

free.aero



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



Photo: Jérôme Maupoint/Neo

#trends 2023 2/2



Ein Neo Stay Up 2 in der Morgensonne.
Photo: Jérôme Maupoint

1	COVER
2	INHALT
2	EDITORIAL
3	THERMIKMESS, STUBAI CUP TRADE FAIR
3	SALONS THERMIKMESS, STUBAI
6	NOVA AONIC LIGHT, SCHLEPPKLINKE
8	VERSCHURBELTE BREMSLEINEN
11	NEUE MODELLE PHI
14	CHINA BALLON ?
16	PWCA SUPERFINAL
18	SUBMARINE
20	SITZGURTE NIVIUK
22	PWCA 2023 CASTELO BRAZIL
24	LITTLE CLOUD GRASSHOPPER MK 2
26	NEO
27	VIDEO: STAND-UP RESCUE SYSTEM
28	SUPAIR
32	STUBAI-CUP 2023
34	PHI SYMPHONIA 2 LIGHT
35	NIVIUK KODE P 12 UND 14
36	NIVIUK PEAK 6 ARTIK R
37	NIVIUK CHAMPIONS
38	NIVIUK R-BUS 2
39	PROFLY MIKE KÜNG
40	GIN BONANZA 3
41	GIN EVORA
43	DUDEK HIKE&CRUISE
44	OZONE PHOTON OZONE MOXIE
46	SHOT OZONE ZEOLITE ANTOINE GIRARD
47	SWING LIBRA RS
48	SKYWALK MINT
49	SKYMAN SHARK
50	SKYMAN U96
52	U-TURN
53	DRIFT MERLIN
54	ADVANCE STRAPLESS 3
55	ADVANCE STUBAI
56	APPLE WATCH VARIOMETER
58	VIDEO: TEST APPLE WATCH 8
60	INTERVIEW MIT CHRIGEL MAURER
69	X-ALPS 2023: DIE ROUTE
70	FORMATION QATAR
71	VIDEO: AIRLIGHT PARAMOTOR FIREWORKS
72	FLIGHT LEVEL ZERO: 172 KM HIN UND ZURÜCK ANS MEER
76	EVENTS: ICARE CINEMA
77	TRAILER VIDEO: LUMDO KOLOLA
78	VIDEO: ELIOT NOCHEZ
79	VIDEO: TRAILER "VULNERABILITY"
80	VIDEO: FROM AVORIAZ WITH LOVE
81	VIDEO: TEASER TIC TAC
82	VIDEO: HOME SWEET HOME
83	IMPRESSUM
84	INDEX ADS

WENN CHATGPT GLEITSCHIRME BAUT UND VERKAUFT...

Ein lustiges und fast verstörendes Ergebnis. Wenn man die "künstliche Intelligenz" (die eigentlich keine ist) ChatGPT (derzeit in allen Medien zu sehen) bittet, einen Prospekt für einen fiktiven Gleitschirm "Fliegweit" der Marke "Ganzhoch" zu entwerfen, spuckt sie das aus:

"Der Gleitschirm Fliegweit von Ganzhoch ist die ultimative Wahl für alle, die eine hochleistungsfähige und sichere Flugerfahrung suchen. Mit seinem innovativen Design und den fortschrittlichen Materialien bietet der Fliegweit eine unvergleichliche Stabilität, Agilität und Kontrolle.

Der Fliegweit verfügt über ein V-förmiges Profil, das eine hervorragende Auftriebs- und Gleitfähigkeit bietet und es Ihnen ermöglicht, mühelos durch den Himmel zu gleiten. Sein hochleistungsfähiges Fahrwerk (sic) sorgt dafür, dass der Gleitschirm auch bei den anspruchsvollsten Bedingungen stabil und reaktionsschnell bleibt.

Eines der bemerkenswertesten Merkmale des Fliegweit ist sein innovatives Bremsensystem, das präzise Steuerung und schnelle Reaktionen ermöglicht, selbst bei starken Winden. Das macht ihn perfekt für erfahrene Piloten genauso wie für Anfänger im Sport.

Der Fliegweit wurde auch mit dem Komfort und der Sicherheit des Piloten im Auge entworfen. Der ergonomische Schleppsitz (sic) ist darauf ausgelegt, Piloten jeder Größe und jeden Könnens optimalen Halt zu bieten und sicherzustellen, dass der Flug komfortabel und sicher ist.

Der Fliegweit kommt auch mit einem praktischen Transportbeutel, der es einfach zu transportieren und aufzubewahren macht. Mit dem Fliegweit können Sie mit Selbstvertrauen in die Lüfte aufsteigen und die Freiheit des Fliegens in vollen Zügen genießen. Kontaktieren Sie Ganzhoch, um mehr über den Fliegweit und die anderen verfügbaren Ausstattungen und Anpassungen zu erfahren."

Was neben Blödsinn wie dem Fahrwerk auffällt, ist die Tatsache, dass der Leser viele Sprachbausteine und Versprechungen wiederfindet, die wir Piloten und Pilotinnen ständig in der realen Kommunikation vieler Hersteller sehen. Natürlich hat ChatGPT sein ganzes Wissen aus dem Internet und kondensiert so nicht nur die Werbetexte der bestehenden Marken, sondern auch die legitimen Forderungen der Piloten, wie z. B. Sicherheit in Einheit mit Leistung und einem angenehmen Handling.

Was wir von dieser ChatGPT-'Leistung' gelernt haben? Dass wir noch mehr als bisher technische Details und genaue Erklärungen von den Entwicklern verlangen müssen, um sie unseren Leserinnen und Lesern zu präsentieren. Wir müssen noch mehr in die Tiefe gehen, auch wenn die Hersteller oft nicht bereit sind, ihre Geheimnisse preiszugeben. Doch gerade das würde es ihnen ermöglichen, zu zeigen, dass hinter den Versprechungen in der Regel relevante und ausgereifte Überlegungen stehen, die weit entfernt von der "heißen Luft" der ChatGPT sind...

Sascha Burkhardt,
founder voler.info free.aero magazines



Der Stubai Cup findet immer Anfang März statt, in einer Region Österreichs, in der das Mikroklima meist gute Testflüge und oft sogar Thermik zulässt. Foto: Markus Gründhammer

MESSEN SAISONBEGINN

THERMIKMESSE 2023

Die Organisatoren bleiben kämpferisch: Trotz einer gewissen Zurückhaltung der großen Hersteller, die immer spärlicher vertreten sind, hat das Team die eintägige Messe (21. Januar) wieder im Rahmen der riesigen Touristikmesse in Stuttgart veranstaltet.

Laut unserem Kollegen Lucian Haas (<https://lu-glidz.blogspot.com/>), waren dennoch viele Besucher an den verbliebenen Ständen zu finden. Es ist anzumerken, dass einige große Hersteller wie Ozone nicht anwesend waren, während andere, auch viel kleinere Unternehmen wie Neo oder Stodeus, sogar aus Frankreich ange-reist waren.

Diese Messe in der Stadt, ohne ein geeignetes Fluggebiet, war noch nie ein Ort für spektakuläre Enthüllungen. Die Hersteller heben sich diese für den Coupe Icare oder den Stubai Cup auf). Bei der Ausgabe 2023 konnte man immerhin schon die neue Version des Skywalk Range X-Alps 3 sehen, die offensichtlich robuster ist als die Vorgängerversionen.

STUBAICUP 2023

Der Stubai-Cup, traditionell ein "etwas kleineres Saint Hilaire" in den österreichischen Alpen, fand wieder statt: einige Infos in dieser Ausgabe, und die detaillierte Reportage in der nächsten.

KÖSSEN 2023:

ABGESAGT, DANN WIEDERBELEBT

Das Kössen-Festival in Österreich, das immer im Mai oder Juni stattfand (Juni 2022: 5000 Starts in drei Tagen), wurde abgesagt, unter anderem wegen neuer bürokratischer Auflagen, die für die Organisatoren zu schwer zu bewältigen waren. Nach der Bekanntgabe der Absage hat aber der Parashop aus dem Tal angekündigt, dass er die Organisation übernehmen wird...

Parashop Festival, 8.06-11.06.2023 

Das Skywalk Range X-Alps 3 - endlich robuster? Die Vorgängerversionen hatten mit ihrem sehr leichten Stoff oft etwas deutliche Alterungserscheinungen. Foto: Lucian Haas





www.skyman.aero

NEUE WEGE ENTDECKEN

MIT ULTRALEICHTEN GLEITSCHIRMEN



free.aero
MAGAZINE
www.free.aero

Bereits auf der Thermikmesse gesehen: Einer der letzten Prototypen von Skyman's neuem Leichtgewicht-Gurtzeug, dem U96, das jetzt auf den Markt kommt (siehe weiter hinten in dieser Ausgabe).

ZILLERTAL FESTIVAL

Neben dem zukünftigen Nachfolger des Festivals in Kössen wird es ein weiteres Festival in Österreich geben: 27.05.-29.05.2023 im Zillertal.
<https://flying-high.at/>

COUPE ICARE 2023

Das "größte Freiflugfest der Welt" wird zum 50. Mal stattfinden: vom 19. bis 24. September 2023 in Saint Hilaire. Außerdem werden 40 Jahre Icarus und 30 Jahre Icare Ballons gefeiert...
<https://www.coupe-icare.org/>

3. FLYING HIGH PARAGLIDING
T FESTIVAL
27.5. - 29.5.
BRUGGERSTUBE
MAYRHOFEN | TIROL
OPEN AIR EXHIBITION
SCHIRM- UND GURTZEUGTESTFLÜGE
AFTERSHOW-PARTY
CAFE - RESTAURANT
Bruggerstube
MOUNTOPOLIS
Zillertaler
Flugschule
FLYING
HIGH
FLYING-HIGH.AT

50ème
**Coupe
Icare**
St Hilaire - Lumbin
19 - 24 septembre 2023
Show aérien du 22 au 24 septembre
www.coupe-icare.org
f o i




ALTIRANDO Lite₂





Die leichtere Version des Aonic, der Aonic Light, ist seit Februar 2023 erhältlich.
 Foto: Fabian Gasteiger/Nova

NOVA AONIC LIGHT & SCHLEPPKLINKE

EIN LEICHTER UND LEISTUNGSFÄHIGER EN A

Der EN A Aonic von Nova hat sein Potenzial bereits bewiesen: Der Schweizer Pilot Toni Brügger flog diesen auch Anfängern zugänglichen Flügel am 10. Mai 2022, als er ein 247,5 km langes Dreieck mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 25,4 km/h absolvierte!

www.xcontest.org/2022/world/de/fluge/details/:b-air/10.05.2022/07:25

Dies entspricht dem unbestreitbaren aktuellen Trend: Immer mehr Piloten bleiben auf Flügeln mit A- oder B-Zulassung, um beeindruckende Strecken mit absoluter Sicherheit zu fliegen siehe auch (auf Französisch) [Baptiste Leroy](#)

Ab sofort ist der Nova Aonic auch in einer Light-Version erhältlich. (Flächen: 18,87 / 20,84 / 22,76 / 24,82 m², Gewicht 3,4 / 3,7 / 3,9 / 4,2 kg).

<https://www.nova.eu/de/parapente/aonic-light/>



Ein wichtiges, aber selten genutztes Zubehör in den Bergen ist die Schleppklinge. Die neue Tow & Go von Nova, die auf der Thermik vorgestellt wurde, folgt dem Trend zu "einfacher, aber dennoch funktionaler und leichter": Sie soll nur 62 g wiegen.





ARTIK RACE

DER SPRUNG IN EINE NEUE ÄRA

All das Wissen, das wir in der Entwicklung des Artik 6 und all unserer Zweileiner (so wie der Peak 6) gesammelt haben, ist in die Gestaltung des Artik Race, ein EN C Zweileiner, eingeflossen. Eine beispiellose Erfahrung die dir Geschwindigkeit, Aerodynamik und höchste Performance gemeinsam mit der Zugänglichkeit, Feedback und passiver Sicherheit eines EN C Schirms gibt. Steige auf mit dem „Artik +“.

Größen

21* / 23 / 25* / 27*

*derzeit in Zulassung (30/11/22)

Farben



OPAK

DISKUS

WASP

 niviukparagliders

 niviuk

niviuk.com

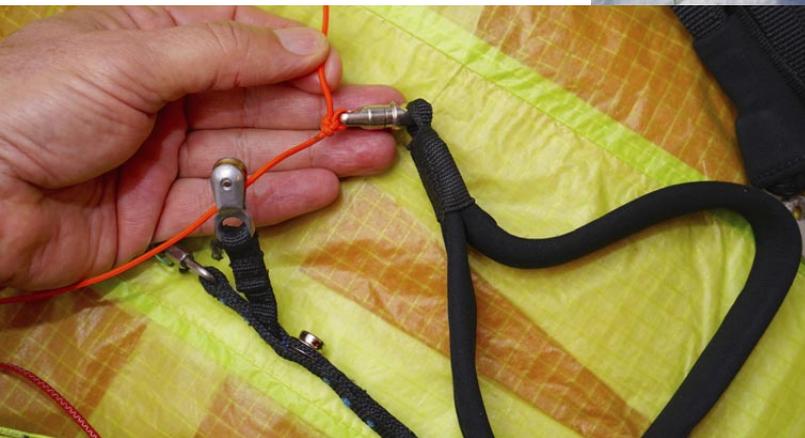
VERSCHWURBELTE BREMSSEN ?

**Till Gottbrath warnt:
Verkürzter Steuerweg
durch verdrehte
Bremsleinen**

Griffe ohne Wirbel können dazu führen, dass sich
die Bremsen verdrehen:
- die Leine selbst
- die Bremsspinne (Foto rechts)



Mit Wirbeln besteht dieses Problem nicht.
Photos: Paul Nagl/NOVA





VERKÜRZTER BREMSWEG

Wer einen Gleitschirm ohne Wirbel an den Bremsleinen hat sollte regelmäßig kontrollieren, ob die Bremsleinen in sich selbst verdreht und damit deutlich verkürzt sind!

Ultraleichte Hike & Fly-Schirme werden aus Gewichtsgründen in der Regel ohne Wirbel gebaut),

Paul Nagl, Service-Leiter bei NOVA, bemerkte, dass immer wieder Schirme mit mehrfach verdrehten Bremsleinen zum Check kamen und beschloss zu messen, um wie viel sich die Bremsleine verkürzt (Leinentyp: Edelrid Tarax 7850-240, Leinenlänge Soll 100 cm; gemessen unter 5 kg Last):

20 Drehungen: 99 cm -> 1 cm Differenz
 40 Drehungen: 97 cm -> 3 cm Differenz
 60 Drehungen: 90 cm -> 10 cm Differenz
 80 Drehungen: 82,5 cm -> 17,5 cm Differenz
 100 Drehungen: 69 cm -> 31 cm Differenz

Dieses Experiment bezog sich auf einem Meter. Auf eine ganze Bremsleine ist die Verkürzung zwar etwas weniger, dennoch kann es sich um eine sicherheitsrelevante Verringerung des Steuerweges handeln.

WAS TUN?

Was tun? Schirm auspacken und mal nachschauen. In der Regel erkennst du starkes Verdrehen sofort an der Bremsspinne. Jetzt löst du den Bremsgriff vom Tragegurt. Du kannst jetzt den Bremsgriff so oft drehen – in die richtige Richtung natürlich! – bis Bremsspinne und Leine ohne Twist verlaufen. Oder du „fährst“ mit fest zusammengedrückten Fingern von der Bremsspinne bis hinab zum Bremsgriff. Der Bremsgriff sollte dabei frei hängen, um sich ausdrehen zu können.

Falls du jetzt meinst, dass die Bremsleinen bei deinem Schirm nie im Wind „propellern“, solltest du dir bewusst sein: Jedes Mal, wenn du die Bremsgriffe mit einem „halben Schlag“ greifst, bedeutet dies eine weitere Umdrehung. Da kommt ganz schön schnell einiges zusammen...

Also lieber mal nachschauen, bevor die Sache sicherheitsrelevant wird. 


 free.aero
 MAGAZINE

DAS MEINT DIE REDAKTION

Das Phänomen könnte sogar noch ausgeprägter sein, als wir bisher angenommen haben. Wir haben Nico Mouquet vom Wing Shop Checkbetrieb (www.wingshop.fr/) in Saint Hilaire befragt.

Er hat uns bestätigt, dass bei einigen (seltenen) Schirmen, die er erhält, die Verkürzung ziemlich stark ist und bis zu 12 cm betragen kann. In diesem Fall könnte dies zu einer Kaskade von Zwischenfällen bei niedrigen Fluggeschwindigkeiten führen (Schwierigkeiten, einen Sackflug zu beenden). Interessanterweise ist dieses Problem oft bei einer der beiden Bremsen stärker ausgeprägt. Diese Asymmetrie könnte darauf zurückzuführen sein, dass viele Piloten die Bremsschlaufen beim Nachgreifen in der Thermik immer in einer bestimmten Richtung wickeln. Manchmal ist die Verdrehung so stark, dass sich die Leine selbst im ausgedrehten Zustand schnell von alleine wieder zurück verdreht. Ganz als ob es eine Art Formgedächtnis gäbe. In diesem Fall rät Nico, die Leine zu wechseln...





SPIRIT

**Alpinismus. In jeder Zelle.
Kleiner Rucksack, große Projekte.**

- / Ultraleicht ab 1,75 kg
- / Extrem kleines Packmaß
- / Hike/Climb & Fly
- / Vielseitig

Perfect Match.



Dein Hike & Fly Set ab 4,13 kg SPIRIT // CORE // HIKE35 // TAPA X-ALPS // DROP



PURE PASSION FOR FLYING

SKYWALK



PHI

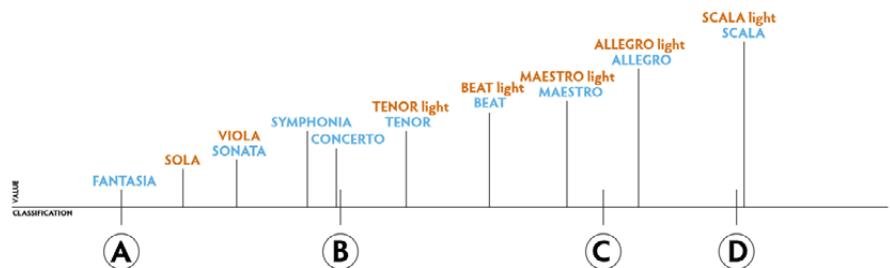
Phi startete Beginn 2023 mit einer ganzen Reihe neuer Modelle oder besser gesagt neuer Versionen: Es gab unter anderem Symphonia 2, Viola 2, Tenor 2, Tenor 2 light, aber auch eine neue Version der Sola (EN A leicht), die Sola GT. Hauptunterschied: Die Sola GT wird teilweise aus dem koreanischen Gewebe MJ Tex 32 anstelle des Skytex 27 der vorherigen Sola-Version gefertigt.

Die neue ist also ein bisschen schwerer (3,3 kg statt 3 kg bei Größe 20), aber auch robuster und ein bisschen günstiger.

Auch das Phi-Team hat sich vergrößert: Skywalk-Designer Alex Höllwarth hat den Stall gewechselt und wird nun zusammen mit Hannes Papesh entwerfen, allerdings mit einer eigenen Modellreihe.

Andere Neuheiten gab es beim Stubai-Cup, siehe weiter in dieser Ausgabe.

Benny Hörbuger flog hier noch einen Prototyp des Scala (nicht Leichtversion). Ein schöner Moment, festgehalten von Pascal Purin. Sie sind beide im Phi Team.



SONDER- AKTION

Nutze die
#1 Gleitschirm App

3 Monate GRATIS

Gib diesen Link in
deinen Browser ein:

[paraglidingmap.com /
redeem /
A2J4J2N](http://paraglidingmap.com/redeem/A2J4J2N)



Mike Küng war lange im Phi-Team und nutzte regelmäßig diese Flügel, um so ziemlich jedes Hindernis zu erklettern, das sich dem Wind entgegenstellt...





Im Februar besuchte ein Phi-Team die Fabrik von Aerodynamics, die seit 1988 im Kite- und später im Gleitschirmbereich für viele Hersteller, wie Phi, arbeitet. Sie befindet sich in Sri Lanka (wo auch die Sky Sport Fabrik von Independence und Skyman angesiedelt ist). Rechts Franziska Bucher und die Näherin Hilde Hetzenauer von Phi. Mitte unten Gayantha Fernando, Manager der Gleitschirmabteilung bei Aerodynamics. Unten rechts: Nähvorlagen für verschiedene Flügelteile.





CHINA-BALLON?

Ein Schirm rund wie ein Ballon, am Himmel über Monaco. Diese anmutige Form ist das Ergebnis eines beschleunigten Frontalklappers, der mittels Faltleinen provoziert wurde, da der Prototyp des Phi Scala 2 ein 2-Leiner ist. Während Hannes Papesh zumindest bisher bei EN C und sogar bei EN B Hybriden eigentlich nur ungern 2-Leinen-Systeme einsetzte, ist das in der D-Klasse ein anderes Thema.

Dieser Flügel hat eine Streckung von fast 7 Punkten. Die Gefahr bei diesem Manöver ist, dass sich die beiden Flügelenden ineinander verhaken können. In diesem Fall muss der Pilot einen Strömungsabriss zur "Reparatur" versuchen. Wenn das nicht hilft, ist der Retter angesagt ...

Pilot: Mike Küng

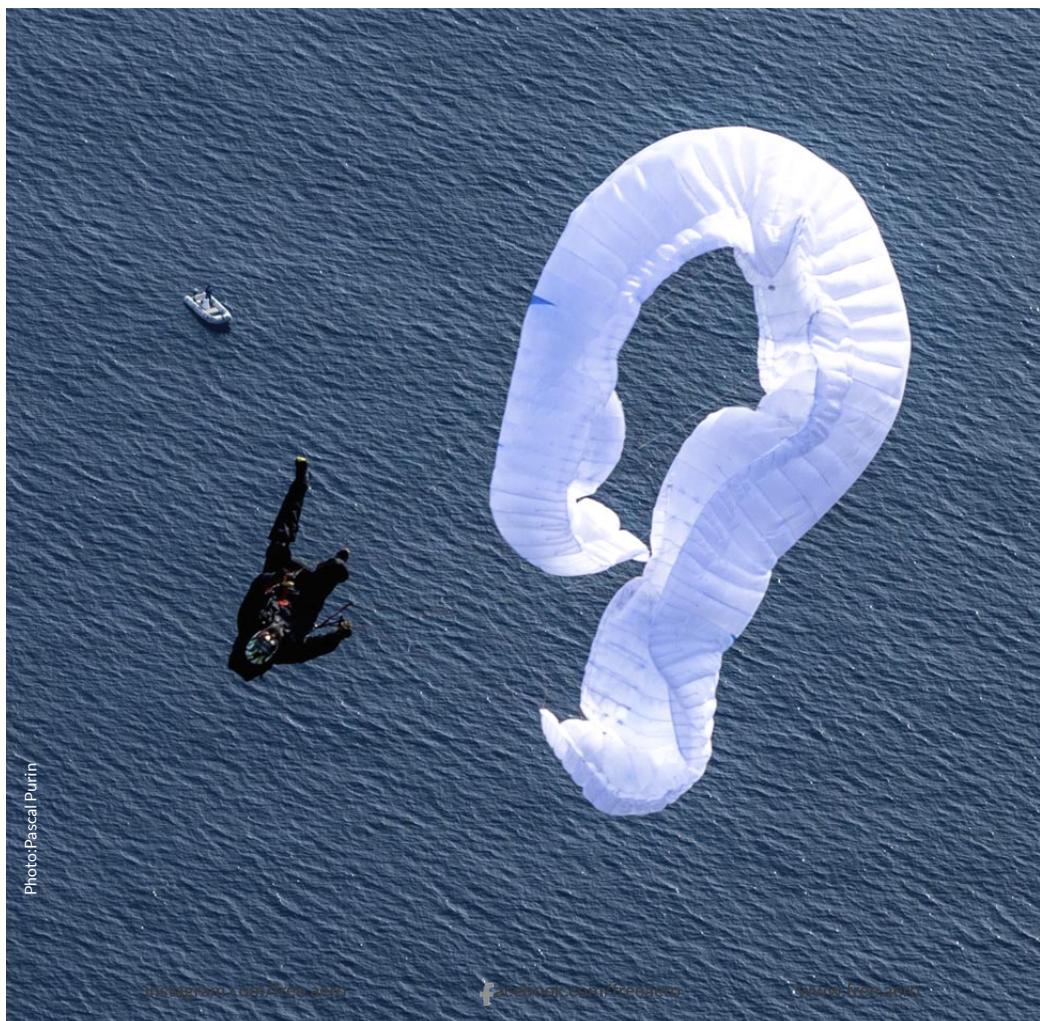


Photo: Pascal Purin



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.

PWCA SUPER FINAL

Das Paragliding World Cup Super Final fand im Dezember in Valle de Bravo, Mexiko, statt. Es waren eine beeindruckende Anzahl von "U-Booten" in der Luft...

Die Sieger des Paragliding World Cup Super Finals waren: Honorin Hamard, Philipp Haag und Baptiste Lambert.

Die Siegerinnen bei den Damen waren: Constance Mettetal, Keiko Hiraki, Elisabeth Egger und Violeta Jimenez.





Zu diesen neuen, hochgradig stromlinienförmigen Gurtzeugen gehört auch dieser Kanibal Race 2 Prototyp von Kortel Design.
Foto: Erwan Diririche

RESULTATE OPEN

Rank	ID	Name	Nation	Glider
1	0007	Honorin HAMARD	FRA	Enzo 3/Submarine
2	0295	Philipp HAAG	DEU	Enzo 3/Submarine
3	0120	Baptiste LAMBERT	FRA	Enzo 3/Submarine
4	0715	Maxime PINOT	FRA	Enzo 3/Submarine
5	0290	Ernesto HINESTROZA	DEU	Enzo 3/Submarine
6	0012	Juan OSPINA	GBR	Enzo 3/Submarine
7	0013	Pierre REMY	FRA	Icepeak X-One/Drifter 2
8	0841	Jonas HORACEK	CZE	Enzo 3/Submarine
9	0008	Joachim OBERHAUSER	ITA	Enzo 3/Submarine
10	0241	Michal GIERLACH	POL	Zeno 2/Submarine
11	0048	Denis SOVERINI	ITA	Enzo 3/Submarine
12	0723	Francisco Javier REINALAGOS	ESP	Icepeak X-One/Drifter 2
13	0218	Thibault VOGLET	BEL	Icepeak X-One/Exocean
14	0010	Ferdinand VOGEL	DEU	Enzo 3/XR7
15	0212	Stephane DROUIN	FRA	Zeno 2/Submarine
16	0016	Torsten SIEGEL	DEU	Boomerang 12/Genie Race 4
17	0051	Constance METTETAL	FRA	Icepeak X-One/Drifter 2
18	0247	Soheil BARIKANI	IRN	Boomerang 12/Submarine
19	0038	Stefan BERNHARD	DEU	Enzo 3/Submarine
20	0671	Manuel QUINTANILLA	MEX	Boomerang 12/GR4
21	0026	Tim ROCHAS	FRA	Icepeak X-One/Drifter 2
22	0086	Andreas MALECKI	DEU	Enzo 3/Submarine
23	0974	Mathias IOUALALEN	REU	Enzo 3/Submarine
24	0001	Luc ARMANT	FRA	Enzo 3/Submarine
25	0039	Charles CAZAUX	FRA	Enzo 3/Submarine
26	0049	Dominik BREITINGER	CHE	Boomerang 12/GR4
27	0053	Rémi BOURDELLE	FRA	Boomerang 12/Kanibal Race 2
28	0009	Julien WIRTZ	FRA	Enzo 3/Submarine
29	0471	Alvarinho Blas LUCERO	ARG	Enzo 3/Genie Race 4
30	0777	Marc WENSAUER	DEU	Boomerang 12/Genie Race 4
31	0002	Aaron DUROGATI	ITA	Icepeak X-One/XR7
32	0017	Lois GOUTAGNY	FRA	Icepeak X-One/Drifter 2
33	0339	Herman PITOCO	ARG	Enzo 3/Exocean
34	0234	Nicola DI BERNARDO	FRA	Gambit/Kanibal Race 2
35	0032	Martin LONG	GBR	Enzo 3/Submarine

DAMEN

Rank	ID	Name	Nation	Glider
1	0051	Constance METTETAL	FRA	Icepeak X-One/Drifter 2
2	6111	Keiko HIRAKI	JPN	Enzo 3/XR7
3	0045	Yael MARGELISCH	CHE	Enzo 3/Submarine
4	0415	Violeta JIMENEZ	USA	Enzo 3/Submarine
5	0023	Seiko FUKUOKA NAVILLE	FRA	Enzo 3/Exocean
6	0818	Galen KIRKPATRICK	USA	Enzo 3/Kanibal Race 2
7	0330	Elisabeth EGGER	AUT	Icepeak X-One/Drifter 2
8	0414	Johanna HAMNE	SWE	Enzo 3/Submarine
9	0202	Marcella UCHOA	BRA	Enzo 3/Exocean
10	1771	Jinhee BAEK	KOR	Zeno 2/XR7
11	0891	Patricia LETONA	MEX	Zeno 2/Exocean
12	0508	Hyunhee KIM	KOR	Icepeak X-One/XR7
13	0708	Klaudia BULGAKOW	POL	Enzo 3/Exocean
14	0373	Junghun PARK	KOR	Boomerang 12/Genie Race 4



MAESTRO 2 light
High B



Es ist allgemein anerkannt, dass der Gebrauch dieser Art von Gurtzeugen beim Start und auch bei der Landung nicht ganz einfach ist, wie hier beim Ozone Submarine. Aber die Ergebnisse der Meisterschaften (siehe vorherige Seite) scheinen das Konzept auf dem Leistungsniveau zu bestätigen...
Photo: pwca.org





Die fast hermetische Verkleidung des Kokons beim Submarine mit seinem internen Überdruck (ca. 60 Pa, entspricht ca. 5m Höhe) bringt zwei neue Probleme mit sich: Die Instrumente sind nicht leicht zugänglich, und die Genauigkeit der barometrischen Messungen kann bei kleinen Änderungen/Bewegungen leiden (Instant-Vario bei Systemen, die die Werte in komplexen Algorithmen zusammen mit Gyrometer, Beschleunigungsmesser integrieren).

Wahrscheinlich hat Pal Takats deshalb einen Stodeus UltraBip (Bluetooth-Konnektivität) außen angebracht...
Honorin Hamard hat laut Ozone aber den PWCA gewonnen, obwohl das Vario innen im Submarin-Kokon war.

Photos: Ozone, Pal Takats
(<https://www.instagram.com/paltakats/>)





Auch bei Niviuk gibt es ein viel imposanteres Gurtzeug: das Drifter 2, das endlich, viele Jahre nach der Version 1, herauskommt ... Auch hier ist ein klarer Trend zu erkennen: Der Pilot verschmilzt viel mehr mit der Verkleidung, er versinkt richtiggehend darin. Bei Niviuk gilt dies auch für den Arrow (unten), für den Niviuk jedem Piloten eher zu einer größeren Größe rät. Die Aerodynamik ist so dankbar ...
Fotos: Niviuk

Eine weitere Überraschung bei Niviuk, nur wenige Wochen nach der Veröffentlichung des Drifter 2 und zur gleichen Zeit, in der der Hawk und der Arrow endlich lieferbar sind, sehen wir die ersten Beispiele des superleichten (unter 1,5 kg) Arrow P Gurtzeugs, das für die X-Alps 2023 ganz fertig sein wird...



ROCK THE OUTDOOR erhöht deine Sicherheit, verfeinert das Handling oder verbessert deinen Flugkomfort

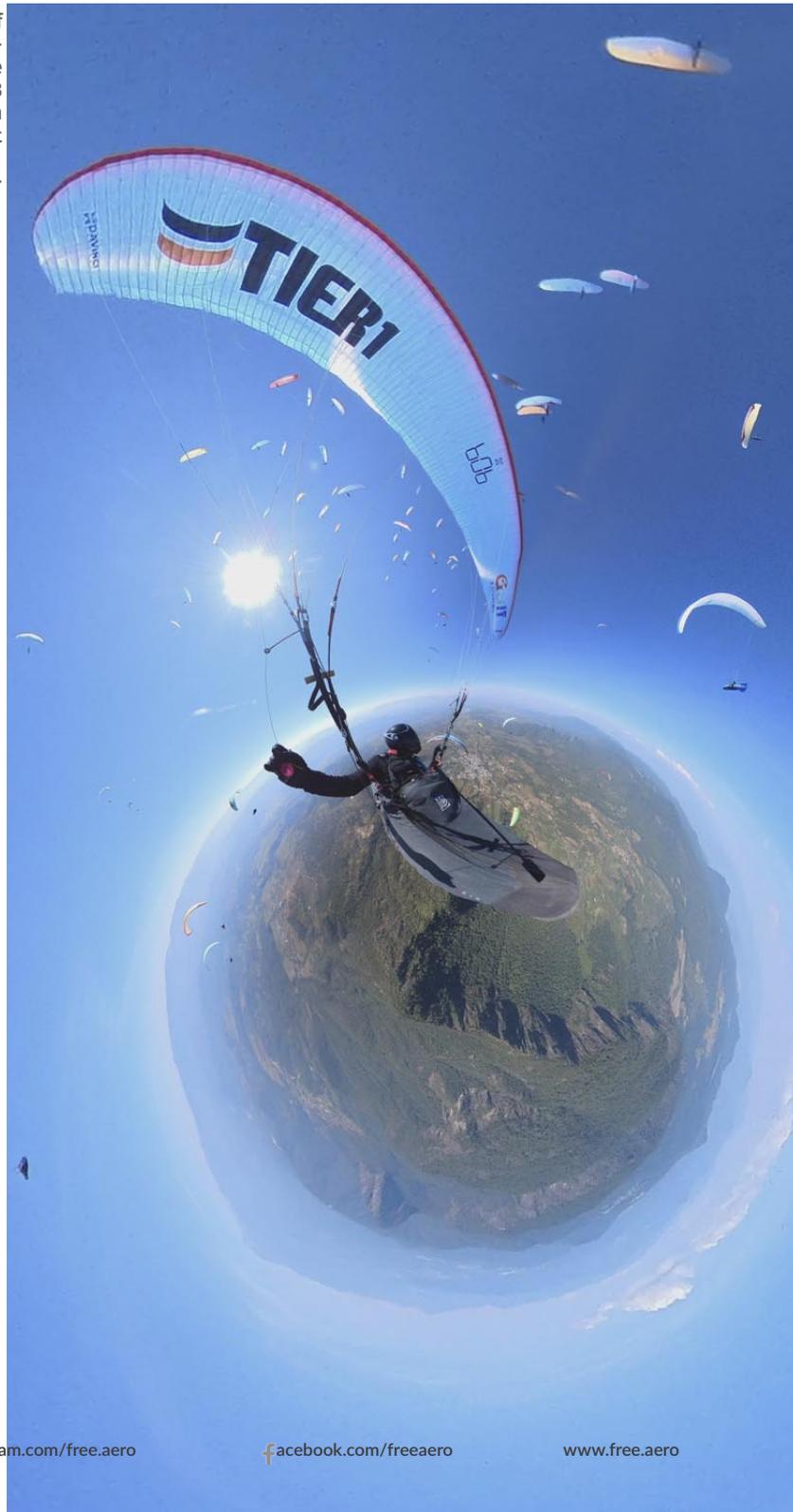


Rollen mit PLA-Garn (biologisch abbaubarer Kunststoff)



Dank Designern mit Know-how im 3D-Druck

Natürlich haben wir auf dem PWCA auch klassische Gurtzeuge wie das Gin Genie Light 3 gesehen. Wir haben dies übrigens getestet (Artikel folgt).
Foto: Javier Galvez unter Davinici Opera



LAST MINUTE. PWCA 2023 CASTELO BRAZIL

BRASILIENL 18. - 25. MÄRZ 2023

Resultate (<https://live.pwca.org/scores/>)

Top 3 overall

- 1: Honorin HAMARD (Ozone Enzo 3/Submarine)
- 2: Baptiste LAMBERT (Ozone Enzo 3/Submarine)
- 3: Alexander SCHALBER (Ozone Enzo 3/Submarine)

Top 3 Damen

- 1: Meryl DELFERRIERE (Niviuk Icepeak X-One/Drifter 2)
- 2: Nanda WALLISER (Ozone Enzo 3/Submarine)
- 3: Violeta JIMENEZ (Ozone Enzo 3/Submarine)



Overalls L - R Antoine Dubois-Mercé, Federico Brown Manzone, Baptiste LAMBERT, Honorin HAMARD, Alexander SCHALBER, ERICO OLIVEIRA, Pal TAKATS



Ladies L - R: Marcella Uchoa, Nanda WALLISER, Meryl DELFERRIERE, Violeta JIMENEZ, Galen Kirkpatrick



PEAK 6

DAS NÄCHSTE LEVEL

Mehr Leistung verbunden mit einem unglaublich angenehmen und effizienten Kurvenverhalten, noch höhere Endgeschwindigkeit und gleichzeitig immer noch einfach unter Kontrolle zu halten. Unser Entwicklungsteam hat ein komplett neues Profil entwickelt und die interne Lastverteilung neu definiert. Das Ergebnis ist eine optimierte Oberfläche und verbesserte Gleitleistung. Zusammen mit Stabilität, Sicherheit, Zugänglichkeit und dem exzellenten 2-Leiner Handling bietet der Peak 6 Strecken- und Wettkampffliegen auf einem nie dagewesenem Niveau.

Größen

21* / 22 / 24* / 26*

*derzeit in Zulassung (30/11/22)

Farben



LIZARD



ZEESTER



ZURA



LITTLE CLOUD GRASSHOPPER MK 2

Der Entwickler und Gründer von Little Cloud, Tom Bourdeau, in einem GrassHopper MK 2.

Unten der Rettungscontainer des GrasHoppers: ein gut durchdachter "Ravioli" (hier aus dem Kokon herausgezogen, im Flug passt er wie auf dem Bild oben).

Der "kleine" französische Hersteller Little Cloud hat Ende 2022 eine neue Version des Grasshoppers herausgebracht, ein sehr leichtes und praktisches Gurtzeug. Wir haben es getestet (ausführlicher Bericht in einer der nächsten Ausgaben). Die erste Feststellung ist, dass dieses Gurtzeug extrem gut durchdacht und praktisch ist.

Photo: Sascha Burkhardt

Das fand auch Nicolas Cochet, Mitarbeiter des österreichischen Herstellers Air Design, der seinen "Sock" in enger Zusammenarbeit mit Tom Bourdeau, dem Chef und Entwickler von Little Cloud, entwickelt hat, und dabei die grundlegende Geometrie und viele andere Features des Grasshopper übernommen hat.

Air Design erkannte das Potenzial des Prinzips, das bereits bei der Version 1 des Grasshoppers sichtbar war, und unterstützte die Produktion der Version 2 im Austausch gegen das Know-how von Tom Bourdeau, und brachte auch Detailverbesserungen in das Konzept ein.

Der Grasshopper 2 als Original unterscheidet sich u.a. durch ein anderes Rettungssystem und ein anderes Verschlussystem.





DAS MEINT DIE REDAKTION

Wir haben erste Flüge mit dem Little Cloud Grasshopper MK 2 gemacht und dabei sofort sehr praktische Details festgestellt: Verschluss mit zwei Punkten im Hauptkarabiner, sehr leichter Einstieg in den Koker aus elastischem Material, sowie eine effektive Kontrolle mit den Oberschenkeln des Piloten, die sich gegen die Seitenflächen des Gurtes drücken.

Das System des Verschlusses und des Einhängens der Rettung erscheint uns im Vergleich zum Sock vorteilhaft. Wir werden einen ausführlichen Test und einen direkten Vergleich veröffentlichen.



Der Grasshopper hat außerdem ein sehr einfaches, praktisches System: Der Rettungscontainer und der Brustgurt sind eins. Der Sitzgurt wird durch Einhängen der grosszügig bemessenen Schlaufen in die Hauptkarabiner verschlossen. Vergessen unmöglich...

Ein bemerkenswertes System, das seit dem ersten Little Cloud GrassHopper original ist: Die Oberschenkel des Piloten schweben über der Sitzfläche und stützen sich an den steifen Flächen ab, die mit den Hauptgurten verbunden sind. Unten der Air Design Sock: identische Geometrie und Sitzsystem, aber andere Aufhängung, etwas mehr Features und ein etwas schwereres Gesamtpaket.

Photos: Sascha Burkhardt



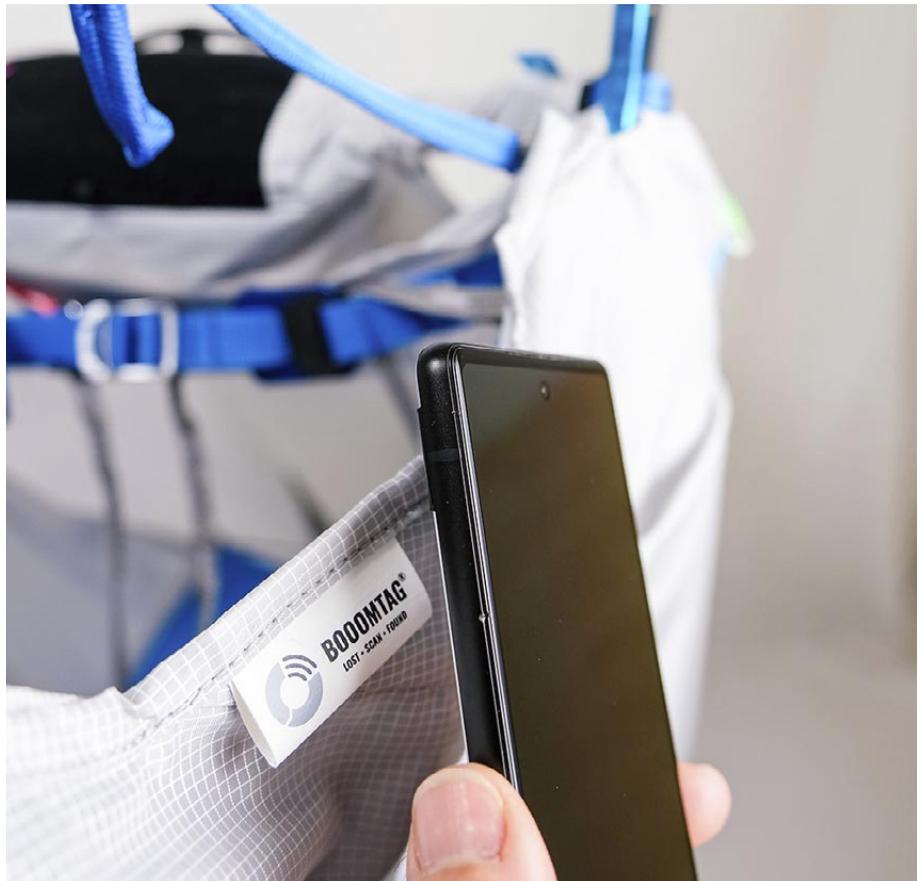


Photo : Jérôme Maupoint / Neo

NEO

Das neue StayUp 2 ist endlich in Produktion, auch wenn es bisher nur spärlich ausgeliefert wird. Gut sichtbar hier die verbesserte Integration des Retters in eine Art Vertiefung.

Letzte Neuheit: Es ist das erste Neo-Gurtzeug mit einem NFC-Boomtag-Chip (<https://boomtag.com/>), mit dem man mehr über das Produkt, Service-News und nach der Registrierung auch über den Besitzer erfahren kann.



GROUNDHANDLE
VEST: MARTINI



CUSTOMIZED FLYWEAR FOR SOPHISTICATED PILOTS



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

CREATE
YOUR OWN
FABRIC MIX

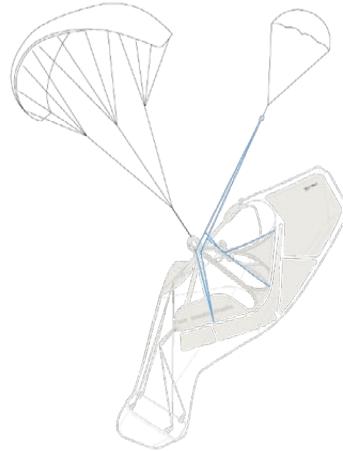


WINTER-
VERSION



STREET-
VERSION

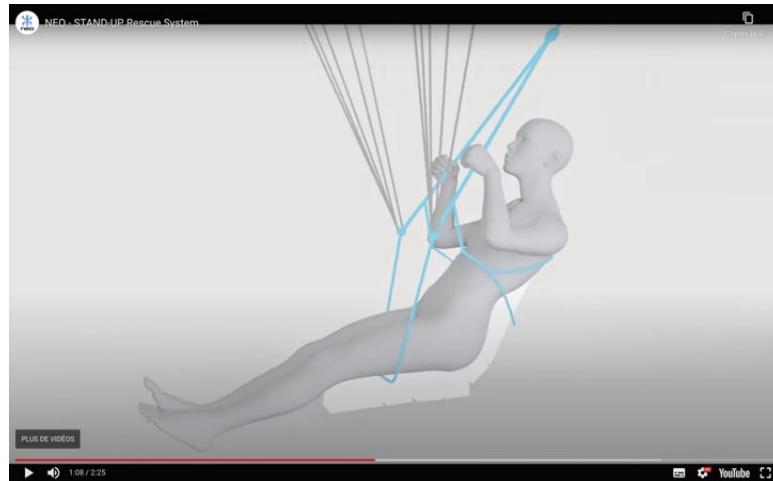
XC^{SLIP}
DORNHÖSCHEN
EASY FOR URINAL CONDOMS



STAND-UP
RESCUE SYSTEM

Erste Exemplare des Suspenders 2 wurden
gesichtet.

Ebenfalls neu und patentiert ist das Stand-Up
Rescue System, das den Piloten bei einer
Rettungsöffnung aufrichtet, so dass er nicht auf
dem Rücken landet, auch wenn sich Schirm und
Rettung in Scherenstellung wiederfinden (Video
unten).



SUPAIR



ALTIRANDO LITE 2

Die neue Version des Hike & Fly Wendegurtzeugs ist in 4 Größen (S, M, L und XL) erhältlich. Preis: 1150 Euro. Die Sitzgeometrie ist hybrid: Supair wollte "den Komfort eines Sitzbrettgurtzeuges mit der Sicherheit eines Beinschlaufengurtzeugs" verbinden. Der vorgeformte Airbag unter dem Sitz sorgt für passive Sicherheit schon beim Start.



Der Rollverschluss am (offensichtlich sehr großen) Rucksack bedeutet, dass das Volumen des Rucksacks jederzeit an die Ausrüstung angepasst werden kann. Der Rucksack ist abnehmbar, so dass er bei Bedarf vom Gurtzeug abgetrennt werden kann.



Supair bringt auch neue Versionen des Leaf 3 und des Leaf Light 3 auf den Markt. Das wurde auf dem Stubai-Cup angekündigt. Wir werden in der nächsten Ausgabe mehr darüber schreiben.



swift six

Der **Swift Six** überzeugt mit der höchsten Gleit- und XC Leistung in seiner Klasse. Er ist **900 Gramm leichter** als der Rush Six, bei gleicher klassenbesten XC Leistung, sogar besserem Handling und mehr Agilität, und das dank einer leichteren Innenstruktur des Segels. Der **Swift Six** teilt sich Entwicklungsfeatures im Leistungsbereich mit den Schirmen der Enzo und Zeno Serie. Die bahnbrechenden **Leichtkonstruktionstechniken** kommen vom Zeolite.

- Verbessertes Minimumsinken und bessere Steigeigenschaften
- Aktives Kontroll-Tragegurtsystem (ACR) von der Delta Serie
- Unglaublich stabil in Turbulenzen und aktiver Luft
- Absolut beste Gleitleistung seiner Klasse
- Aus der Alpina Serie entwickelt
- Hybrides 3/2 Leinen-Layou



STUBAI-CUP 2023

Pünktlich zum Redaktionsschluss dieser Ausgabe sind erste Infos und Bilder vom Stubai-Cup 2023 in der Redaktion eingetroffen. Einige News präsentieren wir hier, die vollständige Reportage von Stefan Ungemach erscheint in der nächsten Ausgabe...

Der Start liegt direkt am Ausgang der Elferbahn: Die Infrastruktur, die für dieses gigantische Festival perfekt geeignet ist, wurde täglich von etwa 350 Piloten genutzt...

Die Auffahrt auf 1.200 m Höhenunterschied dauert nur 10 Minuten.

Weitere Informationen über das Gebiet: <http://www.stubai.at/>
Photo: Pascal Boulgakoff



An diesem Wochenende waren zahlreiche Besucher zwischen den Ständen unterwegs.
Foto: Pascal Boulgakoff

EIN AUSSERGEWÖHNLICHER EVENT

31.AUSGABE : EIN ECHTER ERFOLG

Sowohl die Organisatoren als auch die Besucher und Aussteller zeigten sich optimistisch, dass alle nach einem für die Hersteller überraschend erfolgreichen Jahr 2022 in eine vielversprechende neue Saison starten werden.

Das Wetter ermöglichte vor allem am Samstag und Sonntag einen reibungslosen Flugbetrieb. Bei über 1000 Flügen gab es nur drei Zwischenfälle, zwei Armbrüche und ein Handgelenk, sowie einen Adlerangriff auf einen UP-Demoschirm im Streckenflug ...

Die Organisatoren warnten alle angemeldeten Piloten vor den Besonderheiten der neuen EN-C-2-Leiner, die sich unter den Test-Modellen deutlich vermehrt haben. Es gab viele Neuheiten: Viele Modelle, die beim Coupe Icare oder an der Thermikmesse angekündigt worden waren, konnten hier erstmals geflogen werden. Wir zeigen hier einige Beispiele, die anderen folgen in der nächsten Ausgabe...

UltraBip
SOLAR · GPS · INSTANT-VARIO
SPRACHASSISTENT · Bluetooth

NEU VARIO
BLUETOOTH

AUF LAGER BEI STODEUS.COM



Phi Symphonia 2 Light überm Stubai-Tal.
Photo: Pascal Purin





Zwei Niviuk Kode Ps im "Stabilo-Reinigungs"-Modus
Neu: die beiden Mini-Größen 12 und 14. Photo: Pascal Boulgakoff

Das Niviuk-Team wurde als bester Aussteller 2023 ausgezeichnet. Eine bemerkenswerte Anerkennung für diesen "ausländischen" Hersteller im Herzen der deutschsprachigen Gleitschirmwelt.
Photo: Pascal Boulgakoff

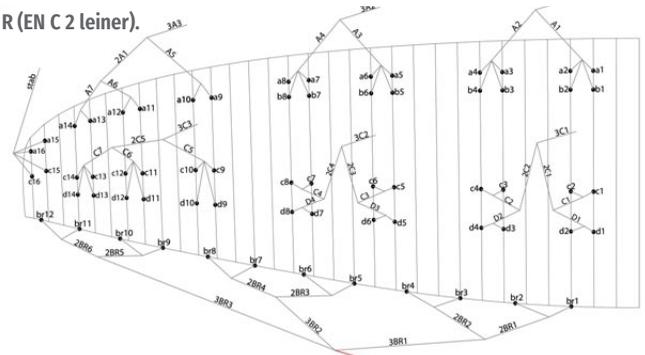




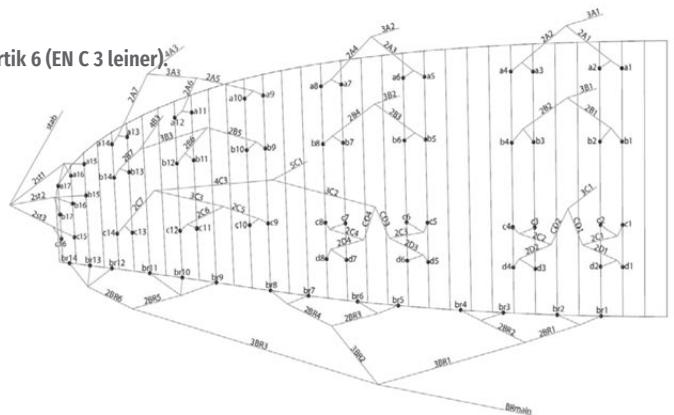
Ebenfalls im Stubai zu sehen: der Niviuk Peak 6 (EN D, hier in orange) und der Niviuk Artik R (EN C, hier in blau). Letzterer war sehr gefragt: Er ist der EN C 2-Leiner von Niviuk und hat mit dem Artik 6 (EN C 3-Leiner) nur wenig gemeinsam.

Foto: Pascal Boulgakoff

Artik R (EN C 2 leiner).



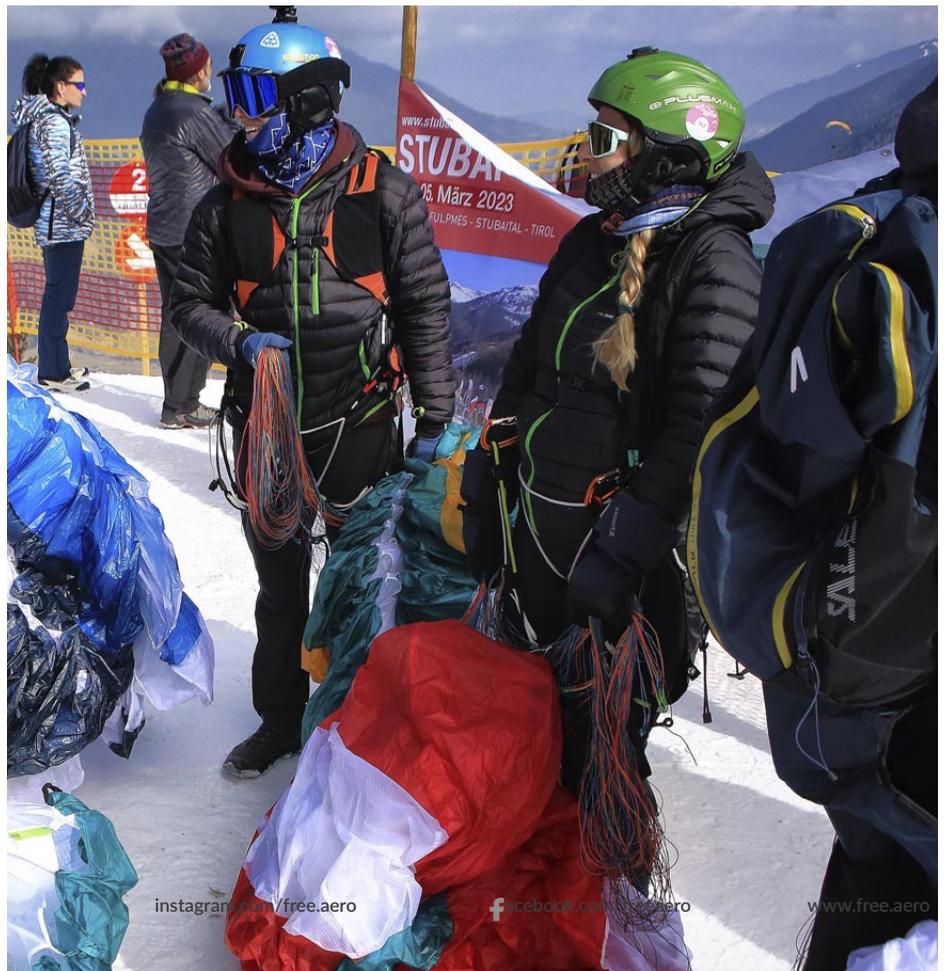
Artik 6 (EN C 3 leiner).



Der Stubai-Cup war auch das erste große Event, bei dem Meryl Delferrière die Marke Niviuk vertrat. Sie ist die Nummer 1 in der FAI-Weltrangliste der Frauen...



... gefolgt von Constance Mettetal, ebenfalls eine Niviuk-Pilotin.
Photos: Pascal Boulgakoff





Beim Stubai-Cup beworben, aber nicht dabei: der neue R-Bus Version 2 von Niviuk. Mit 4 Größen von 31-40 m² und einem Gesamtgewichtsbereich von 100-600(!) kg wird dieser Tandem-Paramotorschirm als stabiler als die Vorgängerversion und mit einem erweiterten Geschwindigkeitsbereich beworben, der es ermöglicht, mit niedrigerem Speed zu starten und zu landen.

Foto Niviuk



Eine Überraschung beim Stubai Cup : Testpilot "Mad Mike" Küng ist jetzt bei ProFly - der Marke von Gudrun Öchsl und Michael Nesler.

Michael hat zum Beispiel das RAST-System für Swing entworfen, kümmert sich jetzt aber nur noch um seine eigenen Profly-Modelle, darunter die bekannte Leeloo, über die wir bereits berichtet haben. Ein Tandem und ein ultraleichter Hike-and-Fly-Flügel sind in der Entwicklung.



Der Bonanza 3 von GIN ist ein 2-Leiner- EN C... Außerdem ist er nach dem Boomerang 12 der zweite Flügel von GIN, der mit der berühmten WLE "Wave"-Anströmkannte ausgestattet ist.
(Wave Leading Edge, siehe unsere letzte Ausgabe)
Photo: Adi Geisegger





Der Evora von GIN: ein einfacher EN B, mit einer neuen Grundform für flachere und ausgewogenere Kurven. Das sehr progressive Ansprechen der Bremsen verzeihe dem Piloten jede "übereifrige" Aktion.

Photo: Jérôme Maupoint

Harzer Gleitschirm- und Motorschirmschule Knut Jäger



Fliegen ist geil!

www.paracenter.com / info@paracenter.com / +49 (0) 5322 1415

Shop: Am Horn 9 / 38667 Bad Harzburg





HAWK

KILOMETERJÄGER

Das perfekte Liegegurtzeug für Piloten, die auf die ersten weiteren Streckenflüge gehen wollen. Das Hawk ist ein stabiles, komfortables und leichtes Gurtzeug für genussvolle, lange Flüge.

Größen

S / M / L / XL



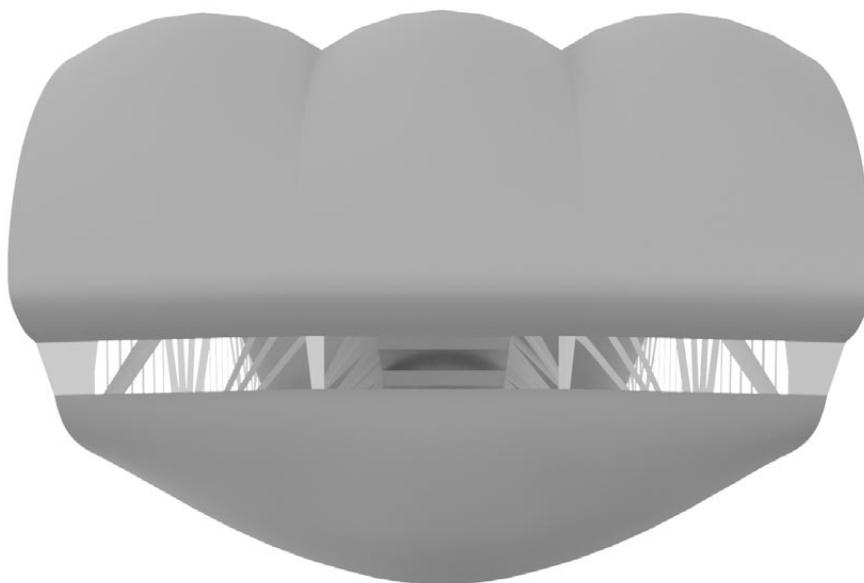
 [niviukparagliders](#)

 [niviuk](#)

[niviuk.com](#)



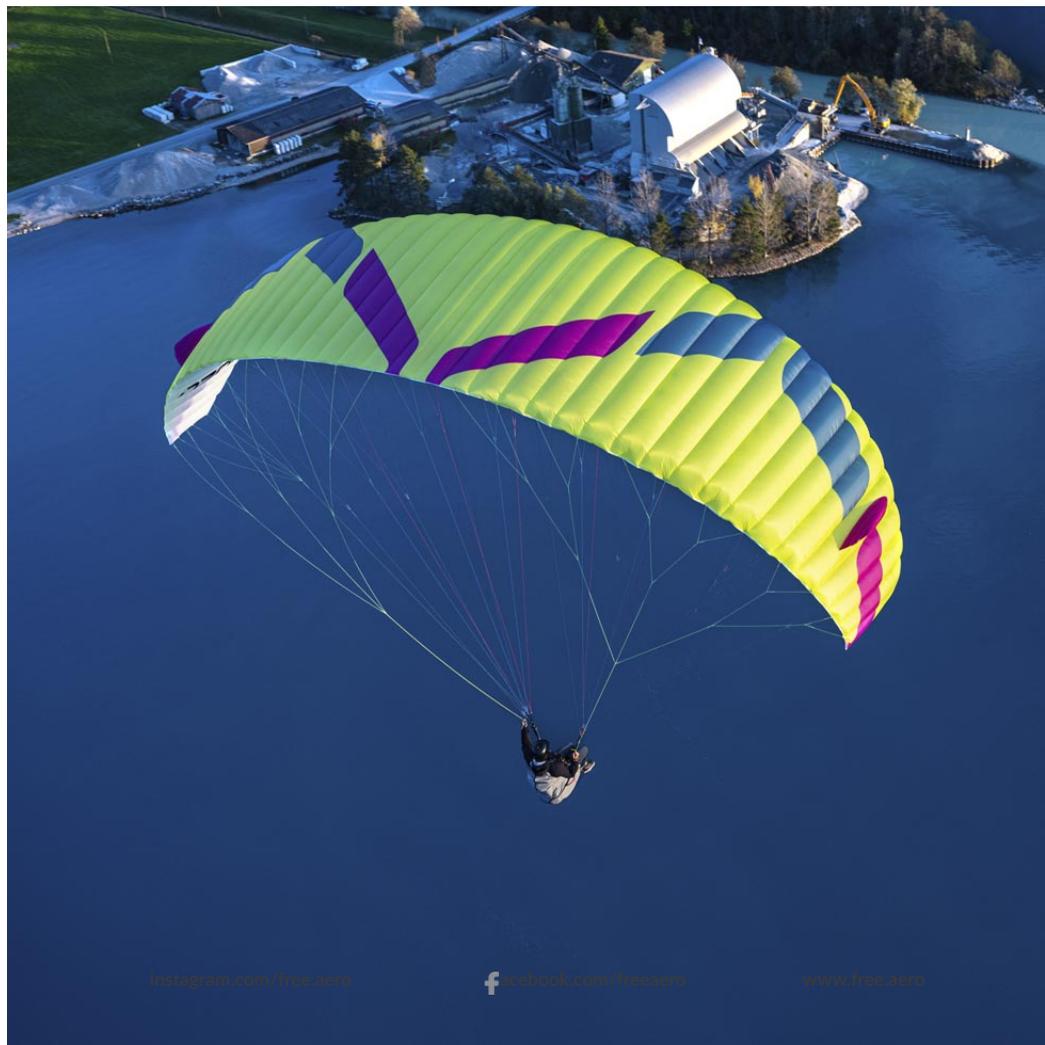
Ein sehr ungewöhnliches Konzept von Dudek für diesen "Hike & Cruise". Dieser Flügel, der in M nur 2,58 kg wiegt, hat 65 Zellen auf der Oberseite, aber nur 21 auf der Unterseite... Dudek wollte Material an der aerodynamisch unwichtigsten Stelle einsparen und es auf die Oberseite umverteilen, die 75% zur Leistung eines Profils beitragen kann. Im Inneren gibt es nur Diagonalen, aber keine vertikalen Zellwände... Dieser Flügel ist kompliziert zu produzieren und wird nicht billig sein. Er richtet sich an Hike & Fly-Enthusiasten mit Streckenflugambitionen... EN B in Größe 22, EN A in Größe 25. Größe 19 ist in Arbeit.





Zwei Photon EN C 2-Leiner von Ozone über dem Stubaital (Foto: Adi Geisegger). Bei Ozone gibt es eine interessante Änderung: Sowohl der EN C Photon als auch der EN A Moxie (Foto rechts von Diego Schläppi) haben jetzt Winglets, die an jene erinnern, die von Anfang an das Markenzeichen von Advance waren.

Bei Ozone sind sie etwas mehr in der Mitte, und ihr Zweck scheint vor allem darin zu bestehen, die Rollstabilität zu erhöhen. Somit kann die Kappenkrümmung etwas größer konstruiert werden als ohne Winglets. Der Auftrieb der Winglets kann auch dazu dienen, eine Spirale zu entschärfen und den Flügel aus ihr herauszuziehen. Das ist besonders interessant für einen EN A! Es hängt also immer von der Geometrie des Flügels ab, der sie bekommt. Daher dieser interessante Sprung in der aktuellen Ozone Produktpalette: Der Moxie, ein EN A Schirm für Anfänger, ist mit Winglets ausgestattet, ebenso wie der High-End EN C Schirm Photon, aber die Schirme dazwischen haben sie vorerst nicht.





Der Ozone Photon soll laut Hersteller so leistungsstark sein, dass er nicht den EN C Delta, sondern den EN D Mantra ersetzen soll...

Im Vergleich zu einem Mantra 7 soll der Photon mehr Höchstgeschwindigkeit und mehr Gleitleistung bei gleicher Geschwindigkeit bieten.

Foto: Matias Nombarasco / Ozone



Eine schöne Aufnahme, gut komponiert von Veso Ovcharov: Antoine Girard unter seinem Ozone Zeolite MS während der Winterferien...



Swing hat jetzt auch einen 2-Leiner EN C im Programm, den Libra. Er ist ebenfalls mit dem für Swing typischen RAST-System ausgestattet, aber diese Zellwand (die den Flügel in einen vorderen und einen hinteren Teil trennt) wurde im Vergleich zu ihrer Position in den anderen Modellen der Marke nach vorne versetzt. Durch diese Konstruktion konnte die Streckung auf 6,9 erhöht werden. Foto: Swing



Bei Skywalk ist der Mint der neue EN C 2-Leiner. 68 Zellen, drei Größen bereits zertifiziert (95/105/115, 4,6-5,1kg)
Photo Adi Geisegger





Der Shark von Skyman ist endlich erhältlich und vor allem EN-B zugelassen. Das war wahrscheinlich ziemlich kompliziert, da das Leinensystem im unteren Bereich sehr abgespeckt ist und es nur zwei Tragegurte gibt.
3 Größen sind bereits zugelassen. Der Shark ist ein Single-Skin mit einer Shark Nose in der Eintrittskante. Dieser Flügel wiegt nur 2,1 kg in Größe 20. Er zeichnet sich für einen Single-Skin auch durch ein ungewöhnlich effizientes Ausflaren aus.





Skymans leichtes Kokon-Gurtzeug, das auf der Thermikmesse zu sehen war, hat endlich einen Namen: U96, nach dem gleichnamigen U-Boot, das durch den Anti-Kriegsfilm "Das Boot" berühmt wurde.
2 Größen mit 2 Kokonlängen (M/L, freie Kombinationen möglich).

Photos: Markus Gründhammer





Das Stubaital ist Markus Gründhammers Spielplatz, nicht nur als Pilot, sondern auch als Fotograf...
Fotos: Markus Gründhammer

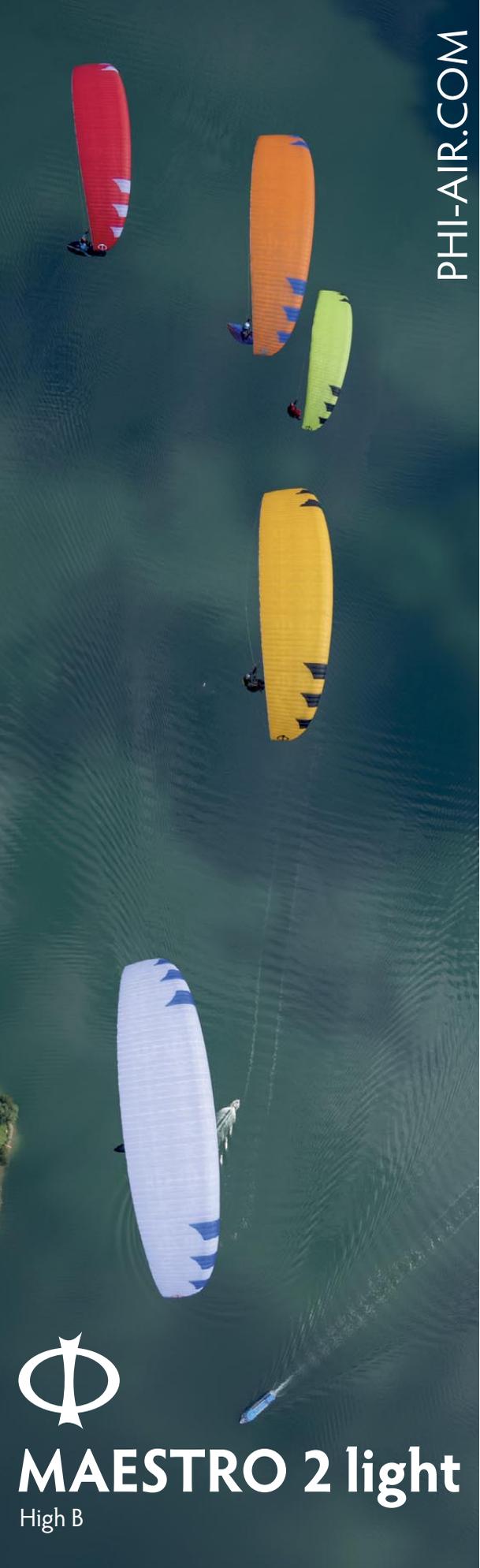




U-Turn hat den Eternity 4 auf den Markt gebracht: eine leichte Version des EN A Emotion 4. (Foto: Bernd Höller) Rechts der Lightning 2, ein EN B der Mittelklasse, ziemlich leicht (3,6 kg M (80-97 kg)), 61 Zellen.

Stefan Ungemach hat ihn geflogen, erste Eindrücke: sehr leichter Start, erhebliche Flugstabilität und beeindruckender Geschwindigkeitszuwachs über den Beschleuniger.





MAESTRO 2 light

High B



Der Merlin von der jungen tschechischen Marke Drift ist ein Zweileiner EN C - sein Verhalten wird als "sanft" beschrieben und die Zertifizierungstests scheinen dies zu bestätigen. Die "C"-Klassifizierung stammt hauptsächlich von den Faltlinien: <https://para-test.com/reports/item/5176-drift-paragliders-merlin-s>

Die dekorative Gestaltung der Oberseite ist sehr ungewöhnlich...

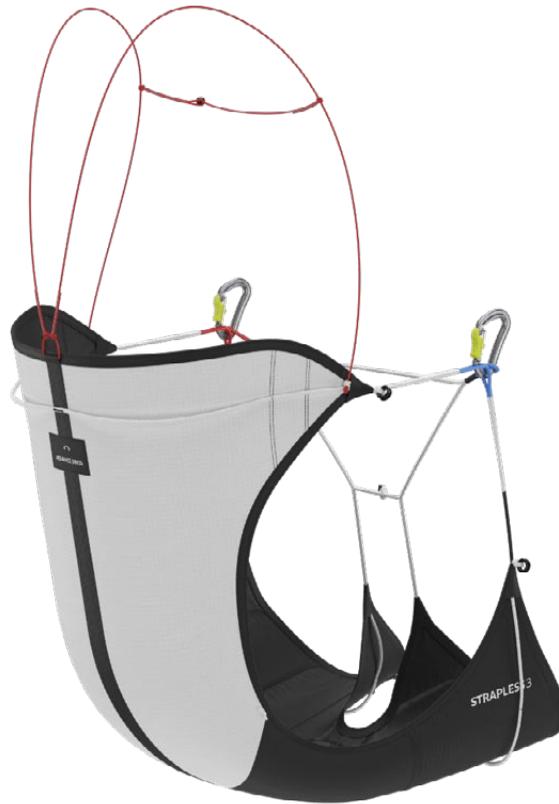
Foto: Drift

ADVANCE

Die neue Version des "String"-Gurtzeugs, das Strapless 3 von Advance, gibt es in einer Größe für Piloten mit einer Körpergröße von 155-190 cm. Es wiegt nur 225 g. Advance wollte unter anderem, dass der Pilot bequem aufrecht bleibt, auch wenn der Rucksack ihn nach hinten zieht.

Ein Beschleuniger ist jetzt serienmäßig eingebaut.

Foto: Stefan Ungemach.



Zwei Advance-Flügel im Acro-Flug über dem Stubai
Cup Anfang März 2023
Photo: Markus Gründhammer



HELP
WORLD
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

APPLE WATCH: GESUNDHEIT, SPORT, VARIOMETER

In der Anfangszeit wurde die Apple Watch eher als Uhr für den gemächlichen Alltagsgebrauch angesehen und weniger als eine Fitnessuhr. Ihre Form und, bei den ersten Modellen, die fehlende Wasserdichtigkeit trugen dazu bei.

Inzwischen hat Apple mehr als 35 % des Marktes für Smartwatches erreicht und bietet Modelle an, die bis zu 50 m wasserdicht sind. Die neue Apple Watch Ultra ist sogar bis zu 100 m wasserdicht, da sie eindeutig als sehr robuste Uhr für Sport- und Outdoor-Aktivitäten konzipiert ist.

Physiologische Sensoren wie die Sauerstoffsättigung des Blutes (ab Modell 6) und die sehr genaue Messung der Herzfrequenz prädestinieren die Apple Watch nun auch als Sportuhr für den Bergsport.

Tests haben gezeigt, dass sie zu den genauesten Uhren für den Herzrhythmus gehört. Diese Funktion ist sogar von der amerikanischen Gesundheitsbehörde FDA zur Erkennung von Arrhythmien (Vorhofflimmern) zugelassen. Durch die genaue Erfassung des Rhythmus kann auch die Herzfrequenzvariabilität berechnet werden, ein interessanter Wert, um das Stressniveau zu ermitteln¹.

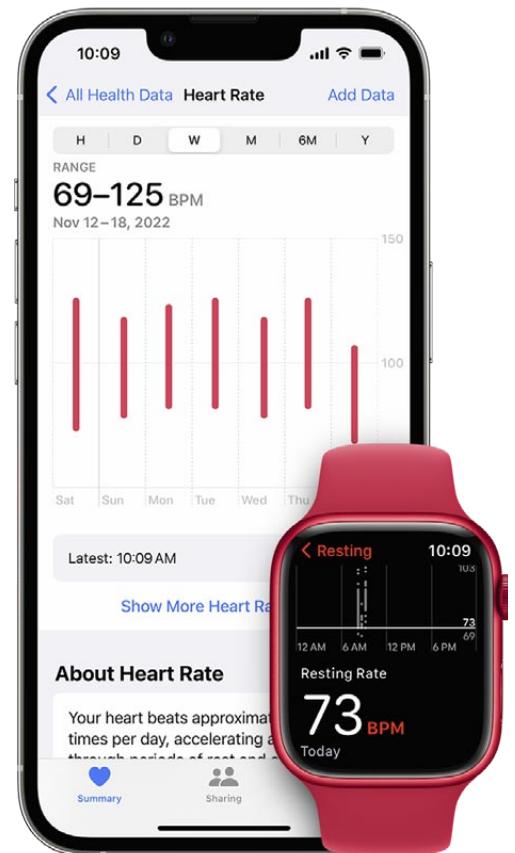
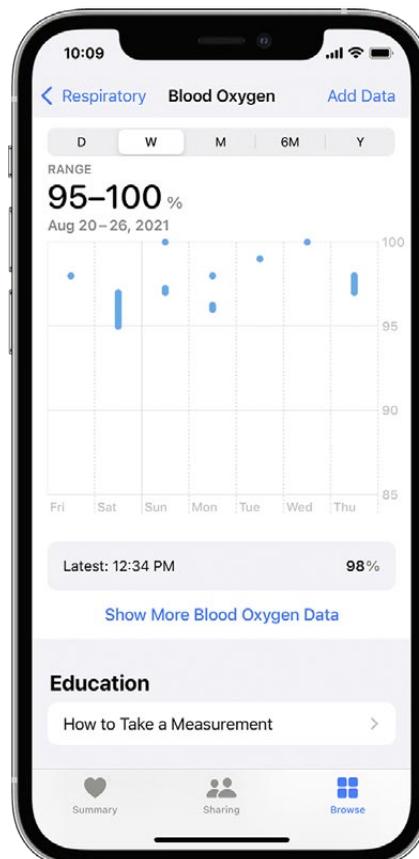
Andere Sensoren wie der Beschleunigungsmesser und das Gyroskop ermöglichen es, Stürze des Trägers zu erkennen und nach einem heftigen Sturz ohne nachfolgende Bewegungen automatisch den Rettungsdienst zu verständigen. Zahlreiche Tests von seriösen Bloggern haben ergeben, dass die Uhr recht gut zwischen einem unbedeutenden Abrollen und einem schweren Sturz unterscheiden kann. Dennoch: Skigebiete, vor allem in den USA, beschwerten sich seit diesem Winter über eine Zunahme von "Fehlalarmen" durch Apple Watch oder iPhone 14, die eine ähnliche Funktion haben.

Eine sehr harte Landung mit Handgelenksbruch, bei der der Pilot sofort wieder aufstand, hat diese Funktion in unseren Tests jedoch nicht ausgelöst.

¹Tipp, für eine typischere Berechnung dieses Wertes: Aktiviere in der iPhone Health App die Erkennung von Vorhofflimmern, auch wenn das nicht direkt auf dich zutrifft. Dadurch werden die HRV-Werte auch häufiger errechnet.



Oben: die Apple Watch Ultra, die erste (extrem)sportlich orientierte Apple Watch. Unabhängig vom Modell der Apple Watch wird für den Zugriff auf die Statistiken vieler der Gesundheitsdaten ein iPhone benötigt.



Die hochentwickelten Sensoren wie das präzise Barometer, der Beschleunigungsmesser und das Gyroskop, vor allem seit Watch 6 und iPhone 12, ermöglichen die Verwendung als präzises Variometer mit recht ausgeklügelten Algorithmen.

Wir haben mit dem Testen der Vario One App begonnen und eine beeindruckende Reaktionsgeschwindigkeit des Varios festgestellt, die sich nicht hinter der legendären Reaktivität der XCTracer-Instrumente, diesem unbestrittenen Pionier und Marktführer bei intelligenten Algorithmen, verstecken muss. Natürlich ist die Klangmodulation nicht so reichhaltig wie bei "echten Varios", zumal diese oft eine individuelle Akustik-Gestaltung ermöglichen.

Dennoch haben wir diese App auf der Watch mehrmals als einziges Instrument verwendet: Sie zeigt neben der Steigrate auch Informationen wie die Flug- und Windgeschwindigkeit an.

Vergleiche dieses Wertes mit "größeren" Varios werden bei den nächsten Thermiktagen folgen, wir werden bald darüber berichten.

In jedem Fall muss das Display der Uhr auf "immer an" gestellt sein, um eine brauchbare Anzeige zu erhalten. Das ist ab dem Modell 6 Standard, wird aber von Piloten, die auf Autonomie bedacht sind, oft deaktiviert. Denn das ist der große Nachteil aller Apple Watch-Modelle: Die Akkulaufzeit beträgt je nach Modell und Einstellung nur zwischen 18 und 36 Stunden.

Sehr praktisch beim Fliegen: Mit der Apple Watch kann der Pilot telefonieren, indem er direkt in die Uhr spricht, während das iPhone in der Tasche bleiben kann. Man kann sogar einen Sprachbefehl verwenden ("Hey Siri, ruf Michael an!"). Es ist also sehr bequem, mitten in der Luft einen Anruf zu tätigen, indem man einfach den Mund nahe an das Handgelenk der Hand bringt, die an der Bremse bleibt. Man kann den Gesprächspartner erstaunlich gut hören und umgekehrt.

In diesem Zusammenhang ist es wichtig zu wissen, dass alle Apple Watch-Modelle auch mit eingebauter Mobilfunkfunktion erhältlich sind (619 € statt 499 € für die Apple Watch 8). Das ist zum Beispiel praktisch, wenn der Akku des iPhones leer ist: Die Watch mit seiner integrierten eSIM dient als Telefon, auch wenn das iPhone ausgeschaltet oder zu Hause geblieben ist. Aber leider funktioniert das nur im Heimatland, es gibt kein Roaming mit der Apple Watch allein. Und es ist nicht möglich, einen anderen Anbieter als den der SIM-Karte des iPhones zu nehmen, das zumindest für die Einrichtung der "Cellular"-Funktionalität zwingend erforderlich ist. Erst nach dem Setup kann das iPhone auch mal zu Hause bleiben.



Die Vario One App für Watch und iPhone nutzt die sehr genauen Sensoren (ab Apple Watch 6 oder iPhone 12), um die Werte für Steigen und Sinken zu berechnen. Auf der Watch zeigt sie auch die Windgeschwindigkeit und -richtung sowie die Groundspeed an. Auf dem iPhone kommt noch die Gleitleistung hinzu. 1 Jahr Abonnement: 19,99 € (3 Tage kostenloser Test) Angesichts der noch eingeschränkten Funktionen mag das recht teuer erscheinen, aber die Entwickler versprechen neue Funktionen wie die Aufzeichnung von Tracks in Kürze (GPX-Format, später IGC).

<https://vario-one.com/>

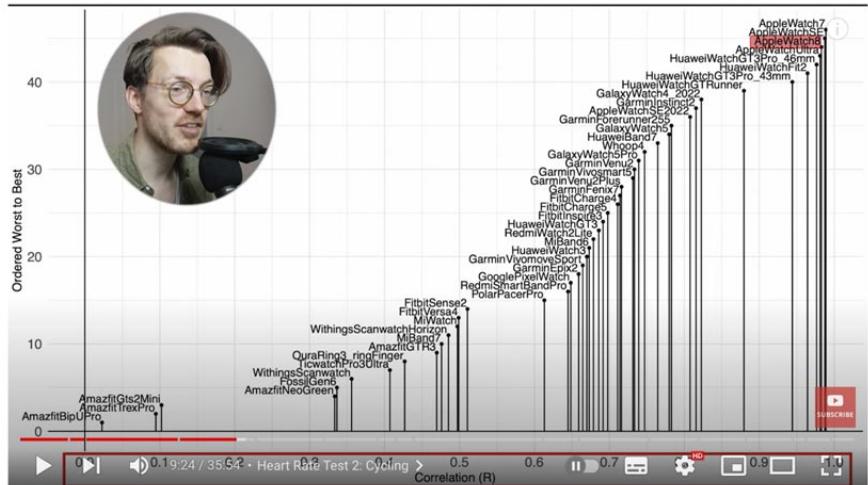


Das ist ein bisschen schade, denn wenn man für die Watch einen Vertrag bei einem beliebigen Anbieter abschließen könnte, wäre das ein zusätzliches Sicherheitselement (Vervielfachung der verfügbaren Netze in den Bergen). Übrigens bieten nicht alle Netzbetreiber eine eSIM-Erweiterung des Vertrags für die Apple Watch an. Angesichts all dieser Einschränkungen scheint es momentan nicht sehr wichtig zu sein, ein "Cellular"-Modell seiner zukünftigen Watch zu wählen. Ein Modell ohne "Cellular" wird sehr gut funktionieren, wenn es mit einem Telefon gekoppelt ist. Nur wenn die Batterie des iPhone leer ist und sich der Pilot im Heimatnetz befindet, kann das Cellular rettend sein.

Um auf das Fliegen zurückzukommen: Eine Apple Watch kann also ein sehr gutes "Backup"-Instrument sein, das der Pilot immer am Handgelenk trägt. Der Ton der Variometer-App "Vario One", der von der Uhr am Handgelenk ausgehen wird, war ausreichend laut, sehr gut hörbar und wirklich nützlich während unserer Flüge. Das einzige Problem ist die Anzeige: Das Display ist auch bei Sonnenschein gut sichtbar, aber da man die Uhr eng am Handgelenk trägt, verschwindet sie oft unter dem Ärmel der Jacke oder den Handschuhstulpen. Für die Tonausgabe gibt es aber noch eine andere praktische Lösung: Bluetooth-Kopfhörer, die direkt mit der Uhr und nicht mit dem Telefon verbunden sind. In diesem Fall hat man das "Piepen" des Varios im Ohr und kann gleichzeitig Musik hören (dieser Mix funktionierte bei unseren Tests nur mit Spotify und Apple Music auf der Apple Watch, aber nicht mit der YouTube Music App).

Es war auch möglich, über die Apple Watch mit den Kopfhörern zu telefonieren, dann zur Vario-Funktion zurückzukehren und parallel Musik zu hören, aber Spotify hatte manchmal Schwierigkeiten, die Wiedergabe der Musik in den Kopfhörern nach dieser Unterbrechung fortzusetzen.

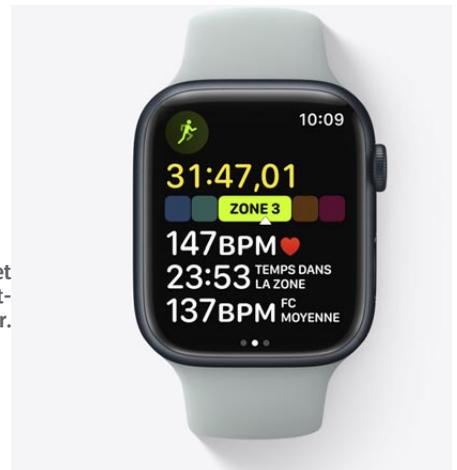
Für Sportler, die sich mit der menschlichen Physiologie auskennen, ist die regelmäßige Beobachtung von Werten wie der Sauerstoffsättigung (und deren Veränderung in großen Höhen!) sehr interessant (erfordert aber eine ruhige Lage der Hand). Dies gilt umso mehr, als Apple dank seiner großen Marktanteile und der millionenfachen Datenrückläufe aus den Werten in der Gesundheits-App der Nutzer sehr präzise Algorithmen verfeinern konnte, die zum grossen Teil sogar von Medizinern anerkannt werden. Die Apple Watch ist eine sehr gute Sportuhr geworden, die mehr leistet als die meisten Konkurrenten, aber sie ist teuer, und man braucht unbedingt ein Apple iPhone, um sie zu konfigurieren...



Der Blogger "The Quantified Scientist" testet regelmäßig die Genauigkeit der verschiedenen Apple Watch Modelle. In seinen sichtlich rigorosen Tests rangiert die Apple Watch oft weit vor anderen Smartwatches. Hier sind die im Februar 2023 veröffentlichten Ergebnisse seiner Tests (Herzfrequenzgenauigkeit) über mehrere Monate auf der Apple Watch 8 zu sehen.

Tipp: Eine gebrauchte Apple Watch 6 in einwandfreiem Zustand mit einem Jahr Garantie für weniger als 300 €, z. B. bei Amazon, ist bereits eine gute Wahl. Die verschiedenen Apps machen den Computer am Handgelenk sehr vielseitig. Aber man darf nicht vergessen, seine Watch jeden Tag aufzuladen ... 🕒

Die Apple Watch bietet alle Funktionen einer Fitnessuhr und mehr.



Erholsamer Schlaf? Seit Watch OS 9 (September 2022) zeichnet die Apple Watch alle Schlafphasen mit atemberaubender Genauigkeit auf und zeigt sie mit einer Präzision an, die jener der Messung von Gehirnströmen sehr nahe kommt.



Die Sturzerkennung ist besonders beim Sport im Freien nützlich. Vorausgesetzt, die Watch und/oder das Telefon haben Netzverbindung...



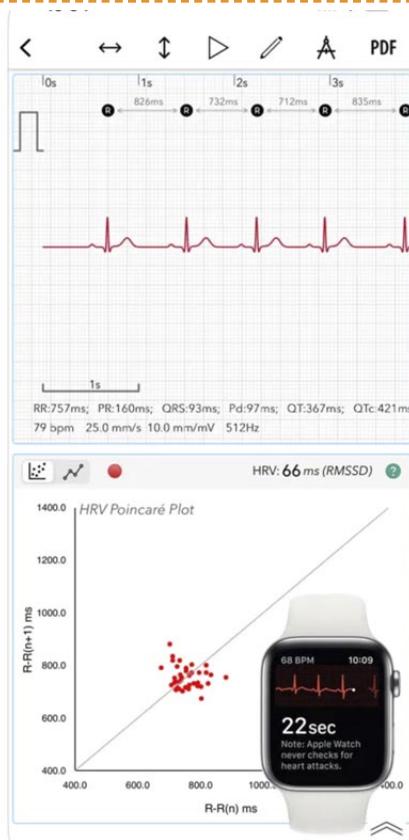


Kurz vor Redaktionsschluss dieser Ausgabe haben wir die eVario App für die Watch entdeckt, die viele Funktionen hat, darunter die Tracklog-Aufzeichnung. Wir werden sie in den kommenden Wochen testen. Preis: 6,99 €
https://evario.variosoft.eu/#tech_spec1



<https://apps.apple.com/en/app/ecg-analyzer-for-hrv/id1567047859>

Die App ECG HRV-App ermöglicht eine sehr detaillierte Analyse der EKG-Werte (ab der Apple Watch 4) und berechnet sowohl die Herzfrequenzvariabilität (ein Stressindikator), als auch komplexe Werte wie das QT-Intervall. Eine einfache EKG-Kurve wird aber auch schon von den Standard-Apps von Apple kostenlos bereitgestellt. Die Genauigkeit des EKGs ist vergleichbar mit der eines medizinischen Geräts, aber nur auf einer Ableitung (Arm-Arm, Lead 1). Das ist nur ein Anhaltspunkt, also unzureichend für eine vollständige Diagnose, aber es ist durchaus nützlich, dem Arzt im Problemfall einen ersten Hinweis zu geben, indem man sofort das EKG im PDF-Format per E-Mail sendet.



Die Apple Watch ist auch ein sehr gutes Instrument für andere Bergsportarten. Hier zeichnet "Slope", eine App für iPhone und Watch, deren Aufzeichnungen sich perfekt in die "Activity"-App integrieren, automatisch Pistenabfahrten auf und rechnet die Skilift-Auffahrten dabei aus der Aktivität heraus. Besonders interessant ist die App, wenn sie mit dem iPhone verbunden ist, wo sie die Tracklogs auf Karten der Pisten der besuchten Skigebiete anzeigt. (29,99 € pro Jahr)

<https://getlopes.com/>



INTERVIEW: CHRIGEL MAURER

Wird Chrigel Maurer 2023 die Red Bull X-Alps gewinnen, zum 8. Mal seit 2009? Ein paar Monate vor dem Start des Rennens hat Yvonne Dathe, eine auf Gleitschirmfliegen spezialisierte Mentaltrainerin, ein Interview mit diesem außergewöhnlichen Piloten geführt. Wir erfahren eine Menge über den mentalen Fitnessstand des Champions...



Chrigel Maurer in der Mitte, sein siebter Sieg im Jahr 2021. Links: Patrick von Känel, rechts Simon Oberrauner
Foto Christian Lorenz/Red Bull Content Pool



Christian Maurer während der Red Bull X-Alps 2019.
Foto: Harald Tauderer // Zoom Productions / Red Bull Content Pool

Yvonne Dathe (YD): Du bist über deinen Vater zum Gleitschirmfliegen gekommen.

Chrigel Maurer (CM): Es war 1986, als der Gleitschirmsport über Amerika und Frankreich in die Schweiz kam und es somit auch viele Bergsteiger, wie auch mein Vater, ausprobiert haben.

Damals war ich 4 Jahre alt und fand es sehr spannend, das Ganze mitzuverfolgen, genauso wie mich schon immer Vögel inspiriert haben und das Gefühl von Freiheit, welches diese beim Fliegen ausstrahlen.

YD: Auf deinem X-Alps Profil beschreibst du, dass es für dich wichtig ist das, Fliegen mit Kopf, Herz und Hand zu verstehen, zu verinnerlichen, zu wiederholen und weiterzugeben. Das klingt für mich nach einer Art Flow-Zustand, was genau meinst du letztendlich damit?

CM: Ich empfinde es so, dass wenn ich einen Wettkampf mache oder generell Hike & Fly, mich vollkommen auf das konzentrieren kann, was ich am liebsten mache und alles andere liegen lasse. Das heißt, ich habe alle meine Ressourcen und Gedanken bei dem, was ich gerade mache.

Ich denke, das ist etwas, was mir gegeben ist und was ich nie aktiv üben musste, dieses komplett im Moment sein zu können, und mich einfach darauf zu freuen. Vielleicht ermöglicht mir auch genau das, mehr daraus zu machen, da es nichts gibt, was mich in so einem Moment stört oder ablenkt. Schlussendlich kann ich in dieser Art Flow-Zustand bei schwierigen Situationen wie bei den X-Alps oder schlechten Wetterbedingungen instinktiv bessere Entscheidungen treffen, ohne mir viele Gedanken darüber machen zu müssen, und kann meinem Gefühl dabei vertrauen.

YD: Also musst du dich nicht speziell fokussieren?

CM: Ich habe schon ein paar Leitplanken, wie mein Team, welches mir Ideen gibt, eine Wetterprognose und eine vorgegebene Route, die ich in etwa einhalten will, allerdings kann ich mich in diesem Rahmen dann schon noch relativ weit selbst verwirklichen und intuitiv entscheiden. Wichtig ist nur die Zuversicht in seine Entscheidungen zu haben, dass es funktioniert, und sich sogar darauf zu freuen zu sehen, ob etwas am Ende funktioniert oder nicht.

YD: Du hast dir vorgenommen bis zu den X-Alps mit deinen motivierenden Zielen „aktuell“ zu sein. Wie meinst du damit?

CM: Ich finde sowas sehr wichtig. Wenn man beispielsweise 1 Jahr kein Fahrrad mehr fährt und dann wieder damit beginnt, kann man es immer noch wie aus einer Art Reflex heraus. Dasselbe gilt auch für das Gleitschirmfliegen. Man verlernt das Fliegen nicht, aber das Gefühl zu spüren, was man will, verliert man schon, wenn man ohne die passende Thermik nicht viel fliegen kann. Also muss ich mir im Frühling mit Zielen oder kleineren Trainings-Challenges wieder das nötige Gefühl zurückholen, um für die größeren Ziele wie die X-Alps gewappnet zu sein.

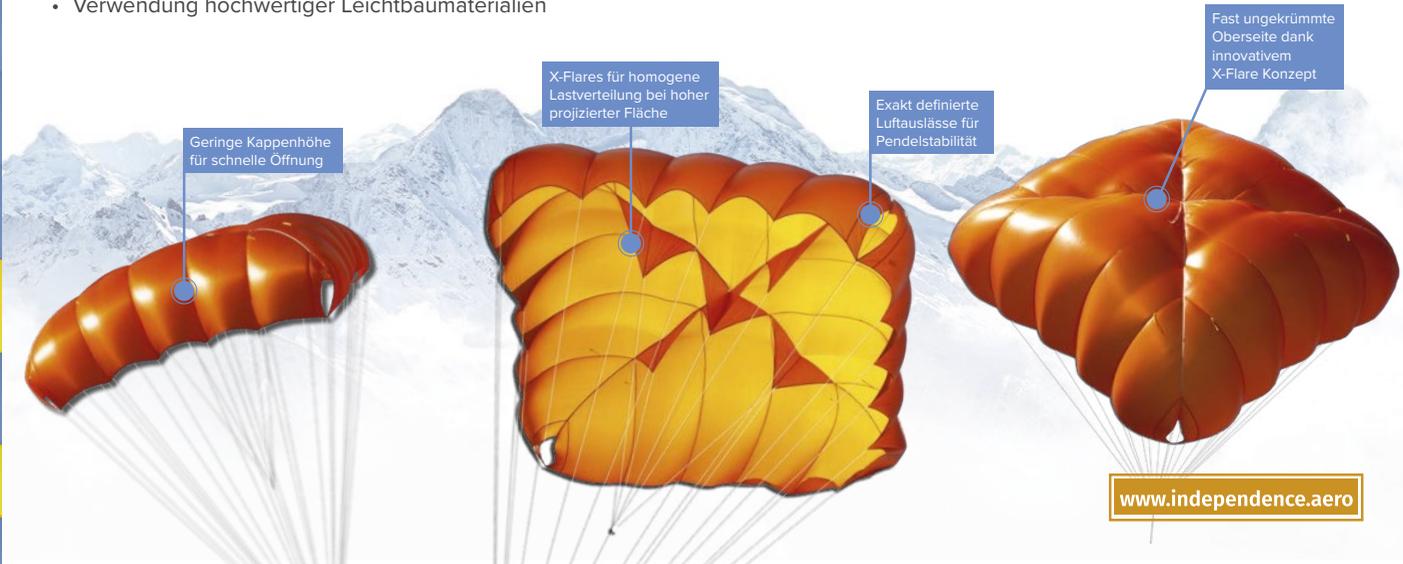
YD: Zieht es dich dann im Winter in den Süden auf Grund der besseren Bedingungen oder bleibst du in der Schweiz?

CM: Ich bleibe hier. Und zwar, weil ich das Timing für entscheidend halte. Um sich auf das Fliegen vorzubereiten, sollte man meiner Meinung nach nicht zu früh zu viel machen, sondern lieber 2 Monate vor dem anstehenden Wettkampf anfangen, sich mit viel Trainingsumfang optimal vorzubereiten und zu motivieren.

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

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

	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 €

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



YD: Ein körperlicher Trainingstag hat bei dir 800 Höhenmeter, 10 Kilometer und dauert 2 Stunden. Wie viele solcher Tage machst du in der Woche?

CM: Aktuell etwa 4, wobei ich jetzt noch mehr Zeit im Fitnesscenter für den Muskelaufbau verbringe, dann kommen noch die Skitouren dazu.

Ich denke, dass dies in der effizienten Zeit von Februar bis Mai eher das Minimum an Trainingstagen ist und ich in der Vorberei-

tung durchaus auch mal 10 Stunden und 4000 Höhenmeter an einem Trainingstag bewältige.

Mir ist bewusst, dass längere Erholung für den Körper manchmal auch wichtig ist, aber meistens habe ich einfach Lust noch mehr zu machen und bin übermotiviert, solange der Körper es mitmacht.

YD: Wie sorgst du dann für ausreichend körperliche und mentale Regeneration? Das ist also etwas, was dir schwerfällt?



Chrigel Maurer bei den Red Bull X-Alps 2021 in Zell am See, Österreich, am 28. Juni 2021.
Foto: Sebastian Marko/Red Bull Content Pool



Christian Maurer fliegt zum Wendepunkt 5, Lermoos (Tirol), Red Bull X-Alps 2021. Foto: Sebastian Marko / Red Bull Content Pool

CM: Ja, das fällt mir sehr schwer. Ich weiß, dass ich bei der körperlichen Regeneration noch viel mehr rausholen könnte, wie beispielsweise durch Massagen, Saunagänge oder Schwimmen, allerdings habe ich dort immer das Gefühl, dass es Zeitverschwendung sei, da ich in solchen Momenten nichts erlebe und einfach nur da liege.

Wenn ich draußen unterwegs bin, mit Freunden spazieren gehe oder fliege, fühlt sich das einfach viel sinnvoller für mich an und nach dem, was mir Spaß bringt.

YD: Was für eine Rolle spielt die mentale Vorbereitung für dich?

CM: Eine sehr große Rolle, auch wenn ich kein Mentaltraining im klassischen Sinne mache. Sobald ich eine Route mit meinem Team besprochen habe, gehe ich diese ständig nochmal in meinem Kopf durch und stelle mir vor, wie ich diese angehe, das Wetter ideal sein wird und ich Rückenwind haben werde.

So sieht meine mentale Vorbereitung dann täglich und nächtlich so aus, dass ich ständig von den Dingen „träume“.

YD: Das klingt für mich nach Visualisierung.

CM: Ja, man könnte sagen, ich bin ein guter Visualisierer.

YD: Du scheinst bei Hike & Fly Wettbewerben unschlagbar zu sein, ganz zu schweigen von den X-Alps, die du bisher immer gewonnen hast. Du hast dieses Jahr auch noch die X-Pyr, die Dolomiti Superfly und die Hike & Fly Schweizermeisterschaften gewonnen. Wie motivierst du dich noch nach all diesen Erfolgen?

CM: Es ist die Faszination an dem Erlebnis als solches. Der Wettkampf schafft einen Rahmen, der mir sehr viel gibt und auch wenn die Aufgabe sehr klar ist, lässt er noch viel Spielraum dafür offen sich selbst zu verwirklichen.

Auch wenn die Aufgabe immer eine ähnliche bleibt, ist kein Wettbewerb gleich, da die genauen Bedingungen von Rennen zu Rennen anders sind und mich dieses "Schachspielen" draußen in der Welt immer wieder von neuem fasziniert. Dazu kommt noch, dass man ein gemeinsames Erlebnis mit seinem Team erschafft, über

das man sich später zusammen freuen und darüber philosophieren kann und einen noch größeren Mehrwert hat, als wäre man allein unterwegs.

YD: Du und Dein Supporter Thomas wollt eure Abläufe noch weiter verbessern. Gibt es da überhaupt noch Verbesserungspotential?

CM: Wir beiden haben eben unsere ganz bestimmte Vorstellung davon, was perfekt ist und versuchen immer das Optimum herauszuholen. Für uns ist dabei entscheidend, dass wir vermeidbare und überflüssige Fehler reduzieren, gewisse Prognosen zum Wetter beispielsweise dagegen können immer mal falsch und unvorhergesehen sein.

YD: Worauf achtest du bei deiner Ernährungsweise und wie sieht diese an einem Wettkampf aus?

CM: Beim Hike & Fly ist man eigentlich insgesamt relativ langsam unterwegs, das heißt, der Magen ist nicht überfordert und kann alles gut verdauen. Wohingegen ich bei den Skitouren oder Bergläufen vermehrt darauf achte, nicht zu viele Ballast-



Chrigel Maurer, Red Bull X-Alps 2021, Grubigstein-Lermoos, Photo: Vitek Ludvik/Red Bull Content Pool

stoffe zu mir zu nehmen. Am wichtigsten ist, dass ich an einem Wettkampftag meinen Kalorienbedarf decke und in kein Defizit gerate, um die nötige Energie zu haben und auch bei Kopfentscheidungen nicht langsamer werde. Mein Team versorgt mich immer sehr gut mit dem Essen, was auch mal mit flüssigem Kohlenhydratpulver, Proteinen oder Vitamintabletten ergänzt werden kann.

YD: Gibt es auch für einen erfahrenen Piloten wie dich noch Situationen in der Luft, die bei dir für Respekt oder gar Angst sorgen und wenn ja, wie gehst du damit um?

CM: Ja, ein gutes Beispiel war in den X-Pyr. Bei den X-Pyr war viel Wind im Spiel. Ich war den ganzen Tag marschiert, keine Minute geflogen, weil es für mich grenzwertig war. Der große Rest ist auch marschiert aber trotzdem haben sie auch Flüge machen können. Maxime Pinot konnte aufholen, weil er auch geflogen ist.

Da dachte ich „oh shit, wärest du doch auch lieber geflogen!“. Das ist halt die Reaktion, aber im Moment war es für mich einfach nicht passend. Der Wind war zu stark und

zu böig. Das darf ich dann auch akzeptieren, und das hält mich auch „aktuell“. Ein anders Beispiel waren beim Dolomiti Superfly, als wir im Pustertal bei Sterzing bei Nordföhn geflogen sind. Aaron ging landen, weil er dachte, es gäbe zu viel Wind. Mit Simon Oberrauner, Thomas Friedrich sind wir dann geflogen, hatten mehr Höhe machen können, sodass wir über dem Wind waren. Doch die Bedingungen waren grenzwertig. Ich kann mich erinnern, dass ich im Vollgas kaum noch vorwärts kam. Simon hat es ins Lee geblasen. In solchen Momenten habe ich großen Respekt, denn ich weiß, dass ich mich auf ganz dünnem Eis befinde. Ich muss mich ganz vorsichtig bewegen, denn ansonsten wird es fatal.

Du weißt, „einfach Landen gehen“ ist auch keine Lösung. Wenn du mitten auf dem Eis bist und das Eis bricht um dich herum, kannst du auch nicht einfach ans Ufer. Du musst den Flug dann fertig schaukeln. Die Lösung an diesem Tag war, einfach ruhig zu bleiben, hoch aufdrehen und weiterfliegen. Doch wir waren uns im Ziel einig, dass die Situation am Limit war.

Man sieht „Ah, der andere fliegt noch, also fliege ich auch“. Plötzlich wird es zu extrem und ist über dem Limit. Das frühe Erkennen

und so Handeln, dass man Safe am Boden steht, ist ein Schritt / eine zusätzliche Hürde. Das ist eigentlich die größte Challenge, auch mal Nein zu sagen. Das ist für die Zukunft bei den X-Alps, wenn die Müdigkeit noch dazu kommt, unsere größte Sorge.

YD: Du bliebst am Boden, während Maxime noch flog. Hast du für dich Kriterien festgelegt, die dir helfen hier eine gute Entscheidung zu treffen?

CM: Das ist super schwierig. Ich habe für mich einen "Chrigel-Maurer-Reminder" gemacht. Die wesentlichen Punkte schreibe ich mir auf die Handschuhe. Ein wesentlicher Punkt ist dabei mein Gefühl und was ich empfinde ich *jetzt*. Habe ich Lust oder nicht?

Man kann im Stress nicht mehr gut denken, bekommt keine guten Infos, da alles sehr schnell gehen muss. Wenn ich auf meinem Handschuh lese "Habe ich Lust oder nicht?", dann spüre ich in mich hinein.

Wenn ja, dann mache ich weiter. Aber wenn ich Bedenken habe, dann muss ich es einfach sein lassen und akzeptieren.



Chrigel Maurer, Red Bull X-Alps 2021, mit Fans,
 Photo: Vitek Ludvik/Red Bull Content Pool

YD: Akzeptieren, gelandet zu sein, fällt vielen Piloten schwer.

CM: Das ist dann der nächste Schritt, dass ich mich nicht ärgere, sondern mir sage: "Das war mein Gefühl, ich habe die Entscheidung getroffen, das muss ich akzeptieren und kann es nicht ändern." Lieber mache ich einen Fehler, bei dem nichts passiert, als einen Fehler machen, bei dem was passiert ist.

YD: Gibt es Dinge, die du durch den Flugsport gelernt hast und hilfreich auf andere Lebensbereiche übertragen konntest?

CM: Ich denke, ein Flug ist ein gutes Beispiel dafür, dass man etwas startet und auch zu Ende bringt, da man automatisch und zwangsweise irgendwann landen muss. Du hast keinen Motor. Und wenn ich mir im Leben überlege, was mache ich, was mache ich nicht, dann überlege ich mir auch schon, wie mache ich es, und was ist der Plan B? Wie ist es, wenn es fertig ist? Das "Dranbleiben" und "fokussiert bleiben" bis zur Landung ist ein guter Lebensgrundsatz.

Aber auch generell, den Moment genießen und daraus das Beste machen, auch wenn ich denke „das braucht es jetzt nicht“. Fliegen ist für mich ein Gegenpol und die Erholung zum Alltag.

YD: Was war für dich selbst dein wichtigster Erfolg?

CM: Ich habe mein Hobby - das Fliegen - zum Beruf machen können in einem Bereich, indem ich für meine Familie genug Geld verdienen kann, und das alles jetzt auch schon seit einigen Jahren. Auf der anderen Seite auch, dass ich mich immer pushe, immer am Limit, aber immer mit genügend Reserve.

Nur einmal in 25 Jahren habe ich mir das Bein gebrochen. Und da nicht einmal mit Risiko, sondern das war einfach bei einem Tandemflug mit einer blöden Landung. Ich kann einfach etwas sehr Extremes machen und das ist OK, darauf bin ich im Moment stolz.

YD: Würdest du den Wettkampfsport weiterhin verfolgen, auch wenn deine Erfolge weniger werden würden?

CM: Das ist sehr schwierig zu sagen, da ich das Wettbewerbsfliegen ja angefangen habe, um besser zu werden.

YD: Was bekommen die Piloten von dir mit, die deine Hike & Fly Academy besuchen?

CM: Eine grundlegende Idee der X-Alps-Academy ist, die Fehler, die ich in jungen Jahren gemacht habe, nicht mehr zu machen. Schlussendlich geht es darum, gemeinsam in einer kleinen, ausgewählten und motivierten Gruppe Sport zu erleben und voneinander zu profitieren. Ich habe das mal lanciert und mit Trainings über das Jahr gefördert. Doch die Idee ist, dass die Athleten von einander lernen.

YD: Gibt es auch Momente oder Bereiche, in denen du dir trotz all deiner Erfahrung selbst noch Ratschläge oder Unterstützung suchst?

CM: Es gibt immer wieder Themen. Der Austausch ist immer super. Auch mal Dinge anhören, die man schon kennt - gibt einem eine neue Perspektive. Im Bereich der Technik, Navigation oder neuen Apps, bin ich nicht überall der Fachmann.



Christian Maurer am Karwendel, Red Bull X-Alps 2021
Photo: Sebastian Marko / Red Bull Content Pool

Bei den Schuhen gibt es Schuhe Carbon-einlagen, die beim Marathon einen gewaltigen Schritt nach vorne gebracht haben. Es stellt sich die Frage, ob solche Schuhe auch im Hike & Fly Bereich einen Vorteil bringen.

So tausche ich mich mit Fachleuten aus, diskutiere, und am Ende muss ich meine individuellen Entscheidungen treffen.

YD: Bist du bei der Entwicklung des neuen Hike & Fly Gleitschirms mit dabei?

CM: Ab und zu fliege ich mit den Jungs von Advance mit und kann auch mal mitdiskutieren, aber letztendlich bauen sie den neuen Omega, und ich hoffe einfach, dass er gut wird.

Generell geht um einen Kompromiss, ob man etwas mehr Material verbauen und somit mehr Leistung schaffen will oder den Schirm insgesamt leichter zu halten.

Der Markt zeigt aber, dass die Entwicklung über spitzer wird. Die Schirme zeigen, was aktuell möglich ist.

YD: Was war das größte innere Loch, aus dem du dich in deiner Karriere heraus kämpfen musstest, und wie hast du dies bewältigt?

CM: Nachdenklich werden lassen hat mich definitiv die Zeit, in der ich mir den Fuß gebrochen hatte, da kamen Zweifel auf. Macht das überhaupt Sinn?

Nach den ersten X-Alps war ein mentales Loch. Die Familie gibt aber eine gute Struktur und auch die Termine.

Ein Fehler war sicherlich, dass ich nach den ersten X-Alps nichts geplant hatte. Jetzt habe ich sofort nach dem Wettkampf wieder Termine.

Nach dem Unfall habe ich mir das so wie "eine Waage" veranschaulicht. Ich frage mich: "Was habe ich jetzt verloren, was bringt mir das Fliegen, was ist das Tolle an dem Sport." Ich muss sagen, dass die Vorteile deutlich überwiegen. Ich mache mir diese Vorteile immer wieder bewusst, um aus dem Loch wieder rauszukommen.

Zugegeben, wir tendieren schon dazu, eher die Probleme wahrzunehmen, da hilft es ungemein, wenn man jemanden hat, der einfach mal eine gute Frage stellen kann. Mit Thomas Theurillat habe ich da einen super Partner. Er hat das ja auch 5 Jahre studiert. Es hilft, zu wissen: "Da ist einer, der eine Frage stellen könnte."

YD: Hast du einen Tipp für einen Anfänger, dessen Traum es ist irgendwann einmal bei den X-Alps zu starten?

CM: Das ist eine gute Frage zum Thema Nachwuchsförderung. Wenn ich auf meine Laufbahn zurückblicke, war es erstmal sehr wichtig, mich am Anfang mit dem Schirm auseinanderzusetzen, ohne fliegen zu dürfen, weil ich zu jung war.

Groundhandling ist das, was bei den X-Alps darüber entscheidet, wie gut ich mich beim Starten und Landen auf engen Raum fühle. Das klingt vielleicht etwas weit weg, hilft aber extrem.

Im Flug sind natürlich Stunden wichtig, aber auch das "effizient fliegen". Im Wettbewerb (z.B. Swiss-Cup, World Cup) lernst du das schnelle und effiziente Fliegen. Das ist auch relevant beim Alleinfliegen. Klar, gehören die körperliche Fitness und das Zusammenstellen eines Teams auch dazu. Doch das ist am Anfang weit weg.

Das Allerwichtigste ist, dass man Lust hat, viel zu fliegen, und sich dann eine Vertrauensperson sucht, mit der man sich austauschen kann und gemeinsam überlegen kann, wie es weiter gehen soll.



Christian Maurer bei der Zielankunft in Zell am See, Österreich, X-Alps 2021, links sein Supporter Thomas Theurillat. Foto: Christian Lorenz/Red Bull Content Pool

Ich hatte auch immer (bewusst oder unbewusst) Piloten um mich herum, mit denen ich mich ausgetauscht habe. Das ist einfach wichtig, dass man gute Leute um einen hat, die einem einen Rahmen geben.

YD: Ein paar Worte zum Abschluss?

CM: Ich finde es einfach wahnsinnig, wie sich die Faszination für den Hike & Fly Sport entwickelt hat. Vor 25 Jahren waren es das Gleitschirm-Wettkampffliegen. Und jetzt gibt es Akrofliegen, wo Tricks geflogen werden, die ich nicht mehr verstehe. Und dann gibt es nun diese Hike & Fly Bewerbe. Das gibt so vielen Menschen so viel, und alles ist unter dem einen Dach „Gleitschirmfliegen“. Das möchte ich gerne mit unterstützen. Es gibt so viele Ansichten und Facetten, die es einem ermöglichen, sich zu entwickeln. 🪂



World of XC paragliding



X-ALPS 2023



FOLLOW VIA **LIVE TRACKING**
REDBULLXALPS.COM

RED BULL X-ALPS 2023: DIE ROUTE

Die Route von Red Bull X-Alps 2023 wurde bekanntgegeben. Sie steckt voller Herausforderungen, mit neuer Start-Location, einer Klettersteig-Passage und einer Überquerung des Aletschgletschers. Zum ersten Mal seit 2007 gibt es eine neue Location für den Rennstart. Es beginnt in dem österreichischen Ort Kitzbühel - Kirchberg, der für seine legendäre Skiabfahrtsstrecke, den Hahnenkamm, bekannt ist.

Die 34 Athleten starten im Ortszentrum, von wo aus sie 900hm zum Startplatz am Gipfel laufen müssen.

- Die Route auf einem Blick:
- Länge: 1.223 km
 - Der Start ist zum ersten Mal in Kitzbühel - Kirchberg
 - Es gibt eine Klettersteig-Passage in den Sextner Dolomiten
 - Sie verläuft durch fünf Länder: Österreich, Deutschland, Schweiz, Frankreich und Italien
 - Es gibt 15 vorgeschriebene Turnpoints
 - Kurs gegen den Uhrzeigersinn

free aero Magazin wird natürlich berichten...

Kitzbühel
 (Photo: Sebastian Marko/Red Bull)



QATAR

Pawel Kozarzewski, oder "Lojak", hat dieses Foto Ende 2022 in Katar aufgenommen. Er ist ein polnischer Ausbilder für Motorschirme. Seit 2019 ist er auch Trainer der Paramotor-Nationalmannschaft von Katar (siehe Foto). Er arbeitet auch für Dudek.

Auf Facebook:

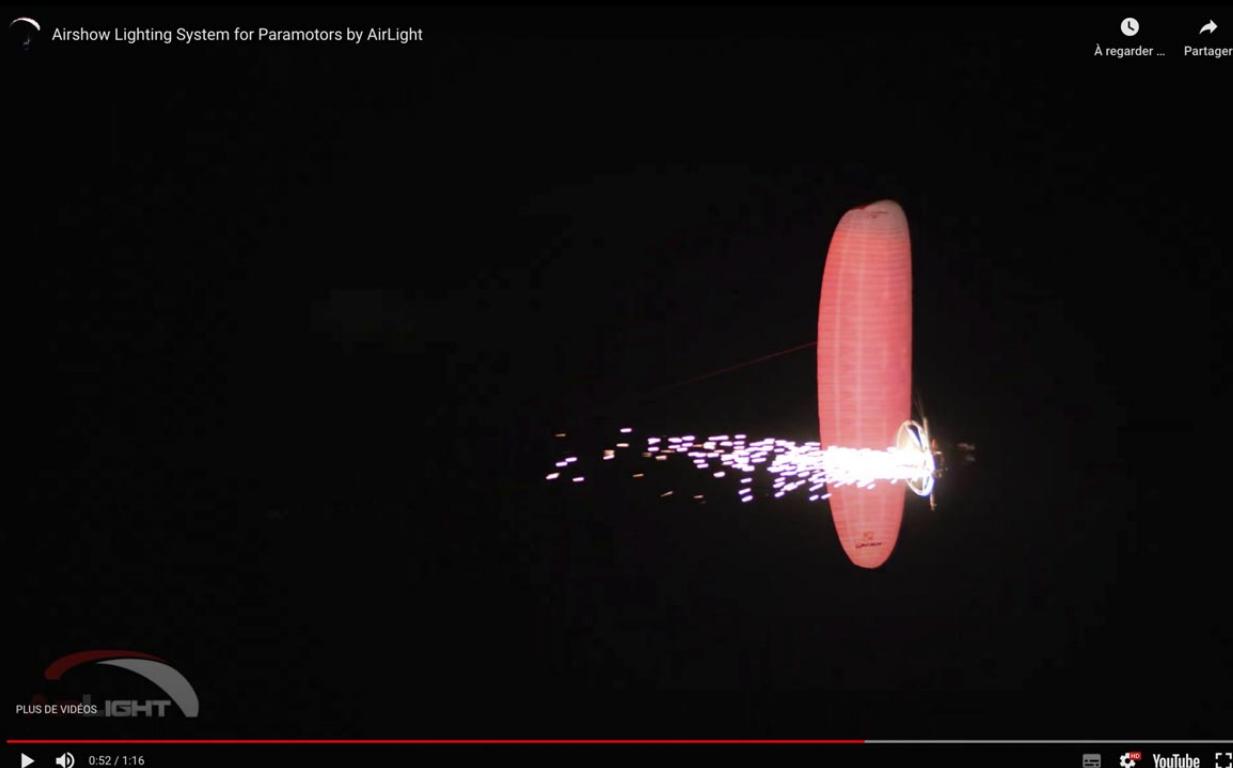
<https://www.facebook.com/lojakpl>



TECHNOLOGY FOR ALL PILOTS



CROSSOVER
by ADVENTURE



Ein weiterer Job von Lojak: Er arbeitet mit Feuerwerk und Lichteffekten für Motorschirme bei Nachshows...

Poignées de gaz ergonomiques
Ergonomic gas throttles

cameleon
V2 et V3

exo

www.myexo.fr

FLIGHT LEVEL ZERO



Erst auf der Brücke...

... dann daneben ...

Der Deutsche Felix Huber ist 25 Jahre alt und fliegt seit 2019 Gleitschirm, hauptsächlich im Cross- und Acro-Bereich. Seit 2020 ist er mit seinem F1 ("The Fast One", Größe 20) auch Paramotor-Pilot des Apco-Teams.

<https://www.apcoaviation.com/f1/> .

Der Plan an diesem Tag im Italien-Urlaub: Von den Bergen zum Meer fliegen, um am Strand zu baden, und wieder zurück. Insgesamt 172 km mit 17 l Benzin. Der Pilot verbringt einen großen Teil der Strecke in sehr geringer Höhe in einem Flussbett, was zu vielen Stunts führt, die in vielen anderen Ländern legal nicht möglich wären ...

Und es zeigt einen der faszinierendsten Aspekte des Motorschirmfliegens, besonders mit kleinen Flügeln wie diesem 20m²: die Fähigkeit, schnell und tief zu fliegen und dabei erstaunlich scharfe Manöver fliegen zu können.

Die volle Video-Sequenz:

<https://www.instagram.com/reel/CkWqzzJj64E/?igshid=YmMyMTA2M2Y%3D>





www.skyman.aero

NEUE WEGE ENTDECKEN

MIT ULTRALEICHTEN GLEITSCHIRMEN



... und dann unten durch.

Für diese Art von Flug wird normalerweise eine Schwimmweste dringend empfohlen, wie zum Beispiel <https://www.paramotors-shop.com/agama-flystyle-water-rescue-system-without-cartridge-2>





Ein Besuch auf dem Land, dann
die Füße im Wasser...

“
Hin- und Rückflug zum
Meer, 172 km mit 17
Litern Treibstoff...
”



Ankunft am Strand...

... und ein Eis vorm Rückflug.



Das rasante Video:

<https://www.instagram.com/reel/CkWqzzj64E/?igshid=YmMyMTA2M2Y%3D>



ICARE CINEMA 2022

Von Jérôme Bressoulaly

DER 40^E JAHRGANG

Die Ausgabe 2022 der "Icares du Cinéma" im letzten Herbst ... Ein Kaleidoskop von Bildern, zwischen Reisen und Sensationen, zwischen Höhengschwindel und Emotionen!

Die offiziellen Juroren und die Presse hatten viel zu tun, denn es gab fast 9 Stunden Vorführungen. 23 Filme standen im Wettbewerb, von 71, die im Vorfeld vom Festivalskomitee ausgewählt wurden.

Es gab auch einen Publikumspreis, der von den Zuschauer vergeben wurde. Außerdem wurde der Preis Alpes Isère 2022 verliehen.

Die Icares du Cinéma lassen uns immer noch verträumt, skeptisch und empfindsam sein angesichts dieser Schauspielerinnen und Schauspieler, die die Gesetze der Schwerkraft zwischen Frechheit und Übermut, in aller Anmut und Freiheit, herausfordern.

Danke an sie!



Photo : Nicolas Vigneron

LUMDO KOLOLA 2022



ICARE D'OR UND ICARE DU PUBLIC "LUMDO KOLOLA" - 15'

Nico und Blutch fliegen los, um eine abgelegene Hütte im nepalesischen Dschungel zu suchen...

🕒 Wir meinen :

Ein weiteres schönes Werk voller Emotionen, wenn Leidenschaft und Entschlossenheit verschmelzen und schließlich siegen!

ELIOT NOCHEZ, BORN TO FLY



PRIX DU CŒUR
"ELIOT NOCHEZ, NÉ POUR VOLER " VON JULIE COLARD - 25'

Portrait eines der größten französischen Gleitschirmpiloten ...

 Wir meinen :

Das Beispiel eines Familienkokons, in dem das Küken flattert und schmettert, bevor es als Erwachsener seine Flügel an allen Fronten und in allen Formen ausbreitet!

TRAILER VULNERABILITY



ICARE DU JURY : "VULNERABILITY" VON TORTORETO GLAUCO - 40'

Die Schüchternheit des Paragliding-Champions Nicolas Donini scheint sein größtes Hindernis bei der Teilnahme an den X-Alps zu sein, aber sie wird sich dann doch als seine Stärke erweisen.

 Wir meinen :

Eine schöne Lektion in Bescheidenheit bei diesem Rennen, das moralisch und körperlich extrem schwierig ist, vor allem wenn sich das Wetter einmischt.

FROM AVORIAZ WITH LOVE



ICARE DU FILM COURT + ICARE DES MÔMES
"FROM AVORIAZ WITH LOVE" VON NICOLAS ROUBIN - 3'

Valentin Delluc verschiebt einmal mehr die Grenzen des Speed-Riding im leerstehenden Skiort Avoriaz.

 Wir meinen :

Kräftige Lufthauche gepaart mit Adrenalin ... dazu das unvermeidliche Redbull...

TEASER TIC TAC



PREIS ALPES-ISÈRE : TIC-TAC BASE VON ROMAIN ASSIE-RIO

Zwei Freunde und ehemalige Highline-Champions beschließen, eine seltene Disziplin wiederzubeleben: Base-Line.

 Wir meinen :

Regenbogen-Buddies mit soliden Basen, vollgepumpt mit Adrena-Line!

TEASER HOME SWEET HOME



ICARE DER PRESSE :
" HOME SWEET HOME " - FR - ANTONY KOMARNICKI

Kann man wirklich etwas Neues erleben, ohne weit weg zu reisen? Antwort: Eine dreiwöchige Reise mit Fahrrad und Gleitschirm, bei der du nie weiter als 60 km von deinem Zuhause entfernt bist.

 Wir meinen :

Ein einsames und schelmisches Abenteuer, das uns daran erinnert, wie die Reise auch im hintersten Winkel des eigenen Gartens beginnen kann ...

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

Alle Texte, Fotos und Grafiken von [free.aero](https://www.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.



71	AD ADVENTURE CROSSOVER
71	AD CAMELEON EXO
62	AD INDEPENDENCE 1
62	AD INDEPENDENCE 2
7	AD NIVIUK ARTIK RACE
42	AD NIVIUK HAWK
23	AD NIVIUK PEAK 6
15	AD OZONE MOXIE
31	AD OZONE SWIFTSIX
41	AD PARACENTER
12	AD PARAGLIDING MAP REDEEM
53	AD PHI MAESTRO 2 LIGHT
17	AD PHI MAESTRO 2 LIGHT
21	AD ROCK THE OUTDOOR
73	AD SKYMAN NEUE WEGE ENTDECKEN
4	AD SKYMAN NEUE WEGE ENTDECKEN
10	AD SKYWALK SPIRIT
33	AD STODEUS ULTRABIP
27	AD STOFFFRAUSCH
5	AD SUPAIR ALTIRANDO LITE 2
55	AD WINDSRIDERS
68	AD XCONTEST
63	AD YVONNE DATHE WINMENTAL