

Spirit L

Ein Bericht von Michael Husmann, Herbst 2012



Nachdem ich nun intensive Bekanntschaft mit Fox und Combat gemacht hatte, wollte ich doch sehen, ob Tomas Pelliccis Spirit L denn ebenso einfach zu fliegen ist und auch ob er so angenehme und gute Flugeigenschaften besitzt. In Greifenburg sollte ich dazu endlich Gelegenheit haben. Tomas hatte nicht nur seinen EdelFox sondern auch seinen Spirit L mit Klappen mitgebracht. Den Edel Fox habe ich leider nicht geflogen. Er hat ein schönes Segel und einige andere Änderungen. Tomas ist damit neben dem Gasthof Sattlegger gelandet. Da es schon Herbst war und ich zu ungeduldig, startete ich den Spirit L zu früh und musste 20 Minuten später landen gehen. Ich fand keine Thermik und war wohl auch zu unruhig. Ein neuer Gleiter, wer weiß, was der so mit sich bringt. Während des Fluges hatte ich schon ein bisschen mit der VG gespielt und festgestellt, dass man den Spirit ganz schön schnell fliegen kann, ohne dass das Sinken zunimmt. Sehr angenehm. Außerdem zeigte er beim Erstflug keinerlei Giertendenz egal wie schnell ich war. Ich ging also in die Position, baute Höhe ab und flog dann mit Überfahrt meinen Gegen-, Quer- und Endanflug, gefolgt von Aufrichten, Abfangen, Halten und Rausdrücken. Alles total einfach. Tomas erwartete mich schon am Landeplatz und meinte, ich soll gleich den nächsten Flug machen. Es war schon spät, so gegen 16:30 Uhr, so dass ich fürchtete, dass es wieder nur einen Abgleiter gäbe. Aber Tomas baute schon ab und es ging wieder auf den Berg. Während Tomas in unfassbaren 10 Minuten den Spirit L aufbaute, hatte ich Fluginstrumente angebracht, das Gurtzeug gepackt, mich angezogen und gleich zum Start gegangen. Dort ohne zu zögern raus und fand auch sofort einen Bart, der mich zuverlässig an die Wolkenbasis brachte. Tomas hatte die VG vor dem Start leicht gespannt, die nahm ich beim Kreisen komplett raus und stieg. Nachzentrieren war ganz einfach. Der Spirit L ist ein zahmer Geselle, der willig jede Steuerbewegung umsetzt. An der Basis angekommen, machte ich mich auf den Weg zum Knoten, spannte die VG komplett und beschleunigte leicht. Mein Speedmesser zeigte immer so um die 60 oder mehr, ohne dass ich erhöhtes Sinken feststellen konnte. Ich flog noch weiter in Richtung Westen, bis ich meinte, es sei Zeit zum Umdrehen. Hinter



dem Knoten fand ich einen schwachen Bart, waren es die Kühe weitunter mir? Ich entspannte den Flügel und setzte die Klappe. Es ging hoch und wie schön. Handling vom Feinsten. Weiter gings zurück zur Emberger mit gespannter VG. Über dem Wasserbecken ging es wieder leicht hoch, also die gleiche Prozedur wie eben. Spannt man die VG, dann stellt sich die Klappe in Normalposition. Ich habe sie jedoch immer hübsch separat gesetzt. Weiter ging es zum Gaugen. Die Thermik hatte sich verabschiedet, also lies ich den Spirit L mit ordentlich Geschwindigkeit Richtung Stagor gleiten. Gelegentlich ging mein Blick zum Landeplatz und kurz vorm Stagor wechselte ich die Talseite und flog Richtung Weißensee. Dann zum Landeplatz. Dort in die Position, ich war noch viel zu hoch und ließ mir Zeit die Höhe zu verbraten. Dann wieder mit viel Fahrt in Gegen-, Quer- und Endanflug. Das Alles gefolgt mit einer Bilderbuch-Landung. Ich hatte nur noch das Grinsen im Gesicht. Die Klappe hatte ich bei keiner Landung gesetzt. Das muss ich unbedingt noch ausprobieren, wenn ich dazu Gelegenheit habe. Der Spirit L ist sehr leicht. Er fliegt total einfach. Er ist um alle Achsen gedämpft, aber dennoch reagiert er wunderbar auf jede Steuerbewegung. Mit loser VG in der Thermik wie ein Einfachsegler und mit gespannter VG wie ein Hochleister. Wie beim Combat, ist die VG des Spirit L fern jeglicher Kosmetik, sondern steigert die Gleiteigenschaften des Flügels erheblich. Wegen der hohen Richtungsstabilität und des guten Gleitens macht es Spaß richtig schnell zu fliegen. Der Drachen sieht nicht nur gut aus, er fliegt auch so gut. Der Spirit L überfordert niemanden und fliegt sich so gutmütig, dass er für jeden Piloten geeignet ist, der erfolgreich mit einem Einfachsegler zurecht kommt. Dank des großen Geschwindigkeitsfensters und seiner guten Gleiteigenschaften ist er die ideale Streckenmaschine und absolut wettbewerbstauglich. Nun kenne ich die drei: Fox, Spirit L und den Combat. Interessant ist, dass sich alle drei Geräte sehr ähneln. Sie haben ein ausgesprochenes gutes Handling und mit ihnen zu fliegen ist ein Traum. Und vor allem: Landen ist so einfach. Es hat sich einiges getan bei den modernen Drachen: Neuere Segel, optimierter Segelschnitt, wirksame VG, Klappen wie beim Spirit L und geringes Gewicht.