

free.aero



DAS INTERNATIONALE MAGAZIN FÜR GLEITSCHIRM-UND MOTORSCHIRMPILOTEN. FOR FREE. 



2018

TRENDS

Foto: Jérôme Maupoint/Gin



NIVIUK.COM > TANDEM

TAKOO 4

Die ultimative Tandem-Erfahrung

Der Takoo 4 trifft die strengsten Ansprüche von Tandempiloten und ist dem Rest in allen Aspekten des Fliegens einen Schritt voraus.

Discover the most Amazing Adventures on our Facebook and Instagram:

 facebook.com/Niviuk

 instagram.com/Niviukparagliders


 free.aero
DAS INTERNATIONALE MAGAZIN FÜR GLEITSCHIRM- UND MOTORSCHIRMPILOTEN, FOR FREE.

 2018
TRENDS

Auf dem Cover:
Tim Bollinger
startet mit einem
Gin Explorer in die
Dezember-
Morgensonne unter
Hochdruck-
Wetterlage.
Foto: Jérôme
Maupoint/GIN

Übersetzungen: Anne Tham und Team.

Die Flug-Saison 2018 beginnt. Traditionsgemäß waren die meisten Produktneuheiten schon im Herbst beim Coupe Icare zu sehen, bei der Thermikmesse Mitte Januar wurden die neuen Modelle bestätigt. Zwei Trends fallen vielleicht besonders auf: zum einen natürlich die anhaltenden Bemühungen zur Gewichtsersparnis selbst bei Schirmen, die eigentlich nicht für das Hike&Fly gedacht sind.

Zum anderen aber auch eine Zunahme von „Flieger-Hightech“ in allen Disziplinen: EN A Schirme mit EN C-Leistung, bestehend aus 50 Zellen oder mehr, Liegegurte mit aerodynamischer Windschutzscheibe für weit über 2.000 € ...

WHO IS WHO ?

Dieser Marktüberblick ist auch eine Gelegenheit für einen weiteren Blick hinter die Kulissen. Wir stellen nebenher Pioniere und Charaktere der Szene vor, die teilweise schon seit Jahrzehnten dazu beitragen, unseren Flugsport noch spannender und sicherer zu machen ...

INHALT

Weltcup-Finale Januar 2018	4	Air Cross	73
JBC, virtuoser Tiefflieger	15	Advance	75
Flugtechnik für lange Slides	18	Supair & Gradient	76
Portfolio Utah	22	Icaro: Buteo XC mit 80 Zellen	78
Thermikmesse Januar 2018	28	Flugtechnik: Aufstieg dank Abstieg	81
Ozone	29	Niviuk Roamer 2	82
Ozone Entwicklerteam	30	Niviuk Takoo 4	83
Apco Neuheiten	33	Paramotor pharaonisch	86
Skywalk	34	Air Design	92
Swing	42	GIN	94
Mac Para goes Hike&Fly	44	GIN Gangster	95
Rennsitz Kortel	45	Vittorazi	96
Phi Symphonia	46	Adventure	97
Ein Pylon aus Klopapier	48	Razeebuss	98
U-Turn	49	Polini	99
Neo: bequemes Light, sicheres Light	52	Flugtechnik: Ernsthaft spielen!	100
ITV Boxer 2	54	Flugtechnik: Leichtszug zum Groundhandling	101
Internetplattform für GS-Reisen	55	Europa steigt auf?	102
777 Gliders	56	DHV Verjüngungskur erfolgreich	103
Independence Looping Wendegurtzeug	58	Alain Zoller	104
Independence Single Skin für Schulen	59	Test: Touch and Snow...	105
Motorschirm: es qualmt	60	Flugtechnik Start auf Kufen	106
Helix erleichtert	61	Fliegerjacke	108
Nova Sector	63	Gleitschirm-T-Shirt mit Kappen-Recycling	109
Skyman Designstudie	66	Instrumente: Vernetztes Fliegen	110
Nova Ibex 4	66	Instrumente: Vorschau Neuheiten	111
Skyman: Herzen und eine Seele	67	Woody Valley	113
Pilotenschmuck	68	Sky Paragliders	114
UP Ascent & Meru	69	Nirvana	115
Trekking	70	Coupe Icare 2018	116
BGD	71	Filmfestival	121



Photo : Philippe Broers

WELTCUP 2017 SUPERFINAL ROLDANILLO JANUAR 2018

Das Superfinal des Weltcups hat vom 9-20. Januar 2018 in Roldanillo stattgefunden. Die Gewinner sind der Schweizer Michael Sigel und die Französin Laurie Genovese.

Ex-Weltmeister Honorin Hamard flog lange Kopf-an-Kopf mit Michael Sigel, wurde aber ab Task 8 von den Italienern Nicola Donini und Joachim Oberhauser überholt und musste sich schließlich mit dem vierten Platz zufriedengeben. Die sonst als Dauer-Siegerin bekannte Seiko Fukuoka konnte wegen einer Grippe nicht mitfliegen.

Hier einige Ergebnisse und Impressionen des Wettkampfs...



WHO IS WHO ?

MICHAEL SIGEL

1987 geboren. Die Eltern hatten eine Gleitschirmschule und die Mutter flog selber noch bis zwei Tage vor der Geburt Michaels ... Selber hat er dann 2002 mit 15 das Fliegen begonnen. Er hat Geographie und Sport in Bern studiert, seine Masterthese hat er über Klimatologie geschrieben. Neben dem Gleitschirm ist er auch in anderen Sportarten mit Leidenschaft unterwegs: Snowboard, Splitboard-Tourengehen, Klettern, Tauchen und Fahrradfahren.

2004 ist er dem Team Advance beigetreten, und ab 2006 konnte er beachtliche Erfolge im OLC und bei nationalen Wettkämpfen erfliegen. 2007 ist er Gewinner des Swiss League Cup, erste PWC-Teilnahme. 2008 Vierter bei der EM. Seit 2011 bei GIN Gliders, seit 2016 auch hauptberuflich. 2011 gewinnt er schon einen PWC-Event in Roldanillo. 2013 gewinnt er den Brasilien-Event. Im Oktober 2017 hat er ebenfalls in Brasilien bei einer Expedition zwei Flüge von über 500 Kilometer absolviert



Photo: Jérôme Maupoint

LAURIE GENOVESE

Die Französin wird im Jahr 1992 geboren. Ihr Vater arbeitet unter anderem für Sky Paragliders und MCC Aviation.

Nach einigen Doppelsitzerflügen mit ihm lernt Laurie mit 14 Jahren selber das Gleitschirm-Fliegen. Sie geht in den Pyrenäen in ein Gymnasium mit Gleitschirm-Förderkurs, danach mit 18 in die Jungkaderschmiede des Verbands. Seit 2013 fliegt sie beim PWCA mit, 2014 wird sie schon Siegerin des Superfinal (Platz 38 in der Gesamtwertung), danach französische Meisterin 2015 und 2016 sowie Vize-Europameisterin 2016. Seit mehreren Jahren arbeitet sie neben der Ausbildung als Kinesitherapeutin auch als Fluglehrerin in der bekannten Gleitschirmschule „Les Passagers du Vent“ in Annecy.



Photo: Laurie Genovese / Les Passagers du vent



Erwartungsgemäß wurde das Rennen prinzipiell zwischen Ozone Enzo 3 und GIN Boomerang 11 ausgefochten, beide Kappenmodelle hatten schon bei den letzten Wettkämpfen bewiesen, dass sie sich auf einem vergleichbaren Niveau bewegen, und die Differenzen in den Ranglisten praktisch nur auf Pilotenkönnen, Strategien und natürlich auch ein bisschen Glück/Pech beruhen.

Laut der Listen der Veranstalter verteilten sich die Schirmmodelle der 120 Piloten so:

- 78 Ozone Enzo 3,
- 27 GIN Boomerang 11,
- 8 Ozone Zeno,
- 6 Ozone Enzo 2
- 1 GIN Boomerang GTO.

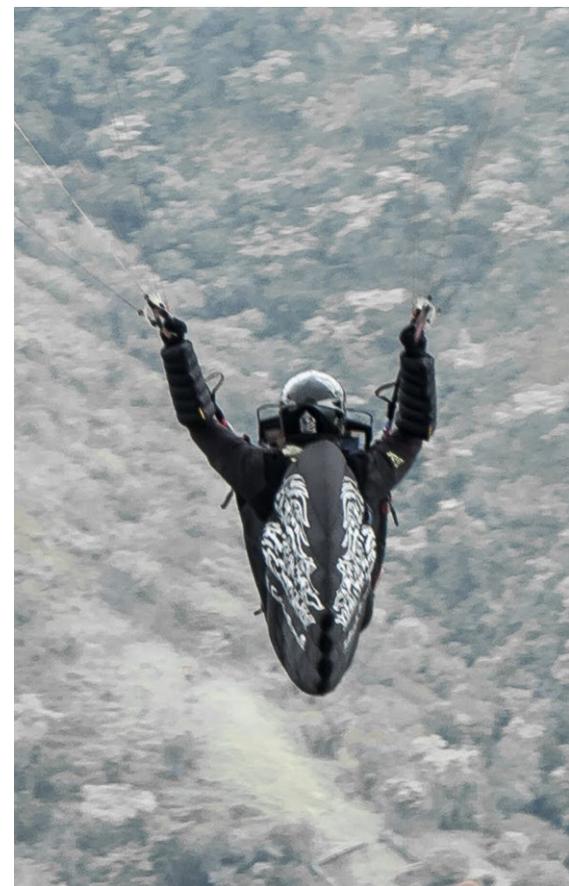
Die Liegegurte der Teilnehmer zeigen deutlich den anhaltenden Trend zur Verbesserung des Luftwiderstands, wir haben die brandaktuellen "Kayaks" auf den nächsten Seiten dokumentiert...



Das neue Genie Race 4 bei der Landung. Die Windschutzscheibe ist ein offizielles Accessoire dieses Gurtzeugs und soll die Windschlüpfrigkeit noch weiter verbessern. Das aerodynamische Heckteil wird über einen Schlauch belüftet, der in der Fußplatte endet, die Eintrittsöffnung schaut hier nach unten. Der Sitzgurt ist in Kürze in 4 Größen, erhältlich, Gewicht von 7,6 -8,5 kg, 2490 €, <http://gingliders.com/>

Das Genie 4 Race von oben gesehen: Es ist gut zu erkennen, wie wichtig den Entwicklern dieser Bereich wohl sein muss. Und tatsächlich haben auch hochaktuelle Studien nochmals gezeigt, dass der Luftwiderstand durch Optimierung des Bereichs im Windschatten des Piloten stark verbessert werden kann.

Von hinten gesehen lässt sich die Windschlüpfrigkeit des Genie Race 4 gut nachvollziehen. Hier hat der Pilot übrigens sogar seine Unterarme mit Manschetten in Tropfenform profiliert...



Laurie Genovese ist die Siegerin dieses Weltcups. Ebenfalls sehr bemerkenswert: ihr sechster Platz in der Gesamtrangliste Männer & Frauen.

Hier setzt sie zum Start des achten Tasks an. Der Liegegurt ist der Exocean von Ozone. Diesen gibt es in vier Größen, EN/LTF, Gewicht 9,3 -9,7 kg. 1775 €.

<http://flyozone.com/paragliders/en/products/harnesses/exocean/info/>

Foto: Ulric Jessop





Ein vielleicht interessanter Outsider-Sitzgurt: Der Genesis der Firma Nearbirds kommt aus der Ukraine, er ist in fünf Größen von XS bis XL erhältlich, er wiegt z.B. 6,5 kg in M und 7 kg in L. Homologiert EN/LTF. Der Preis liegt mit 1190 € sehr günstig.
Wir veröffentlichen in Kürze einen Test.
www.nearbirds.com



Pierre Rémy mit einem der ersten Exemplare des Kortel Kannibal Race 2. Die Seriengeräte werden im März erwartet.
3 Größen: S,M,L. Gewicht 7,2-7,8 kg. EN/LTF. 2200 €.
<http://www.kortel.com/spip/?+Kannibal-Race-2>



Der neue Woody Valley X-Rated 7. Gut sichtbarer Unterschied zur Version 6: Die Heckflosse läuft weniger spitz aus.

Die Windschutzscheibe im Bild ist kein Serien-Accessoire, sondern ein Selbstbau des Piloten Richard Gallon. LTF, 3 Größen (7,1 kg, 7,7 kg, 8,5 kg). Preis 1915 €.

<https://www.woodyvalley.eu/de/pro/x-rated-7-de/>





Roldanillo in Kolumbien war der Schauplatz dieses PWCA-SuperFinal 2017, das traditionsgemäß im Januar des Folgejahres ausgetragen wurde. Übrigens ist es eine Flugregion, die dem Sieger Michael Sigel zu taugen scheint: Er hatte hier schon 2011 einen Event gewonnen, also eine der Vorrunden des SuperFinal 2011, das 2012 in Mexiko stattfand.





Die Auswertung und das Livetracking der Piloten wurden wie immer mit Flymaster-Instrumenten und -Servern gesichert.

Die PWCA-App für iOS und Android hat sich schon beim letzten Event bewährt.

<https://itunes.apple.com/fr/app/pwca-live/id1298026851?mt=8> (iOS) (ca. 3 €)

<https://play.google.com/store/apps/details?id=org.pwca.liveapp> (Android) (ca. 3 €)

Sie enthält auch die Livekommentare auf Englisch, die interessante Zusatzinformation zum Wettkampf geben. Diese Kommentare können auch auf www.pwca.org verfolgt werden.

Die Piloten können natürlich in Echtzeit auf der Karte getrackt werden...

... wie auch in einer aktuellen Rangliste des Tasks.



2017 RESULTS

Roldanillo, Colombia

Overalls

T8. Thu 18 Jan 18

T7. Wed 17 Jan 18

T6. Tue 16 Jan 18

T5. Sun 14 Jan 18

T3. Fri 12 Jan 18

T2. Thu 11 Jan 18

T1. Wed 10 Jan 18

Home

Refresh



13:29: Its best to have no expectations results wise, just go there to have fun. Try and stay with the leaders and learn from them.

13:29: Todays Thought for the Thermal comes from our youngest pilot Theo Warden. Theo has taken the World Cup by storm this year, coming in the top 10 in his first two World Cup tasks!

13:28: To coincide with the new PWCA App, we are also launching 'Thought for the Thermal', a few words of advice each day from one of our more experienced pilots about competition flying.

13:28: A very similar sentiment to our Thought for the Thermal today.

13:27: Also with the group taking the turn point on the west side of the cylinder is Icelandic hero, winner of task 5, Hans Kristjan Gudmundsson, 'I not expecting another win, just enjoying learning from the best, it's a great environment and ambience here in Colombia', he told me this morning.

13:23: With the group to the west of the turn point is Samuel Nascimento. If we tried to beat the PG World record of 564km set in Brazil on 15/10/2016 by Samuel Nascimento and Rafael Saladini, we would be collecting pilots from the Gulf of Panama! Hopefully they won't be going that far today!

13:20: They now need to go directly south to ESS in 36.2 km.

13:19: Yassen Savov is still in the lead just ahead of the group to the east on the edge of the mountains.

13:18: So we basically have two groups at them moment, one in the flats and one on mountains to the east.

13:17: It is pretty still out in the flats at the moment.

13:17: Current race leader Michael Sigel is with this group.

13:15: There is a group right in the middle taking the turn point on the west side of the cylinder.

13:14: Yassen Savov is in the middle of the cylinder trying to get onto the mountains on the east side of the valley.

13:14: There are lots of gaggles on the flats trying to get the first turn point. Keiko Hiraki is with them, she is one of the legends of this competition and amongst the women who have won the most Women's Paragliding World Cups since Super Final Time began. In 1st place Seiko FUKUKOKA NAVILLE (12), Keiko Hiraki (7), 3rd = Klaudia BULGAKOW and Elisa Houdry with 4 each.

13:09: Also slicking to the mountains today is Yuki Sato Colombé. Yesterday Yuki had a 4km walk out through deep mud, great X-Alps training, she came back smiling and summed up the day, 'I hate walking'.

13:07: Yassen is pulling away all the time.

13:07: Today it is just so critical when the pilots come out of the mountains and into the valley. The pilots have had a southerly wind so far but that may change to a northerly wind for the last part of the race.

13:04: Yassen Savov is out on his own, and just got the first turn point right in the middle of the valley.

13:04: Also back in the mountains is Peter Nägele. He also landed out in one of the earlier tasks in a very muddy soya field and is still picking soya beans out of his glider!

13:01: Torsten told me laughing, his strategy for the rest of the competition was

Home

Live Tracking

Leader Board



Données cartographiques ©2018 Google

Conditions d'utilisation

Home

Commentary

Leader Board



Rank	ID	Name	Tracker	Result
1	0218	N. Donini	OK	20.7 km to ES, 63.7 km
2	0014	P. Romy	OK	21.3 km to ES, 63.1 km
3	0244	R. Gallon	OK	21.7 km to ES, 62.7 km
4	0161	J. Oberhauser	OK	21.8 km to ES, 62.6 km
5	0042	J. Wirtz	OK	21.9 km to ES, 62.5 km
6	0222	F. Nevastro	OK	22.1 km to ES, 62.3 km
7	0098	S. Arnold	OK	22.2 km to ES, 62.2 km
8	0013	X. Pujol	OK	22.4 km to ES, 62 km
9	0089	G. Anderson	OK	22.4 km to ES, 62 km
10	0068	H. Hamard	OK	22.4 km to ES, 62 km
11	0020	T. Rochas	3 min	22.5 km to ES, 61.9 km
12	0402	J. Makkonen	OK	22.5 km to ES, 61.9 km
13	0031	L. Armant	4 min	22.5 km to ES, 61.9 km
14	0232	M. Brechignac	OK	22.6 km to ES, 61.9 km
15	0611	R. Bourdelle	OK	22.6 km to ES, 61.9 km
16	0004	M. Sigel	OK	22.6 km to ES, 61.8 km
17	0011	I. Birch	OK	22.7 km to ES, 61.7 km
18	0212	E. Hinestroza	OK	22.9 km to ES, 61.5 km
19	0001	A. Durogati	OK	23.0 km to ES, 61.5 km
20	0023	C. Biasi	OK	23.1 km to ES, 61.3 km
21	0050	S. Pellissier	OK	23.2 km to ES, 61.3 km
22	0108	S. Nascimento	OK	23.2 km to ES, 61.2 km
23	0356	A. Salazar	OK	23.3 km to ES, 61.2 km
24	0360	HK Gudmundsson	OK	23.3 km to ES, 61.1 km
25	0028	G. Sukhotskiy	OK	23.5 km to ES, 60.9 km
26	0107	M. Delleferriere	2 min	23.5 km to ES, 60.9 km
27	0239	V. Sibirskov	2 min	23.6 km to ES, 60.9 km
28	0027	J. Rebelo	2 min	23.6 km to ES, 60.8 km
29	0006	X. Bonot	OK	23.6 km to ES, 60.8 km
30	0253	F. Schiller	3 min	23.6 km to ES, 60.8 km
31	0053	Y. Hirokawa	3 min	23.7 km to ES, 60.7 km
32	0065	M. Boschi	OK	23.8 km to ES, 60.6 km
33	0027	F. Erlacher	5 min	23.9 km to ES, 60.5 km
34	0393	T. Warden	6 min	23.9 km to ES, 60.5 km
35	0708	K. Bulgakow	7 min	24.0 km to ES, 60.4 km
36	0403	GS. Song	OK	24.0 km to ES, 60.4 km
37	0009	JM. Caron	8 min	24.1 km to ES, 60.3 km
38	7111	J. Zeffirino	7 min	24.1 km to ES, 60.3 km
39	0003	C. Cazaux	7 min	24.1 km to ES, 60.3 km
40	0080	M. Pinot	8 min	24.2 km to ES, 60.2 km
41	0012	M. Diaz	OK	24.4 km to ES, 60 km
42	0280	O. Shoemaker	OK	24.5 km to ES, 59.9 km
43	0724	CA. Agudelo	OK	24.7 km to ES, 59.7 km
44	0050	S. Mayer	3 min	24.7 km to ES, 59.7 km
45	0335	A. Palencia	10 min	24.7 km to ES, 59.7 km
46	0021	S. Drouin	11 min	24.8 km to ES, 59.7 km
47	0063	FJ. Reina	6 min	25.1 km to ES, 59.3 km
48	0030	Y. Yildirim	OK	25.6 km to ES, 58.8 km

Home

Commentary

Live Tracking



TOP 3 DAMEN

- 1 Laurie Genovese
- 2 Meryl Delferriere
- 3 Klaudia Bulgakow



TOP 3 HERREN

- 1 Michael Sigel
- 2 Nicola Donini
- 3 Joachim Oberhauser



TOP 3 TEAMS

- 1 Ozone
- 2 AirG' Products
- 3 Woody Valley



Ein schöner Strauß der Weltklasse-Pilotinnen...

Nächstes PWCA-Event:

PWCA 2018, 1. Event, 17.02.2018 - 24.02.2018

www.pwca.org

Da sind auch die kompletten Ranglisten des SuperFinal abrufbar.

JBC, DER VIRTUOSE TIEFFLIEGER
WEIGHTLESS





PARATROC
La boutique parapente

Online store - Paragliding equipment

First shop for used paragliders

Express shipping in Europe
Duty free ex-EU
We buy used equipment

paratroc.com
Doussard - Lac d'Annecy (France)



Jean-Baptiste Chandelier hat ein neues Video herausgebracht: es zeigt noch längere Passagen dicht am Boden...

Jean-Baptiste ist vor allen Dingen für seinen rasanten und dennoch «sanften» Flugstil bekannt. Wie kein anderer versteht er es, den Boden oder diverse Hindernisse mit den Füßen zu „streicheln“, um danach wie Peter Pan in unseren kühnsten Freiheits-Träumen erneut abzuheben.

Noch weitaus intensiver als seine letzten Werke, die schon umwerfend waren, vermittelt sein neuer Film „Wightless“ ein Gefühl von Schwerelosigkeit. Für alle diese „Slides“, während derer er gefühlte Ewigkeiten lang den Boden berührt, verwendet JBC die verschiedenen Prototypen des Dudek Mach. Er steht in Version 1.2 zur Verfügung und sollte bald in Version 1.3 auf den Markt kommen.



"Ich bin wegen der Disziplin Riesenslalom so oft durch die Skilehrerprüfung gefallen, dass ich beschlossen habe, den Beruf an den Nagel zu hängen und mich voll und ganz dem Gleitschirmfliegen zu widmen. Die Dreharbeiten für Wightless erlaubten mir, mich am Riesenslalomkurs zu revanchieren, und zwar aus der Luft!"
JB Chandelier

Zur Erinnerung, unsere Ausgabe über bodennahe Spielchen. Darin auch ein Interview mit Jean-Baptiste Chandelier. http://de.free.aero/contentsHTML/Play-Flugspiele_Gleitschirm_Motorschirm/?page=1

Dream. Touch. Believe.



GIN



Sport-Performance Gleitschirm

Ein leichter Sportklassenschirm für die erfahrenen Streckenpiloten. Der Explorer überzeugt mit traditionellen Qualitäten und einem Gewicht von unter 4kg.

In ihm vereinen sich agiles und ausgewogenes Handling mit überragender Leistung. Erleben Sie mit dem Explorer eine neue progressive Art des Streckenfliegens.

Share your experience #gingliders



FLUGTECHNIK FÜR LANGE SLIDES

Je nach Bedarf verwendet JBC bei den Dreharbeiten eher einen steil oder einen flach angestellten Prototypen.

Die langen „Slides“ entlang des Bodens oder an einem Geländer entlang werden mit hoher Anfangsgeschwindigkeit erreicht, meist durch Anbremsen mit anschließendem Loslassen der Steuerleinen. JBC kann dann durch leichtes Anbremsen am Boden entlang flaren.



Annonce



PHI-AIR.COM

Von den französischen Alpen zu den Küsten Südafrikas, vom Archipel der Azoren bis zu den Stränden Brasiliens: die Dreharbeiten für den Videoclip von 5:49 Minuten haben zwei Jahre gedauert.



Das neue Video mit einer Szene in Serre Chevalier. "Das Problem war nicht, zwischen den Kirchtürmen hindurchzufliegen, sondern den Landeplatz in der dahinterliegenden Stadt zu erreichen", sagt JBC. Der Film auf Youtube : <https://youtu.be/Oos4ojut0MM>





Laut JBC war der Kran das schwierigste Hindernis. Durch die Metallrohre ist es nicht einfach, die Entfernungen dreidimensional richtig einzuschätzen.

Ein „klassischer“ Gleitschirm würde sich bei dieser Flugtechnik sofort aufstellen und wieder steigen, während ein Schirm der Mach-Reihe millimetergenaues Höhenhalten erlaubt. Mit deutlich stärkerem Bremseninsatz kann natürlich auch so ein Schirm meterhoch über ein Hindernis „ge-lupft“ werden. Aber böse Überraschungen sind selten: Bis zu einer Distanz von ca. 5 Metern zu einem Hindernis behält JBC seitliche Ausweichmöglichkeiten im Auge. Erst danach gilt „alles oder nichts“, aber er kennt seine Schirme genau genug um zu wissen, dass es „noch drüber langt“.

[www.dudek.eu/en/\(...\)mach-1-1.html](http://www.dudek.eu/en/(...)mach-1-1.html)



DUDEK
paragliders

MINI PLANE

Adventure

AIR CROSS

FRESH BREEZE

PARAJET

simplify

Flugschule
Freeman

...feel
free!

(+49) 01578-27 8888 0

www.flugschule-freeman.de

FLYMASTER

KANGOOK TEAM PARAGLIDERS

ADVANCE

OZONE PARAGLIDERS

spot
Ready for Adventure



DANKE

Sagt das gesamte OZONE Team all den vielen Piloten, die sich für einen unserer Schirme entschieden haben. Es ist uns eine Ehre, dass es uns möglich ist, so viele großartige Piloten auf der ganzen Welt zu unterstützen. Und wir danken Euch, unseren Freunden und Kunden für eure beständige Unterstützung. Wir sagen Cheers, und wünschen für das Jahr 2018 das Allerbeste!

WWW.FLYOZONE.COM

Wir gratulieren Lex Robe (auf dem Bild in der ersten Reihe links), dem dieses Foto von Markus Eder (oberhalb) gelungen ist, und Alois Resinger für ihr herausragendes XC Jahr, das sie auf das Siegerpodest des FAI World XC Contest 2017 gebracht hat. Alle drei Piloten haben sich für einen Ozone ZENO entschieden.





PORTFOLIO UTAH

Laurent Salinas und Chris Santacroce haben ihre neuen Gin Carve in der Wüste von Moab und am Salt Lake gelüftet...



Laurent beim Anflug auf einen der berühmten Bögen in der Wüste von Moab. Sein Ziel: ihn mit seinem Schirm zu durchfliegen.

In dieser Wüste gibt es mehr als 2000 Bögen, aber die meisten von ihnen sind zum Hindurchfliegen zu klein. Sie sind aus unterschiedlich beständigen Sandsteinschichten entstanden. Salzbestandteile zeugen von einem längst verschwundenen Meer.



Foto : Chris Santacrocce

Für einen Piloten wie Laurent ist der Durchflug trotz allem einfach. Natürlich sind die beiden Piloten früh am Morgen gestartet.
 Für viele Motorschirmeinsteiger ist das übrigens ein ungewöhnlicher Aspekt der Tuchfliegerei: stundenlang in der ruhigen Morgenluft unterwegs zu sein. Beim Gleitschirmfliegen wäre nur ein Abgleiter drin, die turbulenzfreie Benzinthematik dagegen erlaubt, in ruhiger Luft stundenlang in Bodennähe herumzuspüren und mit unglaublicher Präzision zu pilotieren.

CARVE				
HERSTELLERANGABEN				
HERSTELLER	GIN			
	Web: gingliders.com/paramotoring/carve/			
ERSCHEINUNGSJAHR	2017	2017	2017	2017
GRÖSSE	18	20	22	24
ANZAHL ZELLEN	56	56	56	56
FLÄCHE AUSGELEGT [m²]	18	20	22	24
SPANNWEITE AUSGELEGT [m²]	10.22	10.77	11.30	11.80
STRECKUNG AUSGELEGT	5.8	5.8	5.8	5.8
ABFLUGMASSE [kg]	65-110	75-120	85-130	95-140
KAPPENGEWICHT [kg]	4.9	5.25	5.6	5.9
HOMOLOG. FREIFLUG	-	-	-	-
PRÜFSTELLE	-	-	-	-
HOMOLOGATION MOTEUR	DGAC	DGAC	DGAC	DGAC
PREIS [€]	3450	3450	3450	3450

Maillon Rapide

THE ORIGINAL

CC MAILLON RAPIDE
11 A WILL 150 kg D 85
INOX FRANCE

PEGUET

peguet.fr

Made in France



Der neue Gin Carve ist ein Freestyle- und Slalomflügel, der jedoch dank guter Stabilität und Leistung vielseitig einsetzbar bleibt.

"Mit einer Größe von 18 m² bringt er die Leistung eines 20ers oder 21ers," sagt Laurent Salinas, der den Schirm mitentwickelt hat.

Sehr gut zu sehen ist hier das 2D-Steuersystem: wie bei den meisten Schirmen dieses Typs kann der Pilot wahlweise mehr im Zentrum oder mehr im äußeren Bereich der Austrittskante agieren.

Hier putzt Laurent den Stabilo im berühmten Great Salt Lake, der ebenfalls im Bundesstaat Utah liegt.



Seit Jahren schwört Laurent einzig und allein auf den Moster 185 von Vitorazzi. Nun fliegt er mit der Version Plus, die über eine Kupplung verfügt. Vor mehr als zwölf Jahren haben Mathieu Rouannet und Laurent Salinas zusammen das Freestylefliegen in Bodennähe mit Motorschirmen begonnen. Sie waren die Vorreiter im Slalomfliegen und damit Pioniere für Events wie Parabatix.

WHO IS WHO ?

ARCUS RS

FREE AGAIN...!

Der ARCUS RS knüpft mit seinen hervorragenden Flugeigenschaften und seiner eleganten Optik an die erfolgreiche Low-EN-B-Tradition seiner Vorgänger an. Innovativ und völlig neu konstruiert verlässt der ARCUS RS die ausgetretenen Pfade der Gleitschirmentwicklung und setzt ganz neue Impulse für unseren Flugsport.

Das einzigartige Schottwandssystem RAST - jetzt mit zusätzlichen Ventilen ausgestattet - wirkt im ARCUS RS auf beeindruckende Weise!

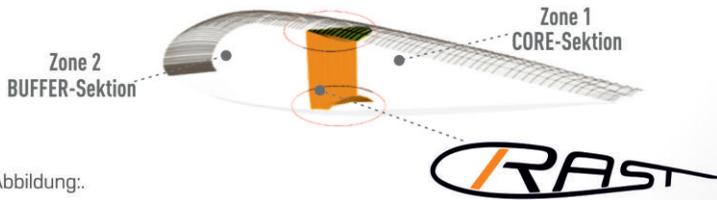
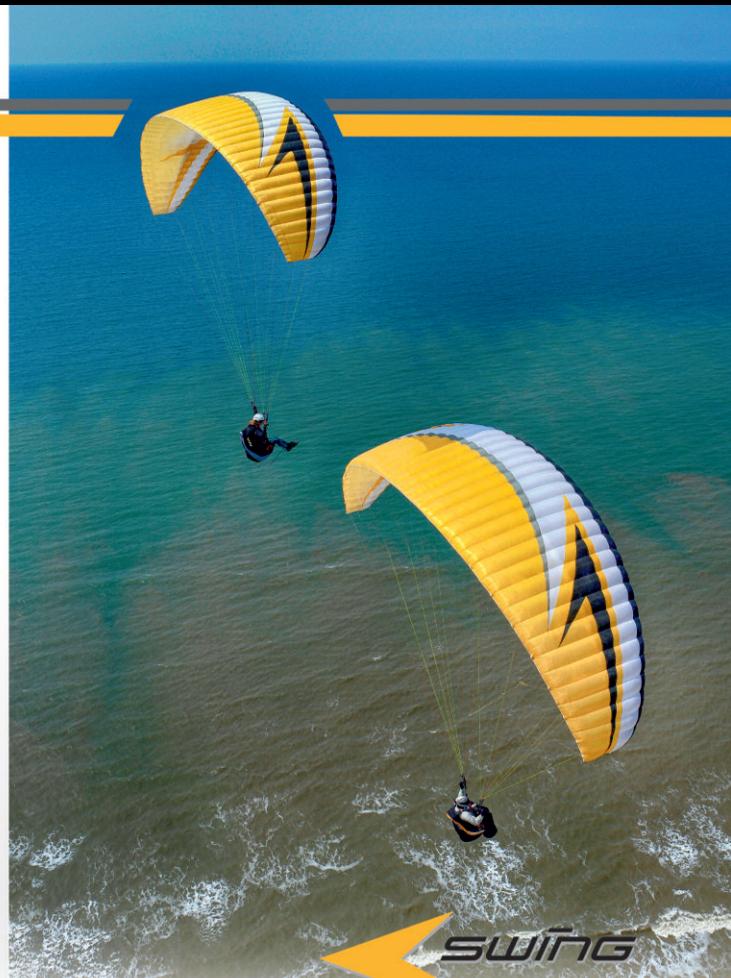


Abbildung:

Der hintere Bereich bildet die CORE-Sektion, die (fast) immer stehen bleibt.
Der vordere Bereich bildet die BUFFER-Sektion zur kontrollierten Entlüftung.



SWING ARCUS RS | PERFORMANCE LTF/EN-B | www.swing.de/arcus-rs.html

MITO | DISCUS | ARCUS RS | SENSIS | NYOS | NEXUS | TWIN RS | TRINITY RS | APUS RS | MIRAGE RS



„X-ALPS3
 DER Schirm für Sieger!“

Wir gratulieren unseren Athleten zu Ihrem fantastischen Rennen bei den Red Bull X-Alps 2017 - You guys rock!



Chrigel Maurer - Platz 1

„Die Leichtigkeit und Sicherheit des 3-Leiner-Konzepts ermöglichten mir den Titel stressfrei zu verteidigen.“



Paul Guschlbauer - Platz 3

„Unter dem X-ALPS3 fühlte ich mich auch in brenzlichen Situationen wohl, was mir eine außergewöhnliche Routenplanung ermöglichte.“



Ferdy van Schelven - Platz 4

„Mit der nötigen Leistung konnte ich nun endlich einen Platz unter den top fünf erreichen.“



Simon Oberrauner - Platz 5

„Mit dem X-ALPS3 von skywalk hatte ich einfach Spaß beim Fliegen. Platz 5 bei meiner ersten Teilnahme - Damit ging ein Traum in Erfüllung.“

PURE PASSION FOR FLYING

SKYWALK
 PARAGLIDERS



skywalk.paragliders



skywalkparagliders

www.skywalk.info

THERMIKMESSE JANUAR 2018

Vom 13-14 Januar 2018 fand die Thermikmesse erstmals in Stuttgart und nicht mehr in Sindelfingen statt.

Sie ging auch zum ersten Mal über zwei Tage und war in die Caravanmesse CMT eingegliedert, die sich neben dem Thermikbereich beispielsweise auch einen Fahrrad- und Wanderteil zulegte. In der Folge waren entsprechend viel mehr Fußgänger auf der Thermikmesse als in Sindelfingen. Weiterer Effekt des Umzugs nach Stuttgart: Mehr Platz, weniger Gedränge.

Die Produktneuheiten waren natürlich zum größten Teil schon in Saint Hilaire im Herbst vorgestellt worden, kamen aber so viel näher an das deutschsprachige Publikum heran.



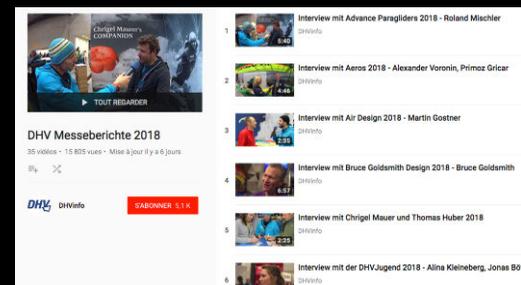
Wie immer ein Fachpublikums-magnet: die Vorträge. Photo: Häffner



Probesitzen am Skywalk-Stand: So eine städtische Messe bietet sich ganz besonders zum Ausprobieren von Gurtzeugen an. Die meisten Neuheiten waren vorher schon auf dem Coupe Icare zu sehen. Photo: Häffner

THEMIK 2018	THEMIK 2018	THEMIK 2018	THEMIK 2018	THEMIK 2018
12:32 THERMIK 2018 - Thomas Huber im Gespräch 10:00 woch - 19.9.2.00m	12:32 THERMIK 2018 - Klaus Inack - Motivation zum 10:00 woch - 19.9.2.00m	12:32 THERMIK 2018 - Glaschirmentwicklung mit 10:00 woch - 19.9.2.00m	12:32 THERMIK 2018 - Fedinand Vogel - Der erste 10:00 woch - 19.9.2.00m	12:32 THERMIK 2018 - Chris Geisel - Sicher Glaschirmfliegen 10:00 woch - 19.9.2.00m
12:32 THERMIK 2018 - Mik Brauchart & Ralf Huber 10:00 woch - 19.9.2.00m	12:32 THERMIK 2018 - Higi Ludwig - Hike and Fly 10:00 woch - 19.9.2.00m	12:32 THERMIK 2018 - Chrigel Maurer - Thermik und 10:00 woch - 19.9.2.00m	12:32 THERMIK 2018 - Antje Jank - Vom Fußgänger zum 10:00 woch - 19.9.2.00m	12:32 THERMIK 2018 - Gespräch zwischen Muzzeris und 10:00 woch - 19.9.2.00m
12:32 THERMIK 2018 - Marco & Feriand erzählen aus dem 10:00 woch - 19.9.2.00m	12:32 THERMIK 2018 - Yvonne Dalhe - Flow oder warum 10:00 woch - 19.9.2.00m	12:32 THERMIK 2018 - Chrigel Maurer & Thomas Huber im 10:00 woch - 19.9.2.00m	12:32 THERMIK 2018 - Giuseppe Casuso - Fachwriting 10:00 woch - 19.9.2.00m	12:32 THERMIK 2018 - Vortrag Burkhard Martens - Die 10:00 woch - 19.9.2.00m

Die Vorträge der Thermikmesse sind nun auch alle auf dem YouTube-Kanal des Messeveranstalters zu sehen:
<https://www.youtube.com/channel/UCSimL5VLb-cF1wRbg00NvAQ/videos>



... und auf dem YouTube-Kanal des DHV sind gibt es die interessanten Interviews mit Ausstellern.. <https://www.youtube.com/>...



Der Alpina 3: eine Leichtversion des Delta 3

OZONE

OZONE ALPINA 3

Die technischen Charakteristika zeigen es: der Ende November auf den Markt gekommene Alpina 3 ist quasi identisch mit dem Delta 3, wiegt allerdings 1 kg weniger.

Folglich sollte die Kappe alle Eigenschaften der schwereren Schwester geerbt haben, aber wendiger sein.



Zur Erinnerung unser Test des Delta 3:
<http://de.free.aero/contentsHTML/Aufstieg/?page=53>

ALPINA3 HERSTELLERANGABEN

HERSTELLER	OZONE				
	Web : flyozone.com/paragliders/fr/products/gliiders/alpina-3/info/				
ERSCHEINUNGSJAHR	2017	2017	2017	2017	2017
GRÖSSE	XS	S	MS	ML	L
ANZAHL ZELLEN	66	66	66	66	66
FLÄCHE AUSGELEGT [m²]	20	21.9	23.1	24.4	25.9
SPANNWEITE AUSGELEGT [m²]	10.97	11.46	11.78	12.11	12.47
STRECKUNG AUSGELEGT	6	6	6	6	6
ABFLUGMASSE [kg]	58-70	65-85	75-95	85-105	95-115
KAPPENGEWICHT [kg]	3.9	4.15	4.3	4.5	4.7
HOMOLOGATION	EN/LTF C	EN/LTF C	EN/LTF C	EN/LTF C	EN/LTF C
PRÜFSTELLE	AIR TURQ.	AIR TURQ.	AIR TURQ.	AIR TURQ.	AIR TURQ.
PREIS [€]	4 980	5 000	5 050	5 100	5 160
MATERIALIEN	Dominico N20D/Skytex 27 classic Edelrid 8000U				



Seit Anfang Dezember allgemein verfügbar: der Akroflügel Session in den Größen 16 und 17 m². Der 18 m²-Schirm ist angekündigt. Laut Ozone ist der Session die Frucht einer engen Zusammenarbeit zwischen den sehr erfahrenen "Veteranen" und den ungestümen "Jungspunden" im Ozone-Team. Der Flügel soll eine neue Generation von Akroflügeln repräsentieren, die sehr gut zugänglich und trotzdem sehr dynamisch ist. Der [Videoclip](https://vimeo.com/245846583) zeigt auf jeden Fall eine nette Manöver-Verkettung...

Das Entwicklerteam von Ozone ist zweifelsohne das größte in einem einzigen Büro versammelte Dev'Team: sechs Personen in Le Bar sur Loup, in der Nähe von Gourdon im französischen Département Alpes Maritimes. Dort gibt es zu jeder Zeit ein Flugfenster, selbst im Winter. Seit 2018 ist übrigens auch Antoine Girard an Bord.

WHO IS WHO ?



Russell Ogden, seit 2004 bei Ozone



Fred Pieri ist von den Pyrenäen nach Bar sur Loup gezogen und arbeitet seit sieben Jahren bei Ozone.



David Dagault ist seit sieben Jahren Chefentwickler bei Ozone. Er ist auch Anteilseigner.



Luc Armant, fast zehn Jahre bei Ozone.



Honorin Hamard, seit 3 Jahren bei Ozone. Rechts Sam, der seit 2017 bei Ozone ist und sich mehr auf die Gurtzeugentwicklung spezialisiert hat.



Fotos: Ozone



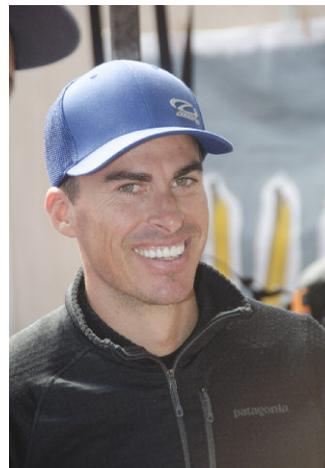
Fragen wir bei Ozone nach dem Fortschritt des Projekts "Nachfolger des XXLite", erhalten wir als Antwort: "Wir arbeiten dran." Aber auch: "Ein neuer Single Skin sollte besser sein als der UltraLite 4. Das ist schwierig." Und in der Tat: der klassische' Bergschirm UL4 19 wiegt nur etwas mehr als 2 kg. Mit Ober- und Untersegel...

WHO IS WHO ?

Mike Cavanagh: Von Anfang an Geschäftsführer. Er lebt in England.



Matt Gerdes kümmert sich um die Kommunikation. Nach vielen Jahren Speedriding in Chamonix, wo er auch wohnte, lebt er nun in den USA.



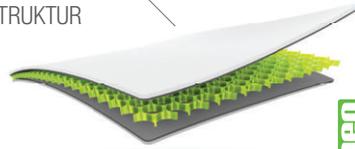


string mit beinsack



GEWICHT: 715 g

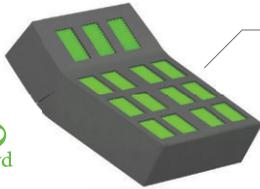
BEINSCHLAUFEN: LAMINIERTE
WABENSTRUKTUR



stay up

GEWICHT: 1,45 kg

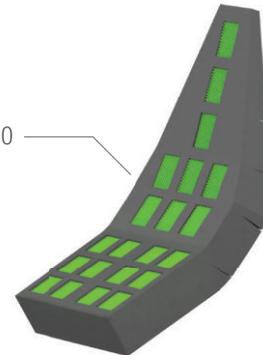
PROTEKTOR: NEO Koroyd 2.0



suspender

GEWICHT: 3,85 kg

PROTEKTOR: NEO Koroyd 1.0



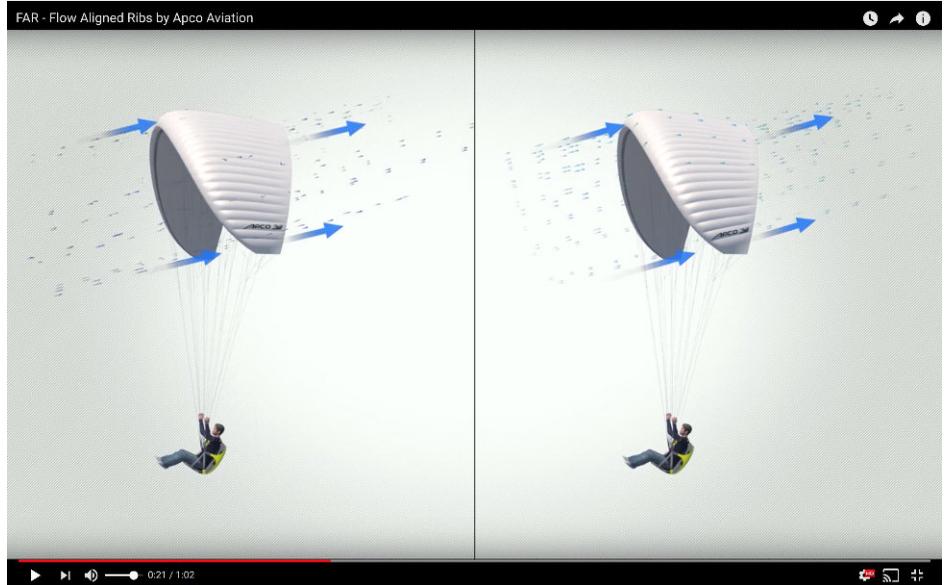
APCO

APCO NEUHEITEN

Der israelische Hersteller ist Initiator zahlreicher Neuerungen auf dem Gleitschirmsektor. Er war 2002 einer der ersten Hersteller, der Stäbchen verwendete, beispielsweise die "Flexon Battens" im Kears <http://de.free.aero/contentsHTML/making-of-D/?page=86>.

Die neueste Idee: die äußeren Zellen der Schirme werden in Richtung Luftstrom geneigt, um so die Verwirbelungen zu vermindern. Die Pertinenz dieser Lösung wird nicht von allen Beobachtern geteilt, aber warum nicht? Wir bleiben dran...

<http://apcoaviation.com/>



So stellt Apco den Luftstrom am Flügel dar und den Vorschlag des Herstellers für eine möglicherweise bessere Strömung dank Anpassung der Zellenausrichtung. https://youtu.be/w1AuPn_oBnU

Eine weitere, für Motorschirmflieger verwirklichte Idee: ein verkleidetes Gurtzeug, das beim Start natürlich nicht hinten in den Propeller geraten darf, sondern sich vor dem Piloten befindet. Die Beine steckt er von der Unterseite her hinein. Wir werden dieses Gurtzeug so bald als möglich testen.





SKYWALK

SKYWALK MASALA 3

Ein voll im Trend liegender EN A: sehr leicht, geringes Packmaß, aber mit allen neuen Technologien wie Shark Nose und doppeltem 3D-Shaping ausgestattet. Ein Flügel also wie fürs Hike&Fly geschaffen, der überall mit hingenommen werden kann und sich auch gut zum Thermikfliegen eignet. Die kleinen Größen verfügen über ein erweitertes Startgewicht für erfahrenere Piloten. Der erste Test von Cédric Nieddu zeugt von einer im Vergleich zum Masala 2 besseren Leistung, aber auch von einem hohen Geschwindigkeitsbereich: 22 km/h-55 km/h (Größe S @ 83 kg Startgewicht.)



Der DHV hat auf seinem hervorragenden YouTube-Channel DHV-TV ein interessantes Interview von der Thermikmesse im Januar mit den Skywalk-Machern veröffentlicht, insbesondere zum Thema Leichtbau.

MASALA 3 HERSTELLERANGABEN					
HERSTELLER	SKYWALK Web: https://skywalk.info/de/				
ERSCHEINUNGSJAHR	2017				
GRÖSSE	XXS	XS	S	M	L
ANZAHL ZELLEN	38				
FLÄCHE AUSGELEGT [m ²]	19.87	22.36	25.80	27.47	29.20
SPANNWEITE AUSGELEGT[m ²]	9.76	10.36	11.13	11.48	11.84
STRECKUNG AUSGELEGT	4.80	4.80	4.80	4.80	4.80
ABFLUGMASSE [kg]	55-70	55-77	70-95	85-105	95-120
ERWEITERTE ABFLUGMASSE	55-85	55-90	-	-	-
KAPPENGEWICHT [kg]	2.7	3	3.3	3.5	3.6
HOMOLOGATION	EN A				
PRÜFSTELLE	DHV	DHV	DHV	DHV	DHV
MATERIALIEN	Porcher Skytex 38/27/27				





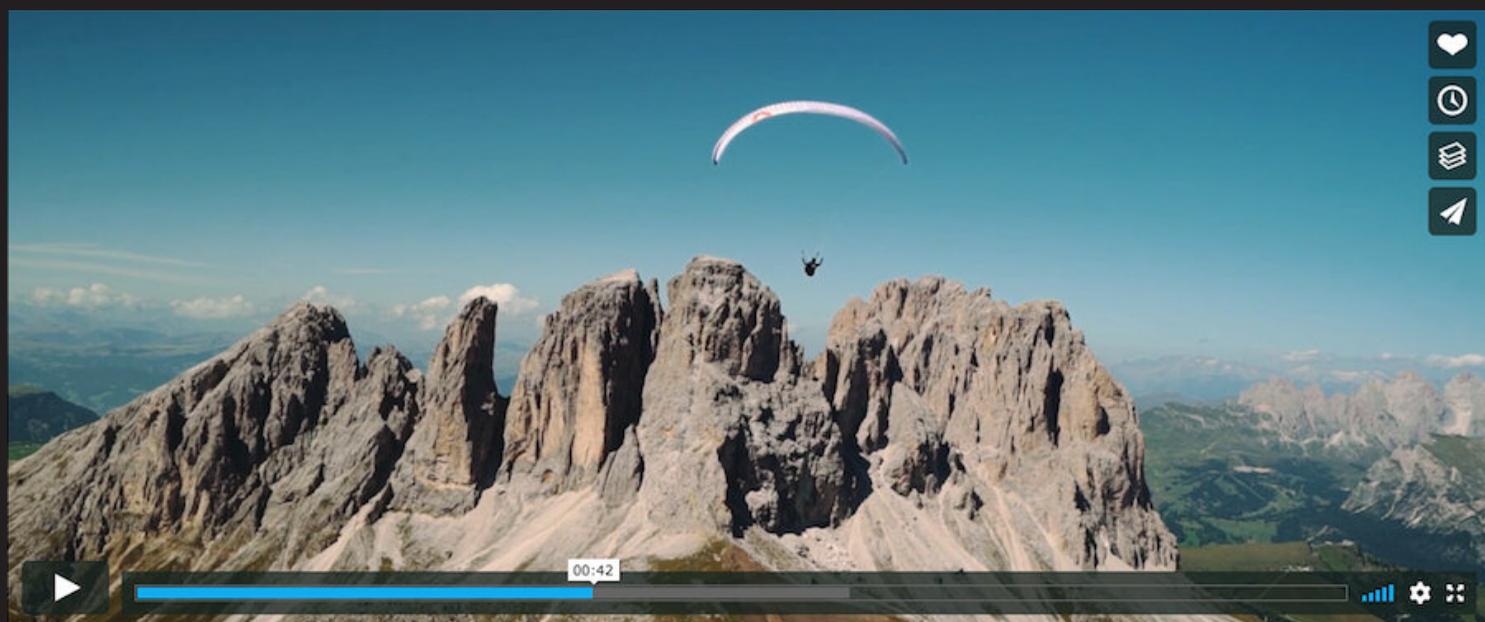
Foto: Tristan Shu

SKYWALK CUMEO

CUMEO HERSTELLERANGABEN				
HERSTELLER	SKYWALK Web: https://skywalk.info/			
ERSCHEINUNGSJAHR	2017			
GRÖSSE	XXS	XS	S	M
ANZAHL ZELLEN	57			
FLÄCHE AUSGELEGT [m ²]	21.39	24.59	26.41	28.29
SPANNWEITE AUSGELEGT [m ²]	10.99	11.78	12.21	12.64
STRECKUNG AUSGELEGT	5.65	5.65	5.65	5.65
ABFLUGMASSE [kg]	55-77	70-95	85-105	95-115
KAPPEGEWICHT [kg]	3.7	4.1	4.3	4.6
HOMOLOGATION	EN B			
PRÜFSTELLE	EAPR	EAPR	EAPR	EAPR
PREIS [€]	3990	3990	3990	3990
MATERIALIEN	Porcher Skytex 38/32/27			

SKYWALK CUMEO

Der Cumeo ist eine Leichtversion des Chili, also ein relativ leichter, im oberen EN B-Segment angesiedelter Schirm. Dank des reduzierten Gewichts startet er noch einfacher. Der Staudruck im Inneren soll in allen Geschwindigkeitsbereichen relativ homogen sein und somit auch im beschleunigten Zustand für gute Schirmstabilität, hohen Komfort und sehr gute Leistung sorgen. Der Cumeo hat die Homologation durchlaufen und ist in allen Größen verfügbar. Hier ein netter Werbeclip für diesen Schirm: <https://vimeo.com/235508845>





DAVINCI
GLIDERS

SHALL WE DAVINCI GLIDING?



RHYTHM
EN-A, BEGINNER



CLASSIC
EN-B, INTERMEDIATE



DUET
EN-B, TANDEM



BALLAD
PPG, BEGINNER



JAZZ
PPG, XC



EN-C, EN-D
IN DEVELOPMENT

DEALERS WANTED!

 www.dv-gliders.com



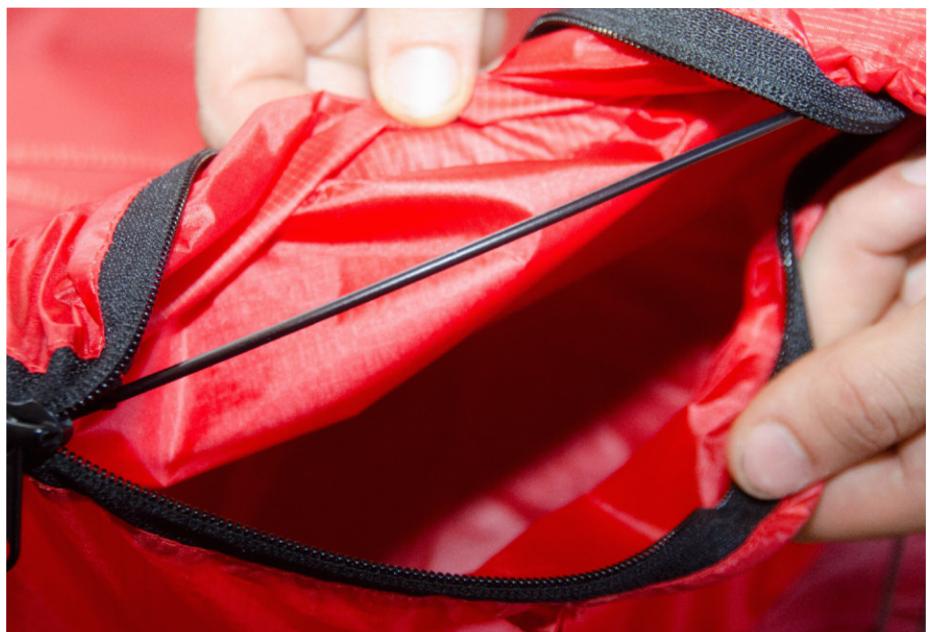
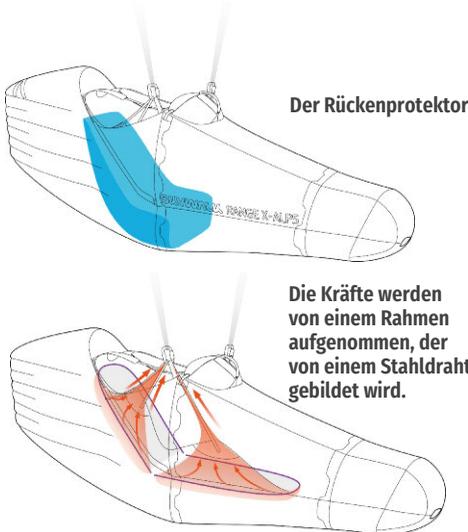
SKYWALK RANGE X-ALPS 2

Beim Coupe Icare hatte Skywalk letzten Herbst einen mit der von Simon Oberrauer (rechts) während der X-Alps verwendeten Schirmversion identischen Flügel gezeigt. Von dieser "Athleten"-Version wurde eine limitierte Auflage von fünfzig Exemplaren verkauft. Weitere Interessenten müssen die für das Frühjahr geplante Serienversion abwarten.

Der Rückenprotector muss vor dem Start gefüllt werden. Um Bequemlichkeit und Leichtigkeit zu vereinen, wird das Gurtzeug von einem "Powerframe" in Form gehalten. Es handelt sich dabei um einen Stahldraht, der um die Sitzfläche und um das Rückenstück herum läuft.



Foto: Sascha Burkhardt



ICARO2000

extreme sport helmets



Nerv Scratch Grey



Nerv Black & Green



Nerv Deep Forest



Nerv Blu



Nerv Carbon Optic



Nerv Black & Orange



Nerv Carbon White

www.icaro2000.com
staff@icaro2000.com

HIKE&FLY WINTER-EVENT AM 3.2.2018

1. X-DREAM ROLLIBOCK-TROPHY

Die Aletsch-Arena gehört zu den besten Gebieten, wo Piloten schon früh im Winter auf ihre Kosten kommen und auch Skiurlaub mit dem Fliegen verbinden können. Die Thermiken werden früh aktiv, während die Talwinde noch schlafen, und auch Speedriding-Terrains gibt es einige. Jetzt kommt noch Winter-Hike&Fly dazu:

Am 3. Februar 2018 findet die 1. X-Dream Rollibocktrophy - Winter Edition statt. Nach freier Wahl auf Schneeschuhen oder Tourenski und natürlich mit dem Schirm auf dem Rücken oder überm Kopf, 2300 Höhenmeter sind zu überwinden.



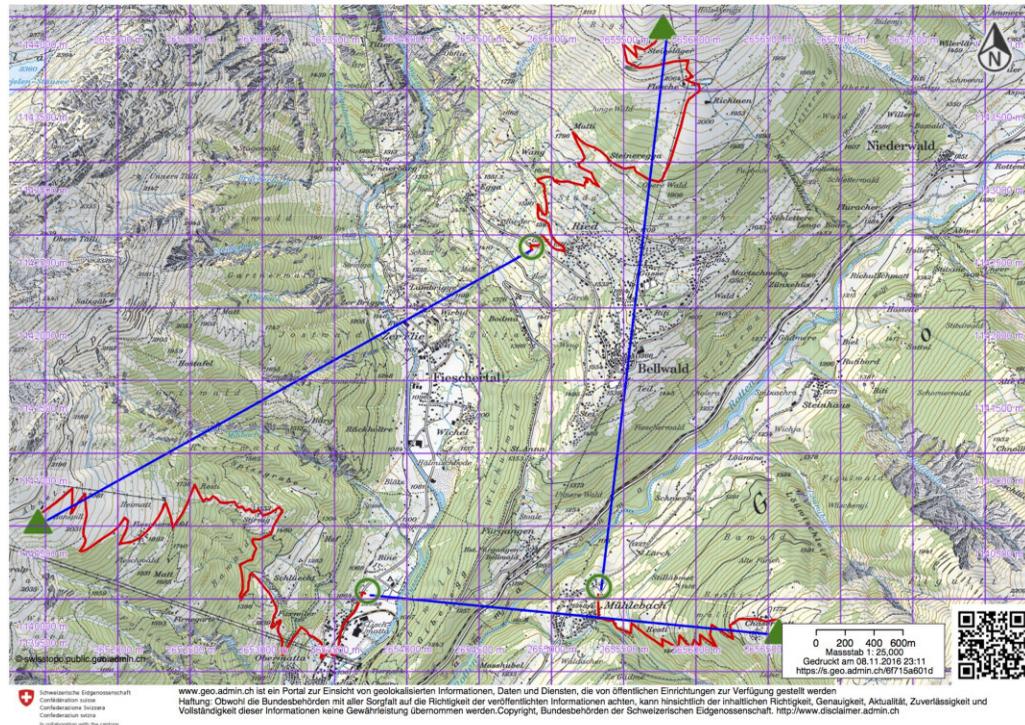
Foto: Bortis Richard /aletscharena.ch



Foto: flyingcenter.ch/aletscharena.ch

Top-Piloten wie Chrigel und Michael Maurer sowie Adrian Keller haben sich eingeschrieben. Die Teilnehmerzahl war auf 25 beschränkt im Gegensatz zur herbstlichen Rollibocktrophy, wo es mehrere hundert sein können. Ein großer Teil der Strecke befindet sich im Bereich der lawinengeschützten Skipisten. Initiator der Veranstaltung ist der Fluglehrer Xandi Furrer. Ein Rahmenprogramm mit Schirmtests ist vorgesehen.

Mehr Infos:
www.rollibocktrophy.ch/winter-edition



Der Rollibock ist ein Fabelwesen der Aletsch-Region, das normalerweise im Gletscherbereich haust und die Natur über alles liebt. Und nur böse wird, wenn man dieser was antut. Beim eigentlich (fast) CO₂-neutralen Doppelsitzerflug mit einem Flugtaxi- Kollegen von Xandi Furrer sieht der Rollibock dennoch nur halbwegs besänftigt aus...



Foto: flug-taxi.ch

Foto: Karinbilte.ch/aletscharena.ch

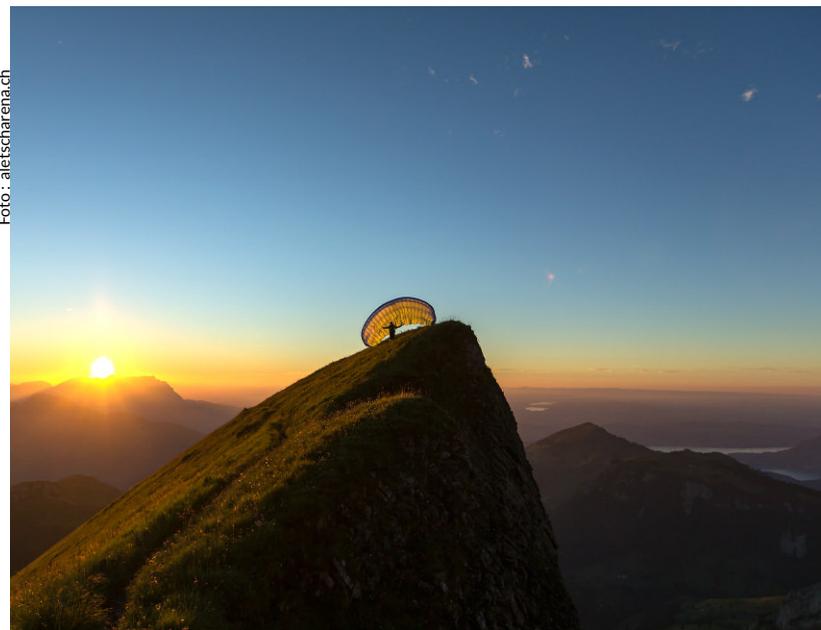


Die Region um die Aletsch-Arena ist auch für ihre urige und teilweise autofreie Atmosphäre bekannt. Mehr Infos zur Region: www.aletscharena.ch

Für das Winterevent am 3. Februar haben sich auch die Chrigel-Brothers angemeldet. Und im Herbst wird wieder eine "klassische" Variante der Rollibock-Trophy starten, da sind dann wieder Plätze frei.

Foto: aletscharena.ch

Foto: Chrigel & Michael Maurer



SKYMAN

Live your adventure!

Superleichtes Equipment für Abenteurer, XC- und Tandem-Piloten.

Sir Edmund EN /LTF B
1,58 kg (Größe 20)

Ultraleichte Freiheit!

String RS 690g

Cocone X-Alps 2,4 kg

Front container 230g

UltraCross 100
975g

www.skyman.aero

CrossAlps EN/LTF C
4,0 kg (Größe M)



Foto: Profly

Arcus RS Lite

SWING

SWING ARCUS RS LITE

Das RAST-System wird nun in allen Schirmen von Swing verbaut. Wir testen gerade den Arcus RS und den Arcus RS Lite. Die Vorteile liegen ganz klar in zusätzlichem Komfort und höherer Sicherheit. Beim Starten dauert es ein wenig länger, bis die Kappe sich füllt, was jedoch in machen Situationen wie Starkwind von Vorteil ist. Der Schirm zeigt zudem gute Langsamflugeigenschaften.

Mehr dazu in der nächsten Ausgabe. Andere Gleitschirmhersteller beginnen sich übrigens für das RAST-System zu interessieren.

Die schöne Sequenz rechts wurde von uns schon in einer der letzten Ausgaben erklärt:

<http://de.free.aero/contentsHTML/light2017d/?page=3>.

SWING hat bei der Thermikmesse im Januar eine umfangreiche und sehr gut gemachte Infobroschüre zum Thema RAST vorgestellt, sie kann kostenlos von den SWING-Servern geladen werden.

WHO IS WHO ?

GÜNTHER WÖRL, Geschäftsführer von Swing, erklärt das RAST-System. Er begann 1987 mit dem Gleitschirmfliegen. 1988 war er Testpilot bei Swing, 1994 hat er die Firma aufgekauft, die bis dahin in der Schweiz angesiedelt war, und hat sie nach Bayern verlagert. Swing ist weltweit einer der größten Gleitschirmhersteller.



Foto: Sascha Burkhardt



Apus RS Hike

Foto: Profly/Gudrun Öchsl



Der neue Nyos RS, im Dezember gesichtet.

SWING APUS RS HIKE, NYOS RS

Der APUS RS ist ein allseits einsetzbarer Mini-Flügel und gilt als "Universalwerkzeug". Die "Hike"-Version besteht ausschließlich aus Porcher Skytex 27 g/m² anstelle der für die Standardversion verwendeten Tuchkombination 41 g und 34 g. In Größe 16 für ein Startgewicht von 55 bis 100 kg ist er mit EN C homologiert. Alle Versionen und Größen profitieren vom RAST-System. Dasselbe gilt für den ganz neuen Nyos RS, einen im oberen EN B-Segment angesiedelten Schirm, der gerade auf den Markt gekommen ist.

WHO IS WHO ?

Das "Profly"-Team, das für Swing die R&D-Mannschaft stellt, von links nach rechts: **MICHAEL NESLER** begann 1986 mit dem Gleitschirmfliegen und ist seit 1987 Ausbilder. Er ist einer der weltersten aufs Akrofliegen spezialisierten Lehrer und Autor von Büchern zum Thema Kunstflug. Er entwickelte für ein Dutzend verschiedener Marken Schirme und außerdem Fallschirme für die Marsmission der ESA. **GUDRUN ÖCHSL** ist Akrofliegerin und Testpilotin für kleine Schirmgrößen, Co-Autorin, Gleitschirmfotografin und für die Fimkommunikation zuständig. free.aero Magazin verdankt ihr unzählige wundervolle Bilder! **ALESSIO CASOLLA** ist Ausbilder, Akro- und Tandempilot. Außerdem arbeitet er in der Entwicklung und als Testpilot.



FLYMASTER

Flight instruments



Powered by Flymaster



PARAGLIDING
WORLD CUP



ARE YOU
ready
to touch
the clouds?



Yes
I am.

new! even lighter!
Wani light, 2.6 kg (L)
www.woodyvalley.eu



© Macpara

MACPARA

Mac Para macht sich auf zum Hike&Fly: das Outback wird in Größe 21, Gewicht 2,7 kg, Startgewicht 55-95 kg zur Verfügung stehen. Die Firma arbeitet neuerdings eng mit dem französischen Leichtgurt-Hersteller Kortel Design zusammen, sodass einige andere wichtige Impulse im Light-Bereich zu erwarten sind. Die klassischeren Flügel wie der Illusion (EN B) sind auch auf positive Resonanz gestoßen.
www.macpara.com

XTRACER II



XTRACER mini II



DIE PRÄZISESTEN
VARIOS.

GANZ EINFACH HIGH-TECH.

XTRACER


www.xtracer.com

KORTEL DESIGN

KANNIBAL RACE II, DAS COMEBACK

Ende November kündigte Kortel an, dass im März 2018 ganz sicher das Kannibal Race II auf den Markt kommen wird. Sonst gab es bisher nur Prototypen zu sehen sowie das Exemplar von Ex-Weltmeister Pierre Rémy beim Weltcup (Siehe [Bericht über das Super Final im Januar 2018](#))

Eine der nicht ganz unbedeutenden Änderungen: ein System, das die Kräfte im Beinbereich besser verteilt..

3 Größen: S, M, L, Gewicht zwischen 7,2 kg und 7,8 kg, inklusive Instrumentenhalterung. Preis: 2200 €.

www.korteldesign.com



Auch beim Weltcup-Super Final im Januar 2018 war das neue Rennkayak von Kortel in der Luft zu sehen.



**WELTREKORD
MIT EN B SCHIRM**



LTF/EN B

The **NEW** Benchmark of its category!



Am 1.11.2016 flog Konrad Görg - Chef von AirCross - mit dem U Cruise 446km XC in Brasilien:

"... Die Stabilität der Kappe und das gute Gleiten, aber vor allem die hohe Geschwindigkeit, die mich auch manche Thermik gegen den Wind hat einfliegen lassen halfen mir bei dem Rekordflug. Ein unbeschreibliches Gefühl nach fast 11 Stunden Flug!"

www.aircross.eu



A high-angle photograph of a paraglider in flight. The canopy is large and features a striking pattern of diagonal red and white stripes. A blue Greek letter Phi (Φ) is printed on the lower part of the canopy. The paraglider is suspended by numerous colorful lines (red, green, blue, yellow) and is positioned in the lower center of the frame. The background consists of a dense forest of evergreen trees, with a small building and a road visible in the lower right. In the distance, rugged mountains are visible under a clear sky.

Der Symphonia ist der erste Serien-Flügel von Phi. Bemerkenswert: die 3D-Sharping-Variante an der Austrittskante, sowie die hohe Zellenzahl für einen EN/LTF A: 50.

PHI SYMPHONIA



Foto: Benjamin Hörburger/ Phi



Foto: Sascha Burkhardt



Extrempilot Mike Küng, eine der Säulen von Phi.



Er kam von Icaro und ist von nun an Mitglied der Phi-Truppe: Benjamin Hörburger.

Einer der Gleitschirmpapste: Hannes Papesh. Ein ungewöhnlicher Ansatz der neuen Firma: Alleine in der A-Klasse sollen 3 verschiedene Modelle untergebracht werden, jeweils mit 30, 40 (Sonata) und 50 (Symphonia) Zellen.

WHO IS WHO ?

Bereits im letzten Frühjahr hatten wir über die Anfänge von Phi und den Bio von Hannes Papesh gesprochen:
<http://de.free.aero/content/HTML/trends2017/?page=35>



ES STECKT EINE GANZE PHILOSOPHIE DAHINTER.

Früher oder später will Phi eine komplette Produktpalette anbieten, die sämtliche Schirmkategorien abdeckt. Gestartet wurde jedoch mit dem Symphonia, einem EN A-Schirm, dessen Qualitäten mit denen eines EN B, wenn nicht gar EN C vergleichbar seien. Hannes Papesh möchte in der Kategorie A das schaffen, was er seinerzeit im EN B-Bereich mit dem Mentor gemacht hatte: er will eine ungewöhnliche Leistung in die A-Schirmklasse einbringen und dabei sicherheitsbewusst und für viele Piloten zugänglich bleiben. Die eingesetzten Mittel verstecken sich sicherlich im Profil und im Innenleben des Schirms, der übrigens keine sehr ausgeprägte Shark Nose hat. Der Flügel soll sehr schnell und auch fürs Motorschirmfliegen geeignet sein. 🦈

Film: YouTube Channel des DHV



Der DHV hat ein interessantes Interview von der Thermikmesse im Januar 2018 veröffentlicht: Hannes Papesh erklärt die "Phirmen-Philosophie".

SYMPHONIA HERSTELLERANGABEN

HERSTELLER	PHI Web : http://phi-air.com/de/project/symphonia/				
ERSCHEINUNGSJAHR	2017				
GRÖSSE	18	20	22	24	26
ANZAHL ZELLEN	50	50	50	50	50
FLÄCHE AUSGELEGT [m²]	11.52	11.04	11.56	12.08	12.54
SPANNW. AUSGELEGT [m²]	21.54	23.72	26	28.4	30.62
STRECKUNG AUSGELEGT	5.14	5.14	5.14	5.14	5.14
ABFLUGMASSE [kg]	55-75	65-85	75-95	90-110	105-130
KAPPENGEWICHT [kg]	4.10	4.30	4.50	4.70	4.95
HOMOLOGATION	A	A	A	A	A
PRÜFSTELLE	DHV	DHV	DHV	DHV	DHV
MOTORZULASSUNG	DGAC in Vorbereitung				
PREIS [€]	4150	4150	4150	4150	4150
MATERIALIEN	Porcher Skytex 32, Porcher Skytex 38 Herstellung bei Aero Dynamics Sri Lanka				

SPIELTRIEB...

PYLON-PAPIER

NIMM DEINEN PYLONEN MIT

Der Motorschirmpilot Tucker Gott ist auf dem Weg zum Youtube-Star: nachdem er einen Mc Drive mit seinem Motorschirm besucht hatte, wirft er neuerdings verschiedene Objekte während des Flugs vom Himmel. Im November war es eine Rolle Klopapier, die er aus 2000 Fuß hinunter warf und dann Vollkreise um sie herum flog. Eine wirklich gute Idee, dieser transportierbare Pylon. Er hat auch einen Papierflieger losgelassen, der perfekt davonschwebte. Das unglaubliche Husarenstück, das wie ein Fake aussieht: Tucker hat den Papierflieger wieder eingefangen!



▶ 5:52 / 10:37

Der Pylon aus Toilettenpapier (> 5'20"): <https://youtu.be/aVRVCD6jsMw?t=5m20s>



▶ 4:00 / 14:06

Der im Flug eingefangene Papierflieger (> 4'0"): <https://youtu.be/Y6eKxjMA9ek?t=4m>



U-TURN

U-TURN CROSSROCK

U-Turn stellt den EN B CrossRock vor: es handelt sich um einen vielseitig einsetzbaren Schirm, der sich für Reisen und Streckenflüge eignet und durch sein geringes Gewicht überzeugt. Immer mehr Hersteller versuchen, diese Marktnische zu besetzen. Die Entwicklung des Modells basiert auf dem Blacklight 2.

Ernst Strobl hat sein Hauptaugenmerk auf Vereinfachungen gelegt und dabei auf gute Profilstabilität und Langlebigkeit geachtet.

CROSSROCK HERSTELLERANGABEN				
HERSTELLER	U-TURN Web: www.u-turn.de/web/deutsch/produkte/gleitschirme			
ERSCHEINUNGSJAHR	2017			
GRÖSSE	XS	S	M	L
ANZAHL ZELLEN	59			
FLÄCHE AUSGELEGT [m ²]	22.6	24.8	27.2	29.2
SPANNWEITE AUSGELEGT [m ²]	11.26	11.795	12.353	12.799
STRECKUNG AUSGELEGT	5.61	5.61	5.61	5.61
ABFLUGMASSE [kg]	55-80	65-90	80-105	90-120
KAPPENGEWICHT [kg]	3.6	4	4.6	5
HOMOLOGATION	B	B	B	B
PRÜFSTELLE	EAPR	EAPR	EAPR	EAPR
PREIS [€]	n.c.			
MATERIALIEN	Skytex 32 (Nase), Skytex 27 (Rest)			



Bird

- Innovative Technologien
- Geschwindigkeit
- Passive sicherheit



Hergestellt in Occitanie



www.trekking-parapentes.fr

U-TURN JOKER

U-Turn war schon immer sehr aktiv im Acro-Bereich. Der Joker ist der neueste Acro-Schirm für sehr erfahrene Kunstflug-Piloten. Wie andere Acro-Schirme von U-Turn hat auch der Joker spezielle Ventile, die den Innendruck auch in „weichen“ Manöverphasen aufrecht erhalten sollen, das kann bessere Übergänge aus dem Helikopter beispielsweise ermöglichen. Die Kappe hat keine Trimmer, um die Tragegurte „glatt“ zu lassen und somit Verhedderungen zu verhindern. U-Turn gehörte zu den Firmen, die nicht auf der Thermikmesse vertreten waren.



U-Turn Joker 17m first look



Der Joker in den Händen Brooke Whatnalls in Organya in den katalanischen Pyrenäen.
<https://youtu.be/Jm21gVnytms>

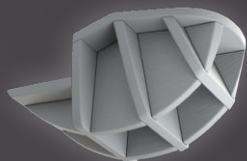


Unique Versatility

Multifunktionelles Wendegurtzeug ab 3.3 kg

Vielseitig, kompakt und sicher wie nie zuvor: Das Wendegurtzeug PROGRESS 3 ist mit einem Air-Foam Hybrid-Protector ausgestattet und bietet dadurch umfassenden Schutz bereits beim Start. Egal, ob zum Reisen, Thermik-Fliegen, für kurze Hike & Fly oder die Schulung: Mit dem PROGRESS 3 bist du für all deine Unternehmungen immer bestens (aus)gerüstet.

www.advance.ch/progress



Air-Foam Hybrid-Protector



ADVANCE PROGRESS³



Foto: U-Turn

Der U-Turn Progress: Ein Semi-Reflex-Profil, das mit einem Sharknose versehen wurde. Die Besonderheit dieser Kappe: Sie soll ganz speziell für den Elektro-Antrieb optimiert sein.

BRINGE EIN BISCHEN MEHR FARBE IN DEN HIMMEL

Ein Pionier in leichten Fluginstrumenten, Ascent stellt seit 2008 Varios für das Handgelenk und mit Gurthalterung her.

Jetzt in fünf aufregenden neuen Farben!

Das ascent h2 vereint alles was du brauchst und möchtest in einem kompakten, erschwinglichen und leichten Produkt.

- Nur 83 g mit Gurthalterung (98 g mit Armbandhalterung)
- Nur 8.3 cm x 5.4 cm x 1.5 cm (Echt, es ist wirklich so klein...)
- Kostenlose Software-Updates

ascent[▲]
reach for the sky



ascent[▲]

MSL	2,058
Höhe	
Steig	-1.2
Sink	
Geschw. ü Grund	38.9
Kurs	WSW
Wind	Gleitzahl
NO@6	9.4:1

www.ascentvario.com

facebook.com/freeaero

www.free.aero

NEO

NEO: DAS BEQUEME LIGHT...

Neo war einer der Pioniere im Bereich String-Gurte und es war eben der Gurt mit diesem Namen, der zur Referenz wurde. Seit unserem ersten Test im Jahr 2014 ist das Gurtzeug überarbeitet worden. Es ist ästhetischer und funktioneller.

Aber auch der optionale Beinsack "Coverleg" erlebt einen großen Erfolg, da immer mehr Piloten zwar leichtes Material fürs Hike&Fly nutzen, aber trotzdem bei guter Thermik ein paar Kilometer machen wollen. Ganz klar: ein Beinsack ist ein Komfortelement, das einerseits zur Erhaltung der Körperwärme dient, andererseits auch zur bequemen Ablage der Füße. Warum sollten Hike&Fly-Fans mit gewissen Kilometer-Ambitionen nicht auch davon profitieren?

Mit dem Coverleg (ca. 415 g auf unserer Waage) und seinem speziellen Beschleuniger (23 g) kommt das String in Größe M (486 g inkl. sehr stabiler Rocket-Karabiner, 66 g/Stück) auf ein Gewicht unter einem Kilogramm. Und das bei einem recht hohen Komfort bei Flügen mittlerer oder gar längerer Dauer, wie wir bei unseren Tests feststellen konnten. Einziger kleiner

Nachteil: es gibt für dieses Ensemble bis jetzt immer noch keinen Rückenprotektor, obwohl das eigentlich vorgesehen ist.

Abgesehen von der Bequemlichkeit hebt sich das String auch durch seine praktische Seite ab: es ist nicht nötig, wie bei vielen anderen Ultraleichtgurten, über die Beine hineinzuschlüpfen, da der Gurt mit den Karabinern verschlossen wird. Natürlich können bedingungslose Light-Anhänger auch Softlinks verwenden und dadurch zusätzlich 100 g Gewicht einsparen.

Ein weiteres nicht zu vernachlässigendes Plus: es ist komplett "made in France" und damit in Europa.

String: Gewicht lt.
Hersteller
320 g (S)
345 g (M)
370 g (L)
plus 128 g Karabiner
Preis: 360 € inkl.
Karabiner



Coverleg: Gewicht lt. Hersteller
430 g in Größe M, 240 €



Das Promotion-Video des Herstellers dient gleichzeitig als Benutzerhandbuch. Es zeigt gut das Verschlusssystem, die Funktionsweise sowie den einfachen Übergang zwischen aufrechter und sitzender Position. <https://youtu.be/ymR4yhwHidc>



Foto: Sascha Burkhardt

**NEO:
DIE LIGHT-SICHERHEITSVARIANTE**

Das Suspendier ist ein für Streckenflüge geeigneter Leichtgurt (mit Beinsack) mit einem Gewicht von weniger als 4 kg. Es wurde um einen 9 cm dicken Neo-Koroyd-Protector herum gebaut und wiegt 480 g. Der Protector aus Neo-Koroyd ist nach LTF und CE homologiert (neue Vorschrift in Frankreich gemäß DGCCRF, die in anderen europäischen Ländern in Frage gestellt wird).

Neo-Koroyd-Protectoren wurde von Eric Roussel auf Basis des Koroyd-Materials entwickelt, das auch für Fahrradhelme verwendet wird. Neo beliefert übrigens auch GIN für die neuesten Gurtzeuge mit seinen Protectoren.

Im Suspendier formt der Rückenprotector gleichzeitig die Struktur des Rückenteils und der Sitzfläche, es ist kein Sitzbrett nötig.

Das Stay-Up ist eine nagelneue Leichtversion des Suspendiers: spannend!

Neo Suspendier, ein hochwertiger Leichtgurt, EN1651, LTF09, CE Größen XS-S-M-L Gewicht: 3,85 kg (M), Preis: 1.680 €



Neo Stay Up, eine ganz neue Leichtversion des Suspendier, die Anfang Januar 2018 vorgestellt wurde: 1,45 kg !



WHO IS WHO ?

Eric Roussel hatte bereits während seiner Zeit bei Edel begonnen, mit GIN zusammenzuarbeiten, und war auch Geschäftsführer bei ITV. Von 2000 bis 2011 war er Generaldirektor von Gin Gliders, heute ist er Exklusivimporteur von Gin in Frankreich. Die Marke Neo wurde 2013 geschaffen. Eric arbeitet eng mit Marken wie Austrialpin zusammen, die er bei der Entwicklung des Karabiners Rocket beraten hat.



Leicht und widerstandsfähig: Die Röhren aus extrudiertem Kunststoff garantieren die Formbeständigkeit der Sitzfläche. Ab einer bestimmten Stoßkraft fängt das Material den Aufprall ab und verformt sich dauerhaft zum Schutz des Piloten (rechts). Danach müssen diese Würfel ausgetauscht werden. Das soll die Wirbelsäule wert sein.





Foto: Tristan SHU

ITV BOXER 2

ITV : BOXER 2 DER ANFÄNGERSCHIRM

Der Boxer 2 richtet sich an Flugneulinge. Er ist vielseitig und auch fürs Motorschirmfliegen geeignet. Sein modernes Konzept beinhaltet 3D Shaping und Stäbchen. Und selbstverständlich werden die Bahnen per Laser zugeschnitten, eine Technologie, die das Unternehmen ITV bereits seit seinen Anfängen als Surfsegelhersteller beherrscht. Das Füllverhalten des Schirmes sei völlig reibungslos. Normale Anfängerfehler verzeihe er ohne Weiteres.

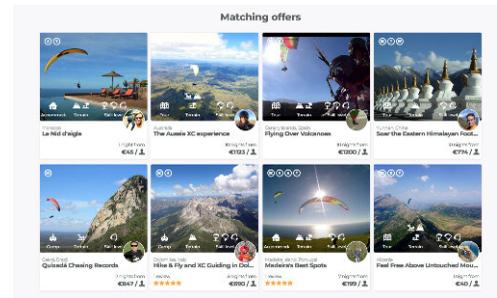
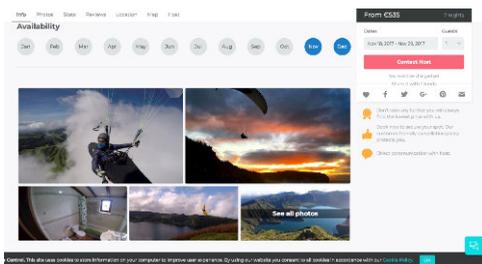
Trotz des aus Sicherheitsgründen hohen Steuerwegs gestalte sich der Kurvenflug mit dem Boxer 2 sehr einfach und präzise.



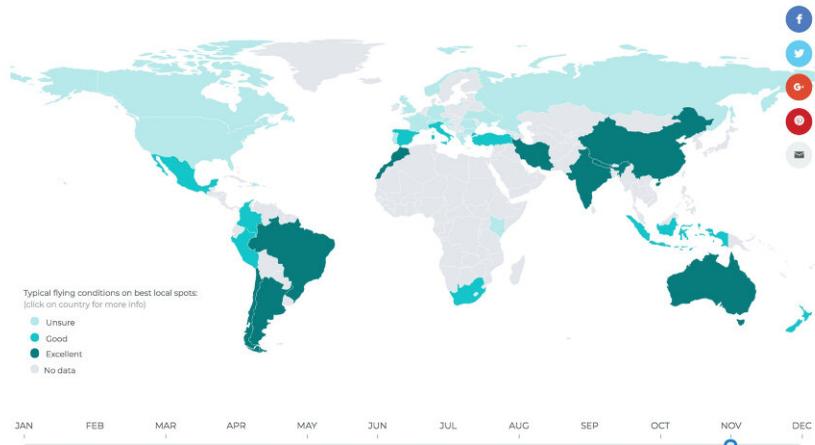
BOXER 2 HERSTELLERANGABEN				
HERSTELLER	ITV Web : https://www.itv-wings.com/en/wings-and-accessories/powered-paragliding-wings-itv/boxer-itv-powered-paragliding.html			
ERSCHEINUNGSJAHR	2017			
GRÖSSE	S	M	L	XL
ANZAHL ZELLEN	34			
FLÄCHE AUSGELEGT [m ²]	23 m ²	26 m ²	29 m ²	32 m ²
SPANNWEITE AUSGELEGT [m ²]	10.5	11.2	11.8	12.4
STRECKUNG AUSGELEGT	4.8	4.8	4.8	4.8
ABFLUGMASSE [kg]	60-113	80-140	100-166	120-200
KAPPENGEWICHT [kg]	4.7	5.1	5.4	5.7
HOMOLOGATION	EN A	EN A	EN A	
PRÜFSTELLE	Aérotest	Aérotest	Aérotest	
HOMOLOGATION MOTEUR	DGAC	DGAC	DGAC	DGAC
PREIS [€]	2990			

BSTOKED ZUM REISEN

Internetplattform für Reservierungen "Bstoked" ist seit einem Jahr im Netz aktiv und ermöglicht es Piloten, ganz nach ihrem Geschmack und je nach Jahreszeit Unterkunftsvorschläge auszuwählen oder sogar Ferien mit allem Drum und Dran rund um den Globus zu planen. Nutzer, die ihre Bewertungen hinterlassen haben, scheinen von der Sache überzeugt zu sein. <https://paragliding.bstoked.net>



When and where are the best paragliding conditions?



THE ALL NEW RISE

Technische Features sorgen für Vorsprung.
Race-Genes lassen dich **aufsteigen**.

LTF/EN-B ... **rise higher!**





777 TRIPLE SEVEN

TRIPLE SEVEN: QUEEN 2

Seit einem Jahr angekündigt hat es ganz schön gedauert, bis er endlich kam, aber jetzt ist er da. In Größe MS wie bei den Neuerscheinungen von 777 üblich.

Die Brüder Valic sagen, der Schirm sei im mittleren Segment der EN C-Klasse angesiedelt, also ein "ehrlicher" C. Die Streckung ist fast dieselbe geblieben (ausgelegt ein Plus von 0,1 auf nunmehr 6,3). Einer aktuellen Tendenz folgend wurde die Anzahl der Zellen erheblich gesteigert: von 62 auf 73.

QUEEN 2 HERSTELLERANGABEN	
HERSTELLER	TRIPLE SEVEN 777 Web : http://777gliders.com/fr/content/queen2
ERSCHEINUNGSJAHR	2017
GRÖSSE	MS
ANZAHL ZELLEN	73
FLÄCHE AUSGELEGT [m²]	25.3
SPANNWEITE AUSGELEGT [m²]	12.6
STRECKUNG AUSGELEGT	6.3
ABFLUGMASSE [kg]	79-99
KAPPENGEWICHT [kg]	5.35
HOMOLOGATION	LTF/EN C
PRÜFSTELLE	AIR TURQUOISE
PREIS [€]	nc
MATERIALIEN	Eintrittskante Dominico 30D MF Obersegel Dominico 20D MF Untersegel Dominico 20D MF Rippen Porcher Skytex 40 Hard 9017 E29 Diagonalrippen Porcher Skytex 40 Hard 9017 E29 Mini-ribs Porcher Skytex 40 Hard 9017 E29 Leinen PPSL Liros, Edelrid A-8000-U

DEALERS
WANTED

SWIFT RACE HARNESS

A true masterpiece of
mechanics and aerodynamic design



- Fully certified EN up to 120kg
- 17 cm foam protector + Lexan plate
- Ball Bearing pulleys with adjustable position – unique APCO feature
- 2 reserve compartments
- Automatic Skirt closing after take-off



Protection



Speed System
Adjustment



Aerodynamics

APCO AVIATION

WWW.APCOAVIATION.COM

At the leading edge of flying since 1974



TRIPLE SEVEN K-LIGHT

Die in der Mitte des EN B-Segmentes angesiedelte Leichtversion Knight. Im Gegensatz zu den ersten Ankündigungen beträgt die Gewichtersparnis nur ungefähr 1 kg anstelle von 1,5 kg. Aber 4 statt 5 kg bei Größe MS heißt trotzdem 20 % weniger Gewicht.

xcontest

World of XC paragliding

INDEPENDENCE

WENDEGURTZEUG LOOPING

Independence hat ein neues Wendegurtzeug auf den Markt gebracht, das sich in einen Rucksack verwandeln lässt. Eine seiner Besonderheiten ist eine zusätzliche Stoffbahn, durch die unter anderem der Rucksackteil während des Fluges besser in Form gehalten wird. Das Gurtzeug wiegt in Größe M nur 3,7 kg und ist mit GetUp-System (Looping Green) oder klassischen Schließen (Looping Blue) verfügbar.



Ein sinnvolles Detail aller neuen Independence-Gurte: die Seitenmarkierung rechts/links. Sie hilft auch fortgeschrittenen Piloten bei der schnellen Startvorbereitung, insbesondere beim Aufziehen mit dem Rücken zum Wind.



Klassische Schließen vs. GetUp-System. Näheres dazu kann hier nochmals gelesen werden: <http://de.free.aero/contentsHTML/saison2016/?page=53>



Auch als Rucksack sehr bequem.



Der Looping Green mit GetUp-System.



Klassische Schließen beim Looping Blue.



Das Junior-Gurtzeug ist das erste Kindergurtzeug, das nach den LTF- und EN-Normen homologiert wurde. Es ist in zwei Größen verfügbar: für Passagiere, die kleiner sind als 120 cm, und für solche, die größer sind.



Mit einem Reißverschluss verschlossener Rettercontainer. Der Auslösegriff ist durch ein Band mit dem Innencontainer verbunden.



Bei manchen neuen Modelle ersetzt ein Stoffband das übliche Gurtband zwischen Griff und Container.



WHO IS WHO ?

STEFAN KURRLE, der Geschäftsführer von Fly Market mit seinen Marken Independence und Skyman. Er fliegt seit 1984 und arbeitet als Spezialist für Rettungsgeräte und Stoffe auch eng mit Dominico Tex zusammen. Außerdem ist er Mitglied der Arbeitsgruppe WG6 und sein Bruder ist der Kopf einer der größten Gleitschirmfabriken, Sky Sport auf Sri Lanka.

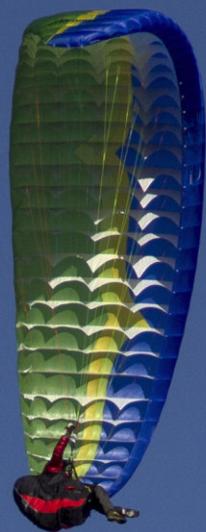
SINGLESKIN FÜR SCHULEN

Viele Fluglehrer haben daran gedacht, Independence hat's endlich gemacht: Ein Single Skin für die Schulung. Der Grashopper ist nun Anfang 2018 vorgestellt worden.

Es ist also der erste speziell für den Einsatz in der Schulung gebaute Singleskin. Eines der Hauptargumente ist natürlich der einfache Start. Am guten Landeverhalten hingegen musste hart gearbeitet werden.

Auf alle Fälle scheinen selbst die DHV-Verantwortlichen, die wir kontaktiert haben, einem Einsatz von Single Skins in der Schulung prinzipiell nicht abgeneigt zu sein, und das will etwas heißen...

www.independence.aero





MOTORSCHIRM

Foto: Gareth Goldthorpe
www.garethgoldthorpe.com

ES QUALMT

Ein schönes Bild, das den Nutzen von Rauchfackeln beim Motorschirmfliegen zeigt: sie ermöglichen es, die Flugbahn perfekt sichtbar zu machen. Das lange, hinter dem Schirm hergezogene Band ist sehr viel weniger präzise. 

Unser Angebot an Gleitschirmen und Motorgleitschirmen



www.dudek.eu

HELIX

WHO IS WHO ?

HELIX ERLEICHTERT

Der Propeller-Konzepteur Helix bietet nun noch leichtere Luftschrauben an: diese werden nicht mehr innen hohl geschapt, sondern um einen Schaumstoffkern herum. So kann die Außenwand dünner und damit leichter gebaut werden.

Die klassischen Hohlprofile bleiben aber im Katalog, sie sind unter anderem etwas elastischer und weniger steif, was einen Vorteil bedeuten kann.

<http://www.helix-propeller.de/>

Leichter dank Schaumstoff...

RICHARD KRÜGER-SPRENGEL hat Helix 1990 gegründet, seine Firma ist Leader auf dem Markt der Motorschirmpropeller. Das Unternehmen mit dem neuen Sitz am Flugplatz Aachen-Merzbrück produziert aber auch viele Luftschrauben für andere Anwendungen (ULM, militärische Aufklärungsdrohnen), es sind über 600 Typen im Katalog.

Foto : Sascha Burkhardt



Foto : Sascha Burkhardt



Dieser mit einem Helix-Propeller ausgerüstete Motorschirm schwebt über einer deutlich größeren Luftschraube: Das Windrad in der französischen Normandie ist 123 Meter hoch ...
Foto: Francis Cormon



The image features a paraglider in flight against a clear blue sky. The paraglider's canopy is primarily red with a bright green section at the bottom. The pilot is wearing a blue jacket, a white helmet, and brown pants. A selfie stick is extended from the right side of the frame, holding a camera that is partially visible. The background shows a mountain range with snow-dusted peaks and a valley below. At the top, the Niviuk logo is displayed in green and white, with the tagline 'AMAZING ADVENTURES' in white below it.

NIVIUK
AMAZING ADVENTURES

NIVIUK.COM > P-SERIES

SKIN 2 P

Ultralight, hyper-adventurous

Meet your new travel mate, designed and optimised to meet the most stringent demands of mountaineers and high mountain lovers. Feel it like your second skin.

Discover the most Amazing Adventures on our Facebook and Instagram:

 facebook.com/Niviuk

 instagram.com/Niviukparagliders

NOVA SECTOR



Einer der ersten Sector C im Oktober 2017 von Mario Eder fotografiert.
Er ist ab Mitte Februar 2018 im Handel. Seine Besonderheit, eine recht vernünftige Streckung von 5,92 für diesen EN C Dreileiner mit 67 Zellen.



Mario Eder im Oktober 2017 unterwegs mit einem Sector C. Das Innenleben dieses Flügels ähnelt mit seinen "diagonalen Tape Ribs" und den "Needle Eye Ribs" sehr stark dem des Phantom.





Foto: Sascha Burkhardt

NOVA

Der Phantom im Jahr 2016, der Mentor 5 light 2017, der Sector 2018: Schirme, mit denen Nova jedes Mal einen Coup zu landen scheint. Auf alle Fälle sind sie voll im Trend: sie bieten Leichtigkeit und Leistung vereint mit Streckung und für die jeweilige Klasse geeignetem Flugverhalten.

WHO IS WHO ?

Von links nach rechts:

WOLFGANG LECHNER hatte zusammen mit Hannes Papesh, Herrmann Habe und Toni Bender 1989 Nova gegründet. Fast 30 Jahre später steht er immer noch an der Spitze des Unternehmens.

PHILIPP MEDICUS "PIPO" ist seit 2014 Chefentwickler der Firma Nova. Zuvor war er Testpilot und Mitentwickler. **TONI BENDER** ist ein echter Flugdinosaurier und schon immer das Herz von Nova. Seine Bücher und Filme haben mehr als einen mit dem Flugvirus infiziert.

Der in diesem Jahr auf den Markt gekommene Mentor 5 Light: ein schöner Werbeclip: <https://vimeo.com/231822568>



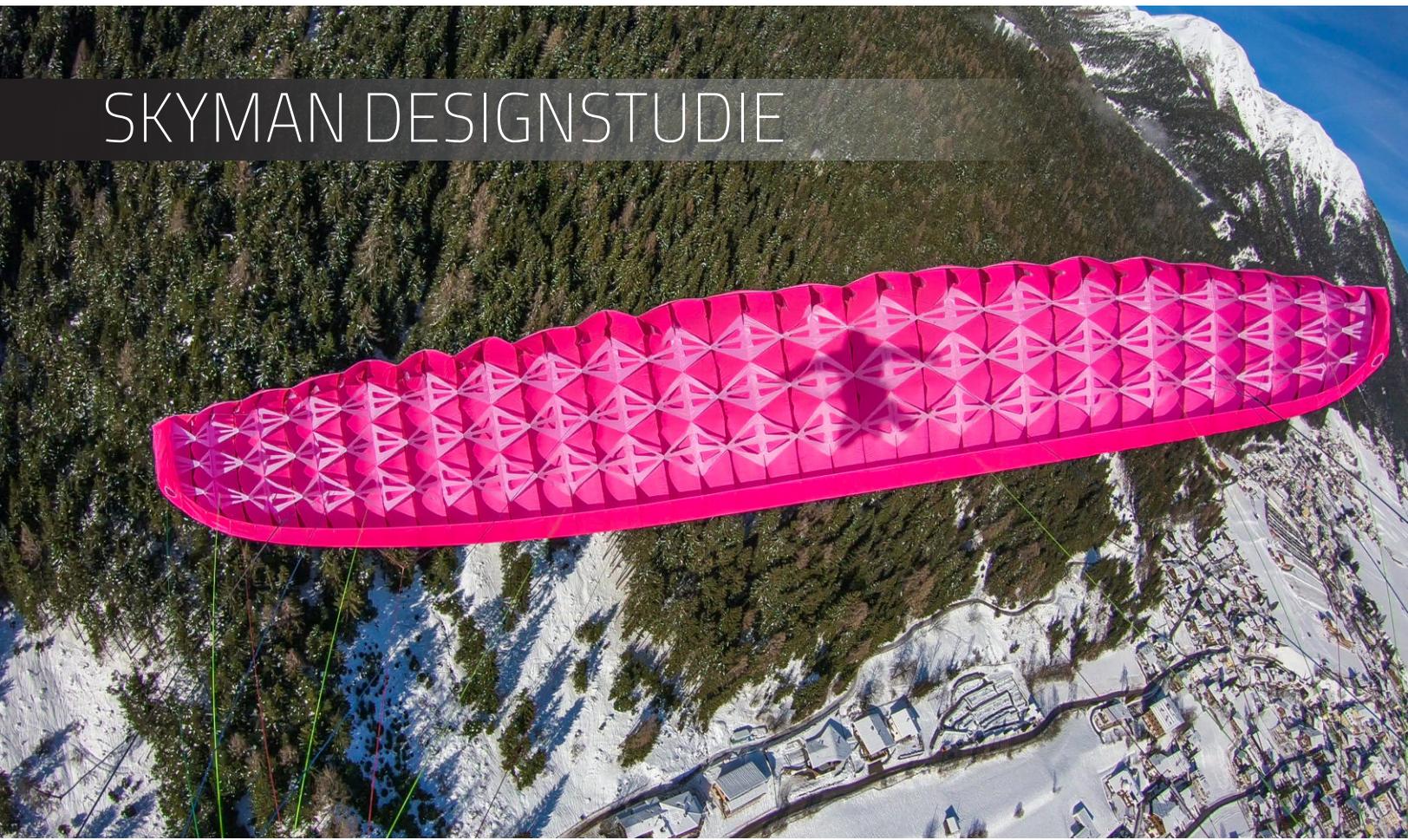


NOVA IBEX 4

Ab Februar soll der neue Ibox 4 ausgeliefert werden. Dieser Mini- EN A-Schirm soll besser gleiten als der Prion 3. www.nova.eu/de/home Ein anderes Datum zum Vormerken: der Nova XC-Team Challenge, vom 28. April zum 1 Mai auf der Emberger Alm. Ein neuer Streckenflugwettkampf, der alte Cross-Cracks und Strecken-Einsteiger zusammenbringen soll. Registrierungen ab 1. Februar 2018 auf www.xc-team-challenge.com

Markus Gründhammer von Skyman spielt hier Mitte Januar mit einer ganz interessanten nagelneuen Designstudie: Single Skin mit Diagonalabspannungen. Wir sind gespannt, was dabei herauskommen wird ! Es erscheint uns ein sehr sinnvoller Ansatz zu sein, fehlt doch Single Skins manchmal ein bisschen Kappenkohärenz. Foto: Markus Gründhammer

SKYMAN DESIGNSTUDIE





SKYMAN

Die beiden in unserer letzten Ausgabe getesteten Singleskins Sir Edmund (Einsitzer und Zweisitzer) starten ihren verdienten Höhenflug, die Tests können hier nochmals nachgelesen werden:

<http://de.free.aero/contentsHTML/light2017d/?page=72>

Die Schirme machen viel Spaß und sind äußerst wendig.

Dieses Jahr kommt auch der neue "klassische" EN A "The Rock" in einer weiter verbesserten Version auf den Markt.

www.skyman.aero

WHO IS WHO ?

MARKUS GRÜNDHAMMER

Unter seiner rauhen Schale hat Markus Gründhammer, der Gründer von Skyman, ein sooooo großes Herz. Herzen zeichnet er übrigens besonders gerne überall da, wo er sich gerade befindet, beispielsweise in den hunderten Nächten, die er jedes Jahr oben auf dem Berg verbringt. Am Morgen fliegt er dann mit dem Schirm direkt zur Arbeit. Keine ganz typische Karriere, die mit einem Leben auf der Straße schlecht begann. Dort hat André Bucher, der Gründer von Angel, ihn zu Beginn der 1990er Jahre aufgegriffen, um mit erstaunlich modernen Gleitschirmen aus Hubschraubern zu springen. Gemeinsam hatten sie einen rasenden wirtschaftlichen Erfolg, der in der berühmten Marke Edel seine Fortsetzung fand. Danach kamen die nicht ganz so bekannten Schirme von Wings of Change. Derzeit konzentriert sich Markus mit Skyman auf alles, was wenig wiegt und in einen Wanderrucksack passt. Allerdings muss Platz für seinen Fotoapparat bleiben, von dem er sich nie trennt, um all dem Ausdruck zu verleihen, was ihm auf dem Herzen liegt...



Ein Video schlechter Qualität aus dem Jahr 1994: Markus und André Bucher springen für die ersten Tumbling-Rollen der Gleitschirmgeschichte aus Helikoptern. <https://www.youtube.com/watch?v=IQWAV5a-Kdgh>



Oben: Markus unter einem Sir Edmund. Rechts amüsiert sich Markus im Jahr 2012 mit einem Wings of Change mit Streckung 13!: <https://www.youtube.com/watch?v=e1xJlWefNFA>

PILOTEN-SCHMUCK

René Hasle bietet in seinem Onlineshop Modeschmuck an, der in Ungarn gefertigt wird.



Kette mit Silbermedaillon
Das Medaillon ist aus 925 Silber und Rhodium, das Motiv aus Emaille. Es gibt ein Modell für Männer und eines für Frauen.
Preis: 96 €



Silberarmband mit kleinem Herz "My wings"
Die geschlitzten Hakenverschlüsse und das Herzchen sind aus 925 Silber und Rhodium. Lieferbar in zwei Farben: Silber oder Gold.
Preis: 61 €



Silberarmband mit kleinem Herz "My wings"
Die geschlitzten Hakenverschlüsse sind aus 925 Silber und Rhodium. Das Herzchen aus farbigem Emaille.
Lieferbar in fünf Größen und diversen Farben.
Preis: 61 €



Silberarmband für Männer oder Frauen "My wings"
Die geschlitzten Hakenverschlüsse sind aus 925 Silber und Rhodium. Die Kordel gibt es in fünf unterschiedlichen Größen und diversen Farben.
Preis: 41 €

WHO IS WHO ?

René Hasle

Inhaber der Website [Paragiding.rocktheoutdoor](https://paragiding.rocktheoutdoor.com/), auf der Inhalte zum Thema Gleitschirmfliegen gesammelt und erstellt werden. In seinem Onlineshop bietet Hasle zudem den Zellenpacksack "le Tube" an, aber auch zahlreiche Accessoires.
<https://paragiding.rocktheoutdoor.com/>





Der UP Ascent 4: 3D-Shaping und Mini-Ribs begleiten den jungen Piloten hoch hinauf und für lange Zeit.

UP ASCENT 4

UP hat Anfang Januar den Ascent 4 herausgebracht. Dieser EN A soll noch leichter zu starten sein und durch das verbesserte Handling den Einsteiger-Piloten mit hoher Sicherheit auf höhere Schirmkategorien vorbereiten.

www.up-paragliders.com/de/products/paragliders/ascent-4

UP MERU

UP hat Mitte Januar den Meru vorgestellt. Dieser Zweileiner-EN D mit Sharknose ist für Wettkampfpiloten und XC-Cracks gedacht. www.up-paragliders.com/de/products/paragliders/Meru



Der UP Meru: EN D mit zwei Leinenebenen

UP HERSTELLERANGABEN					
HERSTELLER	ASCENT 4				
	Web: www.up-paragliders.com/en/products/paragliders/ascent-4				
ERSCHEINUNGSJAHR	2017	2017	2017	2017	2017
GRÖSSE	XS	S	SM	M	L
ANZAHL ZELLEN	34	34	34	34	34
FLÄCHE AUSGELEGT [m²]	21,0	23,3	25,5	27,6	29,4
SPANNWEITE AUSGELT [m²]	10,1	10,6	11,1	11,5	11,9
STRECKUNG AUSGELEGT	4,8	4,8	4,8	4,8	4,8
ABFLUGMASSE [kg]	50-70	60-80	70-95	80-110	95-130
KAPPENGEWICHT [kg]	3,9	4,2	4,4	4,8	5,1
HOMOLOGATION	A	A	A	A	A
MATERIALIEN	Porcher Skytex 38 Universa Dominico DOKDO 30 DMF (WR) Edelrid 6480D-130/090 (Dyneema sheathed) Cousin 989-2,1/1,3 (Dyneema sheathed)				

TREKKING

TREKKING BIRD

Der neueste Trekkingschirm ist der Bird. Wir haben ihn gerade zum Testen hier. Es handelt sich um einen auf Sicherheit ausgelegten EN B mit einem hervorragenden Verhalten im unteren Geschwindigkeitsbereich und hohem Komfort in der Thermik.

<http://higlider.com/en/>

Stäbchen aus P 14-Kunststoff, ein Exklusivfeature bei Trekking, formen eine Shark Nose Variante nach "Nicolas Brenneur"-Art. Der untere Geschwindigkeitsbereich ist ganz besonders "brav".

WHO IS WHO ?

NICOLAS BRENNEUR

Einer der allerersten Piloten des Vol Libre (1978) und vor allen Dingen weltweit einer der ersten Gleitschirmkonstruktoren (1985): Er war zunächst mit der Marke Brindazur in Grenoble ansässig, dann in Millau. Zudem ist er seit dem Jahr 2000 einer der erfahrensten Spezialisten für die Überprüfung von Rettungsgeräten und hat 2013 Trekking übernommen.



Foto: Sascha Burkhardt



Foto: Véronique Burkhardt/ Pilote Sascha



Foto: BGD

Der BGD Lynx, eine Leichtversion des Erfolgsmodells Cure.

BGD

BGD LYNX

Auf dem Cure aufbauend wurde der Lynx bei weniger Gewicht in Richtung höhere Geschwindigkeit optimiert. Dieser EN C soll damit noch homogener und besser im Handling sein. Sein Gewicht beträgt je nach Größe 3,6 bis 4,5 kg, er wiegt also 600 bis 900 g weniger als der Cure. ☎

Cédric Nieddu hatte vor zwei Jahren den Cure für free.aero getestet. Sein Fazit: *"Der Cure ist brav im Rahmen seiner EN -C Einstufung. Einfacher Start in allen Verhältnissen, eine sehr hohe Effizienz in der Thermik, und ein sehr gutes Gleiten auch in der Turbulenz."*

<http://de.free.aero/contentsHTML/saison2016/?page=71>





Der "Low-EN B" Echo, die Leichtversion des Epic, mit ausgeprägter Sharknose, Mini-Ribs, CCB (3D-Shaping) und einem originellen Dessin.

BGD

BGD ECHO

Die Leichtversion des Epic: mit 500-700 g weniger Gewicht ist er laut Hersteller leistungsstärker und vielseitiger. Angekündigte Trimm-/Maximalgeschwindigkeit: 38-50 km/h. Gleitzahl 9.

BGD MOTOR

BGD hat nun eine komplette Palette für den Motorschirm, alle mit DGAC-Zulassung: Echo Motor, Epic Motor, Luna 2, Dual Motor. Sie sind seit Mitte Januar auf dem Vimeo-Channel von BGD im Video zusehen:

<https://vimeo.com/flybgd/videos>

WHO IS WHO ?

Links der Brite **BRUCE GOLDSMITH**, Kopf von BGD. Im Jahr 1989 hatte er Airwave gegründet. 1998 war er Mitbegründer von Ozone. 2000 kommt er schließlich zu Airwave zurück und gewinnt 2007 die Gleitschirm-Weltmeisterschaft. Nach einem Gastspiel als Entwickler bei Advance, ein weiteres Intermezzo bei Airwave. Schließlich im Jahr 2012 die Gründung von Bruce Goldsmith Design. Rechts **CHRISTOPHE SCHEER**, Finanz- und Logistikchef bei BGD.

BGD ECHO HERSTELLERANGABEN					
HERSTELLER	BGD www.flybgd.com/fr/parapente/parapente-echo-en-ltf-b-213-0-0.html				
ERSCHEINUNGSJAHR	2017	2017	2017	2017	2017
GRÖSSE	XS	S	M	ML	L
ANZAHL ZELLEN	42/80				
FLÄCHE AUSGELEGT [m²]	21	23	24.97	26.83	28.85
SPANNWEITE AUSGELEGT [m²]	10.26	10.73	11.18	11.59	12.02
STRECKUNG AUSGELEGT	5.01	5.01	5.01	5.01	5.01
ABFLUGMASSE [kg]	50-65	60-80	75-95	90-110	105-125
KAPPENGEWICHT [kg]	3.7	3.9	4.2	4.4	4.7
HOMOLOGATION	EN-LTF B	EN-LTF B	EN-LTF B	EN-LTF B	EN-LTF B
PRÜFSTELLE	AIR TURQ.	AIR TURQ.	AIR TURQ.	AIR TURQ.	AIR TURQ.
MATERIALIEN	Obersegel : Dominico N20 36g/m² Untersegel : Porcher Skytex 27g/m²				





Foto : Véronique Burkhardt

AIRCROSS

AIRCROSS U FLY 3

Air Cross bereitet nun den U Fly 3 vor. Dieser soll im ersten Drittel der EN B Kategorie angesiedelt sein. Der darüber angesiedelte U-Cruise wird langsam, aber sicher bekannter. Mit der Kappe hatte Konrad ja auch 446 km geschafft. In einigen Regionen hat dieser Schirm aber noch nicht die Bekanntheit, die er verdient.

Weitere Neuheit 2018; die offiziellen Preise der Kappen sind zu Neujahr kräftig nach unten angepasst worden. Mehr Infos: www.aircross.eu



Der komplette Test des Air Cross U-Cruise
<http://de.free.aero/contentsHTML/trends2017/?page=56>

WHO IS WHO ?

KONRAD GÖRG

Landwirt, Strecken-Crack und Besitzer der Firma Kontest, ein großer Checkbetrieb und Reparaturbetrieb. Er hat vor zehn Jahren zusätzlich die Firma Air Cross übernommen. Er ist ebenfalls sehr eng mit der Firma Edelrid verbunden.



Super Idee: Air Cross bietet ein Reparatur-Kit für Schirme aller Marken an. Mit diesem Spleißzubehör kann der Pilot jederzeit ganz fachgerecht eine Fangleine ohne Knoten reparieren. 59 €.
<https://goo.gl/ygddPd>



So geht's: ein informatives Anleitungsvideo.
<https://youtu.be/OzMQ7CoXa0k?t=1m40s>



fly it your way

GERONIMO²
LTF/EN B

independence
paragliding

Équipements parapente depuis 1990

www.independence.aero

 <p>AIR TAXI</p>	 <p>LOOPING</p>	 <p>EVO CROSS</p>	 <p>HI-TEC</p>
PARAPENTES	SELLETES	SECOURS	ACCESSOIRES

ADVANCE

ADVANCE IOTA 2

Noch ehe er auf den Markt kam, haben wir wir bereits den neuen Iota angetestet. Hier unsere ersten Eindrücke:

<http://de.free.aero/contentsHTML/Advanceiota2-DE/#issue/Advance-lota2-3/portrait/1>

Auch die Größe 21 ist seit Januar 2018 zugelassen. Das Testfazit inklusive Thermik-Tauglichkeit erscheint in der nächsten Ausgabe.

ADVANCE PROGRESS 3

Dieses Gurtzeug gilt als "Königin der Vielseitigkeit", eignet es sich doch für Schulung und Reisen bis hin zum Einsatz beim Thermikfliegen und moderatem Hike & Fly. Dieses Wendegurtzeug verfügt über einen Hybridprotector aus Luft/Schaumstoff, der schon beim Start Schutz bietet. Trotz seines leichten Aufbaus mit Split-Sitzfläche enthält das Gurtzeug zahlreiche hochkomfortable Elemente.



Sehr vielseitig: das
Progress 3
3 Größen S/M/L
Gewicht: 3,3 kg, 3,6 kg,
3,9 kg



Der Iota 2.
Unser 1. Test:
<http://de.free.aero/contentsHTML/Advanceiota2-DE/#issue/Advance-lota2-3/portrait/1>

WHO IS WHO ?

SIMON CAMPICHE, Pilot seit 1993 und Marketingchef bei Advance seit 2005, zeigt hier den leichten Bi Pi.

Nur erstaunliche 4,8 kg: der neue Bi Pi, ein klassischer Schirm mit Unter- und Obersegel.



Foto: Sascha Burkhardt



GURTZEUG SUPAIR EVO LITE

Laut Supair ist das Gurtzeug ideal, um sich sicher an immer längere Flüge und an Streckenflüge heranzutasten. Mit optionalem Speedbag. Das Gurtzeug wurde aus leichtem Material gefertigt und hat keine Schaumstoffverkleidung, damit es weniger wiegt: in Größe M 3,7 kg. Das sind 900 g weniger als das EVO XC3, auf dem es aufbaut. Rückenprotektor: Schaumstoff Bumpair 17 cm.
<http://www.supair.com/produit/evo-lite/>

SUPAIR&GRADIENT

Durch den Kauf von Gradient durch die Firma Supair sollte sich für die Piloten und die Kunden der tschechischen Marke nichts ändern. Ganz im Gegenteil, alles wird wohl noch besser, da Ondrej Dupal sich intensiver um die Produktentwicklung kümmern kann. Vergan-

genen Sommer hat er den EN C Aspen 6 light in den Größen 22, 24 und 26 bei Air Turquoise homologieren lassen. Diese Leichtversion des Aspen 6 wird mit Porcher Skytex 32 Everlast, 36 g/m², und Skytex 27 Classic II, 27-29 g/m² gefertigt. Das Schirmgewicht beträgt 3,7, 4,0 und 4,2 kg.
<http://gradient.cx/en/Aspen6light/tech>

Neuerung auch für den deutschsprachigen Markt: Der ehemalige Flightclub-Besitzer Martin Schwarz gehört nun zum Supair-Team und kümmert sich um die Vertretung von Gradient und Supair in Deutschland und Österreich.

SUPAIR-VIDEO RUMÄNIEN

Keine spektakulären Filmsequenzen, aber ein schöner Einstieg in Form eines Werbeclips über die Freuden beim einfachen Hike&Fly im Mittelgebirge. Material: Supair Taska und Strike-Gurt.
<https://youtu.be/S0Z0mmKfL6w>

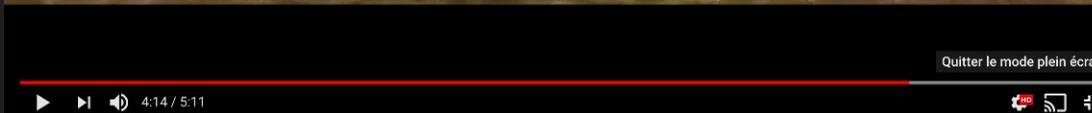


Foto: Supair



Spaziergang: zwei Exemplare des EN D Supair Wild, dem X-Alps-Flügel von Benoit Outters. Wir haben ihn hier bereits vorgestellt:
<http://de.free.aero/contentsHTML/Aufstieg/?page=45>



ERFLIEGE JEDEN FLUGSTIL

Der ECHO ist unser Allrounder. Mit seiner soliden Mischung aus Performance und der NO-Stress-Sicherheit bekommt ein Pilot alles das, was er sucht, und all das im leichtgewichtigen ECHO vereint. Vereinfachtes Fliegen, grenzenlose Möglichkeiten und konstruiert um zu beeindrucken, die Piloten, die den Echo fliegen, werden ihn lieben!



BRUCE GOLDSMITH DESIGN

Die neue BGD LITE serie



Firmengründer Wolfgang Kaiser und Neuzugang Marcello Heinlein zeigten schon am Coupe Icare einen Prototypen des Buteo: 82 im Inneren teilweise verdoppelte Zellen. Wolfgang Kaiser zieht sich aber langsam zurück und überlässt die Firmengeschicke zunehmend dem Team um R&D-Chef und neuen Besitzer Ralf Grösel.

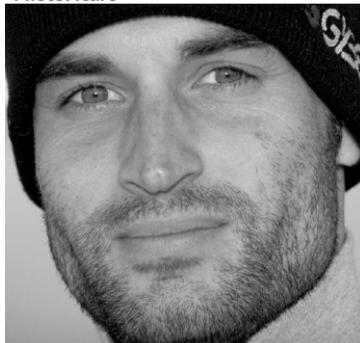
ICARO

ICARO BUTEO

Ein stetig "jünger" werdender Konstrukteur, der in allen Bereichen auf Modernisierung setzt: von der Konzeption bis hin zur Kommunikation und dem ästhetischen Design. Auch an der Firmenspitze weht mit Ralf Grösel nun ein neuer Wind, dieser entwickelte schon seit mehreren Jahren für Icaro und ist jetzt neuer Besitzer. Eine Antwort auf den Nova Phantom ist im Januar vorgestellt worden: der Buteo von Icaro ist ein EN B-Flügel, der auf der Grundlage des Gravis entwickelt wurde, aber 82 Zellen hat und die Leistung eines EN C aufweisen soll. Mini-Ribs im vorderen Teil des Segels erhöhen die effektive Anzahl der Zellen gar auf 160. Die Kappe ist im Zulassungsverfahren, Anfang Januar hat der Schirm laut Icaro dank neuer Leinensetups von Ralf Grösel den Schocktest beim DHV mit über 12 G bestanden. Am Stubai-Cup im März sollen erste Testflüge angeboten werden.

WHO IS WHO ?

Ralf Grösel war zu Anfangszeiten von Skywalk bei Flysurfer in der Schirm- und Kiteentwicklung. Danach hat er lange für Northsails Kites entwickelt und war offenbar auch bei Istec (Swing) mit Günther Wörl am Parasailor-Projekt beteiligt.
Photo: Icaro



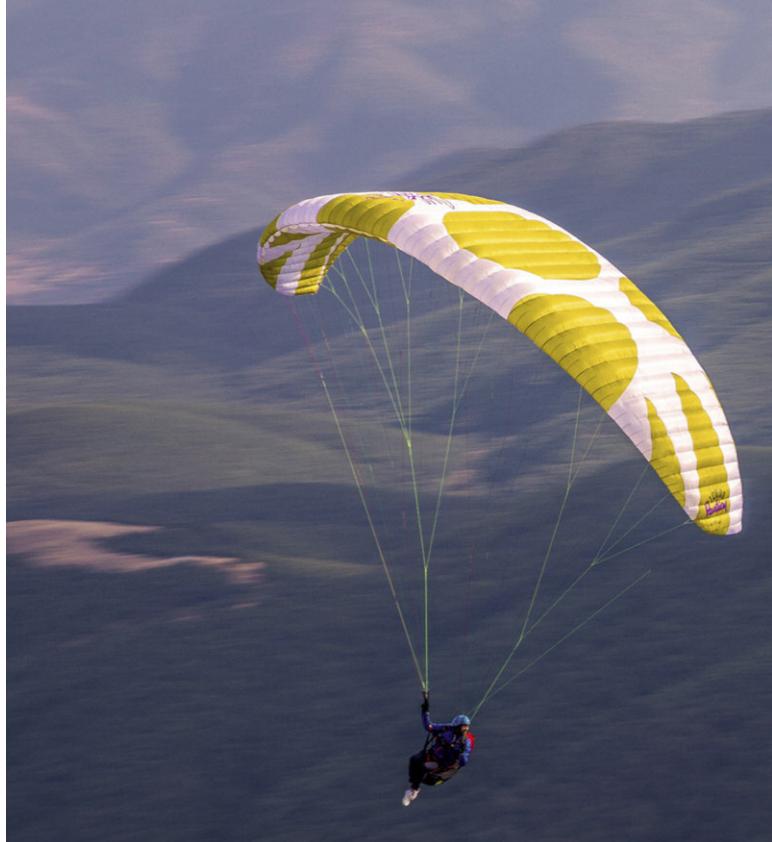
Ein Prototyp des Buteo. Er sei trotz aufwendiger Technik recht leicht gebaut: 222g / m² gibt Icaro an.

4 Größen, Flächen 21-28m², Streckung 5,8, Gewicht 4,8kg-5,9kg, Geschwindigkeit bis über 50km/h, aus Skytex 32 gebaut.



Der Parasailor ist ein interessantes Beispiel für disziplinübergreifende Entwicklung: solche Spinnaker entlasten dank einer eingebauten "Schirmkappe" den Bug. Segler Sascha aus der free.aero-Redaktion bestätigte nach Vergleichstests die Effizienz dieser Technik.
Photo: Webseite der Swing-Schwesterfirma istec.ag

Foto: Sascha Burkhardt



Pandion, Hightech für einen Low-level-EN B

ICARO PANDION

Das Modell Pandion ist ein "Low-level-EN B" und positioniert sich im Segment leicht unterhalb des Gravis. Mit modernen Technologien wie einer Shark Nose ausgestattet sei er in der Thermik sehr effizient.. 🐋

Das Promotionvideo für den Pandion.

<https://www.youtube.com/watch?v=hpKox30bFk8>

PANDION HERSTELLERANGABEN					
HERSTELLER	ICARO PARAGLIDERS Web : www.icaro-paragliders.com				
ERSCHEINUNGSJAHR	2017				
GRÖSSE	XS	S	M	L	XL
ANZAHL ZELLEN	40 + 38				
FLÄCHE AUSGELEGT [m ²]	22	24	26	28	30
SPANNWEITE AUSGELEGT [m ²]	11	11.4	11.7	12	12.4
STRECKUNG AUSGELEGT	5.2				
ABFLUGMASSE [kg]	-	-	-	-	-
KAPPENGEWICHT [kg]	4.9	5.2	5.5	5.8	6.1
HOMOLOGATION	EN B				
PRÜFSTELLE	EAPR				
MATERIALIEN	Skytex 38 , Skytex Eazyfly				



ICARO CIRCUS

Das Circus ist eines der neuen, vollkommen für das Acrofliegen optimierte Gurtzeug. Es umschließt den Oberkörper sehr fest und angenehm und hat einige nette Details wie zum Beispiel Öffnungen zum Entleeren nach einer Wasserlandung.

Acrogurtzeug von Icaro, das Circus: Ein Netz zum Ablassen der Flüssigkeit nach einer Wasserlandung.



Foto : Sascha Burkhardt

Auffallendes Design: Ein Icaro Pandion in Ölüdeniz (Türkei)

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



Foto: Jérôme Maupoint / GIN



Dessin: Jean Paul Budillon

AUFSTIEG DANK ABSTIEG...

... in eine tiefere Kategorie und "Gasgeben" ... rät Redaktionsmitarbeiter Pascal Kreyder

Im Verlauf ihrer Fliegerkarriere denken viele Piloten rasch an einen Umstieg auf ein höher klassifiziertes Gerät. Ein neuer Schirm muss her, der schneller fliegt, besser gegen den Wind ankommt, eine bessere Leistung hat, in einer höheren Kategorie angesiedelt ist. Oft ist das ein zu früh auftretender Wunsch. Viele, wenn nicht sogar die meisten Piloten sollten beim Schirmwechsel lieber auf einen modernen Schirm derselben oder gar einer tieferen Klasse umsteigen.

Der Sinn eines schärferen Gerätes wird schnell fragwürdig, wenn man sich folgende Fragen stellt:

- Wie viele Piloten fliegen fast ununterbrochen mit mindestens 10% gesetzten Bremsen?
- Wie viele Piloten nutzen den Beschleuniger nicht oder nur ganz selten, wenn sie von einer Thermik zur nächsten fliegen?
- Wie viele Piloten nutzen ihren Beschleuniger nicht in Abwindzonen?

Für alle drei Fragen lautet die Antwort: „Sehr viele!“. Und damit stellt sich die Frage: Wie viel Prozent der Schirmleistung ihres Gerätes können sie so nutzen? 40%? 50%? Wäre es dann nicht besser, sich einen ruhigeren Schirm eine Klasse tiefer anzuschaffen und zu lernen, wirklich 80% dessen

Potenzial zu nutzen? Eventuell kann mit dem gesparten Geld bei der Anschaffung in einer tieferen Klasse sogar eine Weiterbildung finanziert werden ...

Nehmen wir ein konkretes Beispiel:

- Ein hoch klassifizierter Schirm, der beispielsweise 38 km/h Trimmspeed und 50 km/h Fullspeed hat.
- Ein etwas tiefer klassifiziertes Gerät mit 37 km/h Trimmspeed und 47 km/h Fullspeed.

Der Geschwindigkeitsunterschied zwischen den Geräten ist ganz offenkundig recht gering. Der Einsatz des Beschleunigers dagegen kann schnell 6-8 km/h betragen. Das macht flugtechnisch einen ordentlichen Unterschied.

Und deswegen ist eine kontinuierliche Arbeit mit dem Beschleuniger an einem gemäßigten Gerät viel sinnvoller als der Kauf einer zusätzlichen Geschwindigkeitsreserve von 3 km/h am Anschlag, die der Durchschnittspilot dann sowieso nicht nutzt, weil er es sich mit der „Kiste“ nicht traut.

Fassen wir nochmals zusammen, was wir schon mehrfach an Vorteilen einer regelmäßigen Arbeit am Fußbeschleuniger aufgezählt haben:

- Geschwindigkeitszuwachs
- Eventuell mehr Spannung über die Spannweite (Kappensolidität)

- Weniger Delphinbewegungen der Kappe in unruhiger Luft
- Besseren Biss beim Eintritt in die Thermik
- Austritt der Thermik effizienter, wenn kurz vorher darin vorbeschleunigt wurde. (Fortgeschrittene Technik, siehe unten)
- Ständiges direktes Steuern des Anstellwinkels möglich (wenn fast immer leicht fußbeschleunigt geflogen wird)

FAZIT

Viele Piloten, die wirklich leistungsfähiger und höher fliegen wollen, täten vielleicht gut daran, beim Schirmwechsel in derselben Kategorie zu bleiben oder sogar herunterzustufen. Um dann mit dem gemäßigteren Gerät fast nach Herzenslust den Beschleuniger als zusätzliches Steuermittel regelmäßig einzusetzen, anstelle eine "heißere Kiste" ständig mit 10% Bremse zu "zügeln".

Die detaillierte Beschreibung der "Fußsteuerung in der Thermik" aus Free Aero Magazin 2015/04 kann hier nochmals gelesen werden: <http://de.free.aero/contentsHTML/saison2016/?page=59>





NIVIUK

NIVIUK ROAMER 2

Das neue Wendegurtzeug Roamer 2 gibt sich sehr universell, allerdings mit einer klaren Tendenz zum Einsatz im Gebirge und beim Speedriding.

2 Größen M und L, Gewicht 1.425 g/1.537 g, 490 €. Mit optionalem Airbag, der 80 € kostet und 257 g/277 g wiegt.

Netz für den Helm: optional, 34 g.

Beschleuniger: optional, 32g

Rucksackvolumen: 37 l/45 l

www.niviuk.com/harness.asp?i=eng&id=JNKRNGO&prod=&news=





Foto: Luc Hentsch

NIVIUK

NIVIUK TAKOO 4

Eine neue Version des Tandemschirmes Takoo ist verfügbar: zunächst war das Ziel gewesen, mit dem Vierer einen sehr einfach zugänglichen und bequemen Tandem auf den Markt zu bringen, letztendlich hebt er sich aber auch durch deutliche Leistungssteigerung ab.

Wir haben den Schirm im Januar in Andalusien getestet, der Bericht erscheint in der nächsten Ausgabe.

Vorweg einen Teil des Fazits von Testpilot Philippe Lami: noch höhere Effizienz als der T3, weniger Steuerdruck, mehr Komfort, robustere Bauweise. Nur das Schirmgewicht dürfte vielleicht noch etwas geringer sein, ansonsten absolut gelungen...

TAKOO 4 HERSTELLERANGABEN			
HERSTELLER	NIVIUK Web: http://www.niviuk.com		
ERSCHEINUNGSJAHR	2017		
GRÖSSE	39	42	44
ANZAHL ZELLEN	55	55	55
FLÄCHE AUSGELEGT [m ²]	38.5	41	44
SPANNWEITE AUSGELEGT [m ²]	14.55	15.02	15.55
STRECKUNG AUSGELEGT	5.5	5.5	5.5
ABFLUGMASSE [kg]	110-190	120-220	150-238
KAPPENGEWICHT [kg]	7.1	7.4	7.8
HOMOLOGATION	B		
PRÜFSTELLE	AIR TURQ.	AIR TURQ.	AIR TURQ.

ICARO Audion

EN
B



PARAGLIDERS

www.icaro-paragliders.com



Foto: Sébastien FJ

NIVIUK

R-BUS IN NEUEN GRÖSSEN

Der R-Bus für Tandem-Motorschirme ist von nun an auch in den Größen 31-34 für ein minimales Startgewicht von 100/120 kg verfügbar. Er kann zum Fußstart mit Doppelsitzer-Motorschirmen oder für Einziger-Trikes verwendet werden.

R-BUS HERSTELLERANGABEN				
HERSTELLER	NIVIUK Web: http://www.niviuk.com			
ERSCHEINUNGSJAHR	2017			
GRÖSSE	31	34	37	40
ANZAHL ZELLEN	35	35	35	35
FLÄCHE AUSGELEGT [m ²]	31	34	37	40
SPANNWEITE AUSGELEGT [m ²]	12.94	13.55	14.14	14.7
STRECKUNG AUSGELEGT	5.4	5.4	5.4	5.4
ABFLUGMASSE [kg]	100-410	120-440	150-500	210-500
KAPPEGEWICHT [kg]	6.6	7.1	7.6	8.1
MOTORZULASSUN	DGAC	DGAC	DGAC	DGAC



Vor dem Flug war das Gurtzeug zusammen mit einem SingleSkin Schirm in dem kleinen Rucksack "Kargo P25" verstaut. Er wiegt 379 g.

<http://www.niviuk.com/accessories.asp?id=JNKSDPF8>

NIVIUK

NIVIUK ROAMER P UND ANDERE ...

Dieser String-Sitzgurt wird bei Niviuk intern "Bikini" genannt, um ein wenig Abwechslung zu schaffen. Seine offizielle Bezeichnung ist "Roamer P". Kaum 150 g wiegt dieser ultraleichte Gurt.

<http://www.niviuk.com/harness.asp?id=JNKRGRLO>

Für 2018 sind weitere Neuheiten geplant wie zum Beispiel der Artik 5 und der Link 2. Wir kommen darauf zurück.

WHO IS WHO ?

Hinter dem neuen "Bikini" Roamer P der Firmengründer von Niviuk.

Dominique Cizeau, gebürtiger Franzose mit Winkinger-Wurzeln, hat sich 2005 mit seiner Firma in Katalonien niedergelassen. In den frühen 2000er Jahren hatte er unter anderem von Andorra aus Gleitschirme vertrieben.

Foto: Sascha Burkhardt





Solche Wettkämpfe finden aus Sicherheitsgründen nun grundsätzlich über Wasser statt.
Eine sinnvolle Entwicklung!

WPSC 2017 NOVEMBER 2017 PARAMOTOR PHARAONISCH

Zum ersten Mal seit 1940 wurde ein internationales FAI-Event in Ägypten organisiert. Die World Paramotor Slalom Challenge.

Fotos: Karen Skinner und Jason Whitehead



Karen Skinner, eine der weltbesten Pilotinnen, arbeitet auch regelmäßig als Fotografin für voler.info.



Die optimale, schnelle Kurve mit dem Motorschirm: eine echte Kunst durch geschickte Kombination von Fußbeschleuniger, Schubregelung sowie von Bremsensatz am Stabulo und mit der klassischen Bremse. Detaillierte Erklärungen zu dieser Flugtechnik: http://de.free.aero/contentsHTML/Play-Flugspiele_Gleitschirm_Motorschirm/?page=47

Anfang November haben sich 37 Piloten, unter ihnen 6 Frauen, ein Kopf-an-Kopf-Rennen geliefert, mit hohen Sicherheitsstandards über Wüstenlandschaft und über dem Qârûn-See. Alexandre Mateos hat alle Durchgänge gewonnen und die Zuschauer in seinen Bann gezogen. Seine Frau Marie hat sich bei den Frauen ebenfalls mühelos an die Spitze gesetzt ... was für ein Paar!

DIE MANNSCHAFTSWERTUNG:

1. Frankreich
2. Tschechien
3. Spanien

Für diese Premiere hat Ägypten die Wahrung höchster Sicherheitsstandards in allen Bereichen garantiert. Laut Teilnehmerberichten haben die Organisatoren übrigens auch auf anderen Gebieten glänzende Arbeit geleistet. Das Land ist sichtbar darum bemüht, den Tourismus weiterzuentwickeln.





1. Marie Mateos (MacFly Thor 200, Dudek Snake XX 15)
 2. Aurelia Hallé (Yoda M25 Light, Dudek Hadron XX 18)
 3. Karen Skinner (PAP Thor 200, Niviuk Kougar 20)



1. Alexandre Mateos (MacFly Thor 250, Ozone Viper 4 14)
 2. Jérémy Penone (ALS Thor 250, Dudek Snake XX 15)
 3. Nicolas Aubert (PAP Thor 250, Niviuk Doberman 2 15)

Slalom, Touch and Go, Kicking Sticks
 ... ein Motorschirmwettbewerb ist der
 Sandkasten großer Kinder!





Nach dem Wettkampf gab es ein kleines freundschaftliches Verfolgensrennen zwischen dem Sieger Alexandre Mateos (MacFly Thor 250, Ozone Viper 4 14) und dem Zweitplatzierten, Jérémy Penone (ALS Thor 250, Dudek Snake XX 15). Gefilmt wurde die Szene von Matt Minyard.
<https://youtu.be/wsUhDdg-HZE?t=29s>

Auch das Hotel diente als Freifluggelände - mit Landung im Pool.





Prächtige Landschaften in Flügel-Reichweite.
Ein paar Tropfen Benzin genügen.



Ein ganz klein wenig zu tief: Das Badengehen ist manchmal Teil des Spiels.

AEF 

Cameleon V2 or V3

throttle

2 flying options to match your style or your glider type



+ technical or V2 + V3 + easy
with a reversible KIT

+ free than ever in 2016 with your Cameleon!

www.mycameleon.fr





Die Wüste ruft: zwei Niviuk auf Sightseeing-Tour.

EOLE
by **BIDALOT**

DISPONIBLE SUR
www.bidalot.fr



COUPE C-C



Follow us on Twitter
www.twitter.com/BIDALOT_Techno



Join us on Facebook
www.facebook.com/ Vidalot.paramoteurs



Infoline

+33 559 859 500



AIR DESIGN

AIR DESIGN RISE 3

Der Rise 3 wurde zur gleichen Zeit wie der EN D Hero entwickelt, den wir gerade getestet haben (siehe nächste Ausgabe). Der Rise 3 hat als im oberen EN B-Segment angesiedelter Flügel von den Entwicklungsfortschritten und vom sehr leistungsstarken Profil des Hero profitiert.. Besonders die Winglets fallen natürlich auf, die in Kombination mit Vortex Holes nicht nur leistungssteigernd wirken, sondern auch mehr Rolldämpfung und Kurvenpräzision bringen sollen. Neu im Frühjahr: Der Eazy 2 soll ebenfalls ein leistungsfähigeres Profil bekommen.

Air Design pflegt die Ohren, und die Macher haben damit bestimmt nicht Unrecht. Auch die Schirme anderer Hersteller haben mehr oder weniger ausgeprägte Winglets (Advance) Sämtliche hochklassifizierten modernen Schirme haben zunehmend hochgebogene Ohren. Auch im "schweren" Flugzeugbau und in der Natur bauen die "Schöpfer" Winglets an.

Eine Besonderheit bei Air Design sind allerdings die "Vortex Holes", Öffnungen als zusätzliches Mittel, den Verwirbelungen zu reduzieren.



Die Winglets eines Anden-Condors, fotografiert von Ester Inbar.





WHO IS WHO ?

Air Design wurde im Jahr 2011 von **MARTIN GOSTNER** (Dritter von rechts) und **STEFAN STIEGLER** (Zweiter von rechts) gegründet. Martin fliegt seit 1987 und hat früher bei Airwave gearbeitet. Stefan arbeitete erst bei UP, danach ebenfalls bei Airwave und war Gleitschirmweltmeister 1995. Außerdem auf dem Foto: **BORIS GOSTNER** (Erster von links). Er ist Martins Bruder, kümmert sich bei Air Design ums Marketing und fliegt seit 2005. Zweiter von links ist **NICOLAS COCHET**, verantwortlich für den französischen Markt, Pilot seit 1989. Nach verschiedenen Tätigkeiten in der Industrie ist er in den Gleitschirmmarkt ausgewandert. Der Dritte von links ist **LEON VAN RIGN**, Pilot seit 2005. Nummer sechs auf dem Bild: Testpilot **MIKE KREMER**, der sich auch um den internationalen Vertrieb kümmert.

Stefan Stiegler zeigte schon in Saint Hilaire den neuen Schirmkonfigurator: selbst auf dem Handy kann man ganz einfach die Wunschfarben seines Flügels zusammenstellen.



Eine klare Tendenz: selbst EN B-Piloten fangen damit an, ihre Schirme über die hinteren Gurte zu steuern. Beim Rise 3 agiert der Pilot dabei sowohl auf C als auch auf B.

RISE 3 HERSTELLERANGABEN					
HERSTELLER	AIR DESIGN Web: www.ad-gliders.com				
ERSCHEINUNGSJAHR	2017				
GRÖSSE	XXS	XS	S	M	L
ANZAHL ZELLEN	49				
FLÄCHE AUSGELEGT [m ²]	18.77	21.34	23.83	25.91	28.09
SPANNWEITE AUSGELEGT [m ²]	10.57	11.27	11.91	12.42	12.93
STRECKUNG AUSGELEGT	5.95				
ABFLUGMASSE [kg]	50-65-72	60-78	72-92	85-105	100-125
KAPPENGEWICHT [kg]	3.07	3.49	3.9	4.24	4.60
HOMOLOGATION	B				
PRÜFSTELLE	EAPR	EAPR	EAPR	EAPR	EAPR
MATERIALIEN	Obersegel: DOMINICO - DOKDO-20DMF(WR) Untersegel: Porcher Skytex 27 classic II Rippen: MJ32 Fangleinen oben: EDELRID 8000/U-070, 090 Fangleinen Mitte: EDELRID 8000/U-130, 190 Fangleinen unten: EDELRID 8000/U-190, 230, 280 Tragegurte: Liros 13mm Aramid/Polyester Maillons: 4,3mm JOO-TECH/Korea oder AirDesing Softlinks/Liros DC300				

GIN



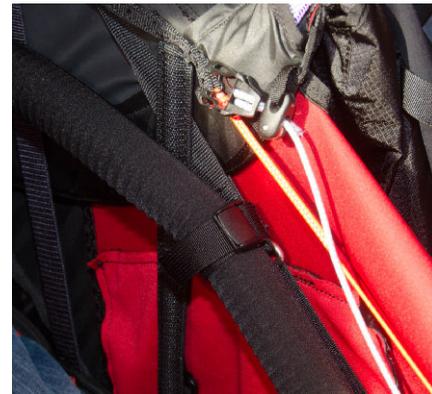
GIN GENIE RACE 4

Das aerodynamische Rückenteil des neuen Race 4 wird nicht von den Seiten her mit Luft gefüllt, sondern über eine Öffnung vor den Füßen des Piloten.

Dieser Liegegurt mit optionaler Windschutzscheibe hat beim SuperFinal im Januar 2018 viel Beachtung gefunden, siehe auch ab Seite 4 in dieser Ausgabe.



Ungewöhnlich: die aerodynamische Verkleidung im Lee füllt sich durch eine Öffnung am Fuße des Beinsacks, die Luft wird über einen Schlauch am Piloten vorbei nach hinten geführt.



WHO IS WHO ?

GIN SEOK SONG, fliegt seit 1976 Drachen und seit den Anfängen auch Gleitschirm. Er war ab 1987 als Entwickler für Hersteller wie Airman, UP und Edel tätig und gründete 1998 Gin. Den Boomerang 1 hat er selbst gestaltet, er fliegt weiterhin auf hohem Niveau bei Wettkämpfen wie dem PWCA mit.

SuperFinal-Sieger **Michael Sigel** gehört als hochklassiger Wettkampfpilot zum GIN-Team. Er ist auch Testpilot, Entwickler und verantwortlich für die Verwaltung.



Foto: Jérôme Meurpoint



Fuse

Paragliding tandem
A.R 5,4 / 49 cells /
Sizes: 37 / 41
Certification : B

> 8.1 kg
max.]



Foto: Jérôme Maupoint

15 Years After: Der Gangster ist wieder da!

GIN

NANO 4 UND GANGSTER 2

Der Nano 4 ist bei GIN das neue Referenzgerät im Bereich Speedridingflügel. Der mit 13,5 größte Flügel ist auch für Anfänger geeignet.

Fünfzehn Jahre nach Version 1 wird der Gangster 2 zum Freestyle-Flügel, der sich für alle Grundmanöver, aber auch fürs Soaring und Spiele an der Düne eignet.

GIN ist auch dabei, an neuen Flügeln für die klassischeren Bereich zu arbeiten. Für 2018 sind geplant: EN B Atlas 2, EN C Bonanza 2, EN D GTO 3.

Der Nano 4. Hier die ersten Vorserienschirme im vergangenen Frühjahr.





Foto: Sascha Burkhardt

Der neue Atom 80.

VITTORAZI

VITTORAZI ATOM 80

Ein neuer Motor mit 78 cm³, beim Coupe Icare mit Pauken und Trompeten angekündigt. Er ist vor allem für Flüge von kurzer bis mittlerer Dauer bestimmt und eignet sich für Anfänger ebenso wie für Piloten kleiner Statur. Er soll 16-17 PS bei 9.500 Umdrehungen und eine Schubkraft von 55 kg liefern. Der mit einer Kupplung ausgestattete Motor wiegt nur 10,5 kg. Die ursprünglich für Anfang Dezember 2017 geplante Markteinführung hat sich ein wenig verzögert.

VITTORAZI MOSTER PLUS STARTER

Zur Erinnerung: seit vergangenen Sommer sind Moster185 Plus und Moster185 Silent mit kombiniertem elektrischen und Handstarter verfügbar. Für diese Vielseitigkeit zahlt der Pilot mit einem geringfügig höheren Gewicht.

<http://www.vittorazi.com>



Zur Erinnerung: der Moster in seiner Luxusvariante Factory hat keinen elektrischen Starter, aber er wiegt nur 12,5 kg und ist mit einer Kupplung ausgestattet (schwarze Glocke).

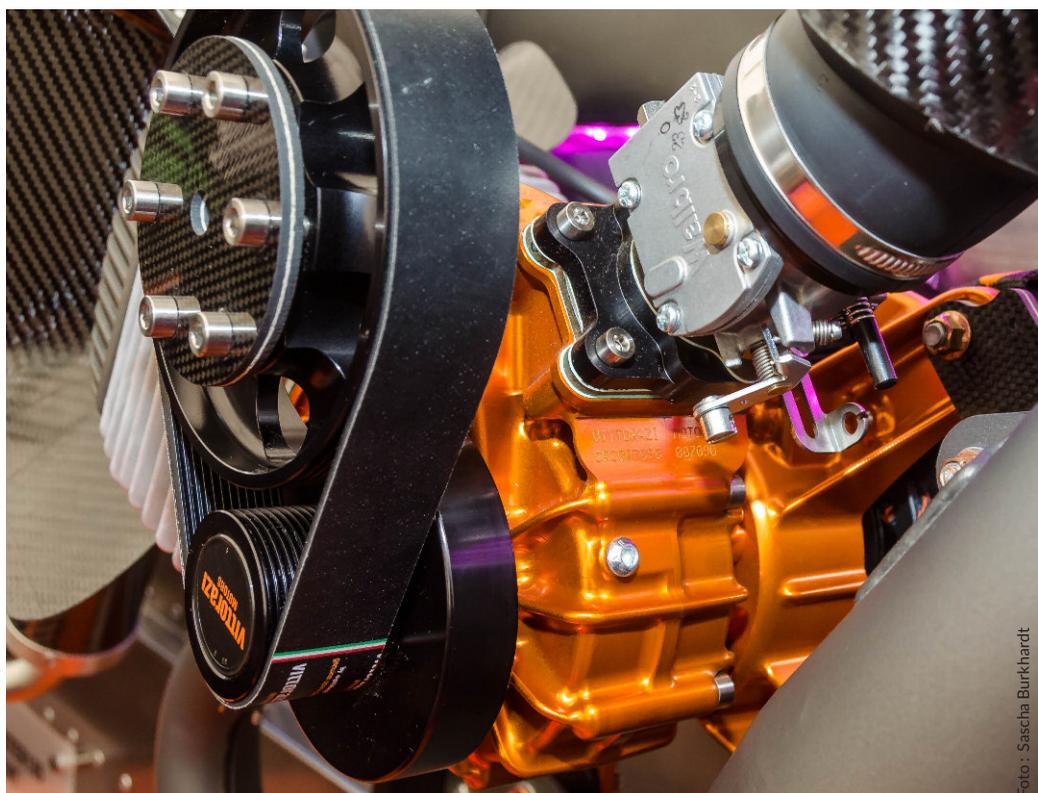


Foto: Sascha Burkhardt

ADVENTURE

ADVENTURE : PRIMUS & PLUMA

Der Primus ist das neue Chassis am Beginn der Modellreihe. Einige Teile wie beispielsweise der Standfuß sind identisch mit dem Pluma, andere hingegen sind aus Stahl oder Inox (Schubstangen). Mit drei verschiedenen Motorisierungen lieferbar.

Der Primus kann jederzeit zu einem PLUMA upgegradet werden. 
www.paramoteur.com

Der neue Primus: er kann zu einem Pluma aufgerüstet werden. Preis ab 4.990 €. Er wiegt 2 kg weniger als die früheren Chassis mit mobilen Schubstangen.



TOTAL CARBON
LEICHT &
ROBUST...

ADVENTURE
PLUMA

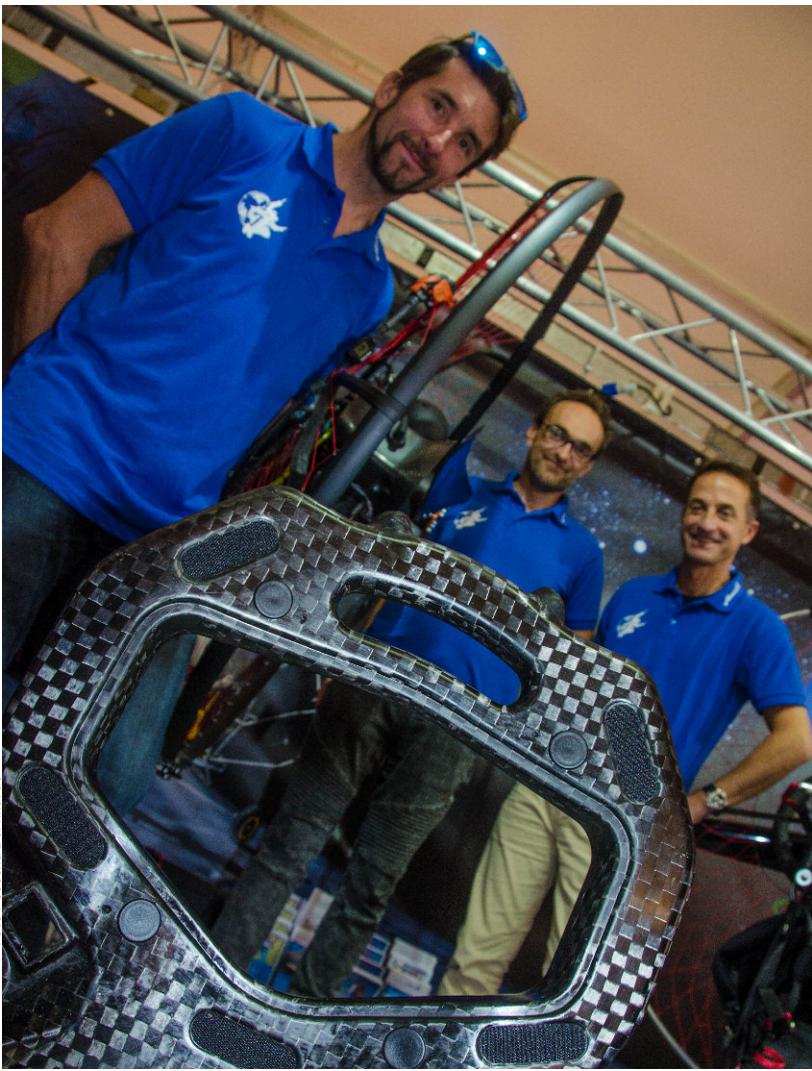
Zum Nachlesen: unsere erste Vorstellung des PLUMA.
<http://de.free.aero/contentsHTML/light2017d/?page=19>

Das Carbon des Pluma: ein edles Material, leicht und vielseitig. Die Verwendung vorimprägnierter Stoffe erlaubt unter anderem eine sehr genaue Ausarbeitung von Details.

WHO IS WHO ?

Von links nach rechts:
PASCAL VALLÉE, Motorschirmpilot seit 2005, Weltmeister 2012, Miteigentümer von Adventure seit 2015.
EMMANUEL LAYAN, Testpilot und Entwickler bei Adventure seit 1993 (!). Auch er ist seit 2015 Miteigentümer.
ANDREA TESTONI, Luftfahrtingenieur bei der ETH Zürich, Motorschirmpilot und seit 2015 Generaldirektor von Adventure.

Foto: Sascha Burkhardt



RAZEEBUSS

RAZEEBUSS: ELEKTRIK FÜRS FLIEGEN

Allen Unkenrufen zum Trotz entwickelt sich das Projekt Razeebuss weiter. In Zusammenarbeit mit Supair entstand der Radical. Er ist mit einem HPD 12-Motor ausgestattet und verfügt über 68 kg Schubkraft, wenn der 130 cm-Propeller ausgeklappt ist. Beim Steigen klappt er sich hinter dem Piloten ein. Das komplette System wiegt inkl. Retter 17 kg und bietet 25 Minuten Autonomie. 🚫

www.razeebuss.com



Flying, that's all.



Paramotors



Trikes

KANGOOK
PARAMOTORS

WWW.KANGOOK.CA 



Accessories

POLINI

POLONI AUS TITAN

Polini baut optional einen leichteren Auspuff im Thor 190/200/250 ein, der aus 31 handverschweißten Titankonussen besteht. Die dadurch erreichte signifikante Gewichtsreduktion beträgt 1,5 kg. 

www.polini.com



CELEBRATING
25th
ANNIVERSARY



PARAGLIDERS

PARAMOTORS

RESCUE

HARNESSES

DEALERS WANTED

WWW.PARAAVIS.COM

SPIELEN!

FLUGTECHNIK: ERNSTHAFT SPIELEN

Die Unfallanalysen der letzten Jahre zeigen klar, dass vielen Piloten Basisfeeling für das Handling eines Schirmes fehlt. Und das gewinnt man sehr einfach beim Groundhandling. Da kann man zum Beispiel den Stallpunkt eines Schirmes gut ausloten. Auch wenn er dann in der Luft durch die höhere Flächenbelastung etwas verschoben ist, lernt der Pilot doch auch am Boden, die Warnzeichen zu verinnerlichen. Ideal ist das Üben an einer Düne, aber auch ein freies Feld mit einem Heuballen kann ein Super-Spielplatz werden. Nicht umsonst sagt Groundhandling-Papst und Acro-Pilot Charlie Piccolo: "An drei Tagen an der Düne startet der Pilot 300 Mal und lernt so viel wie in drei Jahren Flugbetrieb".

Zur Erinnerung hier noch einmal unser letzter Groundhandling-Beitrag zum "Nachspielen":
http://de.free.aero/contentsHTML/Play-Flugspiele_Gleitschirm_Motorschirm/?page=20



Dank Groundhandling hat Mike Küng seine unglaubliche Kappenbeherrschung erlernt. Und selbst dieser Acro-Pilot der ersten Stunde langweilt sich nie beim Groundhandling, auch nach Jahrzehnten nicht...

Jeder Mini-Hüpfer ist ein neuer Flugstart ...

Hier erklettert er einen Bunker an der Düne von Lokken.



LEICHTE SPIELCHEN

Die anhaltende Tendenz zum Leichtmaterial hat auch Vorteile beim Groundhandling.

Mit einem minimalistischen Sitzgurt wie diesem Gin Yeti Xtrem 2, der nur 260 g wiegt, ist der Pilot vollkommen frei in seinen Bewegungen. Da stört und ermüdet nichts! Der Pilot muß nur darauf achten, das naturgemäß etwas empfindlichere Material zu schonen und sich nicht über den Boden schleifen zu lassen.

Übrigens geht Yeti Xtrem 2 besonders einfach und bequem von der Stehposition in die Sitzposition über, das können wir bestätigen.



Foto: Guido Reusch

EUROPA STEIGT AUF

DIE PRÜFLABORE SPRECHEN MITEINANDER

Zum ersten Mal seit Jahren haben sich im Dezember 2017 die wichtigsten Prüflabore für die Homologation von Gleitschirmen, der DHV, EAPR und Air Turquoise, getroffen, um über eine engere Zusammenarbeit zu sprechen. Schade, dass Aerotest nicht dabei war. Eine mögliche Vereinfachung bei der Akkreditierung von LTF-Prüflaboren wurde angesprochen. Denn selbst um eine mit der EN-Norm identische LTF-Homologation unterzeichnen zu können ist es notwendig, DaKKs-akkreditiert zu sein. Die drei sind es, aber die ständigen Überprüfungen und der "Papierkram" kosten viel Geld. Auch eine gegenseitige Anerkennung von einzelnen, in den verschiedenen Labors durchgeführten Tests wurde angeregt, um eine Zulassung abschließen zu können. Bis jetzt musste beim Wechsel auf eine andere Zulassungsstelle die gesamte Prozedur von vorne begonnen werden. Eine bessere Kommunikation ist auf jeden Fall wünschenswert. Wir mussten in der Vergangenheit oft ein heftiges Misstrauen unter den Laboren feststellen. Für die Piloten ist eine der interessantesten besprochenen Maßnahmen die mögliche Schaffung einer öffentlich zugänglichen, gemeinsamen Datenbank mit den Zulassungsprotokollen.

WHO IS WHO ?

Runder Tisch der PMA im österreichischen Bregenz. Von links nach rechts: **LAURENT CHIABAUT** (Supair, Vizepräsident der PMA), **PASCAL PURIN** (Direktor des EAPR-Prüflabors), **GUIDO REUSCH** (Sekretär der PMA), **GÜNTHER WÖRL** (Swing, Finanzchef der PMA), **HANNES WEINIGER** (DHV Technik), **HANNES PAPEŠH** (Phi, Präsident der PMA), **ALAIN ZOLLER** (Air Turquoise), **ROBIN FRIESS** (DHV Geschäftsführer).

Aus dem Protokoll der PMA: in nahezu allen europäischen Ländern gibt es kein Gesetz, das die Homologation eines Gleitschirms fordert. Nur in Deutschland ist der "LTF"-Stempel vorgeschrieben, in Österreich gilt, dass ein Schirm auf dem "Stand der Technik" sein muss. Für die Konstrukteure wäre es sicher ideal, wenn Deutschland die EN-Homologationen vollständig anerkennen würde. Der DHV lehnt aber weiterhin einen Ersatz der LTF durch EN ab.



HÖCHSTE PRÄZISION

GLEITSCHIRME • MOTORSCHIRME • GURTZEUGE • TASCHEN • BEKLEIDUNG • ZUBEHÖR

SKY PARAGLIDERS

www.sky-cz.com

VERJÜNGUNGSKUR BEIM DHV

Seit bald einem Jahr hat der DHV einen neuen Geschäftsführer. Langsam, aber sicher bringt Robin Frieß einen frischen Wind in den Verband. Das hat auch Rückwirkungen auf Europa: Der DHV ist mit 37000 Piloten, 325 Vereinen und 115 Schulen der wichtigste Gleitschirm/Dra-chen-Verband der Welt.

Zu Robins Prioritäten gehört auch die wei-tergehende Digitalisierung der Kommuni-kation, der Verwaltung und der Prüfungen.
www.dhv.de



Robin Frieß, 30 Jahre, nun seit 10 Monaten Geschäftsführer des DHV, bei der Jahrestagung im November, wo er viel Lob erhielt. Robin Frieß gehörte zuvor auch als Pilot, Fluglehrer und Flugschulinhaber jeweils immer zu den jüngsten Vertretern seiner Branche...
Foto: Ewa Korneluk

WHO IS WHO ?



SMART CELLS



DOUBLE 3D SHAPING



LOW ASPECT RATIO



THREE LINER



EASY PACKING



LIGHT WEIGHT

MENTOR 5 LIGHT - der Alleskönner

Die Leichtversion des Meisters seiner Klasse. Über 25 % leichter und viel kleiner zu packen, bringt er alle positiven Eigenschaften der Normalversion mit und ist dabei voll alltagstauglich. Dieser Alleskönner gibt dir die Freiheit, fast jede Spielart des Gleitschirmfliegens auszuüben: vom Hausberg-Cruisen über Hike & Fly, Gleitschirmreisen, bis hin zum ambitionierten Streckenfliegen oder Vol-Biv.

EN/LTF B-Gleitschirm: Leicht, klein zu packen, leistungsstark & sicher

www.nova.eu/mentor-5-light





Manöver haben in seinem Leben einen wichtigen Stellenwert: Alain Zoller

Foto: Sascha Burkhardt

ALAIN ZOLLER

ALAIN ZOLLER : WEITERBILDUNG

Für Alain Zoller, den Chef der Prüfstelle Air Turquoise, zeichnet sich eine klare Tendenz ab: die Schirme sämtlicher Kategorien werden immer sicherer und stabiler. Sie erlauben es den Piloten immer weiter und höher zu fliegen, und schaffen Vertrauen. Zu viel Vertrauen. Sie sind in einem Maße zugänglich geworden, dass sie manchmal Piloten ohne ausreichende Erfahrung dahin fliegen lassen, wo sie noch nicht hingehören ...

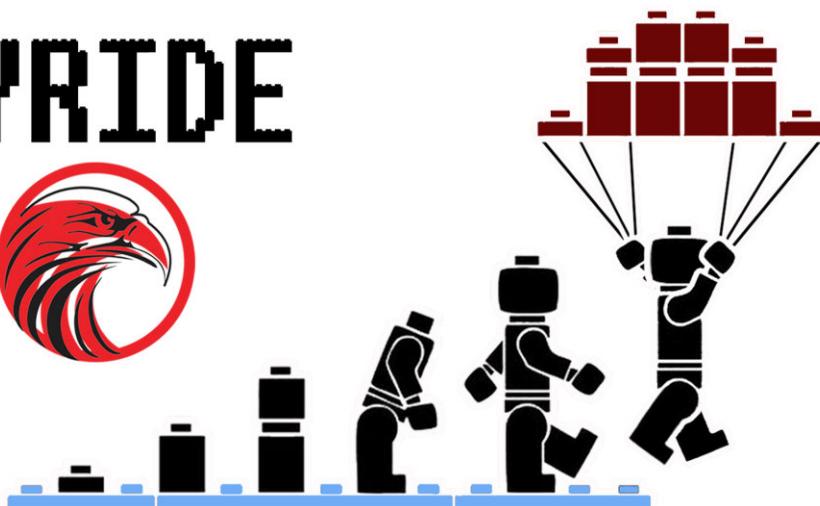
Für Alain ist ein möglicher Ansatzpunkt eine gründlichere, kontinuierliche Schulung der Piloten. Er warnt vor Übertreibungen bei der Tendenz, das Material immer leichter zu machen, und dabei "zu weit und damit an die Grenzen der Vernunft zu gehen".



WHO IS WHO ?

- ALAIN ZOLLER**, Chef und Testpilot bei Air Turquoise
- 1986 Tester für den Hersteller Proselyte Paralle
- 1989 Tester für den Schweizer Gleitschirmverband
- 1990 Verantwortlicher für die FSVL-Tests
- 1995 Gründung von Air Turquoise, Zusammenarbeit mit dem DHV
- 2006 Umsetzung der EN-Norm durch Air Turquoise, Bruch mit dem DHV
- 2015 Akkreditierung DaKKs von Air Turquoise
- Als Testpilot macht er locker 300 Flüge jährlich, und das seit 23 Jahren ...

SYRIDE



TEST : TOUCH AND SNOW



Start und endloses Touch and Go dank weichen Schnees, gefilmt von Christian Reuter von Kangook.. <https://youtu.be/bbmZ9fDqWk8>

S kier am Trike öffnen im Winter völlig neue Perspektiven: große, vom Schnee geglättete Flächen bieten Startplätze und eignen sich zum Spielen, wenn das Trike mit Skiern ausgestattet ist.

UNGEWOHNT

Prinzipiell ist die Verwendung einfach und bei allen Marken identisch: die Räder werden in die Halterungen gestellt und mit Gurten fixiert. In der Luft sorgen an den Skienden befestigte, elastische Spannriemen dafür, dass die Skispitzen leicht nach oben stehen und bei der Landung nicht "einspitzen". Der Pilot kann sich solche Kufen selber basteln, beispielsweise aus einem alten Snowboard.

Die gekauften Lösungen sind zwar sofort einsatzbereit, aber mit mindestens 700 € auch entsprechend kostspielig.

Die Skier von Kangook, die wir gerade getestet haben, sind offensichtlich auf der Basis von echten Motorschlittenkufen gefertigt. Das heißt, sie sind solide und wohl ihr Geld wert.





TECHNIK

Vor dem ersten Start ist eine Pistentour auf dem Boden empfehlenswert. Fazit: die seitliche "Straßenlage" ist klar schlechter als auf Rädern, das Heck kann schnell ausbrechen (aber ohne nennenswerte Folgen), vor allem auf festem und hartem Schnee. Eine feine Neuschneeschiicht ist ideal. Der vordere Ski bei Kangook ist auf der Unterseite mit einer Metallschiene (rechts) ausgestattet, die eine bessere Führung und damit Lenkung ermöglicht.

Auf jeden Fall übernimmt der Flügel schnell die Führung des Gespanns, und der Pilot steuert wie sonst auch. Ein Skistart ist sogar ein wenig einfacher als auf Rädern. Im Falle eines seitlichen Ausbruchs des Schirms läuft das Trike nicht Gefahr zu kippen, sondern weicht leicht zur Seite hin aus. Für die Landung gilt dasselbe, die Skier verzeihen Fehler eher.

Touch and Go-Spiele machen auf dem glatten und weichen Schnee somit noch mehr Spaß als auf Erde und Gras. Und für jene, die nicht in Kufen investieren wollen: auch auf Rädern im Schnee funktioniert das Starten recht gut.

Allerdings nur unter der Bedingung, dass die Schneedecke nicht dicker als 10 bis 15 cm ist, ansonsten bremsen die Schneehaufen, die sich vor den Rädern bilden, zu sehr ab und machen den Start unmöglich.

Trike kanadischen Ursprungs, es kennt den Schnee: Ein Kangook KX1 Komfort, mit Skiern ausgestattet, die der Übersee-Hersteller anbietet. Es kann als Ein- oder Zweisitzer verwendet werden. <http://www.kangook.ca>





Foto : Sascha Burkhardt

Seit 2011 auf dem Markt: Skier für Nirvana-Trikes zum Preis von 730 €.
http://www.nirvana-paramoteur.fr/ulm/16-ski-pour-chariots_nirvana-chariots.html



Foto : Sascha Burkhardt

Diese Skispitzen sind kürzer und schmaler als die von Kangook.



Foto : Lucian Wiesner

Lucian Wiesners selbstgebastelte Ski für einen Start mit dem Flyke.



Foto : Fresh Breeze

Start ohne Skier: es stäubt und bremst, bleibt aber bis zu einer gewissen Schneetiefe möglich.



Soufflez, Inspirez

Adventure



OHNE KOMPROMISSE
www.skytraxx.eu info@skytraxx.eu

© 2007 SKYTRAXX

WINDSRIDERS

WINDSRIDERS : PRIMALOFT WIND

Eine Neuheit bei Windsriders: die Prima-loft Wind, eine Jacke speziell für Gleitschirmflieger. Sie ist strapazierfähiger als die Thermik Light desselben Herstellers, aber auch besser für die Übergangszeit geeignet, da sie nicht ganz so dick ist. Durch ihr geringes Volumen ist sie sehr angenehm zu tragen.

www.windsriders.fr



WHO IS WHO ?

PHILIPPE LAMI fliegt seit 1981 Drachen und zudem seit den Anfängen Gleitschirm. Seine ersten Homologationsflüge ACPULS hat er 1987 für Custom Sails gemacht. Er ist Mitgeschäftsführer der Flugschule www.aerogliss.com und testet für free.aero Magazin Schirme. Mit seiner Frau Nathalie hat er die Firma Windsriders aufgebaut, die speziell für Piloten Kleidung fertigt. Die Herstellung erfolgt zu 100 % in einer Region Nepals, in der Windsriders auch karitative Projekte unterstützt.

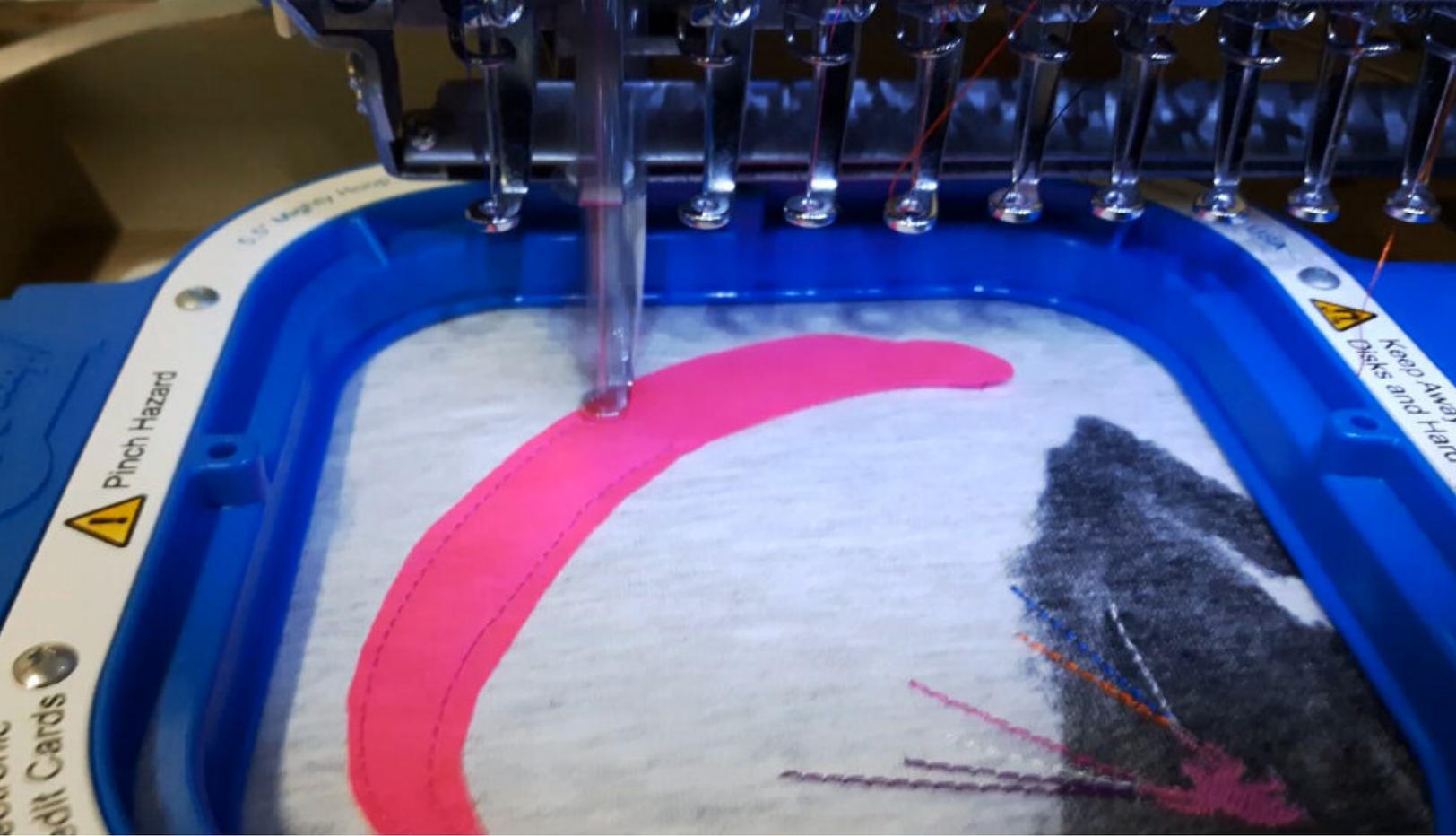


Die neue, leichte Fliiegerjacke Primaloft Wind.

Foto : Sascha Burkhardt



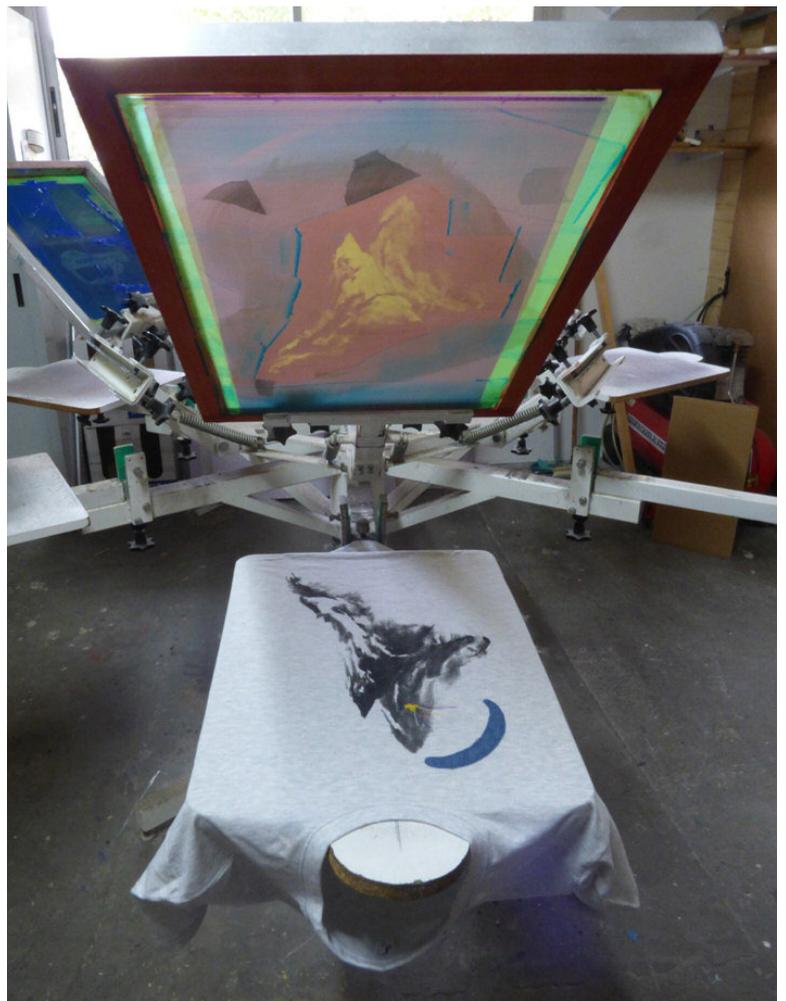
Die sehr leichten und warmen Daunenjacken Thermik Light werden weiterhin verkauft.



TURBULENCE

TURBULENCES: T-SHIRT

Eine originelle Idee: auf diesem T-Shirt der bekannten Bekleidungsfirma Turbulence wird ein echtes Stück Gleitschirmstoff (aus Recycling-Kappen) in das wie immer fraglos geschmackvolle Design eingearbeitet. T-Shirt Recycl', 19,90 € www.turbulence-shop.fr



INSTRUMENTE

TRENDS INSTRUMENTE

Der Markt für Instrumente entwickelt sich stark. Hier zeigen wir nur einige Trends auf, die neuen Produkte werden wir in der übernächsten Ausgabe detailliert vorstellen.

SKYTRAXX FANET & FLARM

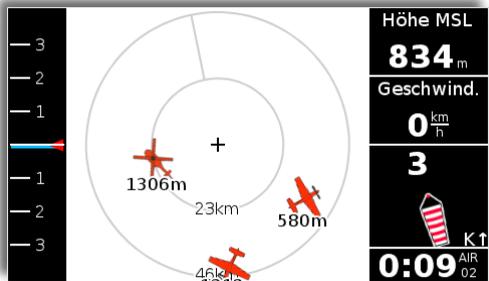
Die modernen Instrumente kommunizieren immer mehr miteinander. Das von Skytraxx eingeführte FANET-System ist operational und breitet sich weiter aus. Die damit ausgestatteten Fluginstrumente können untereinander eine Peer-to-Peer-Verbindung aufbauen und so via integriertem 868 MHz-Sender/Empfänger direkt kommunizieren. Aber auch die Kommunikation mit Relaisstationen am Boden, die Nachrichten über weite Entfernungen übertragen, funktioniert. Zudem schicken sie die Informationen (Position von Piloten) an die Server des OGN-Netzes (Open Glider Network, wiki.glidernet.org), die ebenfalls alle mit FLARM ausgestatteten Luftfahrzeuge aufzeichnen. So entsteht also ein großes FLARM/FANET-Netz, in dem die Gleitschirmflieger, die Segler und andere Luftfahrzeuge ständig darüber auf dem Laufenden gehalten werden, was sich in der Luft annähert.

Seit Dezember 2017 können Skytraxx 2.0 und 3.0 für 99 € mit FANET Sendern/Empfängern ausgestattet werden (und mit einem zusätzlichen "passivem" FLARM-Sender). Andere Konstrukteure werden folgen.. Auf der Thermikmesse im Januar 2018 hat Skytraxx außerdem eine handliche FANET-Boje vorgestellt, die standalone FLARM- und FANET-Sender ist und damit die passive Sicherheit deutlich erhöhen kann. 179 €, ab Mitte des Jahres erhältlich.

Am 5. Februar gibt's in Neustadt an der Weinstraße eine kostenlose große Info-Veranstaltung zum Thema "Vernetztes Fliegen". Mehr Infos:

<https://www.skytraxx.eu/>

Wenn der Pilot sich mit dem FANET/OGN-Netz verbindet, kann er die FLARM-Geräte mit ihren Symbolen sehen.



Follow me, follow you: die Piloten können sich gegenseitig Nachrichten schicken, selbst wenn kein GSM-Netz vorhanden ist, und so ihre Positionen austauschen. Sie sind auch für alle FLARM-Geräte sichtbar.



FLYMASTER KOMMUNIZIERT

Mehr Kommunikation auch bei Flymaster: seit Ende November überträgt auch der kleine "Tracker" den Herzrhythmus des Piloten an die Livetracking-Server, wenn er einen Heartbelt trägt. Früher war das nur mit den Flymaster-Instrumenten des Typs Live möglich.

dnl.flymaster.net/trackerheartg.pdf

Neu bei Flymaster und noch nützlicher: die Buddies-Funktion erlaubt es, auf dem eigenen Flymaster-Display die anderen, mit einem ähnlichen Flymaster ausgestatteten Piloten zu sehen. Voraussetzung: gegenseitiges Anerkennen als Freunde (Buddies). Die Kommunikation läuft über das GSM-Netz und die Flymaster-Server und nicht direkt wie etwa beim FANET.

dnl.flymaster.net/manual_buddies.pdf

AHRS: STODEUS GPSBIP

Die Integration des AHRS-Systems, das allen Sensoren inklusive Gyros Rechnung trägt, um die Reaktion von Varios zu verbessern, wurde im GPSBip von Stodeus endlich als Beta realisiert. Die erforderlichen Sensoren gab es längst, aber es dauerte lange, den Algorithmus auszuarbeiten..

<https://www.lebipbip.com/de/>



LE GPS-BIP
Sprachausgabe und
Sonnenenergie war vorher
schon, jetzt kommt AHRS dazu.
220 € www.lebipbip.com



XCTRACER
Der Vorreiter des AHRS in den
Gleitschirmvarios. Ab Ende Februar wird das
neue XC Tracer Mini II ausgeliefert.
www.xctracer.com



Die Buddies-Funktion steht seit Ende Oktober auf den mit einer SIM-Karte ausgestatteten Flymaster-Instrumenten zur Verfügung. Die Piloten sehen sich gegenseitig auf den Displays. Hier ist der Pilot NU86 auf dem Boden, der Pilot CR861 fliegt.

WHO IS WHO ?

TIMOTHÉE MANAUD, der sein Ingenieursdiplom 2010 an der Polytechnischen Universität Grenoble erworben hat, machte aus seiner Leidenschaft fürs Gleitschirmfliegen einen Beruf. Er erfand 2011 das BipBip Solaire, eine zeitgemäße Antwort auf das berühmte Solario. Er wollte ein hochwirksames Mini-Vario, das auch universell für Streckenflüge, Akro, Tandemflüge, Hike&Fly und Biwak tauglich ist. Da er auch Soundkarten für die Industrie entwickelt, konnte er von seinem Wissen profitieren, um das GPSBip mit einem sehr leistungsstarken Mikrofon auszustatten. Die Grafikerin und Webdesignerin **CLARISSE VALLET** betreut bei Stodeus unter anderem die visuelle Kommunikation.

Der Schweizer **KONI SCHAFROTH**, Entwickler und Eigentümer der Marke XCTracer ist ein erstklassiger Pilot und auch Gleitschirmkonstrukteur. Er arbeitet als Freelancer an genau vorgegebenen Entwicklungsaufgaben, beispielsweise für GIN. Zudem arbeitet er an einem Raumfahrtprogramm der ESA, genauer gesagt an einer Drohne, die aus 32000 m Höhe selbstständig zurückkommen muss. Außerdem ist er in der Uhrenindustrie als Entwickler tätig. Zu seiner Rechten **LISA DE COSTA**, die bei XCTracer für das Marketing, den Verkauf und die Tests von Prototypen zuständig ist.



Fotos : Sascha Burkhardt





WHO IS WHO ?

ANTONY CRÉTEUR, der Mitbegründer von Syride, mit einem seiner Teampiloten, **ANTOINE GIRARD**, und dem neuen Sys'Evolution.

SYRIDE SYS'EVOLUTION

Das Sys'Evolution ist ein von Grund auf neu entwickeltes und konstruiertes Fluginstrument für den Einsatz beim Gleitschirmfliegen. Es handelt sich folglich nicht um ein angepasstes Tablet. Der 6" e-Ink-Touchscreen mit einer Auflösung von 600x800 Pixel und 16 Graustufen ist bei allen Lichtverhältnissen perfekt lesbar. Es bietet sehr fortschrittliche Funktionen, einschließlich einer Querschnittsdarstellung des Fluges. Die Entwicklung und Fertigung in Frankreich garantieren eine sehr enge Bindung zwischen Nutzern und dem Syride-Team. Taucht ein Problem auf oder gibt es die bei der Markteinführung eines völlig neuen Produkts unvermeidbaren Bugs, reagieren die Entwickler sehr schnell. Wir haben ein Testgerät hier und werden unsere Ergebnisse in Kürze veröffentlichen. Preis: 649 €

Syride stellt seinen eigenen Server für die Einreichung von Flügen zur Verfügung. Schon mehr als 250.000 Tracks sind online. Neuheit seit November: ein Newsticker zum leichteren Auffinden aller Flüge der Piloten, die auf der Beobachtungsliste sind. www.syride.com

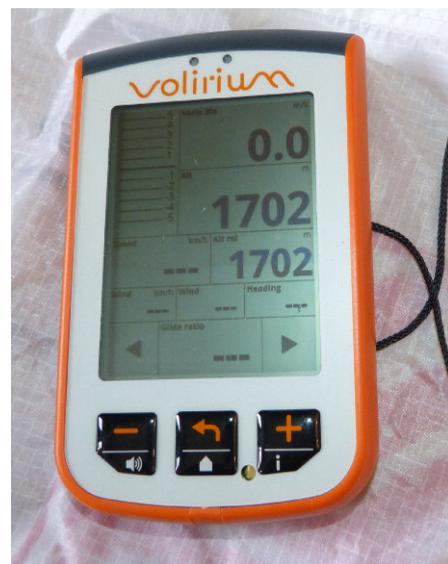
NAVITER VOLIRIUM

Schon vor einem Jahr hat Naviter Flytec aufgekauft. Das Oudie 4 von Naviter gewinnt unter den hochwertigen Instrumenten immer mehr an Bedeutung (Oudie 4, Skytraxx 3, Sys'Evolution, C-Pilot, Live SD). Es kostet 748 €, ist aber ab sofort als Leichtversion Oudie 4 Basic (ohne Wettkampf-Features) für 598 € erhältlich. www.naviter.com

Das ehemalige Flytec-Team sucht eine Marktnische unter dem Namen Volirium mit einem Gerät, das ein Nachfolger des Flytec Connect ist und 780 € kostet. Das Connect war ein Vorläufer der Geräte mit drahtlosen Schnittstellen. www.volirium.com



Ein erster Befund: dieser sehr komplexe Flugcomputer ist viel leichter (< 300 g) und weniger voluminös als Konkurrenzprodukte wie zum Beispiel der C-Pilot Pro von Compass. Letzterer enthält jedoch auch ein Fach für eine SIM-Karte. Der Sys'Evolution kommuniziert dagegen über das Telefon des Piloten.



Classement des pilotes

Identifiez les meilleurs pilotes en sélectionnant une zone géographique sur la carte et une temporalité :

Classement affiché: Monde, depuis: 1 an

Distance	Plafond	Temps de vol
362 km julienirilli Irland Quixada	6201 m Harti Inde Marhi	10:49:51s Dorian Copt Suisse Fesch
298 km Savs Australie Mt.Boroh - Manila	6091 m amirucefi Iran Gardane Rokh	10:02:26s Ben.outiers France Gourdon
267 km skykid France Pierrefe	5994 m antoineg Népal Garding Gompas	10:01:16s fzmok73 France Chauvet

Classement complet

Der Server von Syride gewinnt an Bedeutung, zahlreiche interessante Flüge sind schon eingestellt. Auch der Flug vom 4.11.2017: Julien Irilli und Katia Lafaille haben einen neuen Tandem-Weltrekord aufgestellt (eingereicher Zieflflug). Mehr als 340 km in 9 h 30 m unter einem Niviuk Bi-Ikuma (kein Seriengerät).

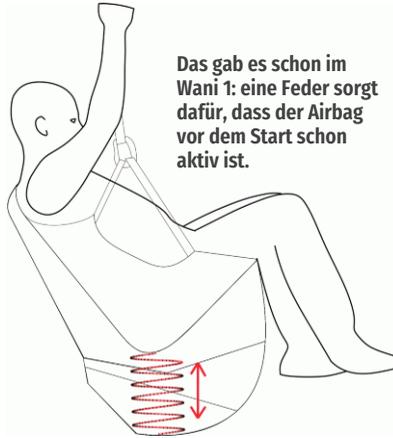
WOODY VALLEY

WOODY VALLEY WANI2

Zum Herbstende brachte Woody Valley sein Wendegutzeug Wani auf den Markt. Auf den ersten Blick sind keine großen Unterschiede zu erkennen, aber es gibt zahlreiche Details, die verbessert wurden.
www.woodyvalley.eu



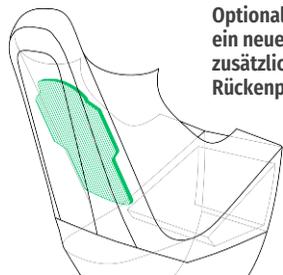
Das Wani 2 ist im Herbst 2017 auf den Markt gekommen. Es gibt derzeit keine Lightversion. Vier Größen unterschiedlichen Gewichts: 3,82 kg/4,05 kg/4,28 kg/4,42 kg
 Preis: ca. 950 €



Das gab es schon im Wani 1: eine Feder sorgt dafür, dass der Airbag vor dem Start schon aktiv ist.



Loops and carabiners in different colours



Optional verfügbar, ein neuer, zusätzlicher Rückenprotector.

Eine bei allen Herstellern erkennbare Tendenz ist auch im Werbefilm von WV zu sehen: die linke und rechte Seite sind in unterschiedlichen Farben gestaltet, sodass eine schnelles Anlegen des Gurtzeuges am Startplatz möglich ist, egal, ob vorwärts oder rückwärts gestartet wird.

Neu sind die Schließen zur Einstellung der Gurte: sie funktionieren auf zweierlei Art. Links blockiert, damit sich nichts verstellen kann, rechts frei für eine schnellere Einstellung.



TEST WOODY VALLEY WANI/WANI LIGHT

Der Test des Wani 1 Wani 1 light von 2015 zum Nachlesen.
http://de.free.aero/contentHTML/Sitz_2015_free_aero_D_150/?page=67

Avec la Wani, Woody Valley avait déjà sorti une selle réversible très légère et polyvalente: 4,2 kg sur notre balance. Dorénavant, sa petite sœur "Wani light" bat des records pour une selle réversible aussi complète : 2,7 kg...



Bi Apollo: die Innereien dieses XC-Tandems

SKY PARAGLIDERS

APOLLO BI

Sky Paragliders hat 2017 eine Doppelsitzversion des Apollo herausgebracht. Die Kappe hätte wie der Soloschirm theoretisch in eine EN B-Zulassung gepresst werden können, als XC-Tandem ist er aber schließlich C geworden. Wir haben die Größe 39 im Test: Mehr dazu in der nächsten Ausgabe!

Zwei Größen:

39 - (110-200 kg)

41 - (125-220 kg)

Kappengewicht: 7,15 kg-7,6 kg

<https://sky-cz.com/en/apollo-bi>



Für den leichten Crux-Gurt soll es jetzt einen Rückenprotector geben. Hier nochmals unser Test des Gurts aus dem letzten Light-Spezial:

<http://de.free.aero/contents/HTML/light2017d/?page=9>



NIRVANA

LEICHT-NIRVANA

Der tschechische Hersteller hat eine Version mit 16,5 kg im letzten Herbst gezeigt, das war aber offensichtlich keine fertige Version. Das Ergebnis am Ende ist also noch offen. In jedem Fall gut: Der Übergang vom Startlauf zum Sitzen funktioniert mit diesem System hervorragend.

www.nirvana.cz



Paragliding Map

Aktuelles Wetter, Vorhersagen und deine Lieblings-Startplätze.
 Schau, wo man gerade fliegen kann - International!



Laden im
App Store



JETZT BEI
Google Play

www.paraglidingmap.com
http://

DAS WICHTIGSTE EVENT 2018: COUPE ICARE VOM 20.-28. SEPTEMBER 2018



2018, COUPE ICARE AUCH IN CHINA !

Der Coupe Icare ist weltberühmt. In der Region von der Hafenstadt Qingdao in China findet Mitte des Jahres nun sogar eine in Lizenz organisierte Veranstaltung statt. Und für den Original-Coupe Icare in Frankreich jetzt schon den Termin merken: 20-23. September 2018.

Mehr Infos: www.coupe-icare.org

Bis dahin noch einige Souvenirs der letzten Ausgabe auf den nächsten Seiten...



Foto : Bruno Lavit



Foto: Johan Chemin





Foto: Johan Chemin





Foto : Johan Chemin



FILMFESTIVAL

Beim Icarus-Filmfestival entdeckt das Publikum in Vorpremieren Meisterwerke wie zum Beispiel den berühmten Videoclip von Jean-Baptiste Chandelier.

Das Icarus-Filmfestival beim Coupe Icare lädt alljährlich zu Reisen, Begegnungen und Abenteuern ein. September 2018 wird es bereits zum 36. Mal stattfinden!

Von Jérôme Bressoulaly

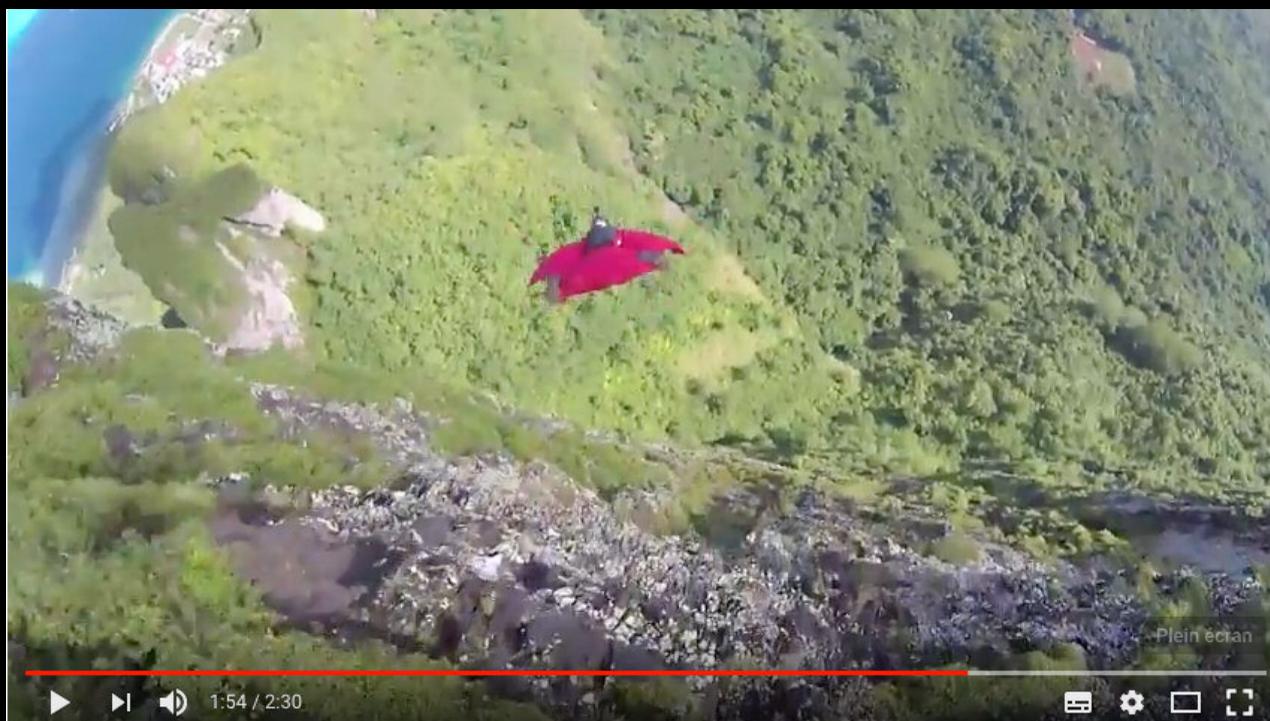
Für die 35. Auflage des Icarus-Filmfestivals waren bei der Ausgabe letztes Jahr mehr als 70 Filme angemeldet. Es tut gut zu sehen, dass es Menschen gibt, die trotz widriger ökonomischer und politischer Bedingungen nicht aufhören bis ans Ende ihrer Träume zu gehen. Sie machen Lust auf "mehr" und lassen uns an ihren Träumen teilhaben!

Der Pressepreis wurde letztes Jahr "Fly On" von Jean Baptiste Chandelier verliehen. Über das anschließend in "Weightless" umbenannte Video haben wir in dieser Ausgabe bereits ausführlich berichtet. Nachfolgend die Trailer anderer Highlights der letzten Ausgabe...

OTEMANU

Film von Rodolphe CASSAN (Frankreich)
14' Ort: Tahiti - Bora Bora

TRAILER



Erstbesteigung der höchsten Erhebung der Insel Bora Bora. Das Sahnehäubchen: ein Wingsuit-Start vom Gipfel.

Harzer Gleitschirm- und Motorschirmschule Knut Jäger

 <p>Gleitschirmfliegen im Harz seit 1987 Berg - Winde - Tandem - Reisen</p>	 <p>Motorschirmausbildung seit 1994</p>	 <p>Windenprofi seit 1990</p>
--	---	--

Fliegen ist geil!

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

skyperformance Center
DHF-zertifiziertes Training

ENVOL VERS LES 8000

Film von Antoine Girard (Frankreich)
41 ' Ort: Pakistan

TRAILER



Antoine Girard auf einem Biwakflug über 1.200 km. Alleine und völlig autonom durchquert er die Gebirgskette des Himalaya. Sein Ziel: er will den 8.157 m hohen Broad Peak mit dem Gleitschirm überqueren. Ein atemberaubendes Abenteuer... <https://player.vimeo.com/video/233114632>

P@r@2000



Die Gleitschirm-Datenbank.
Das Gedächtnis unseres Sports.
Alle Modelle seit den Ursprüngen.
Die technischen Daten.
Eine Sammlung veröffentlichter Tests.

www.para2000.org

Sponsors :



ENTRE CIEL ET CIMES

Film von Nicolas HAIRON, Jérémie CHENAL und Julien IRILLI (Frankreich)
25' Ort: Frankreich (Bauges, Aravis, Mont-Blanc)

TRAILER

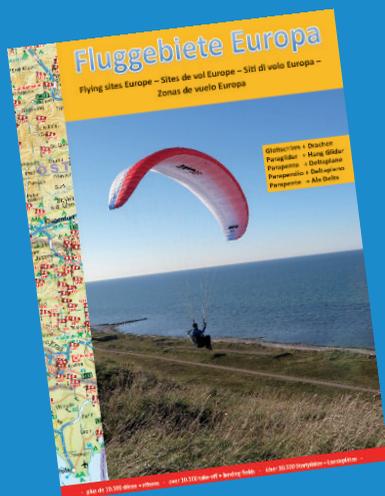


Die neuesten technischen Entwicklungen im Materialbereich haben ultraleichte und kompakte Gleitschirme hervorgebracht. So ist es inzwischen möglich, Gipfel mit diesen Segeln im Marschgepäck zu erklimmen...

neu! - new! - nouveau!
nuovo! - nuevo!

Wohin zum Fliegen?

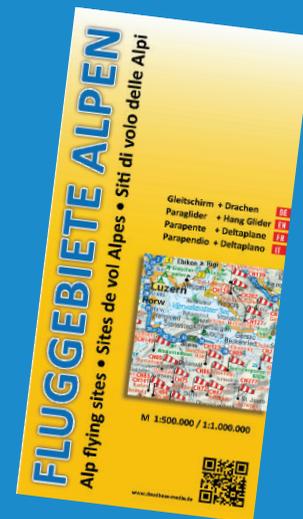
Where to fly? - OÙ voler ?
Dove volare? - Donde a volar?



auch als eBook erhältlich!



www.cloudbase-media.de



Konzept, Chefredakteur, Webmaster, Testpilot: Sascha Burkhardt
Testpiloten: Estéban Bourroufiès, Sylvain Dupuis, Pascal Kreyder, Philippe Lami.
Layout: Véronique Burkhardt
Programmierung iOS: Hartwig Wiesmann, [Skywind](#)
Programmierung Android: Stéphane Nicole [www.ppgps.info](#)
Personalisiertes Logo des Indalo: Michael Sucker indalo@web.de
Magazin [free.aero/voler.info](#) ISSN : 2267-1307

Mentions légales :
Editeur et Directeur de la publication
Sascha Burkhardt
F-66210 Saint Pierre dels Forcats
Tel. +33 6 70 15 11 16

Hébergement :
OVH
Siège social : 2 rue Kellermann - 59100 Roubaix - France

Alle Texte, Fotos und Grafiken von [free.aero](#) sind urheberrechtlich geschützt.

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

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

