

free.aero

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



sommer
#beginn

Photo: Jacques Paul-Stéfani



Einfach abheben ...
Photo:
Jacques Paul- Stéfani



Colors Reloaded
Photos: Markus
Gründhammer





1	COVER
2	#COLORS RELOADED
3	#SHOT
3	INHALT
4	#SHOT
5	AD NIVIUK X-ALPS
6	VIDEO: FAKE
8	VIDEO : STORY EWA@9946M
9	DIE FALLE VON MANILLA 2007
12	AD COUPE ICARE SAINT HILAIRE
15	AD STODEUS
20	TEST NAVITER OMNI
21	AD SKYMAN SHARK
22	AD PHI MAESTRO 3
23	HINTERNLANDUNG
24	AD NIVIUK ARTIK R2 & ARROW
25	KÖSSEN
27	NIVIUK
29	NEO
31	AD NEXT GENERATION 2
31	AD NEXT GENERATION 1
32	NOVA
33	LEVEL WINGS
36	AD NIVIUK HIKO P & ARROW P
37	OZONE
38	AD SKYMAN SHARK
39	AD ZOOM XA
40	AD STOFFFRAUSCH
41	DUDEK
42	PHI
46	SKY
48	SKYTRAXX
49	SKYBEAN
50	INFEXION: UNIVERSALE KITE-RISER ?
52	AD SWING NYRA RS
53	SPEEDFLYING IM KINO
55	IMPRESSUM

**Eine ungewöhnliche
Ansicht des
Gleitschirmfliegens im
Sommer...
Weder KI noch eine
Fotomontage – sondern
ein Spiel mit Spiegel...
Von Jacques Paul
Stéfani**

Deux GT03 über dem
Lac d'Annecy
Photo: Jérôme
Maupoint



Vorstellung des Flug-Kits

KLIMBER 3 P

NIVIUK x X-ALPS 2025

ROCKET P



EXPE RACE



NIVIUK | **SERIES**

Peng Yujiang suffered a terrifying and freezing ascent – and then had to endure a medi- and official disapproval after landing.... En voir plus



XCMAG.COM

Pilot swept to 8,500m in China survives

A Chinese pilot has miraculously survived one of the worst incidents of cloudsuck, after bei...



Bone-chilling viral video shows the moment a Chinese paraglider almost was sucked into the clouds — leaving him stranded roughly 5 miles off the toe in ice.
The paraglider, identified in local reports as P...



@BrutFR S'abonner

Un parapentiste chinois s'est retrouvé "congelé".



Un parapentiste aspiré par un nuage à 8 500 mètre d'altitude

9,8 k vues · il y a 20 heures

franceinfo

Alors qu'il pensait faire un simple vol de loisir, un parapentiste expérimenté a été, il y a quelqu...

Nouveau

KÜNSTLICHER AUFWIND ?

Ende Mai 2025 ging ein Video viral, das angeblich den chinesischen Gleitschirmpiloten Peng Yujiang zeigt, wie er in eine Cumulonimbus-Wolke gesogen wird – auf eine extreme Höhe von 8.600 Metern.

Warum nicht? Immerhin wurde Ewa Wiśnierska 2007 auf fast 10.000 Meter hochgezogen (siehe nächste Seite).

Aber die Aufnahmen wirken alles andere als glaubwürdig – selbst wenn man die teils verzerrten Perspektiven berücksichtigt, die eine Insta360, montiert am Ende einer langen Stange, erzeugen kann.

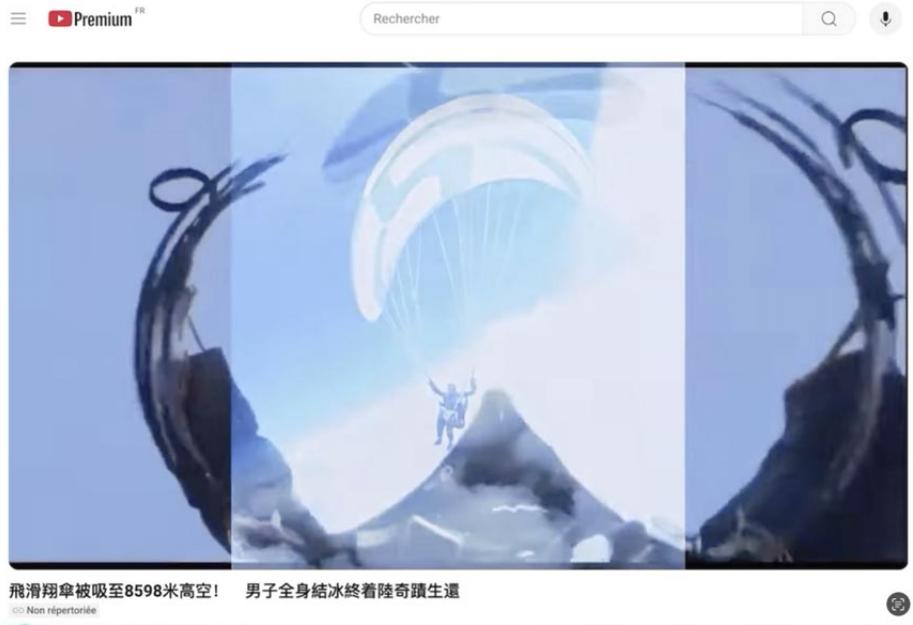
Diese Ungereimtheiten blieben von den Medien weitgehend unbeachtet – ebenso von Kommentatoren wie Bertrand Roche, der im Video der Zeitung Le Parisien zu Wort kommt. Roche ist zwar ein erfahrener Alpinist und Gleitschirmflieger mit mehreren Rekorden, darunter der erste Tandemflug vom K2 (8.611 m) im Jahr 2024 mit einem Niviuk Bi Skin-Prototypen.

Das Szenario selbst ist nicht völlig unmöglich – der Flug tauchte sogar kurz auf XContest auf, bevor der Pilot ihn wieder löschte (siehe nächste Seite). Doch das Video, offensichtlich auf virale Aufmerksamkeit ausgelegt, scheint eine

schlecht gemachte KI-Produktion zu sein: unlogische Kamerawinkel (selbst für eine Insta360), unrealistische Umgebung, auffällig ruhige Luft (für einen Cb), und in manchen Szenen verschwindet plötzlich der Beinsack.

Im selben Flug scheint Peng Yujiang plötzlich von einem Liegegurt auf einen normalen Gurt zu wechseln.

Hätte er einfach nur die Beine herausgenommen (warum sollte er das tun?), würde man den Beinsack hinter ihm im Wind flattern sehen. Oder hat er ihn etwa auf 8.000 Metern Höhe weggezzippt und abgeworfen?



Eine solche Geschichte ist allerdings tatsächlich passiert – und zwar der deutschen Wettkampfpilotin Ewa Wiśnierska, am 14. Februar 2007 in Manilla, Australien, während der Gleitschirm-Weltmeisterschaft.

Ewa wurde überrascht, als zwei große Gewitterzellen direkt über ihr verschmolzen. Sie wurde bis auf 9.946 Meter Höhe gesogen – gestartet war sie nur 270 Meter über dem Boden.

Ihr Vario maß eine Steiggeschwindigkeit von +20 m/s, gefolgt von einem Sinkflug mit -33 m/s.

Sie überlebte vor allem, weil sie bewusstlos wurde – ihr Körper benötigte dadurch deutlich weniger Sauerstoff.

Ewa kam mit nur leichten Erfrierungen davon. An diesem Tag jedoch starb ein anderer chinesischer Pilot, nachdem er vom Blitz getroffen wurde.

Ein Dokumentarfilm über diesen Vorfall erschien 2010 unter dem Titel „Miracle in the Storm“ (siehe nächste Seite).

Darin wurden Szenen nachgestellt – aber im Gegensatz zum aktuellen Video wurde das ganz klar als künstlerische Reproduktion gekennzeichnet.

Arthur Burkhardt

FAKE BIS HIN ZUM IGC ?

Wir haben die beiden Tracks des chinesischen Flugs schnell analysiert, die auf XContest hochgeladen und dann wieder gelöscht wurden. Einer sollte angeblich von einem Flymaster stammen und enthielt einen gültigen G-Record – schwer zu fälschen, aber nicht völlig unmöglich (GPS-Simulator mit Druckkammer). Der zweite Track hatte zwar eine gültige IGC-Signatur, wurde aber von einem iPhone-App-Duo erzeugt.

(HFRHWHardwareVersion: Apple iPhone, iOS 16.3.1 HFFTYFRType: Naviter, SeeYou Navigator). Eine solche Datei lässt sich mit wenigen Handgriffen auf dem iPhone sehr leicht „faken“. Ein bekanntes Problem – wir kommen darauf zurück.

Das iPhone trackte den Flug von Beginn an, nach einem Start auf über 3000 m. Dann geht es rasch aufwärts, und seltsamerweise erst nach 48 Minuten Flug – bei 5234 m – startet die Flymaster-Aufzeichnung.

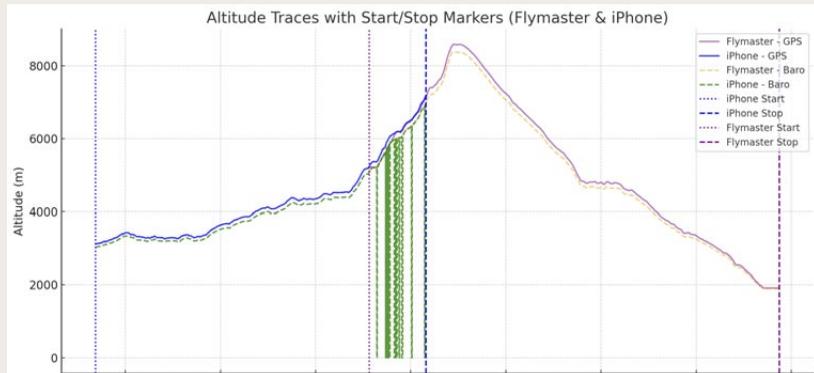
Die beiden Datensätze verlaufen recht synchron, mit typischen Abweichungen von etwa 30 m. Aber das iPhone-Barometer beginnt, erratische Sprünge zu zeigen, während das GPS stabil bleibt. Nur 10 Minuten nach Beginn der Flymaster-Aufzeichnung bricht die iPhone-Aufzeichnung komplett ab, bei ca. 7185 m. Das wäre plausibel (Akku?).

Den restlichen, insgesamt fast zweistündigen Flug trackt dann nur noch der Flymaster – inklusive der maximal erreichten Höhe: 8589 m (GPS).

Das alles wirkt also ziemlich seltsam, aber nicht völlig unglaubwürdig. Es könnte also sein, dass der Pilot diesen Flug tatsächlich gemacht hat. Falls ja, bleibt unverständlich, warum er ihn mit eindeutig gefälschten Videosequenzen illustriert hat.

Wir bleiben dran und berichten weiter.

Sascha Burkhardt



HELP
WINDRIDERS
FR
MOUNTAIN & FLIGHT

Windsriders.fr

Mountain&Flight

Ethic and awesome

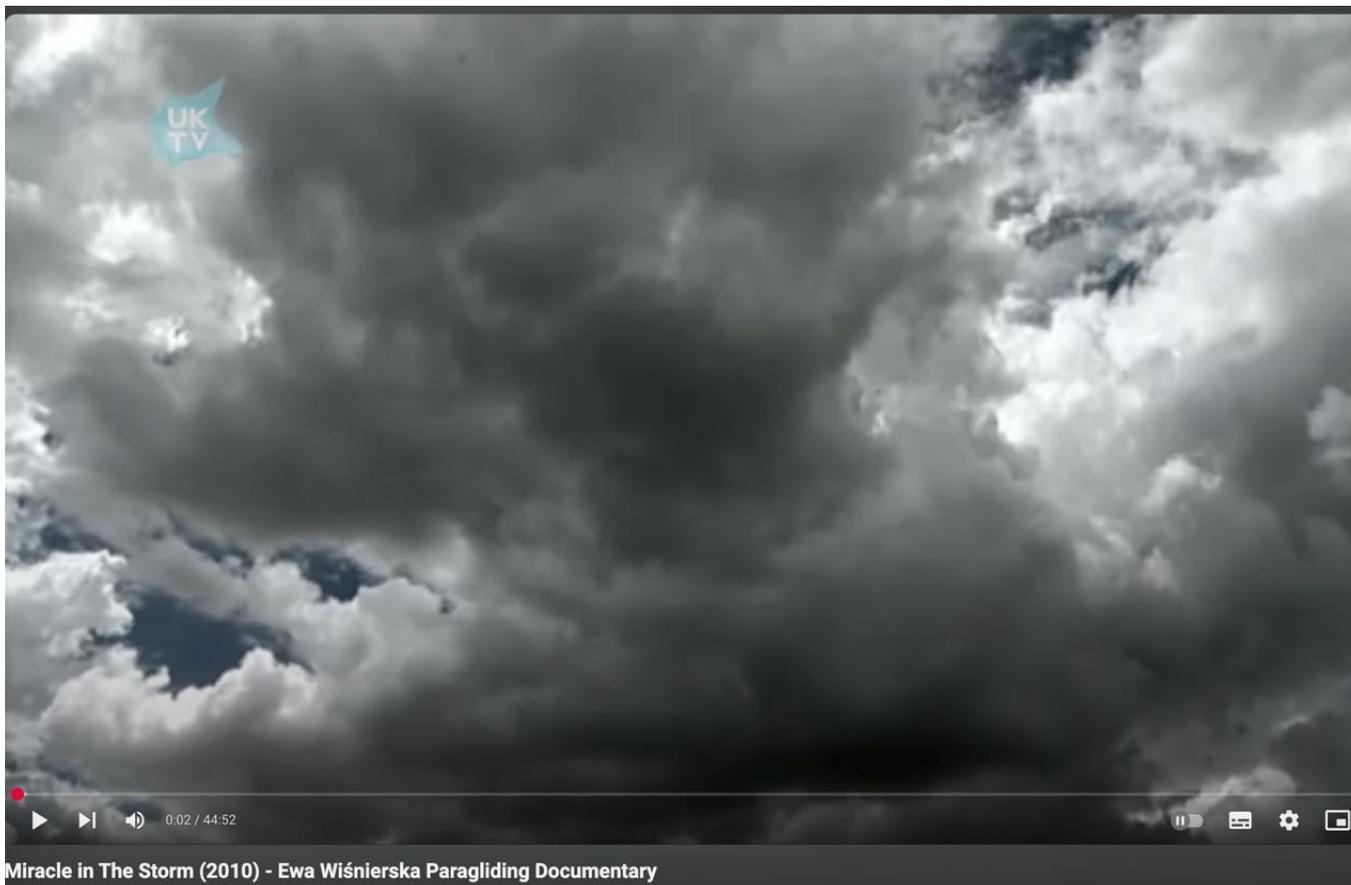
Reversible Jackets,
Lady, Hybrid, Thermik Light,
Yéti, Nosleeve, Everest.

- Paragliding
Down Jackets

Fill Power 700 cuin

- Flight Muffles

BECOME
A DEALER



Der Fall von Ewa war
echt und gut
dokumentiert. Die
Computergrafiken im
Dokumentarfilm waren
eindeutig als solche
gekennzeichnet!



DIE FALLE VON MANILLA 2007

Im Jahr 2014 haben wir die Details von Ewas Drama dokumentiert. Hier eine Zusammenfassung der Fakten:

Es war zwei Wochen vor der Weltmeisterschaft, mitten im australischen Sommer, bei einem "Open"-Wettbewerb. Zwei Cumulonimbus-Wolken vereinigten sich und saugten mehrere Piloten ein – während andere wie David Dagault und Chrigel Maurer, die nur wenige hundert Meter entfernt flogen, ohne größere Probleme "durchkamen". Der chinesische Pilot He Zhongpin wurde in diesem CB vom Blitz getroffen und starb. Der belgische Pilot Christophe Gaber wurde ebenfalls hineingezogen. Nachdem er vergeblich versucht hatte, mit einem B-Stall abzusteigen und eine Reihe von Problemen folgten, musste er seinen Rogallo-Reservefallschirm öffnen und stieg trotzdem mit diesem weiter auf 2.700 Meter, bevor er später problemlos landete.

Das bekannteste Opfer dieses CB ist die deutsche Pilotin Ewa Wiśnierska, die unglaubliches Glück hatte und überlebte, nachdem sie auf fast 10.000 Meter Höhe aufgestiegen war. Die Berichte über ihr Abenteuer gingen um die Welt, auch in den Mainstream-Medien. Sie wurde von Aufwinden mit 20 m/s getragen, trotz ihrer Versuche, mit Spiralmanövern bis an die Grenze der Bewusstlosigkeit zu entkommen. Das bestätigt eindeutig: In solchen starken Aufwinden gibt es keine schnelle Abstiegstechnik, die einen da herausbringt!

Ewa befand sich mitten in Blitzen und Hagelkörnern in der Größe von Melonen.

In 4.000 Metern Höhe meldete sie dem deutschen Teamchef per Funk ihre verzweifelte Lage. Die Turbulenzen nahmen zu, die Kappe kollabierte regelmäßig. Ewa stellte bewusst mehrfach, um das Schirmknäuel zu lösen. Sie versuchte, geradeaus zu fliegen, um aus der Wolke herauszukommen, aber ihr GPS bestätigte, dass es unmöglich war, den Kurs zu halten. Schließlich verlor sie das Bewusstsein und sackte asymmetrisch im Gurtzeug zusammen, was eine Flugbahn mit weiten Kurven verursachte, wie die GPS-Spur zeigte.

Die Aufzeichnung ihres Variometers zeigt eine maximale Höhe von 9.964 Metern, während die Wettersondierung an diesem Tag eine Temperatur von -50°C auf dieser Höhe anzeigte...



Am selben Tag, als Ewa im Cumulonimbus gefangen war, wurde auch Christophe Gaber hineingesogen. Er hatte keine Sicht mehr, konnte kaum noch seinen Schirm erkennen und stieg weiter... unter seinem Rettungsschirm! Nach unserem Kenntnisstand wurde die Echtheit dieser "Selfies" von Christophe, die die Hölle dokumentieren, nie infrage gestellt. Aber das war lange vor den heutigen KI-Leistungen...



Dann wurde sie mit über 30 m/s „ausgespuckt“ und wachte auf 6.900 Metern auf. Die Temperatur lag immer noch bei etwa -25 °C, und sie hatte keine Sicht.

Es regnete und hagelte, sie zitterte vor Kälte, aber die Luft war etwas ruhiger, und der Gleitschirm flog von selbst geradeaus... Dann riss der weiße Schleier, der sie umhüllte, auf, und sie sah die Sonne und die Kumuluswolken um sich herum.

Ewa stieg in weiten Kurven ab, durchquerte noch eine Wolke und sah schließlich ab etwa 1.800 Metern die Erde – „es war wie Apollo 13“, sagte sie später.

Sie landete in der Nähe eines Bauernhofs und blieb zum Aufwärmen am Boden liegen. Zum Glück, denn hätte Ewa sofort angefangen zu laufen, wäre das sehr kalte Blut aus ihren Extremitäten zum Herzen zurückgeflossen, was gefährlich hätte sein können (Stichwort: Afterdrop).

Die deutsche Pilotin hatte in jeder Hinsicht unglaubliches Glück, denn laut Spezialisten hätte sie ohne das Bewusstloswerden in großer Höhe, das ihrem Körper erlaubte, in eine Art Winterschlaf mit minimalen Körperfunktionen zu gehen, vermutlich nicht überlebt.

WARUM ?

Wie konnte dieses Unglück passieren? Sicher hatte der Wetterbericht mögliche Gewitter für den Tag vorausgesagt. Gleichzeitig ist Manilla jedoch als relativ sichere Flugregion in dieser Hinsicht bekannt: Die flache Landschaft kanalisiert die Sturmböen kaum, sodass es hier grundsätzlich viel einfacher ist, ihnen auszuweichen als in den Bergen, wo die starken, vom Relief kanalisierten Winde die Luft aus großer Entfernung durch die Täler saugen.

Doch gerade wegen der Weite der Ebene unterschätzten die Piloten wahrscheinlich die Entwicklung der Wolke. Anders als in den gewohnten Alpen, hatten sie hier mehrere Tage lang in relativer Nähe zu regenbringenden Wolken fliegen können, ohne brutalen Aufwind oder heftige Böen zu erleben.

Ein weiterer Grund für die Überraschung: Als sich die Wolke vergrößerte, wurde eine zweite Gewitterzelle aktiv, die die Konkurrenten einkesselte – siehe nächste Seite...



Über diesen australischen Ebenen waren die Piloten es gewohnt, relativ nahe an sich entwickelnden Wolken zu fliegen. Ohne Täler, die die Luftströmungen kanalisieren, war der Einfluss des Aufwinds normalerweise lokal begrenzt.



World of XC paragliding



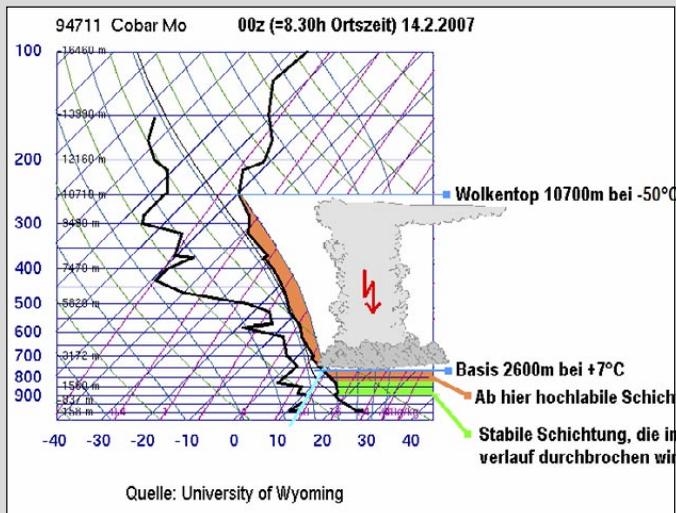
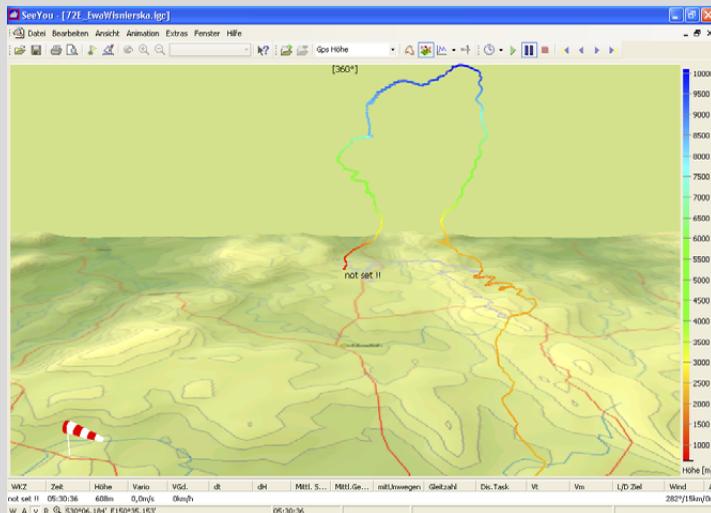
MANILLA, DIE FALLE

Das obere Schema und das Satellitenbild rechts zeigen die Situation kurz vor der Verschmelzung der beiden Gewitterzellen. Die Cumulonimbus-Wolke rechts hatte sich den ganzen Vormittag aufgetürmt und brachte starken Regen. Die Piloten näherten sich dieser Wolke, um den Aufwind zu nutzen, bevor sie sie umflogen und nach Norden weiterflogen. Anfangs wurden die Piloten von Südwind geschoben, nach dem Passieren der Wolke trafen sie auf Nordwind, da die Wolke die Luft um sich herum ansaugte. Am Boden gab es noch sonnige Stellen.

Die Piloten glaubten, dass sie nach dem Passieren dieses Cumulonimbus aus der Gefahr heraus seien. Tatsächlich breitete sich die zweite Wolke vor ihnen (links im Bild) sehr schnell aus. Es scheint, dass sich in 30 bis 45 Minuten eine Gewitterzelle gebildet hat. Die Piloten wurden von dieser sich bildenden Zelle eingesogen.

Christophe Champetier

Unten links: die IGC-Spur von Ewas Flug. Unten rechts zeigt die Morgen-Sondierung eine leichte Stabilität in den unteren Schichten, die jedoch schnell verschwindet. Darüber deutet eine starke Instabilität auf ein Gewitterisiko hin.



52^e Coupe Icare

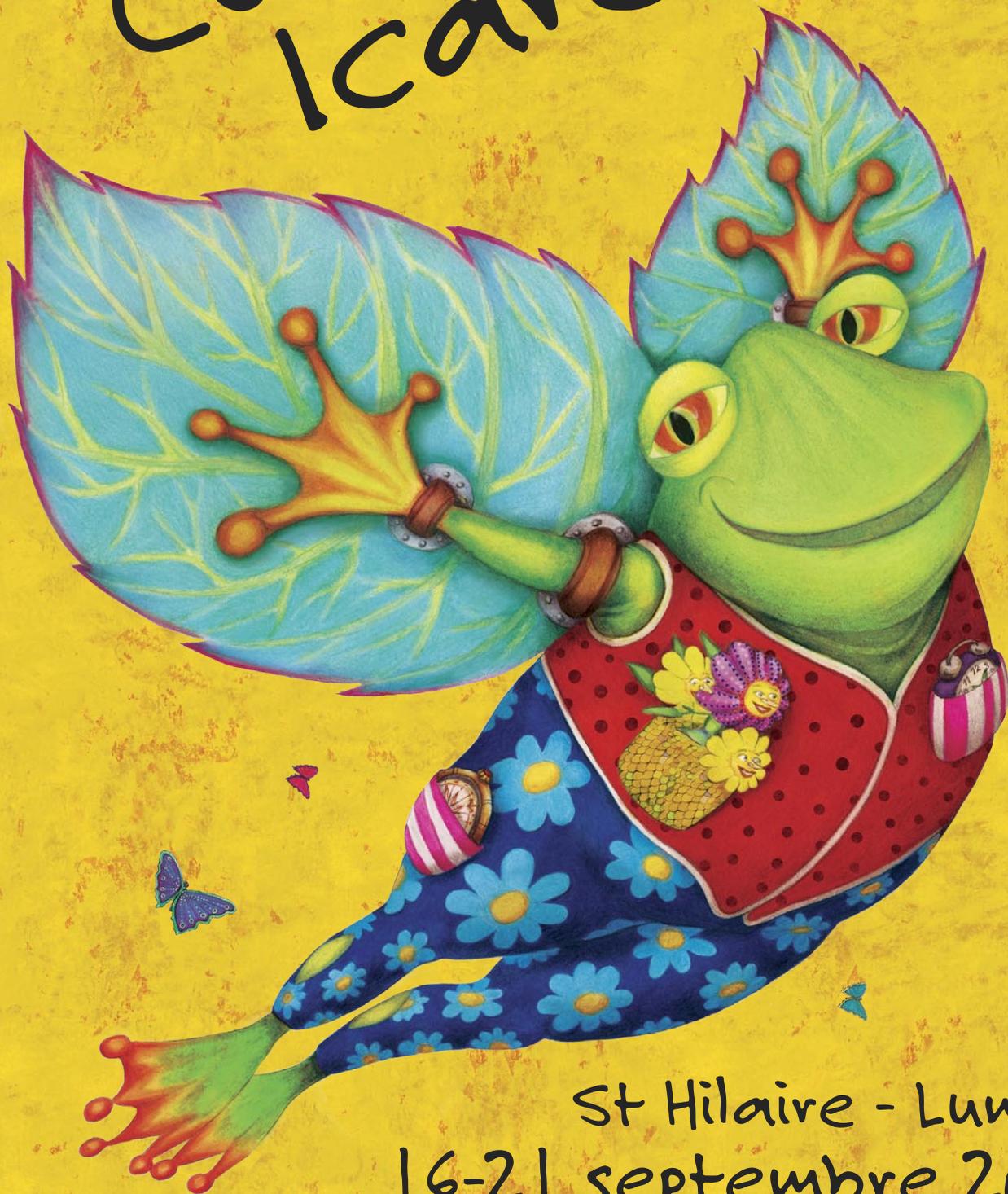


Illustration Valérie DUMAS



St Hilaire - Lumbin
16-21 septembre 2025

Show aérien 20 et 21 septembre
www.coupe-icare.org

Pàl Takats pendant la RedBull X-Alps 2023



X-ALPS 2025, LOS GEHT'S

von Arthur Burkhardt

Wie alle zwei Jahre steht die Red Bull X-Alps wieder an.

Der Prolog startet am 12. Juni, das offizielle Rennen beginnt am 15. Juni in Kitzbühel.

Natürlich kann das Event live im Netz mitverfolgt werden.

Das Trackingsystem (Geräte und Server) wird diesmal nicht von Flymaster, sondern von Naviter mit dem Instrument „Omni“ bereitgestellt. Unser Testbericht zu diesem Gerät ist weiter hinten in dieser Ausgabe zu finden.

Link zum Mitverfolgen:
<https://www.redbullxalps.com/int-en/inside-3d-live-tracking>

Chrigel Maurer fliegt während der X-Alps 2023 an den Drei Zinnen in den italienischen Dolomiten vorbei.

Adi Geisegger / Red Bull Content Pool





X-ALPS MIT SUBMARINES

Bei der Ausrüstung gibt es 2025 eine wichtige Neuerung: die sogenannten „Submarines“ sind erstmals in angepasster Form bei der X-Alps erlaubt. Die klassischen, sehr langen Submarines bleiben verboten, aber mehrere Hersteller haben ihre Druckluft-U-Boote speziell für dieses Rennen weiterentwickelt.

Unter anderem müssen die Heckflossen kürzer sein (maximal 1,75 m zwischen Maillon und Flossenende). Lange Flossen sind teils untersagt, weil man beim Start leicht darüber ausrutschen kann – vor allem aber, weil sie bei schweren Flugvorfällen (z. B. Backfly nach einem Strömungsabriss) das Sichtfeld des Piloten massiv verdecken können. Das ist auch im PWCA ein Thema. Dort ist das Risiko mit den Hochleister-Schirmen womöglich sogar größer – aber im Gegensatz zur X-Alps gibt es dafür keine eigene Regel.

Es muss möglich sein, innerhalb von zwei Sekunden mit den Füßen in den Beinsack hinein- und herauszukommen. Eine essenzielle Eigenschaft in einem Rennen, bei dem Startplätze in hochalpinem Gelände absolute Reaktionsfähigkeit verlangen. Natürlich war auch die Gewichtsreduktion Teil der Entwicklungsziele bei den „X-Alps-Submarines“ – allerdings keine Vorschrift.

Die X-Alps-Version des Supair Alp, das „XA Alp“. Unten die längere klassische Version (30 cm mehr), wie wir sie bereits auf dem Coupe Icare gesehen hatten.





Das Niviuk Rocket P – auffallend kurz für ein „Submarine“-Gurtzeug.

BlueBip
SOLAR Bluetooth
INSTANT VARIOMETER

5 cm
26 g

STODEUS
BlueBip

1087 m
2660 m
+1,2 m/s

Ziel Stodulus (11,8 km)

WELTWEIT BEVORZUGTE SOLARINSTRUMENTE FÜR GLEITSCHIRMFLIEGER, SEIT 2010.

AUF LAGER BEI STODEUS.COM



Ursprünglich startete die X-Alps im Nordosten der Alpen und führte quer durch das Gebirge bis zum legendären Floß in Monaco.

Seit 2021 verläuft die Route jedoch als Rundkurs mitten durch das Herz der Alpen – eine Entscheidung, die nicht bei allen gut ankam.

In diesem Jahr gibt es eine Neuerung: Die Strecke beschreibt eine Acht mit einer Kreuzung in X-Form – so wie es die X-Pyr schon seit mehreren Ausgaben macht.

Die Route wurde am 19. März in einer Konferenz vorgestellt und erläutert – die zudem live übertragen wurde.

Photo: Christian Lorenz / Red Bull Content Pool



Meet the 2025 Athletes

ROOKIE AUS Shane Tighe	VETERAN AUT1 Simon Oberrauner	VETERAN AUT2 Thomas Friedrich	ROOKIE AUT3 Benedikt Dornauer	ROOKIE AUT4 Samuel Tanner	VETERAN BEL1 Tom de Dorlodot	ROOKIE BEL2 Jean de Blolley	ROOKIE BRA Gabriel Jansen Rabello	VETERAN CAN1 James Elliott	ROOKIE CAN2 Patrick Harvey-Collard	ROOKIE CHN Bei Yu
VETERAN CZE Ondrej Prochazka	ROOKIE ESP Mattin Iñiguez	VETERAN FRA1 Damien Lacaze	VETERAN FRA2 Maxime Pinot	VETERAN FRA3 Tim Alongi	VETERAN FRA4 Tanguy Renaud-Goud	ROOKIE FRA5 Rémi Bourdelle	VETERAN GER1 Markus Anders	VETERAN GER2 Celine Lorenz	ROOKIE GER3 Philipp Haag	ROOKIE GER4 Christian Schugg
VETERAN ITA1 Aaron Durogati	VETERAN ITA2 Tobias Grossrubatscher	VETERAN ITA3 Nicola Donini	ROOKIE ITA4 Davide Sassudelli	ROOKIE MEX Hugo Alvarez Chamoneau	ROOKIE NED Sebrand Warren	ROOKIE NOR Erlend Ukvitne	CHAMPION SUI1 Christian Maurer	VETERAN SUI2 Patrick von Känel	ROOKIE SUI3 Nicola Heiniger	ROOKIE SUI4 Lars Meerstetter
VETERAN SVK Juraj Koreň	ROOKIE USA Jared Scheid	<h1>35 Athletes</h1>				1 CHAMPION 16 VETERANS 18 ROOKIES	17 Nations	01 FEMALE 34 MALE	The world's toughest adventure race	

More information on redbullxalps.com

Die Athletin und die Athleten dieser Ausgabe wurden ebenfalls Anfang des Jahres bekannt gegeben. Unter den bekannten Namen ist natürlich Chrigel Maurer, Sieger der letzten acht Ausgaben. Aber auch Maxime Pinot ist wieder dabei – ein ernstzunehmender Herausforderer. Maxime hat kürzlich seinen Posten als Trainer des Pôle Espoir in Font-Romeu aufgegeben und kann sich nun wohl ganz auf die X-Alps 2025 konzentrieren.

Nach dem Rückzug von Philipp Haag – noch vor dem Start, Anfang Juni bekannt gegeben – ist das Feld nun gleichmäßig aufgeteilt: 17 „Rookies“ und 17 „Veteranen“.

Drei Klettersteige der Route gilt es zu überwinden: Toblinger Knoten, Meran 2000 und am Mont Blanc.



Photo: Christian Lorenz / Red Bull Content Pool

Simon Oberrauner (AUT1)
am Finish 2023, Zell am See

Photo: Christian Lorenz / Red Bull Content Pool



In diesem Jahr gibt es nur zwei Turnpoints
in Frankreich: den Mont Blanc und Les 2
Alpes – letzterer ist neu in dieser Ausgabe.

Das Ziel bleibt wie im Vorjahr: das Floß
am dem See in Zell am See, Österreich.

Photo: Adi Geisegger / Red Bull Content Pool



NUR EINE FRAU!

Nur eine Frau wird dieses Jahr bei der X-Alps am Start stehen: Céline Lorenz, die zum zweiten Mal teilnimmt – mit ihrer Ni-viuk Klimber 3 P und dem Rocket P Gurtzeug.

Ihr erster Versuch im Jahr 2023 verlief leider nicht wie erhofft. Nach rund 500 Kilometern musste sie wegen einer Knöchelverletzung und schmerzhafter Blasen aufgeben.

Zur X-Alps-Ausgabe 2023 hatten wir ein Interview mit dieser vielversprechenden Athletin veröffentlicht – hier unten nochmals zum Nachlesen.

Celine Lorenz, X-alps 2023





Links das Oudie N, rechts das neue Omni

X-ALPS 2025: NAVITER OMNI

Dieses Jahr werden die X-Alps nicht von Flymaster getrackt, sondern von Naviter. Alle Athleten werden mit einem Omni ausgerüstet. Wir haben es schon seit Langem im Test.

Von Stefan Ungemach

Als Naviter vor zwei Jahren mit dem Oudie N die Baureihe auf eine komplett neue Plattform stellte, wurde vieles richtig gemacht: Ein stabiles Android 9 ersetzte das veraltete Windows CE.

Dank Verfügbarkeit im Appstore konnte die Software auch fernab vom Schreibtisch getestet und sogar produktiv auf einem Smartphone eingesetzt werden. Der Bildschirm setzte neue Maßstäbe in Sachen Ablesbarkeit, und die Ergonomie war beispielhaft. Seit dem Erscheinen wurde die Software kontinuierlich weiterentwickelt – unter anderem mit mehreren Bildschirmlayouts, einem FAI-Assistenten und einer Hindernisdatenbank. Umso überraschender kam Anfang 2024 die Vorstellung des Omni, das – einfach gesagt – ein „Oudie N im Taschenformat“ ist: halb so groß, etwa halb so schwer, mit einem ebenso

hellen, aber nur 800x480 Pixel auflösenden Bildschirm – und das ganz ohne Leistungseinbußen. Der GPS-Chipsatz unterstützt GLONASS, Galileo und Beidou. Beide Geräte kommunizieren per 4G (Micro-SIM), WLAN und BLE 4.0 und besitzen einen FANET+ Chip mit integrierter Antenne. Geladen wird über USB-C-OTG. Der Touchscreen ist auch mit vielen Handschuhen bedienbar, bei der kleinen Fläche empfiehlt sich aber ein Stylus – mit dem Finger verdeckt man schnell zu viel. Eine Sicherungsschnur und ein robustes Gehäuse sind selbstverständlich. Das Omni wiegt nur 222 g, läuft etwa 13 Stunden bei voller Helligkeit (1000 nits) und bis zu 20 Stunden im Standby. Die Sensoren lassen keine Wünsche offen. Die Windberechnung ist solide (wenn auch z. B. beim XCTracer maxx noch besser). Die Akustik markiert klar den Beginn und das Ende des Steigens. Frühere





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



Fehlerkennungen von Flugenden beim Soaren gegen starken Wind treten nicht mehr auf. Die angenehm voreingestellten Töne nutzen wieder die intuitive Doppeltonmodulation: Ein einzelner Piepton wird je nach Steigverhalten in zwei Töne aufgespalten.

Die hervorragenden Karten kommen auch auf dem kleinen Display gut zur Geltung. Mit großen Schaltflächen lassen sich im Flug Kartenstile sowie Layer (z. B. KK7-Thermik, Skyways, OGN-Traffic, Regenradar, Wetterdaten) einfach umschalten. Das Layout „Terrain“ ist auf Hike & Fly und den Flugsport abgestimmt: auch kleinere Wege und Nebengipfel mit Höhenangaben sind sichtbar, Radwege und Straßenkategorien fehlen – zu Recht. Kartenverschiebung und Zoom laufen flüssig, was auch am Boden eine gute Orientierung erlaubt. Start- und Landeplätze sind als Symbole und Kreise klar erkennbar. Kleine Schwächen: Bei Zoomstufen fehlen teils Höhenangaben, und beim Hineinzoomen verschwinden teils wichtige Orte, während unwichtige Dörfer erscheinen.

Lufträume sind gut erkennbar, auch wenn eine Seitenansicht weiterhin fehlt. Warnungen (auch zu Hindernissen) erscheinen am oberen Bildschirmrand und verschieben darunterliegende Felder. FAI-Sektoren sind jedoch schwer vom Kartenhintergrund zu unterscheiden.

Besonders gelungen ist der Thermikassistent: Ähnlich wie bei Skytraxx sagt er die Kreisspur voraus und visualisiert das Steigen in der Blase. Eine weitere Stärke: die permanente Anzeige von Live-Wetterdaten (mit SkySight- oder TopMeteo-Abo) – inklusive Regenradar und Live-Winddaten von Bodenstationen.

FANET- und OGN-Ziele können im Navigator umbenannt, aber nicht in Buddylists gefiltert werden. Einem Piloten zu folgen geht durch Antippen auf der Karte. Ein Nachrichtensystem für FANET fehlt.

Die Navigation ist gelungen: An oberster Stelle stehen Landeplätze, sortiert nach Distanz, mit farblicher Erreichbarkeitsanzeige. Danach folgen Wegpunkte; Ziele können direkt auf der Karte ausgewählt werden. Routen und Sammlungen erstellt man am besten auf SeeYou.Cloud, ist aber auch direkt am Gerät möglich. Wettbewerbsfunktionen sind wie gewohnt integriert, inklusive QR-Code-Import über die integrierte Kamera. Auch Hike & Fly-Wettformate werden unterstützt.

Dank Mobilfunk werden Flüge nach der Landung sofort in die SeeYou.Cloud hochgeladen. Von dort lassen sie sich auf Server übertragen und in 2D oder 3D abspielen. Kleiner Schwachpunkt: In 3D taucht der Track bei weniger als 50–100 m AGL manchmal „unter die Erde“ ab.



MAESTRO 3

The next step



Ein guter Bildschirm für das Zentrieren von Thermiken



Hier sind die Lufträume ausgeblendet

Softwareupdates werden beim Einschalten automatisch angeboten, inklusive ausführlichem Changelog. Lufträume und Hindernisse werden ebenfalls automatisch aktualisiert.

Im Preis enthalten ist ein Jahr SeeYou.Cloud (danach 58 €/Jahr). Für Mobil-Upload unnötig, aber es enthält auch Flugplanung, POI-Verwaltung, Logbuch und Analyse. Nach Ablauf bleibt das meiste nutzbar, wird aber nicht mehr aktualisiert. Zusätzlich kann man SkySight und TopMeteo abonnieren - deren Daten erscheinen im Gerät und unterstützen die Flugplanung.

Preis: ca. 790 €

<https://naviter.com/paragliding/>



HINTERNLANDUNGEN

Auf dem Hintern landen – oft als Anfängerfehler abgestempelt. Doch immer mehr erfahrene Piloten entscheiden sich ganz bewusst dafür, obwohl unsere antrainierten Reflexe – und nicht zuletzt der Stolz und der Sinn für Ästhetik – eigentlich dagegen sprechen. Ein sauberer Flair auf den Protektor also statt dem klassischen Stehen.

Gerade für Tandempiloten mit weniger sportlichen Passagieren ist das besonders interessant. So lassen sich Verstauchungen und Bänderdehnungen vermeiden! Aber auch für Solopiloten kann diese Variante in bestimmten Situationen eine sinnvolle Alternative zur Landung auf den Beinen sein. Im nächsten Heft stellen wir eine sichere Technik im Detail vor – und die Gurtzeuge, die dafür am besten geeignet sind.

Bis dahin ein Aufruf an unsere Leserschaft: Nutzt Ihr diese Technik? Wenn ja – wann und wie? Interessante Anekdoten? Schreibt uns bitte:

contact@free.aero Danke!

Photo / Pilot: Sascha Burkhardt



EN C

ARTIK R 2

Die Zwei-Leiner-*Revolution*



Glacier



Quetzal



Neon

Der Artik R 2 ist der zugänglichste Zwei-Leiner in unserem Sortiment. Er bietet eine Leistung, die der von Wettkampfschirmen sehr nahekommt. Der Schirm ist das Ergebnis von Niviuks umfassendem Know-how in der Entwicklung von Zwei-Leiner-Schirmen und bietet ein unvergleichliches Maß an Performance, ohne dabei auf Komfort im Flug zu verzichten.



Größen

20 / 21 / 23 / 24 / 25 / 27



ARROW

Schneller, *höher*, *weiter*



Ein neues Performancegurtzeug für Piloten, die das Beste aus ihren Streckenflügen holen und Wettbewerbe fliegen möchten. Optimierte Aerodynamik reduziert den Luftwiderstand und erhöht die Leistung. Ein komfortables, stabiles, haltbares und gleichzeitig leichtes Gurtzeug – mit dem Arrow erreichst du deine Ziele.

Größen

S / M / L / XL



NIVIUK



KURZ GESAGT

Die bekannte Fliegermesse mit Festival von Kössen fand vom 1.-4. Mai 2025 statt.

- Die Veranstalter hatten mehr Glück als jene vom Stubaital im März: 2 Tage bestes, 1 Tag akzeptables Flugwetter
- Nur der Sonntag wurde wegen Regen komplett abgesagt.
- Zwischen 700 und 900 Piloten waren an den verschiedenen Tagen für Probeflüge im Rahmen des Festivals registriert.
- Regelmäßige Wetterbriefings und Startplatzsperrungen bei ungeeignetem Wind sorgten für einen relativ unfallfreien Ablauf.
- Die beiden Helikoptereinsätze am Donnerstag betrafen nicht gemeldete Freiflieger, am Freitag stellte ein Pilot am gesperrten Nordstart.
- Eine Retteröffnung endete mit einer teuren Bergung durch den Helikopter, und ein Pilot des offiziellen Acroprogramms schlug hart in einer Bodenspirale auf, es ging aber glimpflich aus. Auch hier hatte der Pilot die Regeln missachtet: keine Manöver unter 400m AGL.
- Für die Hersteller hatte sich das Kommen gelohnt:
- Die Standkosten betragen zwischen 200 und 600 €, das ist nur ein Bruchteil der Preise in Saint Hilaire, und das Echo der Aussteller war gut bis sehr gut.

KÖSSEN-NEWS

Photo: Stefan Ungemach





Eine Atmosphäre auf der grünen Wiese wie in Saint Hilaire vor 30 Jahren

Viele große Hersteller glänzten durch ihre Abwesenheit:

- Advance
- Skywalk (Personalmangel)
- Airdesign (Personalmangel)
- Gin

Einige der Anwesenden hatten seit unserer letzten Ausgabe (Stubaicup) keine nennenswerten Neuigkeiten:

- Nearbirds
- Independence/Skyman
- Kimfly
- BGD
- Kortel

Ankündigungen ohne Photos:

SWING

- Brave 5

U-TURN

- Passenger 3 jetzt in 41 m² fertig

TRIPLE SEVEN

- Knight 3, noch in Arbeit, Semileicht-Konstruktion wie Rook 4

WOODY VALLEY

- Naima, In Stubai besprochener 5kg-Gurt mit 2 Rettern als GTO-Nachfolger, noch in Arbeit
- Wani light 3, soll im Zillertal vorgestellt werden



NIVIUK

KURZ GESAGT

ARTIK R 2

- jetzt fertig, im Zillertal probefliegbar

ROCKET P

- Vorerst nur für X-Alps Athleten. Eine klassische Rocket-Version ist als Prototyp unterwegs (siehe nächste Seite)



ANGEKÜNDIGT: ROCKET "KLASSISCH"

- Der Rocket P ist für die X-Alps gemacht, und kaum erstmals gezeigt, wird auch schon an einer schweren Version des Rocket P gearbeitet. The Rocket (ohne "P") ist in der Entwicklung, erstes Foto hier.
- Die Hauptunterschiede im Detail stehen noch nicht alle ganz fest, abgesehen natürlich vom geringeren Gewicht des Rocket P. Der Rocket P ist nur mit einem Rettungsschirm ausgestattet, während die Rocket zwei hat, ebenfalls aus Gewichtsgründen.
- Selbst die genaue Länge des Tails steht noch nicht fest, es könnte durchaus kürzer werden als hier auf dem Bild.

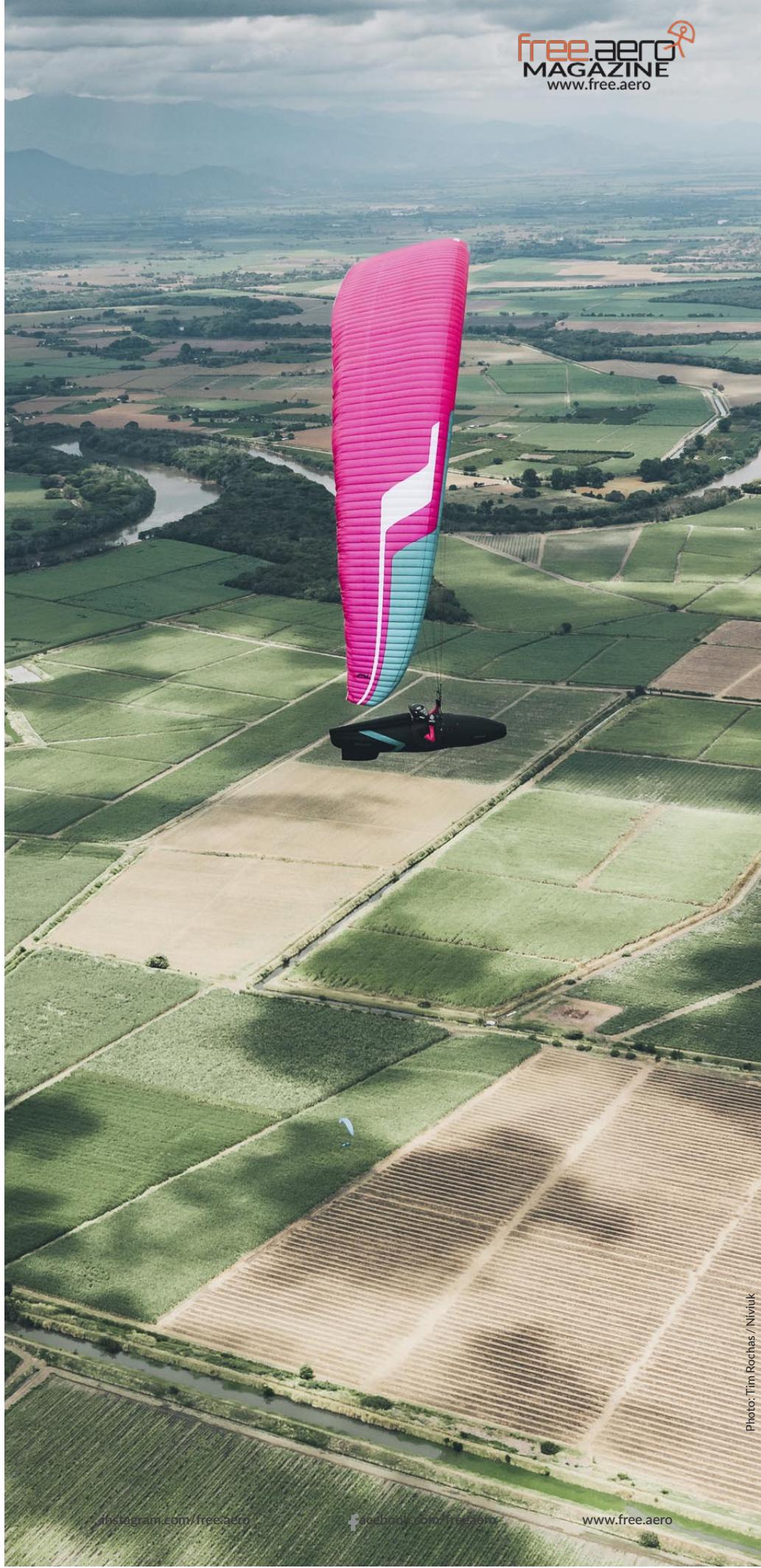


Photo: Tim Rochas / Nivuk



Photo: Stefan Ungemach

free aero
www.freeaero.com

SOMMERBEGINN 2025

NEO

KURZ GESAGT

RACEUP (PROTO)

- Leichter Wettkampfgurt auf Basis vom StayUp
- Große Flosse mit vielen Zellen und aufwändiger Innenstruktur, 3-fach Ripstop-Material, unten Dyneema für Robustheit. Lufteinlässe beidseitig, mit Nitinol vorge-spannte Einsätze wechselbar.

PUSHUP

- Jetzt erhältlich (in St.Hilaire war nur ein Prototyp gezeigt worden)



Photo: Stefan Ungemach

RACEUP (PROTO, DETAILS)

- Magnetverschluss wie bei anderen Submarine-Typen. Dieser geht aber nicht ganz bis zum Pod-Ende, weil ein Teil des Pods flexibel bleiben soll und das mit Magneten nicht geht
- Frontretter integriert und mit Schulteraufhängung
- Soll Standup Rescue System (wie Suspender 2.0) bekommen
- Höhere Rückenabstützung
- Alpínschnallen
- Gewicht um die 2 kg
- 2 große RV-Taschen außen



Durchführung für die Arme



Details der Aufhängung

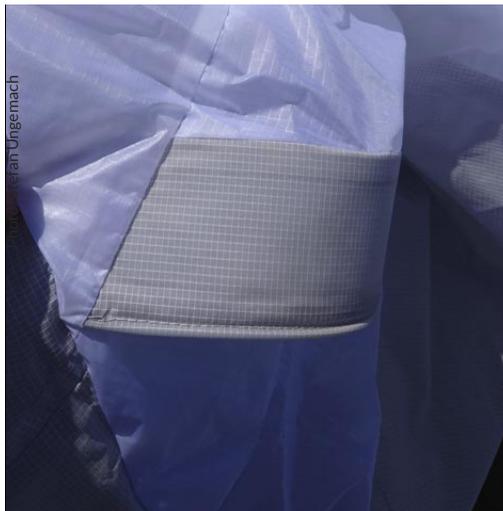
- Speedarms für Pilot integriert
- Mittelteil, das mit 2 RV mit Speedarms und Cockpit verbunden wird, für weitere Verbesserung der Aerodynamik geplant
- Koroyd 2.4-Protector mit abgerundeten Ecken
- Tasche für optionales Koroyd-ProPack vorgesehen
- Wasserdurchführung vom Trinksack innerhalb des Gurtzeugs (Aerodynamik)
- Kommt mit neuen, besonders kleinen Allen-Ratschenrollen, die auch als Komplettsset mit Beschleunigerleinen zum Nachrüsten für andere Schirme verfügbar sein werden



Der Magnetverschluss, er geht aber nicht bis zum Ende



Das Cockpit



Detail der Luftansaugöffnung

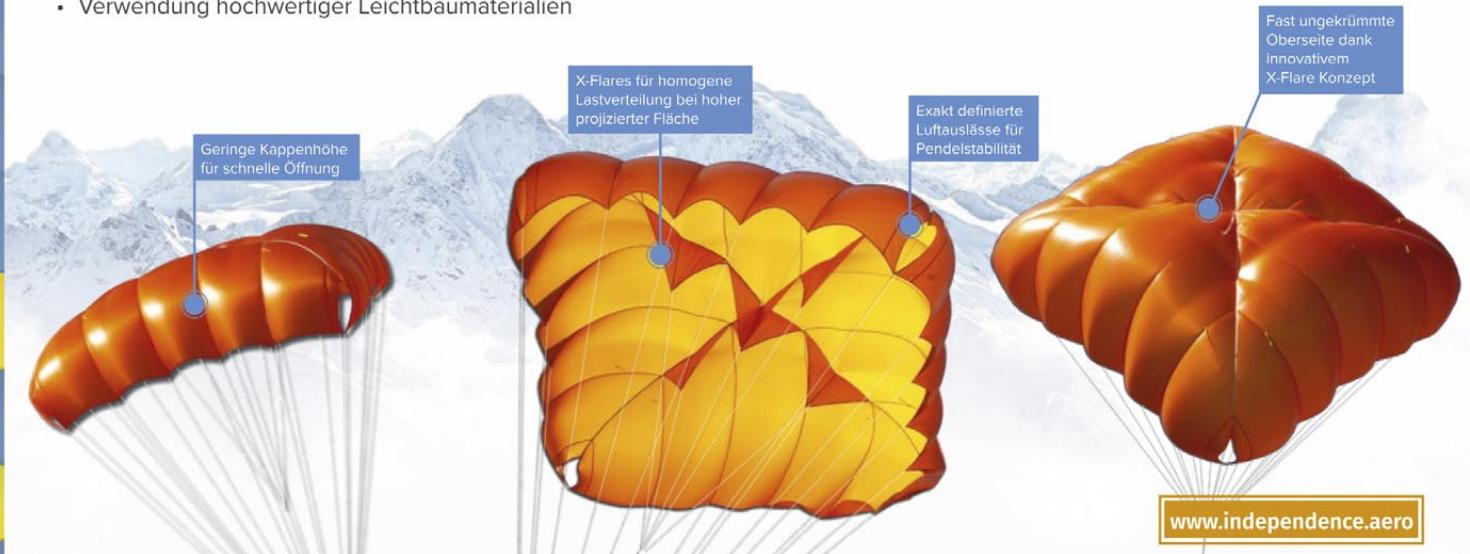


Durchführung des Karabiners durch den Kokon

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 (m ²)	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:

	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 €

• 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 Kappenvolumen 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.

Photo: Nova



NOVA

KURZ GESAGT

VORTEX

- Zugänglicher EN/C-Zweileiner, aber anders als Codex
- 65 Zellen
- Streckung 6,1
- 3,5 kg in XS (70-95 kg)
- 4 Größen
- Besser im oberen Gewichtsbereich zu fliegen
- Verstellbare Handles wie Xenon/Codex



LEVEL WINGS

KURZ GESAGT

FLAME 2

- Miniwing/Speedwing-Hybride
- 7-19 m²
- Alle Größen mit 10 cm-Trimmer
- Reflexprofil





KURZ GESAGT

FUZE

- Der Miniwing-Spezialist Level Wings hat jetzt auch einen Parakite im Programm

FUZE HERSTELLERANGABEN				
HERSTELLER: LEVEL WINGS				
GRÖSSE	12,5	15	17,5	20
ANZAHL ZELLEN	51	51	51	51
FLÄCHE AUSGELEGT [M ²]	12,5	15	17,5	20
SPANNWEITE AUSGELEGT [M2]	8,20	9	9,70	10,40
STRECKUNG AUSGELEGT	5,4	5,4	5,4	5,4
ZERTIFIZIERUNG	/	/	/	/
GEWICHT DES FLÜGELS [KG]	3,10	3,44	3,90	4,28
Material: Porcher Skytex 32, Skytex 32/STA 15				



Der Fuze in Action an der Düne von Pyla:
ein perfekter Spielplatz für Parakites wie
diesen. Foto: Levelwings



EN/LTF B

HIKO P

Fortschritte machen *mit Leichtigkeit*

Ab 2.99 kg

Der Hiko P ist ein ultraleichter Intermediate EN B Schirm – ein Allrounder, für eine breite Range an Piloten geeignet. Er begleitet dich auf deinem Weg vom Anfänger zum Thermikflieger, bis hin zu deinen ersten Streckenflügen. Erfahrene Piloten, die mit Sicherheit und Komfort unterwegs sein wollen – sowie leicht im Hike & Fly, finden im Hiko P den richtigen Flightbuddy. Der Einsatz von leichtesten Materialien, wie z.B. den IKS 1000 und eine gewichtsoptimierte Innenstruktur machen es möglich.



Flamingo



Citrik



Tekno



Größen

20 / 22 / 24

26 / 28



Größen

S / M / L



ARROW P

Über deine *bisherigen Horizonte hinaus*

Ab 1.61 kg

Das leichteste Gurtzeug seiner Klasse, aerodynamisch mit Beinsack und Heckfinne für beste Performance. Praktisch, einfach einzustellen und kompakt: Top bequem – beim Tragen und im Flug. Das Arrow P ist Teil der neuen Generation der Niviuk Gurtzeuge und richtet sich an alle Piloten, die das Beste aus jedem Flugtag herausholen und sich im Hike & Fly Wettbewerb vorn platzieren wollen.



Photo: Antoine Boisselier / Ozone



OZONE

KURZ GESAGT

DELTA 5

- EN/C-Zweileiner, einfacher als Photon
- Winglets
- 6 Größen 60-130 kg
- 5.15 kg in MS (70-95 kg)
- 65 Zellen
- Streckung 6.07
- Demos waren zum Fliegen verfügbar
- Leichtversion („Alpina 5“ steht noch nicht endgültig als Name fest) nicht vor 2026
- Falteinensatz ca. 100€, empfohlen
- Komplet durchgelattet (Stäbchen in der Flügelmitte über Kreuz verbunden)
- Zellen mit Bändern in der Mitte stabilisiert
- Neu designte Handgriffe mit FidLock-Magneten und – neu bei Ozone - Wirbeln
- Handles höhenverstellbar
- Vorgekrümmte Stäbchen können bei Tuschrumpfung (unvermeidbar über die Jahre) aus Endtaschen entnommen und gekürzt werden
- Testflug Beginn Juni geplant

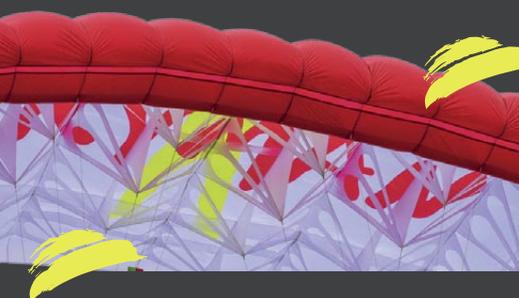


Photo: Antoine Boisselier / Ozone



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

Der Griff an den hinteren Gurten kann in der Höhe verstellt werden.

Photos: Stefan Ungemach



Vorgekrümmte Stäbchen können bei Tuchschumpfung (unvermeidbar über die Jahre) aus Endtaschen entnommen und gekürzt werden

Photo: Stefan Ungemach



[instagram.com/free.aero](https://www.instagram.com/free.aero)

[facebook.com/free.aero](https://www.facebook.com/free.aero)

www.free.aero

free.aero
MAGAZINE
www.free.aero

ZOOM

PARAGLIDERS



Gut überschaubar :
der komplette
Tragegurt dieses
Zweileiners



free.aero
MAGAZINE
www.free.aero

Photo: Stefan Ufigemach



X2C LT
Lightweight XC
2-LINER EN C



Steht stramm vorm
Start: die
Eintrittskante



X2C
Sportclass XC
2-LINER EN C



@freeaero

https://www.free.aero

facebook.com/freeaero

www.free.aero

GROUNDHANDLE
VEST: MARTINI



CUSTOMIZED FLYWEAR FOR SOPHISTICATED PILOTS



**NO MORE
AIR DRAUGHT
AT THE NECK
WITH HOODY
OVER HELMET**

**CREATE
YOUR OWN
FABRIC MIX**



WINTER-
VERSION



STREET-
VERSION

**XC-SLIP
DORNHÖSCHEN
EASY FOR URINAL CONDOMS**



Typische Bänder
jeweils zwischen
zwei Zellwänden



Die Faltleinen zum
Provozieren von
Klappen
(Sicherheitstraining!)
müssen durch das
kleine Loch an die
Schlaufe geführt
werden. Der
Faltleinensatz kostet
aber satte 100€ extra.



DUDEK

KURZ GESAGT

- Der Parakite Touch soll interessante Eigenschaften haben, wir haben ihn aber noch nicht testen können
- Der Hike&Cruise mit seinem ungewöhnlichen Design (rechts) hat wohl immer noch nicht die Verbreitung die er verdient hätte (siehe unseren ausführlichen Test unten)
- Ähnliches gilt für den Sitzgurt Techno 2023 (siehe ebenfalls unseren Test unten)

Photo: Adf Geisegger



PHI

KURZ GESAGT

MAESTRO 3

- Demos fertig
- Testflug im Zillertal geplant
- Maestro 3 light soll auch kommen
- Auf der Webseite gibt es einen neuen Farbkombinations-Wähler (siehe unten die Beta-Version)

Photo: Phi, Alex Höllwarth



MAESTRO 3 light COLOR SELECTOR

Der Maestro 3 im sauberen Rückwärtsflug.
Der Maestro 3 soll noch sicherer sein als
der Maestro 2.
Bei jenem fanden wir übrigens, dass der
Stallpunkt etwas schneller erreicht war als
bei vielen anderen Modellen dieser Klasse
EN B+. Photo: Alex Höllwarth/Phi



MAESTRO 3, MAESTRO 3 LIGHT

- Kurz vor Redaktionsschluss haben wir auch die technischen Daten bekommen, siehe Tabellen auf dieser Seite



MAESTRO 3 HERSTELLERANGABEN				
HERSTELLER: PHI				
ERSCHEINUNGSJAHR	2025	2025	2025	2025
GRÖSSE	19	21	22	23
ANZAHL ZELLEN	76	76	76	76
FLÄCHE AUSGELEGT [M ²]	21,75	24,12	25,29	26,4
SPANNWEITE AUSGELEGT [M2]	11,08	11,67	11,95	12,21
STRECKUNG AUSGELEGT	5,65	5,65	5,65	5,65
ABFLUGMASSE [KG]	65-85	75-95	83-103	90-110
HOMOLOGATION	B	B	B	B
KAPPENGEWICHT [KG]	4,3	4,75	4,95	5,1

MAESTRO 3 LIGHT HERSTELLERANGABEN							
HERSTELLER: PHI							
ERSCHEINUNGSJAHR	2025	2025	2025	2025	2025	2025	2025
GRÖSSE	17	18	19	21	22	23	24
ANZAHL ZELLEN	76	76	76	76	76	76	76
FLÄCHE AUSGELEGT [M ²]	19,51	20,57	21,75	24,12	25,29	26,4	27,94
SPANNWEITE AUSGELEGT	10,5	10,78	11,08	11,67	11,95	12,21	12,65
STRECKUNG AUSGELEGT	5,65	5,65	5,65	5,65	5,65	5,65	5,65
ABFLUGMASSE [KG]	55-75	60-80	65-85	75-85	83-103	90-110	100-120
HOMOLOGATION	B	B	B	B	B	B	B
KAPPENGEWICHT [KG]	2,9	3,05	3,2	3,45	3,55	3,7	3,85



Der neue Maestro 3 wird Anfang Juni zum Test bereit stehen

Die neue Sitzgurtreihe von Phi nimmt im wahrsten Sinne der Wortes gute Formen an.

Photos: Alex Höllwarth/Phi





SKY

KURZ GESAGT

APOLLO 3 LIGHT

- Kopie von Apollo 3 mit Leichtmaterialien (Skytex 31/27 statt Dodko)
- < 4 kg in M
- Streckung 5.8
- 57 Zellen
- 8 Farbkombinationen
- C-Handles von Merlin übernommen (Siehe rechts. Später auch als Nachrüstteil für andere Schirme erhältlich)

Photo: Stefan Ungemach



KOMPETENZCENTER FÜR DEINE FLÜGEL



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

Umlenkrollen des
Beschleunigungssystems.
Photos: Stefan Ungemach



Details der
Eintrittskantenver-
stärkungen mit
den Stäbchen





Photo: Stefan Ungemach

SKYTRAXX

KURZ GESAGT

TWEETY

- Neuaufgabe mit aktueller IMU (100 Hz)
- Reiner Piepser ohne BLE

FANET-FERNBEDIENUNG (OHNE FOTOS)

- 2 programmierbare Buttons
- Prototypen gezeigt
- Kommunikation mit Instrument basiert auf FANET, ohne Radioadapter
- Für alle Modelle ab 2.1 (3.0 FANET noch nicht ganz sicher)



Photo: Stefan Ungemach

SKYBEAN

KURZ GESAGT

SIMPLE

- Hochkontrast-S/W-Display, matt, hochfest
- 4,2" / 400x300px
- USB-C, SD-Slot
- Große Ziffern, Flugspur-Zentrierhilfe
- Fanet+ und BLE geplant
- Windberechnung auch für Soaring





INFEXION

Evan Kruger unter seiner X-One 26 an seinem Hausfluggebiet im Süden der Niederlande.

Autor:
Arthur Burkhardt

photo: Evan Kruger

KITE-RISER FÜR ALLE KLASSISCHEN SCHIRME?

Seit mehreren Jahren entwickelt der niederländische Gleitschirm- und Kitesurf-Pilot Evan Kruger unter seiner Marke Infexion universelle Kite-Riser, die mit allen Schirmtypen kompatibel sind. So verwandelt er herkömmliche Gleitschirme mehr oder weniger in Parakites.

Er war übrigens der Erste, der eine solche Art von Tragegurten entwickelt hat, denn er flog seine Niviuk Icepeak X-One bereits mit Kite-Risern, lange bevor der Moustache offiziell angekündigt wurde – dieser wurde damals zu Unrecht als erster Schirm auf dem Markt präsentiert, der dieses System integriert!

Anschließend stattete Evan weitere Modelle mit individuell angepassten „Kite-Risern“ aus, was sich mitunter als kompliziert erwies.

Um seine „Parakite“-Riser jedoch möglichst einfach und mit nahezu allen Gleitschirmmodellen kompatibel zu machen, baut er eine Metallschiene dazwischen. Je nach Schirmmodell verändern sich die Aufhängepunkte der Leinen an der Schiene.

Das Flugverhalten bleibt typisch für einen Parakite: Steuerung des Anstellwinkels im oberen Geschwindigkeitsbereich, kombiniert mit einem Klappeneffekt über die Bremsen (an der Austrittskante angelenkt) bei niedrigeren Geschwindigkeiten.

Hier erklärt Evan sein System:

photo: Evan Kruger



Evan Kruger unter seinem X-One 22.



„Es ist zu aufwendig, für jedes einzelne Schirmmodell eigene Riser zu bauen, weil es von Modell zu Modell sehr unterschiedliche Konfigurationen gibt. Ganz zu schweigen von der Anzahl der Rollen, die manche Systeme für aktives Fliegen benötigen würden.

Deshalb habe ich eine einzige Schiene entwickelt, die all diese Rollen ersetzt. Damit kann ich meine Riser an praktisch jeden verfügbaren Schirm anpassen.

Ich habe bisher noch keinen Schirm gefunden, bei dem es nicht funktioniert. Es ist eher so, dass einige ältere Miniwings oder Modelle mit geringer Streckung nicht wirklich von den Kite-Risern profitieren, weil deren nutzbarer Leistungs- und Geschwindigkeitsbereich zu begrenzt ist.

Manche Schirme sind auch bei voller Geschwindigkeit zu instabil, um das ganze Geschwindigkeitsband sicher nutzen zu können.

Aber jeder moderne Schirm, der über eine breite Geschwindigkeitsrange hinweg stabil bleibt, macht mit Kite-Risern richtig Spaß beim Fliegen.

Ich denke sogar, dass es eine sicherere Methode fürs Soaren ist, weil man viel schneller auf Windänderungen reagieren kann und auch bei starkem Wind starten kann - und dabei trotzdem in der Lage ist, die Kappe beim Aufziehen zu depowern.

Das verhindert, dass man über den Boden gezogen wird oder rückwärts losstartet, während man noch versucht, mit den Füßen den Beschleuniger zu finden oder die Trimmer einzustellen - was wertvolle Sekunden kostet.

Hier reicht es einfach, die Hände höher zu halten.. Solange du die Hände oben hast, entspricht das einem voll durchgetretenen Beschleuniger - es gibt also keinen echten Unterschied zu Standard-Risern.

Natürlich verliert man dabei die passive Sicherheit, dass sich die Tragegurte automatisch in die Neutralposition zurückstellen, wenn man die Bremsen loslässt.

Ich empfehle daher, das System nur bei laminaren Soaring-Bedingungen zu verwenden.“

Ein interessanter Ansatz mit stichhaltiger Argumentation: den Beschleuniger von den Füßen auf die Hände zu verlagern...

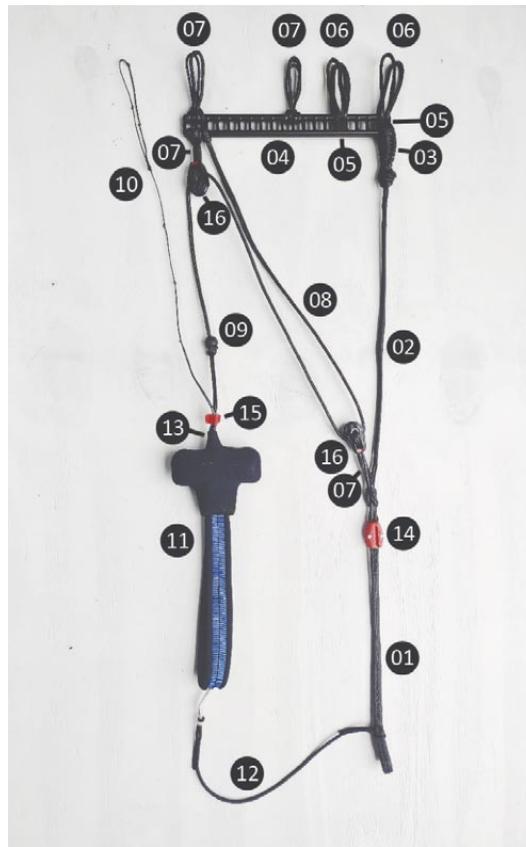
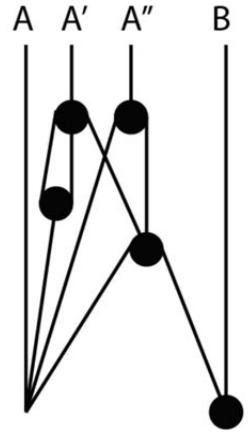
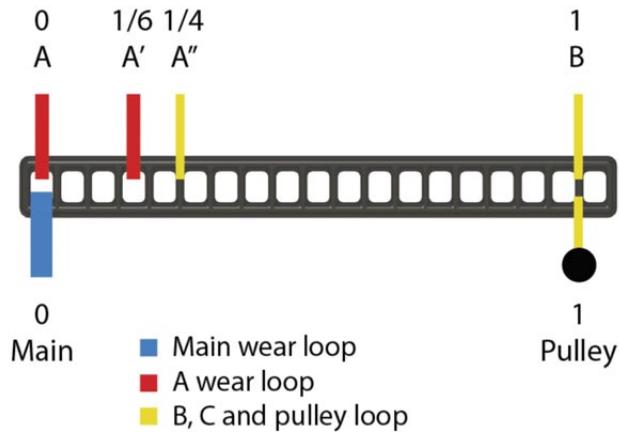
Man muss sich jedoch darüber im Klaren sein, dass jede Modifikation an einem Schirm dessen Zulassung ungültig macht - und ganz sicher nicht von den Herstellern empfohlen wird...

Außerdem fehlt klassischen Schirmen das Reflexprofil, das viele Parakites stabiler gegen Klapper macht als herkömmliche Gleitschirme. Und da dieses System unweigerlich dazu verleitet, öfter mit hoher Armhaltung (= voll beschleunigt) zu fliegen, erscheint uns die Beschränkung auf erfahrene Piloten und laminare Soaring-Bedingungen als durchaus sinnvoll...

Website: <https://www.infexion.eu/>

Auf der Infexion-Webseite veranschaulicht ein Schaubild, wie man die Riser je nach Schirmmodell einstellt - wie hier am Beispiel des X-One.

Niviuk Icepeak X-One



Universal kite riser part list

- 01 - Main line bottom
- 02 - Main line top
- 03 - Main line wear loop
- 04 - Kite riser bar
- 05 - Kite riser bar inserts
- 06 - A-line wear loop
- 07 - B, C and pulley loop
- 08 - Running pulley line
- 09 - Speed limit stopper
- 10 - Brake line adjuster
- 11 - Acro handle
- 12 - Acro handle bungee
- 13 - Acro handle position line
- 14 - Cruise control lock - female
- 15 - Cruise control lock male
- 16 - Ronstan orbit 20 pulley



the dream-
catcher!
NYRA RS

EN/LTF (MID) B | RAST | Streckung: 5.4 | Zellen: 51 | ab 3.7 kg **D-LITE**

**Grenzen überwinden, um Neues zu entdecken –
entfalte dein volles Potential mit dem NYRA RS!
Bist du bereit?**

Der semileichte NYRA RS ist ein leistungsstarker, sicherer und intuitiv zu fliegender Mid-B Flügel. Ausgestattet mit der DNA unseres erfolgreichen XC-Schirms STELLAR RS, fliegst du mit dem NYRA RS höher und weiter als je zuvor!

Der NYRA RS bietet sowohl talentierten Aufsteigern, als auch passionierten Freizeitpiloten eine Vielzahl an Möglichkeiten bei sehr guter Leistung mit maximalem Wohlfühlfaktor. Dank RAST bleibt er auch in anspruchsvollen Bedingungen berechenbar und einfach zu kontrollieren. Damit ist der NYRA RS perfekt geeignet für deine ersten weiten XC-Flüge und unvergesslichen Hike & Fly Abenteuer.

Erfahre mehr: www.swing.de

RAST
Rock solid flight
by SWING

SWING FLUGSPORTGERÄTE GMBH • GERMANY
+49 (0)8141 32 77 888 • INFO@SWING.DE • SWING.DE



Connect with us: [#SWINGParagliders](https://www.instagram.com/SWINGParagliders)

SPEEDFLYING AUF DER LEINWAND

Der neueste Mission Impossible läuft jetzt im Kino – mit dem unermüdlichen Tom Cruise und seinen spektakulären Luftstunts. Zur Erinnerung: Der 62-jährige Schauspieler führt all seine Stunts selbst aus. Für den vorletzten Teil im Jahr 2023 hatte er sich sogar ans Speedflying gemacht – sichtlich mit Talent...

*Von Valentin Burkhardt
Bilder: Paramount Pictures*

Nach unseren Informationen ist Tom Cruise dem Speedflying auch nach den Dreharbeiten treu geblieben.



Ein traumhafter Spot im Lake District im Nordwesten Englands. Dort produziert Ozone viele ihrer Bildaufnahmen – unter anderem auch von den Schirmen, die im Film zum Einsatz kamen.



Für den Mission Impossible-Film von 2023 hatte der US-Schauspieler mehrere Jahre Speedflying trainiert. Er bezeichnet diesen Sport als „sehr schön und feinfühlig“, während das nervöse Produktionsteam ihn als „gefährlichsten Sport der Welt“ einstuft.

Das Filmteam musste zudem kreative Lösungen finden, um die spektakulären Rollen und Low-Passes des Schauspielers in hoher Qualität festzuhalten. Aus Sicherheits- und Perspektivgründen kam weder eine Drohne noch der direkte Dreh aus dem Hubschrauber infrage. Stattdessen folgte ihm ein zweiter Pilot unter einem Mini-Wing, ausgestattet mit einem Kamerasystem mit zwei Objektiven, das vom Hubschrauber aus ferngesteuert wurde.

Schade nur, dass man im fertigen Film kaum etwas von den beeindruckenden Manövern sah, die Tom Cruise im Making-of unten vorführt...



Ein interessantes Behind-the-Scenes-Video... auf Englisch, aber die Bilder sprechen für sich.



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

Anschrift:
Halber
Etzmattenstr. 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.

