

free.aero

DAS INTERNATIONALE GLEITSCHIRM- UND MOTORSCHIRM-MAGAZIN. FOR FREE.



#trends
2026 2/2

#trends 2026



Zwei Maestro 3 von Phi kreisen in einer Thermik beim Achensee in Österreich.

<https://phi-air.com/project/maestro-3-light/>

Little Cloud, Spezialist für Mini-Schirme seit Jahrzehnten, bietet auch Parakites wie diesen Mouette an, der für viele Piloten zugänglich ist. Nach anfänglichen Bedenken verwendet Tom jetzt eine größere Dosis Reflexprofil.

<https://www.littlecloud.fr/la-mouette/>





3	#FLOWALBATROXX	35
20	#JERK ?	43
21	#KONZEPTION : FLÜGELPFEILUNG	37
31	#MAESTRO 3 LIGHT	36
6	#PARAKITE 2026	3
2	#PARAKITE LA MOUETTE LITTLE CLOUD	15
4	#SHOTS VIDEO CHANDELIER: WHY I FLY	33
25	#STODEUS BIPLINK	38
27	#THERMUP	40
26	#VECTORVARIO	8
34	AD HORIZON PARAPENTE	19
15	AD MAC PARA VERVE	34
39	AD NAVITER	11
30	AD NEXT GENERATION 1	12
30	AD NEXT GENERATION 2	11
18	AD NIVIUK HIKO KONVERS 3	20
5	AD NIVIUK KODE 2 P & KOOPER P	14
24	AD NIVIUK SKIN 4P & ROAMER 2P	13
31	AD PARACENTER HARZER Gleitschirmschule	13
4	AD PARAGLIDING MAP	14
19	AD PHI MAESTRO 3	12
26	AD PHI MAESTRO 3 LIGHT	39
23	AD SKYMAN SHARK	28
27	AD SKYMAN SIR EDMUND SHARK	29
9	AD STODEUS APP	
20	AD WINDRIDERS	
29	AD XCONTEST	
1	COVER	

HIGHADVENTURE BEAMER 3	IMPRESSUM
INDEPENDENCE AIR TAXI 3	INDEPENDENCE PIONEER 4
INHALT	PARAKITE ODIN
PHI CABRIO + PROTECTOR	RESCUE ICE STICKER
STOFFFRAUSCH: GUT ANGEZOGEN SPIELEN	U-TURN RAZORBLADE
VIDEO BREMSE->KLAPPER	VIDEO CABRIO CRASH TEST
VIDEO KLAPPER WEGEN BREMSWIRKUNG	VIDEO MOUSTACHE VS RAZORBLADE
VIDEO PUMP IT UP	VIDEO ZSOLT ERO "JERK"
VIDEO: COLLAPSE MOUSTACHE	VIDEO: LOOPING FAIL
VIDEO: LOOPING PARAKITE	VIDEO: NIVIUK PARAKITE JESTER
VIDEO: WORLDS FIRST STABI TOUCH BARREL ROLL	WINDRIDERS EVEREST MAGNETISCHE STULPEN
ZOOM WINGLETS XB LT	ZOOM XA LT

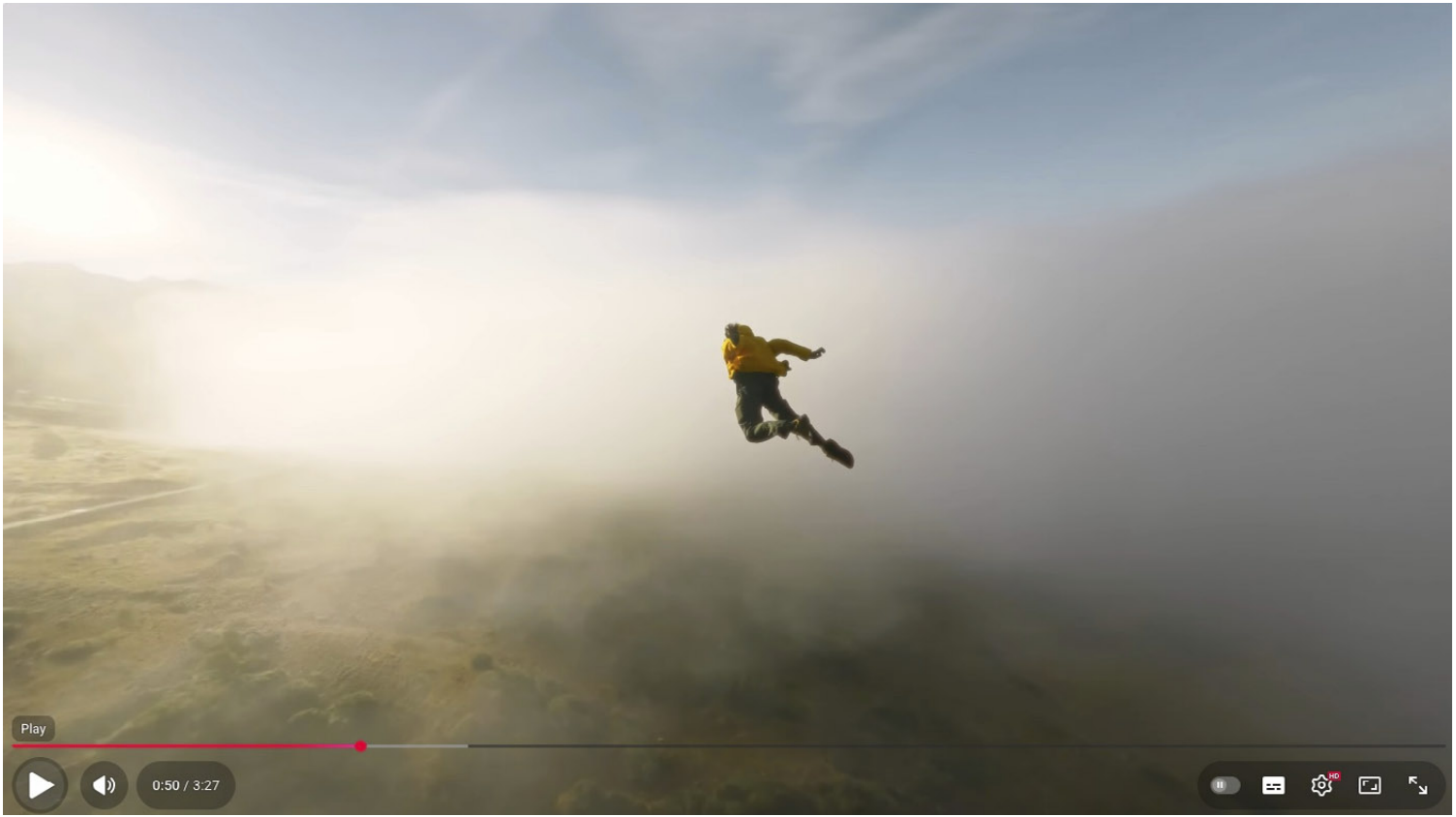
Er weigert sich hartnäckig zu klappen: der neue Flow Albatroxx. Der Pilot zog die A-Leinen maximal durch: typische Klapstabilität für einen Gleitschirm mit Reflexprofil.

Man kann sich jedoch fragen, ob ein Streckung von 6,8 mit 65 Zellen wirklich eine gute Idee für einen Parakite ist. Das entspricht wirklich Gleitschirmen der höheren Kategorien.

Dafür ist das Aufziehen einfacher als bei anderen Parakites!

Fortsetzung folgt...

#shots



A beautiful new video by JBC has just been released. A nice tribute to our flight dreams that became reality... and to JBC's parents, whose father was a helicopter pilot...

#shots



Paragliding Map – #1 App und Webseite

3 Monate GRATIS

Gib diesen Link in deinen Browser ein: [paraglidingmap.com / redeem / R4A8F7X](https://paraglidingmap.com/redeem/R4A8F7X)

Finde offizielle Startplätze auf einer Karte. Weltweit!

Webcams zeigen wenn Piloten fliegen!

Prognosen für jeden Standort!

Wind-Animation in verschiedenen Höhen!

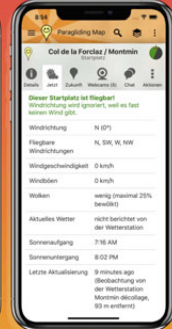
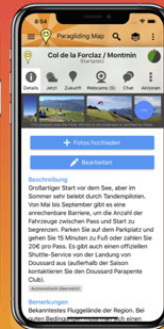
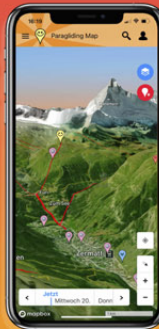
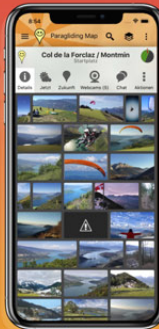
Viele Fotos geben dir einen super Eindruck!

3D Ansicht!

Beschreibungen sind auf Deutsch übersetzt!

Lokale Wetterstationen zeigen aktuelle Bedingungen!

Windrichtung, Entfernung, Sternebewertung und mehr!



EN/LTF A

KODE 2 P



Leicht unterwegs, entspanntes Fliegen,
einfach genießen

Der Kode 2 P ist der Nachfolger unseres ultraleichten und zugänglichen Bergschirms, konzipiert für entspanntes Hike & Fly. Er behält den freien und verspielten Charakter seines Vorgängers bei, bietet jedoch eine höhere Nick- und Rollstabilität sowie ein verbessertes Verhalten bei niedriger Geschwindigkeit.

Bis ins kleinste Detail verfeinert, ist er noch intuitiver und einfacher zu fliegen. Äußerst vielseitig und in vielen Größen erhältlich, passend für jeden Pilotentyp und jedes Abenteuer.

Größen

12 / 14 / 16 / 18 / 20 / 22 / 24 / 26



Ink



Antias



Halo



Teal

KOOPER P



Eines *für alles*

Ab 2,09 kg

Das Kooper P ist das neue, super vielseitige Wendegurtzeug von Niviuk. Mit separaten Beinschlaufen ermöglicht die modulare Struktur verschiedene Konfigurationen – perfekt für verschiedenste Flugdisziplinen. Ideal für Hike & Fly, Thermikfliegen und Soaren – es lässt sich auch gut zum Speedflying verwenden. Ausgestattet mit Airbag und einem integrierten Notschirmfach ist es leicht, ergonomisch, kompakt und sicher.



Größen S / M / L

Größen S / M / L



#parakite 2026

Eine Zeit lang konnte man denken, dass Parakites, also Gleitschirmflügel mit einem vom Kite inspirierten Steuerungssystem, eine "Nische" in unserem Sport bleiben könnten.

Ähnlich dem Speedriding und Speedflying, die mit vielen Versprechen in unsere Welt eingeflogen sind, aber letztlich recht konfidentiel blieben.

Doch Parakites scheinen wirklich an Interesse bei vielen Piloten zu gewinnen. Sogar ursprünglich zögerliche Hersteller wie Niviuk nutzen jetzt ihr Gleitschirm-Expertise, um ein Modell herauszubringen.

Nach unserer Recherche und vielen Tests verschiedener Parakite-Flügel identifizieren wir tatsächlich mehrere Punkte, die den Unterschied ausmachen...

Speedriding-Flügel wie dieser Fizz 2 von Level Wings sind viel weiter von Gleitschirmen entfernt als Parakites.



Einer der Reize der Parakites: Beeindruckende Flares, die eine unerwartete Steigleistung ermöglichen. Mit einem klassischen Gleitschirmflügel müsste man dafür den Fußbeschleuniger und die Bremsen in Bodennähe gut dosieren. Beim Parakite liegt dagegen alles direkt in den Händen des Piloten. Ein weiterer Unterschied: Ein klassischer Flügel bietet nicht die gleiche maximale Geschwindigkeit und speichert deshalb beim Beschleunigen auch nicht so viel Energie.

Oben ein Fuze von Level Wings.

#parakite

Parakites bieten einen großen Geschwindigkeitsbereich, und je nach Konstruktion können sie inzwischen auch für mittel- bis wenig erfahrene Pilotinnen und Piloten sehr zugänglich sein. Der Dive bei offenen Bremsen kann bei einem Modell sehr eindrucksvoll, bei einem anderen eher moderat ausfallen.

Auch Speedriding-Schirme versuchen, eine große Bandbreite an Flugtrajektorien zu bieten. Doch im Gegensatz zu Parakite-Schirmen sind ihre Leistungen zu gering, um zu soaren oder gar Thermik zu nutzen.

Parakites hingegen – besonders in größeren Größen – können durchaus einen Thermikbart zentrieren. Logisch, denn Schirme wie der Jester sind echte Gleitschirme mit Reflex-Profil und großem Bremsbeschleunigungsbereich.

Natürlich sollte man die Schirme je nach Einsatzzweck auswählen: Der Razorblade von U-Turn, den wir im Test haben, taucht stark ab und fliegt sehr schnell, selbst in der Größe 18.



**Der Jester, ein aktueller Parakite von Niviuk: ein Schirm, konstruiert wie ein "Großer", mit moderner Gleitschirmtechnologie und guten Leistungen im "normalen" Flug...
... aber deutlich dynamischer, wenn man ihn laufen lässt... Fotos: Tim Rochas / Niviuk**



#parakite

Deutlich zu erkennen: Die Struktur des U-Turn Razorblade ähnelt der eines klassischen Gleitschirms.

Er hat sogar aufwändige Nitinol-Stäbchen. Doch dank der Profilstärke und des Reflexprofils ist dieser Schirm viel widerstandsfähiger gegen Klapper – selbst bei voller Geschwindigkeit um die 70 km/h...

Hier sieht man zudem gut, dass der Schirm – trotz der relativ tiefen Handposition des Piloten – kaum ein nach unten gezogenes Achterlied zeigt. In diesem Teil des Steuerbereichs steuert der Pilot weiterhin nur den Anstellwinkel.

Er taucht beeindruckend ab, sobald der Pilot die Hände oben hält, und die Höchstgeschwindigkeit liegt bei etwa 70 km/h (Startgewicht ca. 80 kg). Ein klassischer Wettkampfschirm erreicht ähnliche Werte – allerdings mit einem viel dünneren Profil und deutlich höherer Klappanfälligkeit.

Vor allem erlaubt der Razorblade, beim Proximity-Fliegen steilen Hänge im Tiefflug zu folgen und beim Anbremsen explosiv an Höhe zu gewinnen. Ein anderer Parakite wie der Moustache behält dagegen einen flacheren Gleitwinkel bei.

Trotz dieser Unterschiede sind moderne Parakite-Schirme den klassischen Gleitschirmen deutlich näher verwandt als Speedriding-Schirmen – und zugleich vielseitiger einsetzbar.

Das Startverhalten eines Parakites unterscheidet sich leicht: Sie steigen meist etwas weniger spontan als ein klassischer Gleitschirm. Beim Start muss man etwas schneller laufen, bis er trägt, doch auch hier verhalten sich die meisten eher wie Gleitschirme als wie Speedriding-Schirme. Zu tiefes Anbremsen beim Abheben sollte man vermeiden – wegen der kleinen Flächen droht schnell ein Strömungsabriss.

Und es fehlt oft das warnende Kappenfeedback:

Am Anfang irritiert vor allem, dass im oberen Teil des Bremswegs kaum Widerstand zu spüren ist.

Das ist ungewohnt – man hat das Gefühl, die Bremsen seien vom Schirm entkoppelt. Der Grund: Im oberen Bereich beeinflusst man nur den Anstellwinkel, ohne eine Bremsklappe abzusenken, die zusätzlichen Widerstand erzeugen würde.

Photo: Sascha Burkhardt Pilot: Valentin Burkhardt



Vario, GPS & App! Von Setup bis LogBook, 100% Bluetooth

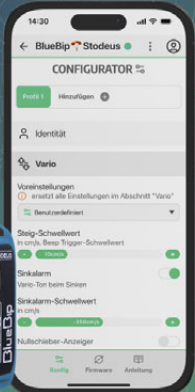


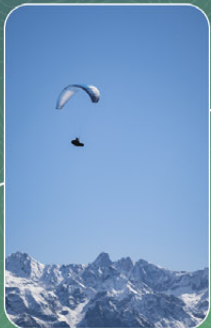
BipLink

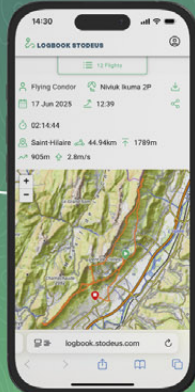
- ✓ Bluetooth-Sync
- ✓ LogBook-Zugriff
- ✓ Vario-Konfig.
- ✓ mehrere Profile
- ✓ 100% kostenlos

JETZT BEI
Google Play

Laden im
App Store











stodeus.com

Die Bremse setzt erst bei relativ tiefen Handpositionen ein. Mit den Steuerleinen in der Hand durchläuft der Pilot also mehrere Stufen:

- Mit hoch gehaltenen Griffen kann man den Parakite mit einem Gleitschirm vergleichen, bei dem der Fußbeschleuniger voll durchgetreten ist.
- Etwas weiter unten gebremst, entspricht der Parakite eher einem klassischen Gleitschirm im Trimmspeed.
- Erst im noch tieferen Teil des Steuerwegs wirkt der Pilot tatsächlich auf die Hinterkante und bremst sie ab.

Der Pilot muss sich also bewusst sein, dass man während eines Großteils des Flugs

quasi so steuert, als wäre der Fußbeschleuniger getreten. Genau das sorgt für den großen Geschwindigkeitsbereich – und für enorme Reserven, wenn man von "Hände hoch" auf starkes Bremsen übergeht.

Hohe Geschwindigkeiten sind dank der dicken Profile der Parakites und vor allem wegen ihrer Reflex-Eigenstabilität vergleichsweise sicher.

Wenn ein klassischer Gleitschirm in den Dive geht, verstärkt sich die Nickneigung oft weiter. Ein Reflex-Profil hingegen wirkt diesem Drang zum Frontklapper automatisch entgegen und richtet sich wieder auf.

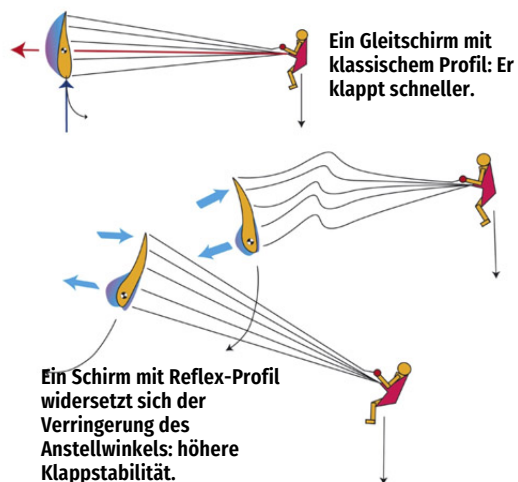


Photo Sascha Burkhardt: Pilote Arthur Burkhardt Aile: Windtech Dune 18



#parakite

Der U-Turn Razorblade 18 im Kurvenflug. In diesem Teil des Steuerwegs agiert der Pilot nicht an der Austrittskante.
Es gibt keine heruntergezogene "Bremsklappe"

Die Steuerung erfolgt nur über den Anstellwinkel. Es ist, wie wenn beim klassischen Gleitschirm der Pilot rechts stärker und links weniger den Fußbeschleuniger betätigen würde.

Diese Klappstabilität hat auch Motorschirmschirme ermöglicht, Geschwindigkeiten von rund 70 km/h zu erreichen – und dabei selbst mittelstarke Turbulenz zu durchfliegen, ohne einzuklappen.

Aber es gibt überall Grenzen: Wenn ein Reflex-Schirm doch klappt, kann die Reaktion sehr heftig ausfallen, sobald die Stabilitätsreserve überschritten ist. Deshalb meidet man zu turbulente Thermikbedingungen mit Parakites.

Anfangs waren Parakites daher eher für Soaring an der Küste und für morgendliche oder abendliche Flüge im Gebirge gedacht.

Nach und nach, mit sicheren Margen, erobert die Aktivität aber auch die Berge – manchmal sogar zum Thermikkurbeln, besonders mit größeren Flächen. Schirme wie der Mullet von Flow Paragliders eignen sich dafür erstaunlich gut. Es ist zu erwarten, dass der Jester von Niviuk ebenfalls sehr universell einsetzbar ist, doch konnten wir ihn leider noch nicht testen.

Wahrscheinlich werden Parakites künftig eine wesentlich größere Rolle neben dem klassischen Gleitschirm spielen als die Speedriding-Schirme.

Bleiben zwei Hemmnisse: Bislang sind Parakites nicht in den Kategorien EN A–D zugelassen. Und bei den sehr komplex konstruierten Flügeln sind die Preise entsprechend den Preisen für normale Gleitschirme.

Interessant wäre auch, wenn Flugschulen eine spezifische Parakite-Ausbildung anbieten würden. Sicher kann jeder erfahrene Gleitschirmpilot problemlos umsteigen. Aber oft ist den neuen "Parakitern" nicht klar, dass das Spielen mit hohen Armen nahe am Hang einem Flug mit voll getretenem Fußbeschleuniger beim klassischen Gleitschirm entspricht...

Photo Sascha Burkhardt Pilot Arthur Burkhardt





Ein virales Video: Beni Kälin von der Speedflyingschool zeigt die Fähigkeiten eines Parakites, auf flachem Gelände zu starten... Beeindruckend, aber man muss zugeben, dass der Wohnblock dahinter hilfreich war, indem er eine dynamische Aufwindzone erzeugte. Trotzdem wäre das mit einem klassischen Gleitschirm nicht möglich gewesen

Hier sieht man gut ein Problem, das nicht nur Parakites mit Reflexprofil betrifft, sondern auch einige Gleitschirme. Bei diesem Parakite (Flare Line 10) führt ein Knoten an der hinteren Leine dazu, dass gleichzeitig gebremst wird, während die Tragegurte beschleunigen: Dadurch wird das Reflexprofil stärker gekrümmt und verliert seine Eigenstabilität. Die Folge: massive Klapper. Deshalb darf man unter einem Gleitschirm nie gleichzeitig beschleunigen und bremsen... Hier musste der Pilot, entgegen der Intuition, sogar mehr "bremsen", um den Anstellwinkel zu verringern — also sozusagen wie das Lösen des Beschleunigers unter einer klassischen Kappe.



#parakite



In diesem kurzen Video zeigt Axel Jamgotchian (der mit U-Turn zusammenarbeitet) den Unterschied zwischen dem Abtauchen der Flugbahn eines Razorblade und dem eines Moustache.

Hier performt Axel den ersten Barrel Roll nach einem Stabulo-Touch bei der Landung: Möglich wird das durch die hohe Energie im System.



#parakite



Beni Kälén von der Speedflyingschool performt ein echtes Looping-Manöver (der Pilot rotiert vor der Kappe um die Eintrittskante herum). Dieses Manöver war ohne die Dynamik eines Parakites früher unmöglich. Das Infinity Tumbling, in der anderen Drehrichtung, benötigt weniger Energie und ist viel verbreiteter. Für ein Looping muss der Pilot ungefähr 35 m Höhe gewinnen. Für ein Tumbling ist es deutlich weniger, da sich die Rotationsachse zwischen Pilot und Kappe befindet.

Das Risiko, beim Looping in die Kappe zu fallen, bleibt auch mit einem Parakite real – siehe das Video unten.



#parakite



Niviuk möchte ihren Parakite Jester eher in die Kategorie „Parakites für fast alle“ einordnen. Deshalb wirkt dieses Promo-Video ziemlich „soft“, obwohl der Jester vermutlich ein deutlich dynamischeres Potenzial hat, wenn der Pilot das möchte.

Zur Erinnerung: ein Klapper eines Parakites, der sich nicht schnell genug wieder öffnet. Die ersten 10 Sekunden sind interessant.





Le constructeur américain Fluid, spécialiste des ailes de speedriding, propose un parakite sans profil reflex, l'Odin, distribué en Europe par Styl-air, contact au +33 6 88 13 91 84.

Allemand
Der amerikanische Hersteller Fluid, spezialisiert auf Speedriding-Schirme, bietet mit dem Odin einen Parakite ohne Reflexprofil an, der in Europa von Styl-air vertrieben wird,



VERVE

Like No Other

#parakite

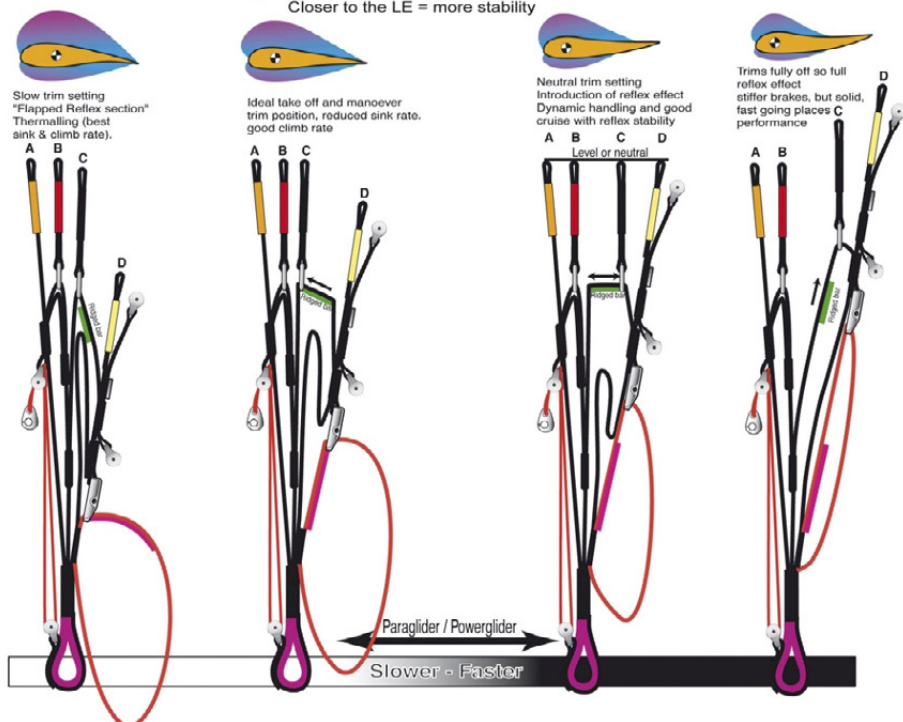


Motorschirm-Schirme haben schon immer Reflexprofile verwendet, um bei allen – oft sehr hohen – Geschwindigkeiten eine gute Stabilität zu gewährleisten, ermöglicht durch aufwendige Beschleunigungssysteme (hier Paramania GTR2 und GTX). Paramania war ein Pionier dieser Technik.. Photos: Louis Garnier <http://louisgarnierphoto.com>



GTR2 Diagram - showing different trim positions and their effect on the wing section

Note  = Center of pressure movement
Closer to the LE = more stability

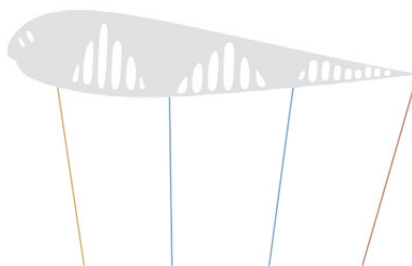


#parakite



Die ersten Reflex-Schirme für Motorschirm waren eher weniger wendig. Mit der GTX-Reihe brachte Paramania dann jedoch sehr spritzige Schirme heraus, zusätzlich zu ihrer Klappstabilität bei hohen Geschwindigkeiten. Wirklich echte Spielzeuge! Leider musste Paramania aufhören... Photos: Louis Garnier <http://louisgarnierphoto.com>

Ein Parakite wie der Niviuk Jester verhält sich bei mittlerer Bremsstellung ähnlich wie ein normaler Gleitschirm, allerdings mit einem gewissen Reflexanteil im Profil.



Weitere Erklärungen zu den Kiterisern findet ihr in dieser Ausgabe:



KITE-RISER - ANSTELLWINKEL STEUERN

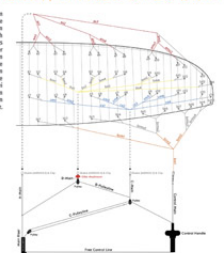
Seit mehr als zwei Jahren revolutioniert die Kite-Riser-Technologie, also die Tragwerke, die es ermöglichen, den Anstellwinkel der Flügel direkt wie bei Kitesurf Segeln zu verstellen, den Markt der Soaring-Schirme. Diese radikale Veränderung wurde von der Marke Farn mit der Einführung des Moustache, dem ersten breitenflügeligen mit dieser Art von Tragwerk, eingeleitet.

Farn gehört zur selben Gruppe wie der Kitesurf-Hersteller Flysurfer und die Gleitschirmmarke Skyvalle. Diese Synergie zwischen den beiden Sportarten führte zur Entstehung des ersten Modells, dem Moustache.

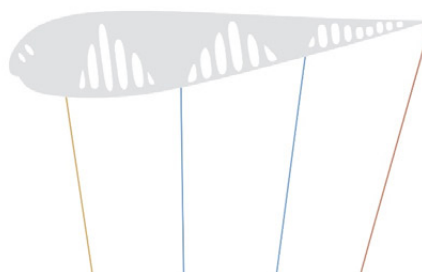
Armin Hürich, ein exzellenter Gleitschirmpilot und Lehrer von Flysurfer, hat die typische Steuerung von Kites – also eine direkte Anpassung des Anstellwinkels – auf Gleitschirme wie den Moustache übertragen. Dieser Schirm ermöglicht eine große Variation des Anstellwinkels, und ein ausgeprägtes Reflexprofil (üblich wie beim Motorschirm) sorgt für hohe Stabilität gegen Einklappen.

Diese Profile werden auch als "autostabil" bezeichnet. Je kleiner der Anstellwinkel (Schirm schneift) nach vorne, desto mehr stellt sich das Profil diagonal und versucht, sich aufzurichten.

Der Lebensplan eines Moustache von Farn im oberen Bereich des Soarings beeinflusst der Pilot nur das Ausmaß, das die Bremsen an der Kante des Schirms auslösen.



Wenn man die Bremsen ganz oben hält, befindet sich die Kappe in einer voll beschleunigten Konfiguration. Das ist gerade für Einsteiger etwas verwirrend – zumal in dieser Position an den Bremsen bei den meisten Parakite-Schirmen fast kein Widerstand zu spüren ist.



EN/LTF B

HIKO

Volles *Vertrauen*



PROGRESSION



CROSS-COUNTRY



Der neue Hiko ist die perfekte Balance zwischen passiver Sicherheit und Leistung, damit bist du optimal auf deinen ersten Streckenkilometern unterwegs. Ein Intermediate Mid B Flügel, der sich zwischen dem Hook und dem Ikuma positioniert und damit unsere Modellpalette erweitert. Mit seinem intuitives Handling und dem Einsatz neuester Technologien machst du dich auf zu neuen Horizonten, mit jederzeit vollem Vertrauen in deinen Flügel.

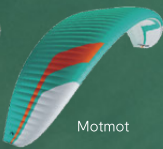
Größen 20 / 22 / 24 / 26 / 28 / 30



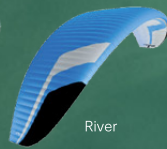
Lavande



Clay



Motmot



River

KONVERS 3

Vielseitig *und funktional*



PROGRESSION



Konvers 3 – das vielseitige Gurtzeug mit Sitzbrett. Es ist bequem, ergonomisch und deckt praktisch alle Bedürfnisse des Piloten ab: Ausgestattet mit Wendefunktion und abnehmbarem Rucksack, passt es sich jedem Einsatzzweck an. Thermikflüge, Genussfliegen und Bodenhandling. Es ist kompakt und sicher und verfügt über einen vorgefüllten Airbag sowie ein integriertes Rettungsschirmfach.

Größen

S / M / L / XL

REVERSIBLE



AIRBAG



PIVIUK



MAESTRO 3

The next step

PHI-AIR.COM



#bremsenklapper

Dieses Video zeigt sehr deutlich, wie ein Schirm einklappen kann, wenn er gleichzeitig beschleunigt und gebremst wird. Der brasilianische Pilot Samuel Paiva, obwohl sehr erfahren, bemerkte zunächst nicht, dass er nach dem Start beim Hineinsetzen ins Gurtzeug versehentlich den Beschleuniger durchgedrückt hatte.

Im beschleunigten Trimm begann sein Schirm sofort einzuklappen, sobald er leicht bremste – was man fast immer direkt nach dem Start tut.

Der Grund ist einfach: gleichzeitiges Bremsen und Beschleunigen höhlt das Profil übermäßig, was das Einklapprisiko deutlich erhöht. Das gilt besonders für sehr leistungsstarke Schirme und/oder solche mit Reflex-Profil.

Es dauerte einen Moment, bis der Pilot verstand, was passierte, aber er blieb ruhig und setzte seinen Flug fort, indem er anschließend gemütlich an der Basis der Wolken auf 3 250 weiterflog.

Fazit: Wenn dein Schirm sich plötzlich seltsam verhält, überprüfe, ob du nicht unbewusst auf dem Beschleuniger stehst. Das passiert leichter, als man denkt!

Vielen Dank an Samuel Paiva für diesen sehr hilfreichen Erfahrungsbericht.

<https://www.instagram.com/samvoolivre>



#news

#jerk ?

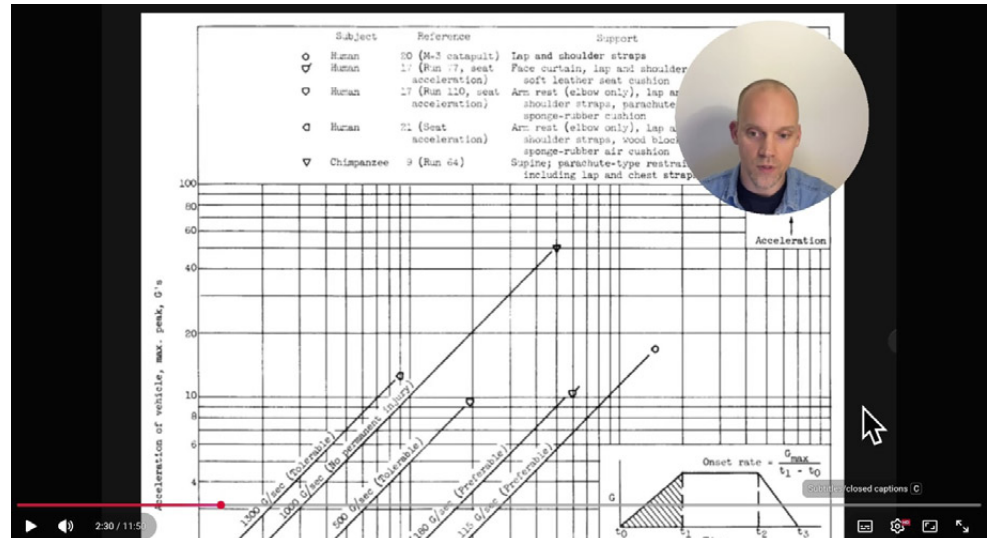
Eine Diskussion über Rückenprotektoren in Gurtzeugen flammt wieder auf.

Der Begriff „Jerk“ bezeichnet die Geschwindigkeit, mit der die G-Beschleunigung beim Aufprall ansteigt. Man kann durchaus relativ geringe G-Werte haben, die jedoch sehr schnell auftreten.

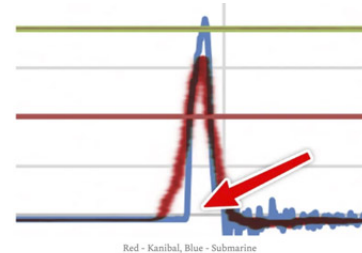
Das bleibt nicht ohne Folgen für den Körper des Piloten.

Relativ harte Protektoren wie Koroyd haben einen hohen Jerk-Wert.

Pilot Zsolt Ero schlägt vor, Rückenprotektoren unter diesem Kriterium neu zu bewerten. Ein sehr komplexes Thema, das wir in einer kommenden Ausgabe ausführlich behandeln werden, unter anderem mit Einschätzungen weiterer Experten wie Fred Pieri. In der Zwischenzeit hier das neue Video von Zsolt Ero, in dem er seinen Ansatz erklärt...



Ein Unterschied in der Anstiegsgeschwindigkeit der G-Belastung: in Rot ein aufblasbarer Protektor (Kortel Kannibal) und in Blau der Koroyd-Protektor des Ozone Submarine. Doch die Bedeutung dieses Unterschieds ist nicht unumstritten.



WINDRIDERS.fr
Mountain&Flight

Windsriders.fr
Mountain&Flight

Ethic and awesome

Reversible Jackets,
Lady, Hybrid, Thermik Light,
Yéti, Nosleeve, Everest.

- Paragliding
Down Jackets
Fill Power 700 cuin
- Flight Muffles

BECOME
A DEALER

#Konzeption



Photo: Sergey Krivchikov

Photo: https://lelipse-delta.com/ailes-vol-libre/windee/



Oben links: drei Kampfflugzeuge, das erste davon mit negativer Pfeilung. Die Auswirkungen sind im Flug nahe der Schallgeschwindigkeit nicht dieselben.

Oben: Ein Drachen hat ganz selbstverständlich eine stark positive Pfeilung.

#konzeption: die #flügelpfeilung

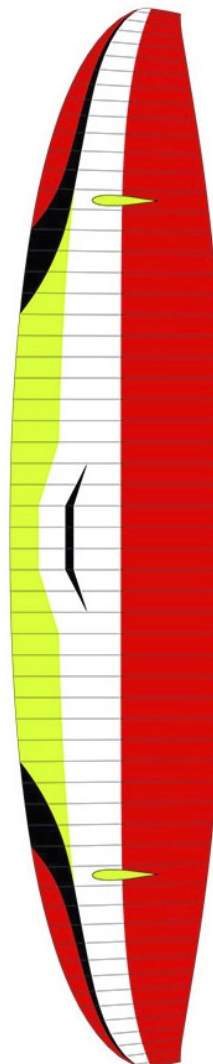
Ein wichtiges Merkmal der Flügelgrundform ist die Pfeilung. Definiert wird sie durch die „t/4“-Linie: Über die gesamte Spannweite wird, von der Eintrittskante ausgehend, auf jeder Profilsehne ein Punkt abgetragen, der einem Viertel der Profiltiefe entspricht. Danach wird durch diese Punkte eine Linie gezeichnet, die die Pfeilung veranschaulicht.

Ganz deutlich zu sehen ist die positive Pfeilung bei einem Drachen oder den meisten Kampfflugzeugen: Die Austrittskante ist fast gerade, und die Eintrittskante schaut wie eine Pfeilspitze in Flugrichtung.

Im Gleitschirmbau wurde sowohl neutral, positiv als auch negativ gepfeilt. Die ersten rechteckigen Flügel waren naturgemäß gar nicht gepfeilt. Dann begann man, die Ecken der „Matratzen“ abzuschneiden und elliptisch zu runden – in der Regel sowohl an der Eintritts- als auch an der Austrittskante.

Diese Schirme waren somit immer noch mehr oder weniger ungepfeilt. Fast zeitgleich kamen dann etwas später sowohl positiv als auch negativ gepfeilte Schirme auf den Markt, und Mitte der Neunzigerjahre experimentierten viele Hersteller zunehmend mit negativ

Der Mac Para Eden 8: Die Grenze zwischen den farbigen Zierlinien und der weißen Fläche vorne folgt ungefähr der t/4-Linie und betont damit die positive Pfeilung dieses Schirms, die durch das zusätzliche Zurückversetzen der Stabilos noch verstärkt wird.



free.aero
MAGAZINE

KONZEPTION

Regelmäßig richten wir den Fokus auf Konstruktionsdetails, die dazu führen, dass unsere Gleitschirme immer besser fliegen.

Im letzten Heft haben wir über Winglets und zurückversetzte Flügellenden gesprochen.

Hier fassen wir die Grundlagen der Flügelpfeilung zusammen.

Im nächsten Heft werden wir die Wölbung des Flügels und ihren Einfluss auf das Flugverhalten des Gleitschirms im Detail erklären.

#Konzeption

gepfeilten Flügeln: Die Eintrittskanten waren fast gerade, die Austrittskanten hingegen elliptisch geschwungen. Der Philou war ein Beispiel dafür.

Wie wirkt sich denn die Pfeilung auf das Flugverhalten aus? Eine gerade Eintrittskante kann höhere Leistung bringen, eine ganz gerade Eintrittskante würde jedoch an den Flügelenden etwas schneller einklappen. Aber: Eine negative Pfeilung verschlechtert das Handling. Für ein gutes Handling und Kurvenverhalten ist ein positiv gepfeilter Flügel besser.

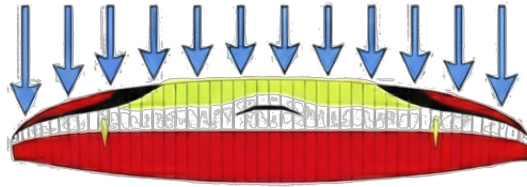
Wenn der Pilot beispielsweise an der linken Bremse zieht, um nach links zu drehen, rollt der Schirm zunächst je nach Schirmtyp mehr oder weniger stark nach rechts. Das ist das negative Wendemoment. Es liegt unter anderem daran, dass durch den Zug an der linken Seite diese kurzzeitig eine Auftriebserhöhung erfährt und der Schirm temporär nach rechts rollen möchte. (Dieses Phänomen kann durch eine höhere Krümmung ausgeglichen werden, dazu mehr in der nächsten Ausgabe.)

Wenn der Schirm dann doch erwartungsgemäß um die Gierachse nach links dreht, hat er eine Tendenz, aus der Kurve „herauszurutschen“: Die Masse des Flügels möchte gerne weiter geradeaus fliegen. Der Schirm rutscht also schräg mit dem rechten Stabilo voraus. Wenn der Schirm nun stark gepfeilt ist, bekommt die rechte Flügelhälfte durch die rechtswinklige Anströmung mehr Auftrieb und rollt den Schirm nach links. Genau diese Schräglage unterstützt die geplante Kurveneinleitung.

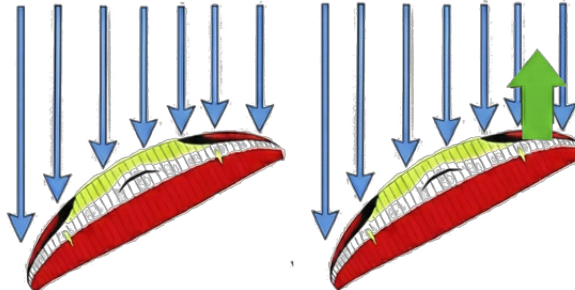
Die Kehrseite der Medaille: Ein stark positiv gepfeilter Schirm dreht nach einem Einklapper auch schneller weg als ein Schirm mit einer geraden Eintrittskante. Unter anderem, weil der Pilot unter einem stark gepfeilten Schirm weiter hinten hängt. Sehr stark gepfeilte Schirme waren daher gefährliche Kandidaten für brutales Abspiralen. Negativ gepfeilte Schirme klappen vielleicht ein bisschen schneller, aber sie sind viel braver. Stark negativ gepfeilte Schirme wie die ersten Prototypen des Phelix von Hannes Papesh flogen nach einem Klapper nicht nur weiter geradeaus, sondern drehten sogar in Richtung der offenen Seite. Das war kontraproduktiv – die Schüler konnten nicht gegensteuern lernen!

Heute ist die Pfeilung der Schirme eher gemäßigt positiv, mit einer Tendenz zum weiteren Rückversetzen der Stabilos, was das Handling verbessert.

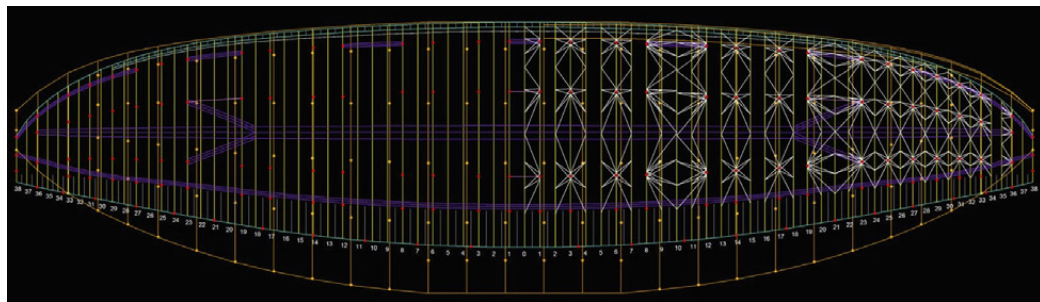
Der Schirm fliegt geradeaus, der Pilot zieht an der linken Bremse.



Die Masse des Flügels möchte gerne weiter geradeaus fliegen. Der Schirm rutscht also schräg mit dem rechten Stabilo voraus.



Die rechte Flügelhälfte bekommt durch die rechtswinklige Anströmung mehr Auftrieb und rollt den Schirm nach links.

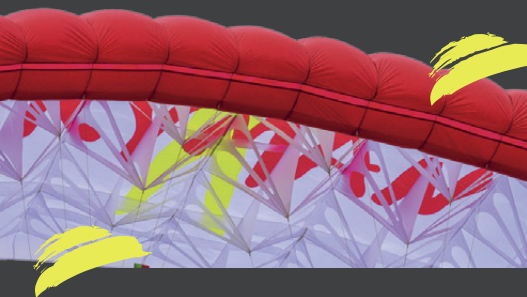


Oben: Philou (orange) vs. Maestro 3, in der Mitte ein Philou auf dem Foto, darunter ein Maestro 3 Light auf dem Foto.



LEBE DEIN

ABENTEUER



DER SIR EDMUND
SHARK IST DER
LEISTUNGSSTÄRKSTE
SINGLE SKIN VON
SKYMAN

Hybrid Single Skin mit
20% Doppelsegel



SIR EDMUND SHARK

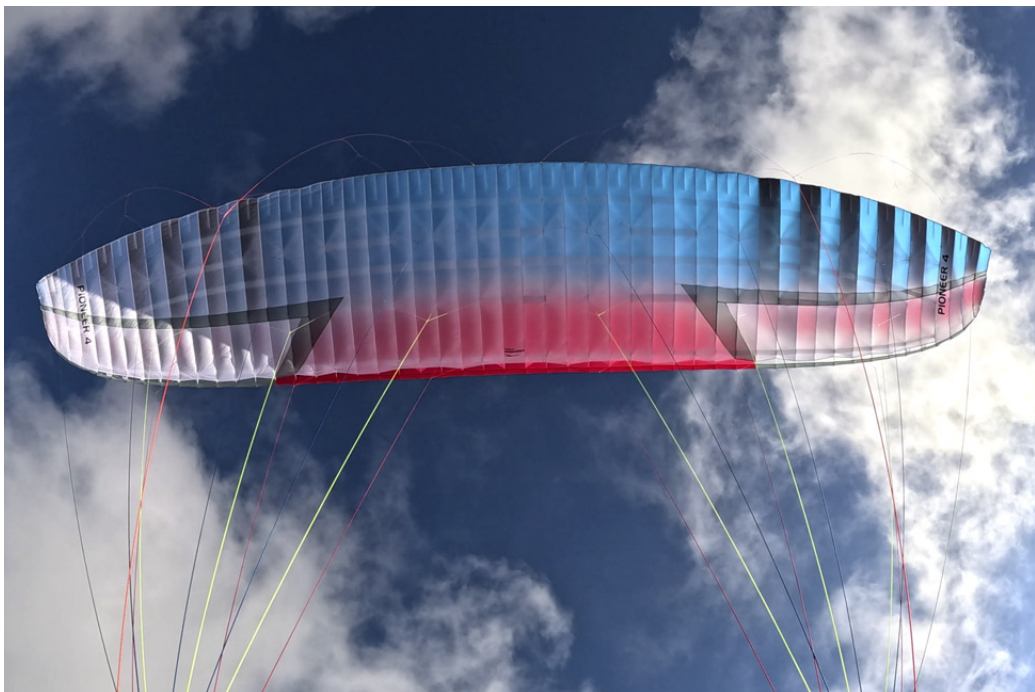
Der leistungsstarke Single Skin für
Hike & Fly

Thermikfliegen

Kleine Streckenflüge

www.skyman.aero

free.aero
MAGAZINE
www.free.aero



Mit bloßem Auge ist es nicht immer einfach, die
Pfeilung eines Flügels zu beurteilen.

Oben der neue Pioneer 4 von Independence,
unten der Maestro 3 Light von Phi (Titelbildfoto).



www.skyman.free.aero

facebook.com/freeaero

www.free.aero

EN/LTF B

SKIN 4 P



Halo



Swan



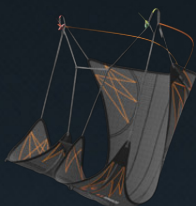
Vom Gipfel des K2 *zu allen Piloten*

Ab 0,95 kg

Der Skin 4 P ist viel mehr als ein ultraleichter Single-Skin-Flügel; er ist die ultimative Weiterentwicklung des Hike-and-Fly-Sports. Sein Design ist völlig neu und wurde von Grund auf mit einem einzigen Ziel entwickelt: der leichteste und kompakteste Gleitschirm zu sein, der möglich ist, ohne dabei an Sicherheit oder Flugvergnügen einzubüßen. Der Skin 4 P wurde unter extremen Bedingungen getestet und war der Protagonist des ersten Fluges vom Gipfel des K2. Nach dieser Erfahrung ist er bereit für jede Herausforderung am Berg.

Größen

14 / 16 / 18 / 20



ROAMER 2 P

Klein packen, *leicht fliegen*

Ab 189 g

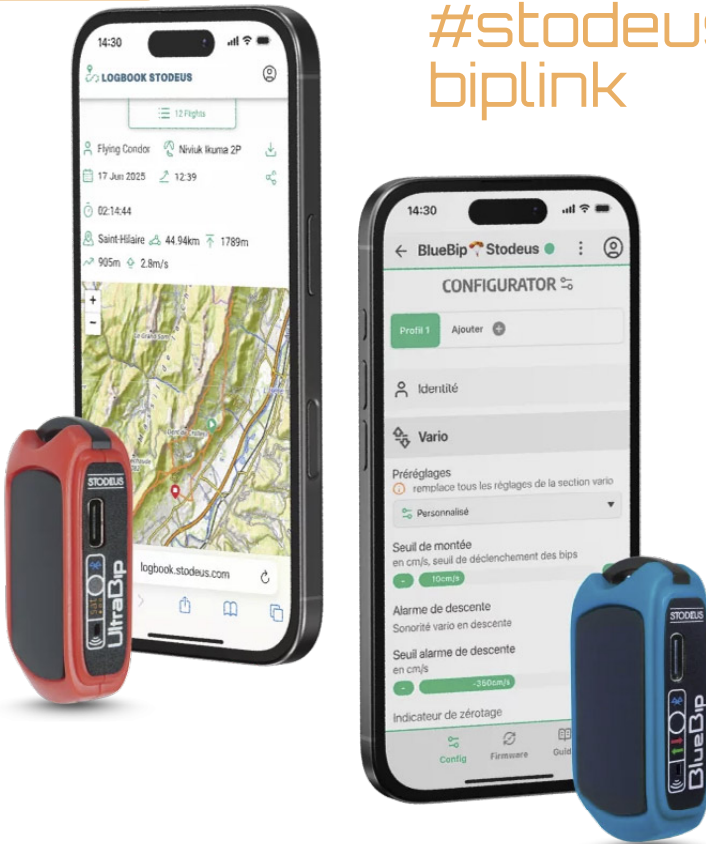
Größen
S / M / L



Das Roamer 2 P wurde komplett neu entwickelt, um dir noch mehr Komfort zu bieten. Dieser extraleichte Niviuk-Gurt richtet sich an Hike & Fly-Liebhaber sowie Para-Bergsteiger. Der ergonomische, in 3D modellierte Gurt passt sich perfekt an den Körper an, und das innovative, integrierte Verbindungssystem macht die Flugvorbereitung einfach und reduziert das Gesamtgewicht der Ausrüstung. Du wirst gar nicht merken, dass du ihn trägst – er wiegt nur 189 g.



#instruments

#stodeus
biplink

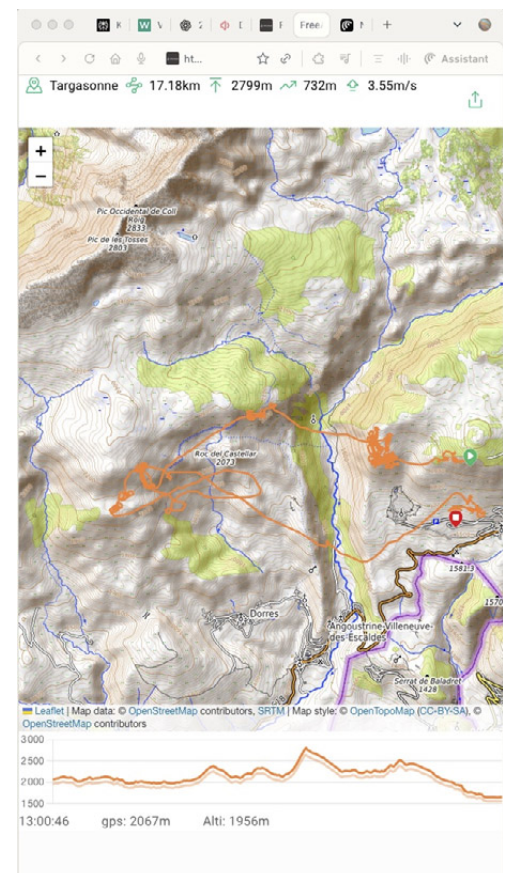
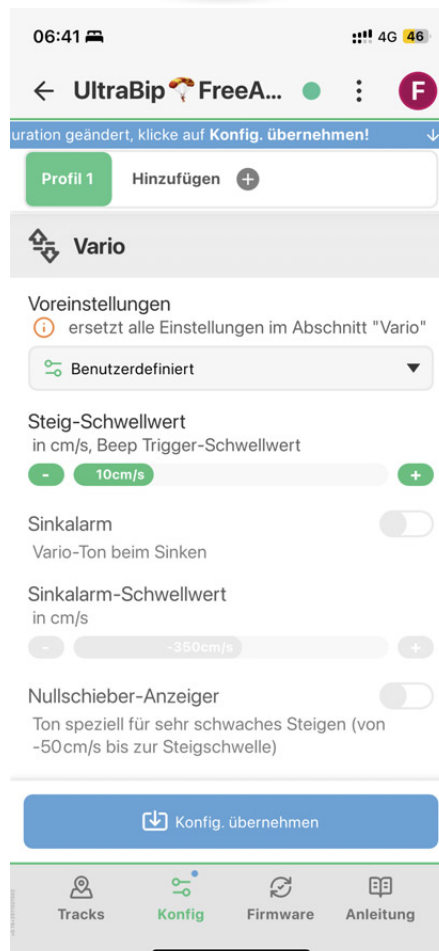
Stodeus hat eine App für iOS und Android veröffentlicht, mit der man eine Verbindung zu den beiden Bluetooth-Instrumenten der Marke herstellen kann: dem BlueBip und dem UltraBip. Sie dient dazu, die Konfiguration der Instrumente zu erleichtern und die aufgezeichneten Flüge auf den neuen Logbook-Server von Stodeus zu übertragen.

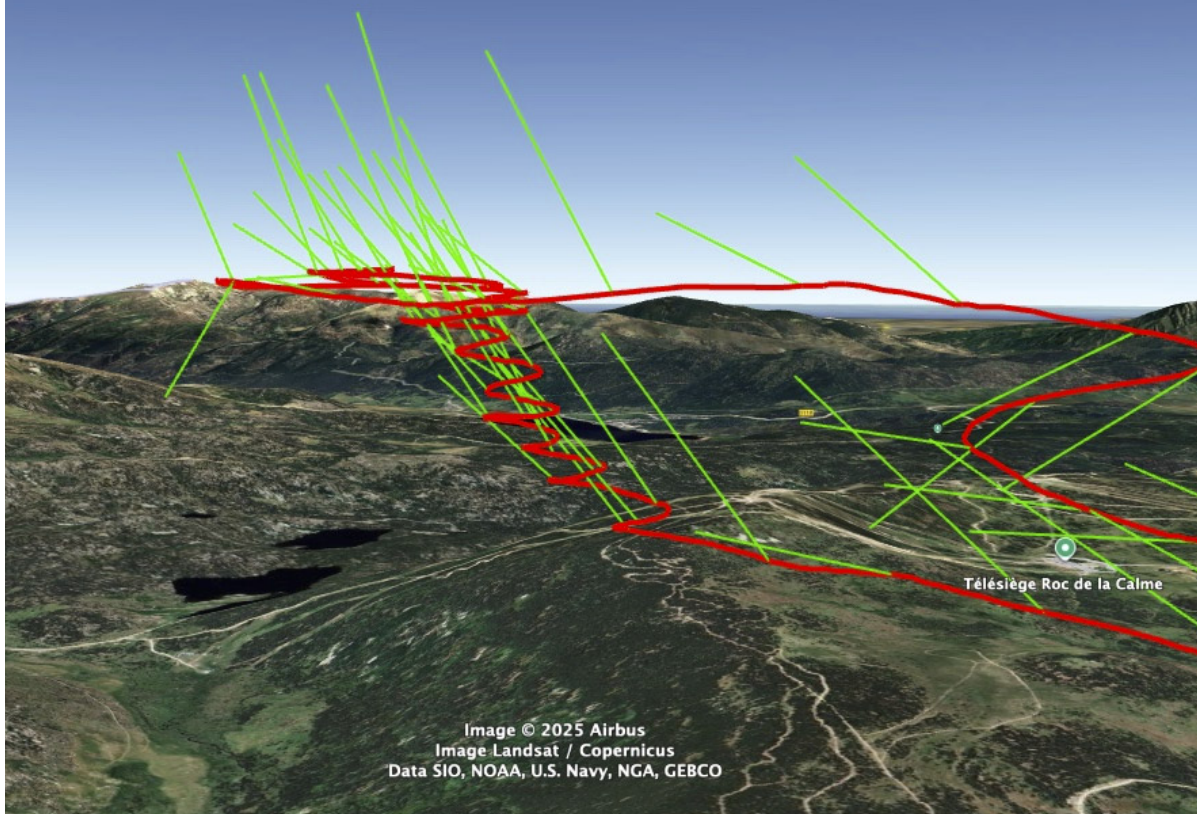
Wir haben begonnen, sie mit einem UltraBip zu testen. Die Verbindung zwischen iPhone und Instrument funktioniert bemerkenswert einfach und zuverlässig. Alle Einstellungen, die man zuvor mit dem Webapp-Configurator vornehmen konnte (außer der detaillierten Akustikdefinition), sind möglich, der Webapp-Configurator bleibt weiterhin verfügbar.

Auch die Updates werden erleichtert. Eine neue Funktion ist das „Logbook“: Der Pilot kann seine Flüge sehr einfach auf den Stodeus-Server übertragen. Sie können auf verschiedenen Kartenhintergründen angezeigt werden. Mit einem Klick lässt sich die Gesamtheit der mit seinem Schirm (oder seinen Schirmen) absolvierten Flüge und Kilometer anzeigen – praktisch für die Wartung des Schirms.

Das Logbook von Stodeus akzeptiert zudem kostenlos IGC-Flüge aller auf dem Markt befindlichen GPS-Instrumente: Skytraxx, XC Tracer, Flymaster, Syride, Naviter, SkyBean und die XCTrack-App..

<http://www.stodeus.com>





#vectorvario

Wir testen derzeit das neue Vectorvario, das in Frankreich entwickelt wurde. Es handelt sich um ein äußerst innovatives Instrument: Das Gehäuse mit Pitotrohr, kompletter Elektronik und der SD-Karte für die Flugaufzeichnung wird ganz einfach am linken Tragegurt befestigt. Das Gerät ist gleichzeitig ein akustisches Vario, ein Bluetooth-Vario zur Verbindung mit Software wie XCTrack, und vor allem ein Instrument zur Messung der Fluggeschwindigkeit der Kappe relativ zur Luft. Diese Messung erscheint uns ziemlich präzise, und die Aufzeichnung von IAS- und TAS-Geschwindigkeiten ist sehr praktisch für die Analyse des Gleitschirms. Vor allem aber berechnet das Instrument die Windgeschwindigkeit sehr zuverlässig – und zwar in 3D. Man kann also, wie auf dem oberen Screenshot (Aufzeichnung im IGC-File) gut sehen, dass der Pilot der Thermikdrift sauber gefolgt ist. Der Wind kam auf diesem Bild von rechts (und von unten, da in einer Thermik).

Das Instrument soll außerdem zwischen pendelbedingten Steigbewegungen des Piloten und echten Steigwerten durch Aufwinde unterscheiden können, da es die Variomessungen durch die Geschwindigkeitszunahmen in Flare-Phasen kompensieren kann. Wir werden unsere umfangreichen Tests im nächsten Heft detailliert vorstellen.



PHI-AIR.COM

MAESTRO 3 light
High B





LEBE DEIN

ABENTEUER

DER SIR EDMUND SHARK IST DER LEISTUNGSSTÄRKSTE SINGLE SKIN VON SKYMAN

Hybrid Single Skin mit 20% Doppelsegel



SIR EDMUND SHARK

Der leistungsstarke Single Skin für
Hike & Fly

Thermikfliegen

Kleine Streckenflüge

www.skyman.aero



free.aero
MAGAZINE
www.free.aero

#thermup

Wir testen derzeit auch ein Instrument, dessen Funktionsweise fast wie Science-Fiction erscheint...

Es handelt sich um den Thermup, ein Gerät, das angeblich Thermiken in der Nähe des Piloten bis zu einer Entfernung von 300 Metern erkennen und die Richtung zu deren Erreichen mittels LEDs anzeigen kann.

Die physikalischen Grundlagen sind nicht abwegig (auch wenn der Hersteller uns bittet, sie hier nicht zu offenbaren, solange wir den vollständigen Test nicht durchgeführt haben), aber die praktische Umsetzung kann schwierig erscheinen.

Der gleiche Hersteller bietet übrigens auch klassische, aber sehr kleine Variometer an.

Fortsetzung folgt...
<https://www.variup.com/>



facebook.com/freeaero

www.free.aero

#trends 2025



Photos: Alex Höllwarth

#zoom winglets xb lt

Auch bei Zoom wachsen die Winglets auf den Oberseiten des ganz neuen XB LT. Laut Zoom zeigt er ein äußerst gutmütiges Verhalten in anspruchsvollen Flugsituationen. Der XB LT soll neue Maßstäbe in Sachen Sicherheit in der Klasse der leichten Intermediate-Gleitschirme setzen.

Inspiziert vom X2C LT, übernimmt er denselben präzisen, aber leichtgängigen Steuerinput. Mit einem Gewicht von 2,85 bis 3,85 kg je nach Größe und Tragegurten ist der XB LT bereit für Hike & Fly-Abenteuer, lange Thermikflüge und Kilometer-Jagd.

Die Marke wird nun vollständig von Alex Höllwarth geführt, die Verbindung zu Phi verblasst.

Aktuell arbeitet Zoom an seinem ersten High-B-Schirm, dem XB HB, dessen Markteinführung für das Frühjahr 2026 geplant ist.



#trends2026



Photos: Alex Hölzlwarth

Der XA LT ist seit einem Jahr erhältlich, wir hatten schon darüber geschrieben: Er besitzt ein erstaunlich komplexes Innenleben für die A-Klasse. Hier sind die Mini-Ribs an der Austrittskante zu sehen. Sie sorgen für eine sauberere Form, auch dort, wo die Strömung zwar etwas weniger kritisch ist als im Bereich der Eintrittskante, aber beim beschleunigten Flug sowie bei Schirmen mit wenigen Zellen zeigt sich bereits in der CFD-Simulation ein Vorteil.

#zoom xalt

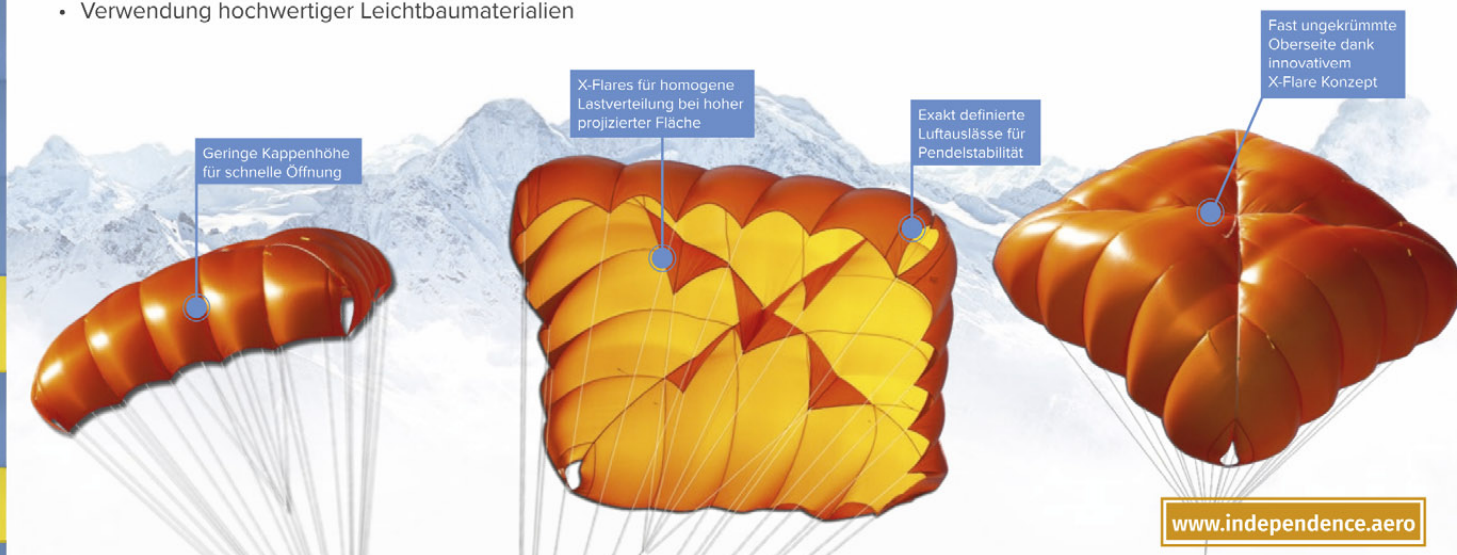


World of XC paragliding

Die Fakten der NG Serie im Überblick:

- Erhältlich in 3 Größen als NG und in der Leichtversion NG light, zertifiziert nach EN12491
- Neues, innovatives X-Flare Konzept für hohe Effizienz
- Hervorragende Sinkraten, jeweils nur knapp über 5 m/s, entspricht einem Sprung aus etwa 1,3 m Höhe
- Hohe Öffnungssicherheit und extreme Pendelstabilität
- Intelligenter Leichtbau für schnelle Öffnungen bei langsamen Geschwindigkeiten
- Verwendung hochwertiger Leichtbaumaterialien

	Anhängelast max. (kg)	Fläche (m²)	NG Gewicht (kg)	NG light Gewicht (kg)
NG 100 Serie	100	25	1,45	1,18
NG 120 Serie	120	29	1,6	1,3
NG 140 Serie	140	33	1,85	1,49



INDEPENDENCE STEHT FÜR INNOVATIVE, HOCHWERTIGE RETTUNGSSYSTEME.

Nach unserem **ersten Kreuzkappen-Rettungssystem Evo Cross** und der **noch immer ungeschlagen leichten Ultra Cross** haben wir mit den Rettungssystemen der **Next Generation (NG) Baureihe** eine optimierte Bauform der Kreuzkappen entwickelt:

• Besonders ausgewogene Lastverteilung

Das **brandneue X-Flare-Konzept** der NG Serie besteht aus exakt kalkulierten, über die gesamte Kappe eingesetzten, dreieckigen Flares. Die X-Flares sorgen für gleichmäßige Lastverteilung und in Kombination mit den individuell abgestuften Leinenlängen für eine **sehr niedrige Kappenhöhe** bei einer **fast ungekrümmten Oberseite**.

• Schnelles Öffnen

Als positiver Nebeneffekt sind das Kapenvolumen und die für das Öffnungsverhalten wichtige Kappenbasis deutlich kleiner. Dies **verkürzt die Füllzeit** und damit die Öffnungszeit.

• Hervorragendes Sinken

Die projizierte Fläche vergrößert sich maximal. Dies steigert die Effektivität und reduziert die Sinkrate. Das Ergebnis sind bei allen Größen der NG Reihe ein hervorragendes Sinken von nur **knapp über 5 m/s bei maximaler Anhängelast**. Dies entspricht einem **Sprung aus etwa 1,30 m Höhe**.

• Extreme Pendelstabilität

Definierte Auslassöffnungen an allen vier Ecken sowie individuell abgestufte Leinenlängen sorgen für extrem geringes Pendeln.

• Hohe Öffnungssicherheit

Diese wird durch die abgestuften Leinenlängen erreicht. Jedes

Rettungssystem bietet im gepackten Zustand viel Angriffsfläche für eine zuverlässige Öffnung.

• Wenig Gewicht an entscheidender Stelle

Durch die geringe Kappenhöhe und die X-Flares, die überproportional viel Last aufnehmen, konnte die Basis weitgehend ohne Verstärkungsbändern realisiert werden. Dies sorgt für wenig Masse, was einen zusätzlichen Beitrag zum schnellen Öffnen bei langsamen Geschwindigkeiten leistet.

	Sinkrate bei max. Anhängelast NG	Sinkrate bei max. Anhängelast NG light	Preis NG	Preis NG light
NG 100 Serie	5,28 m/s	5,1 m/s	850 €	990 €
NG 120 Serie	5,14 m/s	5,16 m/s	890 €	1040 €
NG 140 Serie	5,37 m/s	5,45 m/s	960 €	1090 €

#trends 2026

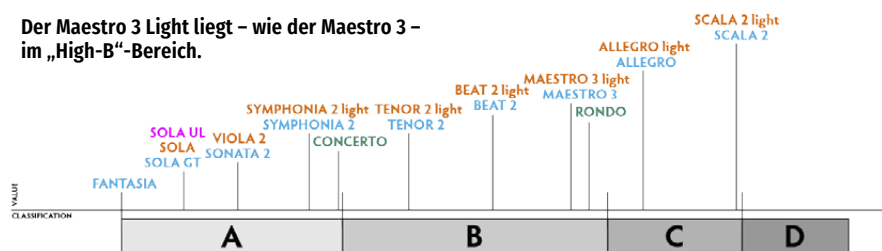
Photos: Pascal Purin

© pascal purin

#maestro 3 light

Der Phi Maestro 3, bereits gut etabliert, ist nun auch in der Light-Version erhältlich. Ende Oktober wurde dieses Modell in allen acht Größen, von 17 bis 25, für 55 bis 145 kg EN-B-zertifiziert.

Der Maestro 3 Light liegt – wie der Maestro 3 – im „High-B“-Bereich.



#trends 2026

Photos: Pascal Purin

© pascal purin

Die Phi Maestro 3 Light wird aus Porcher Skytex 27 und Dokdo D10 gefertigt.

Ein bemerkenswerter Flug von Ondrej Prochazka in Brasilien Ende Oktober mit der Phi Scala 2 Light: 515 km.

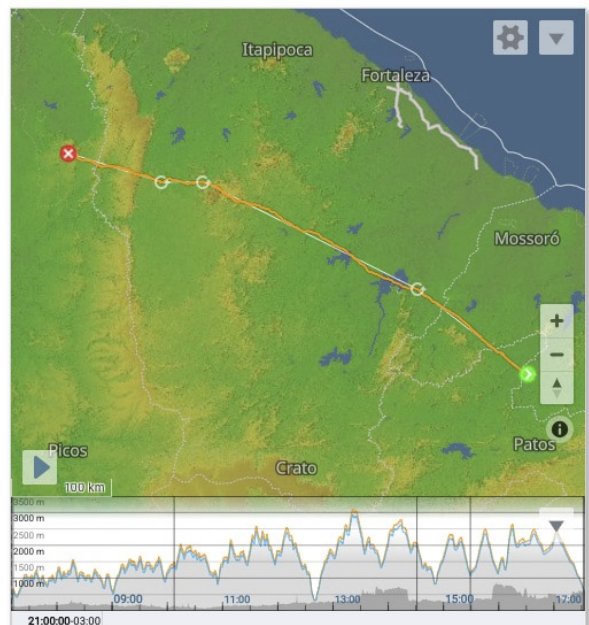
<https://www.xcontest.org/world/en/flights/detail:andrew4u/24.10.2025/10:10>

Flight detail Ondrej Prochazka · 24.10.2025 · 515.38 km 

pilot :	Ondrej Prochazka [andrew4u]	CZ
date :	24.10.2025 07:10	-UTC-03:00
launch :	Jardim de Piranhas	BR 
route :	515.38 km	 515.38 p.
glider :	Phi Scala 2 light	
airtime :	10:23 h	Ø 50.02 km/h
 IGC file  Google Earth		

Desc | Photo | Flight | Route | Start | Land

The day started way more dry than forecast announced.
We wait but the sky stayed with a blue hole behind takeoff.
After the tow I managed to get to the top and with a magic line in the blue have little sink and some climbs inbetween. Around before Patu clouds start to pop and I enjoy a 5 meter at 8 AM. All seems to get better and a feeling for a good day is there. Wind is very strong, so I try stay high as I expect strong wind on the ground.
Shortly after Patu clouds start to disappear and cycles of cloud formation and deflation are very short. Lift is broken hard to stay high. I quickly switch to a very defensive mode.. searching more a turning waek lift. Still the first crisis comes getting low..9AM ..and after some search I get a good 3-4m/s finally back to cloudbase.
After this comes the next good cycle and I manage to fly high for another 1.5 hours. Clouds are back. Shortly before 11AM comes a crisis.





Die Pilotin Karin Schugg, deutsche Meisterin im Hike&Fly. Sie ist die Schwester des X-Alps-Athleten Christian Schugg.

Das Cabrio-Gurtzeug ist nun mit sämtlichem Zubehör erhältlich, darunter der zusätzliche hohe Rückenprotektor sowie die seitlichen Protektoren, die zusätzlich zum Airbag kommen, der dank zweier Nitinol-Ringe bereits beim Start gut vorgefüllt ist – wie auf diesem Foto zu sehen. Bei den Zulassungstests musste der Protektor nicht mit Ventilatoren vorgefüllt werden und erreichte dennoch bemerkenswerte Werte von 15,5 g mit eingebautem Rettungsgerät und 16,5 g ohne Rettungsgerät.

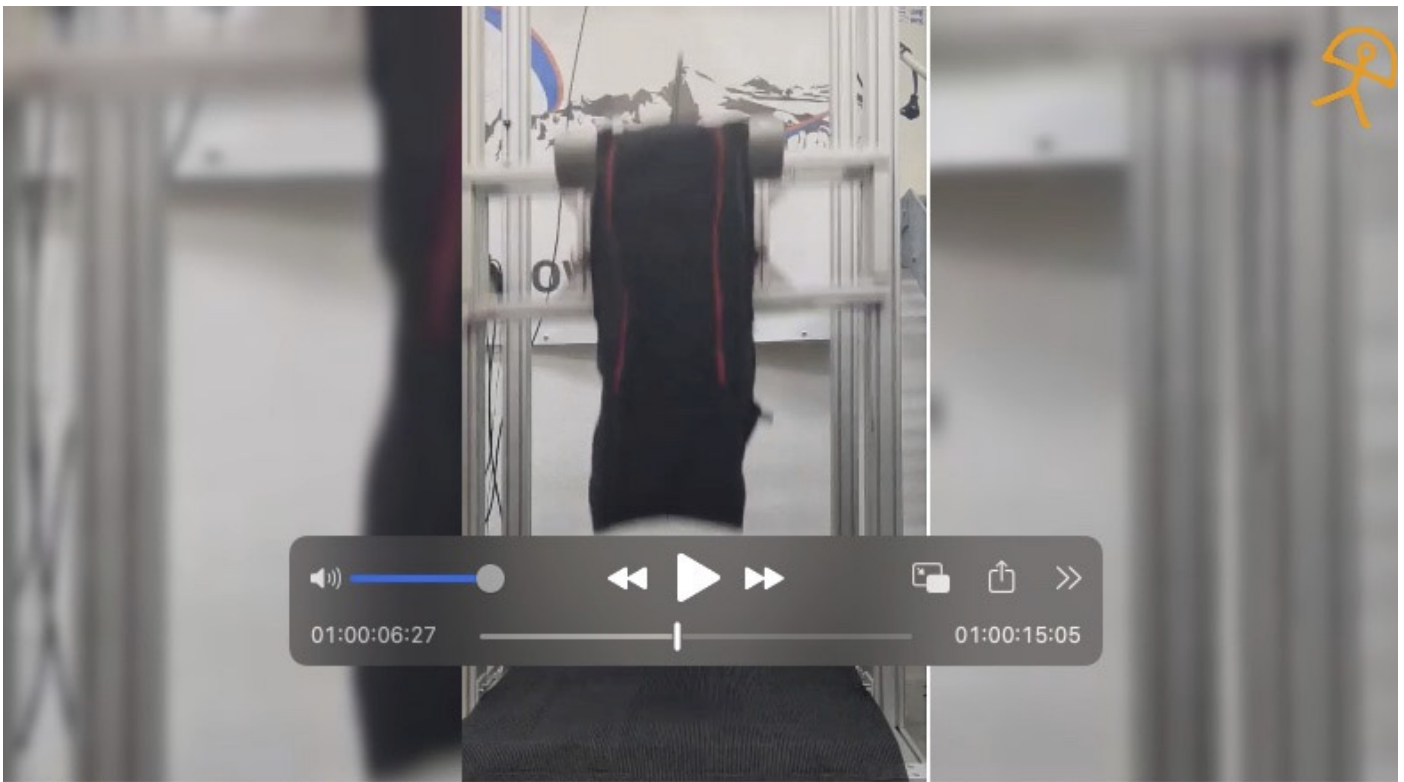


KOMPETENZCENTER FÜR DEINE FLÜGEL



Checks - Reparaturen - Verkauf - Beratung
+33 (0)4 99 620 619 www.horizon-reparation.com

Bemerkenswerte Werte von 15,5 g mit eingebautem Rettungsgerät und 16,5 g ohne Rettungsgerät.



#trends 2026



#beamer 3

Das Rettungssystem Beamer von High Adventure feiert sein 20-jähriges Jubiläum.

Die aktuelle dritte Generation ist nun seit fast einem Jahrzehnt auf dem Markt, aber immer noch vollkommen zeitgemäß. Es handelt sich um einen steuerbaren Rettungsschirm, der sowohl mit als auch ohne Gleitschirmtrennung geflogen werden kann. Mit einem Gleitschirm im Schlepp sinkt er mit etwa 3 m/s. Ein weiterer Vorteil: Diese klassische Konfiguration „Gleitschirm + Beamer“ soll stabiler sein als „Gleitschirm + Rundkappe“.

Der Beamer ist in einer klassischen Version und einer Light-Version erhältlich, jeweils in drei Größen (90, 130 und 170 kg).

Gewichte:

- Klassisch: 1640 g, 1835 g, 2705 g
- Light: 1230 g, 1420 g, 2240 g

Mehr Infos: www.highadventure.ch

#trends 2026

Photo: Markus Gründhammer



#independence pioneer 4

Photo: Stefan Kurrle

Der neue Pioneer 4 ist ein leistungsstarker und sicherer Gleitschirm für Einsteiger, der mit seinem Piloten mitwächst. Er ist nach EN/LTF A zugelassen, kann aber mit einer einfachen Änderung am Beschleunigersystem zu einem EN/LTF B werden.

Zur Sicherheit: Wir machen uns keinerlei Sorgen. Markus Gründhammer, der sowohl für Skyman als auch für Independence arbeitet, hat ihn – wie immer – über lange Zeiträume in alle möglichen Extremsituationen gebracht (Foto oben).

Mehr Informationen zu diesem Schirm gibt es in einer der nächsten Ausgaben.

Er ist in vier Größen erhältlich: 22,5 / 24,5 / 27 / 29,5.

Streckung 5,5, 51 Zellen.

Gewicht zwischen 4,45 und 5,65 kg.

<http://www.independence.aero>



#trends 2026



#independence air taxi 3

Ein universeller Tandemschirm für Freizeit- und Profibetrieb. Start und Landung wurden weiter verbessert, und der große Trimmbereich auf den C-Gurten bietet eine solide Geschwindigkeitsreserve. Photos: Stefan Kurrle
<http://www.independence.aero>



#trends 2026



#rescue ICE

Eine sehr gute Idee: Die Firma ICE-Code bietet Aufkleber für den Helm an, die einen NFC-Chip und auch einen QR-Code enthalten.

Beide Möglichkeiten führen zu einer Website mit den wichtigen Daten über den Piloten, für den Fall eines Unfalls. Abgesehen von der Blutgruppe (deren Nutzen heutzutage nicht unbedingt erwiesen ist, da sowieso keine Transfusion außer dem universellen „O-“ ohne einen zusätzlichen Test durchgeführt wird), kann der Pilot dort die Adresse der zu kontaktierenden Angehörigen, den Hausarzt und andere nützliche medizinische Informationen wie Allergien hinterlegen lassen.

Ein sehr nützliches und bezahlbares Werkzeug:
 15 € pro NFC/QR-Code-Sticker.
 Die Daten werden bei der Bestellung programmiert, aber der Pilot kann die Informationen auf dem Webportal des Herstellers ändern.

<https://ice-code.help>



OMNI

Elevate your
adventure.



Official Device
for Athletes at the
Red Bull X-Alps

More at
www.naviter.com

naviTer
Enabling Pilot Excellence



#stulpen magnetisch

Wir testen derzeit die Everest 8848 Stulpen – aus reinem 700-Cuin-Daunen, gedacht für den Wintereinsatz oder sehr große Höhen.

Diese neueste Version mit magnetischem Verschluss erleichtert das Anbringen des Stulpen an der Steuerleine erheblich: er lässt sich einfach zusammendrücken und hält dann den Stulpen gut an der Bremsleine fest.

Das ist viel praktischer als der Reißverschluss des Vorgängermodells und ist gut durchdacht. Wir werden unsere Eindrücke nach den ersten Flügen unter winterlichen Bedingungen mit euch teilen...

<http://www.windsriders.fr>



#trends 2026

Stofftausch: gut angezogen zum spielen...

Photos : Sascha Burkhardt

#trends 2026



Photos : Sascha Burkhardt



Am Boden spielen, wenn möglich bei starkem Wind: Herbst und Winter sind eine gute Saison, um zu trainieren, die Reaktionen des Schirms zu spüren. Der Modedesigner Stoffrausch stellt in Berlin (was sich auf den Preis auswirkt) speziell angepasste zweiteilige Anzüge her. Die Kapuze passt unter anderem über den Helm ...





Photos : Sascha Burkhardt

Ein bequemer, zweiteiliger Anzug, den man auch im Alltag tragen kann. Allerdings ist er, weil er aus sehr weicher und angenehmer Baumwolle besteht, etwas empfindlicher als ein synthetischer Anzug. <https://www.stoffrausch.com/c/specials-1/flywear>
 Hier spielen wir mit einem perfekten Spielzeug: dem Dent de Lion von Air G-Products, einem Single-Skin für All-Terrain/Freestyle/Hike&Fly.
<https://airg.family/store/products/wings/dent-de-lion>



Herausgeber, Chefredakteur, Verantwortlicher : Sascha Burkhardt
Reportagen und Rubriken : Claytone Carpe, Valentin Burkhardt, Arthur Burkhardt
Testpiloten : Pascal Kreyder, Estéban Bourroufiès, Philippe Lami.
Grafik : Sascha Burkhardt

Anschrift:
Haßler
Etmattenstr. 22
D-79112 Freiburg
contact@free.aero
Tel 00 49 152 57099148

Alle Texte, Fotos und Grafiken von free.aero sind urheberrechtlich geschützt.

Es ist ausdrücklich erlaubt, die Magazine zu kopieren, zu speichern, in unveränderter Form weiterzugeben und auch via anderer Medien zu veröffentlichen, wenn unsere Magazine dabei unverändert bleiben und nicht in durch den Kontext herabgewürdigt werden.

Es ist ausdrücklich verboten, Texte, Fotos oder Grafiken aus den Magazinen zu kopieren und in andere Werke einzuarbeiten.

