



Marlon Jonat bringt den Reflexboliden F1 von Apco zum Einklappen ...

THE BEAUTY AND THE BEAST

Marlon Jonat, erfolgreicher Vlogger und äußerst talentierter Pilot, hat mit seinem Video über den F1 von Apco in der Szene für Furore gesorgt. PARAMOTOR hat ihn zu seiner Leidenschaft befragt und auch private Dinge aus seinem Leben erfahren ...

Interview von Norbert Aprissnig

Der 32-jährige Marlon Jonat aus Salzkotten in Nordrhein-Westfalen ist einer der aktivsten Video-Blogger in der Gleitschirmszene. Mit seinen Filmen, die sich bis jetzt hauptsächlich um das XC-Fliegen mit dem Gleitschirm drehten, erreicht er sagenhafte Zugriffsraten bis an die 400.000! Sein Erfolgsgeheimnis ist die technische Qualität seiner Streifen und (vielleicht noch viel mehr) sein lockerer Kommentar, mit dem er selbst lange Streckenflüge, die ihn von kleinen Hügeln 100 km und mehr weit weg führt, unterlegt. Mein persönlicher Favorit ist der Film „Thermik-Einstieg am 30-m-Hügel“, unbedingt empfehlenswert. Fakt ist, Marlons Videos haben bereits Kultstatus! Dass der Mann auch mit dem Paramotor unterwegs ist, lässt seinen Wohnort im deutschen Flachland vermuten. Gewissheit haben wir erst vor etwa sechs Monaten erhalten, als sich auch schon mal ein Paramotor in ein Video verirrt.

Vor zwei Monaten veröffentlichte Marlon ein Video vom Winterurlaub in Österreich. Nicht ungewöhnlich würde man meinen. Doch dann macht Marlon plötzlich einen Skistart ... mit einem reinrassigen Paramotor-Reflexboliden, dem Apco F1! Ungewöhnlich!

Vor einigen Wochen wurde es dann im Video „Apco F1 – The Beauty and The Beast“ veröffentlicht. Marlon liefert einen Videotest des F1 ab und wagt sich sogar an simulierte Einklapper der Reflexkappe. Grund genug, mit Marlon ein ausführliches Interview zu führen ...



Apco F1 –
The Beauty and The Beast
<https://www.youtube.com/watch?v=c4TIEzcSgew>

INTERVIEW MIT MARLON JONAT

PARAMOTOR: Wie kann man sich deinen fliegerischen Werdegang im Norden Deutschlands vorstellen? Wann und wie ging alles los bei dir?

Marlon Jonat: Wie man sich sicher denken kann, ist das Gelände hier recht platt und Gleitschirmfliegen ist nicht gerade, ein für diese Region, typischer Sport. Daher fand mein erster Kontakt mit der Gleitschirmfliegerei auch nur auf YouTube statt. Es war an einem Herbstabend 2013 als ich mal wieder vor YouTube hing und mich ein Video von Jean-Baptiste Chandelier in seinen Bann zog und mir wie auf einen Schlag, unmissverständlich klar machte, dass Paragliding so viel mehr ist, als alles was ich bisher darüber zu wissen glaubte.

Noch am selben Abend bestellte ich mir einen alten Gleitschirm der Marke Firebird von 1989 für 60 Euro auf Ebay. Ich war zu der Zeit Student und knapp bei Kasse, aber ich war mir sicher, dass ich zumindest erste Groundhandling- und Laufversuche damit ausprobieren könnte.

Nur wenige Tage später kam das Paket mit der alten, aber noch sehr gut erhaltenen „Tüte“ an. Neben dem alten Firebird-Schirm hatte ich nur einen Klettergurt, Baumarkt-Karabiner und einen Skateboardhelm. Aber ich war rundum glücklich und von der ersten Sekunde an dem Sport verfallen. Ich machte meine ersten Groundhandling-Erfahrungen bei Starkwind, um nicht wegzufiegen, so dachte ich, wäre es sicher nicht verkehrt, mich mit einem Seil an der Anhängerkupplung am Auto zu sichern. Ihr könnt euch sicher denken was dann passierte ... der Wind wurde immer stärker und ich begann abzuheben. Im ersten Augenblick hatte ich noch ein breites Grinsen im Gesicht, denn ich war endlich in der Luft. Doch es dauerte nicht lang und ich merkte, in welcher missliche Lage ich mich gebracht hatte. Ich hing verkehrt herum, also mit dem Blick zum Gleitschirm gerichtet, da ich das Groundhandling über Kreuz noch nicht beherrschte, fast senkrecht in der Luft ohne den Schirm richtig steuern zu können. Das hätte auch ordentlich in die Hose gehen können, aber zum Glück bin ich aus der Nummer heile wieder rausgekommen!

Es folgten viele weitere abenteuerliche Flugversuche und Experimente, in denen ich per Seilschlepp vom Auto in die Luft gezogen wurde, Bruchlandungen und beinahe Abstürze hatte, bis ich endlich den Weg zur Flugschule wählte. Auch wenn ich mir zu dem Zeitpunkt bereits die grundlegenden Start- und Flugfähigkeiten beigebracht hatte, ging es mit der A-Lizenz erst so richtig los.

PARAMOTOR: Du scheinst ja fliegerisch sehr vielfältig aktiv zu sein: Du bist XC-Pilot, Acroflieger, Paramotorpilot und hast aber offensichtlich auch viel Spaß an kurzen (oder längeren) Genußfliegen. Wie lebst du diese fliegerische Vielfalt?

Marlon Jonat: Ja, das ist richtig! Ich habe zwar mit der motorlosen Fliegerei begonnen und die erste Zeit habe ich meine Erfahrungen hauptsächlich beim Soaring und Thermikfliegen gesammelt, aber ich war schon immer neugierig welche Formen der Gleitschirmfliegerei es noch so gibt ... Es dauerte nicht lang und in meinem ersten Flugurlaub in Bassano versuchte ich mich an ersten kleinen Streckenflügen. Wenn die Höhe über der Landwiese noch ausreichte, wurden natürlich immer wieder Manöver ausprobiert

und ich erlebte, wie nahe entspanntes Genussfliegen und adreningeladenes Acrofliegen, beisammen liegen. Da ich meine Begeisterung fürs Fliegen immer schon teilen wollte, musste natürlich auch ein Tandemschein her. Seitdem nehme ich auch regelmäßig Freunde und Bekannte aber auch andere Tandempassagiere mit in die Luft. In Flug- und Skiurlauben kommt dann auch der Speedwing immer wieder zum Einsatz. Da ich kaum noch ohne die Absicht mit dem Gleitschirm zu fliegen, in den Urlaub fahre, komme ich regelmäßig in den Genuss die volle Bandbreite der fliegerischen Vielfalt zu genießen. Mein fliegerischer Alltag ist jedoch geprägt vom XC- und Motorfliegen. Sind die Bedingungen

PARAMOTOR: Deine Videos haben mittlerweile unter Gleitschirmpiloten Kultstatus. Wie bist du dazu gekommen, DER Vlogger in der Szene zu werden?

Marlon Jonat: Um ehrlich zu sein, kann ich das selbst nicht ganz genau sagen! Es hat ja auch einige Zeit gebraucht bis mein Gleitschirm-Kanal mehr Beachtung gefunden hat. Angefangen habe ich, wie viele andere auch, einfach mit unkommentierten Videos und Zusammenschnitten vom Gleitschirmfliegen. Erst als ich einen Streckenflug, kommentiert und mit mehreren Kameras aus verschiedenen Perspektiven dokumentiert habe, habe ich gemerkt, dass diese Art der Videos deutlich besser auf



Wann immer es passt, geht Marlon Jonat auch mit dem Motorschirm in die Luft ...

ideal zum Thermikfliegen, fahre ich zu den passenden Startplätzen und gehe auf Strecke. Stehen am Abend noch Verpflichtungen wie z. B. Yogakurse an, bleibt es manchmal auch bei einer kleinen Platzrunde oder einer Soaring-session. Wenn es nicht zum Thermik- oder Streckenfliegen taugt oder das Zeitfenster einfach zu klein ist, geht es mit dem Motor in die Luft. Es ist schon enorm, wieviel mehr fliegbare Tage es im Jahr gibt, wenn man nicht vom Wind und der Thermik abhängig ist. Seit über fünf Jahren gehört der Paramotor zu meinem festen Inventar und neben Thermikfliegen bei denen der Motor nur als Aufstiegs- und „Lowsafehilfe“ dient, fliege ich auch einfach gern durch die Gegend um die Natur zu genießen und neue Orte zu entdecken. In den letzten Jahren fliege ich jedoch immer öfter mit dem Acroschirm am Motor, um verschiedene Flugzustände und Manöver zu trainieren.

YouTube ankommt. So hatte ich bei den ersten Videos immer nur wenige hundert Aufrufe, so waren es bei dem ersten XC-Vlog recht bald mehrere Tausend. Es war mein siebtes Video, welches als XC-Vlog auf meinem Kanal dann das erste Mal die magische Grenze von 100.000 Aufrufen knackte und mir somit den weiteren Weg auf YouTube bereitete. Ich nehme an, es ist mir gelungen, den Zuschauern durch die verschiedenen Perspektiven, das Gefühl zu vermitteln, als wäre man bei meinen Abenteuern dabei. Untermalt von meinen Kommentaren und Reaktionen, springt die Begeisterung die ich beim Fliegen empfinde, vermutlich, ein Stück weit auf den Zuschauer über. Aber darüber hinaus hatte ich sicherlich auch jede Menge Glück mit dem Algorithmus auf YouTube!

PARAMOTOR: In unserer schnelllebigen Zeit sieht man Video-Blogger kommen und gehen. Offensichtlich ist gerade die Postproduktion



In the core! Der Einklapper aus dem Blickwinkel der 360°-Kamera

sehr zeitaufwendig. Was macht die Faszination hinter dem Computer aus und wie schafft du es, ausreichend „Sitzfleisch“ für die langen Produktionssessions zu behalten?

Marlon Jonat: Das stimmt allerdings, die Videobearbeitung ist das, was neben meinen anderen Berufen als Yogalehrer und Pädagoge mit Abstand die meiste Zeit in Anspruch nimmt. Neben dem „Sitzfleisch“ ist auf jeden Fall ein guter Schreibtischstuhl äußerst entscheidend. Aber Spaß beiseite ... was mich damals dazu gebracht hat, die ersten Videos hochzuladen und auch heute noch antreibt, mich etliche Stunden vor den PC zu setzen, ist die Faszination des Fliegens mit anderen zu teilen.

PARAMOTOR: *Apropos Produktionszeiten: Wie lange dauert es im Schnitt, bis eines deiner Videos am Computer „hochläuft“?*

Marlon Jonat: Das wird für die meisten wahrscheinlich unvorstellbar sein ... und mich selbst erschreckt es leider auch immer wieder, aber ich brauche im Durchschnitt ca. 3–5 Stunden für jede fertige Minute eines Videos. Somit liegen die meisten meiner Videos bei einer Bearbeitungszeit von 70–100 Stunden.

Und das ist nur die reine Zeit die ich für ein Video am PC sitze, da ist die Planung und Vorbereitung für den Flug und das Video sowie die Hin- und Rückfahrt und natürlich das Fliegen und Filmen selbst noch nicht miteingerechnet. Ich habe immer wieder aufs Neue die Hoffnung, schneller und besser darin zu werden ... doch mit meinen Fähigkeiten in Bezug auf die Videobearbeitung, steigt auch mein Anspruch an das Video und so bleibt es leider überaus zeitintensiv.

PARAMOTOR: *In den Videos spielt deine Freundin Anni auch oft mit. Wie wichtig ist es für den Vlogger, daß in einer Beziehung die selben Interessen „gelebt“ werden?*

Marlon Jonat: Grundsätzlich erachte ich es nicht für zwingend erforderlich, dass beide Partner in einer Beziehung die selben Interessen teilen. Meine Freundin Anni hat auch viele Interessen die sich von meinen unterscheiden. Jedoch sind wir beide aktive und sportlich interessierte Menschen, da ist man schnell für die Interessen des anderen zu begeistern. Da ist es ganz gleich ob wir gemeinsam klettern, wandern, snowboarden, radfahren, inlineskaten, laufen, schwimmen, Yoga praktizieren oder Gleitschirmfliegen. Ich habe aber schon oft

gesehen, wie die Fliegerei zu einer wirklichen Herausforderung für so manche Beziehung geworden ist. Wenn der Partner oder die Partnerin nicht die gleiche Begeisterung für das Hobby des anderen teilt und es noch dazu sehr zeitintensiv ist, kommt es schnell zu Auseinandersetzungen und Konflikten. Ich kann von großem Glück sprechen, das meine Freundin die Begeisterung für die Fliegerei mit mir teilt. Sie ist zwar zeitlich weniger flexibel und vielleicht ein kleines Stück weniger durchgeknallt als ich, aber dennoch ist sie eine begeisterte und erfahrene Pilotin und wir verbringen viel Zeit bei unseren gemeinsamen Gleitschirm-Abenteuern.

PARAMOTOR: *Vor einiger Zeit war auf Grund einer dramatischen Krankheit für einige Zeit Ruhe auf deinem Kanal. Willst du uns darüber erzählen und ist mittlerweile wieder alles gut?*

Marlon Jonat: Ja das stimmt, ich hatte eine äußerst schwerwiegende Verletzung an meiner Aorta. Die Mediziner sprachen immer von einem großen unbekanntem gedeckt rupturierten Aneurysmas der Aorta Ascendence. Mit meinen Worten würde ich sagen, es war ein Einriss in der Hauptschlagader in unmittelbarer Nähe meines Herzens. Ich hatte riesiges Glück,

dass ich in der heutigen Zeit lebe und die moderne Medizin in der Lage war, mir zu helfen. Das ich bereits sieben Wochen nach meiner Not-OP wieder unter meinem Gleitschirm hing und meiner Leidenschaft nachgehen konnte, grenzt an ein Wunder. Ich habe darüber auch ein Video auf meinem Kanal veröffentlicht, worin ich erkläre, wie es dazu gekommen ist und wie genau die Abläufe an dem Tag des Unglücks und danach waren. Jedoch kamen nach dem Video tatsächlich einige Vorwürfe auf, dass ich an meiner Verletzung doch selbst Schuld sei, da mir die Schmerzen beim Acrofliegen, genauer beim Tumbling mit dem Paramotor, erst aufgefallen sind und die starken g-Belastungen bei diesem Manöver meine Situation vermutlich noch verschärft haben.

Es stellte sich allerdings heraus, dass ich an einem seltenen Gendefekt leide, der eine Bindegewebsschwäche meiner Gefäße (Arterien und Venen) bewirkt und ich diesen vererbt bekommen habe. Meine Aorta war also bereits mein ganzes bisheriges Leben geschwächt und hat sich bis zum Tag meiner OP, bei jeder körperlichen Belastung ein kleines Stückchen

Lungenmaschine angeschlossen und heruntergekühlt, mein Brustkorb wurde geöffnet und der defekte Teil meiner Aorta wurde mit einer Rohrprothese „repariert“. Anschließend wurde alles wieder verschlossen und mein Körper von der Herz- Lungenmaschine getrennt.

Nun wurde also die Verletzung behoben indem eine nahezu unverwundliche Prothese eingesetzt wurde, man könnte also meinen, dass ich nun wieder vollkommen belastbar bin. Das ist leider nicht ganz richtig, denn der zugrunde liegende Gendefekt besteht nach wie vor und zum aktuellen Stand der Wissenschaft, gibt es noch keine Lösung für dieses Problem. Also ist zwar der Teil meiner Aorta, der durch die Prothese verstärkt wurde, vermutlich für den Rest meines Lebens unverwundlich, aber es könnte durchaus an jeder anderen Stelle in meinem Körper erneut auftreten.

Deshalb lasse ich mich nun regelmäßig durchchecken ob auch wirklich alle „Leitungen“ halten. Bislang sieht alles super aus, dennoch raten mir die Ärzte dazu, es ruhiger anzugehen. Daher habe ich seit meinem Unfall auf starke körperliche Belastungen, wie beim Leistungs-

kann ich gerade hier im Flachland meine Airtime enorm steigern und Manöver sowie Flugzustände simulieren, die ich sonst nur im Gebirge oder mit einer super Thermik erfliegen könnte. Wobei man gerade beim simulieren bestimmter Flugzustände und beim Acrofliegen ja am besten ohne nennenswerte Thermik und in turbulenzfreier Luft unterwegs ist. Das geht hier im Flachland nun mal am leichtesten mit Motor. Darüberhinaus ist es aber auch ein ganz besonderes Erlebnis mal an Orten zu fliegen, die ich ausschließlich mit Thermik, nicht in der Lage wäre zu erreichen.

PARAMOTOR: *Den Apco F1 hast du in deinen Videos ja ganz schön rangenommen. Warum gerade den F1?*

Marlon Jonat: Ich habe mich schon länger nach einem schnellen kleinen XC-Schirm für den Motor umgeschaut und bin dabei auf den Apco F1 aufmerksam geworden. Der Hersteller bewirbt den Schirm als einen der schnellsten in seiner Klasse, und dass trotz der enormen Geschwindigkeit von bis zu 80 km/h, keine



Wingover ...



... bis zum Headover!

weiter ausgedehnt, bis es schließlich zu dem Einriss kam. Die Ärzte haben mir erklärt, dass es nur eine Frage der Zeit war und es genauso beim Sport, beim Tragen der Einkaufstasche oder auf der Toilette passiert wäre. Vielleicht nicht an dem Tag oder in der Woche, aber lange hätte es nicht mehr gedauert.

Bei der Operation wurde dann mein Herz angehalten, mein Körper wurde an die Herz-

sport oder g-Kräfte wie beim Tumbling, komplett verzichtet.

PARAMOTOR: *Lass uns über das Fliegen mit dem Paramotor sprechen. Was macht die Faszination des „Miefquirls“ für dich aus?*

Marlon Jonat: Ich habe es ja eben schon etwas durchblicken lassen ... mit einem Paramotor

Einbußen in Punkto Qualität und Sicherheit gemacht werden. Ich weiß, dass einige Schirmhersteller viel versprechen, aber das Versprochene in der Realität nicht halten können. Daher wollte ich mir selbst ein Bild machen! Darüberhinaus teste ich jeden Schirm den ich mir zulege, ausgiebig. Wenn ich mit dem Schirm sicher unterwegs sein will, muss ich wissen, wie er sich in den verschiedenen Flugzuständen

verhält. Das auch meine Tests nur ein verzerrtes Bild der Realität darstellen, da die Luft, die thermischen Bedingungen und andere Einflüsse, immer unterschiedlich sind und den Flugverlauf maßgeblich bestimmen, ist mir durchaus bewusst, aber so habe ich zumindest einen guten Anhaltspunkt.

PARAMOTOR: *Harmlos aber außergewöhnlich geht es ja schon los, wenn du mit dem F1 mit Skiern in einem Skigebiet in Österreich startest. Denkst du, dass sich selbst die wildsten Reflexboliden auch als ganz normale Schirme „beweisen“ müssen? Willst du einen Motorschirm, den du auf Herz und Nieren testen willst, auch schon mal im Bergflug „antesten“?*

Marlon Jonat: Was das betrifft, muss ich gestehen, dass ich einfach extrem heiß darauf

nur ein paar Locals mit ihren LittleCloud-Schirmen vor Ort. Ich hatte zum Glück den F1 dabei und wollte mal sehen, wie er sich in diesen Bedingungen anstellt!

Am Startplatz herrschte eine gewisse Anspannung, während sich zwei Locals für den Start vorbereiteten. Sie hatten sichtlich Erfahrung mit dem Fliegen bei viel Wind und zogen ihren Schirm gekonnt über die Seite mit der „Cobra“-Starttechnik auf. Mit deutlich Abstand, schwebten die beiden vor der Düne.

Ich packte meinen F1 aus und bereitete mich auf den Start vor. Ich hatte den Schirm ja bereits bei viel Wind getestet und wusste, wozu er imstande ist ... dennoch war ich etwas angespannt, denn der Startplatz bot nicht viel Platz für Spielraum und Fehler. Doch der Start glückte und ich war in der Luft. Ich reihte mich ins Aufwindband ein und schloss zu den anderen Piloten auf. Das waren genau die Bedingungen

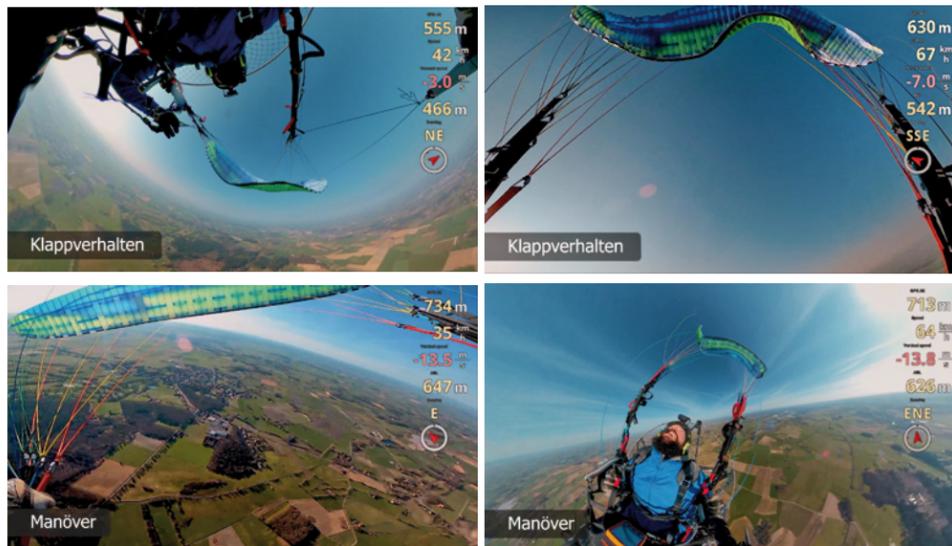
hinter den Grat geblasen zu werden. Ich schaute auf meine Trimmer, die noch immer auf neutral standen und mein Vario zeigte mir über 15 km/h Vorwärtsfahrt an. Das war der Moment in dem ich begriff, wieviel mehr Potenzial in dem Schirm steckt, und das neben der Motorfliegerei, eine ganz große Stärke des Schirms, dass Soaren bei Starkwind ist! Ich beobachtete die anderen Piloten die nun langsam zur Landung unten am Strand ansetzten. Ich flog noch eine Weile, während der Wind noch weiter auffrischte und landete schließlich wieder bei meiner Freundin oben am Startplatz ... und ich wusste, dass ich beim F1 noch immer nicht seine Grenze erreicht hatte!

PARAMOTOR: *Was hat dich beim Testen mit dem F1 am meisten überrascht?*

Marlon Jonat: Wenn ich mich auf einen Punkt festlegen muss, ist es sicherlich die überschüssige Energie, die jederzeit in dem Flügel abrufbar ist! Beim Soaren an der Düne konnte ich allein über den dosierten Zug an der Bremse, meine Flughöhe um etwa zehn Meter steigern. Ich kenne das auch von normalen Schirmen, jedoch ist dort dieses Maß an Energie oft nur aus der Überfahrt heraus abrufbar und es ist nur ein temporärer Effekt. Der F1 hingegen, hatte mit sanft gezogener Bremse dauerhaft im Aufwindband eine deutlich gesteigerte Flughöhe.

An diesen Effekt musste ich mich bei den ersten Landungen jedoch erst gewöhnen, da der F1 beim Ausflaren so viel Auftrieb erzeugt, dass ich die erste Male den Boden unter den Füßen wieder verlor. In meinem Test zum Apco F1 sieht man deutlich, was für unglaubliche Flareigenschaften der Schirm aufweist und wie lange ich bei der Landung im Endanflug bodenparallel gleite, ohne aufzusetzen. Diese Eigenschaft hat mir sogar mal eine Bruchlandung erspart, als ich unmittelbar nach dem Start mit Motor, einen Bruch im Gaszug hatte. Ich war gerade dabei mit nahezu Vollgas, einem guten Steigwert und entsprechendem Steigwinkel die Landewiese hinter mir zu lassen, als der Motor von jetzt auf gleich, ohne Vorwarnung, zurück ins Standgas fiel und ich keine Leistung mehr abrufen konnte. Mit etwa 120 kg am F1 in 18 m², änderte sich die gerade noch steile Aufwärtsbewegung, drastisch ins Gegenteil. Ich pendelte zurück hinter den Schirm, man könnte auch sagen, der Schirm schoss vor und es ging steil, dem zum Glück weichen Acker, der hinter der Startwiese lag, entgegen. Ich rechnete fest damit, sehr unsanft in dem Acker einzubomben und ging davon aus, dass der Rahmen wie auch der Propeller nicht unbeschadet aus der Nummer rauskommen würden. Ich wartete mit dem Durchbremsen, in der Hoffnung auf den letzten Metern mit einem schlagartigen Bremsimpuls, so viel Energie wie möglich, noch abfangen

Verschiedene Manöver mit dem F1 im Video mit Einblendung der aktuellen Flugdaten!



war den Apco F1 endlich zu testen. Ich habe ihn erst am Tag der Abreise nach Österreich bekommen und war vorher nur noch kurz am Übungshang. Das mir der Schirm aber auch als Speedwing-Ersatz z. B. in flachem Gelände wo der Gleitwinkel eines 12-m²-Schirms nicht ausreicht, so ein Spaß bereiten würde, habe ich nicht vermutet. Ich bin mit offenen Trimmern mit ähnlichen Geschwindigkeiten unterwegs gewesen wie mit meinen Speedwing mit 12 m², nur eben mit deutlich besseren Gleitzahlen und einfacherem Flareverhalten.

Erst kürzlich war ich an der Düne fliegen und wir hatten einen Tag mit ordentlich Wind dabei. Außer meiner Freundin, die leider keinen passenden Schirm dabei hatte, und mir, waren

die es für den F1 ohne Motor an der Düne brauchte. Ich hatte massig Vorwärtsfahrt und mehr als genug Auftrieb und konnte mit den Bedingungen spielen. Ich fühle mich pudelwohl unter dem Schirm! Immer wieder flog ich vor, baute mit wenigen schnellen Kurven die Höhe rasant ab und soarte vom Fuße der Düne wieder auf. Ich besuchte mit einer Toplandung nach der nächsten immer wieder meine Freundin oben am Startplatz und interagierte mit den Spaziergängern die oben auf der Düne wanderten und wie ich, sichtlich ihren Spaß hatten.

Die zwei Piloten mit ihren LittleCloud-Schirmen hatten mittlerweile kaum noch Vorwärtsfahrt und mussten deutlich Abstand zur Düne halten, um nicht Gefahr zu laufen,

„... unabhängig von den rein körperlichen Vorzügen, die Yoga mit sich bringt, spielt auch die mentale Einstellung ein erhebliche Rolle in der Fliegerei ...“

Über den Wolken! So schön kann Paramotorfliegen sein!

„Kreativer Test“ eines Vollreflexschirms: Beim Skistart in den österreichischen Alpen ...

... und beim Soaren bei Starkwind ohne Motor

zu können. Der Aufprall blieb aus! Ich landete zwar mit deutlich verkürztem Flare aber absolut sanft auf meinen Füßen. Dank der enormen Flareigenschaften bin ich zumindest bis heute, wo ich diese Worte schreibe, noch mit dem selben Propeller unterwegs.

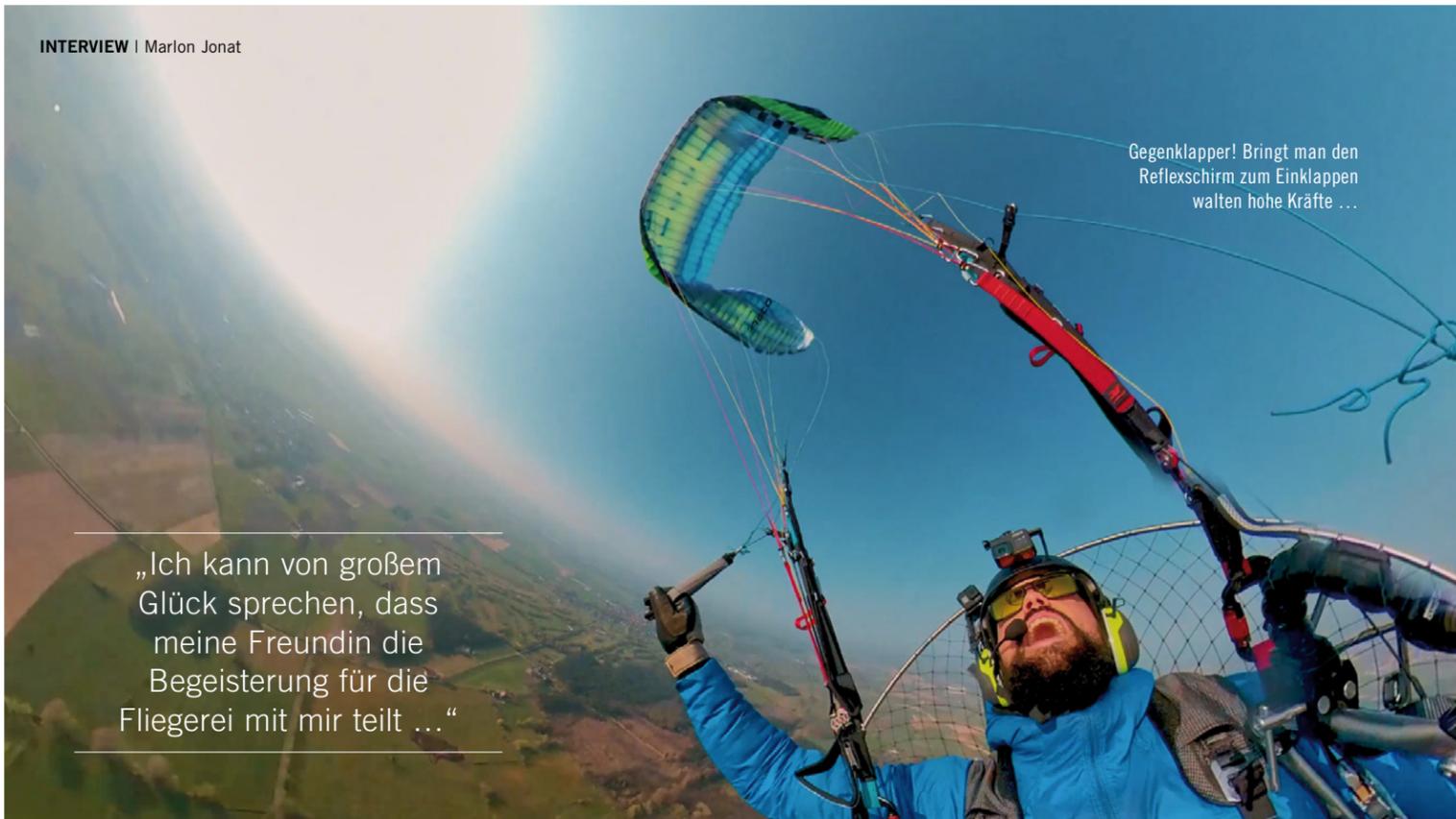
PARAMOTOR: *Das spektakulärste Manöver mit einem Vollreflexschirm sind natürlich die seitlichen Einklapper. Einerseits, weil sie eigentlich gar nicht zu simulieren sind, andererseits weil es, falls man den extrem hohen Widerstand irgendwie überwindet oder überlistet, gehörig zur Sache geht. Wie hast du das empfunden?*

Marlon Jonat: Ja das ist schon wirklich ungewohnt, wenn man fast schon einen Klimmzug an den A-Tragegurten macht und die Eintrittskante sich nicht zum Einklappen bewegen lässt.

Bei den Tests mit dem Apco F1, habe ich mir wirklich allerhand einfallen lassen müssen, um den Schirm, zu einem Klapper, zu bewegen. Dennoch waren die meisten Versuche ganz gleich bei welcher Trimmerstellung, erfolglos. Lediglich ein einziges Mal, ist es mir, ohne Einsatz des Beschleunigers, gelungen, eine absichtliche Störung von ca. 50 % an der Eintrittskante zu provozieren. In dem Fall war die Trimmerstellung auf neutral und die

Schirmreaktion war in Anbetracht der hohen Flächenbelastung von 6,7 kg/m² sehr angenehm und vorhersehbar.

Ich bin den Schirm darüberhinaus aber auch in thermischen Bedingungen und stark turbulenter Luft geflogen und habe dort noch den einen oder anderen Klapper bis 40 % unabsichtlich kassiert. Doch auch da waren alle Schirmreaktionen gut zu beherrschen und ich habe mich nie unsicher gefühlt. Man muss aber immer dazu sagen, dass ich in diesen Situationen, maximal 75 % geöffnete Trimmer hatte. Der Beschleuniger war nicht getreten und ich war „nur“ mit 5,2–5,5 kg/m² Flächenbelastung unterwegs.



Gegenklapper! Bringt man den Reflexschirm zum Einklappen wälten hohe Kräfte ...

„Ich kann von großem Glück sprechen, dass meine Freundin die Begeisterung für die Fliegerei mit mir teilt ...“

Unterm Strich ist der F1 in seinem Klappverhalten für Piloten mit entsprechender Erfahrung durchaus gut zu managen und sehr sicher zu fliegen.

PARAMOTOR: Ist dir mit dem F1 sonst noch etwas überraschendes aufgefallen?

Marlon Jonat: Der F1 hat recht charakteristische Aufzieheigenschaften, um es mal vorsichtig zu beschreiben. Das ist ein Punkt der mir tatsächlich nicht so gut gefallen und zumindest

etwas Umgewöhnung erfordert hat. Beim Aufziehen bei sehr wenig oder Nullwind, ist der Schirm bzw. die Eintrittskante, wenn man zu stark über die A-Tragegurte führt, recht einklappsensibel.

Ich meine, Nullwindstarts am Motor mit hoher Flächenbelastung sind sicher nie angenehm ... aber wenn der Schirm während der Aufziehphase die „Ohren“ reinnimmt oder sogar größer deformiert, kann das den Start unnötig erschweren. Ich habe erst ein paar Versuche gebraucht um mich mit dieser Eigenschaft zu

arrangieren. Wenn man das beachtet, kommt der Schirm aber hervorragend und mehr als bereitwillig über den Kopf, selbst bei Nullwind. Dann bringt der F1 sogar soviel Energie mit, dass man tunlichst nicht stehen bleiben und sich auf einen beherzten Bremsimpuls einstellen sollte, während man das Kappenprofil auf vollständige Öffnung hin überprüft. Ist man zu spät auf der Bremse oder bewegt sich in der Kontrollphase nicht schnell genug mit dem Schirm vorwärts, kann es passieren, dass der Schirm übers Ziel hinauschießt.



Beim Groundhandling gewöhnt sich Marlon an den F1



Und dann Take-off

Alles in allem ist es aber ein Schirm auf den man sich als erfahrener Pilot vollkommen verlassen kann.

Ich bin auch sämtliche Manöver von Wingover und Barrelrolls hin zu SATs und Fullstalls mit dem Schirm geflogen. Auch wenn es natürlich kein Acroschirm ist, so habe ich genau die Dynamik und Geschwindigkeit bei gleichzeitiger Kontrolle und Sicherheit in den Manövern wahrgenommen, wie ich es sich auch im Normalflug schon gezeigt hat.

PARAMOTOR: Einen so schnellen Vollreflexschirm beschleunigt „zu zerstören“ erscheint schon ziemlich heftig. Manche Leute würden dich daher eventuell auch als verrückt bezeichnen, vor allem, weil du alle Manöver über Grund ausgeführt hast. Wie siehst du das?

Marlon Jonat: Ja, meine Herangehensweise war sicherlich recht progressiv und in Bezug auf den vollbeschleunigten Klapper, vielleicht auch

den Beschleuniger zu lösen und mit meinem Körpergewicht und der Bremse angemessen zu reagieren. Die Situation hatte sicherlich das Potenzial, in einem Retterabgang zu enden. Da ich bei den meisten Manövern jedoch mit zwei Rettungen, inklusive einer steuerbaren Rettung, ausgerüstet war und ich auf knapp 500 m AGL flog, war das ein Risiko, das ich bereit war einzugehen. Nicht, dass es mein Verhalten rechtfertigt, aber unter Acropiloten ist es nicht ungewöhnlich, selbst schwierigste Manöver über Grund zu fliegen.

PARAMOTOR: Sind die neuen Vollreflexflügel im Vergleich zu den früheren Boliden sicherer und einfacher zu fliegen geworden?

Marlon Jonat: Dazu fehlen mir leider die Vergleichswerte.

PARAMOTOR: Werden in Zukunft vermehrt Paramotoren und Motorschirme in deinen Blogs auftauchen?



Der sportliche Reflexflügel hat bei Marlon einen guten Eindruck hinterlassen!

etwas naiv. Ich kann verstehen, wenn da manch einer mit dem Kopf schüttelt. Wer das Video gesehen hat, wird vielleicht erkannt haben, dass der einseitige Klapper, den ich über sanftes „zuppeln“ an der Bremse im vollbeschleunigten Flug, mit geöffneten Trimmern provoziert habe, ziemlich unmittelbar seine volle Wirkung offenbarte.

Es war wirklich ein heftiger „Zerstörer“! In dem Flug war ich mit voller Flächenbelastung von 6,7 kg/m² bei ca. 80 km/h Airspeed unterwegs und die Reaktion des Schirms kam so schnell, dass ich etwas zu lange brauchte um

Marlon Jonat: Ich habe zumindest einige Ideen und Abenteuer die ich nur am Paramotor umsetzen kann ... da das Motorfliegen auch Teil meines Fliegerischen Alltags ist, gehe ich stark davon aus, dass weitere Videos in der Richtung folgen. Die nächsten beiden sind jedoch schon in der Bearbeitung und soviel kann ich dazu schon sagen, ein Paramotor spielt dabei keine Rolle ...

PARAMOTOR: Im „richtigen Leben“ bist du ja unter anderem Yoga-Lehrer! Kann Yoga zu einem „erfüllten“ Gleitschirmleben führen?

Marlon Jonat: Ja unbedingt! Ich denke, viele der Leser und Leserinnen werden mir beipflichten, wenn ich sage, das Gesundheit und körperliche sowie geistige Leistungsfähigkeit maßgeblich zu einem erfüllten Leben beitragen. Dabei würde ich das Leben als Gleitschirmflieger nicht ausschließen. Auch wenn das klassische Gleitschirmfliegen keine fitnessorientierte Sportart ist, so wird ein gewisses Maß an Kraft, Ausdauer, Flexibilität und Leistungsfähigkeit sicher den einen oder anderen Start oder Landung, den Hike zum Startplatz oder die Wanderung von der Außenlandung zurück zum Auto oder dem nächsten Bus, deutlich erleichtern.

Doch auch unabhängig von den rein körperlichen Vorzügen, die Yoga mit sich bringt, spielt auch die mentale Einstellung eine erhebliche Rolle in der Fliegerei. Wer kennt es nicht: Die Bedingungen werden anspruchsvoll, man gerät unter Anspannung, trifft auf einmal die falschen Entscheidungen und man fliegt schlechter. Im besten Fall steht man einfach nur schneller wieder am Boden als einem lieb ist, im schlimmsten Fall begibt man sich unnötig in Gefahr.

Yoga hilft mir mit verschiedenen Meditationstechniken und Atemübungen sowie dem stetigen Wechsel aus Anspannung und Entspannung innere Gelassenheit zu erzeugen. Dadurch bin ich auch in der Lage, in herausfordernden Situationen meine Fähigkeiten abrufen zu können, um mich richtig zu entscheiden und angemessen zu handeln. Meiner Meinung nach passieren die meisten Unfälle in der Fliegerei aus zwei Gründen.

Erstens: Der Pilot verharrt zu lange, er friert sprichwörtlich ein und handelt zu spät oder zu sanft.

Zweitens: Der Pilot handelt zu stark und impulsiv. Er überreagiert und provoziert dadurch weitere Fehler.

In beiden Fällen kann Yoga ein Weg sein, die Ruhe zu bewahren um die eigenen Fähigkeiten abrufen zu können. Und es hilft auch seine Wahrnehmung zu schulen um den Körper nur so viel wie nötig anzuspannen um die gewünschte Reaktion zu erhalten. Wenn ich an dieser Stelle ein wenig Werbung für mich machen darf, kann ich meinen Yoga-Kanal auf YouTube empfehlen ... dort habe ich einige Yoga-Übungsvideos zu verschiedenen Themen.

Übrigens bin ich aktuell dabei, eine neue Website aufzubauen. Auf www.athleticyoga.de kommt man zu meinen Online-Yogakursen. Wer also Lust hat, gemeinsam mit mir Yoga zu praktizieren, kann ganz unkompliziert von zu Hause aus in einem meiner Yogakurse mitmachen. ■