

schlechtflieger[®] MAGAZIN

FLIEGEN REISEN TECHNIK ABENTEUER LEBEN

Ausgabe 21
D 8 € / AUT 8,40 € / CH 14,00 SFr



21



Der Schriftzug auf der Nasenleiste trifft ziemlich genau die Ikarus-Firmenphiloso-

>> Spirit L <<

Ein Testbereich von Markus Neurauter

Ganz knapp an den Bäumen bleiben und jeden noch so leichten Heber mitnehmen, vielleicht schiebt der schwache Westwind ja doch noch eine brauchbare Ablösung zu mir herauf. Eigentlich glaube ich selber nicht mehr daran, den Kössener Startplatz heute noch von oben zu sehen. Vor gut 10 Minuten bin ich mit dem Spirit mit wenig Hoffnung auf einen längeren Flug losgelaufen, mit etwas VG Vorspannung hat die Unterverspannung nur wenig Spiel und die kompakte Fläche hebt problemlos ab. Seither kurve ich wie auf rohen Eiern am inzwischen vollkommen abgeschatteten Hang hin und her und kann gerade so die Höhe halten. Wenigstens lässt sich der Spirit mit auffallend geringem Kraftaufwand steuern. Fast ohne Verzögerung reagiert er schon auf kleine Piloteninputs. Trotzdem wirkt er nicht übernervös und lässt sich durch leichte Turbulenzen nicht aus der Ruhe bringen.

Aus dem Augenwinkel sehe ich einen Gleitschirm, der direkt neben dem Startplatz steigt – nichts wie hin und den Spirit möglichst

langsam und flach in den schwachen Bart hängen. Das gelingt auf Anhieb und nach einigen Kreisen bin ich über dem Start. Gemeinsam mit drei Gleitschirmen arbeite ich mich Meter für Meter nach oben. In den Hangaufwind sind immer wieder brauchbare Thermikblasen eingelagert, die aber selten mehr als einen halben Meter Steigen hergeben. Der Spirit liegt auch in schwacher Thermik neutral, ohne Tendenz nach innen oder nach außen zu kippen. Dabei kann man die Basis weit nach vorne drücken und entsprechend langsam kreisen. Übertreibt man es mit dem Drücken, steigt der Bügeldruck an. Erst wenn man diesen deutlichen Hinweis auf einen nahenden Strömungsabriss ignoriert, nimmt der Spirit schließlich doch die Nase nach unten und vergrößert die Schräglage. Gibt man dem Bügeldruck nach, erholt sich die Strömung sofort.

Mit etwas gespannter VG steigt der Spirit am besten. Das Handling ist dabei immer noch sehr gut, erst wenn zwei Drittel der Schnur herausgezogen sind, auch dabei ist der Kraftaufwand vergleichsweise gering, wird das Handling spürbar zäher und der Drachen muss



Tomas Pellicci, der Vater des Spirit L, mit den leichten Hybrid-Segellatten. Der Drachen steht bequem auf Knickkiel.

Technische Daten	Spirit L
Fläche	13,7 m ²
Spannweite	10 m
Streckung	7,3
Nasenwinkel	125 - 128°
Doppelsegelanteil	85%
Gewicht (inkl. Packmaterial)	29,5 kg
Pilotengurtzeug	60 bis 90 kg
Packmaß lang/kurz	5,1 m / 4 m

beim Kreisen gestützt werden, damit er nicht nach innen kippt

Inzwischen bin ich über dem Gipfel des Unterberghorns und mache ein paar Fotos. Richtung Westen schaut es ziemlich düster aus. Die für den späteren Nachmittag vorhergesagte Kaltfront ist tatsächlich im Anrollen. Nach einigen Runden um den Gipfel geht es plötzlich großräumig mit 2 Metern/Sekunde nach unten. Ein Blick zum Chiemsee liefert die Erklärung – dort hängen die ersten Regenschauer aus den bedrohlich dunklen Wolken und schicken einen unangenehmen Nordwind in den Kössener Talkessel.

Ich will mein Glück für diesen Tag nicht überstrapazieren und fliege möglichst schnell Richtung Landeplatz. Mit lockerer VG steigt der Bügeldruck beim Ziehen progressiv an und ist bei der Maximal-



Die Flügel-form ist modern, elegant, schlank.

geschwindigkeit von 74 km/h ziemlich groß. Mit gespannter VG wandert die Basis einige Zentimeter nach hinten und die Trimmspeed erhöht sich um zirka 5 km/h, das Kurvenhandling ist dabei immer noch passabel. Im Schnellflug braucht man deutlich weniger Kraft, der Bügeldruck steigt linear an und ist bei der Maximalgeschwindigkeit von gut 90 km/h nicht übermäßig groß. Über den gesamten Geschwindigkeitsbereich steht das Segel sauber und der Spirit zieht spurtreu, ohne Giertendenz seine Bahnen. Die Gleitleistung ist für einen Intermediate beachtlich - obwohl ich einige Zeit mit dem Bügel an den Knien unterwegs war, reicht die Höhe noch locker aus, um ein paar Stalltests durchzuführen. Mit entspannter VG, die Trimmspeed liegt bei 37 km/h, kann ich die Basis gegen den zunehmenden Bügeldruck sehr weit nach vorne drücken, bis die Fläche schließlich langsam auf eine Seite kippt und selbständig Fahrt aufholt. Voll gespannt ist die Bügeldruckwarnung nicht so ausgeprägt, beim Annähern an die Minimalgeschwindigkeit von zirka 30 km/h muss der Vogel aktiv auf Kurs gehalten werden. Drückt man die Basis weiter nach vorne, dreht er etwas schneller als mit lockerer VG auf eine Seite und senkt die Nase. Hält man den Bügel weiter vorne, geht er in eine Steilspirale über, die problemlos ausgeleitet werden kann.

Inzwischen bin ich tief genug, um zu sehen, dass auch am Landeplatz ein leichter Nordwind weht – da die Landewiese in diese Richtung abfällt und nicht besonders breit ist, muss ich die letzte Kurve knapp über dem Boden zwischen einem Bauernhaus und einer Baumreihe einleiten. Das klappt dank des leichtgängigen Handlings problemlos. Nur die Gleitleistung habe ich etwas unterschätzt. Um nicht noch weiter zu fliegen drücke ich ein gutes Stück hinter der eigentlichen Landewiese das Trapez bei noch relativ hoher Fahrt aus. Die Strömung reißt auch bei komplett entspannter VG sauber ab. Der Weg zum Abbauplatz ist aber Dank des vergleichsweise geringen Gewichts von etwa 30 Kilogramm nicht besonders anstrengend. Dort erwartet mich schon Tomas „Drachendoktor“ Pellicci, der den Spirit seit 4 Jahren verkauft. Produziert wird der Flügel in Zusammenarbeit mit Aeros, mit Komplettierung in Stephanskirchen, was auch die unterschiedliche Musterprüfnummer erklärt. Im Vergleich zum Discus von Aeros, dem Grundmodell, auf dem der Spirit aufgebaut ist, ist der Spirit etwas leichter, da die Hardware zur Gänze aus Perunalrohren besteht. Im Discus kommen schwere Rohre aus ukrainischer Produktion zum Einsatz. Die Flügelrohre haben innen einen Durchmesser von 60 Millimetern, außen beträgt der Durchmesser 50 Millimeter. Für das aufrichtende Moment sorgen pro Seite ein Schränkungsanschlag, der über einen im Segel eingnähten Querstab die siebte und achte Segellatte stützt und eine Pitchleine, die sich aufgabelt und an der vierten bzw. fünften Segel-



Details des Spirit L: 1. Carbon-Alu-Hybrid-Segellatten sorgen für Gewichtseinsparung, überdies sind sie äußerst robust und präzise. 2. Für liebevolle Detailarbeit sind die Ikarus-Drachen bekannt. 3. Der Knickkiel des Spirit L. 4. Schön gearbeitete Trapezecken passen stimmig ins Erscheinungsbild.

latte angelenkt ist. Der Ansatzpunkt am Segel ist zirka 20 Zentimeter vom Achterliek nach vorne verlegt. Im Vergleich zu einer Anlenkung direkt am Achterliek kann so bei gleicher Einstellung etwas mehr Pitch-up herausgeholt werden. Pro Seite müssen 2 Unterlatten und 9 Oberlatten ins Segel geschoben werden. Gespannt werden letztere mit Clips. Beim Testgerät musste die äußerste Latte herkömmlich mit einer Schnur gespannt werden. Bei den neuen Modellen wird auch die neunte Latte einen Spannclip haben. Das Segel ist wie das Gestänge sehr sauber verarbeitet und besteht überwiegend aus Dacron. Lediglich die Anströmkante und einige Verstärkungen sind aus einem Mylarlaminat. Das kommt dem Gewicht und auch der Haltbarkeit entgegen.

Bevor ein Spirit ausgeliefert wird, wird er in der Ordination des Drachendoktors gründlich durchgecheckt und mit viel Liebe zum Detail modifiziert. So wird zum Beispiel die eine oder andere Schraube zusätzlich mit einer Schutzkappe versehen und die Untersegellatten erhalten vorne einen elastischen Kunststoffaufsatz, der sich bei jeder VG-Stellung perfekt an das Flügelrohr anschmiegt. Wer weitere 400 Gramm sparen will, bekommt für 100 Euro extra Segellatten, die teilweise aus Carbon bestehen. Ebenfalls 100 Euro Aufpreis kostet eine profilierte Carbonspeedbar. Serienmäßig ist der Spirit mit einem Knickkiel ausgerüstet, der beim Auf- und Abbauen die Flügelenden vom Boden fernhält. Wie bei allen anderen Geräten, die ich kenne, ist die lose Verbindung zwischen

dem vorderen und dem herausgezogenen, nach unten abgewinkelten hinteren Kielrohr nicht besonders standfest. Wenn man nicht aufpasst, macht es seinem Namen alle Ehre und knickt auf eine Seite weg, wodurch große Teile des Segels erst recht und ziemlich unsanft Bodenkontakt haben. Auch dafür hat der Drachendoktor eine Lösung parat. Eine Kunststoffhülse mit zwei Bohrungen, eine in der Längsachse des Kielrohres, die zweite von unten leicht schräg nach vorne ist im vorderen Kielrohrende montiert. Das deutlich dünnere hintere Kielrohr, es wird mit einem Gummizug in Position gehalten, kann einfach herausgezogen und in die schräge Bohrung eingeschoben werden. Auf diese Weise ist es sicher fixiert und das Segel bleibt sauber.

Resümee

In der Luft und am Boden macht der Spirit eine gute Figur. Neben dem geringen Gewicht und der sauberen Verarbeitung mit einigen pfiffigen Detaillösungen haben mir die unkomplizierten Flugeigenschaften und das leichtgängige Handling besonders gut gefallen. Der Flügel steigt gut und liegt satt in der Thermik; mit gespannter VG kann man auch über längere Zeit schneller fliegen. Dabei gleitet er für einen Intermediate sehr gut, auch längere Talquerungen und Streckenflüge sind machbar.

Text und Fotos: Markus Neuraüter

ATOS VR · der neue Maßstab für die Besten · flieg ihn...

Drachenflieger wissen es - Gleitschirmpiloten können es jetzt 'erfliegen': das **ATOS-feeling** ist einzigartig!

ATOS VR 2005: 'weniger Wirbel', komplett überarbeiteter Flügel, mit der Wölbklappe gekoppeltes Höhenleitwerk. Nochmals besseres Start- und Landeverhalten, um 4km/h gesenkte Minimalspeed, wendiger, noch einfacher zu fliegen – unschlagbar beim Steigen, Gleiten, im Flugkomfort. Mit DHV-Gütesiegel.

ATOS VR. Fläche 14,7m². Spannweite: 13,8m. Streckung: 13,3. Startgewicht: 90-150kg. Gewicht: 42kg. Packmass: 5,15 x 0,48 x 0,2 (m).

Perfekt bis ins Detail, komplett im Windkanal optimiert



ATOS fliegen, testen, spüren! Solo oder im Tandem.

A·I·R

A-I-R GmbH
Schillerstr. 95 · D-71277 Rutesheim
Tel. +49 (0) 7152 351 251 · Fax +49 (0) 7152 351 252
www.A-I-R.de