



MINISCHIRME

SPEED- ZWERGE

Der Niviuk Zion 19 ist ein absolut gemäßigter Mini. Der Unterschied zu einem „normalen“ Schirm ist nicht so überraschend, der Pilot fühlt sich darunter schnell „zu Hause“. Der Preis ist auch fast „mini“: 1.700 Euro.

In Deutschland legal nicht möglich, im Ausland immer beliebter: Fliegen mit Winzigflächen bringt neue Aspekte und viel Fun...

Von Sascha Burkhardt

Im Gleitschirmbereich geht der Trend schon länger zum Zweitschirm im „Handtaschenformat“: Speedrider, Speedflyer und Minischirme erweitern den fliegerischen Horizont. Angefangen hat es mit den Speedridern, Minischirmen mit Fallschirmtechnologie und bewusst gewählten Gleitzahlen von „Eins zu Stein“, die mit Ski geflogen werden. Der Pilot versucht dabei, so nah wie möglich am Hang zu fliegen oder besser zu fahren. Er hebt eigentlich nur ab, wenn ein Felsabbruch das erfordert...

Dann kamen die Speedflyer, die schon eher zum Fliegen da sind, und schließlich die Minischirm-Ära, die vom Nova IbeX begleitet wurde und jetzt von der Fima Little Cloud stark besetzt wird: Echte kleine Gleitschirme, Hybride zwischen Speedflyer und kleinem Gleitschirm, mit denen auch Strecken zurückgelegt werden können, die aber dennoch ein Minischirm-Starthandling haben. Will heißen: Die Dinger springen fast von selbst hoch und heben sogar noch früher ab als die leistungsschwächeren Speedflyer.

Verständlich, dass auch Paramotorpiloten die Winzlinge entdeckt haben. Leider ist das legal nur im Ausland möglich: Eine LTF-Zulassung für diese Miniflächen ist in der derzeitigen Form nur schwer vorstellbar. Denn es ist ganz klar: Kleine Flächen sind oft aufgrund der höheren Flächenbelastung klappstabiler. Und die matratzenförmigen Speedrider haben so dicke Profile, dass Klapper fast unmöglich erscheinen.

Wenn die flotten Zwerge bei 70 km/h dann aber doch klappen, sind Wegdrehtendenz und Höhenverlust recht hoch. In jedem Fall meist

zu hoch für eine klassische Zulassung – die Kappen werden von den Herstellern deswegen meist nur auf Belastbarkeit getestet und für die Nutzung im liberaleren Ausland verkauft.

Was bringt es?

„Ausland“ ist ein gutes Stichwort: Am Meer beispielsweise, wenn ein auflandiger Wind zu kräftig ist, um einen normalen Schirm zu handeln, kommen die Minis prima zum Zuge. In dem kräftigen, aber fast turbulenzfreien Wind machen Starts und Flüge mit den kleinen Flächen richtig Spaß. Die Aufziehphase ist mit allen Winzigflächen eine besondere Freude: sie kommen fast von selbst hoch. Die Kappen lassen sich auch sehr gut am Boden handeln, wenn sich der Pilot an die erstaunlich rapiden Reaktionen auf kleine Steuerleineneinsätze gewöhnt hat.

Der Startlauf ist dann aber schon ein anderes Thema. Flächen um die 17-19 m² starten im Wind fast normal, kleinere bekommt man auch gestartet, muss aber dann schon wirklich waten. Ohne Wind sieht es schon anders aus: Die Abhebegeschwindigkeit ist so hoch, dass die Beine nur mit Mühe nachkommen.

Bei Schirmen im Speedflyer-Stil muss der Pilot im Startlauf oft relativ deutlich anbremsen: Sie haben die beste Gleitleistung und das geringste Sinken erst bei einem bestimmten Bremsensatz. Und bei Speedridern gehört die schwache Gleitleistung bei Fullspeed ins offizielle Programm: Wenn der freifliegende Speedpilot auf Ski die Bremsen bis zum Anschlag freigibt, „tauchen“ diese Kappen beeindruckend herab und erlauben sogar, steile Pisten in Falllinie mit der Kappe über dem Kopf herabzufahren. Mit einem entsprechenden Bremsensatz verbessert sich die Gleitleistung dann spektakulär, das Gespann hebt ab. Verständlich, dass mit solchen Kappen ein Motorschirmstart ohne Bremsensatz fast unmöglich ist. Bei den Hybrid-Minischirmen ist das dagegen weniger der Fall: hier reicht oft schon ein geringer Steuerleinieneinsatz, ähnlich wie bei einem „normalen“ Schirm. Ein kräftiger Motor ist in jedem Fall eine gute Hilfe. Schwere Piloten, die mit ihrem Motor schon mit dem normalen Schirm an der Grenze sind, werden mit Winzlingen ihre Mühe haben. Solche Spiele sollten auf relativ weichem Untergrund stattfinden: Wenn es den Piloten im Startersprint „hinlegen“ sollte, hat das geringere Konsequenzen.

In der Luft

Nach dem Abheben sollte der Pilot nur mit äußerster Vorsicht in den Kurvenflug übergehen: es ist erstaunlich, wie schnell die Dinger um die Ecke gehen können. Dabei sind die sofort eingenommene Schräglage und der Höhenverlust je nach Schirmtyp „mittel“, „groß“ oder gar „riesig“: Bevor der Pilot bodennah kreist, sollte er die Kurvensinkrate in größerer Höhe ausprobiert haben. Es ist übrigens hilfreich, wenn man einmal im Gebirge mit einem Minischirm frei geflogen ist. Dann ist auch die erste Überraschung über die Fluggeschwindigkeit schon einmal vorbei: Der Fahrtwind bläst erstaunlich stark ins Gesicht. Und auch die Pendelneigung, die solche Kappen haben, ist erfühlt worden. Viele Minis werden übrigens im Freiflugbereich nur mit sitzbrettlosen Gurtzeugen geflogen, um eben das durch Gewichtsverlagerungen induzierte Aufpendeln zu vermeiden.

Die Schirme ziehen dennoch erstaunlich nickstabil durch die Lüfte: Kleine Turbulenzen werden gut absorbiert, oder besser gesagt „durchpflügt“. Es macht richtig Laune, mit „Überschallgeschwindigkeit“ durch die Luft zu zirkeln und jeden Fingerzeig in Kurven umgesetzt zu sehen. Die Trimmer können in der Regel ruhig auf „Langsam“ bleiben: Die Geschwindigkeit ist auch so schon ausreichend und der Pilot bleibt noch eher im „vernünftigen“ Bereich.

Die Landung ist kein Hexenwerk: Der Pilot sollte nicht zögern, ordentlich Geschwindigkeit im Endanflug aufzubauen und dann die Überfahrt vor dem Aufsetzen sauber ausflaren.

Auch bei gemäßigten Minis sollte der Pilot vorsichtig bleiben: Mit zunehmender Geschwindigkeit wächst die Energie im Quadrat. Falls etwas „schiefeht“, dann schnell „richtig“. Die Nutzung von Minischirmen im Paramotorbereich ist daher nicht unumstritten: Ozone beispielsweise hat sich geweigert, uns einen Firefly-Speedflyer für Motorversuche zu schicken. Und das, obwohl schon einige Piloten mit diesem Hybrid-Minischirm mit 16 m² (Preis: 1.460 Euro) auch motorisiert unterwegs sind und ihre Strandausflüge auch im Internet dokumentieren, siehe Film im Link unten.

Es erscheint tatsächlich empfehlenswert, mit dem Motor im Bereich der „gemäßigten Minis“ zu bleiben – also eher Hybridschirme mit Flächen ab 17 m², wie beispielsweise dem Niviuk Zion 17 oder 19.

Die Zion-Minigleitschirm-Reihe wurde von Niviuk sogar offiziell im Nachbarland Frankreich beim Luftamt für den Motorschirmeinsatz zugelassen. Dennoch: Mit einer gemäßigten Minifläche und der empfohlenen Beschränkung auf ebenso „gemäßigte“ aerologische Bedingungen ist die Erweiterung des fliegbaren Windfensters auch nur „gemäßigt“ und zudem auf Auslandsurlaube beschränkt. Ob das die Anschaffung eines solchen Zweitschirms rechtfertigt, selbst wenn er „nur“ im Bereich von 1.500-2.000 Euro liegt, muss sich jeder Pilot schon ernstlich überlegen...



Ein Speedrider mit Motor. Der Pil Pit von ITV mit seine Größen von 8 m² - 16 m² wird im Nachbarland Frankreich durchaus auch mit Motor eingesetzt.

Foto: www.itv-parapentes.com

▲ Der Zion 19 ging erwartungsgemäß sehr gut und kompakt „ums Eck“, dennoch war er nach der Kurve recht pendelstabil und neigte auch nach einer Steilspirale kaum zum Aufstellen. Mit 19 m² ist er sowieso recht nah am „normalen“ Gleitschirm, wir haben ihn aber immerhin mit 140 kg belastet.



Interessante Clips von motorisierten Minis:
<http://www.thermik.at/paramotor/minis>