



# DIE SÜDAFRIKA-TAGEBÜCHER

ERZÄHLUNGEN VON ERFOLGREICHEM SCHEITERN

**Artikel:** die Südafrika-Tagebücher

**Thema:** Abenteuerbericht

**Autoren:** Nina Hille, Eric Knorr

**Fotografen:** Eric Knorr, Alfredo Studer



**x-sa # 13.12.** André: „Kapstadt konnten wir gerade noch vor dem Feierabendverkehr verlassen. Mit dem Linksverkehr waren wir ja schon vertraut, aber komisch bleibt es trotzdem.“

Kilometer 360, ich bin 10 Kilometer zuvor an einer Tankstelle vorbeigerauscht. Jetzt stehen wir in der Abenddämmerung auf der Straße mit leerem Tank, in der südafrikanischen Wüste

nicht ganz ungefährlich.“ Eine Einheimische muss die beiden aus ihrer misslichen Lage befreien.

**xc-safari # 18.12.** Eric: „Unser erster Tag in der Wüste. Die Land-

schaft in Springbok ist trocken, steinig und hügelig. 50 Kilometer landeinwärts geht dieses Bild in eine sandige und flache Steppe über. So nah an der Küste sind die Steigwerte noch schwach, aber mit jedem Kilometer in die Wüste verbessern sich die Bedingungen.“

**xc-safari # 19.12.** Eric: „Dav hätte es fast runtergehauen. Bei seinem ersten Start erwischte ihn in dreißig Meter Höhe ein Dust Devil. Sein Schirm drehte um 90° nach rechts, das Schleppseil riss bei dieser schlagartigen Belastung – ein Glück für ihn - und er konnte heil landen. Mit so was muss man hier rechnen. Matt ist 78 Kilometer weit geflogen, die anderen Piloten haben wir unterwegs mit dem Truck aufgesammelt. Abends ha-

ben wir in einem Restaurant mit dem klangvollen Namen „De Windpomp, de Beste Pomp Oppie Dorp“ gegessen. Der Wirt war besoffen, aber was sonst außer Saufen soll man hier auch tun. Hunderte Kilometer rundherum ist hier nichts los, und als ich nach einem Internetanschluss gefragt habe, hat mich der Wirt nur ausgelacht.“

**xc-safari # 21.12.** Eric: „Nach sechs Stunden Flug ist Dav heute über 180 Kilometer bis kurz vor De Aar geflogen. Remo und Mathieu haben wir unterwegs irgendwie verloren.“

Remo: „Nach den ersten 35 km fand ich einen Bart auf 4000 Meter. Oben angekommen verriet mir ein Blick auf mein GPS: ‚Running out of Battery‘. Verflucht, wohin geht's jetzt weiter?“



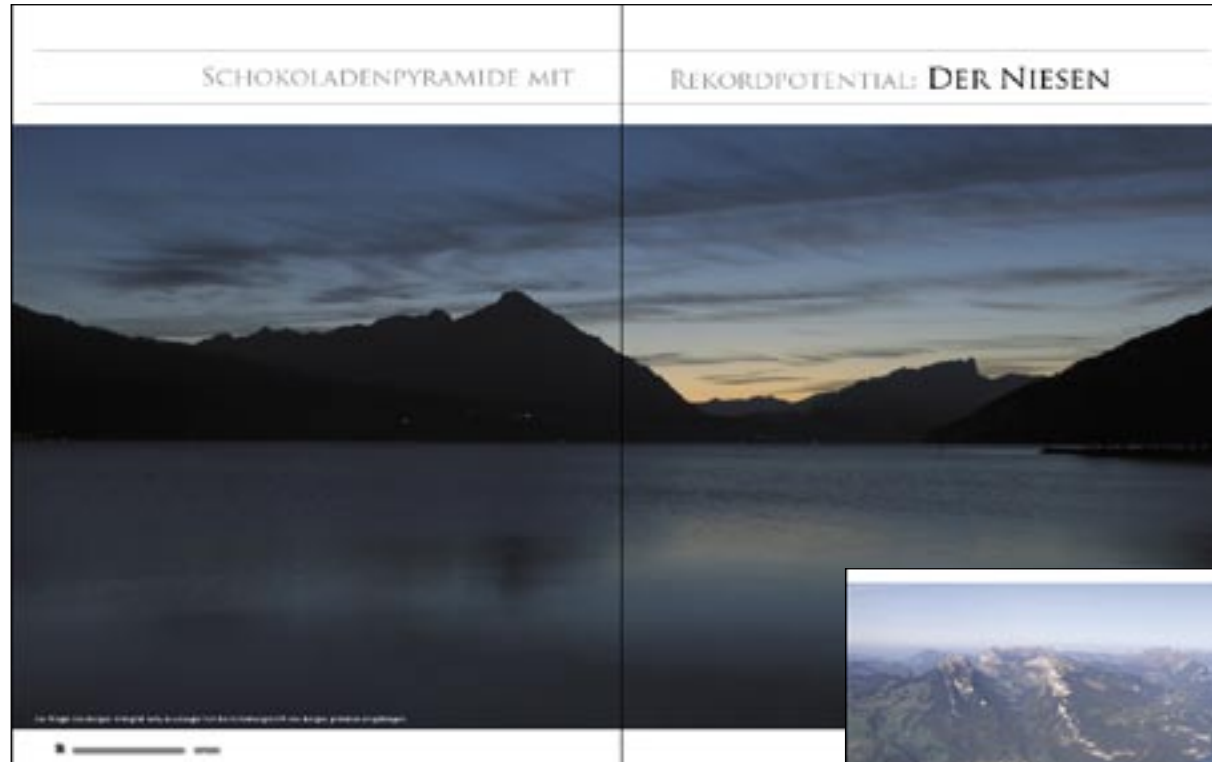
# SCHOKOLADENPYRAMIDE MIT REKORDPOTENTIAL: DER NIESEN

**Artikel:** Der Niesen  
**Thema:** Fluggebietsvorstellung  
**Autor:** Matthias Lie  
**Fotografen:** Matthias Lie,  
Andreas Busslinger

Er ist wohl einer der beliebtesten Kanderberge der Schweiz. Anders als seine Postkartenkonkurrenten Matterhorn, Eiger, Mönch und Jungfrau beeindruckt er jedoch nicht durch exorbitante Höhe oder gewaltige eispackte Flanken. Der Niesen ist vielmehr bekannt durch seine perfekte Pyramidenform. Man stelle sich ein überdimensioniertes Stück Toblerone vor, stelle es zwischen den Alpenrand und den Thunersee, darüber noch ein mit weißen Wölkchen gespickter stahlblauer Himmel - fertig ist unser Fotomotiv. Die Niesenbahn gilt als die steilste Standseilbahn Europas, und an ihren Schienen entlang führt die längste Treppe der Welt. Laufjunkies wetteifern darum, wer am schnellsten die vielen tausend Stufen hochlaufen kann.

Wir Gleitschirmflieger lassen uns heute lieber mit der Bahn hochkarren. Erst wundern wir uns darüber, wie schräg die Sitzbänke eingebaut sind, nach ein paar Metern Fahrt stehen die Sitze aber auf einmal gerade und das Bähnchen zuckelt auf beeindruckend steilen Schienen den Berg hinauf. Nach der Mittelstation wird es noch mal steiler und wir sind froh, vom verwegenen Bähnchen in die vertrauten Gurtzeuge wechseln zu können.

Wir wählen den Südoststartplatz. Er ist sehr steil, ermöglicht aber frühzeitige Starts, ideal also, um schon vormittags auf Strecke zu gehen. Ein Zug an den



Gurten, ein Schritt und schon schwebt man vom Startplatz weg. Linkerhand steht meist der Einstiegsbart. Hat man ihn zentriert und den Gipfel überstiegen, offenbart sich eine phantastische Rundumsicht. Der Blick schweift im Kreisen über die Drei- und Viertausender der Alpen, über die weit unten liegenden Seen des Berner Oberlandes und über das Flachland bis hin zum Jura, zum Schwarzwald und zu den Vogesen.

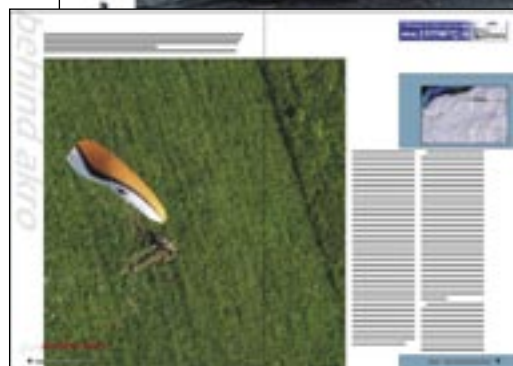
In südlicher Richtung zieht sich die Niesenkette dem Herzen der Alpen entgegen. Bildet der Niesen das erste Stück einer riesigen Toblerone, so stellen die folgenden Gipfel mit ihm zusammen eigentlich erst die ganze Schokolade dar. Auf der Ostseite des zweiten Tobleronestücks, dem Fromberghorn, steht meist der erste wirklich gute Bart. Von hier aus kann man sich das Streckenpotential, das der Niesen als Ausgangsberg bietet, zunutze machen. Und das

ist dann auch wirklich hervorragend. Meist folgt man erst der ganzen Niesenkette bis zum letzten Schokistück. Nun heisst es sich entscheiden: entweder, man wählt den einfacheren Weg retour zum Niesen, oder man entschliesst sich für eine etwas anspruchsvollere Variante. Für Piloten mit großem Hunger auf große Strecken - und dem entsprechenden Können - stehen noch ganz andere Möglichkeiten offen. Warum nicht den Versuch wagen...



# behind akro

**Artikel:** behind akro  
**Thema:** Unerzählte Geschichten aus der Akroszene  
**Autor:** Michael Nesler  
**Fotografen:** Gudrun Oechsl, Michael Nesler



den, in anderen werden gerade die Randbedingungen von den Verbänden diskutiert. Viele Hersteller haben Akroschirme im Programm, es gibt bereits regelrechte Akrokurse, wenngleich im Ausland, und immer mehr Piloten tasten sich an das Akrofliegen heran. Über die Gefahren beim Akrofliegen wird hingegen wenig geschrieben, schließlich will man angesichts des neuen Booms nicht als Miesepeter dastehen. In unserem Werksteam haben wir letztes Jahr neben den Serienschirmen auch viel Zeit in die Entwicklung und Erprobung von Akroschirmen und Akrogurtzeugen investiert. Unsere Erfahrungen und Erkenntnisse möchten wir euch nicht vorenthalten und in diesem Bericht das Akrofliegen einmal von ganz anderer Seite beleuchten.

Ich will an dieser Stelle nicht mit „Du sollst ...“-Regeln und Vorschlägen langweilen und schon gar nicht eine Checkliste als Garant für sicheres Akrofliegen erstellen, sondern anhand einiger Beispiele aufzeigen, was hinter gelungenen Akrovorführungen wirklich steckt. Ich hoffe, dass auch jene, für die Akrobatik nur zum Zuschauen interessant ist, so

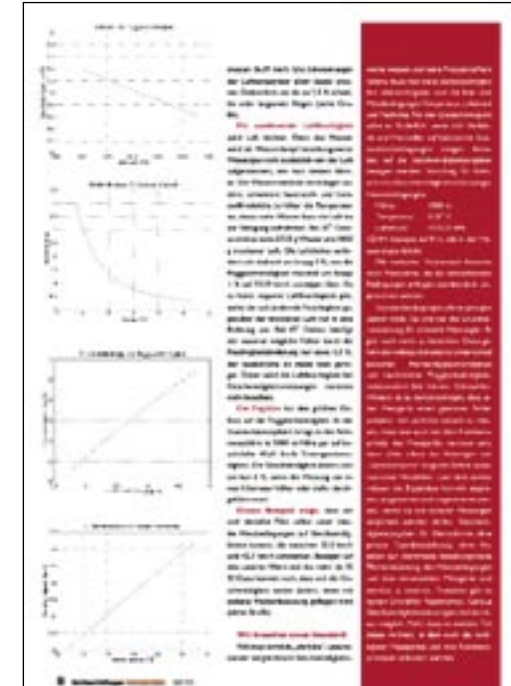
einen tieferen Einblick bekommen. Und ich bin nicht ganz ohne Hoffnung, dass so verheerende Kritiken, wie sie in den Foren nach dem letzten Stubai Cup zum Ausdruck kamen, zukünftig etwas milder ausfallen.

Türkei, im Herbst 2004. Einer unser Teilnehmer am Akrotraining hat einen großen Verhänger nach einem McT-wist, reagiert, soweit wir das beobachten können, nicht und spiralt unkontrolliert ab. Trotz Anweisung über Funk, den Rettungsschirm zu ziehen, spiralt er mit hoher Geschwindigkeit bis ins Meer. Das sofort gestartete Rettungsboot kann den bewusstlosen Piloten, der dank Schwimmweste mit dem Kopf noch über Wasser war, nach wenigen Minuten bergen. Mit dem Schrecken davongekommen, zeigt uns der Pilot später, warum er nicht in der Lage war, einen seiner beiden Rettungsschirme auszulösen: die Fliehkraft hatte das Gurtzeug so stark deformiert und die beiden Päckchen so fest eingeklemmt, dass er trotz extremster Anstrengung zwar die Verkleidung und die Nähte am Griff zerriss (!), aber nicht auslösen konnte.

Kaum eine Flugveranstaltung kommt heute noch ohne Akroshows aus, Akrofliegen ist salonfähig geworden. Noch vor kurzem als selbstmordgefährdete Randgruppe totgeschwiegen, werden Akroteams nun selbst von vorsichtigeren Veranstaltern zu ihren Flugfesten eingeladen. In einigen Ländern ist das Akrofliegen inzwischen legalisiert wor-

# need for speed

**Artikel:** need for speed  
**Thema:** Sinn und Unsinn von Geschwindigkeitsmessungen  
**Autor:** Marcus Gesierch  
**Fotograf:** Andreas Buslinger



Aus praktischen Gründen haben sich in der Fliegerei folgende Geschwindigkeitsbegriffe eingebürgert:  
 \* Speed Over Ground (SOG) oder Geschwindigkeit über Grund. Das ist die Geschwindigkeit, mit der wir uns gegenüber der Landschaft fortbewegen. Sie ist besonders wichtig, wenn wir schnell Strecken zurücklegen wollen. Bei Windstille entspricht sie der Horizontalgeschwindigkeit unseres Schirms.

\* Indicated Air Speed (IAS) oder angezeigte Geschwindigkeit. Dieser Geschwindigkeitsbegriff wurde schon sehr früh geprägt, als praktisch alle Geschwindigkeitsmessgeräte noch auf mechanischen Druckmessungen ohne elektronischen Schnickschnack beruhten, und er ist noch heute von größter Bedeutung. Da die Luftdichte mit der Höhe abnimmt, stimmt so ein konventionelles Messgerät nur in einer Höhe

wirklich - abhängig von den jeweiligen Tagesbedingungen. Oberhalb dieser Höhe zeigt es zu wenig an, darunter zu viel. Weil sich aber Stallpunkt, Mindest- und Höchstgeschwindigkeit mit anderer Luftdichte genau im gleichen Maße verschieben, ist dieser Begriff bis heute wichtig geblieben. Zeigt das Messgerät die Stallgeschwindigkeit an, befindet sich das Flugzeug tatsächlich am Stallpunkt, obwohl sich die Stallgeschwin-

digkeit mit Temperatur-, Luftdruck- oder Höhenänderung verschiebt.  
 \* True Air Speed (TAS) oder wahre Geschwindigkeit gegenüber der Luft. Das ist die Geschwindigkeit, mit der sich das Fluggerät gegenüber der umgebenden Luft bewegt.  
**Idealfall:** Für gleitende Flugzeuge kommen noch zwei Begriffe hinzu: die Horizontal- und die Sinkgeschwindigkeit. Nehmen wir einmal an, wir hätten ideale Messbedingungen: Windstille und ein fehlerfreies Messgerät. Dann müss-

ten wir noch immer beachten, dass die Horizontalgeschwindigkeit - jetzt gleich der Geschwindigkeit über Grund (SOG) - ein wenig kleiner ist als die angezeigte, gegenüber der Luft gemessene Geschwindigkeit (IAS), denn ein Gleitschirm fliegt schräg durch die Luft. Je kleiner die Gleitzahl ist, desto größer ist der Unterschied zwischen diesen beiden Geschwindigkeiten. Unsere Grafik zeigt, dass bei Gleitzahl 4 der Fehler immerhin 3 % beträgt, bei Gleitzahlen über 10 wird er kleiner als 0,5 %.