



Gleitflieger Baumgartner

„Ich habe Luftfahrtgeschichte geschrieben“

Flugunternehmungen ganz anderer Art haben ebenfalls Interesse bekundet. Geissler verhandelt mit einer amerikanischen Firma, die auch die US-Armee ausrüstet. „Mit dem Skyray ließe sich ein Eingreifkommando geräuschlos bis tief hinter die feindlichen Linien bringen“, erklärt der Ex-Wehrdienstleistende. „Bei der Geschwindigkeit sind die Soldaten auch wesentlich schwerer zu treffen, als wenn sie am Fallschirm baumeln.“

Baumgartner hat mit seinem medienwirksamen Sprung über den Ärmelkanal auch Forscher der Europäischen Raumfahrtbehörde Esa auf sich aufmerksam gemacht. Unlängst hat er sie in Wien getroffen und über eine Kooperation verhandelt.

Die Aero-Nautiker Baumgartner und Geissler stehen mit ihrem Pioniergeist indes keineswegs allein da. Andere Fallschirm-Entwickler experimentieren mit reißfesten Stoffen, die sich beim Springer wie die Flughäute der Gleithörnchen zwischen Arm und Rumpf aufspannen, während er der Erde entgegenrast.

Jari Kuosma, in der Szene besser bekannt als Bird-Man, heißt der wohl erfolgreichste von ihnen. Sein Unternehmen mit Sitz in Florida produziert mittlerweile eine ganze Kollektion von Gleitkleidung. Ab 600 Euro ist sie auch in Deutschland käuflich. Der „Himmelsrochen“ von Geissler hat zwar ein günstigeres Strömungsverhalten, wird aber auch mehr als viermal so teuer sein.

Und noch einen anderen Preis muss der Skyray-Flieger zahlen: Rechtlich gesehen verwandelt er sich in ein Flugzeug. Er darf deshalb nur in einer ausreichend großen Fallschirmsprungzone fliegen – oder aber er beantragt den Flug und bindet sich einen Sender mit Erkennungssignal um.

Geht es nach Baumgartner, sollte der Skyray weiterhin ein exklusives Vergnügen bleiben – für ihn selbst. Seine Kooperation mit Geissler hat er deshalb beendet.

Adrenalinhungrig will „Fearless Felix“, wie ihn die britische Regenbogen-

presse getauft hat, auch weiterhin als fliegende Litfaßsäule seinen Unterhalt verdienen; er wirbt für einen Energydrink-Hersteller.

Dessen Slogan, wonach das Getränk Flügel verleihe, will Baumgartner auch weiterhin wörtlich nehmen und plant seinen nächsten Coup mit dem Carbon-Flügel: „Vielleicht drehe ich schon bald Loopings an der Eiger-Nordwand.“ GERALD TRAUFFETTER

LUFTFAHRT

Mensch mit Flügeln

Ein Münchner Designer hat ein Fluggerät entwickelt, das Fallschirmspringer in Mini-Jets verwandelt. Der neue Traum vom Fliegen geht bald in Serie.

Die Ewigkeit dauerte 330 Sekunden. „Sie fühlten sich an, als wollten sie nie zu Ende gehen“, erinnert sich Felix Baumgartner. Er spricht vom 31. Juli 2003: dem Morgen, an dem die Grenzen des Menschen für ihn nicht mehr galten.

In 9800 Meter Höhe sprang er aus einem Flugzeug – und verwandelte sich dann selbst in eines. Als Rumpf diente sein eigener Körper, auf den Rücken hatte er sich einen silbrig-blauen Flügel geschnallt. Spannweite: genau 1,80 Meter. Mit dieser Ausrüstung konnte er, was sonst Vögeln oder Insekten vorbehalten ist: fliegen.

„Plötzlich strömte die Luft nicht mehr von unten am Körper vorbei“, erinnert er sich, „sie prallte von vorn auf den Kopf.“

Es war nicht Baumgartners erster tollkühner Sprung. Als „Base-Jumper“ war er mit Fallschirmen bereits von den Petronas Towers in Malaysia oder der Christus-Statue in Rio de Janeiro gehüpft. „Mit diesem Flug jedoch“, so sagt der 34-jährige Salzburger unbescheiden, „habe ich Luftfahrtgeschichte geschrieben.“ Denn an jenem schönen Juli-Tag zischte er mit dem „Humanflügel“ zwischen Dover und Calais über den Ärmelkanal.

Wie ein Fallschirmspringer stürzte sich Baumgartner aus dem Flugzeug. Dann ging er mit den umgeschnallten Tragflächen in den Gleitflug. Erst wenige hundert Meter über dem Grund öffnete er schließlich den Fallschirm und trudelte bodenwärts.

Den Urentwurf von Baumgartners Flügel hat der Münchner Fachhochschul-Studenten Alban Geissler gestaltet. Sein Prototyp steht nun vor der Serienproduktion. „Die Verhandlungen mit einem deutschen und einem amerikanischen Fallschirm-Hersteller sind in der Entscheidungsphase“, sagt Geissler, der sich mit seiner Unternehmung „Freesky“ selbständig gemacht hat.

Mit seiner Konstruktion verschafft der Designer der endorphinsüchtigen Klientel der Himmelspringer endlich wieder einen neuen Kick: Nach dem Skysurfbrett, mit dem sie im freien Fall wilde Pirouetten vollführen, können sich Mutige bald auch im Vorwärtsflug üben. „Der jahrhundertealte Traum vom Fliegen ist dadurch weniger mechanisch, mehr menschlich geworden“, urteilt die „New York Times“.

Geissler heizt der Fallschirmspringer-Szene mit technischen Details ein: „Geschwindigkeiten bis 400 Stundenkilometer sind möglich“, sagt der 33-Jährige. Die Flügelversion von Baumgartner brachte es auf einen Gleitfaktor von immerhin 1 zu 4. Pro Meter Fall in die Tiefe kam er mithin vier Meter voran.

Eine neue Version des Vogelfortsatzes für den Menschen, die Geissler am Computer entworfen und anschließend modelliert hat, bringt es sogar auf einen Gleitfaktor von 1 zu 7,5. „Mit ganz wenig eigener Bewegung kann man damit im Slalom durch die Wolken steuern“, verspricht Geissler.

Auch Versicherungen haben dem Fluggerät inzwischen ihren Segen erteilt: Wer über eine Erfahrung von 300 Absprüngen verfügt, den versichern die Assekuranzen auch gegen den Absturz mit dem Skyray.



Skyray-Konstrukteur Geissler
Im Slalom durch die Wolken

ULRICH GRILL / AP

WOLFGANG M. WEBER