

schlechtflieger[®] MAGAZIN

SEN TECHNIK ABENTEUER LEBEN



.....

Leseprobe
<< Ausgabe 23 >>

.....

X-SA 2007

Nach dem ersten Versuch 2005, macht sich das X-SA-Team um die Piloten André Busmann, Alfredo Studer und Urs Nadler erneut auf die Jagd nach dem Streckenflugweltrekord in Südafrika.

Der Schirm wird nach rechts gerissen, Alfredo strauchelt, versucht den Schirm wieder unter Kontrolle zu bringen. Die nächste Böe haut durch, der Schirm bäumt sich auf und schlägt neben der Straße ein. Sofort stoppt Walter den Pickup. Helfer und Piloten eilen herbei. Alfredo klopft sich den Staub vom Overall, alles ist OK, ihm ist nichts passiert. Der Blick wandert zum Schirm, der liegt zusammengefallen am Rand der Straße. Gefangen im dornenreichen Land südafrikanischer Büsche. Mühsam befreit das Team

Leine um Leine. Es gibt nicht viele Pflanzen hier draußen in der Gegend um Copperton, das Land ist flach und endlos, trocken und staubig. Wer hier überleben will muss robust sein und sich verteidigen können. Merkmale, die diese Büsche aufs

Tiefste verinnerlicht haben. Sie wirken harmlos, viel Geäst und wenig Grün. Und sind doch übersät von zahlreichen kleinen wie hinterhältigen Dornen

schirms flach auf dem Boden. Walter sammelt das Schleppeil auf und Alfredo klinkt sich ein. Nach kurzem Zögern gibt Alfredo das Zeichen, Walter fährt an, Alfredo zieht den Schirm über den Kopf, rennt los und hebt sicher ab. Stück für Stück wird Alfredo nach oben gezogen, sein Blick schweift über die staubige Dirtroad, welche sich nahezu endlos in die Weite zeichnet. Sie wird sich kreuzen, eine Kurve drehen, Farmen ansteuern und irgendwann vielleicht in eine asphaltierte Straße münden. Die Dirtroad ist eine Art breiter Feldweg aus Dreck, aus rotem Sand und aus Steinen. Sie ist eben, ein bisschen holprig und dominiert das Straßennetz Südafrikas. Sie verbindet Farmen und ersetzt teure asphaltierte Straßen. Pickups tummeln sich auf

ihr, ebenso wie Lastwagen und Fahrräder. Die großen Städte verbinden Asphaltstraßen, Dirtroads verbinden alles was dazwischen liegt. Trotz anfänglicher Skepsis lässt es sich auf Dirtroads prima fahren. Und vor allem: es lässt sich prima starten.



Michael Gebert

Von der Einstellung zum Fliegen bis zum Sinn des Lebens – ein Interview von Nina Hille.

Nina: Was bedeutet Fliegen für Dich?

Michael: Ach komm, muss ich auf so was antworten?

Nina: Ja!

Michael: Komische Frage. Die typische Antwort lautet wohl: Freiheit [überlegt].

Muss man eigentlich immer alles hinterfragen?

fangen - auch erstmal im Selbstversuch. Wir sind von Sonnenaufgang bis –untergang jeden Hügel rauf und runter gerannt, den wir gefunden haben – bis wir nicht mehr laufen konnten. Am Anfang wussten wir nicht, wie man sich einhängt, aber das haben wir schnell rausbekommen. Gebrochen habe ich mir diesmal nichts, aber am Anfang war

es für mich schwierig, den Gleitwinkel richtig einzuschätzen. Da gab es so einen Stacheldrahtzaun, da bin ich ein paar Mal drin hängen geblieben...

Nina: Was hat Fliegen damals für Dich bedeutet?

Michael: Eigentlich hat es mich schon als Kind interessiert – ich hatte schon immer den Wunsch, selber zu fliegen. Modellfliegen fand ich total langweilig.

Damals habe ich die klassischen Versuche unternommen – mit dem Regenschirm vom Dach... Aber das funktioniert nicht, weil der Schirm hochklappt. Das war eine harte Landung auf dem Kiesboden im Hof. Den nächsten Versuch habe ich mit Plastiktüten unternommen – ich habe ein paar Schnüre drangeknötet und bin den Hang runter-

gerannt, aber das hat natürlich auch nicht funktioniert.

Nina: Und heute?

Michael: Fliegen hat immer noch seinen Reiz, aber die Einstellung dazu hat sich verändert. Im Moment fliege ich am liebsten einfach am Strand in der Badehose rum – du musst dir nicht tausend Geräte umhängen und dich einpacken wie ein Murmeltier.

Nina: Leider hattest Du im letzten Jahr bei den X-Alps großes Pech.

Michael: Ja, das stimmt, ich habe starke Probleme mit meinem Knie bekommen. Die Ärzte haben mir geraten aufzugeben, da ich mir sonst das Knie langfristig ruinieren könnte. Das war eine große Enttäuschung nach der ganzen Vorbereitung - auch angesichts der großen Unterstützung, die ich von so vielen Leuten und Firmen bekommen habe.

Nina: Wie hattest Du Dich auf diesen Extremwettbewerb vorbereitet?

Michael: Laufen, laufen, laufen. Darauf kommt es bei X-Alps sehr stark an. Ich habe mir sogar Socken für 30 Euro gekauft. Ich hätte nie gedacht, dass ich mal so viel Geld für Socken ausgeben würde. Dafür sind die aber auch mit echten Silberfäden.

Nina: Vielleicht hat der Hofer ja gewonnen, weil er Goldsocken hatte?

Michael: Mag sein, vielleicht ist das sein Geheimnis. Dann wüsste ich wenigstens, woran es lag.



Nina: Wann hast Du mit Fliegen angefangen?

Michael: Mit 14 Jahren habe ich mit dem Drachensfliegen im Selbstversuch begonnen. Der Versuch hat an einer Hütte geendet - der Drache war kaputt und der Arm auch. Nachdem der Bruch ausgeheilt war, habe ich einen Kurs gemacht. Mit 18 Jahren habe ich mit dem Gleitschirmfliegen ange-



Gurtwahl

Welchen Einfluss hat das Gurtzeug auf die Gleitschirmfliegerei? Wie wichtig ist die richtige Einstellung? Was sind die neuesten Erkenntnisse?

Fachleute sind sich einig. Die Wahl des richtigen Gurtzeugs sowie dessen perfekte Einstellung haben einen enormen Einfluss auf Sicherheit und Flugtechnik beim Gleitschirmfliegen. Einstellung und Geometrie des Gurtes beeinflussen in erster Linie das Schirmhandling, aber auch Dinge wie Bequemlichkeit und die Möglichkeit, nach dem Start ins Gurtzeug und vor der Landung wieder aus dem Gurtzeug geschickt heraus zu kommen. Rettungsgeräteeinbringung, Antiherausfallsicherung und Protektor zählen zu den Sicherheitsfaktoren beim Gurtzeug.

Welcher Gurttyp?

Zwischenzeitlich bietet der Markt eine Fülle von Spezialgurtzeugen. Tandemgurte, Wettkampfund Akrogurte. Sogar Gurtzeuge, die speziell für's Bergsteigen konzipiert sind, bilden eine eigene

Sparte. Die größte Auswahl findest Du unter den „Allroundgurtzeugen“ – der Golfklasse quasi.

In den vergangenen 5 Jahren wurde vor allem

Der Airbagtechnologie ist es ebenso zu verdanken, dass auch das Volumen der Gurte deutlich geschrumpft ist. Die Gleitschirmausrüstung wird insgesamt leichter und der Reißverschluss des Packsacks lässt sich – im Vergleich zu früher - fast schon mühelos schließen.



Wohin mit der Rettung?

Zur Zeit hat sich die Retteranbringung in der Symmetrieachse des Piloten etabliert. In den meisten Fällen bedeutet das eine Anbringung unter den Oberschenkeln – Fachleute sprechen vom so genannten „Pocket“- bzw. „Tube-, oder „Bottomcontainer“. Der Pocketcontainer wird seitlich herausgezogen. Der Bottomcontainer platzt nach dem Zug am Auslösegriff förmlich nach vorne unten heraus. Der Griff ist beides mal seitlich. Rechtshänder rechts, Linkshänder links, ver-

steht sich. Die Auslösung unter entsprechendem Sitzbrettdruck und die Beeinflussung des Protectors wurde bei den meisten Herstellern in der Zwischenzeit zufriedenstellend gelöst. Doch Achtung: Der fachgerechte Einbau des Systems und die Überprüfung auf Kompatibilität (K-Prüfung) haben sich in den vergangenen Jahren deutlich kompliziert.



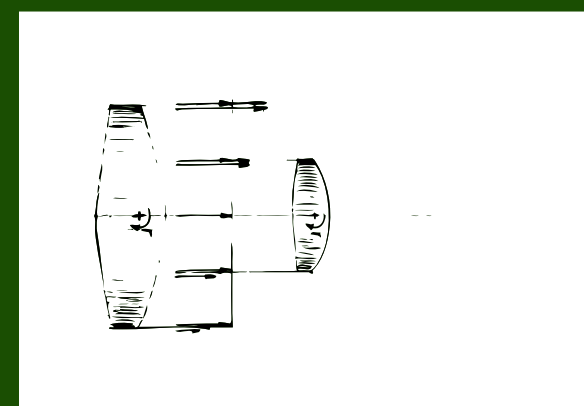
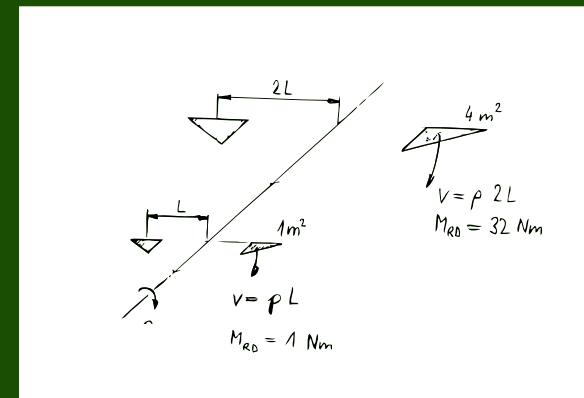
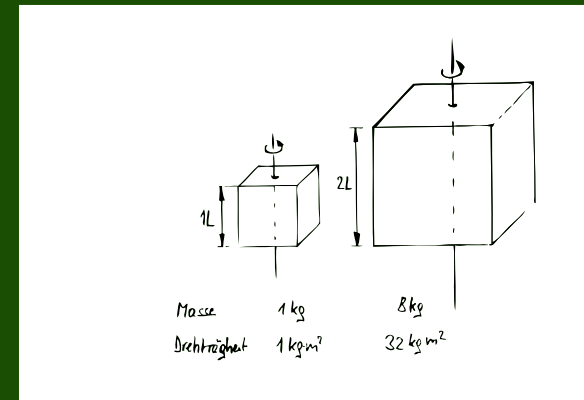
Skalierungseffekte im Flügelbau - Teil 2

Im ersten Teil zu den „Skalierungseffekten“ im Flügelbau (siehe Schlechtflieger MAGAZIN 22) musste Peter Bruggmüller zum traurigen Ergebnis kommen, dass kleine Flügel – egal ob Gleitschirm, Drachen, Starrflügel oder Segelflugzeug – in puncto Leistung benachteiligt sind. Dazu habe ich immer nur stationäre Flugzustände betrachtet. Nun kommt Bewegung in die Sache.

Ich hoffe, der eine oder andere Leser hat schon mal ganz bewusst einen gegenüber seinem gewohnten Flügel kleineren Schirm geflogen. Vor etwa drei Jahren habe ich mir erstmals dieses Erlebnis gegönnt. Einer der Montafoner Akro-piloten meinte am Startplatz kurzerhand, wir könnten ja mal die Schirme tauschen. 30 % weniger Fläche, das bedeutet bei etwa gleicher Trimmung eine rund 20 % höhere Fluggeschwindigkeit. Das habe ich gleich im Kopf überschlagsmäßig ausgerechnet, als ich mich an einem kleinen Intox eingehängt habe. Was ich dann erlebt habe, war für mich bewusstseinsweiternd. Nein, kein spektakulärer Abgang, kein Nahtod-Erlebnis oder sowas. Erst habe ich versucht, in großflächig blubbernder Thermik ein wenig zu steigen oder zumindest

nicht abzusauen. Das ging erstaunlich gut, aber nach zwanzig Minuten meldete sich mein Magen langsam, dabei hatte ich mich diesbezüglich immer für ziemlich robust gehalten. Vom Erbrechen noch weit entfernt, beschloss ich dennoch, abzugleiten. Jede kleine Kurve wurde zum Erlebnis. Ein paar Zentimeter an der Steuerleine gezogen, schon

fand ich mich in beachtlicher Schräglage wieder. Kaum die Leine wieder gelöst, setzt die Kappe den Schwung in Höhe um. Großartig! Die Landung selbst war dann erstaunlicherweise leichter als ich es erwartet hätte. Mit der vielen Energie ließ es sich wenige Zentimeter über dem Boden weit flaren, bis die Kappe ohne große Vorwarnung abkippte und das Ausgleiten abrupt beendete. Ich war tief beeindruckt. Nur 20 % mehr Geschwindigkeit, aber so viel mehr Dynamik. War das wirklich so viel mehr oder spielt uns da die Wahrnehmung einen Streich? Heute weiß ich die Antwort auf meine Frage. Ja, es tut mir ein bisschen leid. Doch bevor ich die Geschichte von Dick und Schmalhans erzähle, muss ein bisschen Theorie sein.



Tausche Winter gegen Flugsaison

Jörg Bajewski hat das gemacht, was ein Drachenflieger im Winter tun sollte: verschwinden, dahin, wo unten oben ist. Nach Down Under, wie Australien gerne genannt wird. Seine schönsten Bilder von Bogong Cup und den Forbes Flatlands hat er für Schlechtflieger MAGAZIN zusammengestellt und kommentiert.

Tausche Winter gegen Flugsaison

Jörg Bajewski hat das gemacht, was ein Drachenflieger im Winter tun sollte: verschwinden, dahin, wo unten oben ist. Nach Down Under, wie Australien gerne genannt wird. Seine schönsten Bilder von Bogong Cup und den Forbes Flatlands hat er für Schlechtflieger MAGAZIN zusammengestellt und kommentiert.

BOGONG

Bogong Cup Victoria / Australien 11. bis 19.01.2008

Der Bogong Cup im Mt. Buffalo Area gilt als Magnet für die besten internationalen Piloten, die den Australischen Sommer zum idealen Bergfliegen für die kommende europäische Saison nutzen. Im Hinblick auf die bevorstehende Europameisterschaft in Greifenburg gab sich auch die komplette Deutsche Nationalmannschaft in Mt. Beauty die Ehre. Zweifacher Tagesieger und eindeutiger Gewinner wurde der junge Australier Jimmy Bester. Deutscher und Vizeprezessor wurde Lukas Reiter aus Berlin.



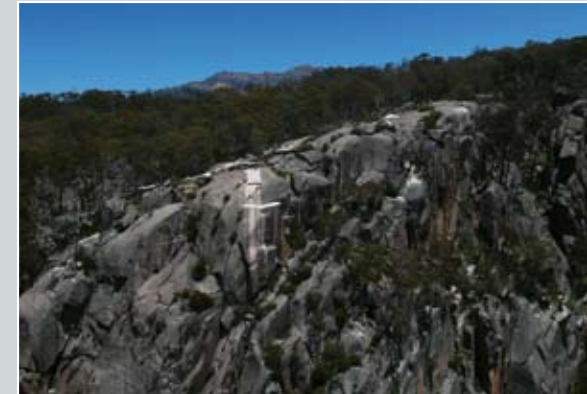
Linker Seite von rechts nach links: 1. Bild: 4. Tag, Startberg Myrtle (links), 6/8 Bewölkung mit herannahender Warmfront. Wo soll die Thermik herkommen? 2. Bild: Thermikreise über dem Mt. Buffalo, Start von schwarzen Feldmarken mit matten roten Sandsteinen. Rechte Seite von oben nach unten: 3. Bild: Hängendort vom Mt. Buffalo, kein Anlauf für schwache Nerven. 2. Bild: Am frühen Morgen, Blick aus dem Fenster: Lärm über dem Mt. Buffalo, kein gutes Zeichen, der Tag wird wegen starker Winde früh beendet. 3. Bild: Timzone-Geschwe der Mitglieder wurden direkt von Timzone (Stephan-Zichner) ausgewählt.

Rechte Seite von oben nach unten: 1. Bild: Startberg Myrtle (links), 6/8 Bewölkung mit herannahender Warmfront. Wo soll die Thermik herkommen? 2. Bild: Thermikreise über dem Mt. Buffalo, Start von schwarzen Feldmarken mit matten roten Sandsteinen. Rechte Seite von oben nach unten: 3. Bild: Hängendort vom Mt. Buffalo, kein Anlauf für schwache Nerven. 2. Bild: Am frühen Morgen, Blick aus dem Fenster: Lärm über dem Mt. Buffalo, kein gutes Zeichen, der Tag wird wegen starker Winde früh beendet. 3. Bild: Timzone-Geschwe der Mitglieder wurden direkt von Timzone (Stephan-Zichner) ausgewählt.

Unten links: Großes Bild Bogong Cup 2008, Tag 1, Startberg Mt. Elio, stark mobilisiert von Mt. Beauty. Warum am Taggung, Traumhaft klebt Sicht über die entlegenen Täler.

Unten rechts: Blick aus dem Fenster: Lärm über dem Mt. Buffalo, kein gutes Zeichen, der Tag wird wegen starker Winde früh beendet.

Unten links unten: Schlechtflieger MAGAZIN N° 23





Fliegende Teppiche

Matthias Lie war zu Besuch in den Vereinigten Arabischen Emiraten. In Schlechtfieger MAGAZIN erzählt er von seinen Erlebnissen.

AeroMag

Ob DHV oder Academy: Getestet wird nicht, wie ein Flügel fliegt und wie schnell er einklappt. Getestet wird, wie er reagiert, wenn er klappt. Vorausgesetzt der Pilot legt alle antrainierten Reaktionen ab und verhält sich wie eine Kartoffel. Ergibt das Sinn?

Sonntagsgespräch

Quasi im Alleingang hat der 28-jährige Konrad Görg die marode Marke Aircross und deren legendären Wettkampfschirm U3 vor dem Aus bewahrt.

Motorschirmfliegen zu zweit

Teil I erläutert die Historie, das durchgeführte Erprobungsprogramm und den aktuellen Stand des doppelsitzigen Motorschirmfliegens per Fußstart. Im zweiten Teil werden die Motorschirm-Trikes betrachtet.

Stubaicup

Wie immer gab es auf dem Stubai Cup auch in diesem Jahr die Neuheiten nicht nur zu sehen, sondern auch zum Anfassen und Probefliegen. Schlechtfieger MAGAZIN fasst die wichtigsten Neuheiten für die Saison zusammen.

Szenejobs

Tatsächlich gibt es ein breites Spektrum an Berufen, die mehr oder weniger dicht am Fliegen dran sind. In unserer Serie „Szenejobs“ stellen wir sie vor. Teil 3: Der Beruf des Tandempiloten.



Hol dir Schlechtflieger **MAGAZIN**: am **Kiosk** oder bei einer dieser **Flugschulen**, als Einzelheft im **Onlineshop** oder gleich im **Jahresabo!**

Flugschule Blue Sky
Flugschule Bruno Girstmair
Flugschule Drachenfliegenlernen
Flugschule Fly Hohe Wand
Flugschule GlideZeit
Flugschule Hochries
Flugschule Parafly Stubaital GmbH
Flugschule Salzburg Helmut Sobock

Flugschule Westallgäu
Flugschule Wildschönau-Tirol
Flugzentrum Ruhpolding Holzner GmbH
Fly Carinthia
Gleitschirm- und Drachenflugschule Austriafly
Gleitschirmschule Martin Mergenthaler
Jenair Paragliding
Luftikus Eugen's Flugschule GmbH

Montegrappa Air Park
Ostthüringer Gleitschirmschule
Sky-Team - die Gleitschirmschule
Zillertaler Flugschule
Birdwing Gleitschirm-Flugschule
Chill Out School and Camps
Ecole de vol libre Zorro
Euroflugschule Engelberg

Flugcenter Sigl
Flugschule Balsthal
Flugschule Diemtigtal
Flugschule Frutigland Cloud 7
Flugschule Grindelwald
Flugschule Ikarus
Flugschule Jura GmbH
Flugschule Marbach

Flugschule touch and go
Flying-Center Oberwallis
Gleitschirmschule Cumulus
Insid'Air
Luftarena GmbH
Starterplus Bern
Flight Connection Arlberg
Flugschule Göppingen

Hol Dir das Abo mit 6 Ausgaben im Jahr für nur 43,20 €.

Bestellfax:
+49 (0)89 2033 7035

Einzugsermächtigung (nur von deutschen Konten)

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Slechtflieger MEDIA
Grubmühl 22
82131 Stockdorf
Deutschland

Bestellung:

Hiermit sichere ich mir ein Jahresabo von Schlechtflieger MAGAZIN. Da Schlechtflieger MAGAZIN in mir einen neuen Fan gefunden hat, bekomme ich nicht nur 6 Ausgaben zum Vorteilspreis von 43,20EUR / 67,50 SFr frei Haus geliefert, sondern zusätzlich gratis die neue Schlechtflieger MAGAZIN Fan-Cap!

Mein Jahresabo verlängert sich um jeweils ein weiteres Jahr, wenn ich nicht bis zwei Wochen nach Erhalt des jeweils 6. Heftes kündige.



Gratis zum Jahresabo: Die Schlechtflieger **MAGAZIN** Fan-Cap!

shop.Schlechtflieger**MAG**.com