



Im Rausch der Geschwindigkeit

**Ein neuer Wintersport ist geboren:
„Speedflying“ verbindet Elemente aus Skifahren, Snowkiten und
Gleitschirmfliegen zum ultimativen Erlebnis im Schnee**

Beim Speedflying verlieren selbst normale Skifahrer den Boden unter den Füßen: Je nach Könnensstufe und Einsatz der Steuerleinen gleitet, carvt oder schwebt der Pilot – beziehungsweise Fahrer - mit einem winzigen Gleitschirm sanft über Pisten und Tiefschneehänge, während Profis die nur 10 bis 14 Quadratmeter „großen“ Schirme nutzen, um steilste Couloirs mit atemberaubendem Tempo hinunterzurasen. Der Speedflyer bietet ihnen dabei die Gewissheit, gefahrlos über Steilstufen und Hindernisse hinweg segeln zu können, um das Spektakel im nächsten Hang oder der nächsten Rinne fortzusetzen.

Die spinnen, die Gallier

Wie die meisten verrückten Sportarten stammt Speedflying ursprünglich aus Frankreich. In großen Ski-Destinationen wie Les Arcs wurden dort bereits vor einigen Jahren Fallschirmspringer gesichtet, die mit herkömmlichen Sprungfallschirmen aus Fallschirmseide auf der Piste herumfahren und den Auftrieb der Schirme für weiche Landungen nach Sprüngen über Kuppen und Hindernisse nutzten.

Im vergangenen Winter nahm sich nun ein renommierter Gleitschirm-Hersteller dem Wunsch seiner Testpiloten an, einen modernen Schirm für die ultimative Wintersportart zu entwickeln. Das neue Produkt sollte ihre Hobbies wie Freeride- und Freestyle-Skifahren, Kitesurfen, BASE-Jumpen - und natürlich Gleitschirmfliegen - zu einer völlig neuen Synthese verbinden. Aus der Feder des Koreaners Gin Seok Song, dessen Marke „Gin Gliders“ bereits einige der erfolgreichsten Gleitschirme produziert hatte, entstand schließlich ein Schirm, der nicht nur furchtlose Outdoor-Freaks begeistert, sondern auch gewöhnlichen Skifahrern ermöglicht, mit den Brettern unter den Füßen für ein paar Sekunden völlig schwerelos vom Boden abzuheben.

Im Gegensatz zum Gleitschirmfliegen sucht der Fahrer beim Speedflying den Bodenkontakt. Deshalb ist Speedflying eigentlich mehr mit dem Skifahren verwandt als mit dem Flugsport. Vom Snowkiten wiederum stammen Dynamik und die Möglichkeit radikaler Manöver. Speedflying-Profis ziehen wie Extrem-Skifahrer Linien durch den Tiefschnee, können aber dank der Auftriebskraft des Schirms sogar über turmhohe Klippen springen, ohne Verletzungen zu riskieren. Was in Videos gefährlich aussieht, kann aber auch ganz zahm ausgeübt werden. Anfänger erlernen Speedflying auf flachen Pisten gefahrlos, indem sie mit dem Schirm über dem Kopf zunächst einfache Kurven fahren und kleine Hindernisse als „Sprungbrett“ nutzen. Dabei dient der Speedflyer, dessen Leistung theoretisch groß genug ist, um vom Berg bis hinunter ins Tal zu fliegen, als auftriebserzeugendes Segel. Während der Lernphase werden Hangneigung, Schräglage und Geschwindigkeit immer weiter gesteigert – bis die Speedflying-Novizen auch steilste Hänge befahren können. Um den Kontakt zum Boden halten zu können, ist der Nano extrem schnell getrimmt. Mit der Bremsleinenstellung „Hände hoch“, düst der Fahrer mit bis zu 70 km/h durch den Schnee. Zieht er die Bremsleinen herunter, verringert sich die Geschwindigkeit auf etwa 35 km/h, gleichzeitig erhöht sich der Auftrieb und der Gleitwinkel wächst von 1:1 auf etwa 1:3 – das heißt, das der Pilot bei drei Meter Flugstrecke nur noch einen Meter Höhe verliert. Dies kann der Fahrer nutzen, um sich auf Hindernissen und Bodenwellen „abzudrücken“ und sanft davon zu schweben - oder zu „speeden“. Denn die Dynamik einer scharfen Kurve lässt sich in

eine mehrere hundert Meter lange Schwebephase umsetzen. Freerider springen BASE-Jumpem gleich über bisher für unbefahrbar gehaltene Klippen.

Während im Gleitschirmsport schlechtes Startverhalten und Turbulenzanfälligkeit leider immer wieder zu Unfällen führen, füllen sich Speedflyer wie der Nano auch bei ungünstigen Windbedingungen mit Luft. Außerdem kann die Konstruktion dank ihrer Kappen mit speziellen Profilen und Leingeometrien in der Luft nicht einklappen. Ein materialbedingter Absturz ist daher ausgeschlossen. Das zweifach beschichtete Tuch und die dicken, ummantelten Leinen mit Tragfestigkeiten von 280 kg pro Stück garantieren Langlebigkeit und halten Beschädigungen durch raue Schneekristalle oder scharfe Stahlkanten besser stand, als das Material, das für Fallschirme und Gleitschirme verwendet wird.

Vom deutschen Importeur des Nanos wird derzeit geklärt, ob die Speedflying-Schirme eine spezielle luftsportrechtliche Zulassung benötigen und wie umfangreich eine entsprechende Ausbildung sein muss. Wer sich bis dahin dem Sport hingibt, fährt auf eigenes Risiko. Doch spätestens in der nächsten Wintersaison soll der Sport auf legalen Beinen stehen. Eine vollständige Ausrüstung bestehend aus Schirm, Rucksack mit integriertem Gurtzeug und Schnellpacksack wiegt rund 3 Kilo und ist für etwa 1700 Euro bei speziell ausgewiesenen Flugschulen erhältlich.

Zusatzinfo:

Der Protagonist

Früher war Francois Bon ein ganz normaler Skilehrer. Das ist schon eine Weile her, denn irgendwann hatte er keine Lust mehr, jeden Winter den lieben langen Tag mit Touristen in der Kälte herum zu stehen. Klar, Skifahren war schon sein Ding, und vor allem: Steile Couloirs mit Ski zu befahren, wenn die Bedingungen ideal waren. Außerdem liebt er Gleitschirmfliegen, Fallschirmspringen und mit einem Snowkite durch den Schnee zu fetzen. Deswegen wünschte sich Francois schon seit langem einen Sport, der alles miteinander verbindet würde: Fliegen, surfen und extremes Freeriden. Ein Sport, der ihm endlich ermöglichen würde, genauso radikale Linien zu ziehen wie die verrücktesten Powder-Freaks, denen er sich bisher nicht messen konnte.



Als er vor drei Jahren schließlich in seinem Hausrevier Les Arcs zum ersten Mal einen Typen beobachtete, der mit Ski und einem alten Fallschirm einen Tiefschneehang runterraste und dabei riesige Sprünge machte, dachte er sich: „Voilà! Ca y'est!“. Als Gleitschirm-Testpilot hatte Francois mittlerweile genug Erfahrung gesammelt, um sich einen Schirm nach eigenen Wünschen zu basteln. Kurzerhand schnitt der junge Franzose aus einem alten Gleitschirm-Prototypen die Hälfte aller Zellen heraus, um die Fläche zu verringern, und baute einen kürzeren Leinensatz ein, um die gewünschten Flugeigenschaften zu bekommen. Speedflying war geboren.

„Es ist da, es macht Spaß – also lasst es uns tun!“, kommentiert der 32-Jährige, der in Frankreich bereits zu den Superstars der Szene gehört und schon in Fernsehshows auftrat, die Frage nach dem Sinn des Sports mit einem breiten Lachen. Im vergangenen Winter wurde er von einem der renommiertesten Gleitschirmhersteller angestellt, um einen Speedflyer zu entwickeln, mit dem auch Otto-Normal-Verbraucher den Sport erlernen können. Nach rund dreimonatiger Arbeit war der „Nano“ serienreif und Francois hat in seiner Gleitschirm-Flugschule in Les Arcs mittlerweile über ein Duzend Skifahrer eingewiesen – und die Nachfrage nach seinen Kursen ist riesig. Am Ende der Wintersaison 05/06 gab er in St. Anton am Arlberg den ersten Österreichern und Deutschen eine Einweisung ins Speedflying. Denn nach dem Wunsch des deutschen Importeurs sollen nicht zuletzt Gleitschirm-Fluglehrer den Sport in den Ostalpen populär machen. Highlight und Abschluss seiner ersten Speedflying-Saison war eine Fahrt vom 4.808 Meter hohen Mont Blanc. Für die 3.000 Höhenmeter bis ins Tal nach Chamonix benötigte der Franzose kaum mehr als acht Minuten.

„Obwohl die ganze Steuerung wie bei einem Gleitschirm funktioniert, erlernen Skifahrer den Sport schneller als Leute, die vom Gleitschirmfliegen kommen“, beantwortet Francois Bon die Frage danach, welche Zielgruppe für den Sport in Frage kommt. Wenn er Recht hat, und die Gesetzgeber auf eine aufwändige und kostspielige Ausbildung wie beim Gleitschirmfliegen verzichten, könnte Speedflying echten Breitensport-Charakter entwickeln. ...