



free.aero

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

#sitz! 2023



Nettes Symbol für eine Ausgabe von free.aero Magazin mit mehreren (ruhigeren) Gurtzeugtests: Ein Acrogurtzeug (Supair) über dem Schirm (AirG Emilie) beim Infinity Tumbling.
Der Pilot und Fotograf Danny Taylor (AcroDanny, britischer Fluglehrer, shropshireparagliding.co.uk, hat eine Insta360 ONE RS 1 inch Kamera benutzt, deren Perspektive durchaus irritierend sein kann. Rechts eine weitere interessante Sichtweise ...
... fetter Klapper bei einem verpatzten Einstieg in den Infinity.



INHALT

- 1
- 2
- 4
- 5
- 6
- 9
- 10
- 12
- 13
- 18
- 20
- 26
- 35
- 36
- 41
- 46
- 50
- 59
- 60
- 70
- 70

- COVER
- INHALT
- RETTET DIE RETTER
- VIDEO GÜTERABWURF
- WELTMEISTER.INNEN
- SHOT TIEFFLUG
- SHOT SMILEY
- STODEUS VOLL BLAU
- #SITZ! SITZGURTE
- DER HÖHENFLUG DES SUBMARINES
- TEST NEO SHORTY
- AIR DESIGN SOCK VS LITTLE CLOUD GRASSHOPPER MK 2
- DUDEK HIKE & CRUISE UND DUDEK TECHNO 2023
- DUDEK TECHNO 2023
- DUDEK HIKE & CRUISE
- RED BULL X-ALPS 2023: WIEDER MAURER ...
- INTERVIEW CELINE LORENZ
- VIDEO: JEAN-BAPTISTE CHANDELIER NO WAY
- MAKING OF JEAN-BAPTISTE CHANDELIER NO WAY
- IMPRESSUM
- INDEX ADS

EN/LTF B

HOOK 6

Bereit für den nächsten Schritt

Der neue Hook 6 ist der perfekte Begleiter, um neue Abenteuer zu erleben und dein fliegerisches Können zu verbessern. Die exzellenten Eigenschaften des Hook 5 wurden nochmals optimiert um mehr Stabilität, Kontrolle, Komfort und Leistung zu bieten.

Größen

20 / 22 / 24 / 26 / 28 / 31

Farben



Spicy



Matrix



Tekno



Neon



NIVIUK

EN/LTF A+

HOOK 6 P

Grenzenlose Freiheit

Ab **3.15 kg**

Der Hook 6 P steht für seine Vielseitigkeit: herausragende Thermikeigenschaften, intuitives Handling, beeindruckende Leistung. Mit der federleichten (Plume) Version unseres beliebten Intermediate Schirms kannst du neue Wege gehen: am Berg und in der Luft.

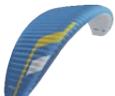
Größen

20 / 22 / 24 / 26 / 28

Farben



Amber



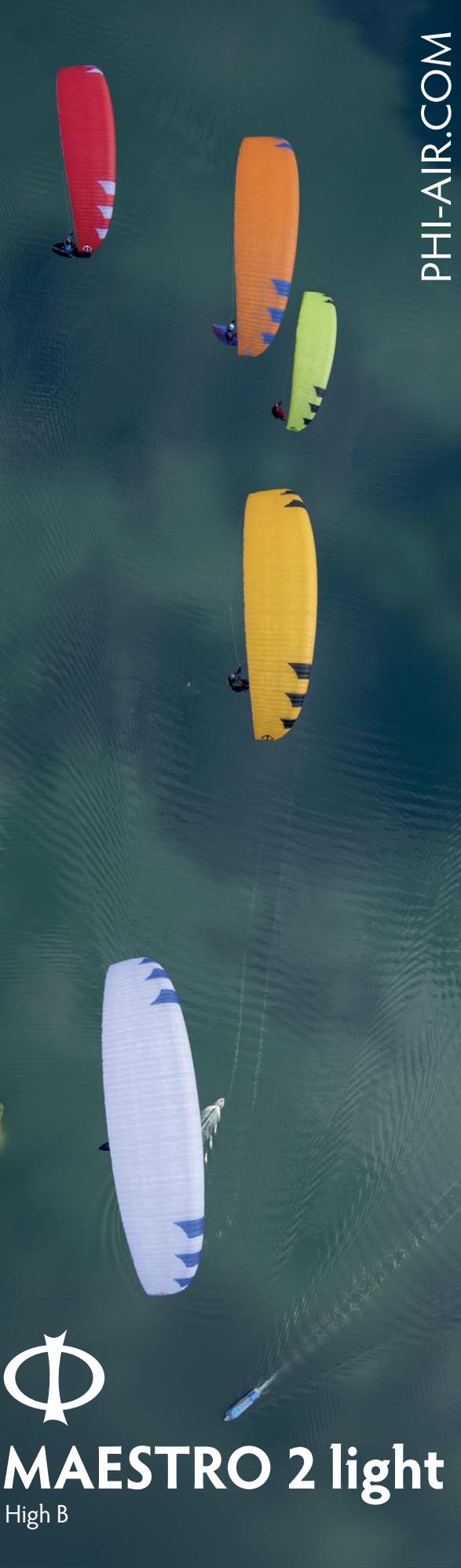
Breeze



 niviukparagliders

 niviuk

niviuk.com



MAESTRO 2 light
High B



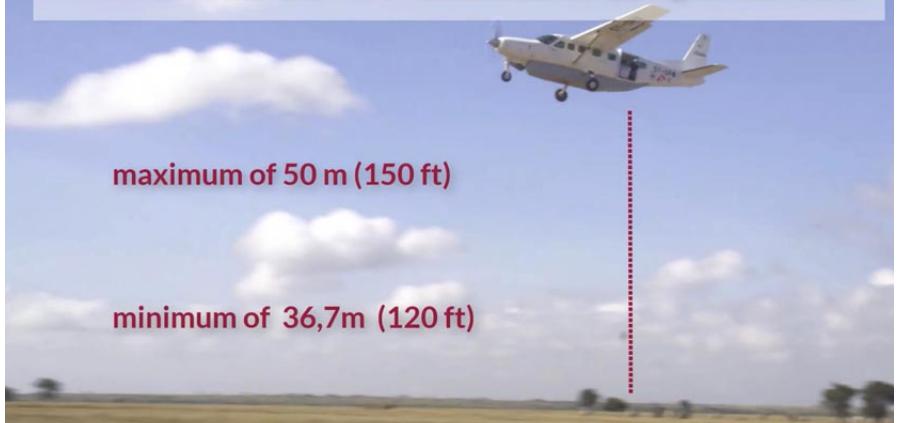
Tests zum Abwurf und zur Bergung von humanitären Gütern in Kenia.
Alle Fotos : Verein Humanitarian Pilots Initiative

RETTET DIE RETTER...



Nach 10 oder 15 Jahren sind die meisten Rettungsgeräte für Gleitschirme laut Herstellern "abgelaufen". Ein Projekt des Schweizer Piloten und Gleitschirmpiloten Fabio Zraggen (links) sammelt gebrauchte Rettungsgeräte von Vereinen und anderen Organisationen, um sie für den Abwurf von humanitären Paketen über entlegenen Gebieten zu verwenden, beispielsweise im Sudan, was wesentlich kostengünstiger und effizienter ist als die Lieferung per Hubschrauber. Vor allem aber können viele einfache, leichte und langsame Flugzeuge die Aufgabe übernehmen und während niedriger Tiefflüge zwischen 37 und 50 m Höhe präzise abwerfen.

► For the best results, recommended dropping altitudes are:





LEBE DEIN

ABENTEUER



DER SIR EDMUND SHARK IST DER LEISTUNGSSTÄRKSTE SINGLE SKIN VON SKYMAN

Hybrid Single Skin mit 20% Doppelsegel



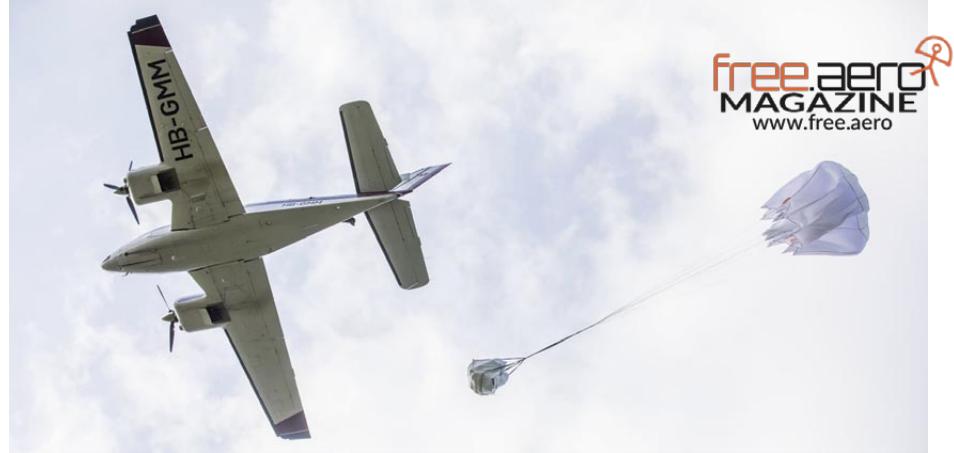
SIR EDMUND SHARK

Der leistungsstarke Single Skin für Hike & Fly

Thermikfliegen

Kleine Streckenflüge

www.skyman.aero



free.aero
MAGAZINE
www.free.aero

Die zahlreichen Tests, die das Team von Freiwilligen durchführte, zeigten deutlich die Zuverlässigkeit des Konzepts, die schnelle Öffnung auf weniger als 50 m und die Festigkeit der alten Rettungsgeräte. Sie haben alle ihre Arbeit während sehr vieler Abwürfe brav weiter gemacht, fast alle ohne Schäden, mit Ausnahme einer gerissenen Bahn.

Diese Zuverlässigkeit ist auch für uns Gleitschirmpiloten beruhigend: Selbst wenn sie alt sind, bleiben zumindest die "schweren" Rettungsgeräte der ersten Generationen

offensichtlich zuverlässig und funktions-tüchtig. Und das, obwohl die Öffnungsgeschwindigkeit beim Abwurf höher ist als beim normalen Gleitschirmfliegen: ca. 180 km/h.

Für diese Abwürfe hat der kleine Schweizer Gurtzeughersteller "Flugsau" (www.flugsau.ch) speziell D-Bags entwickelt, die für eine leichte Verzögerung der Öffnung sorgen.

Wer diesem Projekt einen alten Retter spenden möchte, kann ihn an die Adresse in Belgien schicken:



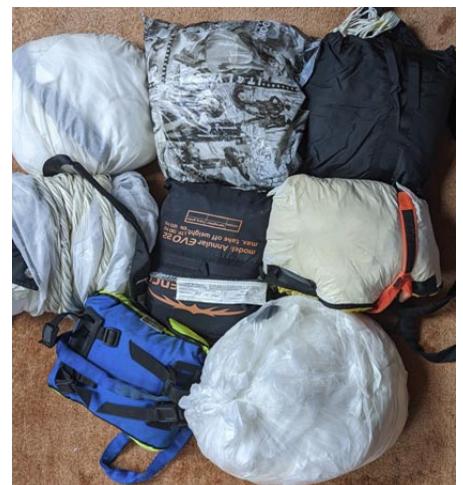
Vidéo: tests de largage au Kenya. L'association Médecins sans Frontières est également impliquée. Photos: Association Humanitarian Pilots Initiative

SVAS HPI Corderie SMITS-HENIN
Av. de la Couronne 236B
B-1050 Ixelles, Belgien,

oder (nur aus der Schweiz!) an
SVAS HPI Flugsau GmbH
Älplerhaus 3
CH-6388 Grafenort

Rechts: Lucian Haas, der den ersten Artikel zu diesem Thema auf seinem Blog <http://lu-glidz.blogspot.de/> veröffentlicht hatte, konnte selbst in seinem eigenen Verein eine reiche Spendenausbeute für das Projekt machen (sein Bild rechts).

Mehr Infos zum Projekt:
<https://www.hpi.swiss/svas-drop-system>



**SONDER-
AKTION**

Nutze die
#1 Gleitschirm App

**3 Monate
GRATIS**

Gib diesen Link in
deinen Browser ein:

**paraglidingmap.com /
redeem /
A2J4J2N**



WELTMEISTER.INNEN

Die 18. Gleitschirm-Weltmeisterschaft 2023 fand vom 20. Mai bis 3. Juni 2023 im französischen Chamoux-sur-Gelon statt. Die Pilotinnen und Piloten aus Frankreich haben die Podestplätze abgeräumt!

Maxime Pinot ist Weltmeister, Meryl Delferriere Weltmeisterin und auch das französische Team steht ganz oben auf dem Podium.

(Photos: Michael Georges)

1) Maxime Pinot, FRA, Ozone Enzo 3, Ozone Submarine

2) Honorin Hamard, FRA, Ozone Enzo 3, Ozone Submarine

3) Pierre Remy, FRA, Niviuk Icepeak X-One, Ozone Submarine



1) Meryl Delferriere, FRA, Niviuk Icepeak X-One, Ozone Submarine

2) Constance Mettetal, FRA, Niviuk Icepeak X-One, Niviuk Drifter 2

3) Nanda Walliser, SUI, Ozone Enzo 3, Ozone Submarine



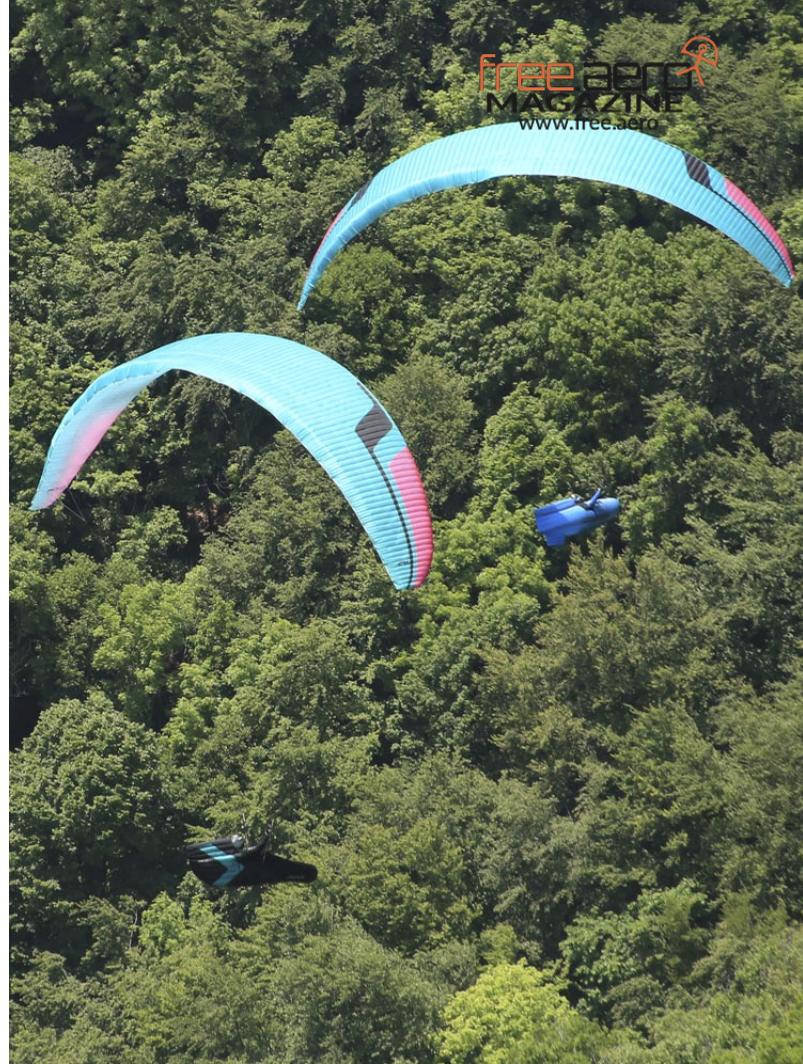
Nationenwertung (Alle Ergebnisse: <https://civlcomps.org/event/pgworlds-2023/results>)

1) Frankreich

2) England

3) Nordmazedonien





Maxime Pinot, Ozone Enzo 3, Ozone Submarine.
Photo: Pascal Boulgakoff

Meryl Delferriere, Niviuk Icepeak X-One, Ozone Submarine, gefolgt von Constance Mettetal, Niviuk Icepeak X-One, Niviuk Drifter 2. Photo: Pascal Boulgakoff

Girl Power: Mit Constance und Meryl hat der französische Gleitschirmsport sehr wirkungsvolle Botschafterinnen... Foto: Pascal Boulgakoff



REPARATION - SAV -
CONTRÔLE DE VOILES
- PLIAGE SECOURS



SCORPIO

IMPORTATION FRANCE



04 50 72 58 90 - info@scorpio.fr - www.scorpio.fr - @flow_paragliders_france - @scorpiofrance



World of XC paragliding

#SHOT



Karen Skinner filmt sich selbst beim Tiefflug über die Blumen, die den Sommer ankündigen ...

Der Motorschirm bietet das enorme Privileg, kilometerweit im Tiefstflug zu bleiben, die Füße nur wenige Zentimeter von der Vegetation entfernt, deren Duft bis in die Nase der Pilotin steigt ... Es ist also echtes "Proximity", aber mit einem kleinen Haken: In vielen Ländern müssen Motorschirme über einer Höhe von 150 m/Grund bleiben. In manchen anderen Ländern wie Spanien, wo das Bild aufgenommen wurde, ist dies nicht der Fall.

Unten: ein schönes und selteneres Beispiel eines langen Tiefstfluges mit dem motorlosen Gleitschirm.



Photo: Philippe Goutagny www.ecole-de-parapente-des-arcs.com



UltraBip
SOLAR · GPS · INSTANT-VARIO
SPRACHASSISTENT · Bluetooth

NEU VARIO BLUETOOTH

AUF LAGER BEI STODEUS.COM



Ein Landeplatz, den man mit einem Lächeln findet... Nachdem er den richtigen Landeplatz des Gerlizten mit dem Rasenmäher gekennzeichnet hat, überprüft Xandi Meschuh das Ergebnis aus der Luft...

Der Schirm ist ein Icaro Pandion 2 (low EN-B) 

#SHOT
#SMILE

Harzer Gleitschirm- und Motorschirmschule Knut Jäger



Gleitschirmfliegen im Harz
seit 1987
Berg - Winde - Tandem - Reisen



Motorschirmausbildung seit 1994



Windenprofi seit 1990

Fliegen ist geil!

www.paracenter.com / info@paracenter.com / +49 (0) 5322 1415
Shop: Am Horn 9 / 38667 Bad Harzburg





Buzz Z7

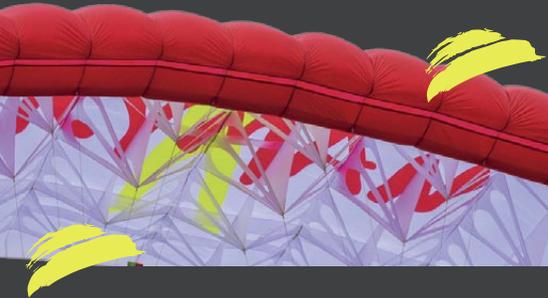
Der neue Buzz Z7 hat nichts von der legendär einfachen Handhabung und hohen passiven Sicherheit aus der Buzz Serie verloren, sondern zudem an neuesten Technologien, generiert aus unserer stetigen R&D Arbeit, hinzugewonnen.

- Neue Flügelform für mehr Rollstabilität
- Neue Positionierung der Tabs für mehr Sicherheit im beschleunigten Flug
- Neue Anströmkantenkonstruktion mit mehr Verstärkungen und einem klaren Profil
- Neues Leinenwerk für bessere Lastenverteilung und mehr Agilität
- Neue Formgebung der Panels in der Hinterkante für besseres Handling und mehr Bremsenreaktion
- Die C-Leinen an den Tragegurten sind jetzt für eine leichtere Startvorbereitung vollständig ummantelt



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



STODEUS VOLL BLAU

Das neue BlueBip von Stodeus könnte man als "UltraBip (siehe unseren Test in der letzten Ausgabe) ohne GPS und ohne Sprachausgabe" bezeichnen. Das BlueBip funktioniert als autonomes, solarbetriebenes Vario, aber vor allem verbindet es sich über Bluetooth Low Energy (BLE) mit iOS und Android Smartphones oder Tablets mit den meisten Flug-Apps (XCTrack, FlySkyHy, SeeYou Navigator, etc.), um ihnen den sehr genauen Vario-Wert von Stodeus zu übermitteln. Dieser wird durch einen Algorithmus berechnet, der Barometer, Gyroskop und Beschleunigungsmesser beinhaltet. Für den Track des Piloten und die Geschwindigkeit lässt der BlueBip das interne GPS des Telefons arbeiten, das diesen Job normalerweise sehr gut macht, während die Berechnung der Variowerte eine komplexe Spezialität ist, die man besser dedizierten Variometern wie dem Stodeus überlässt. Das Gerät kann über USB-C konfiguriert werden, um unter anderem das Klangprofil des Variometers einzustellen.

Wie bei Stodeus üblich, ist es kompakt (5,8 x 3,6 x 1,4 cm) und sehr leicht: nur 26 g...
www.stodeus.com/shop/en/home/62-bluebip-bluetooth-solar-audio-variometer.html



Zur Erinnerung: Unser Test des UltraBip in der letzten Ausgabe mit einem Überblick über die gesamte Produktpalette von Stodeus.



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

[facebook.com/freeaero](https://www.facebook.com/freeaero)

www.free.aero

#SITZ! 2023



#SITZ!

Das Gurtzeug ist sowohl ein Komfort- als auch ein Sicherheitselement (vor allem, wenn es wie oben von der KI Midjourney entworfen wurde), aber durch die Gewichtsverlagerung auch eine zusätzliche und unverzichtbare "Steuerhilfe"...

freeaero
MAGAZINE
www.free.aero



... ob während eines klassischen kontemplativen Fluges wie oben, oder außerhalb des normalen Manöverbereiches wie unten... Fotos von Catherine Rios, <https://www.facebook.com/Catherine.lee.Rios>





Ein immer wiederkehrender Vergleich: ein klassisches Gurtzeug wie das Niviuk Konvers 2, rechts, vs. ein Beinsack-Gurtzeug wie das Kannibal Race 2, oben (Foto: Justin Puthod). Trotz der scheinbar langen Liste von "Minuspunkten" sind Kokon-Gurtzeuge mit oder ohne Bürzel auf dem Vormarsch. Unter anderem weil das Packmaß und das Gewicht dramatisch gesunken sind.

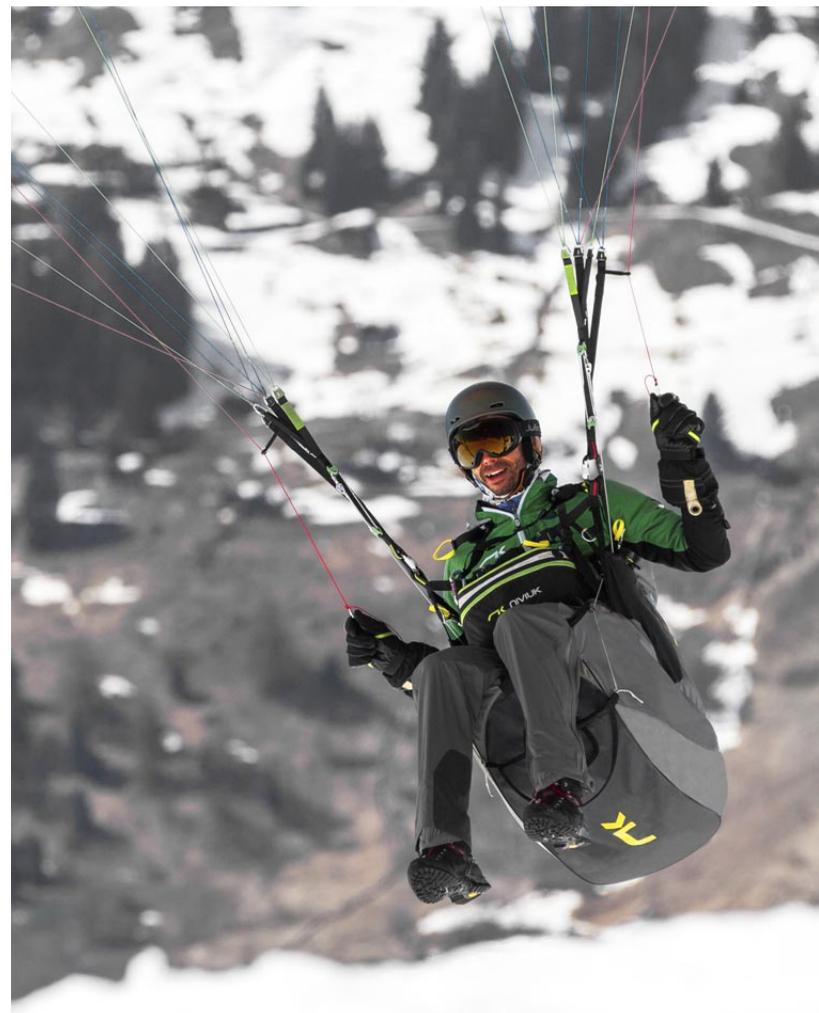
BEINSACK-GURTZEUG

VORTEILE

- Komfort
- Wärme
- Aerodynamik, Leistung
- Steuerung durch Gewichtsverlagerung kann sich feinfühler anfühlen
- Effiziente Steuerung durch Körperspannung und -verwindung, ständiger Kontakt mit dem gesamten Gurtzeug
- Beschleunigereinsatz ergonomischer
- Steuerung durch Spielen mit dem Luftwiderstand
- Gute Sicht auf die Instrumente
- Eleganteres Aussehen

NACHTEILE

- Größeres Packmaß (manchmal)
- Schwereres Gewicht (manchmal)
- Ungünstige Verhaltensänderung bei Zwischenfällen (Twist)
- Manchmal weniger effizientes Gewichtsteuern bei großen Gewichtsverlagerungen
- Gefühl von Instabilität in Turbulenzen
- Echte Instabilität bei einigen Hängematten-Gurtzeugen
- Möglicherweise Behinderung beim Start/Landung
- Risiko des Vergessens des Verschlusses größer (manchmal)
- Geringere Sicht nach vorne und hinten (Bürzel)
- Höherer Preis





Immer mehr Piloten verwenden ein Kokon-Gurtzeug wie das Gin Genie X-Lite unter einem einfachen Intermediate wie dem EN B Gin Evora (Foto: Jérôme Maupoint / GIN).

HELP
WIND
RIDER
S

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

EINIGE VERFÜGBARE LEICHTE ODER SEMI-LEICHTE KOKON-GURTZEUGE (LISTE NICHT VOLLSTÄNDIG)



Genie X-Lite, 2.99kg - 3.48 kg, Test in einer nächsten Ausgabe



Ozone F*Race , 1,4 kg -1,7 kg



Ozone BV1 , 1,8 kg - 2,1 kg



Advance Weightless, ab 1,9kg



NEO Stay Up 2, 1,95 kg, Test nächste Ausgabe



Neo Suspenders 3,85 kg en M



Supair Delight 4 Sport, 3.62kg à 4.17 kg, Test in einer nächsten Ausgabe (Klassik und Sport)



Kortel Kolibri Evo, 1,44 kg - 1,64 kg



Niviuk Hawk et Arrow 3,7kg - 4,65 kg
Niviuk Arrow P 1,67 kg (in Kürze)



Skywalk Range X-Alps, 1,95kg-2,10kg



Air design Sock, 2,6 kg - 2,9 kg, et Little Cloud Grasshopper MK2, 2,4 kg et 2,9 kg, test dans ce numéro



Dudek Techno 2023, 1,92 kg - 2,14 kg test dans ce numéro



Apco Kitto, 1,9 kg - 2,3 kg

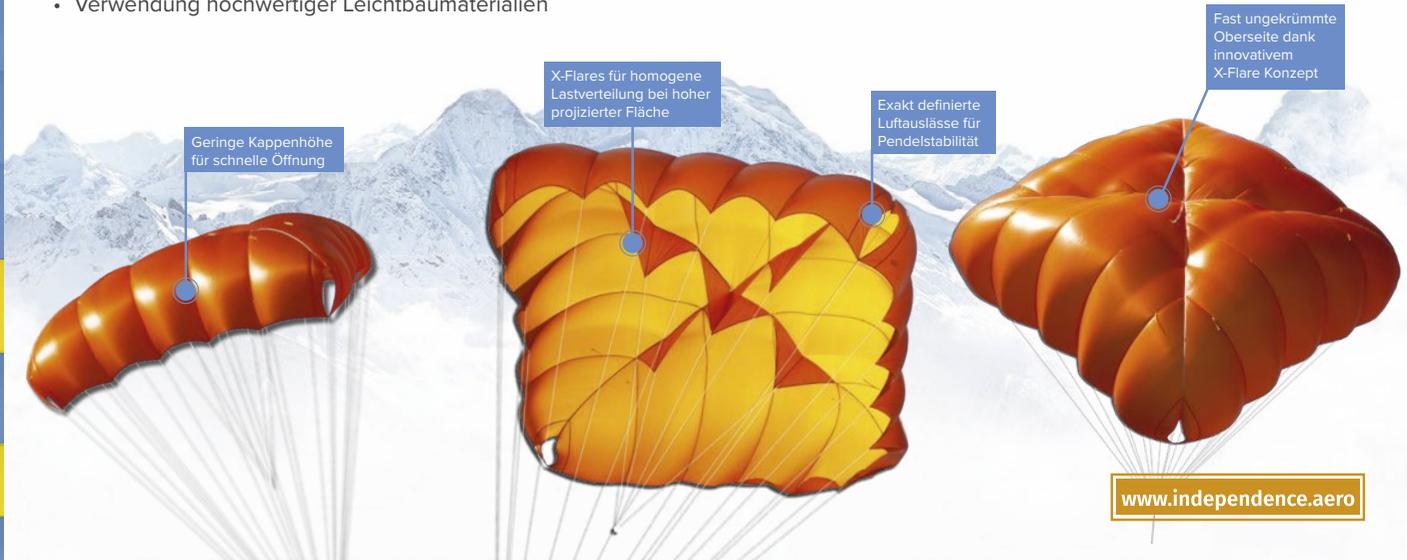
U96 de Skyman, détails précis à venir



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:

- **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

	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 €

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.

Fly-market Flugsport-Zubehör GmbH & Co. KG
Am Schönebach 3
D-87637 Eisenberg
Tel: +49 8364 / 98330
info@independence.aero



Photo: R&D Ozone

DER HÖHENFLUG DES SUBMARINES

Das Sub-Marine steigt immer weiter auf. Es ist bereits bei den Weltcup Durchgängen im Winter aufgefallen, und hat sich bei den Wettkämpfern durchgesetzt, sogar bei Piloten, die keinen Ozone Schirm fliegen. Es sind 14 Ozone Submarines unter den ersten 15 Plätzen der Weltmeisterschaften 2023. Natürlich ist es eines der Gurtzeuge mit der komplexesten Verkleidung. Die aerodynamische Effizienz des fast luftdichten Kokons ist zweifellos sehr gut. Außerdem wollen wir gerne glauben, was Fred Pieri erklärt, der Entwickler bei der Firma Ozone ist, die ihren eigenen Windkanal für Tests betreibt: "Wir haben festgestellt, dass ein Rush mit einem Submarine besser fliegt als ein Delta mit einem herkömmlichen Gurtzeug."* Der Preis für die unbestreitbare Optimierung des Submarine ist eine verwirrende Komplexität bei der Anwendung, beim Start, bei der Landung und während des Fluges. Die Länge von 3 m kann den Piloten dazu zwingen, ständig Bewegungen auf allen Achsen zu korrigieren (mit Hilfe von Abstützungen): Andernfalls entsteht eine große Fläche, die schräg zum Luftstrom steht, was die hart erarbeitete potenzielle Leistung wieder auffrisst. Eine perfekte Einstellung ist ebenfalls unerlässlich. In Summe mit der lästigen Handhabung des Verschlusses des fast luftdichten Kokons scheint die Nutzung des Submarines eher für Wettkampfpiloten auf sehr hohem Niveau geeignet zu sein. Einige "Sonntags-Cross-Piloten" haben ihre U-Boote nach einigen Flügen schnell wieder zum Verkauf angeboten. Mehr über diese interessante Technologie :

<https://flyozone.com/paragliders/products/harnesses/submarine/>

*Anm. d.Redaktion: Es wäre interessant, denselben Vergleich mit einem anderen Kokon-Gurtzeug zu machen, das mit einem Leitwerk ausgestattet ist, aber weniger radikal ist. Ein gut durchdachter Bürzel am Heck kann auch bei einem weniger extremen Gurtzeug bereits fast einen Punkt an Gleitleistung einsparen. Das Ergebnis wird schlechter sein, aber um wie viel?

Die Berechnungen basieren auf Tests im Windkanal von Ozone. Der "Cocon compet" war ein Submarine Proto. Bei einem Zeno beträgt der Gleitzahlgewinn 1,1 Punkte im Vergleich zu einem Gurtzeug mit "hängenden Beinen". Bei einem EN A Mojo ist der Gewinn natürlich geringer.

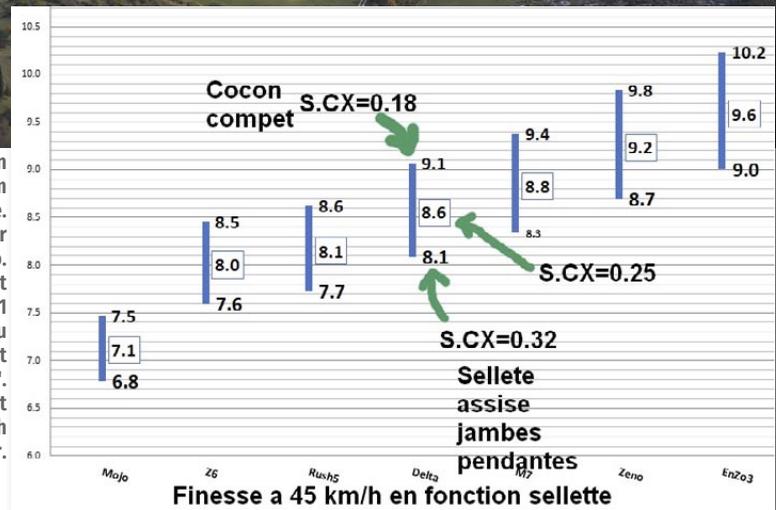


Photo : PWCA.org





Rollen mit PLA-Garn (biologisch abbaubarer Kunststoff)



Dank Designern mit Know-how im 3D-Druck

SPEZIELLE SITZGURTE UND ZUBEHÖR

Gurtzeuge, die besonders für Tandempiloten und -passagiere geeignet sind, werden immer ausgefeilter und praktischer, vor allem für Hike&Fly oder andere "leichte" Praktiken. Wir haben zwei sehr interessante Produkte getestet: das Rescue Pack von Neo und das 2light-Gurtzeug von Apco. Beide werden in der nächsten Ausgabe getestet.

Ein weiteres spezielles Gurtzeug, das Shorty, ein Hybrid aus Gleitschirm und Speedriding, wird in der aktuellen Ausgabe getestet.

Um schon einen Teil des Fazits über das Apco 2light vorwegzunehmen, es ist ein leichtes (weniger als 2 kg mit Schaumprotector) und dennoch ausgeklügeltes Gurtzeug für Tandempiloten: Wenn man das Packen des Rettungssystems im Rücken einmal verstanden hat, erweist es sich als ziemlich praktisch, da es sich um ein Fach mit einer sehr großen Öffnung handelt und man den Retter so einfach hineinbekommt. Vermutlich ist es auch sehr effizient im Falle einer Auslösung. Der Komfort ist mit dem eines herkömmlichen Tandemgurtzeugs vergleichbar, wobei es leichter ist. 



Photos: Apco



Photos: Sascha Burkhardt





TEST NEO SHORTY

Ein "Nischenprodukt", das schon drei Jahre alt und immer noch interessant ist: das Shorty, ein Wendegurtzeug von Neo... das nicht im klassischen Sinne wendbar ist, aber universell für Gleitschirmfliegen und Speedriding einsetzbar ist ...

von Valentin Burkhardt



Photo: Jérôme Maupoint

Die Marke verspricht einen "leichten, kompakten, komfortablen und robusten, nicht wendbaren Rucksack/Gurtzeug für Gleitschirmfliegen und Speedriding". Die Idee ist, die gleichen Schultergurte für den Tragerucksack und das Gurtzeug zu verwenden.

Dieses Prinzip gab es bereits. Einer der ersten Hersteller war Sky Paragliders mit seinem Crux (getestet in "Light 2017" des Free Aero Magazins), aber das Crux wirkt weniger robust und ist daher weniger universell geeignet für den zusätzlichen Einsatz beim Speedriding.

Das Alpage von Scorpio, das in der gleichen Ausgabe getestet wurde, folgte etwas später nach dem gleichen Prinzip.



Das Shorty ist sehr universell einsetzbar: Es ist präzise und komfortabel beim Gleitschirmfliegen (Thermik), es erleichtert auch das Aufrichten beim Speedriding, was wir bestätigen können, und im Gegensatz zum Crux ermöglicht es Einstellungen wie die Rückeneneigung des Oberkörpers.

Das Shorty im Rucksack- und im Gurtzeugmodus:
Es sind die gleichen Schultergurte.

Das Shorty kann (als Option) mit den Austrialpin
Rocket-Karabinern geliefert werden: Neo hatte
die Entwicklung dieser Karabiner bei dem
österreichischen Hersteller initiiert. In Anbetracht
des Preises des Gurtzeugs wäre eine
Serienlieferung angebracht..



Photos: Valentin Burkhardt

Optional kann man den Shorty-Airbag hinzufügen,
ein EN/LTF- und CE-geprüftes Element
(Persönliche Schutzausrüstung PSA). Er wiegt zwar
420 g mehr, ist aber ein sehr wichtiges
Sicherheitselement. Er kann sogar beim Packen
als Rucksack am Gurtzeug befestigt bleiben.
Dieser Airbag wird durch den relativen Wind über
zwei seitliche Öffnungen gefüllt. Natürlich ist er,
wie alle Airbags ohne Vorfüllfeder, beim Start
nicht funktionsfähig.



Photo: Neo



Photos: Valentin Burkhardt

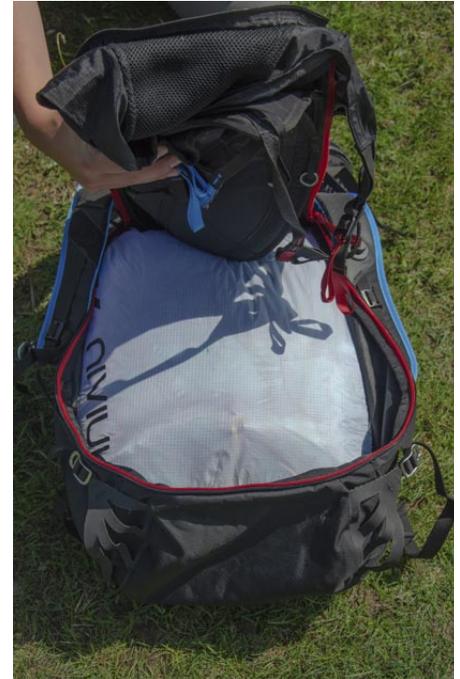
Photos: Valentin Burkhardt



Obwohl das Gurtzeug die gleichen Schultergurte hat, muss man trotzdem den Rucksack vom Rücken nehmen, um in den Flugmodus zu wechseln.



Erster Schritt: Den blauen Reißverschluss öffnen. Man kann also nicht einfach das Fach mit den Beimgurten öffnen, während man den Rucksack auf dem Rücken trägt.



Nachdem man den blauen Reißverschluss geöffnet hat, hebt man den oberen Teil an und gelangt zum Schirm.



Hier sieht man, dass der Rucksack kein großes Volumen bietet. Ein kompaktes Segel mit 22 m² passt gut hinein, aber für einen Helm und eine zusätzliche Jacke muss das Ganze gut komprimiert werden.



Zum Schluss wird der rote Reißverschluss geschlossen (andere Farbe, damit es klarer ist)



Das Umbauen in den Gurtzeugmodus dauert nur ein paar Minuten, kann aber anfangs ziemlich kontraintuitiv sein. Sobald man sich daran gewöhnt hat, ist es einfacher.

Man muss also ein paar Mal üben, um das Prinzip der zwei verschiedenen Reißverschlüsse zu verstehen.

Dann hat man dafür ein sehr robustes und universelles Gurtzeug für Speedriding und Gleitschirmfliegen (also etwas atypisch), mit überdimensionierten Reißverschlüssen und Verbindungselementen, das aber trotzdem relativ leicht ist.

Das Shorty ist in drei Größen erhältlich: 1,48 kg (S) - 1,50 kg (M) - 1,54 kg (L), wobei der Airbag eine Option in Einheitsgröße ist. Der Preis für das Shorty beträgt ca. 790 €, der Airbag 190 €, die Karabiner 28 €.
<https://fly.neoatelier.fr/shop/shorty-1726>



Der Rückenprotektor aus Koroyd ist serienmäßig.
Fotos von unten: Wie immer bei Neo ist der hohe Preis zumindest teilweise durch eine gute Detailarbeit und Markenausüstung wie diese übergroßen Beschleunigerrollen von Harken gerechtfertigt...



PERFECT HIKE&FLY SET



Hike&Cruise (from 2.37 kg - 19, 22, 25 m²)

Techno 2023 (from 1.95 kg - S, M, L, XL)

DuraLight 2023 (from 0.45 kg - litres: 65, 75, 85)



www.dudek.eu



Photo: Air Design

AIR DESIGN SOCK VS LITTLE CLOUD GRASSHOPPER MK 2

Photo: Little Cloud





Photos: Sascha Burkhardt

Zwei Kokon-Gurtzeuge auf einer Basis, dem Little Cloud Grasshopper, das wir bereits vorgestellt haben. Air Design hat für das Sock das Konzept von Little Cloud übernommen. Mit kleinen Unterschieden ...

Die Geometrie ist identisch, aber das Rettungssystem ist anders. Der Griff des Sock (rechts) ist unter anderem für Rechtshänder optimiert.

Die Seitenplatte, die durch eine Strebe verstärkt ist, ermöglicht ein effektiveres Abstützen.

Von Arthur Burkhardt und Sascha Burkhardt

Der "kleine" französische Hersteller Little Cloud brachte Ende 2022 eine neue Version seines Grasshopper heraus, ein sehr leichtes und praktisches Gurtzeug.

Nicolas Cochet von Air Design erkannte das Potenzial des Produkts, das bereits in der Version 1 des Grasshoppers sichtbar war, und entwickelte seinen "Sock" darauf aufbauend in Zusammenarbeit mit Tom Bourdeau, dem Chef und Designer von Little Cloud.

Air Design unterstützte die Produktion des Grasshopper 2 im Austausch für das Know-how von Tom Bourdeau und brachte kleine Details in die Entwicklung ein. Das Sock kommt also als abgewandelte Form des Grasshoppers mit der gleichen Geometrie: Beinschlaufen über einer Platte, sowohl komfortabel als auch effizient zu steuern. Der Grasshopper 2 als Original-Gurtzeug unterscheidet sich vor allem durch ein anderes Rettungssystem und eine andere Aufhängung.



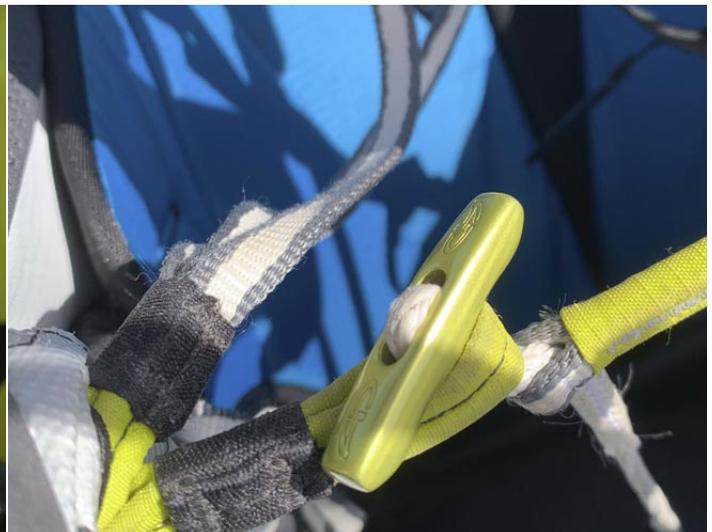
Beim Grasshopper (links im Bild) ist der Notschirm nur am Brustgurt befestigt, und seine Befestigungspunkte werden in den Hauptkarabiner eingehängt und schließen das Gurtzeug auf praktische Weise. Beim Sock ist der Rettercontainer am Kokon befestigt und der Retter an den Schultern aufgehängt. Der Verschluss des Gurtzeugs erfolgt über Knebel, die in Schlaufen gesteckt werden. Das ist weniger praktisch. Dafür kann der Notschirm des Grasshoppers bei der Startvorbereitung über den Boden schleifen.

Der Einstieg in den Kokon ist bei beiden Gurtzeugen sehr einfach und die Gurtzeuge lassen sich gleich steuern, mit einer effektiven Kontrolle über die Oberschenkel des Piloten, die sich gegen die Oberschenkel und die Seitenflächen des Sitzes drücken. Das Handling über Gewichtsverlagerung ist etwas geringer als bei einem reinen Hängemattengurtzeug wie dem Skywalk Range X-Alps, aber das ist wahrscheinlich eine Frage der Geometrie, und der Kompromiss zwischen Komfort, Stabilität und Manövrierfähigkeit ist beim Grasshopper und Sock wirklich sehr gut. Die Beinschlaufen bieten ebenfalls einen hohen Komfort, zusätzlich zu den möglichen Abstützungen beim Fliegen. Es sind leichte und komfortable Gurtzeuge, die sehr universell einsetzbar sind. Der andere Unterschied liegt im Detail: Das Air Design Sock hat mehr verschließbare Taschen, auch in der Nase des Kokons. Das Gewicht des Sock ist 100g bis 200g höher als das des Grasshoppers, liegt aber auch unter 3 kg (2,9 in Größe L).

Photos: Sascha Burkhardt



Der Verschluss des Grasshoppers (links) ist viel praktischer und schneller als der Verschluss des Sock (rechts), der bei unserem Testexemplar sehr mühsam war, da die Schlaufen sichtlich zu klein und damit richtig fummelig waren.



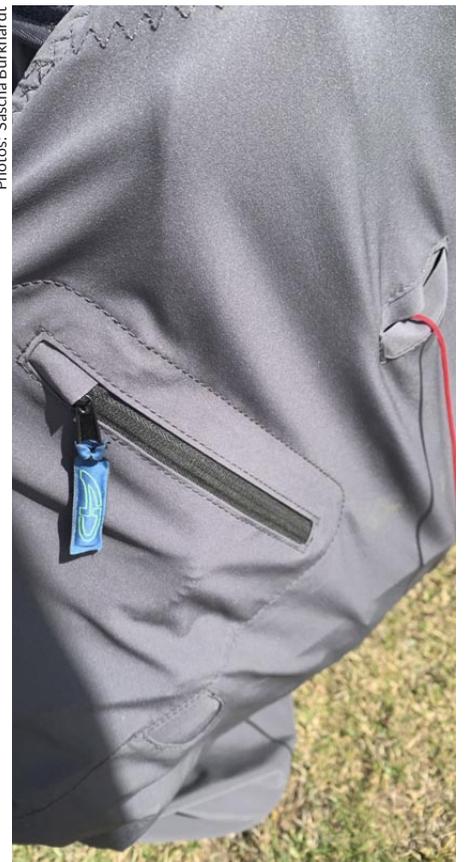
Bei dem Sock gibt es einen zusätzlichen
Stauraum in der Nase des Kokons.



Ein sehr großer Stauraum, der bei dem Grasshopper (links und Mitte) einfach mit einem Magneten geschlossen wird, bei dem Sock (rechts) gibt es dagegen Reißverschlüsse an kleineren Staufächern.



Photos: Sascha Burkhardt



Ungewöhnlich: Die Rettung des Little Cloud Grasshoppers ist in einem "Ravioli" untergebracht, aber das System ist laut Tom Bourdeau gut erprobt. Es fügt sich jedoch nicht so nahtlos in den Kokon ein wie das des Sock.

Photos: Arthur Burkhardt

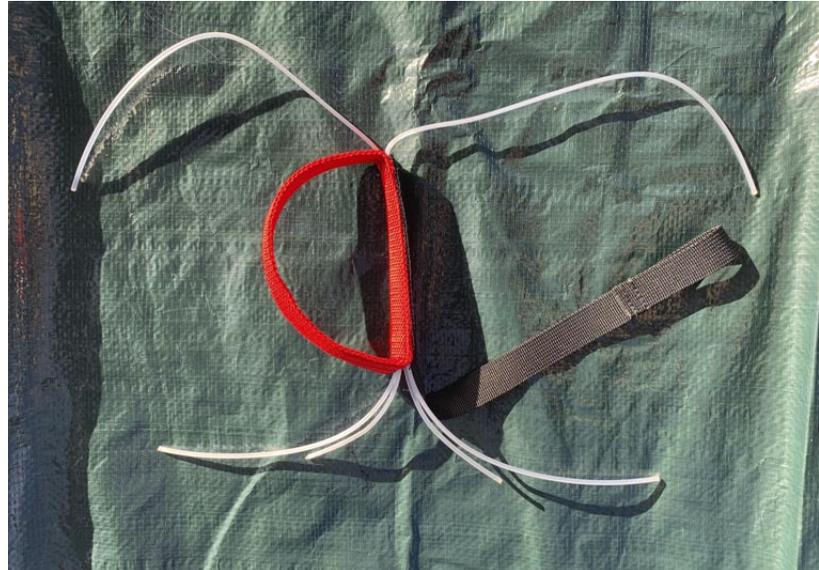


Den Grasshopper gibt es in drei Farben (hier fehlt Pink)

Photos: Little Cloud



Bei dem Sock kann der Kunde frei aus den Farbkombinationen wählen, die auf der Website bei der Bestellung angegeben werden, aber der Kokon ist immer schwarz im Gegensatz zum bunteren Grasshopper.

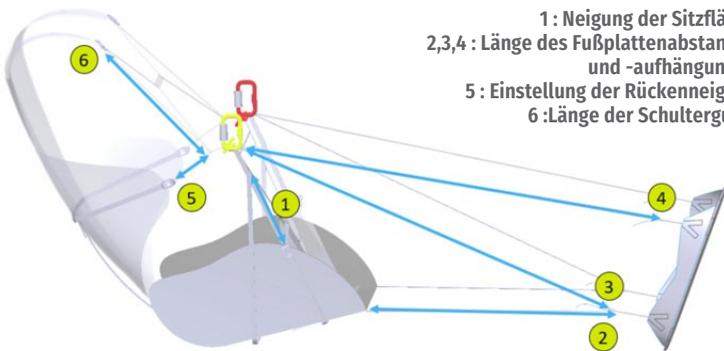




Photos: Sascha Burkhardt

Der aufblasbare Protaktor (hier ein Vorserienmodell des Sock mit einem kleinen Defekt) ist bei beiden Modellen identisch. Er reicht bis weit in den Rücken, aber nicht so weit wie z.B. der Permair im Skywalk Range X-Alps 2.

Der Protaktor (hier der des Grasshopper) kann mit seinem Stausack oder mit dem Mund aufgeblasen werden und wird mit einem Clip verschlossen.



- 1 : Neigung der Sitzfläche
- 2,3,4 : Länge des Fußplattenabstandes und -aufhängungen
- 5 : Einstellung der Rückenneigung
- 6 : Länge der Schultergurte

Typisch: Einstellung der Kokonlänge mittels Knoten und Schlaufe



Bei dem Air Design Sock gibt es einen
zusätzlichen Stauraum hinter dem
Rettungsschirm.

Photos: Sascha Burkhardt



Ein Kindheitsfehler, der bei einem der ersten Air
Design Socks von uns festgestellt wurde: Der
Schutz der Beschleunigerrolle war ausgefranst.



Das Problem ist nun gelöst: Das Neopren ist fest
mit der Umlenkrolle verbunden und nicht mehr
auf die Platte genäht. Ein gutes Beispiel für eine
schnelle Reaktion des Herstellers.

Photos: Nicolas Cochet



Welches der beiden wählen? Für Piloten in Deutschland aufgrund des fehlenden LTF ist das Grasshopper weniger geeignet. Ansonsten: Die Geometrie der Gurtzeuge ist identisch, das Handling ist sehr komfortabel, recht reaktionsschnell und dennoch stabil in Turbulenzen bei beiden. Es ist möglich, beide aufrecht sitzend zu fliegen, wenn es nötig ist. Wir finden das Befestigungsprinzip des Grasshoppers praktischer, aber es mag Piloten geben, die die Befestigung des Sock bevorzugen, das ein "schlankeres" optisches Design hat und die Rettung nahtloser in den Kokon integriert. Die vielen kleinen Details, wie die Reißverschlüsse an den Taschen, gefallen beim Sock. Ein großer Unterschied ist auch eine direkte Folge der Befestigung des Not-schirms: Beim Air Design ist der Pilot unter dem offenen Notschirm an den Schultern aufgehängt. Beim Grasshopper an den Hauptkarabinern. Ein weiterer erstaunlicher Unterschied, der jedoch keinen Einfluss auf die tatsächliche Festigkeit hat: Trotz der Verwendung des gleichen Materials für den Chassis ist das Sock für 120 kg zugelassen (EN/LTF), während das Grasshopper für 100 kg EN-zugelassen ist. Abgesehen von der Zulassung hatten wir bei unseren Tests eine leichte Vorliebe für das Little Cloud Grasshopper, insbesondere wegen des praktischeren Verschluss-Systems und der großen, gut zugänglichen Seitentasche...



LITTLE CLOUD GRASSHOPPER MK 2 HERSTELLERANGABEN	
HERSTELLER : LITTLE CLOUD Web : https://www.littlecloud.fr/grasshopper-mk2/	
ERSCHEINUNGSJAHR	2022
GRÖSSEN	S,M,L
GEWICHT [kg]	2,4 / 2,6 / 2,8
GRÖSSE PILOT [cm]	150-195
PROTEKTOR	35G
LAST MAXI [kg]	100
PREIS [€]	1590

- Viel praktischere Aufhängung/Verschlüsse
- ... aber der Retter kann während der Vorbereitung den Boden berühren
- Weniger verschleißbare Fächer
- Kein Fach in der Nase des Kokons
- Großes Hauptfach



AIR DESIGN SOCK HERSTELLERANGABEN	
HERSTELLER : AIR DESIGN Web : https://ad-gliders.com/project/the-sock-keepyoursockon/	
ERSCHEINUNGSJAHR	2022
GRÖSSEN	S,M,L
GEWICHT [kg]	2,6 / 2,75 / 2,9
GRÖSSE PILOT [cm]	150-200
PROTEKTOR	35G
LAST MAXI [kg]	120
PREIS [€]	1680

- Verschluss fummeliger
- Rettung passt sich besser in den Kokon ein
- Mehr Reißverschlussfächer, einschließlich...
- ...Tasche in der Nase des Kokons



MOXIE

SCHNELLER FORTSCHRITT

Für neue Piloten und Einsteiger in unseren Gleitschirmsport ist der Moxie der ideale Flügel um dein Fliegen **maximal sicher und einfach zu verbessern**. Wir haben diesen Schirm mit dem einfachsten Startverhalten entwickelt, das wir je erlebt haben, gepaart mit einem **sehr intuitiven Handling**, einem großzügigen und dennoch präzisen Bremsbereich für viel Spaß und eine effektive Thermikleistung und ein tiefes, **Fehler verzeihendes Flaren**. Dieser Schirm vermittelt mehr Vertrauen als jeder, den wir zuvor gebaut haben, und steckt voller Technik-Features wie etwa Winglets, technisierten Zellöffnungen, einer doppelt transversalen Formung der Anströmkante und einem Leinenplan mit sehr geringem Widerstand.

SPIELEN, LERNEN, GLEITEN

FLYZONE.COM 



DUDEK HIKE & CRUISE UND TECHNO 2023

Photo: Valentin Burkhardt, Pilote Sascha Burkhardt

Das Techno 2023 von Dudek ist ein 2 kg-Hängemattengurtzeug mit einem Schaumstoffprotector und einer Heckflosse. Eine ernsthafte Konkurrenz für die Besten der Klasse!

Von Stefan Ungemach

Das Dudek Techno 2023 ist ein Hängematten-Liegegurt mit Schaumprotector und Heckflosse, bei dem der Retter wie schon beim Vorgänger Techno 2018 in einem separaten Frontcontainer sitzt und in die Hauptkarabiner eingehängt wird. Dadurch kann er auch einfach abgenommen und an weiteren Gurtzeugen verwendet werden, der Hersteller verkauft den Gurt konsequenterweise auch im Set mit einem weiteren Stringgurt und einem Ultraleichtschirm. Zur Zeit gibt es mit dem gleichen Konzept nur noch das Neo StayUp/2.0.

Der Gurt ist trotz der sehr leichten Materialien robust und hochwertig gebaut. Unter dem Beschleuniger sitzt eine schützende Stoffbahn, die ausgetauscht werden kann. Der Beinsack ist fest vernäht.

Die Ultraleicht-Karabiner Edelrid Ease wiegen je nur 22g. Verschlossen wird der Gurt durch ein GetUp-System mit einer festen Weite von 45cm. Alternativ kann man ihn auch mit Automatikschließen (version "Boucles") bekommen, dann ist der ganze Gurt rund 50g schwerer.

Der Rettungsschirm ist abnehmbar. Eine Seltenheit bei Kokon-Gurtzeugen ...



Die Beingurte des GetUp sind längenverstellbar, was eine Art Kreuzverspannung darstellt und richtig eingestellt für mehr Rollstabilitat sorgt.

Die Sitzneigung wird in drei Stufen justiert, indem jeweils eines von drei mitgelieferten Leinenpaaren eingeschlaufft wird. Voreingestellt ist die mittlere Länge, die beim M für 175cm gut passt. Der Beinsack kann in Tiefe und Neigung eingestellt werden. Die Verstellung der Schultergurte erfolgt über leichtgängige Spleie, die ich mir allerdings noch einen Tackern kürzer gewünscht hätte.

In den Beinsack kommt man wegen des elastischen Materials und des engen Schnitts nicht ganz leicht, vor allem bei montiertem Frontcontainer. Im flug : die Anlenkung des zweistufigen Beschleunigers mit stabilen Textilstufen über je zwei Rollen ist gelungen. Beim Treten wird man weder aus dem Sitz gehoben, noch entsteht unangenehmer Druck im Rücken. An den Komfort eines Air Design The Sock reicht das nicht heran, aber ansonsten ist es eines der bequemen Kandidaten im Klassensegment. Die Ruckenabstutzung ist besser, als sie aussieht. Unter den Armen bleibt viel Platz, so dass man auch kräftige Gewichtsverlagerungen durchziehen kann.



Klassische Aufhängung und Einstellungen für den Kokon (orangefarbene Schnüre).



Die Schultergurte lassen sich über leicht zu handhabende Spleie einstellen.

Photos: sascha Burkhardt



Ein sauber stehender, leicht einstellbarer und gut gespannter Kokon



Edelrid Ease Karabiner, praktisch und leicht



Die praktischen Schnallen der gleichnamigen Version "Boucles" machen den Technora 2023 nur 50 g schwerer.

Der Schaumprotektor. Er geht nicht bis in den Rücken hoch;

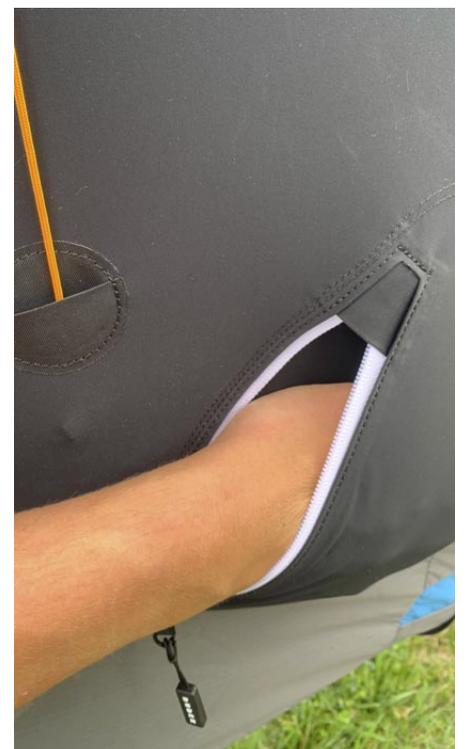
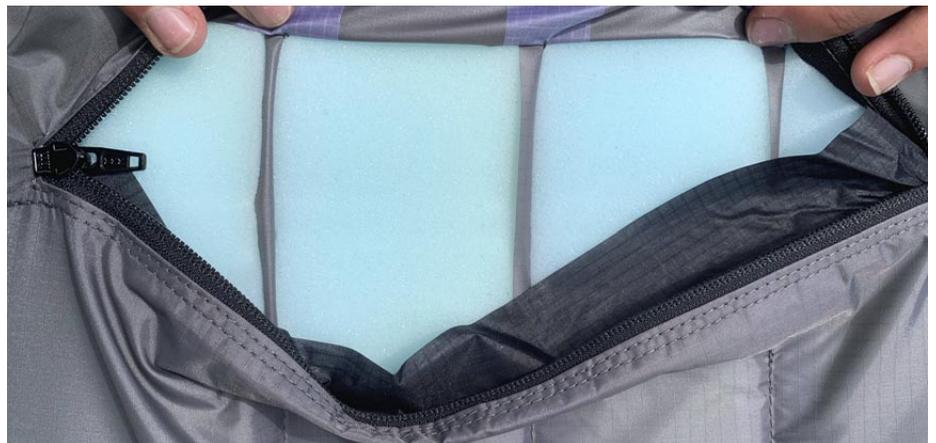
Der Beinsack schließt sauber.

Im Techno steckt ein 15cm Schaumprotektor hohen Verzögerungswerten (46G bei 50 erlaubt). Einen Rückenschutz gibt es nicht. Cockpit: Die Instrumentenplatte ist ausreichend groß und gut versteift. Unter ihr steckt ein großes Gurtmesser für Notfälle. Hinzu kommt eine dehnbare Akkutaste auf der Rückseite.

Obwohl man es dem Gurt nicht auf Anhieb ansieht, sind alle wichtigen "Kleinigkeiten" vorhanden. Ein ca. 5 Liter großes Fach unter dem Sitz (und vor dem Protektor) kann Gepäck oder Wasserballast aufnehmen, eine Auslassöffnung ist vorhanden. Auch eine Öffnung für das Urinal findet sich auf einer Seite. Die zwei Taschen wirken optisch klein, sind aber bequem erreichbar und sehr tief. Überall finden sich kleine Schlaufen, um Handy, Instrumente oder Funkgerät zu sichern.

Der Schaum(46G).

Die Eintrittsöffnung (unten).
 Unten rechts: tiefe Tasche.



Alles in Allem ist das Techno 2023 vor allem eine veritable Kampfansage an den einzig anderen Konkurrenten in diesem speziellen Segment: Das Gewicht des Neo StayUp 2.0 wird unterboten, man bekommt eine Flosse, die Verschlüsse sind weit weniger fummelig und auch im Fall einer Wasserlandung noch zu öffnen, und kein Komfortmerkmal fehlt. Das dezente Schwarz-Grau dürfte ebenfalls so mancher praxisgerechter als das Neo-Weiß wahrnehmen.

Der Preis ist ein zudem ein gutes Viertel niedriger. Verglichen mit den aktuellen Leicht-Liegegurten mit fest eingebautem Retter (z.B. Supair Strike 2, AD The Sock, Skywalk Range X-ALps 3, Skyman U966, Nova Artus...) stehen die Polen insbesondere dank des Preis/Leistungs-Verhältnisses ebenfalls hervorragend dar. 🪂

Eine schöne Kombination:
Der Dudek Hike & Cruise
und das Techno House
2023

DUDEK TECHNO 2023 HERSTELLERANGABEN	
HERSTELLER : DUDEK https://dudek.eu/en/produkt/techno-2023/	
ERSCHEINUNGSJAHR	2023
GRÖSSEN	S,M,L,XL
GEWICHT [kg]	1,92 / 1,98 / 2,06 / 2,14 (+50g V.B)
GRÖSSE PILOT [cm]	165-195
PROTEKTOR	Schaum 46G
LAST MAXI [kg]	100
PREIS [€]	1380 €

Photo: Valentin Burkhardt, Pilote Sascha Burkhardt



Die Seitenplatte überträgt die Kräfte gut, aber anfangs fühlt sie sich vielleicht etwas eng an.



FORZA 2

HOCHLEISTUNG VIEL KOMFORT

Das Forza2 ist ein komplexes Gurtzeug, das mit zahlreichen Features ausgestattet ist, und bei realen XC Bedingungen angenehm und einfach zu fliegen ist. Wir haben in die Entwicklung dieses Projekts über drei Jahre investiert, und viele Prototypen wurden von einigen der weltweit besten XC Piloten hunderten Testflugstunden unterzogen.

Unsere Mission für das Forza2 bestand darin, ein aerodynamisches, strapazierfähiges und sehr komfortables Werkzeug für ernsthafte XC Flüge zu kreieren. Und dieses neue Design ist nun das Gurtzeug mit der besten Leistung, das wir je geflogen sind.

- Entwickelt für lange und anspruchsvolle XC Flüge
- Anatomisch geformter Sitz und Rückenunterstützung
- Im Windkanal getestet: aerodynamische Verkleidung
- Zwei Rettungsschirmfächer
- Viel Komfort, Stabilität und passive Sicherheit für anspruchsvolle XC Bedingungen



DUDEK HIKE & CRUISE

65 Zellen auf dem Obersegel, 21 Zellen auf dem Untersegel, eine schöne Sharknose, eine große Streckung von 5,6, kombiniert mit einem Gewicht von nur 2,62 kg bei diesem Hybrid aus Bergsegel und klassischem Flügel, der ziemlich leistungsstark ist.

Photo: Valentin Burkhardt, Pilote Sascha Burkhardt



Photo: Valentin Burkhardt, Pilote Sascha Burkhardt

Eine originelle Idee: Der Hike & Cruise ist ein Hybrid aus einem sehr leichten Bergschirm und einem leistungstärkeren EN B ... Von Sascha Burkhardt

Wir haben bereits andere Schirme von Dudek getestet, von schweren Motorschirmen bis hin zu Single Skin Schirmen, wie z.B. dem Run&Fly. Mit dem Hike&Cruise möchte Dudek einen guten Kompromiss zwischen einem EN B Schirm, der auch crossen kann, und einem klassischen Doppelsegel-Bergschirm finden, der aber in Gewicht und Startverhalten einem Single Skin ähnelt.

Das Projekt wurde von Jean Baptiste Chandelier initiiert, als er noch bei Dudek war, und wurde von dem aktuellen Team des polnischen Herstellers zu Ende geführt.

Die Konstruktion ist sehr originell:

Mit 21 Bahnen auf der Unterseite und 65 auf der Oberseite, die durch eine komplexe, aber leichte interne Struktur verbunden sind, möchte Dudek die Perfektion der Oberfläche dort fördern, wo sie bei einem Profil am nötigsten ist, nämlich auf dem Obersegel.

Das Innere ist daher auch sehr "luftig", mit einer sehr guten Durchlässigkeit zwischen den Kammern. Dies hilft natürlich bei der Wiedereröffnung nach einem Klapper, zum Beispiel. Aber auch das Aufziehen geht schneller als bei anderen Flügeln.

Gut sichtbar: der große Unterschied zwischen der Anzahl der Bahnen auf der Unterseite und der Anzahl der Bahnen auf der Oberseite ...



Er steigt so leicht wie ein Single Skin. Auch bei einer sehr leichten Brise macht es Spaß, mit ihm zu spielen. Bonus: Bei starkem Wind lässt er sich auch sehr einfach und übersichtlich über die hintere Ebene zähmen, für lustige und endlose Spiele...

Tatsächlich steigt der 22er, den wir getestet haben, mit der gleichen verblüffenden Leichtigkeit wie ein Single Skin. Mit einem kleinen, verwirrenden Widerspruch: Sobald er über dem Kopf ist, hält er sich gut, aber nicht so stoisch wie ein Single Skin. Von der Leichtigkeit des Steigens verleitet, wähten sich einige Piloten unter einer Single Skin und kritisierten die Stabilität des Hike&Cruise über dem Kopf, obwohl er dort mindestens so brav bleibt wie jeder andere Bergschirm, aber eben nicht wie ein 1,5 kg Single Skin!

Der Schirm ist sehr gut geeignet für Spiele im Wind, sowohl bei sehr schwachen Lüftchen als auch bei starkem Wind. Da kann man sehr effizient abwechselnd die A- und C-Tragegurte betätigen, die aufgrund der übersichtlichen Konstruktion der Tragegurte leicht zu greifen sind.

Der Auftrieb beim Startlauf ist sehr gut, viel besser als bei einem Single Skin, das ist logisch.

Im Flug ist er ein lebendiger Flügel, der sehr gut vorwärts kommt und auch Böen von vorne sehr gut standhält. Natürlich ist die Penetration nicht die gleiche wie bei einem Flügel mit 65 Zellen auf der Ober- und der Unterseite, aber sie ist viel besser als bei anderen reinen "Berg"-Flügeln. In der Thermik kann er anfangs etwas verwirrend wirken: Vielleicht aufgrund seiner relativ großen Streckung von 5,6 Punkten, verbunden mit einem relativ großen Lob (Krümmung von vorne gesehen), kann er manchmal aus einer Thermik herausgeholt werden, wenn man diese nur mit einer Flügelhälfte erwischt. Sobald der Pilot aber das Rollverhalten dieses Schirmes verstanden hat, kann er die Thermik sehr effizient nutzen.

Photo: Valentin Burkhardt, Pilote Sascha Burkhardt



Das sehr "offene" und luftige Design der inneren Struktur fördert die Zirkulation innerhalb des Flügels und ist ein wichtiges Sicherheitselement. Die beruhigende Wirkung dieses Flügels, der in den Größen 19 und 22 EN B (aber sehr nahe an EN A!) und in der Größe 25 EN A ist, kann eine direkte Folge der leichten Konstruktion sein, die z.B. bei einem Shoot wenig Trägheit und damit wenig Amplitude verursacht. Auch die gleichmäßige Verteilung des Innendrucks sollte zur hohen Sicherheit beitragen, aber dieser Punkt ist nur eine sehr(!) wahrscheinliche Hypothese.

Diese Gleichmäßigkeit des Innendrucks ist auch beim Anlegen der Ohren zu spüren: Die Ohren bleiben ziemlich prall gefüllt, sie wollen sich wieder öffnen, und wenn der Pilot dann noch beschleunigt, schlägt und vibriert das Ganze auf erstaunliche Weise, aber das ist nur ein Komfortproblem, kein Sicherheitsproblem.

Wir haben es hier wirklich mit einem Schirm zu tun, der einen interessanten Kompromiss zwischen Berg- und Streckenschirm darstellt und dabei sehr zugänglich, beruhigend und angenehm ist (außer für beschleunigte Ohren).

Der offizielle Preis des Hike&Cruise ist recht hoch und liegt zwischen 4500 € und 5000 €. Das ist viel, muss aber mit dem Design und der Herstellung dieses Gleitschirms "Made in Europe" in Relation gesetzt werden. Die Verarbeitung ist tatsächlich tadellos, und Dudek hat sogar an Details wie die kleinen Haken an der Eintrittskante gedacht, um zu verhindern, dass der Schirm auf einem sehr steilen Start in den Bergen verrutscht. Das kennen wir sonst nur bei Skyman.

Wir stellen auch fest, dass er mit 65 Zellen (oben) mit einem Advance Iota DLS vergleichbar ist, und seine Streckung von 5,6 ist nahe an der eines Ozone Swift 6. Also ein komplexer Schirm ...

All das in einem Flügel mit einem Gewicht von 2,62 kg für den getesteten M. Ein sehr interessanter Universalschirm, aber es bleibt zu hoffen, dass der Preis etwas sinkt, wenn der Effekt der Neuheit vorbei ist... 

Photo: Dudek



DUDEK HIKE&CRUISE: DIE MEINUNG EINES FLUGLEHRERS



Jérôme Canaud

Fluglehrer, Lehrbeauftragter, Mitinitiator des Programms WINGMASTER.TOP

Facebook Jérôme Canaud

Jérôme hat uns seine sehr interessante und wie immer sehr kompetente Meinung über den Hike&Cruise zukommen lassen. Er bestätigt unsere Eindrücke zum Hike & Cruise, mit einem kleinen Unterschied beim Rollen in der Thermik (wahrscheinlich wegen der unterschiedlichen Abflugmasse), und fügt Aspekte der Spirale hinzu. Jerome ist in Frankreich sehr bekannt für seine Wingmaster-Aktivitäten, sowohl auf YouTube als auch auf seiner eigenen Webseite. Er beschreibt die Wingmaster Masterclass (auf Englisch und Französisch) wie folgt:

"Die erste und einzige Masterclass für Gleitschirmflieger. Die Masterclass beinhaltet 11 Stunden Video in 21 Kapiteln, 100% visuell, für Anfänger in der Ausbildung bis hin zum sehr fortgeschrittenen Piloten, aber auch für Freizeitpiloten, die schon länger fliegen und sich über die neuesten Flugtechniken informieren wollen. Die Kapitel behandeln alle technischen Themen des Gleitschirmfliegens (Aufziehen, Bodenhandling, Schnellabstieg, Rettung, Umgang mit Flugzwischenfällen, Flugübungen, Landeanflüge, ...).

Ich habe alle Techniken des Gleitschirmfliegens, die ich benutze und lehre, in einem Video zusammengefasst, nachdem ich 30 Jahre lang Kurse für alle Niveaus geleitet habe. Die MasterClass kostet 145 Euro, der Preis eines Tageskurses! Wir bieten auch wöchentliche Livestreams auf unserem YouTube-Kanal an, diese aber nur auf französisch."

www.wingmaster.academy



Der Schirm ist sehr schnell aufgezo-gen, es erinnert mich an das Verhalten von Single Skins, die Kappe ist schnell über dem Kopf, aber schießt nicht über. In der Luft hat man eine gute Präsenz des Flügels bei der Steuerung (hohe Abflugmasse in meinem Fall).

Die Steuerung ist effizient, der Flügel ist wendig. Die Steuerung muss aktiv beibehalten werden, um sie zu optimieren. In der Thermik lässt sich der Schirm gut positionieren.

Der Hike&Cruise ist auch im Rollen gedämpft, kein störendes Rollen auf gerader Flugbahn in der turbulenten Luftmasse. Diese Dämpfung findet sich auch in der Spirale wieder, der Schirm sinkt sehr gut und verlässt die Spirale, sobald die Steuerleine freigegeben wird (keine Spiralneutralität).

Der Hike&Cruise hat auch eine gute Pitchdämpfung, er fühlt sich in der Luft sicher an. Für Schnellabstiege habe ich vor allem Spiralen und Wings geflogen, das ist effektiv und unkompliziert. Die Ohren liegen nicht gut am Untersegel an, der Schirm bleibt eher teilweise gefüllt, für effektivere Ohren muss man die Leine viel weiter oben ziehen. Ich fand den Schirm im Trimmspeed schnell. Der Beschleunigerweg ist eher kurz. Der Steuerweg des 22er am oberen Rand der Abflugmasse ist mittelmäßig, daher ist er eher für autonome Piloten geeignet.

Fazit: Am oberen Rand der Abflugmasse ist der Hike&Cruise verspielt, effizient, beruhigend. Im unteren Bereich fehlt es ihm vermutlich etwas an Handling, die Dämpfung dürfte präserter sein, dieses Verhalten kann aber auch sehr gut gefallen.

Ein leichter und kompakter Schirm, leistungsstark mit 5,6 Streckung, EN B Zulassung für den 22er, EN A Zulassung für den 25er. Sehr gut geeignet für Freizeitpiloten, die Leichtigkeit und Strecke kombinieren wollen. Der passende leichte Kokonsitz Techno 2023, ist ein Hit :-)

Mit einem Gewicht von weniger als 2 kg in der M-Größe, bietet er Komfort und Stabilität und ist mit einem Schaumstoffprotector ausgestattet....



HIKE&CRUISE HERSTELLERANGABEN			
HERSTELLER : DUDEK			
Web : https://dudek.eu/en/produkt/hikecruise/			
ERSCHEINUNGSJAHR	2023	2023	2023
GRÖSSE	S 19	M 22	L 25
ANZAHL ZELLEN	65 21	65 21	65 21
FLÄCHE AUSGELEGT [M²]	19,00	22,00	25,00
SPANNWEITE AUSGELEGT [M2]	10,23	11,01	11,73
STRECKUNG AUSGELEGT	5.60 / 4.06	5.60 / 4.06	5.60 / 4.06
ABFLUGMASSE [KG]	50 - 75	65 - 90	85 - 105
HOMOLOGATION	B	B	A
KAPPENGEWICHT [KG]	2,37	2,62	2,86
PREIS [€]	4649	4749	4799

Material : Porcher: 27 & 29 g/m2 Porcher: Hard 26 & 40 g/m2. Technora: 050/070/090/130/190/230/280



Chrigel Maurer
im Ziel am
17.06.2023.
Photo: Christian
Lorenz/Red Bull

X-ALPS 2023 : WIEDER DER AUSSERIRDISISCHE...

Chrigel Maurer, er schon wieder... Nach 6 Tagen, 6 Stunden, 1 Minute und 51 Sekunden hatte er die 1031 km dieser Edition zurückgelegt. Chrigel legte für diese Strecke 2556 km zurück, 2288 km in der Luft und 268 km am Boden. Diese Leistung übertrifft seinen Rekord von 2013, der bei sechs Tagen, 23 Stunden und 40 Minuten lag. Diese Ausgabe glänzte auch mit einer weiblichen Leistung: zum ersten Mal erreichte mit Eli Egger eine Frau das Ziel, und mit Celine Lorenz gab es einen der jüngsten Rookies im Wettbewerb, auch wenn sie wegen einer Verletzung nicht ins Ziel kam... Mehr über Celine in dieser Ausgabe, und über andere interessante Informationen dieses Rennen in der nächsten Ausgabe...



DASHBOARD	
OVERVIEW	LEADERBOARD
1	C. Maurer SUI1 7d 6h
2	D. Lacaze FRA2 6d 18h
3	M. Pinot FRA1 6d 18h
4	P. Takats HUN 6d 20h
5	P. von Känel SUI2 6d 21h
6	S. Oberrauner AUT1 6d 21h
7	T. Alongi FRA4 6d 21h
8	A. Durogati ITA2 7d 0h
9	M. Anders GER1 7d 0h
10	T. Renaud-Goud FRA5 7d 0h
11	T. Friedrich AUT3 7d 0h
12	S. Inniger SUI4 7d 1h

13	P. Guschlbauer AUT2 7d 1h
14	T. de Dorlodot BEL 7d 1h
15	T. Grossrubatscher ITA1 7d 1h
16	N. Donini ITA3 7d 2h
17	R. Reiser SUI5 7d 3h
18	M. Loidl GER2 7d 15h
19	M. Gierlach POL 8d 1h
20	L. Walters USA1 10d 3h
21	E. Egger AUT4 10d 5h
22	J. Elliott CAN 11d 7h
23	E. Yuji JPN 11d 20h
24	J. Vilalta ESP 68.3 km

PHI-AIR.COM



MAESTRO 2 light
High B



Chrigel vor dem
Mont-Blanc-Massiv
am 14.06.2023.Foto:
Sebastian
Marko/Red Bull



Chrigel in Italien am
17.06.2023.
Photo: Adi
Geisegger/Red Bull

Eine Premiere bei den X-Alps 2023: Eli Egger (AUT4), eine 28-jährige Österreicherin aus der Dachstein-Region, war die erste Frau in der 20-jährigen Geschichte der X-Alps, die die anstrengende Strecke bis zur Ziellinie bewältigte (10d 5h 18m 38s, Platz 21). Wir werden in der nächsten Ausgabe ausführlicher über sie berichten...

Foto: Christian Lorenz / Zoom



EN/LTF D

KLIMBER 3 P

Für den Wettkampf geschaffen

Ab 2.85 kg

Wir präsentieren die dritte Generation des Klimber. Durch kontinuierliche Verbesserungen haben wir unseren Zweieiner der P-Serie noch kompakter, leichter und leistungsstärker gemacht. Unser gesamtes Wissen, unsere Technologien und Erfahrungen stecken in der Entwicklung dieses Schirms, um Piloten beim Hike & Fly und Streckenfliegen zu unterstützen, bestmögliche Ergebnisse zu erzielen. Mit einer ausgeprägten Wettbewerbsmentalität ausgestattet, entwickelt für die X-Alps.

Größen

20 / 21 / 23

Farben



X-Alps

Astral

ARROW P RACE

ULTRALEICHTE PERFORMANCE IN SERIE

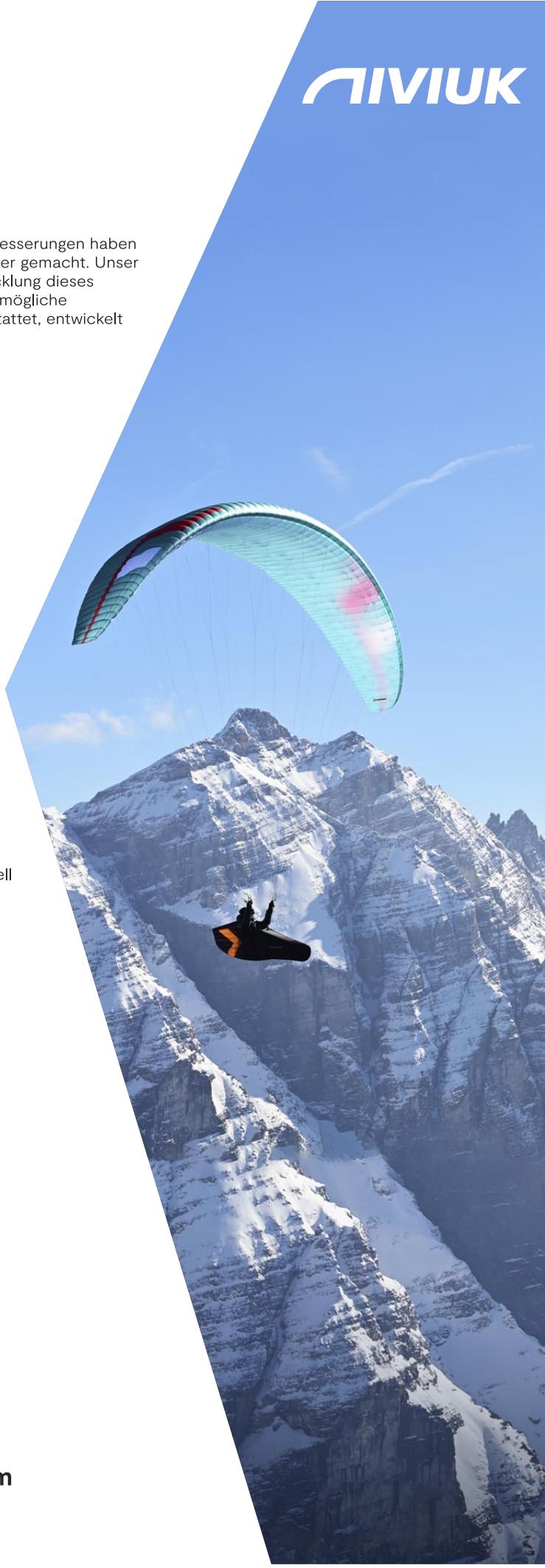
Ab 1.35 kg

Das Arrow P Race ist die ultraleichte Version des Arrow P, die speziell für den Einsatz bei den X-Alps entwickelt wurde. Es wird jedoch auch allen anderen abenteuerhungrigen Athleten zur Verfügung stehen.

Es ist das leichteste Liegegurtzeug in unserer Produktpalette und wurde speziell für die besonders hohen Ansprüche der weltbesten Athletinnen und Athleten konzipiert: Leichtigkeit, maximale Performance, Komfort, Ergonomie und Stabilität standen dabei besonders im Vordergrund. Mit der aerodynamisch optimierten Form liefert das Arrow P Race eine, für sein geringes Gewicht, herausragende Leistung.

Größen

S / M / L



NIVIUK

 niviukparagliders

 niviuk

niviuk.com

INTERVIEW : CELINE LORENZ

Mit 24 Jahren war Celine Lorenz (GER3) die zweitjüngste Athletin, die an den Red Bull X-Alps teilnahm, und sie konnte sogar Laurie Genovèse überholen. Bei der Selektion hatte Celine das Rennkomitee mit ihren Siegen bei der Dolomiti Super Fly 2022 und der Bordairrace 2021 beeindruckt. Kurz vor dem Start wurde die Newcomerin von Yvonne Dathe interviewt, einer Mental-Coach, die sich auf Gleitschirmfliegen spezialisiert hat.



Photo: Zoom Productions/Red Bull X-Alps



Photo: Tim Rochas

Celine ist im Niviuk-Team und fliegt den brandneuen Arrow P (Größe S, 1,3 kg). Sie war die erste Frau, die den Dolomiti Super Fly im Jahr 2022 absolvierte: 433 km in der Luft, 84 km zu Fuß, 8100 m Höhenunterschied.

Yvonne Dathe: Mit 24 Jahren gehörst du zu den jüngsten Teilnehmerinnen der X-Alps. Seit wann fliegst du denn und wie bist du zum Fliegen gekommen?

Celine Lorenz: Ich fliege seit 2015 Gleitschirm und hab mit 11 (Jahren) einen Tandemflug von meiner Mutter zum Geburtstag geschenkt bekommen. Das hat mich voll in den Bann gezogen, von dem Tag an habe ich jeden Cent gespart, den ich bekommen konnte, um mit 15/16 Jahren gleich ein Schein zu machen. Ich hab auf der Winkelmoos Alpe gewohnt, also auf dem Berg, und bin auch in den Bergen aufgewachsen.

Yvonne Dathe: Du hast teilweise die Schule geschwänzt, um schneller zu deinem Schein zu kommen.

Celine Lorenz: Ja, für den Grundkurs „war ich krank“ in der Schule ... und in Wirklichkeit am Übungshang. Für die Höhenschulung war es teilweise genauso.

Yvonne Dathe: Also deine Eltern haben es mit unterstützt, weil sonst wäre es ja wahrscheinlich nicht gegangen, oder?



Photo: D.R.

Photo: Tim Rochas



Sie ist seit ihrer Kindheit in den Bergen zu Hause und hat früh mit dem Gleitschirmfliegen begonnen. Im Jahr 2022 verbrachte sie 300 Stunden in der Luft.

Celine Lorenz:

Meine Mutter fand das voll toll, dass ich eben so begeistert war, und unterstützt mich auch heute dabei.

Yvonne Dathe:

Du hast viele Sicherheitstrainings gemacht und auch mit dem Acrofliegen angefangen, um den Schirm auch in schwierigen Situationen unter Kontrolle zu haben. Was waren denn die herausforderndsten Flugsituationen, die du so bisher erlebt habst?

Celine Lorenz:

Wirklich herausfordernd eigentlich nur eine am Gardasee, beim Acrofliegen. Da wollte ich mit nem Kumpel zusammen Synchro fliegen, wir sind dann kollidiert und ich habe mich in seinen Galerieleinen verfangen, wir sind dann gemeinsam unter unseren beiden Rettern ins Wasser, zum Glück waren wir überm Gardasee. Im Freiflug oder auf der Strecke hatte ich bisher Glück.

Yvonne Dathe:

Du hast die Frauenwertung beim Bordairrace 2021 und beim Dolomiti Superfly 2022 gewonnen. Sehr gute Leistung ! Wie bist du denn gerade zu Hike-and-fly Wettbewerben gekommen?

Photo: Phillip Haag



Photo: Tim Rochas



Photo: Zoom Productions/Red Bull X-Alps



Der Flügel, den Céline Lorenz bei den X-Alps geflogen ist: ein Niviuk Klimber 3P Größe 21, hier während der Vorbereitungsphase noch in blau. Der weiße Klimber 3P wird hier von Tanguy Renaud-Goud geflogen. Er war auch als Rookie beim X-Alps am Start und wurde Zehnter!

Céline Lorenz:

Ja, ich lieb halt einfach die Berge und so das Abenteuer, das man nicht weiß, was so als nächstes kommt. Ich finde es eben unglaublich spannend, weil man einfach nicht weiß, wo man in sechs Stunden stehen wird. Ist man noch im gleichen Tal? Ist man schon zwei Täler weiter?

Yvonne Dathe:

Du bist ja beruflich Tandempilotin in Garmisch-Patenkirchen. Ich selber fliege auch im Sommer Tandem und bei mir ist immer das Problem, dass ich doch ein bisschen wenig Zeit hab zum Solofliegen. Wie ist das bei dir?

Celine Lorenz

Ja, klar! So manchmal denkt man sich schon, wenn es so ein richtig guter Tag ist und Tandem fliegt, "Jetzt würde ich schon gern Solofliegen". Aber ich bekomme es so eigentlich recht gut hin, dass ich nach den Tandems, mit der letzten Gondel mit der Streckenausrüstung noch rauf auf den Berg kann. In Garmisch kann man auch spät am Tag noch schöne kleine Mini-Strecken fliegen. Und wenn wirklich ein Hammertag angesagt ist, nehm ich mir einen Tag für mich raus und geh Streckenfliegen. Dadurch, dass meine beiden Chefs vom Tandemfliegen selber Wettkampfpiloten sind, verstehen die das dann auch...

Photo: Jakob Schachtel





Dr. Jens Bansi von den Valens-Kliniken in der Schweiz, die den beiden X-Alps-Rookies Celine und Tanguy kostenlos Unterstützung boten. Das Team nutzt unter anderem Spiroergometrie und neurokognitive Tests, um den physischen und mentalen Status der Athleten zu messen.

Yvonne Dathe:

Du springst ja auch Fallschirm, hast du das vorher gemacht, vorm Gleitschirm fliegen? - oder lief das so parallel?

Celine Lorenz:

Nein, das lief parallel. Ich hab damit 2019 angefangen in Südafrika, da war ich mit meinem damaligen Freund. Wir sind extra nach Südafrika geflogen, um da den Schein zu machen, um einfach irgendwie nochmal eine Abwechslung in die Sache reinzubekommen. Und es ist halt auch mega cool!

Yvonne Dathe:

Was ist denn für dich faszinierender? Fallschirmspringen oder Gleitschirmfliegen?

Celine Lorenz:

Dadurch, dass ich Gleitschirmfliegen zu meinem Beruf gemacht habe und ein entsprechender Fokus besteht, ist das für mich faszinierender. Ich finde, die zwei Sportarten kann man gar nicht wirklich miteinander vergleichen. Beim Fallschirmspringen geht es ja schon um den freien Fall, und der Schirm bringt einen danach sanft zum Boden. Beim Gleitschirmfliegen gehts ja tatsächlich um den Moment, wo man unter dem Schirm fliegt.

Yvonne Dathe:

Was sind denn für dich die schönsten Flugmomente?

Celine Lorenz:

Die schönsten Flugmomente für mich sind im Sonnenaufgang oder Sonnenuntergang zu fliegen. Das ist für mich immer ganz besonders, auch wenn gute Freunde dabei sind oder wenn eben unerwartet noch irgendwie Kilometer gelingen, mit denen ich nicht mehr gerechnet hätte. Wie beim Dolomiti Superfly. Bei dem Flug nach Sexten, das war für mich auch komplett unerwartet, weil der Nordwind so stark war, und ich bin an den drei Zinnen vorbeigeflogen und kam dann auf einmal von der Südseite auf die Nordseite. Plötzlich dieser imposante, unerwartete Anblick ...

Yvonne Dathe:

Bei den X-Alps hast du Jacob Schachtel als Supporter, was macht euch zu einem guten Team?

Celine Lorenz:

Ich hab den Jacob gefragt, weil ich mit ihm zusammen Tandem fliege in Garmisch. Wir verstehen uns echt super gut, wir können uns gegenseitig ehrlich die Meinung sagen, wir

Photo: Jules Perrin





Celine benutzte auch den Peak 5 (oben), sie verwendet auch den Takoo 5 für professionelle Tandemflüge, sowie den Kode P (vorherige Seite) und den Icepak X-One, den sie besonders mag.

gehen zusammen auf Strecke und haben da den gleichen Vibe. Und für mich ist einfach wichtig, dass man ehrlich zueinander sein kann. Er hat mich auch beim Dolomiti-Rennen zum Beispiel per Telefon gecoacht. Ich habe auch Tim Ungewitter als Unterstützung für Videos und Photos beispielsweise.

Yvonne Dathe:
Was sind denn deine Ziele für deine erste X-Alps-Teilnahme?

Celine Lorenz:
Klar, ins Ziel zu kommen ist ein großes Ziel, aber ich will auch einfach Spaß haben bei dem Rennen, gute Stimmung mit meinem Team haben, gute Momente sammeln.

Yvonne Dathe:
Was glaubst du denn, was wird denn so die größte Herausforderung bei den X-Alps sein?
Celine Lorenz:
Die größte Herausforderung wird für mich sein, dass ich mich selbst nicht zu sehr unter Druck setze. Es sind jetzt immerhin die Redbull X-Alps, ich darf mir dennoch nicht zu großen Druck zu Lasten der Sicherheit machen.

Yvonne Dathe:
Auf deine innere Stimme hören also?

Celine Lorenz:
Ja! Beim Dolomiti Superfly wars auch schon so, dass ich am Anfang des ersten Tages letzte war. Ich habe mir gedacht, dass es "vorbei" ist und ich das Beste daraus machen muss. Ich machte und flog dann "einen Schritt nach dem anderen", ohne mich davon unter Druck setzen zu lassen, dass die anderen schon viel weiter im Süden waren. Dann habe ich eben einfach jedes mögliche Flugfenster so gut, wie möglich genutzt und das ist ganz gut aufgegangen. Ich konnte dann richtig gut fliegen und konnte so aufholen. Ich wurde erste Frau, und auch die erste Frau überhaupt, die bei diesem Race ins Ziel kam!

Im Gegensatz zu Streckenflugwettbewerben, wo man durchaus schneller mal mit dem Pulk eine Querung fliegt, drehe ich bei Hike&Fly-Wettbewerben oft lange und bis zum Schluss in der Thermik auf, bevor ich eine Querung angehe. 

(Zur Erinnerung: Interview von vor dem Rennen)



Celine während der X-Alps 2023, vor ihrer Verletzung. Foto: Tim Ungewitter



Sie verlor nicht in der Luft, sondern zu Fuß: Am sechsten Tag musste sie wegen ihrer infizierten Blasen an den Füßen abbrechen. Zu diesem Zeitpunkt lag Celine gut vor Laurie Genovèse und auf gleicher Höhe mit dem Veteranen Tom Cocone ...
Fotos: Tim Ungewitter



**Mentales Training
Für Piloten**



- 22 TECHNIKEN
- ZIELE UND WERTE
- SELBSTBEWUSST
- MOTIVATION STEIGERN
- ENTSPANNUNG

WÖCHENTLICHE E-MAIL



Yvonne Dathe
Psychologin (M.Sc.)
Dipl. Betriebswirtin

**Einfach in den Newsletter
eintragen und 22 Tipps
erhalten!**

www.winmental.de



NIVIUK



EN/LTF A

KODE P

DEIN PARTNER AM BERG

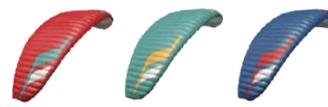
Ab 1,55 kg

Der Kode P ist ein gutmütiger, leichter Bergschirm – ein perfekter Begleiter auf deinen Hike & Fly-Challenges. Intelligente Kombination aus Materialien und Innenstruktur garantieren die optimale Balance zwischen Leichtigkeit und Haltbarkeit.

Größen

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

Farben



SPICY

ACID

BITTER

📷 niviukparagliders

f niviuk

niviuk.com

JEAN-BAPTISTE CHANDELIER: NO WAY !



Das letzte Video von Jean-Baptiste Chandelier, das Mitte Mai veröffentlicht wurde, war wieder ein "Hit" und ging durch alle Fernsehkanäle. Wie immer ist es eine großartige Werbung für unseren Sport! Wir befragten JBC zur Technik der Manöver und erfuhren, wie immer, sehr interessante Details für uns Piloten!



Jean-Baptiste Chandelier's Markenzeichen ist es, den Boden nur mit den Schuhspitzen zu streicheln, um dann einige Meter weiter mit einer unvergleichlichen Geschmeidigkeit und Fluidität wieder abzufliegen.

Wie so oft wurden viele Szenen am Col du Lauteret in Frankreich gedreht. Das Gefälle dieser Straße ist für diese Tiefstflüge recht gut geeignet.





Ein wiederkehrendes Thema: Rennen mit Motorrädern, Autos, Skateboards... JBC verwendet drei verschiedene Schirme. Für die Proximity-Szenen ist es der kleine Bruder des Flügels, der im Film Lightline verwendet wurde. Das Profil hat einen leichten Reflex, es "beißt gut nach vorne" und bleibt dort länger stehen, so JBC.

Man könnte meinen, dass JBC, der für Skywalk arbeitet (also auch die Muttergesellschaft der Marke Moustache), überwiegend Moustache-Segel verwenden würde, aber das ist nicht der Fall, da diese laut JBC "bei hohen Geschwindigkeiten großartig sind, aber bei niedrigen Geschwindigkeiten nicht genug". Er behält seinen "getarnten Moustache" nur für einige wenige Szenen vor.





Die Landung in einem Auto ist nicht das komplizierteste Manöver. Es wird durch eine gute Kommunikation zwischen dem Piloten und der Fahrerin erleichtert....

... die für das richtige Timing sorgt, indem sie ihre Geschwindigkeit perfekt an den Gleitschirm anpasst. Vielleicht liegt es daran, dass Laure Metairie am Steuer auch im wirklichen Leben die Lebensgefährtin von Jean-Baptiste ist?





Spektakulär ist die Szene im Tunnel. Abgesehen von der Tatsache, dass die Einfahrt und die Ausfahrt des Tunnels nicht zum selben Tunnel gehören, gab es keine "Schummelei", außer einer leichten Beschleunigung des Films im Vergleich zur Aufnahmegeschwindigkeit während der Landephase...

... und bei der Einfahrt in den Tunnel. Es stimmt, dass bei der Geschwindigkeit des Films das Einholen des Segels vielleicht mehr Probleme bereitet hätte.





Die Filmgeschwindigkeit am Ausgang des Tunnels entspricht der tatsächlichen Geschwindigkeit während der Dreharbeiten. Sauberes Aufziehen! Für den Fall, dass das Segel JBC in Richtung der Felsen geschleudert hätte, gab es immerhin eine vorübergehende Sicherung des Piloten auf der Ladefläche des Anhängers.

Und wie immer gibt es diesen wunderbaren Moment, in dem JBC die Straße verlässt, um wieder der Vogel zu werden, der er ist ...





Interessanterweise ist JBC der Ansicht, dass der Flug im Radfahrerfeld eine der schwierigsten Szenen war... In der Mitte des Pulks zu bleiben, ohne einen von ihnen zu Fall zu bringen, und dabei die Flasche genau zu zielen....

... die er schnappen musste und dann wieder wegfliegen sollte...
Das ist Millimeterarbeit!





Auch das Zielen auf das offene Fenster aus der Luft war nicht einfach. Die zahlreichen "Fehlschläge" sind in der Abspannsequenz zu sehen.

Für die "Konfrontationen" mit Autos verwendet JBC seinen Proximity-Schirm. Der Flügel wurde aus einem Prototyp für einen Akroschirm entwickelt, aber er "funktionierte" nicht gut genug im Infinity, er stoppte unter den Füßen.





Für die meisten "normalen" Piloten sind diese Szenen wahrscheinlich die stressigsten...





JBC arbeitet also mit drei Flügeln, einem perfekten für den Proximity-Flug, einem für Akroflüge (wie Infinity Tumbling) und einem "getarnten Moustache", der zum Beispiel für die Radarszene verwendet wird. Der Unterschied ist bei der Betrachtung des Films nicht wirklich sichtbar. Ein letztes Detail, das wir bereits vermutet hatten: JBC landete nicht wirklich im Bett des Wohnmobils, sondern eine Drohne, die an seiner Stelle dort "einschlug".

Wie immer hat dieser außergewöhnliche Pilot die Augen aller Zuschauer, ob Piloten oder Fußgänger, zum Leuchten gebracht... Wer alle Ratschläge von Jean-Baptiste für Piloten auf der Suche nach "Proximity-Flügen" nachlesen möchte, findet sie in unserer Ausgabe "Play Flugspielzeug" von 2017.



niviuk



DGAC / EN 926-1

R-BUS 2

Großartige Erlebnisse zu zweit

Deine Tandemflüge werden jetzt noch komfortabler und sicherer. Der R-Bus 2 ist stabiler, so dass Pilot und Passagier einen unvergesslichen Flug erleben können, und kann bis zu 600 kg Anhängelast tragen. Der erweiterte Geschwindigkeitsbereich ermöglicht Starts und Landungen auch bei niedrigen Geschwindigkeiten.

Größen

31 / 34 / 37 / 40

Farben



Magma



Eclipse

@ niviukparagliders

f niviuk

niviuk.com

25	AD DUDEK
17	AD INDEPENDENCE 1
3	AD NIVIUK HOOK 6 HOOK 6P
49	AD NIVIUK KLIMBER 3P ARROW P RACE
58	AD NIVIUK KODE P
69	AD NIVIUK R-BUS 2
11	AD OZONE BUZZZ7
40	AD OZONE FORZA 2
34	AD OZONE MOXIE
10	AD PARACENTER
6	AD PARAGLIDING MAP REDEEM
47	AD PHI MAESTRO 2 LIGHT
4	AD PHI MAESTRO 2 LIGHT
19	AD ROCK THE OUTDOOR
8	AD SCORPIO
5	AD SKYMAN
12	AD SKYMAN ABENTUEUR
9	AD STODEUS
15	AD WINDRIDERS
8	AD XCONTEST
57	AD YVONNE DATHE WINMENTAL

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

Anschrift:
Waldstr. 23
D-79108 Freiburg
contact@free.aero
Tel 00 49 152 57099148