

free.aero



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



#1-2026

Photo: Tim Rochas / Niviuk Paragliders



Tim Rochas von Niviuk hat diesen Jester fotografiert oberhalb von Mächer, Lanzarote, Kanaren

Mancha Blanca, Lanzarote, Kanaren. Außergewöhnliche Landschaften auf diesem Stück Europa im Atlantik, auch wenn es geografisch in Afrika liegt. Die Vulkane haben diese stark kontrastreichen Landschaften geformt. Unten der einzigartige Weinbau in La Geria: Die Winzer graben drei bis fünf Meter tiefe Löcher, um den fruchtbaren Boden unter der schwarzen Ascheschicht zu erreichen. Kleine Mauern schützen jeden Rebstock vor den oft heftigen Winden.

Photo: Tim Rochas / Niviuk Paragliders



Photo: Tim Rochas / Niviuk Paragliders

#shot

El Chicho, eine ganz andere Landschaft auf derselben Insel Lanzarote. Foto: Tim Rochas / Niviuk Paragliders

#inhalt

- 1 COVER
- 2 #SHOTS LANZAROTE
- 3 #INHALT
- 5 #SHOT ATLANTIC
- 5 AD PARAGLIDING MAP
- 6 AD #INDEPENDENCE PIONEER 4
- 7 AD XCCONTEST
- 7 XC-SUPER-STATS
- 8 #RECORD TANDEM KENYA
- 10 #VIDEO TANDEM KENYA
- 11 AD NIVIUK ARROW P2
- 12 #RECORD SOLO KENYA
- 14 AD PARACENTER HARZER GLEIT-SCHIRMSCHULE
- 14 VIDEO KENYA SOLO REKORD
- 14 AD PHI MAESTRO 3
- 15 AD NIVIUK KOYOT 6
- 16 #XCTRACER THERMAL HOTSPOTS
- 18 BERICHT #KOLLISION
- 19 AD HORIZON PARAPENTE
- 20 #ACHTUNG VORFLUGCHECK (VIDEO)
- 20 AD STODEUS BIPLINK
- 21 AD SKYMAN SHARK
- 21 SYRIDE V3->V4
- 22 AD PHI MAESTRO 3 LIGHT
- 22 CIVL: RETOUR BALLASTGRENZE
- 23 ADVANCE ELEVATE PARAMOTEUR
- 24 #APCO ZIP WINGLETS
- 25 AD U-TURN PASSENGER 3, RAZOR-BLADE
- 26 VIDEO SKYWALK MINT VS PARAKITE BANDIT
- 26 AD M AC PARA VERVE
- 27 #LEVEL WINGS EN B+ FALCON
- 28 VIDEO: LOAD-TESTS
- 29 VIDEO: LOAD TESTS GLEITSCHIRM
- 30 AD WINDSRIDERS
- 30 NEWS PHI BEAT 2 LIGHT NITINOL TECHNOLOGIE
- 31 X-PYR 2026
- 31 VIDEO: X-PYR 2024
- 32 AD NIVIUK KOYOT 6P
- 33 #SKYMAN CROSSALPS 3 EN C 3-LINER
- 35 GLEITSCHIRMSCHULUNG #GEOHERLOSER
- 36 AD SKYMAN SIR EDMUND SHARK
- 37 #FLUG-ZEUG WIEDERFINDEN MIT AIRTAG
- 39 #AD APCO LIGHTNING
- 40 #TEST NIVIUK ARTIK 7P
- 44 IMPRESSUM



#shots

Ein Kode 2P über den
Gassen von Tenesar,
einem abgelegenen
Dorf an der
Nordwestküste von
Lanzarote ...
Foto: Tim Rochas /
Niviuk



#shots



Und natürlich der
allgegenwärtige Atlantik
rund um die Insel
Lanzarote ...
Foto: Tim Rochas / Niviuk
Paragliders

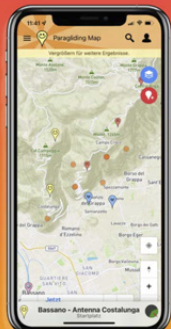
#shot



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!



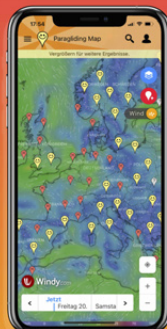
Webcams zeigen
wenn Piloten fliegen!



Prognosen
für jeden Standort!



Wind-Animation
in verschiedenen Höhen!



Viele Fotos geben dir
einen super Eindruck!



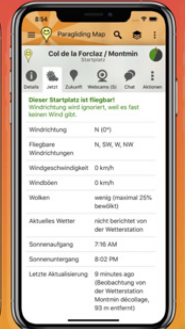
3D
Ansicht!



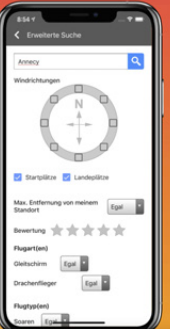
Beschreibungen sind
auf Deutsch übersetzt!



Lokale Wetterstationen
zeigen aktuelle Bedingungen!



Windrichtung, Entfernung,
Sternbewertung und mehr!



Pioneer 4

HIGH-LEVEL A MIT B-UPGRADE

Der Pioneer 4 steht für das High-Level-A-Segment: viel Leistung, großzügige Sicherheitsreserven und ein präzises, ausgewogenes Handling.

Das Besondere:

Mit dem Speed Limiter, der sich mit wenigen Handgriffen ein- oder ausbauen lässt, kann der Beschleunigungsweg angepasst werden. Mit Speed Limiter bleibt das Setup klar A-orientiert. Ohne Speed Limiter entfaltet der Pioneer 4 im beschleunigten Flug spürbar mehr Geschwindigkeit und Dynamik – und positioniert sich als Basis-Intermediate in EN/LTF B.

So vereint der Pioneer 4 zwei Setups in einem Schirm: A-Setup für sicheren Einstieg und komfortables Fluggefühl – B-Setup für mehr Performance, wenn fliegerisch der nächste Schritt ansteht.

**PIONEER 4.
MIT A FLIEGEN.
DANN B FREISCHALTEN.**

www.independence.aero



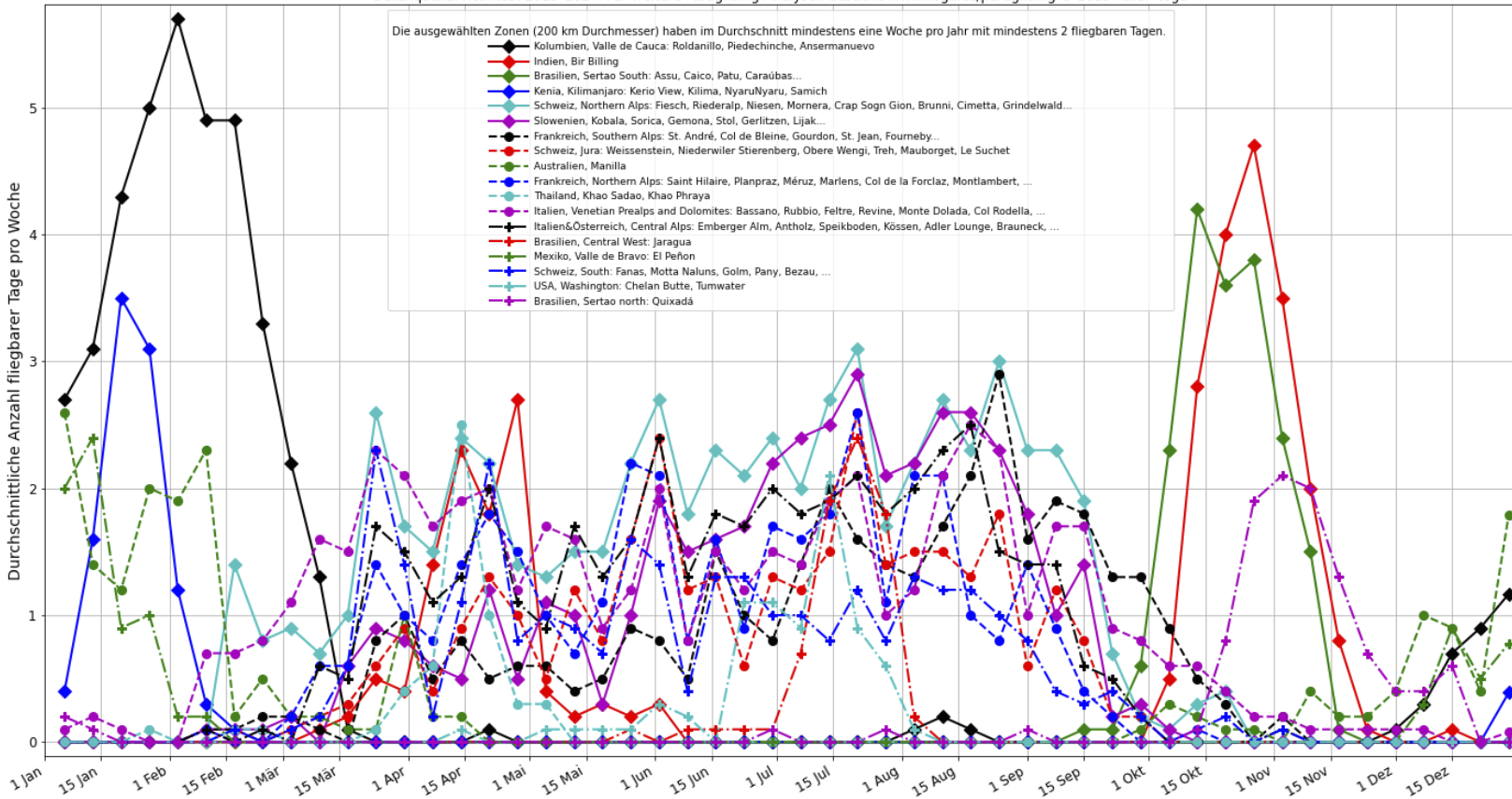
Photo: Stefan Kurrie




independence
paragliding

Wo gibt es das zuverlässigste Paragliding-XC-Wetter? XC-fliegbare Tage sind definiert als Tage mit mindestens 3 XC-Flügen, die jeweils über 100 Punkte erzielen und in einer Zone mit 200 km Durchmesser registriert sind. Die Durchschnittswerte wurden über 10 Jahre berechnet.

Datenquelle: Xcontest 2015-2024. Für weitere Paragliding-Analysen besuche www.noga.es/paragliding © 2025 Rafal Noga



XC-Super-Stats...

Sehr interessante Statistiken basierend auf Xcontest-Daten der letzten zehn Jahre sind von Dr. Rafal Noga auf seiner Seite www.noga.es/paragliding zusammengefasst.

Man findet dort Diagramme, die auf einen Blick zeigen, von wo die längsten Streckenflüge starten, zu welcher Jahreszeit...

Das erlaubt nicht nur die Planung der kommenden Sommer- und Winter-Saisons, sondern hilft auch zu verstehen, wie und wo die Kilometer gejagt werden.

Der Autor ist Spezialist für Datenanalyse, Modellierung, Simulationen, Steuerungssysteme und Trajektorienoptimierung für Systeme auf Paraglider-Basis. Er hat zuvor bei SkySails an Technologien für airborne Windenergie gearbeitet (Energieerzeugung mit Gleitschirm- oder Drachen-Systemen). Man kann ihm zweifellos vertrauen, die Daten gewissenhaft nach Kriterien wie Ländern, Startplätzen, Wetter usw. zusammengefasst zu haben... Die Legenden muss man aufmerksam lesen, um alles richtig zu verstehen.



World of XC paragliding



#records kenya : tandem

Im Januar/Februar haben der französische Gleitschirmpilot Titi Macquet und seine Frau Blandine im Kenya Rekordjagd gemacht.

Mit Erfolg: Nach einem sehr erfolgreichen ersten Flug am 29.01 hat dieses Tandem am 31. Januar unter anderem 2 Weltrekorde und einen lokalen Rekord aufgestellt: 250 km Dopelsitzer Hin- und Rückflug im vorgemeldeten Flug, 252 km in freier Distanz. Die Durchschnittsgeschwindigkeit betrug 31,36 km/h.

Titi erklärt: „Die Topographie hilft in der ersten Phase früh morgens, die über etwa hundert Kilometer verläuft, wo es nur dynamischen Aufwind zum Vorankommen gibt, da Wind ab 7 Uhr an den besten Tagen schon da ist. Nach dem 100. km wird es kompliziert, da der dynamische Aufwind endet und es bergiges Gelände wird, wo oft ein Ostwind weht. Aber die normale Wetterwindrichtung ist eher Nordost. Das bedeutet, dass der gesamte Flug nach Norden leicht gekontert wird.“

Verwendetes Material:

Biplace Ozone Swiftmax 2 41 (Der Swiftmax 2 ist EN B im Gegensatz zum Swiftmax 1 (EN C), bleibt aber auf Cross-Einsatz beschränkt. Im täglichen Betrieb ist er etwas weniger geeignet.)
Pilotensitz Prototyp Ozone Zig Zag mit von Titi hinzugefügtem Bürzel.
Passagiersitz Ozone Forza 2

Die Spreizen stammen von einem Paramotortandem, der Abstand von 50 cm erlaubt es der Passagierin, sich gut nach hinten zu lehnen. Sie ist sehr tief aufgehängt, um dem Piloten freie Sicht zu gewährleisten.
2 Stodeus UltraBip (FAI-CIVL konform), VectorVario, XTrack
Rechts: Begrüßungskomitee für Titi Macquet und seine Frau Blandine.



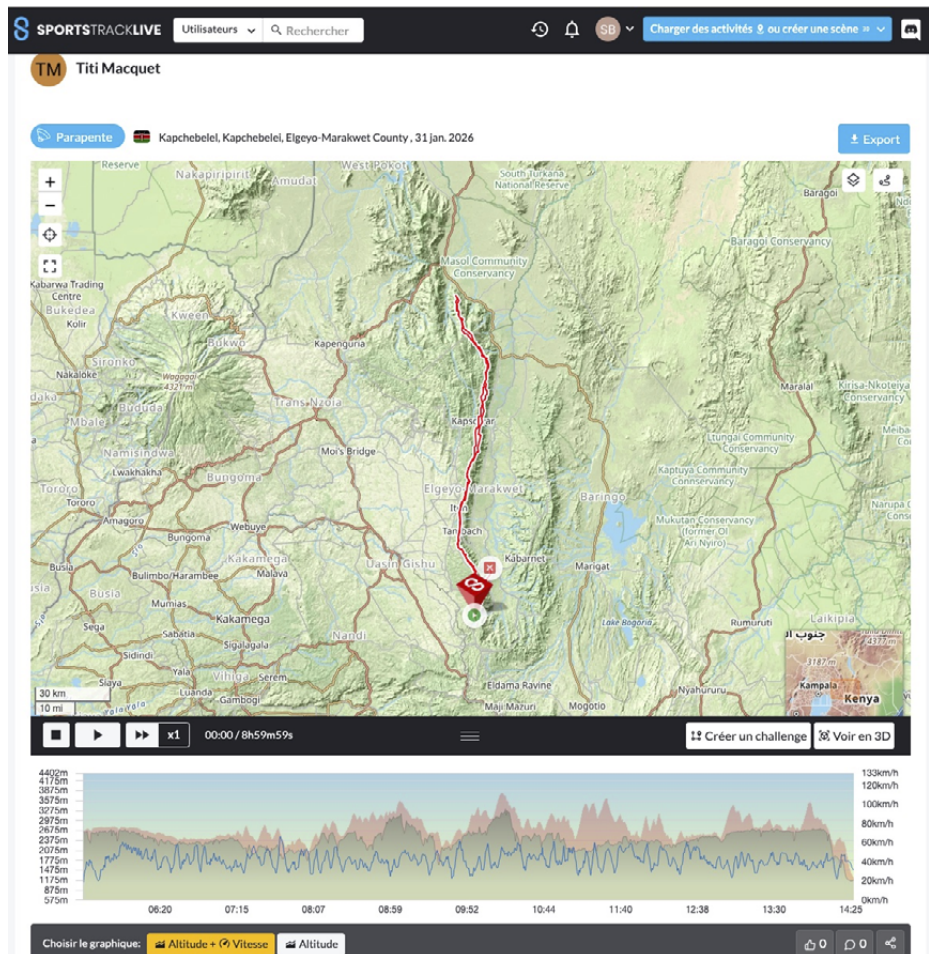
#record



Die Flüge sind auf der XContest-Seite (unten) und auf SportsTrackLive aufgezeichnet.

Wir hatten es mehrmals erwähnt: Das Vectorvario-Instrument zeichnet und überträgt neben einem klassischen IGC die während des Flugs erlebten Winde auf.

Die Thermiken und Basen sind großzügig. Manche erreichen Basen bis 4600 m, aber das hilft nichts, wenn das Ziel schnelles Fliegen ist. Der Rückflug hingegen geht leichter, da wir geschoben werden. Man muss schnell fliegen, um auf dem Hauptlandeplatz auf dem Plateau auf 2400m zu landen, denn die Tage enden oft um 17 Uhr. Sonst muss man unten auf 1000m landen und mindestens eineinhalb Stunden Fahrt einplanen, um nach Hause zu kommen."



#record



Ein kurzes Video, das den Start und einen Teil des Flugs dieses untypischen Tandems zeigt.

Die Aerodynamik des Piloten und der Passagierin muss noch optimiert werden mit der Möglichkeit, die Beine des Piloten zu strecken.

Mehr infos:

https://www.instagram.com/titi_macquet_paragliding_pilot/
<https://www.facebook.com/titi.macquet.paragliding.pilot>



Zielt weiter aufwärts, *genauso komfortabel und leicht*




Ab 1,76 kg

Das neue Arrow P 2-Gurtzeug verbessert seinen legendären Vorgänger, ohne auf den großartigen Sitzkomfort zu verzichten, für den es bekannt ist. Der Nachfolger des aerodynamisch optimierten, verkleideten Ultraleicht-Gurtzeug ist jetzt noch robuster und praktischer.

Essentielle Verbesserungen für die Sicherheit, im Design und in Bezug auf die Haltbarkeit bringen dich noch weiter. Entwickelt, um bei jedem Flug Topperformance zu liefern.

 HIKE & FLY

 FOAM PROTECTION

 CROSS-COUNTRY

 INFLATABLE PROTECTION



ARROW P 2

#record



#rekorde kenya : solo

Wahrscheinlich der längste Flug im Kenia und sogar das größte Dreieck des afrikanischen Kontinents: am 3. Februar 2026 hat der Tscheche Ondrej Prochazka 340 km unter seiner Phi Scala 2 zurückgelegt, mit seinem Submarine Ascendant Zian XAlps ST (kurzer Bürzel).

Ondrej hat diesen EN C (oberer Bereich EN C) in der klassischen Version genutzt, während er zuvor eher die Light-Version flog, die er auch bei den XAlps verwendet hatte.

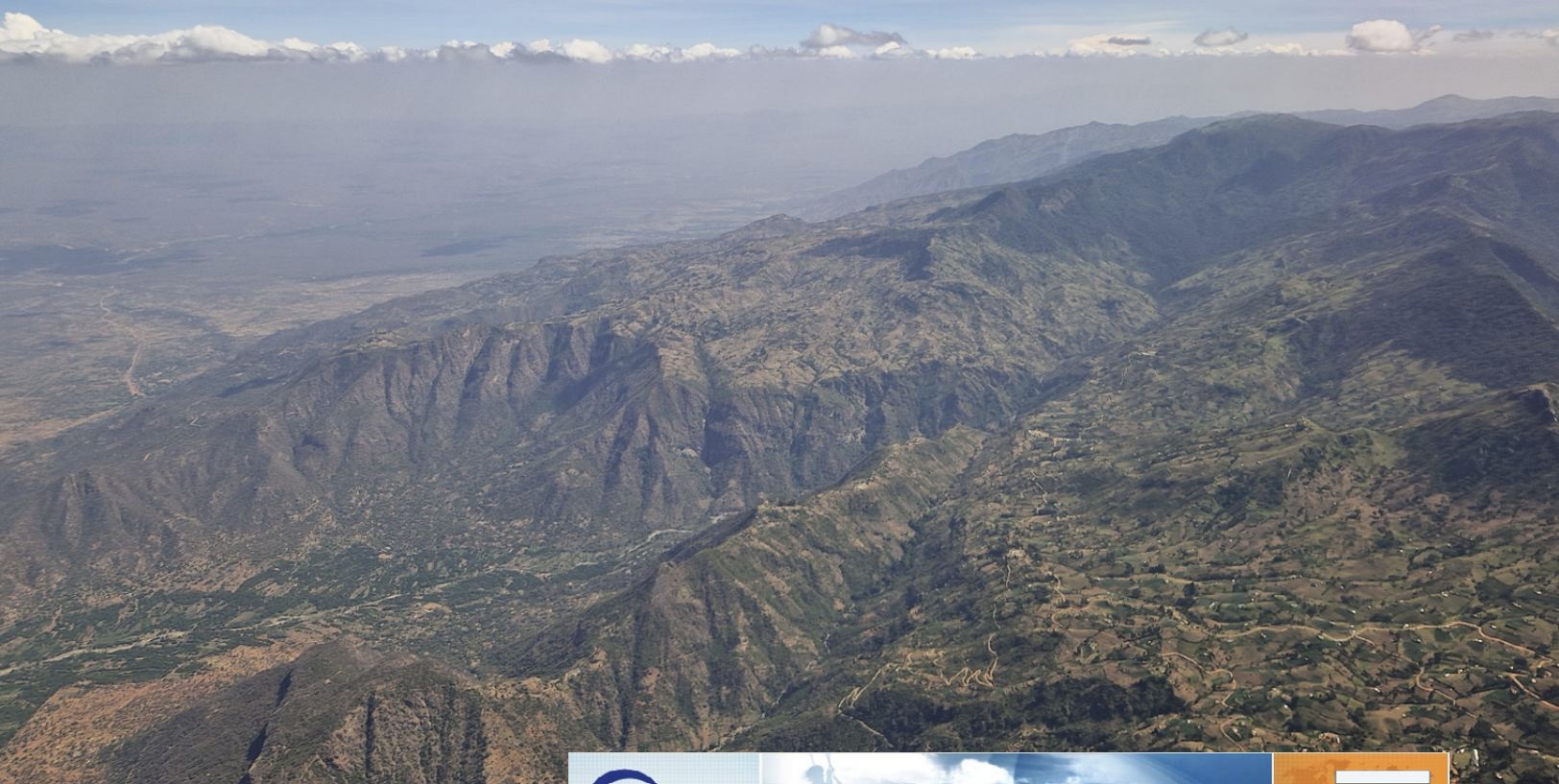
Der Grund für diesen Wechsel war der Wunsch, die XAlps-Maschine neu beleinen zu lassen.

Der Unterschied zwischen Light- und klassischer Version ist minimal (außer dem Gewicht), die klassische Version hat längere Stäbchen, was die Performance leicht steigern kann.

Bei der Geometrie gibt es nur in Größe 20 eine zusätzliche leichte Abweichung (Bremsen, Krümmung): diese Größe gab es anfangs nicht in "Light", sie wurde später zur Palette hinzugefügt und profitierte so von weiteren Verbesserungen vor der Zulassung.



#record



Der Track von Ondrej auf XContest.

Kenia ist eine sehr begehrte Region für Jahresanfangsrekorde.

Obwohl die ersten Kilometer entlang des Reliefs relativ einfach erscheinen, erfordern große Distanzen auch hier gute Positionierungen.

Leider war Kenia auch das Land des ersten tödlichen Unfalls, den der französische Verband FFVL in diesem Jahr meldete. Am 20. Januar 2026 verlor eine 49-jährige Französin in der Luft die Kontrolle über ihre Photon (ENC).

XContest 2026

WORLD XContest NATIONAL XContests XTrack Airspace Paramotors

World XContest » Flights » Flight detail

Flight detail Ondrej Prochazka - 3.2.2026 - 340.70 km

pilot: Ondrej Prochazka (andrewlu) CZ
date: 03.02.2026 07:21 UTC+0300
launch: Kilima KE
route: 340.70 km 476.98 p.
glider: PH II Scala 2
airtime: 9:40 h 35.34 km/h

Track | Photo | Flight | Route | Start | Land

After two rest days I thought I will be rested for flying... but the first hours I didn't feel so good, not in the flow and concentration stuck on other things. I was thinking to land as also the conditions were strange. Around 9:30 10am particularly windy and blue.

Then I overcame the dullness and between 10:30 and 11:30 felt like switchy in race mode. Managed to catch up with Lukasz. The day was not super good but as the lower section was working good line was available without thermaling much. Still flying closer than the other best days, on the other hand we took of earlier.

Plus more wind than on the last 333 day. That confirmed the decision to turn early like always! 13:00 was my strict deadline to go home:) imagine dirt road motorcycle going home for 3 hours. A horror.

Around 1 2pm the day started to look good finally... good clouds and better thermals. Wind dropped considerably. But at 3pm clouds grew

Map: Shows flight path from Kilima to Kakamega with altitude profile below.

Air Buddies:

1	03.02.26 07:20	Lukasz Brach	KE	330.54 km	32.86
2	03.02.26 07:22	Manuel Waldhuber	KE	302.74 km	28.06
3	03.02.26 07:44	Pavel Wilk	KE	305.86 km	33.06



PHI-AIR.COM

MAESTRO 3

The next step



Ondrej lässt uns seinen Flug mit diesem sympathischen kurzen Video nochmal erleben.



KOYOT 6

⏻ ENTRY-LEVEL



Entwickelt für *deinen Lernerfolg*

Betrete die aufregende Welt des Gleitschirmfliegens mit dem Koyot 6, der nächsten Generation unseres Schulungsflügels: stabiler und zugänglicher als je zuvor.

Wenn das Fliegen in deiner Natur liegt und du dich als Pilot weiterentwickeln möchtest, ist das genau der richtige Schirm für dich. Ein treuer Begleiter für unvergessliche Abenteuer am Himmel. Lerne sicher, einfach und selbständig zu fliegen.

Der Koyot 6 ist das ideale Gerät für deinen Fortschritt in der Ausbildung – von den ersten Flügen bis zu deinen eigenen Freiflieger-Erfahrungen nach der Ausbildung.

Größen

20 / 22 / 24 / 26 / 28 / 30



Pitaya

Guava

Mispel

Blueberry



PIVIUK

#instrumente



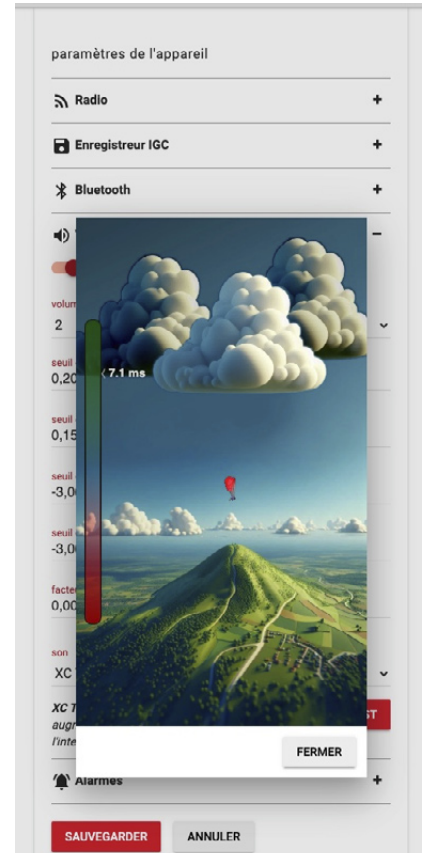
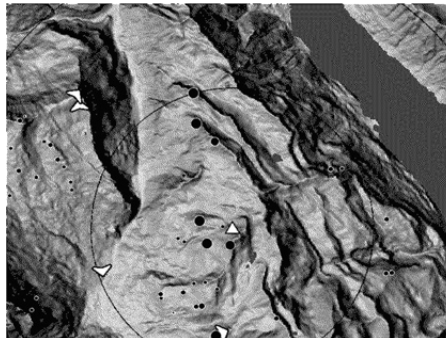
#XCTracer max III: neue Features

Der XCTracer Max III, eines der kompaktesten Instrumente gemessen an seinen Funktionen, hat mit den letzten Updates weitere Funktionen hinzugewonnen.

Ab sofort lädt er eine Datenbank der umliegenden Thermiken herunter, die aus den XC-Daten der Region extrapoliert wurden, und zwar für den gleichen Tag der Saison und die gleiche Uhrzeit. (Die schwarzen Punkte in variabler Größe entsprechend der Stärke der Aufwinde im Screenshot rechts)

Dies ist eine große Hilfe beim Finden des nächsten Aufwinds, besonders in Gebieten, die der Pilot zum ersten Mal erkundet.

Die Updates lassen sich ab sofort sehr einfach über die Webseite (Webapp) von XCTracer durchführen. Dort kann man auch die Lufträume auswählen, die auf das Instrument heruntergeladen werden sollen. Ausserdem ist es möglich, die Einstellungen des XCTracer zu ändern und die Sundeinstellungen zu testen.



#instrumente

Eine weitere wichtige Neuerung: Das Instrument zeigt ebenfalls die Meldungen der FANET-Wetterstationen an (Windrichtung und -stärke auf dem Display, siehe Screenshot rechts), zusätzlich zu den Positionen und Entfernungen der anderen FANET-Piloten sowie ADS-L.

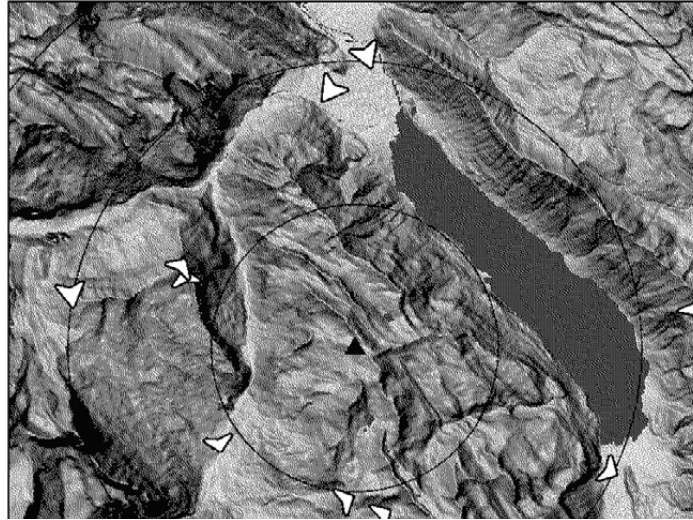
Der XCTracer Max III bietet mit seinem neuen Software-Update, ohne Aufpreis, die ADS-L-Funktion. Es handelt sich um eine leichte, europäische Version des ADS-B, wie es in der kommerziellen Luftfahrt eingesetzt wird. Es basiert auf der europäischen EASA-Regulierung (delegierte Verordnung U-Space) und zielt darauf ab, alle Leichtluftfahrzeuge in ein gemeinsames Verkehrsbild zu integrieren – Drohnen eingeschlossen.

Langfristig wird es das FLARM (proprietäres Schweizer System) und das FANET-System (speziell für den Freiflug konzipiertes System, einschließlich Wetterstationen, vom deutschen Varios-Hersteller Skytraxx) ersetzen.

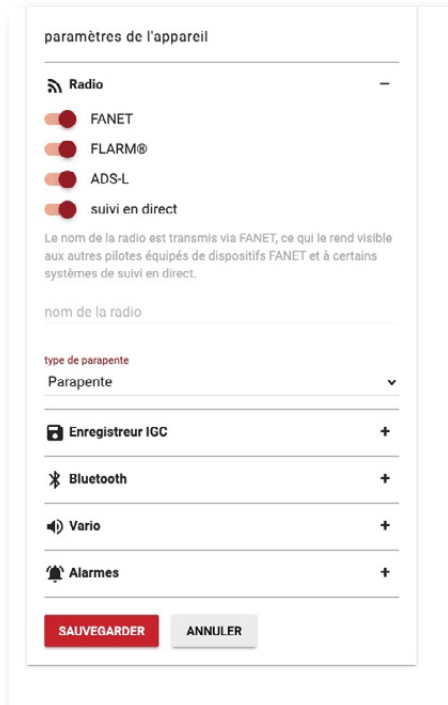
Das FANET-System hat sich vor allem durch seine Fähigkeiten im kollaborativen Fliegen einen Namen gemacht: Die Piloten können sich gegenseitig auf ihren Displays sehen, oft mit Anzeige ihrer Höhe. (Screenshot rechts)

ADS-L bietet dieselbe Möglichkeit, es wird jedoch noch dauern, bis alle anderen Varios kompatibel sind.

Unten rechts, klassische Luftraumanzeige auf dem XCTracer Max III.



① Georges 3001m ② Roger 3050m



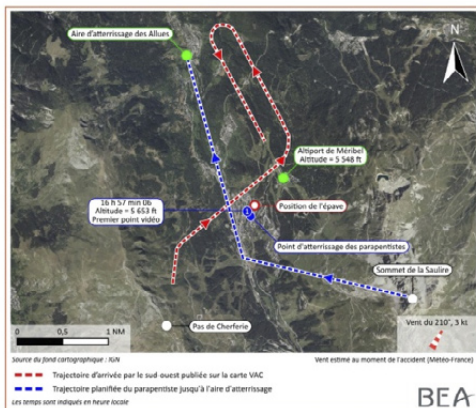


Figure 1 : trajectoires de vol estimées du parapente et du F-BAYP

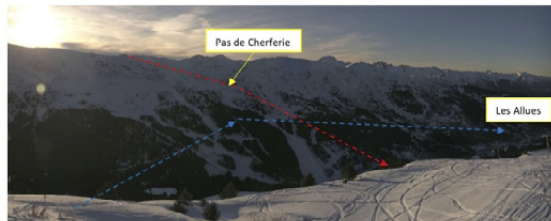


Figure 2 : Image du 21 janvier à 16 h 45 extraite de la webcam située sur le versant de la Saulire

Accident du PIPER PA18
immatriculé F-BAYP avec un parapente
le mardi 21 janvier 2025
aux Allues (73)

Heure	Vers 17 h ¹
Exploitant	Avion : privé Parapente : société A.Parapente
Nature du vol	Avion : vol local Parapente : vol commercial
Personnes à bord	Avion : pilote et un passager Parapente : pilote et un passager
Conséquences et dommages	Avion : pilote et passager décédés, avion détruit Parapente : pilote et passager indemnes

Collision avec un parapente lors de l'approche vers un altiport, perte de contrôle, collision avec une habitation

1 DÉROULEMENT DU VOL

Note : Les informations suivantes sont principalement issues des témoignages et de la vidéo extraite de la webcam du pilote du parapente.

Le pilote de l'avion, accompagné d'un passager, effectue un vol local depuis l'altiport de Méribel Robert Merlot (73). Au retour, il survole le village de Méribel et se dirige vers la verticale de l'altiport prévue à 5 500 ft². Le pilote du parapente décolle du sommet de la Saulire (Alt. 8 800 ft), pour un vol en tandem. Il indique qu'il s'écarte ensuite du relief, survole le front de neige de la station de ski de Méribel puis se dirige vers le village des Allues (Alt. 3 600 ft), au nord, pour atterrir sur l'aire d'atterrissage officiellement référencée³ pour le vol libre. Le parapente se situe à environ un kilomètre de l'altiport lorsque le pilote et son passager indiquent qu'ils aperçoivent l'avion arrivant vers eux dans le secteur avant gauche, à une distance qu'ils estiment à environ cinquante mètres, à la même altitude. Le pilote du parapente commence aussitôt une manœuvre d'évitement, au cours de laquelle la voile entre en collision avec l'avion. Des témoins voient l'avion tomber vers le sol avec une forte assiette à piquer. L'avion entre en collision avec un chalet inoccupé. Le pilote du parapente ouvre son parachute de secours puis atterrit dans un arbre.

¹ Sauf précision contraire, les heures figurant dans ce rapport sont exprimées en heure locale.

² Le glossaire des abréviations et sigles fréquemment utilisés par le BEA est disponible sur son [site Internet](http://bea.aero).

³ Aire d'atterrissage définie par l'arrêté municipal 374/2022 de la Mairie des Allues réglementant l'accès de vol libre sur le territoire de la commune.

#Kollisionsbericht

Am 21. Januar 2025 ereignete sich eine tödliche Kollision zwischen einem Piper-Flugzeug und einem Zweisitzer-Gleitschirm, jeder mit zwei Personen an Bord. Das Flugzeug wollte auf dem Altiport von Méribel landen und kreuzte dabei die Flugbahn des Zweisitzers, der für seinen letzten Flug des Tages diese Achse querte. Der Gleitschirm hatte das Recht, diese Zone zu durchqueren. Vermutlich wegen der Sonnenstellung sah das Flugzeug den Gleitschirm nicht. Nach der Kollision stürzte das Flugzeug ab, wobei beide Insassen ums Leben kamen; die Besatzung des Zweisitzer-Gleitschirms landete unter dem Rettungsschirm und blieb unverletzt. Im März 2026 veröffentlichte das französische Bureau d'Enquêtes et d'Analyses (BEA) die Schlussfolgerungen seiner Untersuchung. Es wird unter anderem klar festgestellt, dass es an regelmäßigem Austausch zwischen dem Altiport und den Unternehmen, die Tandem-Gleitschirmflüge durchführen, gefehlt hatte, was geeignete Präventionsmassnahmen hätte ermöglichen können. Es wird ausserdem festgehalten:

"Obwohl die Vorschriften dies nicht verlangen, ergreifen einige Luftsportvereine, Betreiber oder Piloten die Initiative, ein System zur Erkennung und Warnung vor der Nähe anderer Luftfahrzeuge zu verwenden, auch elektronisches Sichtbarkeitssystem

genannt (auf Englisch: e-conspicuity). Dieses System ermöglicht es einerseits, von anderen ausgerüsteten Luftfahrzeugen erkannt zu werden, und andererseits, diese Luftfahrzeuge selbst zu orten. Es verbessert so das Situationsbewusstsein der Piloten und erleichtert die visuelle Erfassung des umgebenden Luftverkehrs in Lufträumen, in denen das Konzept "sehen und ausweichen" schwierig anzuwenden sein kann. Verschiedene Gerätemodelle sind heute auf dem Markt erhältlich und ermöglichen je nach verwendetem Gerät über das mobile Datennetz oder Bodenantennen die Erkennung von Mode-S-, FLARM-, ADS-B- und ADS-L-Signalen sowie die Sichtbarkeit im OGN-Netzwerk.

Die Luftfahrtbehörden sowie die Verbände, darunter die FFVL, fördern den Einsatz dieser Ausrüstung, wobei die aktuelle und künftige Herausforderung in der Interoperabilität der verschiedenen bestehenden Systeme und Geräte liegt."

Diese Empfehlung erscheint uns sehr sinnvoll, doch sei daran erinnert, dass bereits 2011, nach einer tödlichen Kollision zwischen einem Segelflugzeug und einem Gleitschirm, das schweizerische Büro für Flugunfalluntersuchungen eine klare Empfehlung an die Gleitschirmpiloten herausgegeben hatte, sich mit FLARM-Sendeempfängern auszurüsten. Seither hat der Schweizer Verband sogar ein Subventionssystem für den Kauf von Höhenmesser-Vario-Instrumenten mit integriertem FLARM-System eingerichtet.

#collision

Anmerkung: Der aktuelle Bericht des französischen BEA enthält eine doch recht erstaunliche Ungenauigkeit: "...über das mobile Datennetz oder Bodenantennen die Erkennung von Mode-S-, FLARM-, ADS-B- und ADS-L-Signalen sowie die Sichtbarkeit im OGN-Netzwerk." Das ist zu kurz gegriffen, denn insbesondere FLARM kommuniziert vor allem von Luftfahrzeug zu Luftfahrzeug, funktioniert also ganz ohne Bodenantennen und erst recht ohne Internet. Die beiden FLARM-Geräte kommunizieren direkt miteinander und können so berechnen, ob die Flugbahnen konvergieren.

Und das OGN-Netzwerk ist für die Kollisionsvermeidung völlig unbrauchbar: Die Positionen der anderen Luftfahrzeuge werden häufig mit erheblicher Verzögerung angezeigt, bedingt durch den Umweg über das Internet, was es wirklich unzuverlässig macht!
Lesen Sie einen unserer ersten Artikel von 2017 über die Gefahren von Kollisionen und die Einführung des FLARM-Systems im nebenstehenden Magazin.



KOMPETENZCENTER FÜR DEINE FLÜGEL



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

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



BipLink

JETZT BEI Google Play
Laden im App Store

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

stodeus.com



Nein, das ist keine KI, das Video ist schon 10 Jahre alt...

#Achtung Vorflugcheck

Bei unseren Recherchen zu Karabinern und möglichen Problemen (kommender Artikel) sind wir auf dieses sehr anschauliche alte Video gestoßen.

Der Pilot hatte seinen Karabiner nicht richtig geschlossen und bemerkte nicht einmal, dass der Tragegurt nicht vollständig eingehängt war.

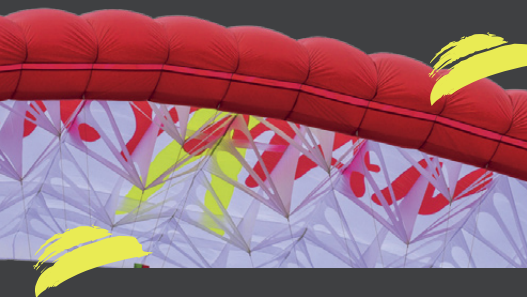
Es endete glimpflich unter dem Rettungsschirm, aber es ist eine gute Erinnerung an die Wichtigkeit einer systematischen Vorflugkontrolle ohne jeglichen Ausnahme...





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



Syride V3->V4, Solar

Das Alti V3 und das GPS V3 werden durch neue V4-Modelle ersetzt. Zu den wichtigsten Neuerungen laut Syride:

- Integriertes Bluetooth, das Live-Tracking und die Nutzung des Syride-Flugbuchs ermöglicht – auch mit dem Solar und dem Alti.
- Kompatibilität mit Drittanbieter-Apps (XCTrack, Flyskyhy, etc.).
- Vollständig überarbeiteter Ton gegenüber der V3-Generation.
- Display bis zu 10-mal schneller als beim V3.
- Vollständig überarbeiteter Display-Konfigurator und Items: unabhängige Item-Filterung, neues Thermikzentrier-Tool, Schriftartwahl, anpassbare Seitenanzahl, etc.
- Einzigartige Funktion: Ihr Alti in ein GPS verwandeln. Mithilfe der Smartphonedaten kann das Instrument GPS-Höhe, Groundspeed, Gleitzahl etc. anzeigen.
- Vollständig neu gestaltete Syride Link Mobile- und Desktop-App. Das neue Solar enthält einen Drucksensor, Beschleunigungsmesser und 3-Achsen-Magnetometer sowie eine Bluetooth-Verbindung zur Übertragung dieser Werte an das Smartphone.





PHI-AIR.COM

MAESTRO 3 light
High B



baptiste_lambert_paraglid...
ding

baptiste_lambert_paraglid... 1 j
In competitive paragliding, performance differences linked to pilot weight have long been a sensitive issue. What we see currently is lightweight pilots taking an unreasonable amount of ballast to be able to compete with the heavier pilots, sometimes carrying up to 50kg bag (mine is 45kg). It increases physical strain, risk of injury during takeoff, landing, crashes and causes long-term wear on the body : tendinites, back pain... But if we want to keep performing we have no choice. I must say that my current motivation flying with this extremely heavy gear is very low, despite being world champion at this game...

Unlike many other sports, ours offers a rare technical possibility: we can meaningfully equalize performance...

1,1 K 89

il y a 1 jour

Ajouter un commentaire...

CIVL: Retour Ballastgrenze

Beim CIVL-Meeting Anfang März wurde beschlossen, das maximal zulässige Ballastgewicht, das eine Pilot.in mitführen darf, wieder einzuführen – eine Regel, die vor einigen Jahren abgeschafft worden war.

Es ist bekannt, dass leichte Pilot.innen, auch mit einem kleineren Schirm, benachteiligt sind.

Einerseits ist es eine Frage der Luftviskosität, die "Miniaturmodelle" (Reynolds-Zahl), benachteiligt, andererseits haben bei einem kleinen Schirm die Leinen, aber auch Falten im Tuch, einen größeren negativen Einfluss auf die Flugleistung.

Aus diesem Grund fliegen leichte Pilot.innen lieber unter Schirmen derselben Größe wie die Mitbewerberinnen, mit Ballast, manchmal bis zu 50 kg. Das ist natürlich ein zusätzlicher Komfortverlust und ein Sicherheitsrisiko beim Start und im Falle eines Unfalls.

Deshalb hat das CIVL beschlossen, die Ballastgrenze von 33 kg wieder einzuführen (bzw. Ballast, der zu einem Maximalgewicht von 95 kg im Jahr 2027 und 90 kg ab 2029 führt).

Viele Wettkampfpilot.innen halten diese Entscheidung für ungerecht, ja sogar für sexistisch, da es vor allem Frauen sind, die benachteiligt werden.

In diesem Meme auf Instagram hat Baptiste Lambert, der selbst oft 45 kg Ballast mitführt, die möglichen Folgen dieser Begrenzung karikiert...

#paramotor

#Advance paramotor: Elevate

Advance, die bereits Hybridschirme in ihrem Programm hatte, lanciert eine 100% dem Paramotor gewidmete Marke.

"Elevate" wird unter anderem getragen von

- Andrea Cecchetto (Italien), amtierender Paramotor-Weltmeister
- Nico Aubert (Spanien), Paramotor-Vize-Weltmeister
- Tom de Dorlodot (Belgien), Abenteurer und X-Alps-Veteran
- Simon Klemenc (Österreich), Designer bei AirG und Advance

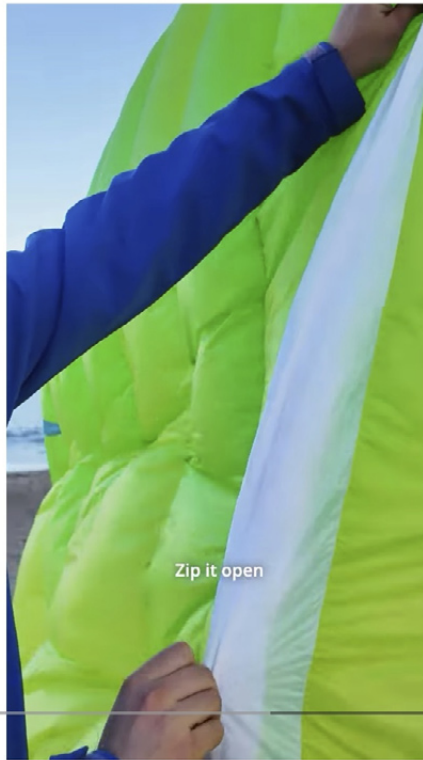
Der erste Schirm, von dem Advance uns wie üblich nur eine Illustration ohne endgültiges Design liefert, wird ein Intermediate mit Reflexprofil sein.

Dieser letzte Punkt liegt auf der Hand: Paramotor-Pilot:innen können dank ihrer Motorleistung auf etwas Performance verzichten und dafür eine außergewöhnliche Stabilität in Turbulenzen gewinnen.

Dieser Schirm wird mit Winglets ausgestattet sein: Auch das ist bei Advance historisch selbstverständlich, aber auch ein klarer aktueller Trend bei allen Herstellern. Im Gegensatz zu den früheren Winglets, die der Leistungsverbesserung dienen sollten, dienen die heutigen Winglets vor allem der Rollstabilisierung.



#technologie



Non, ce n'est pas de l'IA, la vidéo a 10 ans déjà...

#Apco Zip-Winglets

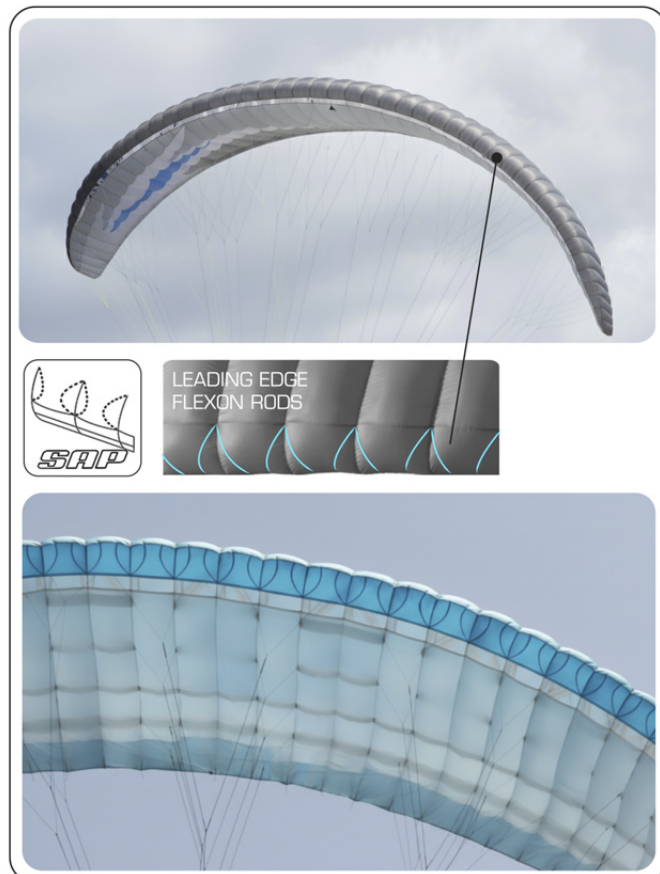
Apco hat bei seinem intermediären Paramotor-Schirm NRG III zwei interessante Neuerungen vorgestellt.

Zum einen ist das zentrale Winglet "Mohawk" mit einem Reißverschluss versehen. Damit lässt es sich entweder ausgefaltet lassen oder einrollen. Im ersten Fall ist der Schirm stabiler im Gieren und Rollen, zum Beispiel für lange Streckenflüge.

Wenn das Winglet eingepackt ist, reagiert der Schirm viel direkter, insbesondere in der Rollachse, also ideal zum "Spielen" mit dem Schirm.

Zur Erinnerung: Das zentrale Winglet bei Apco hat gegenüber Winglets an den Flügelspitzen Vorteile, wie etwa eine bessere Umströmung bei verschiedenen Anstellwinkeln. Die meisten Hersteller übernehmen es nicht, unter anderem aus ästhetischen Gründen.

Eine weitere Neuerung am NRG III: zusätzliche Stäbchen in der Eintrittskante, um deren typisches Eindellen bei Paramotor-Reflexschirmen bei hoher Geschwindigkeit besser zu verhindern.



SHARE YOUR FUN

passenger

TANDEM 44 & 41
LTF/EN B



AWAKEN YOUR
PLAYFUL SPIRIT

**RAZOR
BLADE**

NEXT LEVEL PARAKITE
10 / 11,5 / 13 / 15 / 18 / 22 / 26



TURN
SAFEFUN

u-turn.de

Eine weitere Neuheit bei Apco: die neue Version
der Wettkampfmaschine, der F1 MK II.





#trend parakite

Parakites verbreiten sich auf den Fluggeländen, vor allem, aber nicht nur an der Küste.

Beni Kälin kennt sie alle und fliegt vor allem in seiner Heimat, den Schweizer Alpen.

Einer seiner Lieblingsparakites ist der Bandit von Flare. Seiner Meinung nach ist er der wendigste, derjenige mit der größten Energie. Er beschleunigt in den Kurven stark, bietet dabei aber dennoch das beste Verhalten im Langsamflug.

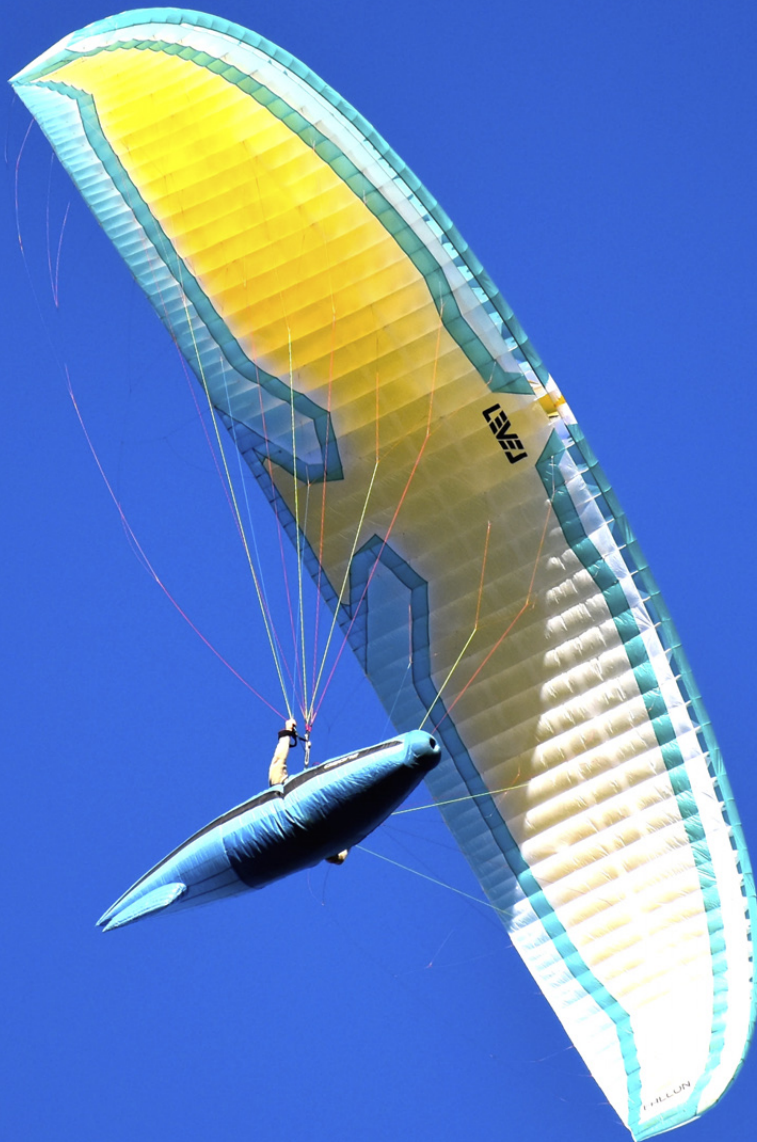
Hier hat er die reine Gleitleistung mit einem Mint 22 von Skywalk verglichen. Letzterer ist ein EN-C 2-Leiner mit geringerer Streckung (6.4 vs. 7.1 beim Bandit 22).

Es ist beeindruckend festzustellen, wie sehr die Gleitleistung beider auf einem ähnlichen Niveau liegt...



VERVE

Like No Other



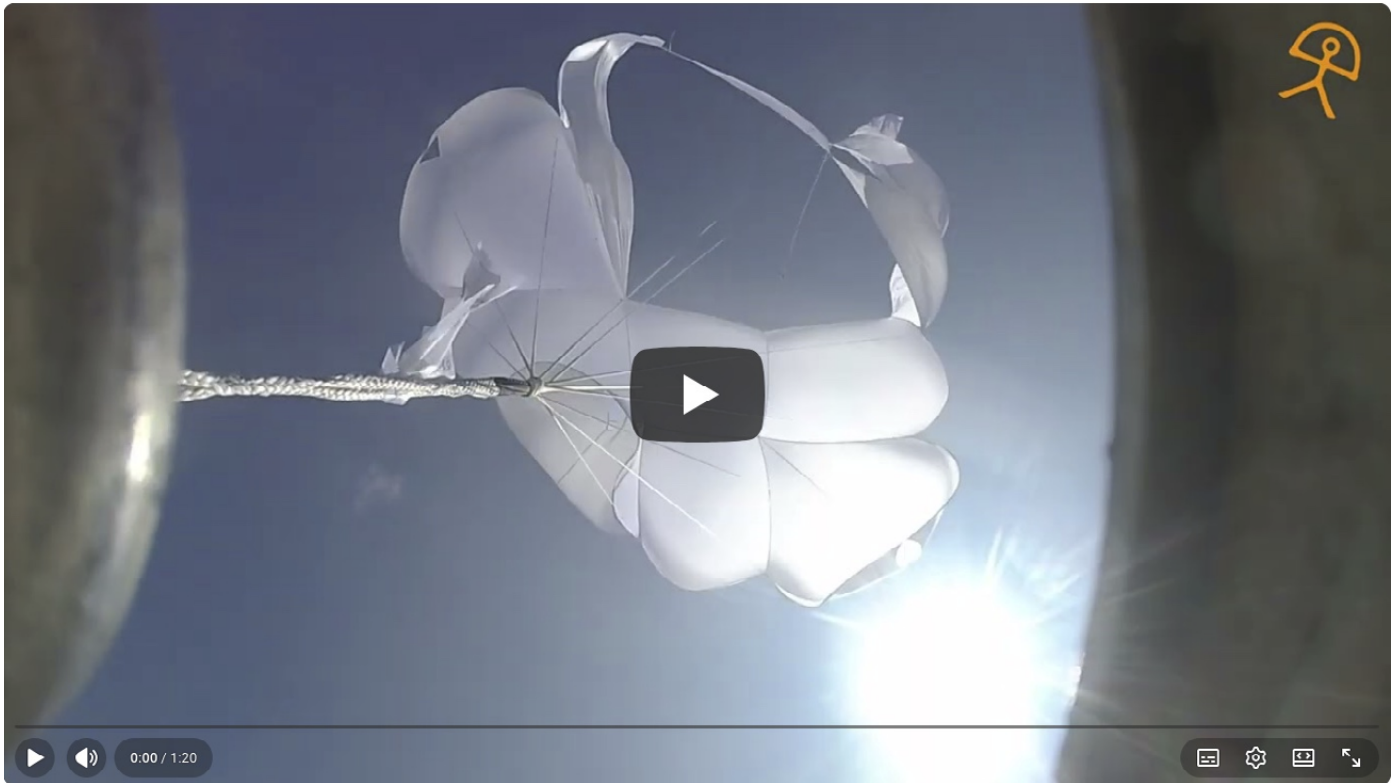
#level wings EN B+

Der französische Hersteller Level Wings, dessen Inhaber und Designer François Bon vor allem durch seine Speedriding- und Speedflying-Schirme sowie zuletzt durch den bemerkenswerten Parakite Fuze bekannt wurde, dringt nun auch in den Markt der klassischen EN-B+-Schirme vor: Der Falcon ist ein 2,5-Liner mit einer Streckung von 5,8 und wiegt in seinen drei Größen zwischen 4,08 kg und 4,62 kg. Er soll sich besonders auch für EN-C-Piloten eignen, die eine Zulassungsklasse zurückgehen und trotzdem weite Streckenflüge unternehmen möchten.

Der Wechsel von einer höheren Klasse zu EN B+ liegt im Trend.

Das ist umso aktueller, als ein Überdruck-Kokon (aka "submarine") wie auf dem Foto einen zusätzlichen, deutlichen Leistungsgewinn bringt und dabei komfortable Sicherheitsreserven lässt. Diesen Trend haben wir bereits letztes Jahr festgestellt, und tatsächlich tauchen derzeit immer mehr "U-Boote" auf den Startplätzen auf...

#homologation



Lasttests in der Pop-Modellreihe von Phi. Natürlich kann es während der Entwicklung vorkommen, dass ein Rettungsschirm den Belastungstest nicht besteht. In diesem Fall ermöglichen konstruktive Änderungen (nicht unbedingt gewichtserhöhend) die Reißfestigkeit zu erhöhen. Falls die Untertitel nicht in der richtigen Sprache starten, bitte in der YouTube-Benutzerfläche auswählen.

#lasttest retter

In der letzten Ausgabe hatten wir die Tests der Sinkrate von Rettungsschirmen gezeigt (zur Erinnerung, Link rechts). Hier jetzt ein typischer Lasttest für eine Gleitschirmrettung. Eine Möglichkeit ist der Abwurf von der Kochertalbrücke (180 m hoch). Der Deutsche Hängegleiterverband (DHV) hat die Wiese darunter gekauft, um diese Abwürfe durchführen zu können. Der Rettungsschirm wird mit der Maximallast bei Erreichen von 144 km/h Fallgeschwindigkeit ausgelöst (das wird unter der Brücke durch die Länge des Aufhängeseils bestimmt). Dies muss derselbe Schirm zweimal hintereinander ohne Schaden aushalten. Bei der anderen Möglichkeit, Abwurf vom Helikopter, Versuch dieser genau mit dieser Geschwindigkeit zu fliegen. Dort kommen dann allerdings Turbulenzen und Pendelbewegungen hinzu, die eventuell eine höhere Belastung verursachen. In beiden Fällen wird übrigens die Luftdichte nicht berücksichtigt. Somit haben es die Testmuster in winterlicher Luft schwieriger!



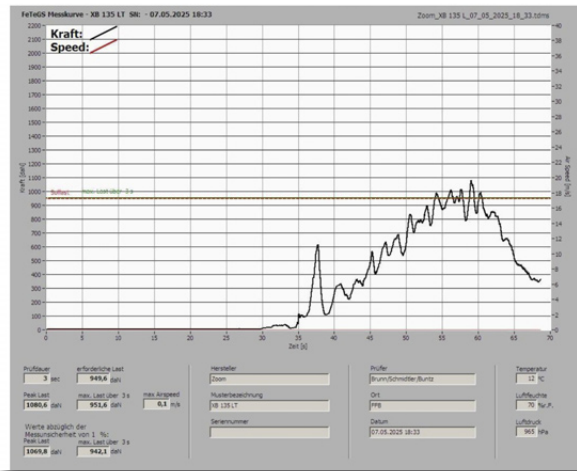
#homologation



#load test parapente

Seit Jahrzehnten werden die Dauerbelastungstests von Gleitschirmen durch eine schrittweise Lasterhöhung mittels Zug hinter einem leistungsstarken Fahrzeug durchgeführt. Der Schirm wird aufgezogen und das Fahrzeug beschleunigt. Ein Dynamometer misst die auf den Schirm wirkende Kraft in daN (1 daN ≈ 1 kg). Der Einsitzerschirm muss 8G des maximalen Fluggewichts während mindestens drei Sekunden ohne Schäden standhalten. Für einen Schirm mit einem Maximalgewicht von 120 kg sind das also rund 960 kg. Hier handelt es sich um den neuen Zoom XB 135 LT. Interessant und erstaunlich: Alexander Höllwarth (ehemaliger Entwickler bei Skywalk, der dort gekündigt hat, um Zoom zu gründen) verkauft das geprüfte Exemplar natürlich nie, aber manchmal beleibt er es neu und benutzt ihn selbst, oder er gibt ihn an Freunde weiter, die damit in voller Kenntnis der Sachlage fliegen. Nicht zu vergessen: Der Schirm muss auch den Schocktest bestehen, bei dem die Last nicht schrittweise aufgebracht wird, sondern der Schirm nach einem Schock von 1 000 daN bis 1 200 daN (je nach maximal zulässigem Gewicht) intakt bleiben muss. Rechts der Testwagen von Air Turquoise (Alain Zoller) mit einem anderen Schirm. Fotos: Pascal Boulgakoff.

Messkurve



#news

#phi beat 2 light NT

Bei Phi wird der neue Beat 2 light NT ("Nitinol Technology") mit Nitinol-Stäbchen gebaut, und wie bereits beim Doppelsitzer Rondo und der Maestro 3 sind diese Stäbchen mit Neopren-Hüllen versehen, um die Kräfte besser zu verteilen und das Tuch zu schützen.

Das Gewicht bleibt gleich, und das Packmaß soll gegenüber dem bisherigen Beat 2 light (ohne "NT"), der kein Nitinol hatte, sogar geringer sein.

Auch das Tuch hat sich geändert: Es handelt sich um das MJ29, das 4-mal beschichtet wird (sehr dünne Schichten) anstatt der üblichen 2 Schichten.

Dieses Tuch war zwei Jahre lang eine Exklusivität von Gin und steht nun auch anderen Herstellern zur Verfügung.

Die Zulassung (mittleres EN B) ist erfolgt, die Serienproduktion beginnt.

Rechts ein Foto einer der ersten Neopren-Hüllen am Rondo. Inzwischen ist das Gewebe rund um das Neopren weiß.



HELP
VAL
D
Z

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

#x-pyr 2026



#x-pyr 2026

Der X-Pyr 2026 bringt Ausdauersportler der Weltklasse aus aller Welt zusammen und stellt die Teilnehmer erneut vor die Herausforderung, die Pyrenäen ausschließlich mit Gleitschirm, Trekking und Strategie zu überqueren – ein kompromissloser Test der körperlichen und mentalen Belastbarkeit.

Der X-Pyr hat die Liste der bestätigten Athleten bekanntgegeben und läutet damit den Beginn dessen ein, was die bisher härteste Ausgabe werden verspricht. Eine Rekordzahl von Bewerbern aus 20 Ländern kämpfte um einen Startplatz in Hondarribia. Nach einem schwierigen Auswahlverfahren werden 50 Athleten aus 20 Ländern teilnehmen – die größte Teilnehmerzahl in der Geschichte des Wettkampfs.

Darunter sind der amtierende Champion Simon Oberrauner (AUT), der gegen den vierfachen Sieger Chrigel Maurer (SUI) antreten wird, der nach einer Pause zurückkehrt. Weitere Legenden, die ebenfalls zurückkehren: der Zweite von 2024, Christian Schugg (GER), der ehemalige Weltmeister Pierre Remy (FRA) und der "Running Man" Toma Cocone (ROM).

30 Rookies stehen am Start, darunter XC-Asse wie Tilen Ceglar (SLO), Justin Puthod (FRA) und Idris Birch (UK). Eine weitere Überraschung ist die Anzahl der startenden Frauen im Jahr 2026 – fünf insgesamt. Noch nie war bei einem Hike-and-fly-Rennen auf diesem Niveau eine so große Frauenbeteiligung zu verzeichnen. Der X-Pyr 2026 beginnt am Sonntag, den 21. Juni, um 10:00 Uhr in Hondarribia. Die Athleten rasen ostwärts durch die Pyrenäen in Richtung Port de la Selva, wo das Rennen am Samstag, den 27. Juni, um 19:00 Uhr endet.

Mehr Infos: x-pyr.com

KOYOT 6 P

⏻ ENTRY-LEVEL
⤴ HIKE & FLY



Anfangen auf *die leichte Art*

Der Koyot 6 P ist darauf ausgelegt, dich von Anfang an zu begleiten, dass du mit vollem Selbstvertrauen mit dem Gleitschirmfliegen startest und dich weiter entwickelst – auch bei deinen ersten Hike and Fly Erfahrungen ist der Koyot 6 P an deiner Seite.

Er bietet ein hohes Maß an Sicherheit und Komfort und eine verbesserte Stabilität im Vergleich zum Vorgängermodell. Starte deine Reise in das Abenteuer Fliegen auf die leichteste Weise.

Perfekt für Alle, die von Anfang an mit einem komfortablen, praktischen und zugänglichen Flügel wandern und fliegen möchten.

Größen
20 / 22 / 24 / 26 / 28



Gecko



Tiger





#Skyman CrossAlps 3 EN C 3-liner

Skyman hat die Serienproduktion des neuen EN-C-Schirms CrossAlps 3 angekurbelt. Hier fliegt er knapp hinter einem Skyman EN B+ CrossCountry 3, einem ausgezeichneten Schirm, den wir in der nächsten Ausgabe ausführlich testen. Das Handling des CrossAlps 3 soll laut Skyman hervorragend sein, ebenso die Leistung - trotz der bewussten Entscheidung, eine Dreiliner-Architektur beizubehalten, um das hohe Sicherheitsniveau zu wahren, das die Skyman-Produktpalette unbestreitbar auszeichnet. Eine kleine Anmerkung am Rande: Es ist schade, dass das "Skyman-Männchen" aus der Schirmgestaltung verschwindet...

Der CrossAlps 3 ist in drei Größen erhältlich: 22 m², 24 m² und die Größe 26 mit einer ausgelegten Fläche von 26,5 m². Die ausgelegte Streckung ist für alle drei Größen identisch: 6,1. Gesamtfluggewicht (Pilot + Ausrüstung + Schirm): Größe 22 deckt einen Bereich von 55 bis 75 kg ab (empfohlener Bereich: 60-70 kg) bei einem Schirmgewicht von 3,6 kg, Größe 24 ist für ein Gesamtgewicht von 80 bis 105 kg ausgelegt (empfohlener Bereich: 85-100 kg) mit einem Schirmgewicht von 3,8 kg, und Größe 26 eignet sich für ein Gesamtgewicht von 95 bis 119 kg (empfohlener Bereich: 100-115 kg) mit einem Schirmgewicht von 4,2 kg.



Ein Grund für die Sicherheit, die diese Schirme bieten, ist zweifellos die Tatsache, dass Skyman himself jede freie Minute in der Luft mit seinen Modellen verbringt, um sie in alle denkbaren Situationen zu bringen.

Photos: "Skyman"
Markus Gründhammer

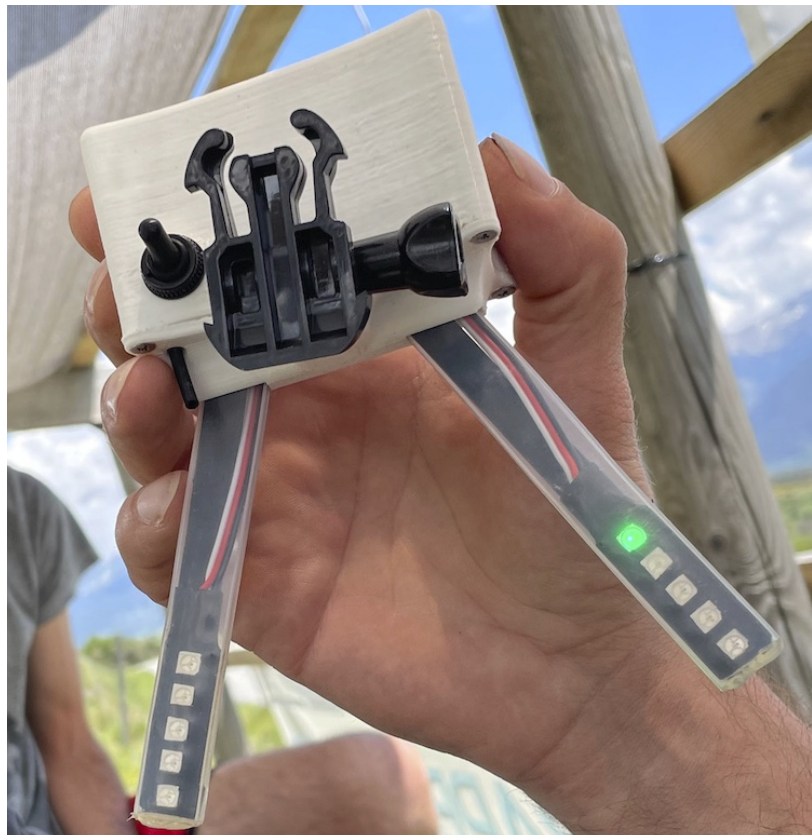


#hi-tech

gleitschirmschulung #gehörloser

Der französische Fluglehrer Nicolas Bessège arbeitet intensiv an den Möglichkeiten, gehörlosen Personen das Gleitschirmfliegen beizubringen. Damit diese Piloten vom Boden aus korrekt per Funk geleitet werden können, kommt ein von der Schule Marseille Parapente entwickeltes System zum Einsatz. Es handelt sich um ein Gerät, das im Sichtfeld des Piloten befestigt wird und die Anweisungen des Lehrers am Boden über mehrere farbige LEDs übermitteln. Das System verfügt über zahlreiche Sicherheitsfunktionen und ist durchdacht konzipiert. Rechts trägt Nicolas Bessège den Helm, als wäre er selbst der Schüler. Die beiden grünen LEDs, die uns zugewandt sind, zeigen an, dass der Helm mit der Fernbedienung verbunden und betriebsbereit ist. Der Kommunikationsstatus wird zudem in einer Zeile auf dem Display der Fernbedienung angezeigt. Unten rechts die Sicht des Piloten mit mehreren LEDs in einer Reihe, die die erforderliche Aktion anzeigen. Hier: leicht rechts kurven. Auf der Fernbedienung des Lehrers (unten) sieht dieser den Status der LEDs des Schülers. Hier: noch weiter rechts kurven.

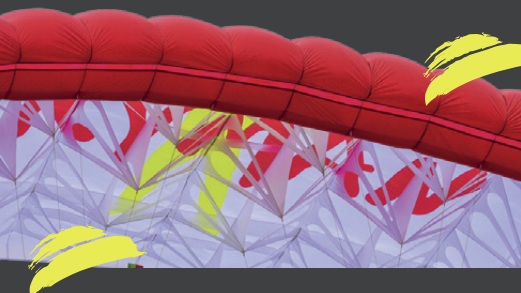
Photos: Sascha Burkhardt





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



Leuchten die LEDs auf beiden Seiten rot, zeigt dies eine Bremsstärke an – keine Drehanweisung. Diese LEDs werden über den linken Hebel der Fernbedienung betätigt.

Foto oben: starkes symmetrisches Bremsen, zum Beispiel bei der Landung.
Foto unten: Hebt der Fluglehrer den Hebel nach oben, bedeutet dies "Hände hoch". Blaue LEDs signalisieren dies dem Schüler. Drückt der Fluglehrer beide Hebel nach unten innen (als wollte er die Motoren einer Drohne stoppen), bedeutet dies "Rettungsschirm auslösen" – angezeigt durch Blinklichter. (Foto unten rechts)

Selbstverständlich gibt es strenge Protokolle: Zeigen die LEDs dem Piloten "Verbindung unterbrochen" an, hat er die Anweisung, sich dem Landeplatz zu nähern, wo der Fluglehrer ihm das Fliegen durch visuelle Zeichen anzeigt – vergleichbar mit der Funkkommunikation bei einem Funkausfall im klassischen Unterricht.

Eine sehr interessante Initiative, die gut ausgereift zu sein scheint. Mehr Infos zum System und den geplanten Kursen für Gehörlose:

Nicolas Bessège, Tel. +33 674 06 76 41



#hi-tech

#airtags gegen Flugzeug-Diebstahl

Vor fünf Jahren eingeführt, ist der Apple AirTag ein kleiner Bluetooth-Ortungssender, der hilft, verlorene Gegenstände wie Schlüssel, Taschen oder Fahrräder wiederzufinden.

Diese wasserdichten, kleinen und leichten Tracker (11 g) funktionieren mit einer CR2032-Batterie mit einer Laufzeit von etwa einem Jahr. Sie enthalten kein GPS, da die Akkulaufzeit sonst zu gering wäre.

Das Prinzip ist einfach: Sobald der an einem Gegenstand befestigte AirTag (oder versteckt im Gurtzeug, einem Rucksack oder unter im Gleitschirm) ein Apple-Gerät wie ein iPhone in wenigen Metern Entfernung erkennt, übermittelt er ihm anonym die codierte Kennung des Trackers via Bluetooth.

Das iPhone sendet dann seinen aktuellen Standort zusammen mit der ID des Trackers an Apples "Find My"-System. Da Millionen von iPhones im Umlauf sind, gibt es immer einen Moment, in dem ein solcher "Spion" am Tracker vorbeikommt - außer in der freien Natur. Der Besitzer des übermittelnden iPhones sieht nichts von diesen Informationen, die "im Verborgenen" weitergegeben werden. Dieses System ermöglicht es dem AirTag-Besitzer, durch einen Blick in die "Find My"-App auf seinem Apple-Gerät (iPhone, iPad, Apple Watch, Mac) den Ort der letzten Begegnung des Gegenstands, an dem der Tracker befestigt ist, mit einem vorbeigegangenen iPhone zu kennen.

Eine zweite Funktion, die auf dem Ultra Wideband (UWB)-Standard basiert, ermöglicht es dem Besitzer, den AirTag zu orten, wenn er sich in seiner Nähe befindet - zum Beispiel wenn er an Schlüsseln befestigt ist, die man im Haus verlegt oder beim Landeplatz verloren hat.

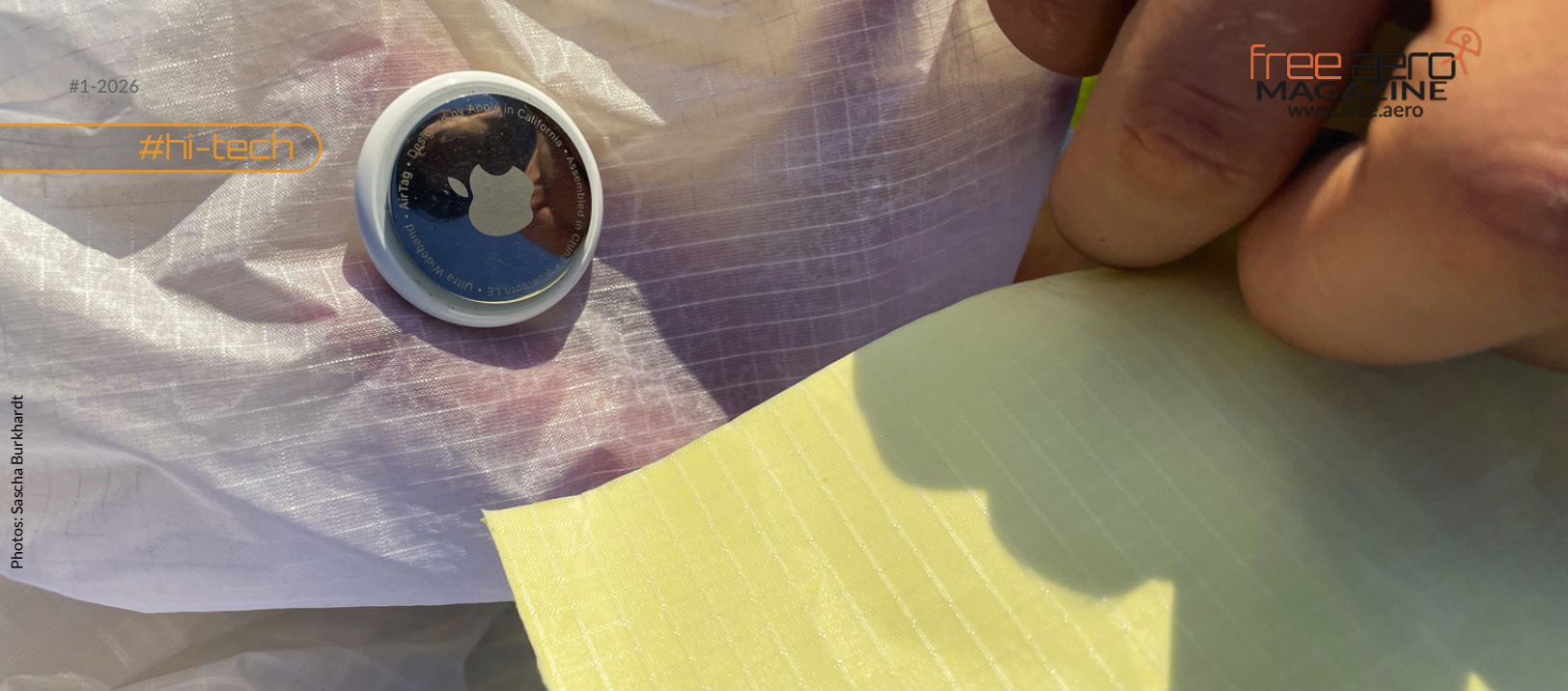
Während man die Umgebung mit der iPhone-App "Find My?" absucht, zeigt ein Pfeil die einzuschlagende Richtung und die Entfernung zum AirTag an. Die neue AirTag-Version 2, die im Januar erschienen ist, erhöht die Reichweite dieser Ortung deutlich: rund 60 m gegenüber 20 m bei der alten Version.

Außerdem kann man den AirTag klingeln lassen, um ihn noch leichter zu finden. Der AirTag enthält auch einen NFC-Chip. Jedes Smartphone (iPhone oder Android) kann ihn durch Annähern des Geräts scannen: Das öffnet eine Webseite mit den Kontaktdaten des Besitzers, sofern dieser den Modus "Verloren" aktiviert hat.



Photos: Sascha Burkhardt





In der Regel verlieren Piloten ihren Gleitschirm nicht unter dem Sofa.

Allerdings haben uns Wettkampfpiloten berichtet, dass sie ihr gestohlenen Material dank AirTags wiedergefunden haben. Klebt man den AirTag mit einem Stück Ripstop auf eine innere Rippe des Gleitschirms, hat das keinerlei Einfluss auf das Flugverhalten, aber der Tracker sendet ständig seine Präsenz aus, und der Besitzer kann einen Link weitergeben, der einem Dritten die Ortung ermöglicht.

Wettkampfpiloten, denen ihr Material in ihrem Auto in Barcelona gestohlen worden war, übermittelten diesen Link an die Polizei, die die Gleitschirme noch am selben Tag ortete und sicherstellte.

Es gibt jedoch einen Nachteil: Aus Datenschutzgründen warnt ein AirTag, der sich ständig in der Nähe eines iPhones befindet, das nicht demselben Besitzer gehört, die betreffende Person nach einer Weile mit einer Meldung auf dem Bildschirm. Dies soll die Zustimmung von Personen ohne deren Zustimmung verhindern. Die Diebe werden also ebenfalls gewarnt und können den Peilsender loswerden. Dennoch gibt es zahlreiche Berichte über wiedergefundene gestohlene Gegenstände, da die Diebe oft keine Zeit haben, gewarnt zu werden.

Rechts ein "Smart AirTag", an einem Funkgerät befestigt. Es handelt sich um einen "AirTag-kompatiblen" Tracker, der bei einem 4er-Pack auf Amazon nur 4 € pro Stück kostet. Zum Vergleich: Ein originaler AirTag von Apple kostet zwischen 25 und 35 €. Dieser Smart AirTag erfüllte bei unseren Tests dieselben Funktionen wie das Original, mit Ausnahme der Nahbereichssuche per Telefon, da der Smart AirTag keinen UWB-Chip enthält. Dafür kann man ihn ebenfalls klingeln lassen, und der Ton ist deutlich lauter als beim Original.



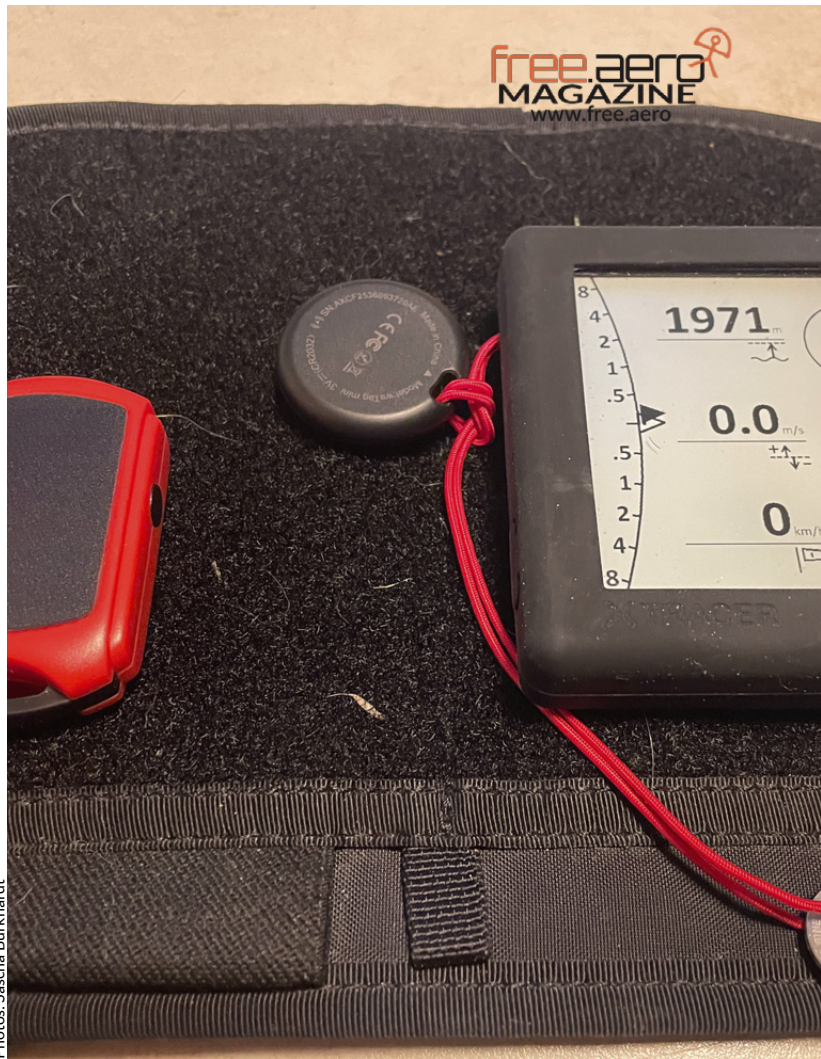


NEW
SUPER LIGHT
PARAMOTOR HARNESS
APCO

2026

SHINING

Photos: Sascha Burkhardt



free.aero
MAGAZINE
www.free.aero

Nachteile: Seine Bluetooth-Reichweite (um vom FindMy-System erkannt zu werden) scheint geringer zu sein, ebenso die Zuverlässigkeit. Wir haben jedoch zahlreiche Gegenstände damit ausgestattet (Funkgeräte, Instrumente, Taschenmesser, Geldbörsen) - die Ergebnisse waren insgesamt gut! Zu diesem Preis wäre es schade, darauf zu verzichten...

Warum haben wir hier bisher nur von Apple AirTags und kompatiblen Trackern gesprochen? Zwar gibt es vergleichbare Systeme bei Android und Samsung, aber in den Tests der Fachpresse ist das Apple-System stets der klare Sieger in puncto Leistung. So benötigen beispielsweise die Tags von Google (Android) mehr Telefone, die in der Nähe vorbeikommen, um erkannt zu werden. Laut Google sei dies eine Frage des Datenschutzes. Wahrscheinlich werden noch Verbesserungen folgen. Schade: Die Systeme sind nicht alle untereinander kompatibel, und manche Tracker, wie etwa die günstigen Smart AirTags, von denen wir weiter oben gesprochen haben, funktionieren nur mit dem Apple-FindMy-System.

Das Prinzip bleibt natürlich dasselbe, wenn man ein Android- oder Samsung-Telefon besitzt. Sein Material mit einem kompatiblen Tracker auszustatten erhöht die Chance, es wiederzufinden, wenn es gestohlen wird oder verloren geht... 🗑️

#test

Von Stefan Ungemach

#test niviuk artik 7 P



Photo: Tim Rochas / Niviuk Paragliders

#test



Mit dem Artik 7 P hat Niviuk einen superleichten EN/C Hochleister im Programm, der leistungsorientierte Hike&Fly-Piloten adressiert und auch sehr gut in eine Streckenflugausrüstung passt.

Der in 6 Größen von 20 bis 28 erhältliche Flügel wiegt in Größe 23 (75-95 kg) nur 3,33 kg und lässt sich dank zumindest im Mittelflügel kurzer Nitinol-Stäbchen kompakt packen. Trotzdem ist er hinten mit in eigenen Hüllen eingesetzten Miniribs versteift. Die Oberseite besteht aus Dokdo 32/25, die Unterseite aus Dokdo 25. Der 2,5-Leiner, bei dem die mittlere Ebene nicht bis zu den Flügelenden reicht, hat 66 Zellen und eine Streckung von 6,2.

Das Startverhalten bei Null- oder sogar leichtem Rückenwind ist vorbildlich. Ruhiges Hochführen bringt die ultraleichte Kappe stets mittig über den Piloten. Ein seitliches Ausbrechen bleibt aus, kleine Richtungsänderungen über die hintere Ebene sind einfach. Allzu grob sollte der Pilot aber nicht agieren. Bei stärkerem Wind empfiehlt es sich, die äußeren A-Leinen zu ignorieren und eventuell

tatsächlich nur die innersten Leinen zu greifen, denn die Außenflügel sind sehr schnell und schlagen sonst leicht nach innen ein.

Schnell ist der ganze Schirm. Der leicht zu tretende Fußbeschleuniger bringt bis zu 15 km/h, wovon 2/3 bereits bei Halbgas erreicht werden. Die dann zum Einsatz kommende B/C-Steuerung per Bridge ist feinfühlig, die B-Ebene trotzdem komplett aufgehängt. Aber auch im Trimmflug bewegt man sich ausgesprochen zügig.

Das Handling ist superb. Die Bremsen wirken sofort und progressiv, der Stallpunkt ist gut erkennbar. Bewegungen der Luftmasse werden sofort und direkt über die Tragegurte an den Piloten weitergegeben. Man muss ein solch mitteilbares Verhalten freilich mögen, denn je nach Gurtzeug wirkt die Rolldämpfung eher gering – dafür pitcht der Schirm beim Thermikeinflug kaum. Beim Wingovern gelangt man bereits nach dem zweiten Durchtauchen deutlich über die Kappe – das macht Spaß!

Große Ohren mit den äußeren A-Leinen sind leicht zu halten und bringen ohne Fußbeschleuniger 2-3 m/s zusätzliches Sinken. Dabei flattert nichts, der Schirm fliegt stabil geradeaus und die erforderliche Kraft ist nahezu gleich Null. Die Ohren bleiben auch nach dem Loslassen eingeklappt und öffnen erst

A	A'	B	C
3A1	4A3	3B1	3C1
3A2		3B2	3C2
		4B3	
		stab	



#test



wieder durch mehrfaches Pumpen. Ein B-Stall wird von Niviuk nicht empfohlen, ist aber mit etwas Sorgfalt beim Herunterziehen der B-Ebene möglich. Die Spirale ist leicht einzuleiten und dreht nicht stabil nach.

Eine besondere Stärke des Schirms liegt in Situationen wie einem Low-Save. Dank seiner überragenden Bremsautorität und der feinen Rückmeldung lassen sich auch feinste Aufwärtslüftchen finden und nutzen – beim Testen gingen einige Streckenflüge an Orten weiter, an denen ich mich dank der Erfahrungen mit anderen Schirmen schon sicher am Boden gewöhnt hatte. Doch auch derbe Thermiken steckt der Flügel gut weg: Ein Hineinrascheln der Ohren blieb stets unspektakulär und man fasst schnell genug Vertrauen, um auch mal nach Leethermik Ausschau zu halten.


Das Landen ist einfach und der Schirm lässt sich gut ausflaren. Es ist jedoch nicht falsch, einen längeren Landeanflug zu planen, denn Leistung hat er genug. Es ist immer schwer, letztere genau zu benennen oder auch nur solide zu vergleichen, aber ich hatte oft das Gefühl, bekannte Querungen schneller und deutlich höher als mit anderen EN/C-Schirmen zu absolvieren. Beim gemeinsamen Fliegen mit modernen Zweileinern (Zeno, Zeolite, Mint) bin ich mir nie benachteiligt vorgekommen – eher das Gegenteil.



#test

Mein persönliches Urteil: Ein sehr leichter H&F-Leistungsflügel, dessen Handling die reine Freude ist und der mit hohem Spaßfaktor bei H&F und Streckenflug eine gute Figur macht. Er ist allerdings kein auf ruhig gedämpfter Traktor für eher unsichere Piloten oder grobe Hände, eher von seinem ganzen Wesen her mehr Skalpell als Breitschwert. Für mich persönlich der beste Leicht- und Reiseschirm der letzten Jahre und vom Fluggefühl her ein direkter Nachfolger des Artik 6.

Getestet wurde der Schirm über ca. 21 Flugstunden / 250 km bei Flugdauern zwischen einer und viereinhalb Stunden bei unterschiedlichen Bedingungen in Frühjahr und Sommer.

Stefan Ungemach 

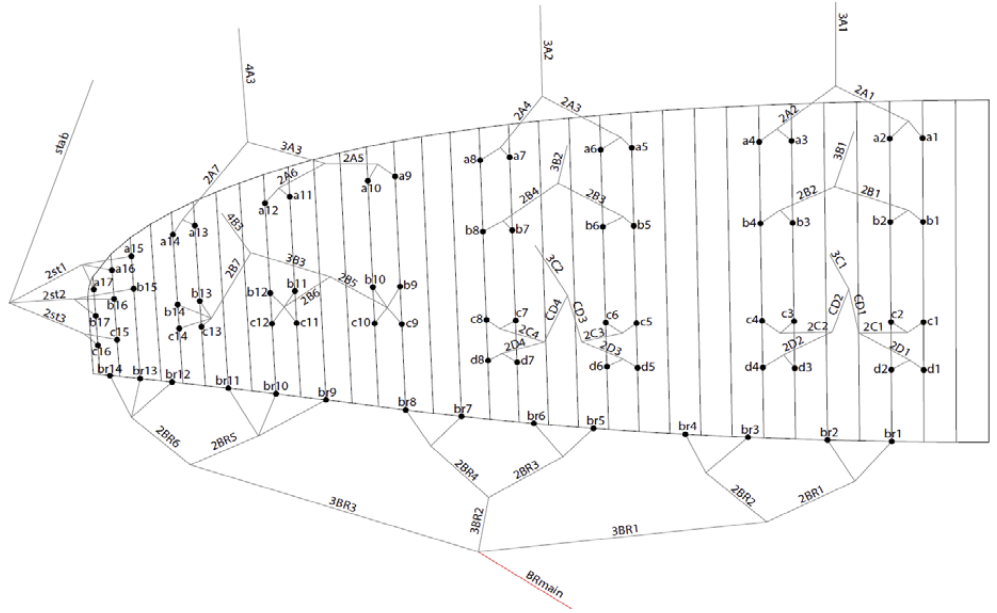


Photo: Tim Rochas / Niviuk Paragliders

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

Anschrift:
Sascha Burkhardt
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.

