



# Wahnsinnsflug

## Mit dem Motorschirm über dem Mittelmeer - im Gewittersturm

871 Kilometer von Griechenland nach Ägypten

Andi Siebenhofer hat seinen verrückten Rekord nach drei Anläufen endlich geschafft - er ist mit einem Motorgleitschirm mehr als 800 Kilometer weit über das Mittelmeer geflogen, von Griechenland nach Ägypten. Dabei ist er unterwegs in einen Gewittersturm geraten ...

VON ANDY SIEBENHOFER

A

Am 16. Dezember 2004 reise ich bereits das dritte Mal nach Griechenland, um endlich den Überflug nach Ägypten zu schaffen. Zwei Ziele habe ich. Erstens, den Weltrekord „Längste Nonstop-Strecke“ mit meinem Paraplane zu überbieten und dabei vor der spektakulären Kulisse den Pyramiden von Gizeh zu landen. Zweitens, gegen die irre Wiederwahl des amerikanischen Präsidenten G. Bush zu demonstrieren. Dies ist ein privates Anliegen von mir, wobei 50% der Werbefläche von meiner Privatperson finanziert wurden.

Eine der Hauptschwierigkeiten eines solchen Fluges liegt in der Technik: im Vorjahr habe ich mein erstes Gerät so verloren.

Eine Benzinpumpe, die den Treibstoff aus den Unterflurtanks in den Haupttank pumpte, war nach 270 Kilometern ausgefallen, und trotz Notbedankungsmethode mußte ich nach 410 km notwassern - und zusehen, wie sechs Monate Arbeit untergingen. Der zweite Faktor ist das Wetter. Ich brauche für die rein 800 km lange Wasserstrecke Rückenwind von mindestens 10 km/h, um mein Gerät trocken auf afrikanischen Boden zu setzen, bevor der Treibstoff zu Ende ist.

Am 23. Dezember 2004 ist fast alles perfekt. Ausgezeichnete Windbedingungen aus Nordwest mit 20-40 km/h über die gesamte Strecke. Einzig eine „leichte Gewitterneigungen“ bis auf die Höhe von Kreta, 250 km entfernt, ist angesagt. Danach soll diese auch zurückgehen und das Wetter stabiler werden. Ich setze meinen Startzeitpunkt auf 14.00 Lokalzeit fest, um noch bei Tageslicht im Falle einer Front Ausweichmöglichkeiten in Form einer Sicherheitslandung auf dem Peloponnes oder Kreta offenzulassen.

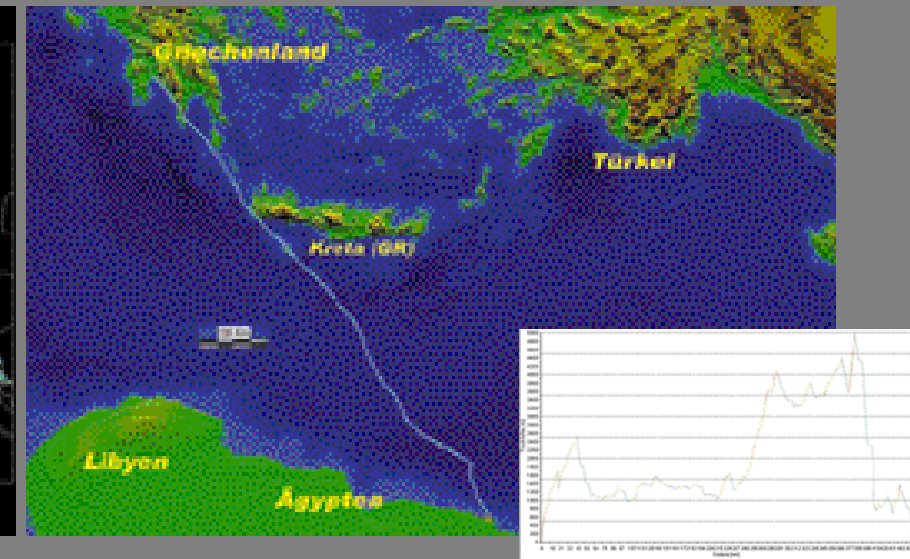
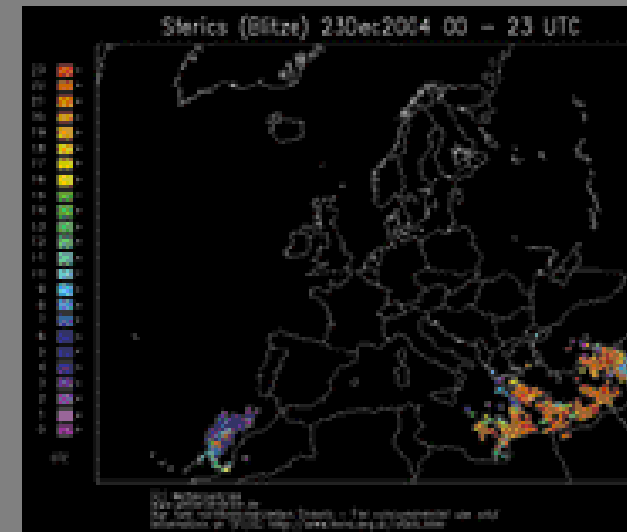
Planmäßig hebe ich um 14:01 vom Flughafen in Kalamata ab. Bereits nach den ersten hundert Metern Höhengewinn fällt mir die starke Temperaturabnahme von fast 1 Grad Celsius pro 100 Höhenmeter auf - das läßt auf eine sehr starke Gewitterneigung schließen. Doch meine Reisegeschwindigkeit ist sehr gut, meist über 70km/h, und noch ist weit und breit kein „Turm“ zu sehen. Bereits nach kurzer Zeit führt meine Flugroute über das offene Meer. Zweieinhalb Stunden später kündigen östlich von mir Blitze die Insel Kreta an - im Ostteil der Insel scheint gerade ein heftiges Gewitter abzugehen. 30 Minuten später bin ich an der Westflanke Kretas, auch hier sind bereits erste Wolkenvorboten für das nahende Gewitter zu sehen. Ich steige der Maschine voll ins Gas, um über einen Wolkenpaß auf 2.500 m zwischen zwei Türme zu passieren. Vor mir lockt blauer Himmel, und drei unabhängige Wetterstationen bestätigen, daß es ab hier immer besser werden wird. Mit Kreta verschwindet auch das Tageslicht um 17.40 aus meinem Blickfeld. Eine

lange Nacht steht bevor. Ich habe durch die Kälte jegliches Gefühl in Hände und Beine verloren. Um 20.00 der nächste Schock. Schon wieder Blitze östlich meines Kurses. „Das kann nicht sein!“ schreit es in meinem Kopf. Unmöglich abzuschätzen, wie weit es entfernt ist. Ich beruhige mich: „Das Gewitter zieht nach Osten ab, vor mir scheint alles ruhig zu sein, und außerdem wird das Wetter immer besser“.

Auf einmal geht alles sehr schnell. Es bildet sich eine immer dickere Wolkendecke, die mich zum weiteren Aufstieg zwingt. Anfangs von 1.000 m auf 1.200 m, dann auf 1.700 m. Westlich von mir auch bereits die ersten Blitze! Immerhin, vor mir scheinbar immer noch alles frei. Meine Augen lassen den Horizont keine Sekunde mehr aus den Augen. Immer noch die Rechnung in meinem Kopf. „In einer Stunde bist du 80 km weiter, da wird die Welt dann schon anders aussehen.“ Plötzlich der erste Blitz unmittelbar in der Wolkendecke unter mir. Die Wolke ist maximal 1400m hoch, denn ich fliege auf 1.500 Metern - „Die kann doch gar nicht blitzen“. Einige Sekunden später wieder ein Blitz. „Shit“. Ich steige auf 2.000 Meter. Die Wolkendecke steigt mit mir! Eisige Kälte weit unter Null, Finger und Beine totgefroren. Wenig später im Blitzlicht genau auf meinem Kurs die ersten „Hohen Türme“.

Sie sind über eine Art „Wolkenpaß“ miteinander verbunden. Jetzt gibt es nur noch Vollgas, ich muß über diesen Paß kommen ... 2.500 m ... 2.700 m ... 3.000 m ... die Angst am Gas ... bei 3.400 m schaffe ich gerade einmal die tiefste Stelle des Wolkenpaßes. Die Türme links und rechts scheinen zum Greifen nahe, Blitze fahren darin hinunter. Ich danke Gott, daß ich das ganze von hier „Außen“ ansehen darf. Hinter dem Paß endlich die große Hoffnung, das ruhige Wetter zu sehen. Die Nerven liegen blank, voller Spannung den Blick immer in Kursrichtung ... Doch es folgt der Schock beim nächsten Blitz: in seinem Lichtschein baut sich eine Wand auf, die Türme haben sich vereint! Ein Rundumblick auf der Suche nach ei-

...



nem Ausweg- doch überall dasselbe Bild! Ein Blick auf's GPS: der nächste Stein liegt 300 km entfernt in Afrika.

Ein Gefühl der totalen Verlorenheit und Einsamkeit brodelt in meinem Magen. Es läßt sich nicht abschätzen, in wieviel Flugminuten ich in die Wolkenwand eintauchen werde. Ich lege mir neue Strategien zu recht, schärfe meine Sinne für das Unvermeidliche. „Ab jetzt kann ich nicht mehr verlieren, nur noch gewinnen, dafür kämpfe ich!“

Ich versuche, mit anderen Flugzeugen eine Funkverbindung aufzubauen. Niemand antwortet. Ich setze eine letzte Blindmeldung über meine Position, Höhe, Kurs, Speed und der hohen Wahrscheinlichkeit einer Wasserlandung ab. Nun macht sich auch noch meine Blase bemerkbar - eine Sorge die ich hier nicht gebrauchen kann. Ich gebe dem Körper „grünes Licht“: Seit nun fast 9 Stunden verspüre ich in meinem Neoprenanzug erstmals Wärme. Sie strahlt Sicherheit aus, gibt mir Vertrauen und Glauben zurück.

Zwei Minuten später der Einflug in die Wolkenwand. Zur Begrüßung gibt es Eisregen mit Hagel, dazu einen Klapper von 50%. Binnen Sekunden ist alles rund um mich vereist, die Sicht durch die Skibrille ist null. Ich reiße sie herunter: ich muß Kurs und Höhe halbwegs konstant halten. Die Hagelkörner schlagen mit einer gemeinen Wucht in die Augen. Augen auf, Höhenmesser ablesen, Augen zu, Augen auf ... Der Blick auf den Fahrtmesser machte nur noch Angst: Zehn Sekunden mit 140km/h. Brutale Schläge schütteln mein Luftgefährt. Wie kann der Gleitschirm das nur aushalten? Ich reagiere nur noch Gefühl

und versuche, die Klapper und Schießer halbwegs zu kontern. Nach wenigen Sekunden der „Eingewöhnung“ bereits die nächste Gefahr: Ich bin bereits auf über 4.000 m, Höhenrisiko!

Ich beschleße, meinen Kurs von 134 Grad im „Endlosband“ in meinem Gehirn ablaufen zu lassen. Denn wenn ich jetzt im Rausch planlos herumfliegen sollte, wird das Benzin niemals ausreichen!! „134 Grad, 134 Grad, 134 Grad ...“, immer und immer wieder.

Auf ungefähr 4.400 Meter frage mich zum ersten Mal „Da war doch etwas, was ich nicht vergessen sollte ...134 Grad, 134 Grad, 134 Grad.“ Die Sicht wird zunehmend schlechter, die Sinne weicher. Es wird zunehmend schwieriger, die „134 Grad“ im Kopf zu behalten. Irgendwann fährt wieder einmal ein Blitz in unmittelbarer Nähe nieder, ich verspüre ein Kribbeln in meinen toten Füßen. Einige Sekunden später ein starkes Vibrieren im Motor, das Blut stockt mir. Ich drehe mich nach zweieinhalb Stunden in der Front erstmals Mal

um. Das gesamte Gerät mit einer zentimeterdicken Eisschicht überzogen- selbst die heißesten Teile. Der Kühler, der im Wind steht, hat eine neue Form.

„Motorschaden!“ zuckt mir durch den Kopf. Jetzt habe ich ganz schlechte Karten. Im Meer tief unter mir warten bestimmt hohe Wellen und ein ordentlicher Sturm auf mich, ... ich beginne, mit einer Hand alles zusammenzupacken, mit der anderen Hand gleiche ich die Turbulenzen aus, so weit es geht. Bei einem Klapper greife ich gar nicht mehr radikal ein - eh' alles egal. Eine weitere Blindmeldung per Funk, doch ich kann meine genauen Koordinaten wegen der schlechten Sicht einfach nicht mehr ablesen, und gebe nur eine ungefähre Position ab. Ohne Feedback! Beim Ausgleiten auf ca. 2.500 Meter auf einmal ein brutaler Abgang. Das Gefühl des freien Falls, der Schirm ist nicht zu bändigen. In kürzester Zeit verliere ich fast 1200 Meter Höhe. Irgendwann ein Hammerschlag, die Kiste fliegt wieder - ich bin nur noch 1.000 Meter hoch und bereite

mich auf die Wasserung vor. Letzte Versuche, den Motor wieder zu starten. Der Motor antwortet mit brutalsten Vibrationen, stirbt wieder ab. Einen letzten Versuch! Ich drücke wieder auf den Starterknopf, ... er springt an! Er läuft zwar nicht mehr richtig rund, doch mit „viel spielen am Gas“ funktioniert er. 120 Kilometer bis zur Küste auf meinem GPS. Ich muß es schaffen. 80 Kilometer vor der Küste, nach über drei Flugstunden ohne Sicht, funkeln

einige Sekunden erstmals Lichter aus Afrika am Horizont.

Immer wieder fällt der Motor aus, springt wieder an - ich fürchte, die Batterie wird nicht mehr lange mitmachen. Nach 11 Stunden und 50 Minuten Flug bin ich am heiligen Abend um 2.00 früh über Festland. Aber auch hier das gleiche Bild: Gewitter und Blitze. An der Küste mache im nahen Überflug einen beleuchteten

Streifen direkt neben einigen Gebäuden aus. Eine fast vertikale Landung, ich springe aus dem Paraplane, cutte den Gleitschirm und breche zusammen. Ich höre Männerrufe, es sind Soldaten .... Fünf Tage lang werde ich verhört, jedes Papier und Dokument auf Punkt und Komma kontrolliert ... Es stellt sich heraus, daß ich 200 Meter neben einem Militärquartier in einem Minenfeld gelandet bin ...

## Frische Brise für Extremprojekte

**Fresh Breeze**, einer der Weltmarktführer auf dem Motorschirmmarkt, hat das Projekt von Anfang an unterstützt. Wir wollten wissen, warum sich die Firma mit beträchtlicher Energie in solche Extremflüge involviert, obwohl das Fehlschlagrisiko naturgemäß sehr hoch ist. Dazu Michael Werner, Mitinhaber der Illustren Motorenschmiede: „Wir machen das zum einen, weil wir was für verrückte Aktionen „über haben“. Und weil wir für den Serienbetrieb extrem viel lernen, das dem Normalflieger nicht unerheblich zu Gute kommt. Viele neue Entwicklungsüberlegungen werden vorher mit solchen Extremleuten erprobt. Wichtig dabei ist nicht mal die Aktion selber, die ist nämlich zu kurz. Nur sein Training mit allen Härten ist das, was wirklich die Erkenntnisse bringt.“

## Technische Daten

### Paraplane:

Fresh Breeze Proto, mit Speedverkleidung und innenliegender Steuerung.

**Name des Gerätes:** „I am sorry ...“

**Leistung:** Hirth Motor, 3503 E, 70 PS, wassergekühlt mit Doppelzündung und E- Starter, Kraftstoffeinspritzung

**Treibstofftank:** Kohlefaser 265 Liter für 22 Flugstunden.

**Gleitschirm:** U- Turn „U2“ mit eingebautem AFS, dieses hat sich nach Ansicht von Andi Siebenhofer im Gewittersturm als sehr wirkungsvoll erwiesen.

Max. Speed bei max. Abfluggewicht 62 km/h

**Gewicht:** Leermasse ca. 145kg, Abfluggewicht ca. 450 kg. davon 195 kg Treibstoff.

### Flugeckdaten

Start in Kalamata in Griechenland  
Landung in Mersa Matruh in Ägypten

Distanz 871,6 KM - (alter Rekord 740KM)

**Abflugzeit:** 14:01:06 am 23.12.2004

**Landzeit:** 01:58:22 am 24:12.2004

**Flugzeit:** 11h 57min 16 sec.

**Höchste Höhe:** 4981m

**Durchschnittsgeschwindigkeit:** 71 km/h

**Flugzeit in der Gewitterfront ohne Sicht:**

ca. 3h 15min, von 21.25 bis 0.40

Der Originaltrack des Fluges mit bereinigten Anfangs- und Endpunkten kann im IGC-Format auf GLEITSCHIRM ONLINE unter der Adresse [www.gleitschirm-magazin.com/leser/mittelmeer7hofer.IGC](http://www.gleitschirm-magazin.com/leser/mittelmeer7hofer.IGC) geladen werden.

**Weiter Infos zu Andi Siebenhofer:**

[www.andi7hofer.com](http://www.andi7hofer.com)

## Das AFS-System von U-Turn

AFS steht für „Automatische Flug Stabilisierung“: Diese neue Konstruktion der Firma U-Turn soll automatisch in die Steuerung eingreifen, falls der Pilot nicht mehr aktiv fliegt, und bei „weich werdendem“ Flügel die Bremse etwas setzen. Eine spezielle Vernähung des Materials im Bereich der Bremsanlenkpunkte soll für den gewünschten Effekt sorgen: bei geringem Innendruck im Segel greift eine eingenahte Vorspannung im Bereich der Bremsanlenkung und setzt leicht Bremse. Gleitet das Segel durch ruhige Luft, wird die Segelvorspannung im Bremsbereich des Segelendes neutralisiert, denn der Segelinnen- druck ist stärker als die Vorspannung. Die Austrittskante steht also wie bei einem konventionellen Schirm aerodynamisch in der Flucht. Kommt der mit AFS ausgerüstete Schirm aber in turbulente Luft und „wird weich“, kommt die Segelvorspannung am Flügelende sofort zum Tragen und wirkt wie das Ziehen an der Bremsleine, das Segel wird automatisch etwas angebremsst. (SB)

Windhose über dem Mittelmeer zwischen Sizilien und den Äolischen Inseln

