

Foto: Harald Tauderer/Red Bull Content Pool





Die DHV-Inforedaktion traf sich am Tegernsee mit dem erfolgreichen Red Bull X-Alps-Team GER 3, Basti Huber und Martin Walleitner, zum Gespräch.

Text: Richard Brandl

Alle zwei Jahre fiebert die Fliegerszene dem härtesten und anspruchsvollsten Gleitschirmwettbewerb unserer Zeit entgegen, den Red Bull X-Alps. Im Sommer 2015 wollten 33 nominierte Teilnehmer versuchen, eine 1.038 Kilometer lange Strecke von Salzburg bis nach Monaco mit dem Gleitschirm fliegend und zu Fuß schnellstmöglich zurückzulegen. Ihr Weg auf der wieder anspruchsvoller gewordenen Route sollte sie dabei über 10 Wendepunkte durch 6 Länder führen. Am 5. Juli 2015 fiel der Startschuss in Salzburg, die zu erreichenden Turnpoints waren der Gaisberg, der Dachstein, die Kampenwand, die Zugspitze, in der Brenta die Cima Tosa, in St. Moritz der Piz Corvatsch, das Matterhorn, der Mont Blanc, Annecy und als Ziel Peille mit einem Floß als Landepunkt in Monaco.

Die Rahmenbedingungen des Extremwettbewerbs sind denkbar einfach: Die Fortbewegung in der Luft und am Boden erfolgt immer aus eigener Kraft, die gesamte genutzte Flugausrüstung wird ausschließlich vom Wettkämpfer getragen, egal ob auf dem Weg zum Startplatz oder bei einem 100 km-Nachtmarsch. Lediglich ein Supporter unterstützt den Piloten mit Informationen zum Wetter und den Konkurrenten, Lebensmitteln und Getränken, Schlafplatz und medizinischer Versorgung, nicht zu vergessen mit psychologischer Betreuung. Von 22.30 bis 05.00 Uhr gilt mit wenigen Ausnahmen eine Ruhepflicht zum Schutz der Gesundheit der Athleten, in dieser Zeit darf sich kein Wettkampfteilnehmer weiter als 250 Meter vom letzten Stoppunkt wegbewegen. Natürlich müssen die luftrechtlichen Bestimmungen jedes Landes penibel eingehalten werden. Bis zum 17. Juli ist das Rennen beendet, danach 48 Stunden nach Zielankunft des Siegers.

Einen großen Anteil an der besonderen Faszination der Red Bull X-Alps hat das Livetracking, das in den letzten Jahren immer mehr perfektioniert wurde. Damit kann jeder zurückgelegte Kilometer und jeder erkämpfte Höhenmeter aller Wettkämpfer fast in Echtzeit am heimischen Bildschirm mitverfolgt werden. Spannende Positionskämpfe, unglaubliche taktische Entscheidungen in der Luft, herausragende ►

WHO IS HUBER

- Flugtechnik und sportliche Ausdauerhöchstleistungen am Boden garantieren Gänsehautmomente.

Dieses Jahr war Deutschland mit vier Teams vertreten, Yvonne Dathe, Michael Gebert, Manuel Nübel und Sebastian Huber mit Supporter Martin Walleitner stellten sich der sportlichen Herausforderung. Einer von diesen Vieren sollte sich im Laufe des Wettbewerbs als einer der härtesten Konkurrenten von Dauersieger Chrigel Maurer erweisen, der auch heuer wieder seiner Favoritenrolle gerecht wurde. Allerdings hatte er diesmal keinen Vorsprung, der Zeit für einen Tag Zwangspause oder eine kleine Geburtstagsunterbrechung ließ.

Prolog in Fuschl

2015 wurde mit einem sogenannten Prolog eine Neuerung eingeführt. Dem eigentlichen Wettbewerb zeitlich einige Tage vorangestellt, konnten sich am 2. Juli drei Teilnehmer im Rahmen einer an einem Tag zu bewältigenden Rundstrecke, gestartet in Fuschl am See, einen 5 minütigen Startvorsprung und einen zusätzlichen Nightpass, der für eine Nacht die Ruhepflicht aufhebt, erkämpfen. Über den Sinn dieses Prologs wurde sowohl unter den Teilnehmern als auch unter den Zuschauern intensiv diskutiert: Die Wettkampfveranstalter könnten die gesamte Technik unter realen

Chrigel Maurer von Anfang an unter Druck

Bedingungen testen, die Teilnehmer hätten die Möglichkeit, die Konkurrenten einzuschätzen und der Vorteil eines zusätzlichen Nightpasses, der sollte vor allem keinem Gegner zufallen. Der Österreicher Paul Guschlbauer, der mit seinem 3. Platz bei den Red Bull X-Alps 2011 auch 2015 zum engeren Favoritenkreis zählte, unterstrich mit dem Gewinn des Prologs seine Form.

Am 5. Juli um 11.30 Uhr war es dann endlich soweit, der Startschuss am Mozartplatz in Salzburg fiel, unzählige Stunden Vorbereitung und Training würden sich endlich auszahlen und vor allem hatte die entnervende Warterei ein Ende. Die drei Bestplatzierten aus dem Prolog starteten mit 5 Minuten Vorsprung auf die Laufstrecke zum Gaisberg, dann folgte das übrige Teilnehmerfeld. Diese zeitliche Verzögerung, eine fehlende Streckenbeschilderung und unterschiedlich präsente Führungsfahrräder sollten sich bald noch als Problem herausstellen. Dem weniger voreingenommenen Beobachter fiel jetzt zum ersten Mal der Deutsche Sebastian Huber auf, der beim ersten Turnpoint Gaisberg mit deutlichem Vorsprung ankam und erstmals seine körperliche Fitness und Überlegenheit unter Beweis stellte. Da schon klar war, dass ein fliegerisch sehr guter Tag mit etwas späterem Beginn bevorstand, war dabei weniger der Start als erster Pilot wichtig, sondern einen Platz zu finden, um sich in Ruhe vorbereiten zu können. Im Unterschied zu früheren X-Alps entwickelte sich der erste Wettkampftag zu einem richtig guten Streckentag mit auffällig hohen Basen und so konnte kurz nach 15.00 Uhr der Führungspulk mit dem Dachstein-Gipfel die zweite Wende umrunden und Kurs auf die Kampenwand nehmen. Im Führungspulk immer mit dabei der Basti, der damit eindringlich demonstrierte, dass in den nächsten Tagen sicher auch fliegerisch mit ihm zu rechnen sein würde. Jetzt begannen die Flugrouten sich aufzuteilen, Basti war bei der

Gruppe, die den direkten Weg über den Königssee wählte. Während das Führungstrio im Anschluss direkt auf die Kampenwand zuhielt, versuchte Basti eine Route weiter südlich Richtung Fellhorn, um der stabilen Alpenvorlandluft länger auszuweichen. Hier war dann in den Waldkesseln ein Tipp von Sepp Gschwendtner hilfreich, nämlich rechtzeitig in den Nullschieber-Modus zu wechseln. So konnte sich Basti mit Zwischenlanden und Laufen bis nach Reit im Winkel „kratzen“ und von dort laufend noch die Rückseite der Kampenwand erreichen. Damit blieb der Abstand zu den Führenden nur minimal.

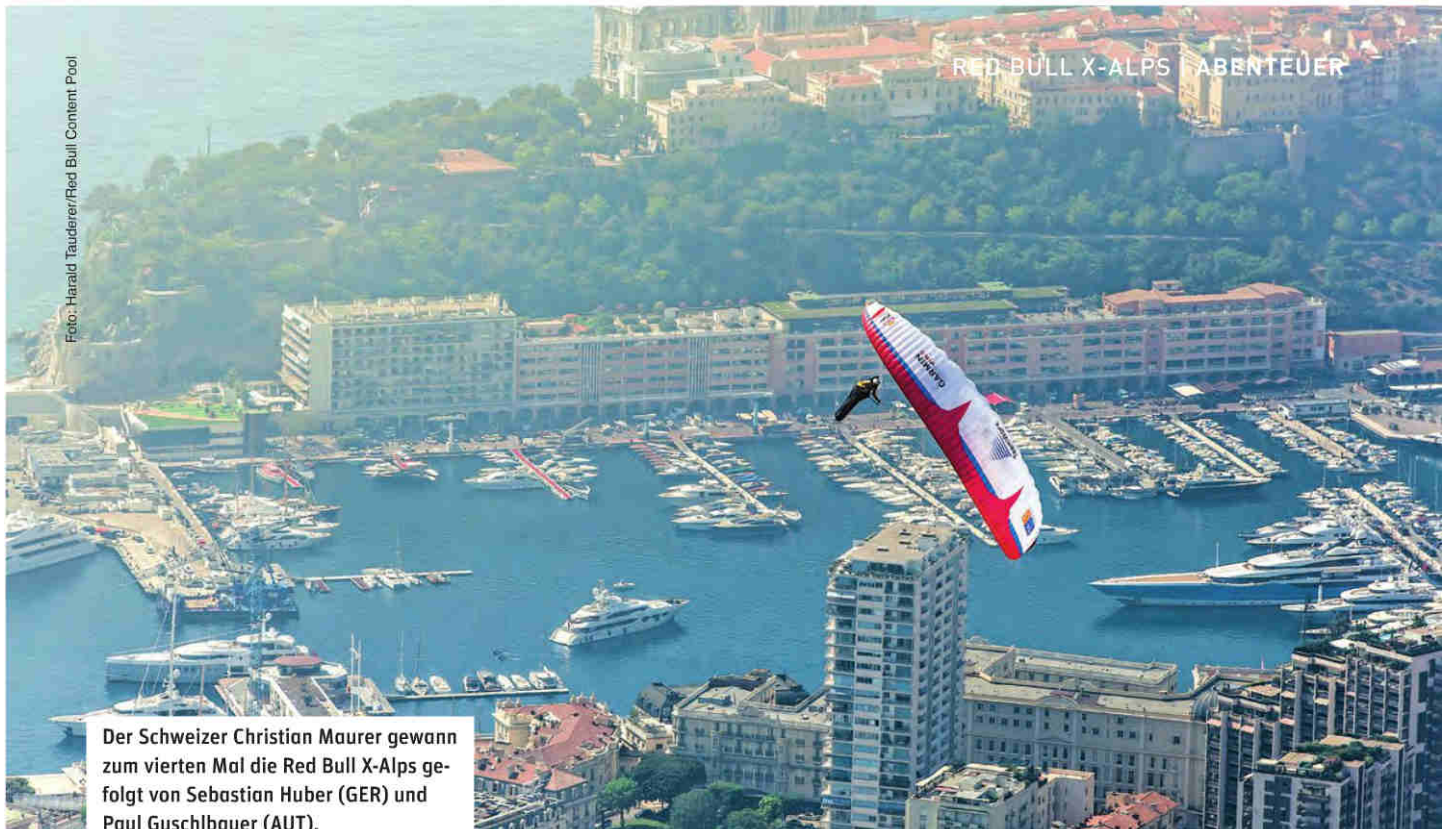
Der zweite Tag begann an der Wende Kampenwand mit einer Kaltfront und windigem, regnerischem Wetter. Es war die taktische Entscheidung zu treffen, laufen oder auf bessere Bedingungen warten. Außerdem war die Route das Inntal hinauf oder Richtung Wendelstein zu wählen. Basti entschied sich fürs Laufen und den Wendelstein (über die Hochries und den Heuberg). Das führte dazu, dass er in den folgenden Stunden öfter Piloten sah, die Streckenabschnitte fliegend zurück legten, die er läuferisch bewältigen musste. Zum Glück konnte Basti auf den folgenden Kilometern seinen Heimvorteil ausspielen, da er jetzt in seine fliegerische Wahlheimat Richtung Tegernsee vorankam. Trotzdem tat sein Supporter Martin gut daran, die schlechte Nachricht des

Tages für sich zu behalten, eine 6stündige Zeitstrafe wegen „Abkürzen“ in Salzburg drohte, genau wie fast allen anderen Wettkämpfern. Das Weiterkommen Richtung Wende Zugspitze war auch nach

dem Inntal zäh, jeder Meter Höhe zählte auf dem Weg über den Wallberg Richtung Achenpass. Die Gruppe, die eine Route über das Inntal und Thiersee genommen hatte, kämpfte zeitgleich genauso mit relativ stabiler Luft. Das wurde nicht wirklich besser, als sich mehrere Grüppchen von Piloten zwischen Achensee und Sylvenstein mit relativ wenig Zeitunterschied wieder trafen. Richtung Garmisch war Teamarbeit mit dem Schweizer Michael Witschi und taktisches Fliegen angesagt und so kämpfte sich Basti bis kurz vor Garmisch voran. Jetzt stand als Viertplatziertes wieder Laufen auf dem Plan, das war auch gut so, denn so konnte er die Nachricht der Zeitstrafe erst einmal Richtung Lermoos „rauspornern“. Zum Glück war den Wettbewerbsverantwortlichen ihre Entscheidung auch auf Druck der betroffenen Piloten und dem Einsehen organisatorischer Mängel selber so unheimlich geworden, dass die 6 Stunden Strafe auf 2 verkürzt wurden. Das verhinderte eine massive Wettbewerbsverzerrung und sicher auch den Rückzug einiger Athleten aus dem Wettbewerb.

Zeitstrafe

Der dritte Tag begann für Basti mit der Zeitstrafe von zwei Stunden erst um 07.00 Uhr, das war aber kein Nachteil und bedeutete eher einen „gemütlichen“ Morgen – was nicht für die Flugbedingungen des weiteren Tages galt, mit starkem Westwind sollten die nämlich sehr, sehr anspruchsvoll werden. Die 4. Wende Lermoos war zu Fuß schnell umrunden und mit dem Grubigstein ein günstiger Ausgangspunkt für den fliegerischen Teil des Tages rechtzeitig erreicht. Allerdings begann der starke Wind bereits solche Probleme zu machen, dass nicht jeder Pilot bereit war, hier in die Luft zu gehen. Zu dieser Zeit wurden an der Zugspitze bereits Böen von über 50 km/h gemessen. Basti ließ sich nicht beirren und



Der Schweizer Christian Maurer gewann zum vierten Mal die Red Bull X-Alps gefolgt von Sebastian Huber (GER) und Paul Guschlbauer (AUT).

konnte sich fliegend und zu Fuß über den Tschirgant ins Ötztal arbeiten. Hier wechselte er sich in der Führungsarbeit mit Chrigel ab, die beiden setzten sich von ihren Verfolgern ab und erreichten über das Timmelsjoch als erste den Vinschgau und die Gegend um Meran, dicht gefolgt von Paul Guschlbauer. Gleichauf liefen sie später durch das Ultental, die fünfte Wende, die Cima Tosa in der Brenta, war mittlerweile in Schlagweite, allerdings begann das Wetter immer mehr nach Gewitter oder zumindest starken Niederschlägen auszusehen. Die Strecke über den Alpenhauptkamm, die hier in wenigen dürren Worten abgehandelt wird, sollte übrigens vielen Piloten im weiteren Wettbewerbsverlauf noch große Probleme bereiten. Am Ende dieses Tages konnte sich Chrigel Maurer noch einige Kilometer von Basti absetzen, da auch stressfeste Piloten mit einem klatschnassen Schirm einfach nicht in die Luft kommen.

Strapazierte Fan-Nerven

Die besten Worte für eine Beschreibung des vierten Huber-X-Alps-Tages sind wohl Nässe, und strapazierte Fan-Nerven. Das Wetter ließ allenfalls kurze Flüge zu, also war „Wandern“ angesagt. Die Cima Tosa musste zu Fuß erreicht werden, Sebastian konnte wenigstens den stärksten Regen in der Brentehütte aussitzen, Paul Guschlbauer hatte wieder gleichgezogen, überholte Basti und Chrigel baute seinen Vorsprung weiter aus. Späte Gleitflüge sollten den Tag beenden, Basti landete laut Tracking um 21.05 und belastete damit die Nerven seiner Fans fast über die Zerreißgrenze. Zum Glück war dann relativ schnell geklärt, dass auch ein Livetracking nicht ganz live ist und mit einer Verzögerung von 5-7 Minuten arbeitet, also knapp kalkuliert – aber alles regelkonform. Kommentar des Nervenstrapazierers: „Es gibt einfach Momente, die passen“. Paul Guschlbauer hatte seinen Nightpass

gezogen und konnte sich damit über Nacht noch weitere Kilometer über den Tonalepass von Sebastian absetzen. Das Livetracking war leider nicht so zuverlässig wie bei den letzten X-Alps, das führte zum Teil zu stundenlangen Aussetzern in den Tracks der einzelnen Wettbewerber und lag daran, dass diesmal auf ein Backup per Satellit verzichtet wurde ...

Tag 5, jetzt ging es weiter Richtung Piz Corvatsch - St. Moritz. Der Tag sollte die Nerven und das fliegerische Können aller Piloten

Anspruchsvollste Flugbedingungen forderten auch die Weltklassepiloten bis zum Äußersten.

auf eine harte Bewährungsprobe stellen. Wer mit einem Druckunterschied von über 8 hpa nichts anfangen kann, dem sagt vielleicht der Begriff Nordföhn etwas. Chrigel, Paul und Basti starteten an unterschiedlichen Plätzen schon sehr früh und nach anfänglichen Schwierigkeiten ging es immer höher hinauf. Der Eindruck entstand, dass dieser Tag mit immer höherer Basis weite Flüge möglich machen würde. Doch das täuschte, zumindest für die nächsten Stunden. Starker Nordwind zwang die beiden Führenden mittags bzw. eine Stunde später zur Landung kurz vor Turnpoint 6. Jede Wende musste übrigens nach unterschiedlichen Regeln umrundet werden, einige mit Gate und Unterschrift, andere durch Vorbeiflug oder -marsch auf einer bestimmten Seite oder durch Passieren eines Sektors oder Zylinders. Basti, der etwas zurück lag, wurde kurz danach mit einem Gleitverhältnis von 1 zu Stein so runter gespült, dass er wenige Meter vor dem Berninapass landen musste. Hier war einer der Momente, in denen er sich nach eigener Aussage „unwohl“ fühlte. Jetzt hieß es, zu Fuß rauf auf den Pass und dann zu Fuß runter vom Pass, was „immer ▶



Foto: Basti Huber

Irgendwann fiel Basti Huber auch den Veranstaltern auf.



Foto: Sebastian Marko/Red Bull Content Pool

Der strahlende Sieger Chrigel Maurer

► sch.... ist“. Nun begannen Stunden, die über Sieg oder Niederlage entscheiden konnten. Chrigel war bereits fliegerisch auf dem Weg Richtung nächster Wende, dem Matterhorn, und bestätigte seine Taktik, immer mit ein bisschen Vorsprung an den Schlüsselstellen ein bisschen früher als alle anderen weiter zu kommen, was sich dann im Lauf der Zeit zu einem immer größeren Vorsprung summiert. Paul Guschlbauer kam erst mit 20 km Rückstand wieder in die Luft und Basti noch etwas später mit dem Umrunden von TP 6. Während Paul kurz vor Acht versuchte, im Tal nahe Bellinzona unfallfrei zu landen, war Basti noch fliegend unterwegs. Alles schaute danach aus, dass er jetzt den Anschluss verlieren würde. Tja, es kam aber zum Glück anders. Wieder einmal mit dem Ausreizen der erlaubten spätesten Landung um 21.00 Uhr konnte er nach dem unerwarteten und frechen Überfliegen eines nicht gerade kleinen Gebirgsstockes auf 1.300 Metern Höhe rechtzeitig eine Minute vor Schichtende auf einer Alm landen (zum Glück waren die Beobachter am heimischen PC das ja schon gewöhnt). Von dort erreichte er mit 1.000 Höhenmetern Abstieg nicht weit entfernt von Pauls Landeplatz dann pünktlich um 22.30 Uhr einen „schönen“ Schlafplatz im Tal. Sein Supporter Martin kam da allerdings erst mit einer Stunde Verspätung an, da die Fahrt aus dem Nachbartal, wo ursprünglich die Landung geplant war, einige Stunden dauerte.

Vorentscheidung am Matterhorn

Der nächste Tag brachte das Führungstrio, das sich teilweise bis zu 90 km von den nächsten Verfolgern abgesetzt hatte, immer weiter in die heimatlichen Flugregionen von Chrigel Maurer und in Richtung Wende Nummer 7, dem Matterhorn. Mittlerweile hatte auch die Berichterstattung von Red Bull mitbekommen, dass mit Sebastian Huber ein deutscher Pilot in den Kampf um einen der vorderen drei Plätze eingreifen würde. Alle drei Piloten mussten jetzt erst einmal weite Aufstiege bewältigen, um zu günstigen Startplätzen zu kommen, Basti und Paul auf verschiedenen Talseiten. Der weitere Weg führte sie über den Nufenen ins Wallis.

Während Maurer auf die nördliche Talseite wechselte und dort im Tiefflug mit 40 km Vorsprung weiter heizte, blieben Paul und Basti später auf der Südseite und hoch. Nach einer Toplandung 10 km vor Visp blieb Basti bis zum Eingang zum Zermatter Tal auf der gewählten Talseite und – musste im Haupttal landen. Paul schaute sich das an, konnte nach einem tiefen Talseitenwechsel hoch aufdrehen und noch Richtung Matterhorn fliegen, Basti musste laufen. Währenddessen kämpfte sich Chrigel nach Erreichen des Wendepunktzyllinders wieder ins Haupttal bis Sierre. Der Tag 7 ließ Sebastian wegen dem starken Westwind keine andere Wahl, als nach Erreichen des Matterhorn-Zyllinders über den vom örtlichen Flugschulbesitzer empfohlenen Mr. „Pump“ (der seinem Namen alle Ehre machte) mit möglichst viel Höhe ins Lee ins Aostatal weiter zu fliegen. Dort waren die Flugbedingungen nicht wirklich erbaulich – Zitat: „Wenn das nicht die X-Alps wären, dann würde ich mich am A.... lecken lassen“. Der weitere Plan war jetzt vorgegeben, am nächsten Tag über die Ostseite des Mt. Blanc weiter Richtung Annecy. Der Westwind wurde stärker und



Foto: Sebastian Marko/Red Bull Content Pool

Guschlbauer und Huber kämpften lange Zeit um Platz 2 und 3.



Foto: Kelvin Trautman / Red Bull Content Pool

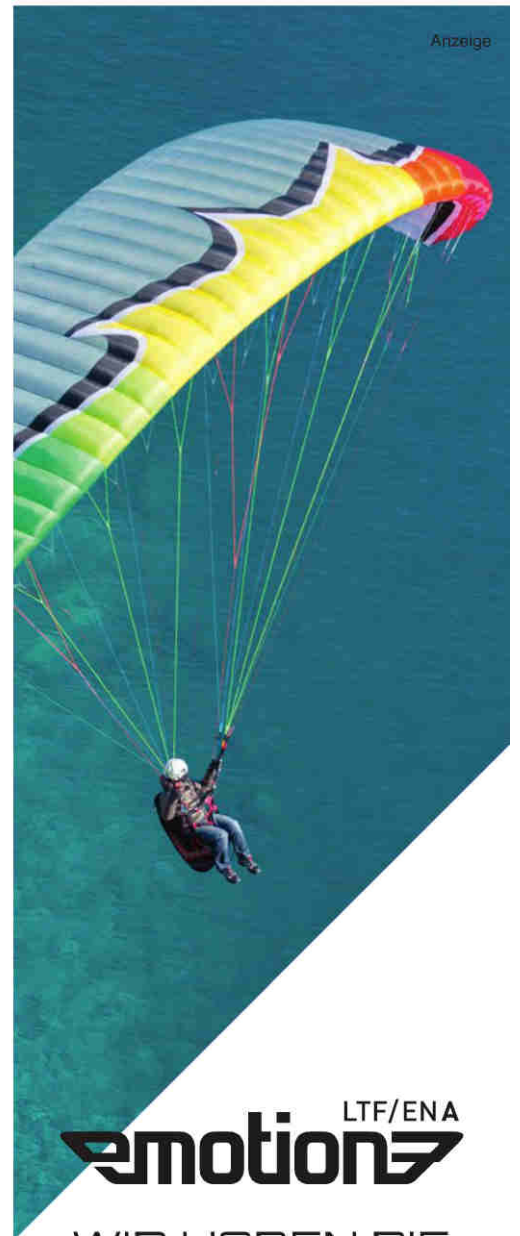
Die letzten 100 Kilometer nahm Basti Huber im Laufschrift

nur mit viel Einsatz war ein Vorankommen möglich, während Paul wegen des Windes auf gleicher Route einige Stunden nicht zum Starten kam. Chrigel war mittlerweile zu Fuß unterwegs Richtung Martigny und konnte spätnachmittags oberhalb von Monthey startend noch weit Richtung Annecy fliegen. Da der Mt. Blanc nur nördlich (ohne vorgeschriebenen Abstand) passiert werden musste, würde das Erfliegen der nächsten Wende reichen, um die Vorgaben der Ausschreibung zu erfüllen.

Einmal um den Mont Blanc

Basti startete den 8. Tag des Wettbewerbs in der Ostseite des Mt. Blanc auf 2.700 Meter und wählte die NO-Route, um das Gebirgsmassiv zu umfliegen. Gegen 17.00 Uhr erreichte er nach hartem Kampf gegen West- und Talwind den Turnpoint 9 - Annecy als Dritter des Führungstrios. Nach einer schwierigen Toplandung in Annecy – ein anderer verletzt sich bei so was – ging es sofort weiter Richtung Albertville, der Wettkampftag endete mit einer Übernachtung auf dem Col de la Madeleine, einem Pass in fast 2.000 Meter Höhe. Im Grunde sollte heute bereits die Vorentscheidung um Platz 2 gefallen sein, denn Paul wählte eine Route, die ihn auf einem Bogen an den südwestlichen Alpenrand führte, Basti suchte sich die gerade Linie Richtung Monaco. Maurer schaltete schon Stunden zuvor auf ähnlicher Linie in den Wettkampfmodus und flog mit Risiko tief und schnell, seinen Vorsprung konnte zu diesem Zeitpunkt schon niemand mehr einholen.

Auch Tag 9 wurde erst einmal vom starken Wind bestimmt. Das sollte besonders Paul Guschlbauer spüren, der auf seiner Route diesem besonders ausgesetzt und damit praktisch den ganzen Tag zu Fuß durch die Täler unterwegs war. Bastis Taktik durch die Seealpen war ▶



LTF/ENA
emotion

WIR HABEN DIE
A-KLASSE
REVOLUTIONIERT,

Anzeige

Der Anzeigenmarkt für die Gleitschirm-, Delta- und UL-Fliegerei!

www.dhv.de

TURN
SAFE FUN



Foto: Sebastian Maier/Red Bull Content Pool

Basti Huber im Ziel – im Kreis seiner Familie

► erst einmal gehen – fliegen – gehen – fliegen. In den höheren Bergen konnte er sich so immer weiter Richtung Ziel voran arbeiten. Nach stundenlangem Soaren kam er ab Briançon in bekanntes Gelände und irgendwann ging es ab dem Galibier vom Soaren ins Thermikfliegen über – dann aber richtig. Eine Basis von über 4.000 Metern erhöhte die Durchschnittsgeschwindigkeit, bis der Kilometerzähler endlich einstellig anzeigte. Es gab nur ein Problem, irgendwann machte sich die Luft aus der Poebene bemerkbar, eine tiefe, geschlossene Wolkendecke zwang zum Toplanden. Nach dem schwierigen Überqueren eines Passes waren es dann am Abend „nur“ noch 56 km Luftlinie bis ins Ziel. Um jetzt kurz vor Schluss nichts mehr anbrennen zu lassen, hatte Supporter Martin rechtzeitig Bastis Nightpass aktiviert. Es folgte eine lange Nacht. Mittlerweile waren zur Unterstützung Bastis Familie und Haupt-

sponsor Fred Baur (Swisswool) vor Ort, und so bewegte sich mit abwechselnder läuferischer Unterstützung der Tross GER 3 über französische Schnellstraßen immer weiter Richtung Monaco. Nachdem klar war, dass im letzten Teil der 100 km-„Wanderung“ das Straßengewirr unübersichtlich werden würde, schwärmten dort die Fliegerkollegen aus dem Bayerwald, die eine ganze Woche parallel mit unterwegs waren, aus und meldeten um 03.15 Uhr in der Nacht „Route gefunden“. So war der Weg zur letzten Wende Peille nicht zu verfehlen und nach 8 Tagen und 22 Stunden kam endlich das Mittelmeer in Sicht. Der Newcomer Sebastian Huber mit seinem Supporter Martin Walleitner holte sich bei seiner ersten Red Bull X-Alps-Teilnahme den 2. Platz in einem der härtesten Extremwettbewerbe unserer Zeit. Chrigel Maurer, der sich 18 Stunden zuvor seinen 4. X-Alps-Sieg sichern konnte, hatte auf Basti gewartet. Kurz nacheinander flogen das Siegerteam SUI 1 und GER 3 mit ihren Advance-Schirmen über Monaco und krönten ihre Erfolge mit einer vierfachen Punktlandung auf dem Floß im Mittelmeer. Übrigens – für den besten Rookie gab's zwar einen Pokal, aber kein Auto ...



Foto: Benedikt Liebermeister

Basti Huber mit seinem Freund und Supporter Martin Walleitner

Porträt Sebastian Huber

Extremsportler und Kamerad

Who is Huber? "A typical bavarian countryman, his actions are louder than his words." Diese Beschreibung auf der Red Bull Webseite trifft es auf den Punkt. „Wer ist denn der Huber? Der fliegt interessante Strecken vom Wallberg und meist immer weiter als alle anderen“, fragte ich vor einigen Jahren einen Clubkameraden vom Tegernseer Club interessiert. Da ich mehr mit dem Drachen unterwegs bin, kenne ich nicht alle Gleitschirmkollegen am Wallberg. Beim Bau unseres Clubhauses lernte ich Basti - wie ihn bei uns alle nennen - dann kennen. Ich habe noch nie jemanden so schnell und effizient arbeiten sehen. Der Urwald, der an dem Ort stand, an dem unsere Hütte gebaut werden sollte, war in kürzester Zeit weg. Verblüfft, wie schnell man auf Bäume klettern und in kürzester Zeit alles platt machen kann, schaute ich mir den Kerl mal genauer an. Ruhig, sympathisch und immer aufmerksam, wenn jemand Hilfe benötigt. Außerdem extrem fit! Basti, von Beruf Forstwirt und Fluglehrer, lebt das, was für andere der härteste Wettkampf der Welt ist. Am frühen Morgen erst Mal etliche Kilometer laufen, dann irgendwo rauf auf den Berg samt Gleitschirm. So weit fliegen wie möglich, am besten so, dass man wieder so weit wie möglich zum Ausgangspunkt zurück kommt und der Rest wird wieder gelaufen. Das betreibt er schon lange so, nicht erst seitdem die Idee geboren war, bei diesem Rennen mitzumachen. Das ist sicher auch sein Erfolgsrezept. Vergangenes Jahr hat er die Strecke von Bad Gastein nach Nizza ganz alleine mit Schirm und Zelt absolviert. Nur zu Fuß und mit Schirm. Sein clubinterner Vortrag darüber hat mich fasziniert. Sein Erholungsprogramm ein paar Tage nach den X-Alps: Eine Alpenüberquerung mit seinem Bruder. Das Einzige, was er wohl noch bezwingen muss, ist seine Angst vor Haien oder anderen großen Fischen. Seine größte Angst könnte ein unfreiwilliges Bad im Meer bei der Ankunft in Monaco gewesen sein.

Regina Glas



Manuel Nübel → Ein Einblick

Schon kurz nachdem ich 2005 meine A-Lizenz gemacht habe, bin ich auf die X-Alps aufmerksam geworden. Damals noch mit Alex Hofer und Michael Gebert als Ikonen. Das Rennen hat mich schnell in den Bann gezogen, sodass viele andere alltägliche Sachen dem Mitfiebern weichen mussten. Selber mitmachen war da noch in unerreichbarer Ferne. Nachdem ich mit den Jahren Wettkampf- und Streckenflugerfahrung gesammelt habe, bekam ich ein noch besseres Gefühl dafür, was die Flugleistungen bedeuteten und dachte mir manchmal, dass ich fliegerisch

vielleicht sogar die Voraussetzungen für eine Teilnahme haben könnte. Doch mein Lebensstil war in meinen jungen Jahren eher weniger von Qual & Biss und Pflicht & Durchhaltevermögen geprägt. Aber man wird ja älter und pflichtbewusster. Speziell durch die intensive Freundschaft zu guten Bergsportlern, u.a. auch Michael Gebert und Tobi Böck, fand ich immer mehr Spaß daran, meinen inneren Schweinehund zu überwinden, auf Berge zu gehen, gezielt zu trainieren und sich immer öfters durch Schwierigkeiten zu quälen, die einem zunächst erst einmal unangenehm erschienen. Meine Fitness wurde schnell besser und mit dem Worldcup-sieg 2013 bekam ich mehr Selbstbewusstsein und so rückte der Plan, so ein anspruchsvolles Rennen zu bestreiten, in immer greifbarere Nähe. Anfang 2014 wurde es konkret. Ich erzählte meinen Plan, mich zusammen mit meinen langjährigen Freunden Christian Schineis (Schini) und Josephine Vigelahn zu bewerben, einfach einigen Freunden, so war die Hürde viel größer, nochmal einen Rückzieher zu machen. Die Freude war riesig, als wir erfuhren, dass wir tatsächlich genommen wurden. Schini schrieb mir einen Trainingsplan, den ich zunächst um mein Studium legte. Nach abgeschlossener Prüfung habe ich ein Urlaubssemester eingelegt, um mich voll auf das Projekt konzentrieren zu können.

Das Training lief gerade so richtig gut, als 100 Tage vor dem Rennen der schlimmste Fall eintrat. Ein Schlag aufs Knie bei einer Skitour mit dem Speedrider in Verbindung mit einem Überlastungshaarriss, ließ meine Kniescheibe brechen und ich musste operiert werden. Kurzzeitig ist eine Welt für mich zusammen gebrochen, doch ich klammerte mich an die optimistische Aussage des operierenden Arztes, der meinte, dass ich selbst mit der Verletzung eine größere Belastung aushalten könnte. Ich blieb auch optimistisch und wollte erst aufgeben, wenn gar nichts mehr geht. Das Training bis zum Start glich einem Flug durchs Lee. Gefühle voller Höhen und Tiefen. Von „Das wird nie was“ bis „Alles easy, das Bein funktioniert ja wie davor“ war alles dabei.

Mit dieser Unsicherheit gingen wir ins Rennen und somit war unsere Strategie klar. Erstmal langsam machen und schauen, wie sich das Bein verhält. Vielleicht hatte mein Handicap auch Vorteile, denn es nahm ein wenig den Druck aus der Sache. Wir konnten mit weniger Kraftaufwand trotzdem gut mithalten und ich war am ersten langen Laufstag noch erstaunlich fit. Zusammen mit den Freunden vom Team GER1 Gebert/Böck ging es in schnellem Marsch über 60 km das Ötztal hoch. Als ich



Foto: Felix Weelk/Red Bull Content Pool



LTF/ENA
emotion

DAMIT DU
MEHR
HANDLING,
MEHR
GLEITLEISTUNG,
MEHR
SICHERHEIT,

TURN
SAFE FUN



Glückliche Landung für Manuel Nübel in Monaco

► abends zwar erschöpft, aber glücklich ankam, konnten wir alle gar nicht glauben, wie gut es mit dem Bein läuft. Die Stimmung im Team war der Hammer. Da läuft man auf einer Straße und auf einmal steht dort riesig groß mit Kreide: „Go for Turnpoint 4 Manu, nur noch 23 km, Monaco is calling“. Da wurde mir klar, warum Josi den Eimer Straßenkreide mitnehmen wollte. Mein Team wusste wirklich, wie man mich aufbaut. Schini lief die meiste Zeit mit und Josi funktionierte perfekt am Boden, wir ließen uns die Schönheit und den Spaß an diesem Abenteuer nicht nehmen und behielten unseren Optimismus und die gute Laune bei. Natürlich kommt es bei so einem Rennen zu vielen Situationen, die man nicht geplant hat. An einem Berg kurz vor dem Berninapass war es wie verhext. Alle Pfade, die laut unserer Navi-App zum Gipfel führen sollten, waren zugewuchert und die italienischen Einheimischeninfos lagen – wie immer – komplett falsch. Selbst der dritte und vierte Weg war unpassierbar. Kein Durchkommen. Kein anderer Startplatz und das bei einsetzender Thermik. Das zehrt an den Nerven! Im Endeffekt sind wir dann einmal um den kompletten Berg gelaufen. Zum Glück war der Tag so stabil, dass wir nicht einmal Thermikzeit verpassten. Da lernt man mal wieder, wie wichtig es ist, auch bei Stress einen kühlen Kopf zu bewahren. Die Allgäuer sagen „Es isch, wias isch“ und meistens kommt es eh noch viel besser, als man zuerst denkt.

Nerven bewahren musste ich nicht nur bei den extrem starken Winden und anspruchsvollen Bedingungen, in die man fast jeden Tag geriet, sondern speziell nochmal beim allerletzten Tag. Das Ziel Monaco in 20 km Entfernung schon fast

km (Luftlinie) vor dem Ziel wurden uns um 3 Uhr morgens noch einmal alle Steine in den Weg gelegt, die sich zwischen den unendlich vielen Bäumen um Monaco auffinden ließen. Nachdem die Straße der vermeintlichen Abkürzung immer enger wurde, kam unser Begleitfahrzeug nicht mehr weiter und ich war auf mich allein gestellt. Das Livetracking funktionierte nach der Baumlandung sowieso nicht mehr, aber zusätzlich gaben noch das Internet und die Standortfunktion im Handy den Geist auf. Das Navi war wohl im Sightseeing-Modus und wollte mich zunächst einmal komplett um den Berg navigieren. So dauerte es bis um 5:30 Uhr, bis ich schließlich im lang ersehnten Ziel stand. Ich war am Ende! Das war er nun, der Moment, von dem man seit Jahren geträumt hat und ich konnte mich nicht einmal richtig freuen. Es kam mir vor wie ein Film, die Eindrücke der letzten 24 Stunden waren schlichtweg zu viel und ich realisierte selbst am nächsten Morgen beim Flug aufs Floß nicht wirklich, dass ich es nun geschafft hatte.

Es war in jedem Fall eine super intensive Erfahrung, die sich auf andere Lebensbereiche übertragen lässt. Ich würde sagen, dass ich speziell auch durch die Vorbereitung für so ein großes Projekt sehr viel gelernt habe. Es hat uns mal wieder gezeigt, dass man sich auch durch Rückschläge nicht zu sehr verrückt machen lassen darf. „Was wäre wenn“ Denken bringt einem oft nichts und macht einen unnötig verrückt. Man sollte einfach aus der momentanen Situation das Beste machen, niemals den Optimismus verlieren und schauen, wie es sich entwickelt. Ob ich noch einmal mitmachen werde? Ich weiß es nicht!

sicher, kam alles auf einmal ganz anders. Beim Durchfliegen eines V-Einschnitts kam ich in starkes Sinken und konnte nach dem Umdrehen nicht einmal mehr zurückfliegen und bin schnell in einen Wald eingeschlagen. Ich habe 4 Stunden gebraucht, bis ich aus dieser unwegsamen Pampa rausfand, mein Gurtzeug geborgen und zu der nächsten Straße gelangt bin. Ich war total fertig mit den Nerven, dehydriert und entkräftet. Doch das Ziel vor Augen und die Motivation mit dem Nightpass noch den 9. Platz zu erreichen, ließen uns noch einmal alle Reserven mobilisieren und so gingen wir um 21:00 Uhr den finalen 40 km-Lauf Richtung Monaco an. Gerade einmal 5



Michael Gebert

→ Fazit

Die X-Alps sind vorbei für uns. Ich habe gestern (12.7.) schweren Herzens beschlossen, das Rennen aufzugeben. Es ist sicher immer eine harte Entscheidung, etwas „Halbfertiges“ zu beenden, aber in diesem Falle sah ich es als die beste Entscheidung. Die zwei vorletzten Tage haben mich zu dieser Entscheidung gebracht, es war fliegerisch in meinen Augen mehr als grenzwertig und ich war nicht gewillt dieses Risiko „nur“ für einen Wettbewerb einzugehen und mich und meine Knochen aufs Spiel zu setzen. Wenn einem diese Gedanken kommen, fehlt natürlich der ganze Rennmodus und die Motivation, da man unter diesen Umständen und diesen Verhältnissen nicht mithalten kann.

Wir hatten trotz allem eine schöne und harte Zeit, gute Flüge und intensive Erlebnisse. Nach wie vor halte ich die X-Alps für einen extrem interessanten und spannenden Wettbewerb, aber jeder muss für sich entscheiden, wie weit er gehen will.



Yvonne Dathe

→ Bin ich enttäuscht?

Nun, wir haben uns lange vorbereitet, das notwendige Equipment besorgt und wären gerne auf der Strecke weiter unterwegs gewesen. Von daher ist es natürlich schade, dass wir so früh (am 8.7. ausgeschieden) aus dem Rennen sind. Auf der anderen Seite hatte ich einen genialen Flug vom Gaisberg über den Dachstein. Eine interessante Wanderung durch Regen und Gewitter. Wanderungen auf tolle Berge mit beeindruckenden Landschaften und viele nette Begegnungen mit hilfsbereiten und motivierenden Menschen. Mein Ziel war es gesund zu bleiben und die Strecke zu genießen. Diese beiden Ziele haben wir erreicht, auch wenn es nicht die ganze Strecke war.



LTF/ENA
emotion3

MIT DEUTLICH
WENIGER
STRESS FLIEGEN
KANNST.

Der Emotion3 erreichte im anspruchsvollen DHV-Safety Class Test das herausragende Sicherheits-Prädikat 2.

Weitere Informationen unter: www.u-turn.de

* Größe SM



SAFE FUN