



**Ausgabe 22**

# Addicted to the speed

Eine persönliche Betrachtung über Sinn oder Unsinn des Fliegens mit schnellen Tüchern und ein Blick zurück auf die letzten Saisons.

Letztes Jahr war wie Weihnachten für mich! Endlich war der Richtige für mich auf dem Markt, auf den ich schon die letzten Jahre sehnsüchtig gewartet habe. Meine Interessen im Gleitschirmsport hatten sich ja schon seit Jahren verlagert und ich war stets auf der Suche nach einem optimalen Gerät, mit dem ich möglichst bodennah die Konturen des Geländes ausfliegen und ordentlich Gas geben und bei der Landung mit mächtigem Tempo ordentlich swoopen konnte. Im Gleitschirmlager war nichts zu finden, was annähernd brauchbar war und so war ich vor allem mit einem umgetrimmten Reservefallschirm unterwegs, der aber zwei klare Nachteile hatte: das Material war nicht für den Alltagsbetrieb tauglich und ich war zuhause wirklich auf den Winter beschränkt, denn ohne Ski an den Füßen bekam ich die Kiste nicht vom Boden weg - außer an Klippen, aber so eine habe

ich ja nicht vor der Haustüre.

Da kamen die Speedrider oder Speedflyer gerade recht. Konsequenterweise habe ich mich dann auf

bevor ich das erste Mal zu Fuß rausgetriggert bin. Denn eines war mir schon klar: Wenn ich mit bei der Landung nur um den Bruchteil einer Sekunde

verschätze, kann auch ich ordentlich zu Bruch gehen. Also war es das Wichtigste für mich, dass aus jeder Lage heraus die Landung auf Ski butterweich erfolgte und das in einem Tempo, das ich noch rennen kann. Und glaubt mir: am Anfang hätte ich mir einige Male mindestens die Beine oder mehr abrasiert, wäre ich nicht mit den Ski unterwegs gewesen. Die nächste Herausforderung war es, neue Gelände zu erkunden. Endlich mal wieder Pionier sein! Und ein altes Gerät wurde aus der Expeditionsausrüstung, die überall in meiner Wohnung gelagert ist, ausgekratzt. Eine Bussole mit Neigungsmesser!



die Fußstarts und -landungen vorbereitet. Ein paar hundert Skistarts und Ski-Landungen waren es,

in meiner Wohnung gelagert ist, ausgekratzt. Eine Bussole mit Neigungsmesser!

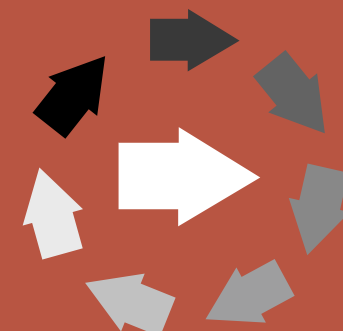
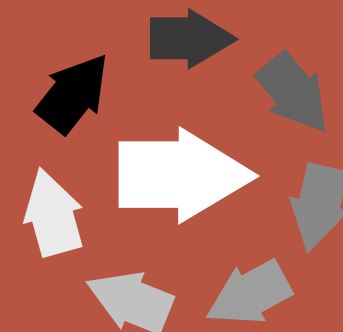
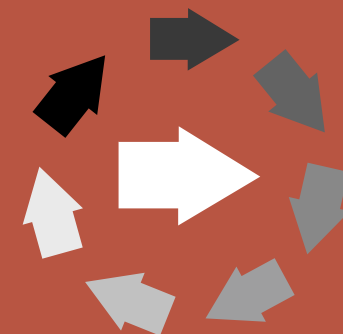
Weitere Artikel in Ausgabe 22:

## Leserstories

In der vergangenen Ausgabe haben wir Euch aufgefordert, uns Eure besten Geschichten zu schicken. In dieser Ausgabe stellen wir drei Einsendungen vor. In der kommenden Ausgabe werden wir weitere Beiträge drucken.

## Portfolio

Der Fotograf Markus Zimmermann hat uns eine Auswahl seiner besten Bilder zur Verfügung gegeben. Das haben wir natürlich ausgenutzt und ein, wie wir finden, sehr schönes Portfolio zusammengestellt.



# König Ortler

Wir stehen startbereit auf dem steilen Startplatz direkt unter dem Gipfel. Der Hang ist ideal geneigt, aber kurz. Wir müssen unbedingt abheben, schiesst es mir durch den Kopf, bevor das flache Gipfelplateau beginnt...

Keine leichte Aufgabe, bei dünner Luft und leichtem Rückenwind. Wir wissen, dass wir entschlossen Vollgas geben müssen. Ich drehe mich um und beobachte die Windfahne direkt am Gipfelgrat. Noch immer Rückenwind, und das würde sich so schnell nicht ändern. Vermutlich würde der Rückenwind sogar noch stärker werden. Mein Gefühl gibt mir Startfreigabe und ich erteile den Befehl: Eins, zwei, drei...

Als kleiner Junge schon hab ich meinen Vater oft genervt, er möge mit mir doch endlich auf den Ortler gehen. Ich konnte damals diesen mächtigen vergletscherten Klotz jedes Jahr im Urlaub aus der Ferne hinter dem alten Kirchturn des Reschensees bestaunen.

Irgendwann einmal entschied mein Vater dann, dass ich nun Manns genug sei, um mit ihm auf den Ortler zu steigen. Für mich ging ein langer Traum in

Erfüllung und voller Stolz posierte ich in jungen Jahren fürs Gipfelfoto. Zu diesem Zeitpunkt ahnte ich noch nicht, dass ich irgendwann einmal wieder hier am Gipfel stehen, meinen Schirm auslegen

und runter fliegen würde...

Vor Zwei Jahren war mir nach drei erfolglosen Versuchen endlich der Flug von der Ruderhofspitze gelungen. Ein Flug von diesem wunderschönen Berg in den Stubai Alpen war damals meine erste große paraalpinistische Herausforderung. Schon während des Fluges fiel ich in ein tiefes Loch der Ziellosigkeit. Es war für mich zwar einerseits ein wichtiger Schritt, der mich meinem ganz großen Traum sicherlich näher bringen würde, auf der anderen Seite war es erst der Anfang.

Ich musste mir eine neue und noch größere Herausforderung suchen: König Ortler, und zwar mit dem Tandem!



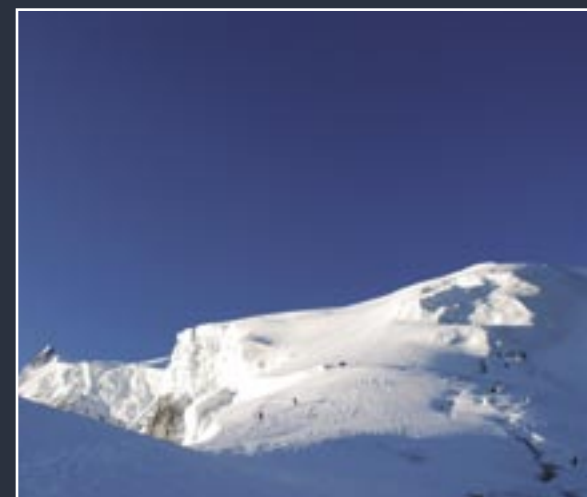
Weitere Artikel in Ausgabe 22:

## Skalierung

Ob Gleitschirm, Drachen oder Starrflügel: Wer die kleinen Flächen fliegt, ist stets im Nachteil. Und umgekehrt haben es die schweren Jungs einfacher. Zumindest wird das immer erzählt.

Aber wer weiß eigentlich genau, woran das liegt und wie groß dieser Nachteil ist? Peter Bruggmüller hat sich dieses Themas angenommen. Von den Formeln im Text sollte sich übrigens niemand ab-

schrecken lassen, sie sind für diejenigen Leser, die es ganz genau wissen möchten. Alle anderen dürfen getrost darüber hinweglesen.



# Rollin' Rollin' Rollin'

Sie will lachen, unter Menschen sein und „a Gaudi hamm. Das Gesellige ist mit das Schöne am Fliegen“, sagt Petra Kreuz aus Übersee. Die Chiemgauerin fliegt seit 1992. Erst zu Fuß, seit ihrem Absturz vor sieben Jahren im Rollstuhl.

Was für ein Schweinewetter, und das mitten im August. Seit München schüttet es wie aus Eimern, der Scheibenwischer läuft auf Hochtouren. Zudem ist die A 8 Richtung Salzburg gerammelt voll mit Caravans, Fahrradträgern, Bootsanhängern und dergleichen. Da, nächste Ausfahrt Übersee! Gleich hab ich's geschafft. „Bringst a paar Semmn mit, dann friahstickn mir zamm“, hat mir Petra Kreuz mit auf den Weg gegeben. Mach ich glatt.

Der Kaffee dampft schon auf dem Frühstückstisch, durchs Fenster sehe ich auf triefend nasse Wiesen, Pferdekoppeln und Obstbäume. Rechts davon mobilisiert der Chiemsee die letzten freien Kapazitäten, um die Wassermassen aufzufangen, die vom Himmel stürzen. Weiter hinten ragt der Hochfelln in den oberbayerischen Himmel. Zumindest glaube ich das, sehen kann ich ihn nicht. Die Basis liegt heute knapp über Dachfirst. „Früher war ich dort oft zum Fliegen, ich mag den Berg. Gerade zum Streckenfliegen ist der super!“, schwärmt die 42 Jahre alte Chiemgauerin. „Heute

bin ich eher in Kössen oder am Gaisberg, da sind mehr Piloten und Ausflügler unterwegs, die mich im Wagerl die paar Meter zum Startplatz ziehen und mir beim Starten helfen können.“

Das Wagerl ist ihr selbst konstruierter Flugrollstuhl. Den braucht sie seit ihrem Absturz mit dem Drachen am Col Rodella im Herbst 2000, als sie kurz nach dem Start ohnmächtig wurde und ungebremst in felsiges Gelände stürzte. Seither ist sie ab dem 3. Brustwirbel abwärts querschnittgelähmt.



Die Mine der lebensfrohen, blonden Oberbayerin verfinstert sich, wenn man sie auf Behörden oder Krankenkasse anspricht. Auf Vorschriften, Verordnungen und Normen ist sie nicht gut zu sprechen. Sie berichtet von einem Campingplatz in Slowenien, wo mit einfachen Mitteln topp funktionelle Sanitäreinrichtungen für Behinderte eingerichtet wurden. „Dort kann ich auf der Toilette sitzen und Duschen, das ist sehr pfiffig gelöst. Für Deutschland ist so etwas undenkbar, bei uns gibt es viel zu viele Hygiene- und DIN-Vorschriften, die simple Lösungen oft verhindern.“

Während ich mir bereits Semmel Nummer 2 zwischen die Kiemen schiebe, plappert Petra munter und mit viel Witz weiter. Sie erzählt von Motorrädern, die dicht neben ihrem Auto auf dem Behindertenparkplatz stehen und sie warten muss, bis der Fahrer zurückkommt. Denn dort, wo die Hebevorrichtung zum Einstieg mit dem Rollstuhl ausgefahren wird, steht jetzt das Zweirad.



Weitere Artikel in Ausgabe 22:

## Des Baron Münchhausens tollkühne und wundersam luftige Reise ob der Weser

„Gemeinhin mag Dr. Nicolaidis, der 1964 als erster einen Motorschirm (Irish Flyer I) konzipierte, der von dem Testpiloten Lowell Farrand geflogen wurde, als Erfinder des Paramotorfluges gel-

ten. Bei meinen diesbezüglichen Recherchen stieß ich aber völlig unerwartet im Stadtarchiv von Bodenwerder, sicherlich vielen Lesern ein Begriff als Baron Münchhausen's Stadt, auf ein wohl einzigar-

tiges historisches Dokument, das nun eine Revision der bisherigen Geschichte dieses Flugsports erfordern dürfte.“

# Winterflucht nach Neuseeland

Wenn in Europa der Herbst langsam alle Flugvorhaben zunichte macht, beginnt auf der südlichen Halbkugel nicht nur die Saison. Neuseeland lockt dann besonders stark mit seiner rauen bis verträumten Natur zu einer temporären Alltagsflucht; nicht nur, um dem Flughobby nachzugehen.

Neuseeland ist das von Deutschland am weitesten entfernte Land und bietet fast alle Landschaftstypen auf kompaktem Raum. Wüste Vulkan-gebenden, atemberaubende Bergzüge, fruchtbare Obstanbaugelände und Südsee-Traumstrände. In der Vegetation finden sich Palmen und viele ungewohnte Baumarten neben der eigentlichen Kuriosität, den neuseeländischen Riesenfarnen. Insbesondere Genussflieger finden in Neuseeland eine Vielfalt an Möglichkeiten zwischen Streckenflug und Soaring an der Küste. Streckenjäger kommen in Neuseeland nicht ohne Risiko auf ihre Kosten und das Seeklima macht öfter einen Strich durch die XC-Planung. Eindrucksvolle Stunden in der Luft über erstaunlich anderer Vegetation kann man in Neuseeland aber auf jeden Fall verbringen.

## SOARING

An der längsten Küstenlinie der Welt finden

sich für alle Windrichtungen Kanten zum Soaren. Bei den häufigen Westlagen kann man über Kilometer hinweg der rauen Westküste entlang fliegen. Offizielle Startplätze gibt es an der Küste sehr viele. Startmöglichkeiten noch viel mehr. In der Nähe



von Auckland gibt es zwei häufig genutzte Westküsten-Startplätze: Die Küste bei Waiuku (Kairioitahi) und bei Muriwai sind jeweils etwa eine Autostunde südlich und nördlich von der Metro-

pole Neuseelands entfernt. Kairioitahi ist eine über 25km lange ideale, wie mit dem Lineal gezogene Steilküsten-Soaringkante. Muriwai bietet auch Nichtfliegern oder auch bei zu viel Wind Alternativen. Vom kilometerlangen Surf- und Badestrand mit Ausleihmöglichkeiten für allerlei Windgefährte führt auch eine Wanderung zu einer Töpelkolonie (nicht mit dem Gleitschirm überfliegen).



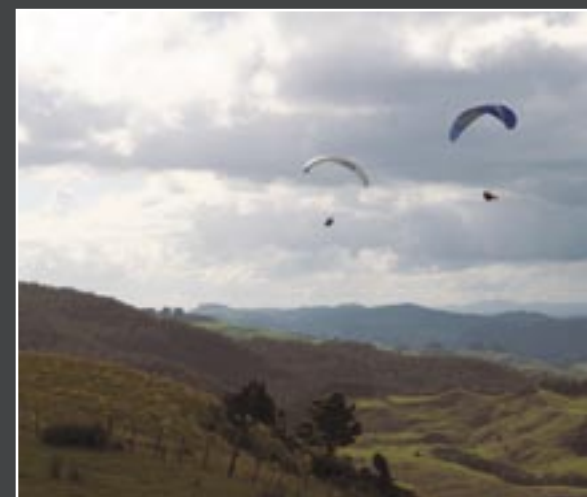
Weitere Artikel in Ausgabe 22:

## Bassano

Schlechtflieger MAGAZIN interviewte Anfang Oktober 2007 in Bassano Andreas Breuer, der den Montegrappa Airpark konzipierte und managt. Außerdem befragten wir Karl Slezak, den DHV-Sicherheitsreferenten, zur Unfallsituation in diesem stark frequentierten Fluggebiet.

## AeroMag

Welche Aufgaben wollen wir auf Wettkämpfen fliegen? Kleine, schnelle, bei denen wir sicher ins Ziel kommen, oder suchen wir die große Herausforderung? Bruce Goldsmith, der amtierende Weltmeister, wägt für und wieder ab.



# 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 Sobeck

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