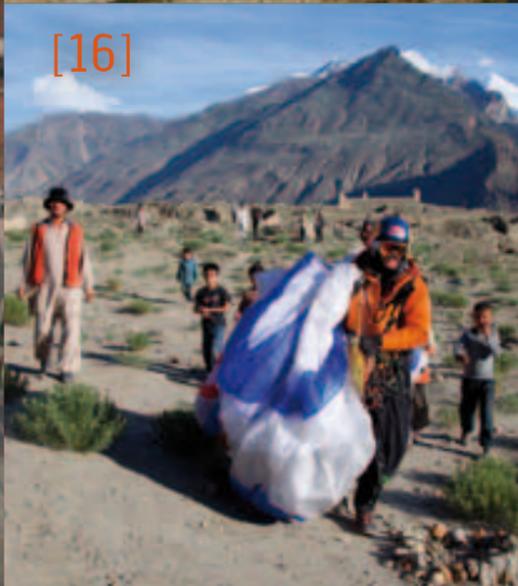
[22]



[32]



[34]



[16]



[26]



[38]

[8] **Szene skywalk**

Neues und Wissenswertes rund um skywalk und die Gleitschirmszene.

[10] **Reise Tour de Suisse**

Eine Reise durch die Schweiz in sieben Etappen mit der Erkenntnis, dass nicht jede Wolke Regen, aber auch nicht jedes Wolkenloch fliegbare Bedingungen bringt.

[16] **Reportage The Altitude Experience**

Paul Guschlbauer sucht die Herausforderung. Der Karakorum Highway soll ihn zu einem der wohl perfektesten Orte bringen, um hoch zu fliegen: ins Hunza Valley in Pakistan und dann weiter zum Muztagh Ata in China.

[22] **Gewinnspiel-Review ARRIBA2 – Hike & Fly mit Paul Guschlbauer**

Zwei Tage unter Führung unseres X-Alps Helden gab es zu gewinnen. Armin Graf, einer der Teilnehmer, erzählt uns, was er in den beiden Tagen erlebt hat.

[25] **Video Competition 2012**

Gerade kurz vor Ende der Abgabefrist wurden noch einmal zahlreiche Clips von Bewerbern ins Netz gestellt. Wir stellen Euch die Top 3 der V.O.C 2012 vor.

[26] **Spendenaktion 10 für 100**

10 € für 100 hatten wir ausgerufen ... und sie ließen sich nicht lumpen, die Piloten mit ihren CAYENNE4s und flogen eine beachtliche Summe heraus.

[30] **Wenn der Postmann 4 Mal klingelt ...**

Als das Paket mit dem CAYENNE4 zum Probefliegen kam, war Markus Pscherer noch skeptisch. Doch die positiven Eindrücke ließen nicht lange auf sich warten. Am Ende war er so begeistert, dass er uns diesen Bericht schickte.

[32] **skywalking around the world**

Wer über den Tellerrand sieht, sieht mehr ... skywalk ist inzwischen in über 40 Ländern der Erde vertreten. Um etwas über das Gleitschirmfliegen in anderen Teilen der Welt zu erfahren, haben wir unseren Importeuren aus Japan und der Türkei ein paar Fragen gestellt.

[34] **Am seidenen Faden**

Die Leinen des Gleitschirms spielen in Stammtischdiskussionen meist nur eine untergeordnete Rolle. Zu Unrecht, denn zum Einen hängt von ihrer Festigkeit im Extremflug unser Leben ab, zum Anderen ist es gerade auch diese Festigkeit, die immer weitere Leinenreduktion und somit Leistungssteigerung erlaubt.

[38] **Entwicklung CHIL3 - Die besten Zutaten für ein scharfes Gericht**

Es sind viele Komponenten, die es braucht, um einen ausgewogenen Schirm zu konstruieren. Der Vergleich zu einem wohl-schmeckenden Gericht kommt also nicht von ungefähr. Beim CHIL3 sind sich die »Köche« des skywalk R & D Teams einig: Es passt mal wieder alles zusammen.

[42] **Die Qual der Wahl**

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

[44] **skywalk Schirme**

Gleitschirme werden heutzutage spezifisch für bestimmte Einsatzgebiete entwickelt. Da sich diese immer weiter auffächern, hat sich auch unsere Produktpalette erweitert.

[52] **skywalk Gurtzeuge**

Den passenden Sitz zum Fliegen zu finden ist so entscheidend wie die Schirmwahl selbst. Wir stellen unsere beiden Erfolgsmodelle CULT3 und CULT-C vor.

[54] **skywalk Zubehör**

Nützliches für und rund um das Gleitschirmfliegen.

[58] **Tech-Talk**

Bestimmte Fragen tauchen einfach immer wieder auf. In dieser Rubrik wollen wir versuchen darauf plausible Antworten zu finden.

[58] **Impressum**

[59] **The skywalkers**

Ähnlichkeiten zu lebenden Personen sind keinesfalls unbeabsichtigt und unter Umständen beabsichtigt ...

Die Spaßkanone

Zu viel Wind am Zugerberg für große Schirme. Paul und Rolf packen die TONICs aus und spielen unter teils staunenden bis ungläubigen Blicken in der Locals im böigen Wind - lassen sich hochtragen, kurven den Starthang entlang, landen ein und handeln sich wieder nach oben. Mit seinen 19 m² ist der TONIC dabei sehr einfach in der Luft zu halten, perfekt fürs Groundhandling. Mal ein beherzter Griff in die Bremsen – Zeit zum durchatmen – und schon geht's wieder weiter. Spaß pur!

Auch noch ungläubig?
Einfach untenstehenden QR-Code einscannen,
zurücklehnen und Eindrücke genießen.
Aber Vorsicht, Ansteckungsgefahr!





Familienzuwachs

skywalk unterstützt 52 Teampiloten.

skywalk baut sein Sport-Sponsoring deutlich aus. In der Saison 2013 unterstützt skywalk die Rekordzahl von 52 Piloten. Vor allem in Österreich und der Schweiz werden skywalk Teampiloten künftig noch häufiger zu sehen sein. Und während Politik und DAX-Konzerne noch über eine Frauenquote für Führungspositionen diskutieren, gehören zum skywalk Team längst viele vielversprechende Damen. Christin Kirst feierte als Deutsche Meisterin im Streckenfliegen 2012 gleich einen hervorragenden Einstieg ins Team. Aber auch die Ergebnisse der anderen Teampiloten aus 14 Ländern können sich mit sehen lassen. Um nur einige zu nennen: skywalk ist bei den Junioren Österreichischer Streckenflugstaatsmeister 2012, Sieger der Sportklasse der Deutschen Streckenflugmeisterschaft, Polnischer Meister im Streckenfliegen, Argentinischer Meister im Streckenfliegen und 3. Sieger der Accuracy Weltcupserie. Wir wünschen allen skywalk Teampiloten eine erlebnisreiche und erfolgreiche Saison 2013.



Probefliegen

skywalk Testcenter in Fiesch.

Immobilienhändler würden es »Bestlage« nennen – wir nennen es schlicht: das skywalk Testcenter der Schweiz. Seit Herbst 2012 kümmert sich Ivan Volken, Bergführer, Tandempilot und skywalk Teampilot, in seinem Shop am Hauptlandeplatz des XC-Mekkas Fiesch persönlich um alle an skywalk Schirmen und Gurtzeugen Interessierten. Bei Ivan können alle aktuellen Produkte ab sofort unverbindlich und kostenlos getestet werden. Reservationen rund um Fiesch bitte per Mail unter testcenter-ch@skywalk.org oder telefonisch unter +41 79 411 74 54.

Höchste Qualitätsstandards

skywalk ist ISO zertifiziert.

Wer ein Unternehmen langfristig erfolgreich führen möchte, benötigt einen systematischen und klaren Ansatz. Ein wichtiger Bestandteil ist das Qualitätsmanagement. skywalk hat seit der Gründung 2001 ein rasantes Wachstum bei Mitarbeitern und Umsatz erlebt. Um seinen hohen Anspruch an Produktqualität und Kundenzufriedenheit zu dokumentieren, hat sich skywalk Anfang 2012 für die Einführung eines umfassenden und mehrstufigen Qualitätsmanagementsystems entschieden. Dank sehr guter Organisationsstrukturen konnten die Anforderungen der Norm ISO 9001 in puncto Managementsystem und Kunden- und Prozessorientierung schnell umgesetzt werden. Die unabhängige Zertifizierungsstelle SGS hat skywalk in allen drei Geschäftsbereichen - Gleitschirme, Kites und Eventzelte – ein hervorragendes Qualitätsmanagement bescheinigt. Im Auditbericht wurde besonders das offene und konstruktive Betriebsklima hervorgehoben: »Ein junges dynamisches Team aus rund 40 Mitarbeitern arbeitet Hand in Hand, um den Erfolg auch in Zukunft sicher zu stellen: engagierte Sportler und Ingenieure entwerfen mit Begeisterung neue innovative Produkte.« Für skywalk Geschäftsführer Manfred Kistler ist der Auditbericht Auszeichnung und Ansporn zugleich: »Gleitschirme sind Produkte, die den höchstmöglichen Qualitätsstandard erfordern. Unser oberstes Ziel bei skywalk ist die Zufriedenheit unserer Kunden und ihr dauerhaftes Vertrauen in uns und unsere Produkte auf dem höchsten Niveau zu halten.«

Wichtige Termine 2013

- > 23. Februar
Thermik Messe, Sindelfingen, Deutschland
- > 8. – 10. März
Stubai Cup, Neustift, Österreich
- > 9. – 12. Mai (Ausweichtermin 18. – 20. Mai)
Super Paragliding Festival, Kössen, Österreich
- > 15. Juni
skywalk Night Fever, Andelsbuch, Österreich
- > 7. Juli
Start Red Bull X-Alps 2013, Salzburg, Österreich
- > 11. – 17. August
Junior- & Ladies Challenge, Greifenburg, Österreich
- > 19. – 22. September
Coupe Icare, St. Hilaire, Frankreich



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

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

Infos: www.Thermikwolke.de

Touren durch die Schweiz



Eine Reise durch die Schweiz in sieben Etappen
oder: »Nicht aus jedem

Loch scheint die Sonne« (wie Xandi Furrer in einer Regenspau

Die Wettervorhersage: nicht gerade prickelnd.

Das Ziel: die Schweiz.

Die Mission: das skywalk Fotoshooting.

Die Hoffnung: der Alpenhauptkamm.

Das Ergebnis: jede Menge guter Bilder und viel Zeit für »Plaisir« mit der Schweizer skywalk Familie.



Text: Sara Gudelius
Fotos: Wolfgang Ehn



>> Die Leiden des jungen W.

Ein bisschen geht noch! Achtung! O.k. – jetzt müsste es funktionieren!« »Autsch!« »Oh, das war Dein Arm? Das tut mir jetzt aber leid! Tut's sehr weh?« Wolfgang, unseren Fotografen hat es erwischt, bevor die Tour überhaupt losgeht. Als ich die Schiebetüre mit sanfter Gewalt ins Schloss drücken will, quetsche ich ihn zwischen unzähligen Gleitschirmen und Gurtzeugen ein und nehme ihm die letzte Luft zum Atmen. Erst nach mehreren Anläufen gelingt es uns mit viel Geschick, alle Ausrüstungsgegenstände plus drei Menschen – Paul Guschlbauer, Wolfgang Ehn und mich – im skywalk Transporter zu verstauen. Irgendwann sind wir tatsächlich drin. Alle Knöpfe sind unten. Die Fahrt kann los gehen.

Doch schon bevor wir im Inntal auf die Autobahn Richtung Schweiz biegen, ist aus dem Fond erneut ein leises Wimmern zu vernehmen. Das war doch Wolfgang's Stimme? Unser Fotograf wurde erneut getroffen! Einer der unzähligen Schirme hat sich gelöst und ihn unter sich begraben.

Wenn wir die Fahrt fortsetzen wollen, müssen wir eine Lösung für unser Stauraumproblem finden. Vor allem, wenn wir in Innsbruck noch mal ein paar Schirme einladen wollen. Eine Dachbox muss her! Ein Besuch bei der nächsten Werkstatt leistet Abhilfe und mit unserem neuen glitzernden Schmuckstück auf dem Dach kann es weitergehen.

Fun am Zugerberg

Erste Station unserer Reise ist Zug – Treffpunkt der Reichen und Inbegriff des Schweizer Bankgeheimnisses. Leider haben wir kein Geld, um es in einer der vielen Filialen gewinnbringend anzulegen. Am Fuß des Zugerbergs treffen wir unser Filmteam, unseren Schweizer Teampiloten Patrick und den skywalk Grafiker Rolf, der eigens aus Mannheim angereist ist.

Der Zugerberg macht seinem Namen alle Ehre. Es zieht! Der Himmel ist blau, doch der starke Westwind hält uns am Boden. Zunächst. Denn bald lässt der Wind nach. Paul und Rolf, der nicht nur gut mit Photoshop umgehen kann, sondern auch



ein begnadeter Pilot ist, haben mit den TONICS die hellste Freude. Unser kleiner X-Wing wird seinem Namen gerecht. Mit keinem anderen Flügel aus unserem Sortiment wären wir zu diesem Zeitpunkt sicher in die Luft gekommen. Als der Wind am späten Nachmittag weiter nachlässt, können auch die anderen Piloten guten Gewissens starten. Zum Einsatz kommen der MESCAL4 und das Heiligtum unserer Schatzkiste, der Hexacopter. Die unbemannte Drohne schießt die ersten Meter Filmmaterial.

Wir sind happy über die Ausbeute, doch leider erhält unsere Freude schon am Abend einen Dämpfer. Die Wettervorhersagen für die folgenden Tage sind richtig schlecht und selbst für den Schweizer Sonnenkanton Tessin alles andere als vielversprechend. Nur der nächste Tag könnte dort – vielleicht – noch einen Flugtag zulassen. Wir entscheiden uns gegen die weite Autofahrt und für einen Besuch unserer Vertretung im deutschsprachigen Jura, der Flugschule Jura in Matzendorf. Sergio

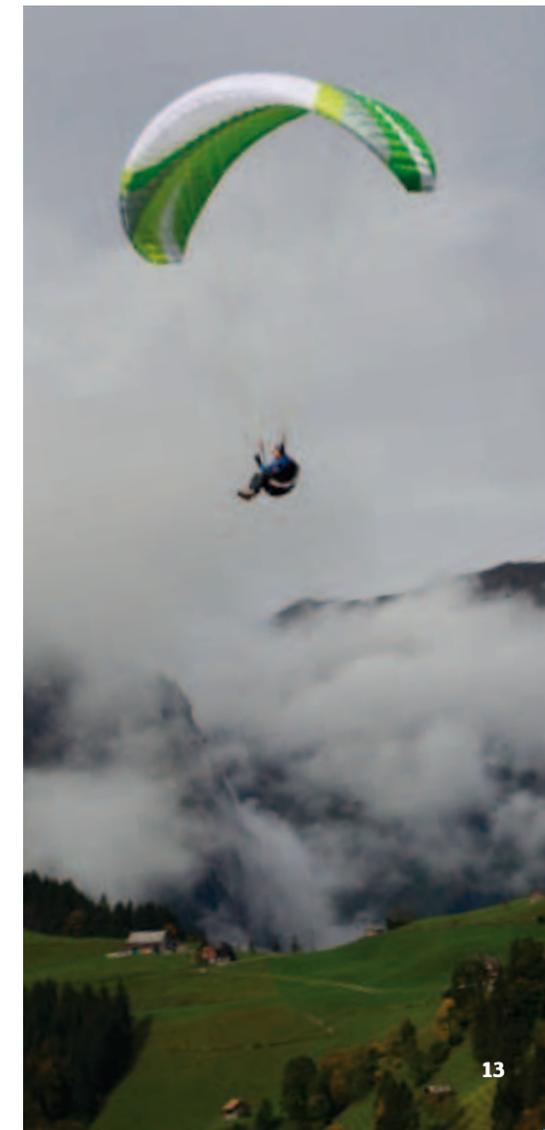
versorgt uns mit präzisen Wetteranalysen und rät uns zu einem Abstecher ins Engelterger Tal.

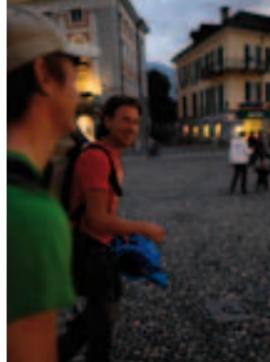
Im »Tal der 1000 Seile«

Engelberg gilt als eines der schönsten Täler der Alpen. Ist es auch, doch fliegerfreundlich ist es nur bedingt – und schon gar nicht für hangkratzende Fotomodelle. Egal wohin man blickt, spannen sich Seile vom Talboden bis zum Himmel.

Über dem Talkessel liegt hartnäckiger Nebel, der uns Flüge ins Tal verwehrt. Doch davon lassen wir uns nicht unterkriegen. Bei unzähligen Starts, kleinen Hüpfen und spannenden Toplandings genießen wir das hammermäßige Panorama oberhalb der Nebeldecke – der Titlis bietet davon 360 Grad vom Jura im Norden bis zum Gottardmassiv im Süden ;-)!

>> Der neue MESCAL4. Für die meisten unserer Teampiloten war es die erste Begegnung mit dem neuen EN-A Schirm. Die Begeisterung war groß.





>> Die Korb gondel der Seilbahn auf

den Sasso del Ferro bekam wegen Farbe und Form bei uns schnell den Namen »Biotonne«.

Dolce Vita

Nach einem ereignisreichen Tag im Hochgebirge beschließen wir nun doch, die Seiten zu wechseln und nach Locarno aufzubrechen. Unser Equipment hat sich mittlerweile auf 21 Schirme, 13 Gurtzeuge, 8 Reisetaschen und vier Personen angehäuft. Der Caddy platzt aus allen Nähten, jede Abfahrt verlängert sich um viele Minuten. Wolfgang, den es immer wieder trifft, muss die ein oder andere weitere Blessur verschmerzen. Doch das Auto ist so voll mit schallschluckenden Schirmen, dass sein Ächzen kaum wahrzunehmen ist.

>> Die Nachmittagssonne tauchte den Dunst in ein malerisches orange - traumhaft!

Ein paar kuschelige Stunden später sitzen wir in kurzen Hosen bei Pizza, Pasta und Vino rosso am Lago Maggiore. Der See funkelt im Sonnenlicht, der Himmel leuchtet strahlendblau. Diese Stimmung kommt uns irgendwie bekannt vor: wieder hat der Wind die Wolken weggefegt ...

Doch noch größer ist ein anderes Problem. Selbst für die X-Wings gibt es keinen geeigneten Startplatz. Paul, X-Alps-erprobt, gibt nicht auf und wagt einen Sprung über die Bäume. Auch Ivans Flughunger wächst. Um ihn zu stillen, schlägt der skywalk Teampilot, Tandempilot, Bergführer, Besitzer einer Bar und Fallschirmspringer eine Lösung der ganz anderen Art vor: »Warum gehen wir nicht einfach in Bellinzona Fallschirmspringen?«

Doch Fallschirme sind nun mal so ziemlich das einzige, was skywalk nicht im Sortiment hat. Ein weiterer Blick auf die Wetterkarte zeigt: Wir müssen noch weiter in den Süden. Die Schweiz ist zu klein geworden. Gleich hinter der italienischen Grenze liegt Laveno, das bei Nordwind deutlich größere Chancen bietet, in die Luft zu kommen. Doch wie so oft beim Fliegen gibt die richtige Mischung den Ton an. In Laveno ist der Wind zwar schwächer, doch dafür hängt dicker Nebel bis auf die Kirchturmspitze hinunter. Nach zwei Stunden Parawaiting am Startplatz haben wir genug. Wir entscheiden uns wieder abzustiegen. Erneut kommt uns Pauls X-Alps Einstellung zu Gute. Immer wieder versucht er, einen Blick ins Tal zu erhaschen – und siehe da: Immer öfter sind Wiesen und Häuser deutlich zu erkennen. Als sich der Nebel noch weiter lichtet, ist die Hoffnung für einen Flug wieder da. Am Ende des Tages haben wir die stimmungsvollsten Fotos der Tour im Kasten.

>> Fast noch Schweiz und doch Italien.

Laveno hat eine entzückende Altstadt mit südländischem Flair - eignet sich also perfekt, um einen langen Flug- und Fototag ausklingen zu lassen.

Gen Mekka

Einige Telefonate weisen den Weg für den nächsten Tag. Das Schweizer XC-Mekka Fiesch ist von Laveno nur einen Katzensprung entfernt. Auch dort erwarten uns wieder viele Freunde. Xandi Furrer von der Flugschule Flugtaxi sowie einige Schweizer Teampiloten unterstützen uns dabei, mit allen Schirmen in die Luft zu kommen. Mit zahlreichen Sprints zur Gondel gelangen uns sechs Flüge vom Kühboden.

Leider ist für den folgenden Tag wieder Regen angesagt, doch Xandi sieht gute Chancen, zwischen den Fronten zwei Stunden in die Luft zu kommen. Bei Nieselregen brechen wir mit dem Auto in Richtung Bellwald auf. Streckenfliegern ist die Ortschaft auf der anderen Seite des Fiescher Talkessels bestens bekannt als erste Herausforderung nach dem Start. Für Schüler – und TONIC Piloten – ist Bellwald wegen der hoch reichenden Autostraße hingegen ein Paradies. Unsere Schweizer Freunde sind begeistert von unserem X-Wing. Zwischen den von Sonnenstrahlen angeleuchteten Wolkenbänken folgen wilde Ritze über Almwiesen, Bäume und Heustadel. Ein perfekter Fototag!



X-Alps Training

Nach einer knappen Woche haben wir unsere Fotos im Kasten. Fast. Was uns zur vollen Zufriedenheit noch fehlt, ist eine Hand voll erstklassiger Panoramabilder. Und welche Landschaft der Schweiz bietet dafür vielseitigere Motive als das Berner Oberland? Red Bull X-Alps Sieger Chrigel Maurer gibt uns einige Tipps. Der Local zeigt uns die Möglichkeiten für den nächsten Tag auf und Paul revanchiert sich als Trainingspartner am frühen Morgen. Auf dem Programm steht: Treppenlaufen. Unsereins dreht sich da ohne schlechtes Gewissen doch gerne noch einmal um ...

Chrigels Tipp ist das Schilthorn, bestens bekannt als Piz Gloria aus dem James Bond Film »Im Geheimnis ihrer Majestät«. Das Fluggebiet mit dem fast auf 3000 Meter gelegenen Startplatz sollte sich auch für unser Shooting als perfekte Kulisse erweisen. Die vielen skywalk Teampiloten ermöglichen, dass wir alle Motive im Kasten haben, die wir uns vorgestellt haben.

>> Hossa! Der TONIC in seinem Element.



>> Unglaubliche Szenerie. Herrliche Gleitflüge vom Schilthorn vor beeindruckender Kulisse.

Nach zehn Tagen voller Wetterkapriolen und kleiner Abenteuer endet unsere Tour de Suisse am nächsten Mittag bei einem leckeren Käsefondue in Interlaken. Während der sechsstündigen Fahrt nach Hause sind wir uns sicher, dass wir alles dabei haben - das leise Stöhnen von Wolfgang aus dem Fond bestätigt, dass unser Equipment vollständig ist! 

>> ...rundherum das ist nicht schwer ...



The altitude experience

Big air am Karakorum Highway



»Es ist eigentlich unglaublich. Du steigst mit nichts als einem Stück Stoff über Gletscher und Seracs ein paar tausend Meter bis hinauf zu den höchsten Eiswänden und verschneiten Gipfeln der Erde – in eine Welt, die normalerweise nur mit wochenlanger Akklimatisation, anstrengenden Zustiegen und harter, gefährlicher Kletterei erreichbar ist. Der Gletschirm hat uns die Eintrittskarte in die gefrorene Welt der Höhenbergsteiger gelöst. Er erlaubt uns, an Giganten zu soaren und die Gipfel fast mit den Fußspitzen zu berühren. Der Gletschirm hat das Bergsteigen neu definiert, so wie einst Pickel und Steigeisen.«

Text & Fotos:
Paul Guschlbauer

Diese Sätze des englischen Kletterers und Weltklassepiloten John Silvester gingen mir immer wieder durch den Kopf, als ich Anfang 2012 mit den Planungen für eine Reise in den Himalaya begann – eine für Gletschirmflieger unwirtliche und unzugängliche Welt, aus der man immer wieder unglaubliche Geschichten und Abenteuer hört. Von mehrtägigen Biwakflügen, über 250 Kilometer langen XC-Flügen entlang der höchsten Berge der Welt, von maximalen Flughöhen jenseits 7000 Meter und vor allem von unfassbar schönen Landschaften.

Aber was fühlt sich eigentlich besser an? An den Gletschern der Siebentausender aufsoaren, oder sie langsam mit Eispickel und Steigeisen im Stil der klassischen Alpinisten zu besteigen? Auf diese Frage wollte ich eine Antwort finden, als ich im Mai 2012 nach Pakistan aufbrach. Den Himalaya hatte ich bereits mehrfach mit dem Gletschirm bereist. Bei der sechswöchigen Reise mit Matthias Aberer und Filip Yagla wollte ich herausfinden, was schöner und intensiver ist – fliegend in der Luft oder bergsteigend in Fels und Eis. Unser Plan war, im berühmten Hunza Valley Cross Country zu fliegen und anschließend den Muztagh Ata, den mit 7546 Meter dritthöchsten Berg des Pamir Gebirges, zu besteigen.

Der Karakorum Highway

Das Wort Highway hat im Karakorum eine ganz besondere Bedeutung. »High« ist hier wörtlich zu verstehen. Der 1284 Kilometer lange Karakorum Highway, der Islamabad in Pakistan mit Kashgar in China verbindet, erreicht am Khunjerab Pass eine maximale Höhe von 4733 Meter über dem Meeresspiegel – eine Herausforderung und Höhenenerfahrung nicht nur für Touristen. Auch von den gewohnten Vorstellungen über Straßen und darauf wie gewohnt zügig vorwärts zu kommen, sollte man sich schnell verabschieden. Zwei Tage benötigt man mit dem Auto alleine für die rund 600 Kilometer von Islamabad nach Karimabad, der bekanntesten Stadt im Hunzatal, der ersten Station unserer Reise. Doch allfällige Reifenpannen, finster dreinblickende und schwer bewaffnete pakistanische Polizisten, die Aussicht hinunter in die Schlucht des Indus und hinauf auf den Nanga Parbat machen aus der stundenlangen Schüttelpartie einen kurzweiligen Trip.

>> Gewaltiger Ausblick beim endlos scheinenden Aufstieg auf den Muztagh Ata

Flying high in Pakistan

Filip Jagla ist während seiner 19 Jahre langen Fliegerkarriere mit dem Gletschirm schon auf der ganzen Welt in die Luft gegangen. Doch als wir das erste Mal gemeinsam die kleineren Vorgipfel des Karakorum überhöhen, bleibt dem Polen die Sprache weg. »I can feel your heartbeat« war der einzige Satz, den ich gelegentlich über das Funkgerät hörte. Den Song des spanischen Schnulzensängers Enrique Iglesias hatten wir täglich im Jeep gehört.

Filip und mir gelang es jeden Tag gemeinsam zu starten und auch gemeinsam wieder zu landen. Ohne auch nur ein einziges Mal darüber gesprochen zu haben, hatte sich in unseren Köpfen gleich am ersten Flugtag die Idee fest gesetzt, uns den Rakaposhi am südlichen Ende des Hunzatal ganz aus der

Nähe anzusehen. Der 7700 Meter hohe Riese zog uns nach jedem Start in seinen Bann. Mit unseren kleinen Fluggeräten wollten wir uns möglichst nah an den imposanten Giganten mit der bis heute noch von keinem Bergsteiger bezwungenen Nordwand heranzuwagen.

Doch erst beim vierten Versuch kamen wir nah genug heran, um seine ganze Größe und Schönheit zu erleben. Denn gleich nach dem Start stellt sich die erste Herausforderung bei diesem Unternehmen. Um in die Welt der vergletscherten 7000er einzutreten, gilt es zunächst 2000 Höhenmeter in turbulenter und anspruchsvoller Thermik an den vorgelegerten Graten herauszuholen. Das war uns bereits an den Vortagen gelungen, doch die Basis war bisher nie hoch genug gewesen, um die Eintrittskarte ins Reich der höchsten Eisriesen lösen zu können. Doch heute sollte es klappen! Mit starken aber verlässlichen



>> Der 7788 m hohe Rakaposhi,
das Ziel unserer Träume

Karakorum Highway Teil II

Verlässt man Karimabad in Richtung China, muss man das Auto bereits nach einer Stunde Fahrzeit gegen ein Boot tauschen. Ein gewaltiger Erdbeben hat den Hunza River vor knapp drei Jahren zu einem 20 Kilometer langen See aufgestaut. 25.000 Menschen mussten ihre Häuser verlassen und hoffen nun, dass eine Sprengung diesen natürlich entstanden Damm wieder verschwinden lässt – ein vermutlich unmögliches Unterfangen, das regelmäßig weitere Menschen das Leben kostet. Ein eindrucksvolles Beispiel für die Macht der Natur, das mich mehrfach darüber nachdenken ließ, welches Glück es ist, wenn wir gelegentlich ihre gewaltige Macht für unsere Zwecke nutzen können.

Um die Reise über den höchsten Punkt des Karakorum Highways am Khunjerab Pass nach China fortzusetzen, hatten wir uns rechtzeitig ein weiteres Fahrzeug am anderen Ende des Stausees organisiert. Die Chinesen nehmen die Einreisekontrollen extrem genau. Für die erforderliche Höhenakklimatisierung in Vorbereitung auf einen Siebentausender können die ansonsten nutzlosen Stunden aber nicht schaden.

Muztagh Ata

Xinjiang ist ein autonomes Gebiet im Westen Chinas, ein Schmelztiegel ethnischer Minderheiten und der chinesischen Regierung nicht weniger ein Dorn im Auge als Tibet. Gleitschirmfliegen ist grundsätzlich verboten und auch irgendwie sonst fühlt man sich im Basecamp des Muztagh Ata auf 4400 Meter ständig unter Beobachtung.

Das Flugverbot kam uns im Grunde gelegen. Denn hier sollte ja ein völlig neues Kapitel unserer Reise beginnen. Wir wollten ja nicht mehr einfach nur den Schirm auslegen und mit Hilfe der Naturgewalten aufsteigen, sondern eine andere Art der Höhenerfahrung entdecken. Nur den Abstieg vom Muztagh Ata wollte ich fliegend absolvieren. Als Entwickler wollte ich herausfinden, ob skywalks neuer X-Wing TONIC genügend Reserven hat, um mich auch bei anspruchsvollen, hochalpinen Bedingungen sicher zurück ins Tal zu bringen. Doch zunächst war harte körperliche Arbeit angesagt. Wir hatten zwei Wochen Zeit,



>> Not macht erfinderisch ...

um uns zu akklimatisieren, drei Hochlager aufzubauen und den Gipfel zu besteigen. Für uns war es eine Frage der Ehre, dass wir unser gesamtes Equipment ohne Hilfe von Trägern auf den Berg und wieder hinterbringen wollten. Für viele zählt beim Höhenbergsteigen nur der Gipfel und nicht die Art und Weise, wie man ihn erreicht. Das bekannteste Negativbeispiel ist die Kommerzialisierung des Mount Everest.

Nach acht Tagen mit mehrfachen Auf- und Abstiegen zwischen Basislager und Lager II auf 6200 Metern hatten wir das Gefühl, genug akklimatisiert zu sein. Nach zwei weiteren Ruhetagen wollten wir den »Gipfelsturm« wagen. Das Wort Sturm ist hier natürlich fehl am Platz. Um die insgesamt 3300 Höhenmeter vom Basislager zum Gipfel zu bewältigen, benötigt man vier Tage - also etwa 700 mal so lang, wie wir für die selbe Höhendifferenz mit unseren Gleitschirmen im Hunza Valley gebraucht hatten.

Der Aufstieg ins Lager III auf 6800 Metern funktionierte bei sehr gutem Wetter relativ problemlos. Als wir uns gegen 18 Uhr in unser Zelt legen, sind wir hoch moti-



>> Wingover über
Karimabad, der grünen Oase
im Norden Pakistans.

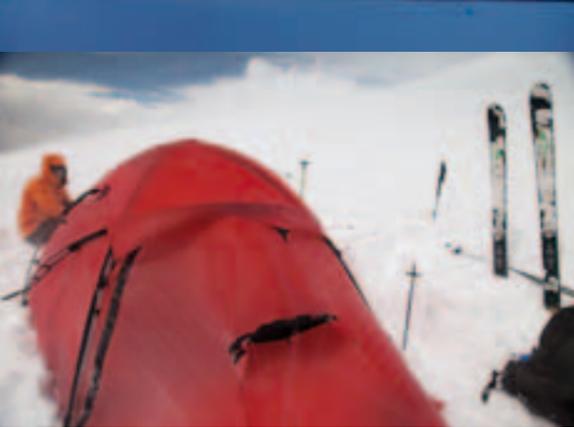
viert. Der nächste Tag sollte unser Gipfeltag werden! Die zeitaufwändige tägliche Schneeschmelz- und Wasserkochprozedur war längst Routine, und auch die ständigen Kopfschmerzen ließen sich leichter ausblenden. Doch schon kurze Zeit darauf beginnt es zu schneien. Und zwar durchgängig bis am folgenden Morgen um acht Uhr. In der Nacht habe ich vermutlich nur eine einzige Stunde richtig geschlafen, den Rest der Zeit machte ich mir Gedanken, wie viel Neuschnee uns am nächsten Tag erwarten würde und ob wir eine Chance hätten, die fehlenden 700 Höhenmeter und drei Kilometer bis zum Gipfel zurückzulegen.

Eigentlich war ich überzeugt, gleich nach dem Aufstehen umzukehren. Doch der erste Blick aus dem Zelt zeigte zwar viel Neuschnee, aber einladendes Wetter! Wir beschlossen, einen Versuch zu starten und mit unseren Skiern eine Spur Richtung

Gipfel zu ziehen. Doch nach drei Stunden hatten wir erst 200 Höhenmeter zurückgelegt. Mir war klar, dass aus dem Gipfel an diesem Tag nichts mehr werden würde - zu viel Neuschnee, zu wenig Zeit und zu wenig Leute, die sich beim kräftezehrenden Spuren ablösen konnten.

Ich legte den TONIC aus und mit den Ski an den Füßen gelang mir auf knapp 7000 Meter Höhe ein perfekter Start. Um Diskussionen mit den Offiziellen im Tal zu vermeiden landete ich beim Lager I – was für ein surreales Gefühl, nur 20 Minuten später wieder da zu sein, wo ich Tage zuvor angefangen hatte.

Meine Seilpartner wollten noch so weit wie möglich aufsteigen und spurten weiter. Doch nach weiteren 200 Höhenmetern und fünf Stunden später zollten auch sie dem Neuschnee Tribut. Mit ihren Tourenski erreichten sie schließlich kurz vor Sonnennuntergang das Basislager, wo ich bereits auf sie wartete.



>> Lager II auf 6200 m - eine meschnenfeindliche Wüste aus Eis und Schnee - und doch von unbändiger Kraft und unbeschreiblicher Schönheit ...

>> Ein unvergesslicher Moment: Der Flug vom Muztagh Ata

Was bleibt

John Silvester hat Recht, wenn er sagt, dass uns der Gleitschirm eine Welt eröffnet hat, die früher nur den motiviertesten Bergsteigern vorbehalten war. Doch kann und darf man diesen Vergleich wirklich ziehen? Das Fliegen inmitten der höchsten Berge der Welt ermöglicht Perspektiven aus der Vogelperspektive auf eine unglaubliche Welt, wie sie kein Bergsteiger zu sehen bekommt. Und selbst die leistungs-

stärksten Hubschrauber kommen hier kaum hinauf. Trotzdem möchte ich das alpinistische Erlebnis nicht missen. Wirklich gefühlt und erlebt habe ich diese Welt erst, als ich versucht habe, einen der 7000er des Himalaya zu besteigen, Erfahrungen, die der schnelle Aufstieg mit dem Gleitschirm nicht bietet. Erst die Zeit wird zeigen, welche Erinnerung stärker ist. Fliegende Bergsteiger haben aber auf jeden Fall den Vorteil, frei entscheiden zu können, auf welche Art sie Höhe erleben möchten ...

Ausführlichere Informationen, Bilder und Links zu den Red Bull Video-Dokumentationen unter: <http://www.experiencechallenges.com/>



Der **TONIC** hat sich am Muztagh Ata nicht nur aufgrund seines geringen Gewichts und Packmaßes perfekt bewährt. Weil der 7000er

oben immer flacher wird, ist ein guter Gleitwinkel erforderlich, um überhaupt in die Luft zu kommen. Gleichzeitig muss das Geschwindigkeitsfenster groß genug sein, um gegebenenfalls auch bei starkem Wind noch starten und landen zu können.

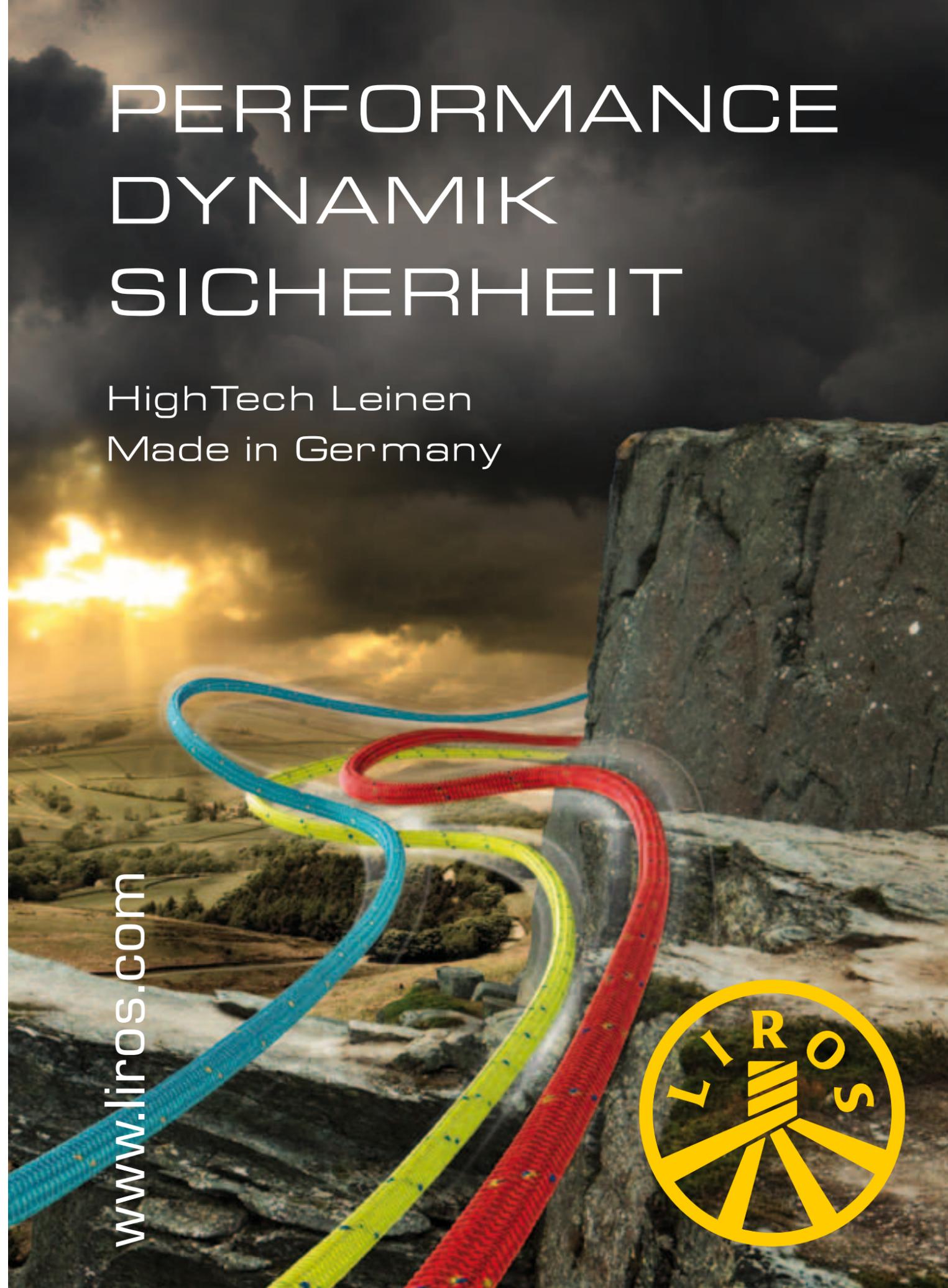


Erste Wahl - der **CAVENNE**. Paul wusste, was ihn beim Fliegen im Himalaya erwartet. Um sich allen möglichen und unmöglichen

Bedingungen stellen zu können, war für ihn klar, dass er einen Schirm mit Top Leistung und hoher passiver Sicherheit benötigt. Schließlich wollte er die unglaubliche Landschaft auch filmen und fotografieren und dazu auch mal ohne die Bremsen in der Hand fliegen.

PERFORMANCE DYNAMIK SICHERHEIT

HighTech Leinen
Made in Germany



www.liros.com





ARRIBA2 Hike & Fly mit Paul Guschlbauer

Die persönlichen Hike & Fly-Fertigkeiten erweitern und gleichzeitig alles über die Red Bull X-Alps erfahren? Das Interesse an skywalks Gewinnspiel »ARRIBA2 – Hike & Fly mit Paul Guschlbauer« war enorm – doch leider gab es nur sechs Plätze zu vergeben.

Text: Armin Graf
Fotos: Wolfgang Ehn



>> Der Schweizer Armin Graf überzeugte uns bei der Challenge durch sein sympathisches Wesen und sein fliegerisches Können. 2013 ist Armin skywalk Teampilot.

Was wird mich die nächsten zwei Tage erwarten, auf was für ein Abenteuer habe ich mich da eingelassen? Während der fünfstündigen Autofahrt von Grasswil in der Schweiz nach Grassau im Chiemgau habe ich reichlich Zeit, mir darüber Gedanken zu machen. Erst zwei Wochen ist es jetzt her, seit ich mich als skywalk Team-pilot beworben habe. Umso überraschender kam die Einladung von Sara, ein Wochenende mit den Gewinnern des »ARRIBA2 – Hike & Fly mit Paul Guschlbauer-Gewinnspiels« zu verbringen. Drei der Gewinner hatten kurzfristig wegen eines Mountainbike-Unfalls und Krankheit abgesagt. Pech für sie,

Glück für mich. Als Anwärter auf einen Platz im skywalk Team bekomme ich die Chance, an der Challenge teilzunehmen.

Es ist Mitte September, ein fantastischer Spätsommertag kündigt sich an. Auf dem letzten Autobahnteilstück zwischen München und dem Chiemsee kann ich bereits zusehen, wie sich über den Bayerischen Voralpen die ersten Kumuluswolken bilden. In Grassau bei skywalk begrüßen mich Sara, Paul sowie Andreas, Tobias und Reinhold, die Gewinner des Hike & Fly-Events. Mit von der Partie ist auch skywalks Fotograf Wolfgang Ehn, der den zweiten freigewordenen

Platz besetzt und das Wochenende in Szene setzen soll. Bei diesem Wolkenbild ist klar, dass wir nicht viel Zeit verlieren wollen. Mit dem vollgestopften skywalk Bus machen wir uns auf nach Tiro! Sara hat das Programm kurz entschlossen ein wenig umgekrempelt. Das neue Etappenziel heißt: So schnell wie möglich hoch zum Startplatz der Hohen Salve. Dem Motto des Wochenendes entsprechend, natürlich im Hike & Fly-Modus. Denn das Ziel ist, Paul Guschlbauer, der bei den letzten Red Bull X-Alps Dritter wurde, ein wenig über die Schulter zu schauen.

Als wir ein paar Gleitschirme ausmachen, die auf Startplatzhöhe kreisen, steigern wir unbewusst das Marschtempo. Paul erhöht die Schlagzahl, aber ohne uns zu überfordern. Schließlich brauchen wir noch Kraft, um das festgelegte Tagesziel, die Riedlhütte im Wilden Kaiser, zu erreichen. Am Gipfel der Hohen Salve macht uns Paul mehrere Routenvorschläge, wie diese Aufgabe am besten fliegend zu meistern ist. Unsere Erwartungen an den Flug haben wir allerdings wieder etwas heruntergeschraubt. Die Gleitschirme von vorhin sind nur noch als kleine Punkte über dem Talboden auszumachen. Die Flugbedingungen scheinen sich eher zu verschlechtern. Wir machen uns die erste Abriss-

»An der Riedlhütte hatten wir am Vortag einen schönen Hang zum Starten ausgemacht«

kante, an der ich ein kleines Aufwindband zum Soaren finde. Andreas, Tobias, Reinhold, Paul und Wolfgang entscheiden sich anders und fliegen weiter hinaus ins Tal, um nach verwertbarer Thermik zu suchen. Beide Wege führen zum Erfolg. Mit viel Konzentration können wir die anfänglich schwächeln-

de Thermik ausnutzen. Der ARRIBA2 unterstützt uns mit seinem guten Steigverhalten dabei. Der mühsame Kampf um jeden Meter Höhe wird mit immer besseren Steigwerten und einem atemberaubenden Ausblick auf die herbstliche Landschaft der Kitzbüheler Alpen und des Kaisergebirges belohnt.

An der Basis zögern wir nicht lange. Wir gehen sofort gemeinsam auf Stecke. Schließlich wollen wir so weit wie möglich fliegen und nicht laufen! Geduldig hangeln wir uns erst entlang der tiefen Basis zum Astberg, dann mit einer langen Querung zum Südhang des Wilden Kaisers. Dort schauen die Wolken vielversprechend aus, aber leider finden wir keine brauchbare Thermik. Es bleibt uns nichts anderes übrig als ins Tal abzugleiten. Sara zeigt Mitgefühl und fährt alle gestrandeten X-Alps-Neulinge mit dem Transporter von der Landwiese in Stangl zum Golfplatz in Ellmau. Es erübrigt sich zu sagen, dass Paul den vereinbarten Treffpunkt »Loch 18« als Einziger fliegend erreicht hat ...

Nach einer kleinen Verpflegungspause fahren wir ein kurzes Stück weiter bis zum Beginn des Wilden-Kaiser-Steigs. Unser Tagesziel, die Riedlhütte, erreichen wir von dort in etwas über einer Stunde. Der Aufstieg ist kurzweilig, jeder philosophiert über die Erlebnisse des Tages. Die Riedlhütte liegt eingebettet in einer wunderschönen Berglandschaft am Fuß der steilen Wände des Wilden Kaisers. Für heute haben wir es geschafft! Sabine, die freundliche Hüttenwirtin, tischt ein fantastisches Nachtessen auf, während wir Pauls und Saras Erzählungen von den X-Alps 2011 lauschen. Wahnsinn, was die Teams auf sich





genommen haben, ich fühle mich nach diesem Tag schon so müde! Ich gehe bald ins Bett, um fit für den nächsten Tag zu sein.

Der Wetterbericht hatte recht, draußen erwartet uns am nächsten Morgen – leider – keine Überraschung. Es ist kalt und nass. Die Stimmung ist trotzdem super. Unser Tagesprogramm sieht vor, zur Gruttenhütte aufzusteigen und von dort nach St. Johann zu fliegen. Das sollte selbst bei diesen Bedingungen realistisch sein. Doch Nieselregen und Nebel lassen lange Zeit noch nicht einmal einen Gedanken an einen Start zu. Erst als sich die Wetterverhältnisse beruhigen, verlassen wir den Gasträum der Gruttenhütte, um die restlichen 150 Höhenmeter zu einem geeigneten Startplatz aufzusteigen. Das Wetter ist besser, doch leider passen die Windverhältnisse immer noch nicht und es sieht auch nicht so aus, als ob sich das in den nächsten Stunden ändern würde. Paul beschließt, wieder zur Riedlhütte abzusteigen,

wo wir am Vortag einen schönen Hang zum Starten ausgemacht hatten. Solche Situationen gehören zum Hike & Fly und machen das ganze Fliegen so interessant.

Und wir werden belohnt! Fliegbare Verhältnisse – und sogar die Sonne zeigt sich ein wenig. Es fühlt sich fantastisch an, als wir zum Abschluss unseres Hike & Fly-Wochenendes gemeinsam ins Tal gleiten. Ein tolles Abenteuer voller Eindrücke geht zu Ende! ☑



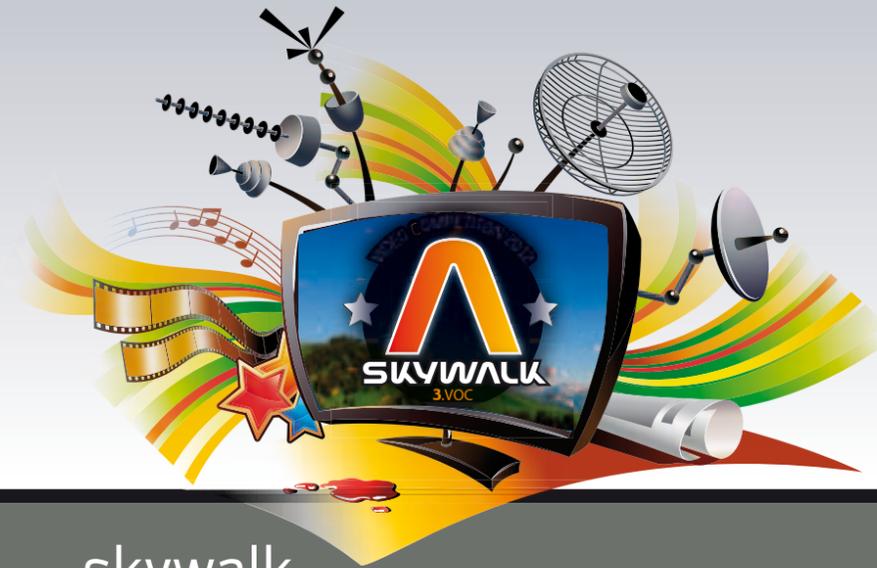
>> X-Alps Feeling:

Eindrucksvoll erläutert Paul seine Entscheidungskriterien.

>> Nachtessen auf der Riedlhütte.

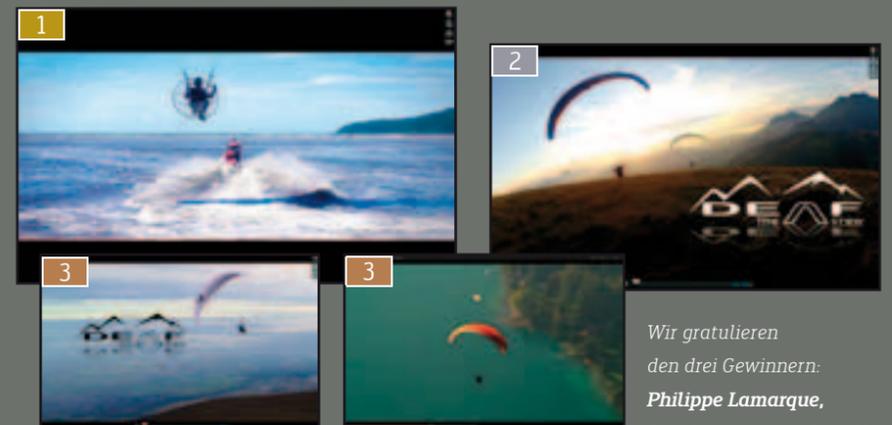


Wie fühlt sich Luft eigentlich an? Wie riecht sie? Was macht es so besonders, sich wie ein Vogel in der Luft bewegen zu können? Weil bewegte Bilder all diese besonderen Momente am Besten einfangen, hat skywalk 2010 die skywalk Video Competition ins Leben gerufen.



skywalk video competition 2012

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



Wir gratulieren den drei Gewinnern: Philippe Lamarque, Jeff Ambrose und Joao Noir,

der sich mit Jeff Ambrose, punktgleich Rang drei teilt. Jeff konnte sich mit einem zweiten Clip gleich noch einmal ganz vorne platzieren.

Skywalk wollte allen Freunden der Marke damit eine Plattform für ihre selbst gedrehten Urlaubs-, Fun- und Acro-Videos bieten. Bei der Auswertung sind wir jedes Mal wieder aufs Neue überrascht, mit wie viel Leidenschaft Ihr uns Eintritt in Eure persönliche Welt des Gleitschirmfliegens gewährt. Die Videos der skywalk Video Competition 2012 zeigen erneut, wie facettenreich unser Sport ist. Gewonnen hat die Competition 2012 »Para-dise« von Philippe Lamarque – ein äußerst ungewöhnlicher Film mit einigen starken Bildern über das Fliegen auf und über dem Meer.

See your vids in 2013!

Auch 2013 richtet skywalk die Video Competition wieder aus. Die besten Videos werden mit Preisen im Wert von 4000 EUR honoriert. Um den Filmemachern eine noch größere Plattform zu bieten, postet skywalk künftig jedes eingestellte Video auf der skywalk Facebook Seite. Die Sieger werden auf großer Bühne bei der Thermik Messe 2014 gekürt. Wir freuen uns schon auf Eure Filme und wünschen Euch viel Spaß beim Drehen.

>> Die Teilnahmebedingungen sind denkbar einfach. Wie's funktioniert und wie die Regeln sind erfahrt Ihr unter: <http://www.skywalk.info/skywalk/video-competition>.



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

Sieger der skywalk Video Competition 2012

Platz	YouTube /Vimeo Titel
1	skywalk Video Competition 2012 – PARA-DISE! (Philippe Lamarque)
2	skywalk Video Competition 2012 – The Western Alps (Jeff Ambrose)
3	skywalk Video Competition 2012 – October in Annecy (Joao Noir)
3	skywalk Video Competition 2012 – Paragliding Maui (Jeff Ambrose)



KILOMETERGELD

XC Fliegen für einen guten Zweck

Wohl nur die wenigsten Piloten erhalten von ihrem Arbeitgeber einen Fahrtkostenzuschuss. Grund für skywalk, seinen besten Streckenfliegern anlässlich des zehnjährigen Firmenjubiläums etwas dazuzuzahlen.

Text: Sara Gudelius

Fotos: Klaus Santner und Patrick Track

In den vergangenen zehn Jahren hat sich skywalk mit den drei Marken skywalk Paragliders, Flysurfer Kiteboarding und X-Gloo Eventzelte zu einem Unternehmen mit 45 Mitarbeitern entwickelt. Im Chiemgauer Städtchen Grassau rechnete der Gemeinderat längst fest mit den Gewerbesteuerzahlungen aus der Firmenzentrale. Wichtiger ist den Gründern Thomas Allertseeder und Manfred Kistler jedoch die Akzeptanz bei den Kunden in aller Welt.

Die umsatzstärkste »Abteilung« der Firma ist skywalk Paragliders. Den Piloten, die sich weltweit Jahr für Jahr für deren Gleitschirme, Gurtzeuge und Zubehör entscheiden,

hat skywalk einen großen Teil seines Erfolges zu verdanken. Ihnen wollte skywalk anlässlich des zehnjährigen Firmenjubiläums etwas von der Anerkennung zurückgeben.

Fliegen für einen guten Zweck

Bereits seit mehreren Jahren unterstützt skywalk das Projekt »Fliegen für ein Klassenzimmer«. Ziel dieses 2007 von skywalk Teampilot Ralph Schloeffel initiierten Projekts ist, die Bildungschancen afrikanischer Kinder zu verbessern. Zirka 45 Millionen afrikanische Mädchen und Jungen können aus finanziellen Gründen nicht zur Schule gehen. Dass fast jedes zweite Kind keine Chance hat, lesen, schreiben und rechnen zu lernen, ist zugleich Ursache und Folge der Armut in vielen Ländern Afrikas. »Bildung ist der Zugang zu Freiheit, Demokratie und Entwicklung« hat der frühere Präsident Südafrikas Nelson Mandela einmal gesagt. »Fliegen für ein Klassenzimmer« will durch Hilfe zur Selbsthilfe einen Beitrag dazu leisten, die Situation zu verbessern. Von den Spenden-

geldern werden vor allem Sachleistungen für den Bau von Schulen gekauft. Insgesamt konnte Ralph Schloeffel in den vergangenen Jahren viele tausend Euro sammeln.

Um das Projekt noch bekannter zu machen und finanziell zu unterstützen, hob skywalk Anfang 2012 die Aktion »10 für 100« ins Leben. Jeder Flug mit einem CAYENNE4, der 100 Kilometer oder mehr auf freier Strecke erreicht, wurde von skywalk mit 10 € belohnt. Am Ende des Jahres sollte die gesammelte Summe »Fliegen für ein Klassenzimmer« zu Gute kommen. Alle Flüge wurden auf der skywalk Homepage genannt, viele können noch zusätzlich auf dem XC-Server www.xcontest.org begutachtet werden. Damit stellte skywalk allen CAYENNE4 Piloten eine eigene Wettbewerbsplattform zur Verfügung.

Gleichzeitig bot »10 für 100« skywalk eine gute Gelegenheit, zu sehen, wie sich der CAYENNE4 in den XC-Wettbewerben die-



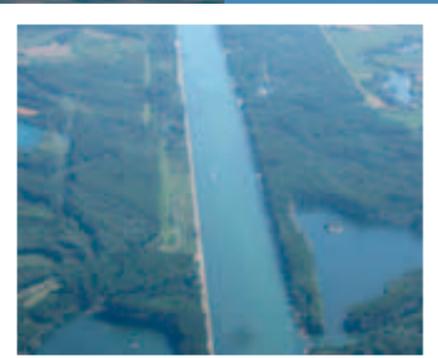
>> Klaus Santner in Spenderlaune ...

ser Welt behauptet. Denn als skywalk ihn pünktlich zum Start der Streckenflugsaison 2012 auf den Markt brachte, war man sich in Grassau sicher, damit den optimalen Flügel für alle ambitionierten Streckenflieger im Portfolio zu haben.

Volles Spendenkonto

Der österreichische skywalk Teampilot Klaus Santner war einer der Piloten, der am meisten »gespendet« hat. Ihm gelangen sechs Flüge über 100 Kilometer, darunter ein 172er Dreieck von seinem Grazer Hausberg Schöckl: »Ich habe die Saison 2012 noch mit einem POISON3 begonnen. Bei einem der

ersten Streckenflüge im Frühjahr traf ich Paul Guschlbauer und bekam den CAYENNE4 zum ersten Mal zu sehen. Meistens von hinten! Zugegebenermaßen hätte mich Paul vermutlich auch mit einem MESCAL verblasen – allerdings wurde mir recht schnell klar, dass mich ein schnellerer Schirm mit höherer Einstufung offenbar nicht unbedingt weiter trägt. Der »Abstieg« auf den CAYENNE4 war für mich ein Aufstieg - ich kann jetzt noch öfter im Gas stehenbleiben und mich noch mehr auf alles andere konzentrieren. Zum Beispiel, einfach mal freihändig geradeaus zu fliegen und mir bewusst zu machen, wie geil dieser Sport eigentlich ist! «



>> Abrisskante, wo bist du ...?

Im Flachland muss man für weite Strecken lernen, Wolken und Landschaft »zu lesen«. Patrick Track ist über die Jahre ein Meister dieser Kunst geworden.

>> Patrick unter seinem CAYENNE4 auf dem Weg zum nächsten 100er ...

Auch Patrick Track aus dem fränkischen Taubertal hat sechs Flüge über 100 Kilometer eingereicht: »Persönliche Grenzen überschreiten, Herausforderungen suchen und einfach in der Luft zu sein, um mich weiter zu bilden, sind meine Motivation. Bei uns im Flachland ist es nicht unbedingt an der Tagesordnung, die magische 100er Grenze zu knacken und deshalb freut es mich jedes Mal umso mehr, wenn ich 100 plus fliege. Abends nach knapp sechs Stunden Flug noch mal an die Basis zu kurbeln um dann einfach abzu-

gleiten, ist unbeschreiblich. Die von skywalk ins Leben gerufene Spendenaktion »Fliegen für ein Klassenzimmer« war für mich noch ein Anreiz mehr, die Motivation hochzuhalten.«
Unser polnischer Teampilot Krzysztof Caputa war der erfolgreichste CAYENNE4 Pilot der Aktion »Fliegen für ein Klassenzimmer«. Sein Kilomergeld hat er sich wahrlich verdient – auch wenn es nicht in den Tank seines Autos fließt, sondern auf das Spendenkonto. Krzysztof hat seine 16 Flüge über 100 km in

fünf Ländern gesammelt - in Polen, Slowenien, der Slowakei, Österreich und Italien. Als die Aktion am 30. November 2012 endete, standen 17.600 Kilometer auf dem »Fliegen für ein Klassenzimmer« Kilometerzähler. 75 CAYENNE4 Piloten hatten uns über insgesamt 176 Streckenflüge mit 100 Kilometer und mehr informiert. So konnten wir Ralph Schloeffel einen Scheck mit der beachtlichen Summe von 2000,- € überreichen – ein paar Euro haben wir noch mal draufgelegt, denn schließlich geht es um einen guten Zweck. ☑

DIE TOP 12 SCORER

Name	Land	Flüge ≥ 100 km
Krzysztof Caputa	PL	16
Oliver Teubert	D	7
Hans Walcher	D	7
Fabio Stallivieri	BRA	7
Achim Warbruck	D	7
Patrick Track	D	6
Klaus Santner	A	6
Fabio Boaretti dos Santos	BRA	5
Zoltan Komar	HU	4
Reiner Braun	D	4
Joachim Blum	D	4
Günther Bislin	CH	4



>> Ralph Schloeffel.
Der sympathische skywalk Teampilot hat das Projekt »Fliegen für ein Klassenzimmer« ins Leben gerufen.

Mehr über das Projekt:
»Fliegen für ein Klassenzimmer« findet Ihr unter www.skywalk.info oder www.fliegen-fuer-ein-klassenzimmer.de



LIVE

FLYING LIVE

NAV

LEADING THE WAY

GPS

NAVIGATION MADE SIMPLE

VARIO

WON'T MISS A THERMAL

www.flymaster-avionics.com

Wenn der Postmann **4** mal klingelt ...

Markus Pscherer arbeitet als Tandempilot im Zillertal. Während der Saison bleibt ihm wenig Zeit für eigene Flüge. Umso größer war die Freude, als an einem der letzten warmen Oktobertage sein nagelneuer CAYENNE4 mit der Post eintrifft.

Wie ein Kind an Weihnachten packe ich das Paket mit meinem neuen Schirm aus. Ein CAYENNE4 in meiner Wunschfarbe grün. Über dem Zillertal liegt dicker Nebel. Aber das macht nichts. Denn dann gibt es in der Flugschule wenig zu tun und ich kann frei machen. Zusammen mit Marc fahre ich kurz entschlossen auf den Melchboden, unseren Hausberg. Startplatz und Übungshang sollten oberhalb der Hochnebeldecke liegen und einen sicheren Flug zulassen. Schon ab 1.300 Höhenmeter begrüßt uns die Sonne. Es ist kaum zu glauben, hier oben ist warmes T-Shirt Wetter – und vor allem, mein neuer Schirm liegt hinten im Auto! Am Melchboden gehen wir erst mal zum flachen Drachenstartplatz. Der ist perfekt, um einen Schirm in Augenschein zu nehmen. Am Kompressionsband fällt mir ein kleiner Zettel auf: »Dieser Schirm wurde vor der Auslieferung nochmals überprüft.« Ein super Service von skywalk – das kenne ich von keinem anderen Hersteller.

Ich checke den Schirm und ziehe ihn ein paar Mal hoch. Der CAYENNE4 füllt sich sofort und steigt bereitwillig. Alles bestens. Also auf zum Gleitschirmstartplatz! Der erlaubt nur acht Schritte bis zur Kante, dann muss man fliegen. Nicht ganz optimal bei Nullwind. Ich hänge mich ein, ein letzter Check, ein leichter Zug an den A-Gurten, drei Schritte und der Schirm steht perfekt über mir. Ich beschleunige und schon bin ich in der Luft. Ich komme hoch raus und kann gleich nach dem Start nach links abbiegen und noch ein paar Kreise über den Parkplatz fliegen. Bis zum Übungshang bleiben mir noch reichlich Höhenmeter, um

mich mit dem neuen Schirm vertraut zu machen. Erst nach 20 Minuten gehe ich landen. Marc, der nach mir gestartet ist, wartet schon eine Weile ... Marc hat jemanden gefunden, der uns freundlicherweise gleich wieder mit hoch nimmt. Beim Hotel Roswitha treffen wir Arne, der mit den skywalk Entwicklern im Zillertal neue Schirme testet. Arne ist wie immer freundlich und relaxt und gibt mir ein paar Tipps aus erster Hand.

Wieder am Melchboden wird schnell klar – dieser Tag könnte noch richtig thermisch werden! Um auf Nummer sicher zu gehen, steigen wir noch 100 Höhenmeter höher. Leider kommt der Wind an diesem recht steilen Startplatz nicht ideal. Ich gebe mir Zeit, und lasse den CAYENNE4 noch ein paar Mal runterfallen. Nur

kein Risiko. Erst als der Wind passt, ziehe ich rückwärts auf. Der Flügel steigt angenehm hoch, ich drehe mich um, mache einen Schritt und bin in der Luft. Gleich vor dem Startplatz schlägt das Vario an. Es ist herbstlich kalt, und, Mist, ich habe vergessen meine Jacke zu schließen. Erst nach zehnmütigem Kampf ist der Reißverschluss zu. Als Dank fange ich mir einen kleinen Klapper ein. Der CAYENNE4 bleibt brav, öffnet sofort und dreht nicht weg. Mein Vertrauen wird immer größer und ich mache weiter Höhe. Ab 2.500 mNN wird es RICHTIG kalt. Meine Finger sind klamm und auch mein GPS jammert nach Strom. Egal, ich beschließe ein bisschen auf Strecke zu gehen und fliege Richtung Rastkogelhütte. Über Mayrhofen beginnt sich der Nebel allmählich aufzulösen. Hinten am Alpenhauptkamm leuchtet der Hintertuxer Gletscher. Die Leis-

tung des CAYENNE4 ist fantastisch – der Gletscher soll heute mein Ziel sein! Also zurück zum Melchboden und mit maximaler Höhe rüber zum Schafskopf. Ich kann es mir leisten an ihm vorbei zu fliegen, ohne noch mal Höhe zu tanken. Weiter hinten im Tal finde ich drei Meter Steigen, die 2.600 mNN gehen durch. Nur noch zehn Kilometer nach Hintertux – das sollte zu schaffen sein!

Das GPS ist längst tot, doch mein Handy nervt. Marc wird sich wohl fragen, wo ich bin. Aber es ist Manfred, mein Chef. Er hat einen Passagier und will, dass ich sofort zur Flugschule komme. Verdammte! Schweren Herzens lasse ich mich aus der Thermik fallen und gleite Richtung Mayrhofen. Den Penken lasse ich links liegen und auch der Melchboden zieht vorbei. Was für eine fantastische Gleitleistung, was für ein Fortschritt gegenüber früheren Intermediates! Über den letzten Nebelfeldern gleite ich nach Mayrhofen. Der Landeplatz liegt immer noch 1.000 Höhenmeter unter mir und ich muss noch eine Menge Höhe vernichten. »Wo bleibst Du?«, begrüßt mich Manfred etwas unwirsch, »der Tandemschirm liegt schon im Bus!« Ich verkneife mir ein Grinsen und schaue verstohlen auf mein Vario. Flugzeit: 1 Std. 54 Minuten.

Was habe ich aus diesem Flug gelernt? Zieh dich immer warm an, wenn du mit dem neuen CAYENNE4 fliegst – denn es könnte lange dauern bis du wieder unten bist! Also: immer alle Reißverschlüsse schließen, frische Batterien ins GPS stecken – und vor allem: erst schauen wer dran ist, wenn das Handy klingelt ... ;)

»Mein erster Eindruck: Der CAYENNE4 hat eine super Gleitleistung und ist sehr schnell!«



>> Markus Pscherer im Testflug-Selbstportrait

SKYWALKing around the world



Big in Japan

Tez Sato fliegt bereits seit den Pionierzeiten Gleitschirm. Seit 2003 ist Tez skywalks exklusiver Japan-Importeur. Wir haben mit ihm über den japanischen Markt gesprochen.

Λ: Japan ist ein spezieller Flugsportmarkt, warum?

Der japanische Markt ist der größte in ganz Asien. Hier lebt ein Großteil der insgesamt etwa 30.000 Gleitschirmpiloten. Damit hat Japan auf den Rest Asiens eine starke Ausstrahlung.

Λ: Welche aktuellen Herausforderungen gibt es?

Unserer Wirtschaft geht es im Augenblick nicht sehr gut – wir haben die gleichen Probleme wie alle Nationen, die sich auf dem Weltmarkt behaupten müssen. Der Markt für Gleitschirme schrumpft, denn die Jugend gibt ihr Geld vor allem für Computer und Computerspiele aus. Derzeit gibt es rund 8000 aktive Drachen- und Gleitschirmpiloten. Viele Flugschulen sind sehr altmodisch, was ihre Ausbildungsmethoden, aber auch was ihre Kommunikation anbelangt. Die junge Lehrergeneration geht hier aber bereits ganz neue Wege – wir müssen die Menschen wieder für den Gleitschirmsport begeistern.

Λ: Warum hast Du Dich als Importeur für skywalk entschieden?

skywalk setzt kontinuierlich »Zeichen« in der Forschung und hat ein innovatives Entwicklerteam mit einer offenen Denkweise. Das hat mir damals imponiert und tut es auch heute noch. Dazu kommen ausgezeichnete Teamwork- und Kommunikationsfähigkeiten, wichtig für eine gute Vertrauensbasis. Als ich 2003 den Import für skywalk übernommen habe, war die Marke hierzulande noch vollkommen unbekannt. Die größte Herausforderung war, den Namen zu etablieren. Da es bereits viele bekannte und vertrauenswürdige Hersteller und Importeure gab, habe ich vor allem auf das Kriterium Qualität gesetzt und konnte mich damit durchsetzen.

Λ: Welche Tipps kannst Du Piloten geben, die Japan besuchen wollen?

Bisher werden Japans Fluggebiete nur selten von ausländischen Piloten besucht. Meist sind es Leute, die geschäftlich in Japan zu tun haben und ihren Schirm mitnehmen. Seit einiger Zeit gibt es aber auch vermehrt organisierte Gleitschirmreisen. Obwohl Japan nicht viele große Berge hat, haben wir dennoch viele gute Fluggebiete. Als Insulaner tun sich manche Japaner etwas schwer, mit Fremden zu sprechen, aber die Leute hier sind sehr freundlich und werden Dir immer gern behilflich sein.

Λ: Dein Geheimtipp?

Es gibt einige sehr sehenswerte Gebiete. Eines ist die »Asigari Flying Site«. Dort kann man entlang des Fujisan fliegen, ein beeindruckender Vulkan und der höchste Berg Japans. Wenn jemand mit mir in Verbindung tritt, freue ich mich, mit Rat und Tat behilflich sein zu können.



>> Tez im japanischen Himmel.

SKYWALKing around the world

Zwischen Okzident und Orient

Abdullah Yildiz ist einer der bekanntesten Piloten in der Türkei. Seit 2011 ist er skywalk Importeur für das aufstrebende Land zwischen Europa und Asien.

Λ: Abdullah, erzähl uns ein wenig über die Türkei.

Die Türkei hat sich zum Zentrum des Flugsports im Mittleren Osten entwickelt. Derzeit gibt es zwar nur 3000 wirklich aktive Gleitschirmpiloten, aber über 10000 Türken haben ein wenig Flugerfahrung. Der Markt ist in den vergangenen fünf Jahren etwa um das Fünffache gewachsen. Dieser Trend wird sich in den nächsten Jahren fortsetzen und die Türkei wird in den kommenden Jahren zu den Top 10 Ländern der Welt gehören.

Λ: Wie bist Du selbst zum Gleitschirmfliegen gekommen?

Mit dem Fliegen habe ich 2002 bei einem Einsteigerkurs begonnen. Trotz meiner 18 Jahre, habe ich ziemlich schnell gespürt, dass das meine Passion ist. Mein Ziel war, ein professioneller Pilot zu werden. Nach der Lehrerlizenz habe ich 2009 mit dem Verkauf von Gleitschirmen begonnen. Seit 2006 fliege ich auch Weltcups und bin Mitglied der Türkischen Nationalmannschaft.

Λ: Du verkaufst skywalk Gleitschirme - warum?

Für mich stehen Qualität und Sicherheit im Flugsport im Vordergrund. skywalk bringt all das zusammen. Was skywalk außerdem

auszeichnet und für mich sehr wichtig ist, ist Cleverness und Service. skywalk hat mich noch nie im Stich gelassen und unterstützt mich wo es nur geht.

Λ: Wie liefen Deine ersten Jahre als Importeur?

Für unsere Schule war der Verkauf lange nicht im Vordergrund gestanden, doch die Leute wollten immer öfter lieber alles aus einer Hand. Sie wollten einen Ansprechpartner, der auf all ihre Wünsche genau eingeht. Als Importeur stehst Du vor großen Herausforderungen, denn Du musst neben dem Endkunden vor allem auch die Kooperationen mit anderen Händlern oder Flugschulen aufbauen. Das erste Jahr als Importeur war ein Lehrjahr, ich musste viel über den Markt und speziell den Import und Vertrieb lernen. Ich hatte zwar fundiertes Wissen in allen Bereichen der Ausrüstung, konnte aber die Kunden nicht genügend erreichen. Nur bekannt als Fluglehrer und Wettkampfpilot hat es ein Jahr gedauert, bis die Leute mitbekommen haben, dass meine Schule auch als Importeur einen guten Job macht.

Λ: Was macht die Türkei zu einem speziellen Gleitschirmmarkt?

Die Türkei ist ein großes Land und es liegen noch eine Menge Aufgaben vor mir! Derzeit investiere ich viel Zeit und Geld in das Marketing für den Vertrieb.



Λ: Zurück zu Dir, was sind Deine Lieblingsfluggebiete?

Für mich der allseits bekannte Babadag über der Bucht von Oludeniz. Einen 1950 Meter hohen Startplatz direkt am Mittelmeer gibt es wohl kein zweites Mal. Einen Flug vom Babadag in den Sonnenuntergang muss jeder Pilot einfach einmal erlebt haben. Das Panorama ist einzigartig!

Λ: Welche anderen Regionen kannst Du noch empfehlen?

Es ist eigentlich ziemlich einfach, in der Türkei fliegen zu gehen. So gut wie jede Stadt hat einen Anlaufpunkt. Lokale Piloten gibt es fast überall, die gerne auch behilflich sind. Mittlerweile gibt es auch sehr viele organisierte Gleitschirmreisen. Vor allem die ausländischen Anbieter haben gute Arbeit geleistet. Kayseri wäre hier ein Beispiel.

Λ: Und Dein Geheimtipp?

Im südlichen Teil der Türkei findet man das ganze Jahr über Thermik. Eine spannende Alternative im Winter ist, mit dem Motorschirm zu fliegen und die verschneiten Berge im Norden zu bewundern.



>> Schulungsraum auf türkisch.

Am seidenen Faden

LIROS gilt als der innovativste Hersteller von Leinen für Gleitschirme und Kites. Keine Frage, woher skywalk seine Leinen bezieht ...



»Der Gleitschirm ist längst ausgereizt« - ein Satz, der so alt ist wie der Gleitschirm selbst - mittlerweile über 25 Jahre. Erstaunlicherweise gelangen den Entwicklern

Text: Christoph Kirsch
Fotos: Liros

rund um den Globus bei jeder Modellreihe große Schritte und regelmäßig sogar Quantensprünge. Im Fokus stehen natürlich nach wie vor die Verbesserungen bei Leistung und Handling, aber auch der Optimierung der Sicherheit und der Langlebigkeit kommt eine wichtige Rolle zu. Um ihre Ziele zu erreichen, ziehen die Konstrukteure alle technischen Register. Den Leinen gilt dabei besonderes Augenmerk, denn die hohe aerodynamische Güte moderner Gleitschirme lässt nur geringste Toleranzen zu.

Gefragt sind Leinen mit sehr hoher Festigkeit und möglichst geringem Durchmesser. Beim Zuschnitt und der Qualitätsprüfung erfolgt die Messung von Dehnung und Durchmesser daher bis auf die zweite Kommastelle.

Made in Bavaria

Die Entwicklung und Produktion von Seilen und Leinen für industrielle Anwendungen und den Outdoorsport hat in den letzten Jahren enorme Fortschritte gemacht. Gleitschirmleinen gehören dabei zu den anspruchsvollsten Produkten. Denn an ihnen hängt im wahrsten Sinne des Wortes das Leben der Kunden. Einer der Innovationstreiber ist das fränkische Unternehmen LIROS.

LIROS wurde bereits 1854 als »Manufaktur für Landwirtschaftliche Seile und Bindgarne« in Berg, einem kleinen Städtchen in Nordbayern gegründet. Heute werden technische Seile und



Leinen der traditionsreichen Firma in der Automobilindustrie eingesetzt, segeln mit Schiffen um die Welt oder fliegen mit Gleitschirmen durch die Luft. An mehreren Standorten in Deutschland flechten und veredeln knapp 200 Mitarbeiter mit einem hochmodernen Maschinenpark jedes Jahr viele Millionen Meter innovativer Seile und Leinen für Kunden rund um den Globus. LIROS' Leitspruch ist »Unlimited Rope Solutions« - das Unternehmen hat den Anspruch, Lösungen für alle Anforderungen rund ums Seil anzubieten. Ermöglicht wird das durch eine hohe Flexibilität bei der Fertigung, einen hochmodernen Maschinenpark und ein Lager mit permanent verfügbaren Rohmaterialien.

Bei LIROS kommen ausschließlich hochwertigste synthetische Garne zum Einsatz. Einer der ersten Produktionsschritte ist das sogenannte Flechten mit

Zwirnmaschinen. Dabei erhalten die Garne eine Drehung - Voraussetzung, um ihnen einen gleichmäßigen Durchmesser zu geben, gleichzeitig wird das Endprodukt im Einsatz abriebsbeständiger.

Weil die Fortschritte im Bereich der Fasern nur noch in kleinen Schritten voranschreiten, kommt den Eigenschaften der daraus hergestellten Rohgarne eine immer größere Rolle zu. Herzstück von LIROS ist das neue R&D-Labor im neu gebauten Produktionsgebäude am Stammsitz in Berg. Die von LIROS entwickelten Thermofixieranlagen sind die Basis für das hauseigene LIROS-HEAT-STRETCH-SYSTEM, mit dem die Leine in punkto Dehnung und Durchmesser optimiert wird. Bei der Verstreckung der Leinen unter thermischer Einwirkung können die vorher definierten Dehnungs- und Rückstellparameter der Leine exakt um-

gesetzt werden. Für den Piloten bedeutet das: höhere Performance bei maximaler Sicherheit.

Einer der wichtigsten Faktoren für die späteren Eigenschaften des Materials ist die Beschichtung. Das 2011 von LIROS entwickelte LIROS LCS-Coating minimiert den Abrieb und verbessert die Biege-Wechseleigenschaften von Gleitschirmleinen. Zusätzlich schützt das LCS-Coating die Leine vor UV-Strahlung.

Die zum ersten Mal in skywalks CAYENNE4 und nun auch im neuen CHILI3 verbaute LIROS LTC-Leine stellt die neueste Technologie ungemantelter Wettkampfleinen dar. Das einzigartige Double Way Coating, also das Beschichten der Technorafaser vor dem Flechtprozess, ermöglicht noch höhere Restfestigkeit, Knickbeständigkeit und UV-Stabilität. In der täglichen Praxis pro-



fiziert der Pilot zusätzlich von einem angenehmeren Leinenhandling, da die Krümmung der LTC-Leinen deutlich reduziert werden konnte. Die Oberfläche ist glatter, somit kann der Pilot die Leinen besser und einfacher sortieren.



Die Entwicklung steht nie still. Die Anforderungen an Präzision bei Konstruktion und Fertigung steigen – und damit wird es immer wichtiger, Materialien zu nutzen, auf deren Eigenschaften man sich während der gesamten Lebensdauer eines Gleitschirms verlassen kann. Um die Entwicklung voranzutreiben, findet ein stetiger und reger Austausch zwischen LIROS und seinen Kunden statt. Mit skywalk arbeitet LIROS besonders eng zusammen. Eine Partnerschaft, die für beide Unternehmen ein Ansporn ist, seine Prozesse und Produkte immer weiter zu verbessern. 

>> *LIROS produziert in einer hoch-modernen Fabrik in Berg in Nordbayern Seile und Schnüre aus allen auf der Welt bekannten Synthetikfasern und Naturmaterialien. 100% Made in Germany garantiert besten Service und stabile Qualität sowie eine perfekte Logistik zum Vorteil unserer Kunden.*

Mehr zum Thema Leinen im Allgemeinen und über LIROS im Speziellen unter: <http://www.liros.com/>

WÄRME UND FAMILIÄRES AMBIENTE ZU FÜßENDES GRAPPA-MASSIVS



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

Unser traditionell-kulinarisches **Restaurant** bietet die typischen Veneto Gerichte, fantastische Pizzas und Dank unseres offenen Kamins, servieren wir ein reichhaltiges Menü mit erstklassigen Rumpsteaks und gegrilltem Fisch in unseren gemütlichen Innenräumen oder auf der sonnigen Terrasse. Von dort haben Sie einen unbeschreiblichen Ausblick auf das grüne Hügelland mit den bunten Farben der Drach- oder Gleitschirmflieger.

Das Familiengeleitete **Hotel** verfügt über geräumige und komfortable Zimmer. Alle Zimmer sind mit Klimaanlage, TV-SAT, Telefon, Mini-Bar, Badezimmer mit Fön, Save sowie Wi-Fi ausgestattet und verfügen über einen Balkon, vom dem man die entzückende Landschaft des Grappa-Massivs und den **Landeplatz** betrachten kann.



**HOTEL RISTORANTE
PIZZERIA STEAK
LANDING PLACE**

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



Text: Manfred Kistler
Fotos: Wolfgang Ehn und Alex Höllwarth

CHILI3 Die besten Zutaten für ein scharfes Gericht!



Schön scharf muss ein Chili sein – da sind sich selbst Spitzenköche einig.

Für den brandneuen CHILI3 hat die skywalk Crew bewährte und neue Zutaten auf die Waage gelegt. Die Neuauflage des Klassikers ist bestens abgestimmt und setzt 2013 Maßstäbe bei Handling und Leistung.

Die EN-B Klasse gehört zu den am heißesten umkämpften Segmenten am Gleitschirmmarkt. Kein Wunder, denn mehr als die Hälfte aller Scheininhaber wählt ein Gerät dieser Klasse, um ihre persönliche Vision vom Fliegen umzusetzen. EN-B's sind DIE Schirme, die alles möglich machen: von Thermikflügen am Hausberg bis zu 200 Kilometer Dreiecken und mehr. Leichtgewichte unter den EN-B Geräten sind sogar bestens fürs Walk and Fly geeignet.

>> Im Bild zwei Protos - zwar schon mit fast finaler Kappe und Trimmung, aber noch nicht engültiger Farbgebung. Natürlich spielt auch die Optik eine nicht unerhebliche Rolle für die Kaufentscheidung, so werden bei den Prototypen auch Farbkombinationen getestet. Die jeweiligen Standardfarben legen wir erst ganz am Schluss fest.

Und täglich grüßt ...

Kein Wunder also, dass sich in der EN-B Klasse in den letzten Jahren enorm viel getan hat. Die Performance der Schirme ist förmlich explodiert und steht der Leistung reinrassiger Hochleister kaum nach. Gerade XC-Piloten entscheiden sich immer öfter für ein EN-B Gerät. Denn auf Strecke entscheidet nicht das letzte Quäntchen Endgeschwindigkeit, sondern auch nach vielen Stunden mit einem freien Kopf noch die richtige Entscheidung zu treffen. Entsprechend hoch hat skywalk die Messlatte für seinen neuen Allrounder CHILI3 gelegt.

Das Ziel: Der CHILI3 soll 2013 in seiner Klasse den Ton angeben. Die Herausforderung: Er soll die Sicherheitskriterien der EN-B trotzdem nicht ausreizen, sondern der skywalk Philosophie entsprechen und in der Mitte seiner Kategorie liegen.

Um die besten Eigenschaften seiner Vorgänger auf ein neues Niveau zu heben, hat das skywalk R & D Team um Projektleiter Alex Höllwarth nur die besten Zutaten verwendet. Der CHILI1 hatte 2006 beim Handling Maßstäbe gesetzt, der 2010 erschienene Nachfolger CHILI2 bei der Leistung. Allerdings ging der CHILI2 nicht mehr so gut ums Eck, wofür skywalk von den Fans der Erstauflage – zu Recht – Kritik einstecken musste. Der Neue sollte also neben der Extraportion »mehr Leistung in allen Bereichen« weniger Steuerdruck haben, agiler im Handling sein, einen leichtgängigeren Beschleuniger bekommen und auch noch ein bisschen leichter werden als seine Vorgänger. Denn niedriges Kappengewicht hat einen positiven Einfluss auf das Start-

verhalten und den Extremflug, außerdem verwenden immer mehr Piloten ihren EN-B im Herbst als Hike and Fly Schirm.

Zu guter Letzt wollte skywalk Grafiker Rolf Rinklin auch beim grafischen Design wieder ein Zeichen setzen. Das mehrfarbige Untersegel des CHILI3 korrespondiert nun perfekt mit dem Obersegel. Weil Nähte im Segel das Flugverhalten beeinflussen, musste dies bei der Entwicklung von Anfang an berücksichtigt werden.

Downsizing

In der Automobilindustrie derzeit der große Trend, in der Gleitschirmindustrie eigentlich längst etabliert: Downsizing. In immer schnellerem Tempo transferieren BMW, Daimler und Co. Ausstattungsmerkmale und Technologien aus Luxuslimousinen und Sportwagen in die nächste Generation von Mittelklassefahrzeugen. Was beim Auto Spurhalteassistent, Einparkhilfe und kleine leistungsstarke Motoren, sind beim Gleitschirm Rigifoils, Miniribs und 3-Leinen Konzept. Zunächst bei Wettkampfschirmen und Hochleistern erprobt, sind viele dieser Features längst in die Serie eingezogen.

Pate bei der Entwicklung des CHILI3 stand der CAYENNE4, skywalks Sportklasseflügel, der 2012 die XC-Wertungen rund um den Globus dominiert hat. Der CAYENNE4 ist vollgepackt mit modernster Technologie, leistungsstark, leicht und äußerst ausgewogen zu fliegen. Eine seiner vielen positiven Eigenschaften ist das hervorragende Annehmen von Aufwinden und ihre direkte Umsetzung in Vortrieb. Um diesen Hochleister



>> Kurz vor Erteilung des Gütesiegels Ende 2012 waren dann auch die drei Standardfarbigkeiten des CHILI3 klar. Obiges Bild zeigt eine davon. Sollte Deine Lieblings-Farbkombination nicht dabei sein, bieten wir Dir nach wie vor die Möglichkeit, Deinen ganz persönlichen, farblich individuell gestalteten Gleitschirm zu bestellen.

>> Das Ei und das Huhn ...

Hier stellt sich jedoch nicht die Frage, was zuerst da war. Heutige, direkt für die Gleitschirmentwicklung programmierte Spezialprogramme helfen, die komplexen aerodynamischen Prozesse dieses Fluggeräts besser zu verstehen, zu berechnen und für sich zu nutzen.

Ein vor Jahren schon vorausgesagtes Ende der Entwicklung ist immer noch nicht abzusehen.



>> Ein aufwändig gestaltetes Innenleben und viele, auf den ersten Blick nicht sichtbare Detaillösungen machen einen Großteil des Gesamtergebnisses aus. Wir sind sehr zufrieden damit und sind uns sicher, der CHILI3 wird viele Freunde finden.



Effekt für den CHILI3 zu adaptieren, haben wir das CAYENNE4 Profil klassenspezifisch weiterentwickelt. Das Ergebnis ist ein noch geringerer Formwiderstand und eine noch höhere Stabilität. Die Reduzierung der Zellenzahl auf 51 erforderte auch eine Anpassung der hervorragenden Ballooningwerte. Diese definieren in Verbindung mit der Seilspannung die eigentliche Aufblähung des Segels und sind entscheidend für die Stabilität des Flügels und sein Verhalten bei Störungen. Für das agile, feine und reaktive Handling sorgen die gegenüber dem CAYENNE4 auf moderate 5,52 Punkte reduzierte Streckung und die erhöhte Kappenkrümmung.

Leistungsoptimierung

Einer der größten Leistungskiller bei Fluggeräten ist der Restwiderstand, für den vor allem die Leinen verantwortlich sind. Der CHILI3 ist als einer der ersten EN-B Schirme ein echter 3-Leiner mit nur zwei Stammleinen pro Leinenebene. Hält man das dünne Leinenbündel in der Hand, lässt sich der Leistungsgewinn regelrecht spüren! Ein weiterer Faktor für den Leistungssprung des CHILI3 sind die mit dem neuen Designinstrument »3D-Shaping« berechneten vorderen Obersegelteile. Die aus mehreren Stoffbahnen

zusammengesetzte Flügel Nase ermöglicht in Kombination mit den etablierten Rigifoils einen optimalen Strömungsverlauf an der Eintrittskante. Am Achterliek des CHILI3 optimieren die beim CAYENNE4 bewährten Miniribs und C-wires den Strömungsverlauf und die Formstabilität. Diese Features unterbinden ungewollte Kappenverformungen wie ein Hochschlagen des Achterlieks in Turbulenzen.

Während Rigifoils der Profilnase eine perfekte Kontur geben und zusätzlich beim Start die Öffnungen schön aufspannen, optimiert skywalks patentiertes JET FLAP System das Stall- und Landeverhalten. JET FLAPS verzögern die Strömungsablösung erheblich und erweitern dadurch den gesamten Grenzbereich. Zusammen mit dem neuen Profil sorgen die »Flaps« dafür, dass der CHILI3 steigt wie der sprichwörtliche Korken im Sprudel!

Materialien

Damit die Freude am Fliegen über die gesamte Lebensdauer erhalten bleibt, verwendet skywalk beim CHILI3 nur hochwertigste Materialien. Für die Rigifoils und C-wires verwendet skywalk einen besonders robusten und dennoch äußerst flexi-

blen Nylonfaden. Das Material bietet beste Formstabilität und ermöglicht dennoch, dass die Schirme auch auf herkömmliche Weise gepackt werden können ohne die Eintrittskante zu beschädigen.

Die flexiblen C-wires und Rigifoils in den skywalk Schirmen wirken sich auch positiv bei Extremflugmanövern wie großen Einklappern aus. Durch eine für den spezifischen Einsatz optimierte Materialwahl konnte skywalk das Gewicht des CHILI3 gegenüber seinem Vorgänger um 0,4 Kilo senken. Bei den Tüchern kommt Material von Porcher Marine und Dominico Tex mit Gewichten von 34g/m² bis 38g/m² zum Einsatz, bei den Leinen setzt skywalk einmal mehr auf Technologie von LIROS (s. Seite 34) aus Technora und Dyneema. Die höher beanspruchten Stammleinen sind gemantelt, die Galerieleinen unummantelt.

Zielgruppe

Die unzähligen Test- und Vergleichsflüge haben sich gelohnt. Der CHILI3 markiert leistungstechnisch die Spitze der Kategorie EN-B, fordert seine Piloten aber nicht darüber hinaus. Der Claim »Freude am Fliegen« ist hier kein Spruch ohne Inhalt, sondern wird dem CHILI3 absolut gerecht. Der CHILI3 richtet sich an ambitionierte Aufsteiger und

erfahrene Thermik- und Streckenpiloten, die den besten Kompromiss aus hoher Leistung und maximaler Sicherheit der EN-B Klasse suchen. Aber auch Rücksteiger aus höheren Kategorien kommen auf Ihre Kosten. Das direkte und ermüdungsfreie Handling lässt

keine Wünsche offen. Bleibt nur noch eines zu erwähnen: Dass der CHILI3 so gut abgestimmt ist, ist nicht selbstverständlich. Es ist ein Ergebnis der langjährigen Erfahrung des skywalk R & D-Teams und der akribischen Arbeit der Test Crew. 

Wie alle Modelle der aktuellen skywalk Palette wurde auch der CHILI3 ohne Faltleinen getestet und zugelassen – damit ist gewährleistet, dass der Pilot ein Produkt ohne Wenn und Aber erhält.

Beste Winterthermik in der Schweiz

Länger fliegen auf der Sonnenseite von Engelberg

- Tageskarten für nur CHF 42.00
 - Einzelfahrten ab CHF 16.00 (10er-Abo)
 - Gleitschirmpackage mit Tageskarte, Sandwich & 5dl Getränk nur CHF 45.00
- alle Preise inkl. Start- und Landegebüren

www.brunni.ch | Tel. 041 639 60 60



Qual der Wahl oder größtmögliche Freiheit

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

Zulassung

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

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

Die EN 926 unterteilt Gleitschirme in diese vier Klassen:

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

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

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

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

Technologie

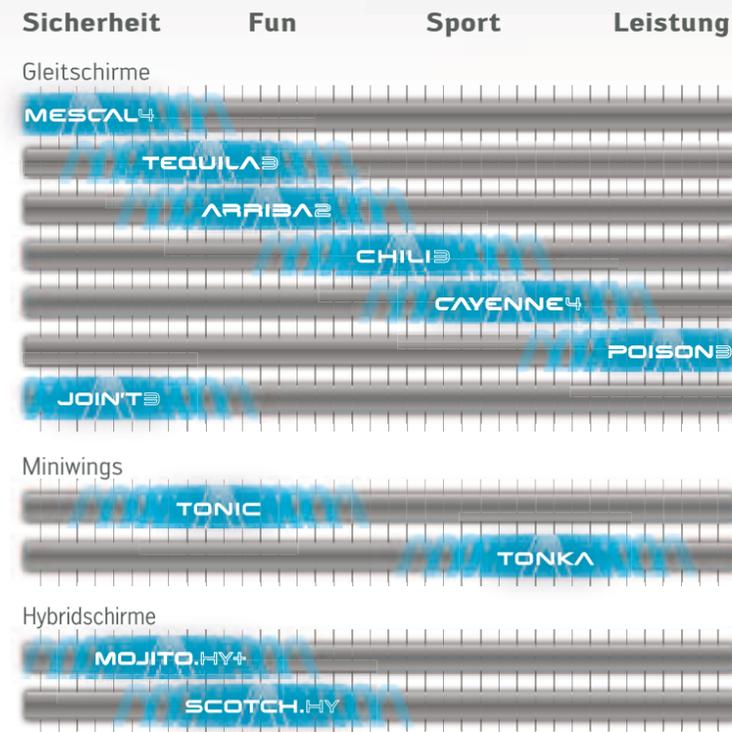
skywalk Schirme stecken voll ausgeklügelter Technik - von Tüchern mit Aluminiumbeschichtung »AEROFABRIX« über »Mini Ribs« bis zur »Hybrid-Beleinung«. Die Piktogramme auf den folgenden Seiten geben Auskunft, was in jedem einzelnen Schirm steckt. Die Erklärungen zu den Piktogrammen könnt Ihr in der Spalte ganz rechts auf dieser Seite nachlesen. Allen skywalk Schirmen ist übrigens eines gemeinsam: Unser patentiertes »JET FLAP« System verlängert den grünen Bereich bei der Annäherung an den Strömungsabriss und verbessert gleichzeitig die Steigleistung!

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

Übrigens:

Alle aktuellen skywalk Schirme wurden ohne Faltleinen getestet und zugelassen.

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



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

Piktogramm-Index:

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



Der verlässliche Weggefährte.

MESCAL4

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



>> Schon so etwas wie skywalk Tradition:

Der 5-Punkte-Check am Tragegurt des MESCAL. Zusammen mit der deutlichen Kennzeichnung von rechts und links, ein klares Sicherheitsplus für jeden Einsteiger.

skywalk gelingt es, neueste Technologien auch im LTF-A/EN-A Bereich umzusetzen. Dem MESCAL4 verhelfen die ursprünglich zur Leistungssteigerung im Hochleistungsbereich entwickelten flexiblen Nylonfäden in der Eintrittskante und die 3-Leiner-Technologie zu einem unschlagbar einfachen Startverhalten. Der Nylonfaden verringert das Schirmgewicht und läßt die Kappe am Start leichter aufsteigen, die 3-Leiner-Technologie erleichtert das Leinensortieren und steigert die Leistung massiv - nun kommst

Du auch an den flachsten Startplätzen in die Luft. Ein weiteres Sicherheitsplus bietet skywalks patentierte JET FLAP Technologie. Der MESCAL4 läßt sich bei Bedarf extrem langsam fliegen, ein Strömungsabriss ist fast unmöglich - wichtig zum Beispiel im Endanflug. A propos Sicherheit: Mit dem am Tragegurt aufgedruckten 5-Punkte-Check vergisst Du bei den Startvorbereitungen nie wieder den Kontrollblick. Und zu guter Letzt: Das robuste Material des MESCAL4 ist ideal für den harten Einsatz am Übungshang.

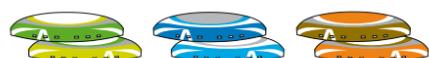
Pilotenzielgruppe

SAFETY	FLAP	SPORT	PERFORMANCE
--------	------	-------	-------------

Features

2+2	JET FLAP	HY	3-LEINER								
-----	----------	----	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------

	XS	S	M	L
Zellen	34	34	34	34
Fläche ausgel. in m²	22,73	26,18	28,70	31,94
Spannweite ausgel. in m	10,45	11,21	11,74	12,38
Streckung ausgelegt	4,80	4,80	4,80	4,80
Schirmgewicht in kg	4,9	5,4	5,8	6,1
Startgewicht in kg von - bis	55-75	70-95	85-110	100-130
Windenzulassung	ja	ja	ja	ja



TEQUILA3

JET FLAP freerider – LTF09: B | EN: B

Pfiffiges Design, neueste Technologien. Der TEQUILA3 begeistert schon beim Auspacken. Auslegen, Leinen sortieren, einhängen, aufziehen, starten. Schon bist Du in der Luft. Der TEQUILA3 ist unser Flügel für ambitionierte Thermik- und Streckenflieger. Aber auch An-

fänger, die Großes vorhaben, können mit dem TEQUILA3 sorgenfrei ihre Karriere beginnen. Er ist 100 % schulungstauglich und vermittelt in jeder Situation ein extrem sicheres Gefühl. Dafür sorgen unter anderem die hohe Dämpfung der Kappe und der angenehme Steuerdruck.



Pilotenzielgruppe

SAFETY	FLAP	SPORT	PERFORMANCE
--------	------	-------	-------------

Features

2+2	JET FLAP	HY	3-LEINER								
-----	----------	----	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------

	XXS	XS	S	M	L	XL
Zellen	44	44	44	44	44	44
Fläche ausgel. in m²	20,71	23,3	26,2	28,8	31,0	32,7
Spannweite ausgel. in m	10,47	11,11	11,77	12,35	12,8	13,16
Streckung ausgelegt	5,30	5,30	5,30	5,30	5,30	5,30
Schirmgewicht in kg	5,0	5,4	5,9	6,3	6,4	6,9
Startgewicht in kg von - bis	48-70	60-80	75-95	90-110	100-120	110-135
Windenzulassung	ja	ja	ja	ja	ja	ja



Die schillernde Leichtigkeit des Seins.

ARRIBA2

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

Die Hike & Fly Philosophie hat ihren Ursprung im Hochgebirge. An keinem anderen Ort ist man so sehr auf niedriges Gewicht, kleines Packmaß, überragendes Startver-

halten und ein großes Sicherheitspotential angewiesen. Der ARRIBA2 zeigt, dass auch Leistung und Handling darunter nicht leiden müssen. Ach ja. Der ARRIBA2 ist ab 2013

auch schulungstauglich. Nun können auch Einsteiger von den Vorteilen eines echten Hike & Fly Schirms profitieren.

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

Pilotenzielgruppe

SAFETY	FLAP	SPORT	PERFORMANCE
--------	------	-------	-------------

Features

2+2	JET FLAP	HY	3-LEINER								
-----	----------	----	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------



	XXS	XS	S	M	L
Zellen	44	44	44	44	44
Fläche ausgel. in m²	20,71	23,3	26,2	28,8	31,0
Spannweite ausgel. in m	10,47	11,11	11,77	12,35	12,8
Streckung ausgelegt	5,30	5,30	5,30	5,30	5,30
Schirmgewicht in kg	3,8	4,2	4,5	4,9	5
Startgewicht in kg von - bis	48-70	60-80	75-95	90-110	100-120
Windenzulassung	ja	ja	ja	ja	ja



Der Wohlfühl-Kilometerfresser.

CHILI3

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



Der erste 100 oder 200 Kilometer Streckenflug verlangt einen besonderen Schirm. Und das erste 200er FAI Dreieck einen ganz Besonderen. Gefragt sind hervorragendes Handling, sehr gute Gleitleistung auch gegen den Wind, hohe Endgeschwindigkeit und maximale Stabilität. Gleichzeitig muss ein moderner XC-Schirm ein sicheres Gefühl vermitteln, um an einem langen Flugtag auch die schwierigsten Bärte ausdrehen zu können und ohne Bedenken den Beschleuniger zu drücken. Der mit EN-B eingestufte CHILI3 stößt in Bereiche vor, die bislang EN-C Geräten vorbehalten waren. Dafür sorgen neueste Technologien wie C-wires und ein neuartiges Zellkonzept, mit dem wir 25 % der Leinenmeter sparen konnten. Mit dem CHILI3 sind auch die entferntesten Ziele zum Greifen nahe. Es liegt an Dir.



Pilotenzielgruppe
SAFETY FIB SPORT PERFORMANCE



	XXS	XS	S	M	L
Zellen	51	51	51	51	51
Fläche ausgel. in m ²	21,85	24,71	26,89	28,87	31,83
Spannweite ausgel. in m	10,99	11,68	12,19	12,63	13,26
Streckung ausgelegt	5,52	5,52	5,52	5,52	5,52
Schirmgewicht in kg	4,6	4,9	5,2	5,6	6,0
Startgewicht in kg von - bis	55-75	70-90	80-100	90-110	100-130
Windenzulassung	ja	ja	ja	ja	ja



Auf allen Stockerln zu Hause.

CAYENNE4

JET FLAP sportster – LTF09: C | EN: C

1. Platz DHV XC Serienklasse

Oliver Teubert

1. Platz DHV XC Serienklasse Damen

Christin Kirst

1. Platz Ö-Staatsmeisterschaft Junioren

Klaus Santner

1. Platz Italienische GS-Liga Sportklasse

Fabrizio de Donatis

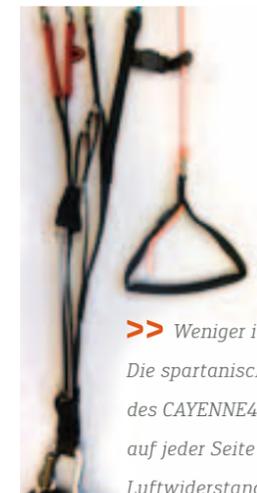
1. Platz Serienklasse Poln. Meisterschaft

Krzysztof Caputa

2. Platz Deutsche GS-Liga Serienklasse

Reiner Braun

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



>> Weniger ist mehr ...

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



Pilotenzielgruppe
SAFETY FIB SPORT PERFORMANCE



	XS	S	M	L	XL
Zellen	59	59	59	59	59
Fläche ausgel. in m ²	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	5,5	5,9	6,1	6,3
Startgewicht in kg von - bis	60-85	75-100	90-110	100-120	110-130
Windenzulassung	ja	ja	ja	ja	ja



Erfliegbare Hochleistung.

POISON3

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

Als wir 2011 den POISON3 herausbrachten, war er einer der leistungsstärksten Serienschirme auf dem Markt. Dass der POISON3 auch heute noch ganz vorne dabei ist, weiß skywalk Teampilot Marco Exenberger: »Ich denke, es gibt eine Menge Piloten, die gerne EN-D Schirme fliegen, weil die Geräte einfach agiler sind und natürlich auch mehr Leistung haben als EN-B oder EN-C Schirme. Von den neuen EN-D Zweieleinern sind die meisten Piloten aber überfordert. Das habe ich im letzten Jahr bei vielen Wettkämpfen festgestellt. Ein Großteil kann

die Leistung ihres Schirms einfach nicht erfliegen. Viele haben Angst, ihre Wettkampfsichel in thermischen Verhältnissen zu beschleunigen, andere dreht man in der Thermik aus, weil sie ihren Schirm nicht ums Eck bringen. Es ist erstaunlich, wie viele Piloten man mit dem POISON3 während eines Tasks überholt.« Mit dem POISON3 bist Du auch 2013 klar im Vorteil. Der POISON3 hat erfliegbare Leistungsdaten, die nicht sofort überboten werden, ein sehr überschaubares Extremflugverhalten und das alles bei Qualität auf höchstem Niveau.



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



Pilotenzielgruppe
SAFETY FLIN SPORT PERFORMANCE

Features

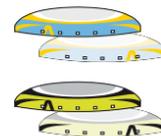


	XS	S	M	L	XL
Zellen	69	69	69	69	69
Fläche ausgel. in m ²	22,95	24,88	26,80	28,24	29,40
Spannweite ausgel. in m	12,51	13,03	13,52	13,88	14,17
Streckung ausgelegt	6,82	6,82	6,82	6,82	6,82
Schirmgewicht in kg	5,20	5,60	5,90	6,10	6,30
Startgewicht in kg von - bis	70-90	80-100	90-110	100-120	110-130
Windenzulassung	ja	ja	ja	ja	ja

Der JOIN'T3 hat alle Gene, die man zum Fliegen zu Zweit braucht. Der neue skywalk Tandem startet ausgesprochen einfach, auch bei anspruchsvollen Bedingungen. Der geringe Steuerdruck und das angenehme Handling ermöglichen stundenlange

Flüge ohne zu ermüden. Dass die Landung dank der guten Flachdrehcharakteristik spielerisch einfach gelingt, wissen nicht nur Profis von Tandemunternehmen zu schätzen. Vor allem die Streckenflieger unter den Doppelsitzerpiloten werden sich

über die außergewöhnliche Leistung freuen. Die Endgeschwindigkeit kann mit Trimmern nochmals gesteigert werden. Gespart haben wir hingegen beim Gewicht – natürlich nicht zu Lasten von Qualität und Lebensdauer.



Features



Pilotenzielgruppe



	S	M
Zellen	49	49
Fläche ausgel. in m ²	37,5	41,50
Spannweite ausgel. in m	14,17	14,93
Streckung ausgelegt	5,37	5,37
Schirmgewicht in kg	7,9	8,9
Startgewicht in kg von - bis	100-195	140-225
Windenzulassung	ja	ja

Get high - zu zweit.

JOIN'T3

JET FLAP biplace – LTF09: B I EN: B



Das Zeug zum Dolomitenmann.

TONKA

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

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

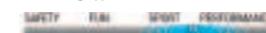
der TONKA seine Stärken aus. Das unübertroffen einfache Startverhalten, die gute Gleitleistung und das große Geschwindigkeitsfenster machen ihn zur ersten Wahl für Wettbewerbe wie den Dolomitenmann. Wer die Voraussetzungen mitbringt, hat mit dem TONKA die Eintrittskarte dafür.



Features



Pilotenzielgruppe



	15
Zellen	44
Fläche ausgel. in m ²	20,71
Spannweite ausgel. in m	10,47
Streckung ausgelegt	5,30
Schirmgewicht in kg	3,3
Startgewicht in kg von - bis	56 - 105
Windenzulassung	ja

skywalk



Zu schade zum Geradeausfliegen. **TONIC**

JET FLAP x-wing – LTF09: C | EN: C



Einmal ausprobiert, wird der TONIC.16 zum unverzichtbaren Begleiter. Die Flugausbeute steigt x-fach. Denn dieser leichte 16 qm Flügel ist einfach immer dabei. Egal ob am Hausberg, beim Hike & Fly, im Urlaub oder an der Soaringkante. Das große Geschwindigkeitsfenster und die hohe Leistung ermöglichen Flüge von fast jedem Hügel. Und wenn die Thermik einsetzt, dreht man einfach mit. Spaßiges, hangnahes Fliegen oder dynamische Kurven gelingen mit dem TONIC.16 spielerisch über die Bremse – das aufrichtende Moment bietet dabei die nötige Sicherheit, auch für Gelegenheitspiloten.

>> »Upside down you're turning me ...«

Diana Ross würde ihren Augen nicht trauen, wie wortwörtlich der TONIC ihren Refrain in die Tat umsetzt. Beeindruckend ist die Stabilität, die die Kappe dabei an den Tag legt.



Features		16	
		Zellen	26
		Fläche ausgel. in m ²	19,00
		Spannweite ausgel. in m	8,90
		Streckung ausgelegt	4,18
		Schirmgewicht in kg	3,1
		Startgewicht in kg von - bis	56-105
		Windenzulassung	ja

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

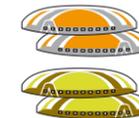


>> Trimmer und zwei Aufhängemöglichkeiten, jeweils für Motor- und Bergflug, zeichnen die Gurte unserer Hybridschirme aus.

Features



Pilotenzielgruppe



Multitasking - the easy way. **MOJITO.HY+**

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



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

Der Freerider unter den Motorschirmen. **SCOTCH.HY**

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



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

Features



Pilotenzielgruppe



	M	L
Zellen	51	51
Fläche ausgel. in m ²	27,50	30,40
Spannweite ausgel. in m	12,01	12,57
Streckung ausgelegt	5,2	5,2
Schirmgewicht in kg	6,3	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)



Der Allrounder mit dem Sicherheitsplus.

CULT 

cross over harness – LTF09 | max 120 kg



- > 17 cm Schaumprotektor
- > Seitenprotektoren einbaubar
- > Automatisches Beinstrecker-Trennsystem

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

>> Das automatische Trennsystem vermeidet das Verhängen der Rettung mit dem 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	40x35	42x38
Gewicht in kg	4,4	4,5	4,6	4,7	4,8

Pilotenzielgruppe
Hochfunktionelles, modernes Allroundgurtzeug für eine breite Pilotenzielgruppe

Empfehlung
optional: M! Seitenprotektoren
Gleitschirmpacksack in Größe M



Leicht und sehr sicher.
Von Anfang an.

CULT 

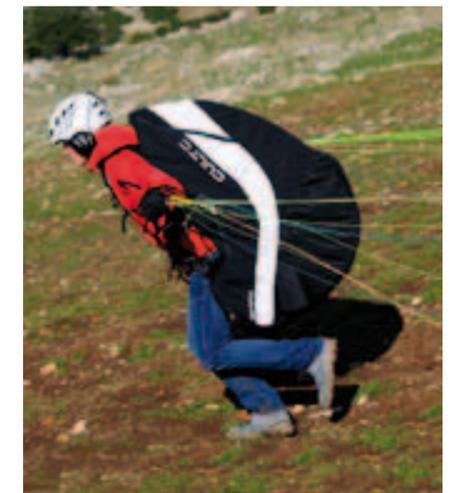
lightweight harness – LTF09 | max 120 kg

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

Das CULT Compact wurde nach dem höchsten Sicherheitsstandard LTF09 geprüft. Es bietet 100 % igen Schutz schon in der Startphase. Möglich macht's der neue Protektor, eine innovative Mischung aus Schaum, Luft

und Rigifoil. Das T-Bar-System an den Bein Gurten bietet zusätzlich einen effektiven Schutz, um nicht aus dem Gurtzeug zu fallen. Dank der leichten Materialien eignet sich das CULT-C für alle die Gewicht sparen wollen, dabei aber ihre Sicherheit nicht außer Acht lassen. Mit 3,6 kg in der Größe M und einem sehr platzsparendem und kleinen Packmaß passt es in jeden kleineren Packsack.

>> Das Rigifoil bietet im aufgeklappten Zustand zusätzlichen Schutz im gesamten Rückenbereich.



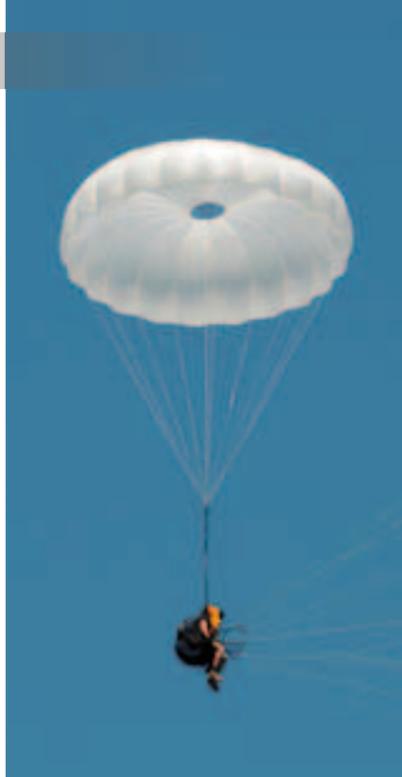
	XS	S	M	L
Körpergröße min in cm	–	–	160	175
Körpergröße max in cm	165	175	185	185+
Sitzbrett - Breite x Länge in cm	34x34	36x34	38x36	40x36
Gewicht in kg	3,2	3,4	3,6	3,9

Pilotenzielgruppe
Hochfunktionelles, modernes Allroundgurtzeug für eine breite Pilotenzielgruppe

Empfehlung
Gleitschirmpacksack in Größe S

Im Falle eines Falles. PEPPER2 LIGHT

Wenn alles schief läuft, ist der Rettungsschirm die zweite Chance des Piloten. Die PEPPER2 light zeichnet sich durch ein sehr geringes Gewicht und eine extrem schnelle Öffnungszeit aus. Daneben überzeugt die PEPPER2 light mit einer geringen Sinkgeschwindigkeit von nur 5 m/s (Größe M) bei gleichzeitig hoher Pendelstabilität. Dafür sorgt die im Vergleich zu anderen Rundkappen rund 30 % größere Fläche.



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

Aufgewacht! COFFEE TO GO CUP

Der COFFEE TO GO CUP aus hochwertigen Porzellan mit Antirutsch-Gummiband und Verschlussdeckel passt in jedes Auto oder auf den Arbeitstisch. In zwei Farben, blau und beige, erhältlich.

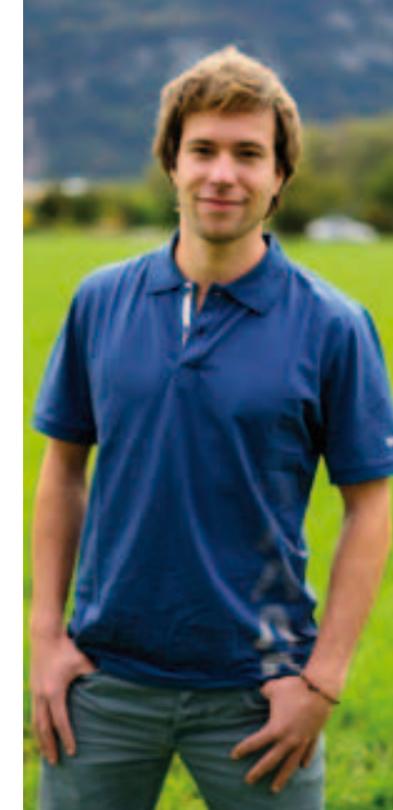


SKYWALK
Web-Shop Preis*
23,- €

Vielseitig. Angenehm. POLO SHIRT

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

SKYWALK
Web-Shop Preis*
11,- €



Eine für alles. SEQUENCE

Dank Grilamid Rahmen mit Soft Touch Coating bietet die skywalk Sonnenbrille SEQUENCE höchsten Tragekomfort. Die UVA/-B absorbierenden Gläser, nach CE Standard EN 1836 bieten maximalen Schutz.

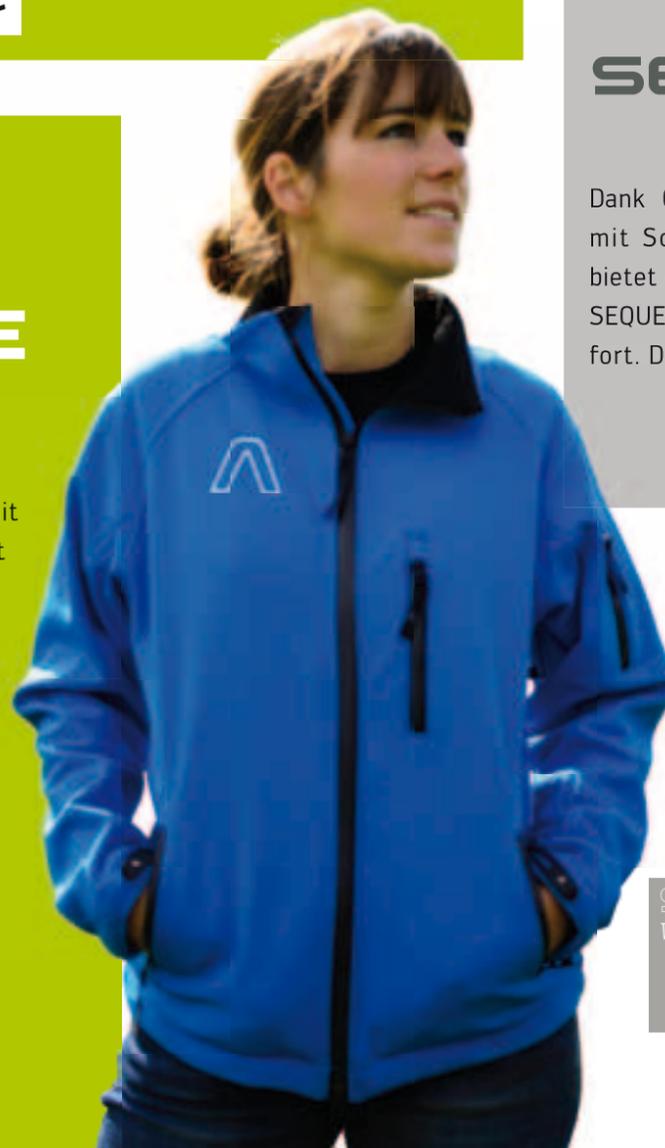


SKYWALK
Web-Shop Preis*
49,- €

Leicht. Winddicht. Wasserdicht. PACLITE JACKE

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

SKYWALK
Web-Shop Preis*
139,- €



Drei in einer. SKYWALK TEAMJACKE

SKYWALK
Web-Shop Preis*
129,- €

Hochwertige Verarbeitung und eine funktionelle 3-Lagen-Technologie - unsere Softshell TEAMJACKE ist winddicht, wasserabweisend und atmungsaktiv. Unterarmzipper sorgen für gute Belüftung. Größen XS – XXL.

*shop.skywalk.info
inklusive MwSt., plus Versandkosten

Bei jedem Anlass
gut zu tragen.
**CEREMONY
SHIRT**

Mit dem dunkelgrauen CEREMONY-SHIRT aus 100 % Baumwolle und dem blau/weißen skywalk Druck auf der Brust bist Du auch in der Oper bestens gekleidet. Größen XS – XXL.

SKYWALK
Web-Shop Preis*
19,- €



HIP BAG

Treuer Begleiter.

Das komfortable 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.



SKYWALK
Web-Shop Preis*
12,- €

Sturmhaube,
Halstuch, Haarband.
BANDANA

Das skywalk BANDANA ist ein hochelastisches Multifunktionsstuch mit vielen Einsatzmöglichkeiten. Als Sturmhaube, Halstuch, Haarband oder Haargummi wird es zum nützlichen Flieger-Accessoire. Ab sofort ist es auch in der neuen CHILI3 Farbe blau erhältlich. Uni Size.

SKYWALK
Web-Shop Preis*
19,- €



Besser als Muttis Kleiderschrank.
STORAGE BAG

Im skywalk STORAGE BAG mit atmungsaktivem Mesh Einsatz und Tragegurt-Befestigungsmöglichkeit kannst Du Deinen Schirm aufbewahren, wenn Du ihn eine Weile nicht brauchst. Der STORAGE BAG spart Platz und schont das Tuch.

SKYWALK
Web-Shop Preis*
49,- €



Einfach packen.
SOFTBAG

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

SKYWALK
Web-Shop Preis*
79,- €



Alles dabei. **COCKPIT**

SKYWALK
Web-Shop Preis*
69,- €

Das skywalk COCKPIT hat eine winkelverstellbare Auflage, Sicherungsschlaufen, eine großzügige Einstecköffnung für Fotoapparate und eine gepolsterter Außenhaut für den Instrumentenschutz beim Transport. Mit fast allen Gurtzeugen kompatibel.

Tragen leicht gemacht.
RUCKSACK

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

Größe S: 1,3 kg, 90l Größe M: 1,5 kg, 170l

SKYWALK
Web-Shop Preis*
119,- €

SKYWALK
Web-Shop Preis*
129,- €

*shop.skywalk.info
inklusive MwSt., plus Versandkosten

Bestimmte Fragen tauchen einfach immer wieder auf. Hier wollen wir drei der am häufigsten auftretenden Themen für Euch kurz beleuchten.

Vorteile der JET FLAP Technologie

Beginnende Ablösungen werden sozusagen weggeblasen (wie in der Rauchsimulation auf dem Bild zu sehen). Auf der Flügeloberseite tritt die beschleunigte und damit energiereiche Luft tangential zur Profiloberfläche aus und verhindert dort wirkungsvoll die Strömungsablösung.



Dort, wo durch den Einsatz der Bremsen eine starke Erhöhung der Profilwölbung erfolgt, will sich als erstes die Strömung ablösen, die Folge ist in der Regel zuerst Sackflug und dann Stall.

Genau dort setzt die JET FLAP an:

Die Luft wird vom Untersegel (Druckbereich) aufs Obersegel (Sogbereich) geleitet und dort ausgeblasen. Die Strömungsablösung wird verzögert, der Stall tritt später ein, die fliegbare Minimumspeed wird geringer und der Pilot hat mehr Anstellwinkelreserve. Gerade in den kritischen Phasen wie Start und Landung ist dies von erheblicher Bedeutung. Durch speziellen Segelschnitt kann man außerdem erreichen, dass sich der Flapkanal im Trimmflug weitgehend selbst verschließt und erst beim Anbremsen aufmacht. Das gewährleistet geringen Widerstand im Trimmflug. Deswegen setzten wir bei skywalk voll auf die JET FLAP Technologie.

Warum unterschiedliche Leinen?

Die richtige Leine mit dem optimalen Durchmesser an der richtigen Stelle einzusetzen, ist eine Herausforderung für die Gleitschirmentwickler – auch weil Gleitschirmleinen aus Sicherheitsgründen weit überdimensioniert eingesetzt werden, vor allem in Hinblick auf die Alterung oder punktuelle Spitzenlasten bei dynamischen Klappern. So finden sich auf der hintersten Ebene oft Stammleinen mit einer Nennfestigkeit von 200 kg oder mehr, obwohl die tatsächliche Last im stationären Flug nur wenige Kilogramm beträgt.

Die Eigenschaften der Gleitschirmleine bestimmt der geflochtene Kern (siehe »Am seidenen Faden«, Seite 34). Verwendet werden Kunststofffasern aus Aramid (Handelsname »Kevlar« oder »Technora«) oder Dyneema.

Beide Materialien eignen sich aufgrund ihrer hohen Reißfestigkeit, ihrer geringen Bruchdehnung und ihres geringen Gewichts hervorragend. Herausragende Eigenschaft von Aramid ist seine Längenkonstanz. Dyneema zeichnet sich vor allem durch hohe Knickstabilität und UV-Resistenz aus.

Idealer Anwendungsbereich für Dyneema sind daher Stammleinen der A-Ebene: sie werden häufig geknickt und sind stark belastet. Ideale Anwendungsfälle für Aramid finden sich entsprechend auf der C- oder D-Ebene. Sie werden nur selten geknickt und haben wenig Belastung. Das skywalk Entwicklungsteam setzt gezielt beide Leinenmaterialien mit unterschiedlichen Durchmessern ein. Dies garantiert ein Maximum an Haltbarkeit und Leistung.

Schirmgröße und Startgewicht?

Schulung, Thermikfliegen, Streckenfliegen oder Akro? Wichtigstes Kriterium beim Schirmkauf sind die persönlichen Ambitionen. Steht der Einsatzzweck fest, zählt vor allem die Flächenbelastung – und damit das Startgewicht. Das Startgewicht errechnet sich aus all dem, was ein Pilot dabei hat, sobald er in der Luft ist. Also dem Körpergewicht samt Kleidung und Schuhen, dem Schirm, Gurtzeug und Rettungsgerät, Accessoires wie Helm, Packsack, Vario, GPS, Telefon und Proviant. Eine Faustregel sagt: Startgewicht = Körpergewicht plus 15-20 kg. Ein Gang auf die Waage lohnt, oft wiegt der volle Packsack mehr als man denkt! skywalk empfiehlt, die Schirmgröße im oberen Bereich des Startgewichts zu wählen. Dies wirkt sich positiv auf Leistung und Stabilität aus. Wer zwischen zwei Größen steht und sich nicht sicher ist, testet am besten beide in Frage kommenden Größen. Am Ende sollte das Bauchgefühl entscheiden!

Impressum:

Herausgeber
skywalk GmbH & Co. KG
Windeckstraße 4 · 83250 Marquartstein
GERMANY
Tel.: +49 (0) 8641 - 69 48 40,
Mail: info@skywalk.info

Redaktion
Sara Gudelius, Christoph Kirsch, Rolf Rinklin,
Manfred Kistler, Gerhard Holzner

Englische Übersetzung
David Humphrey

Bildredaktion
Sara Gudelius, Wolfgang Ehn, Rolf Rinklin

Fotos
Wolfgang Ehn, Alex Höllwarth

Gestaltung
Formgeber - Rolf Rinklin - www.formgeber.de
mit besonderem Dank für die grafische
Unterstützung an Renée Schneider

Druck
www.wp-consult.eu

THE SKYWALKERS

...fast wie im richtigen Leben

Neulich am Rand der Niederen Tatra ...

Im Hinblick auf die flugtechnische Weiterbildung und im Sinne eines geselligen Miteinanders in unserem Sport, stellen geführte Gleitschirmreisen eine durchaus begrüßenswerte Entwicklung dar. Wir raten jedoch dringend, zuvor die Seriosität der einzelnen Anbieter zu überprüfen.

So, Ihr wilden Himmelstürmer, willkommen bei Diddi's Performance - kurs für Fortgeschrittene. Meine beiden Assistentinnen Olga und Natalia werden die nächsten Tage mit Euch an Eurer Technik feilen und Euch bei Allem mit Rat und Tat beiseite stehen. Das mit der Abrechnung machen wir einfach zum Schluss, Männer... No dann mal los und viel Spaß!!!

...ach ja, und falls Ihr tagsüber auch mal fliegen wollt, fragt doch einfach an der Bergbahn nach...



© 2011 skywalk

Schilthorn
Piz Gloria



Beste Sicht auf Eiger, Mönch und Jungfrau!
Best view of Eiger, Mönch and Jungfrau!

www.schilthorn.ch

007 film location

