Thermik

Thermik

MAGAZIN FÜR GLEITS… …RACHEN | ABENTEUER | REISEN | LEBEN

11–12_2023

FLUGTECHNIK

Fliegen in schwacher Thermik

TEST

Gin Gliders Evora
Triple Seven Q-Light 3
Niviuk Klimber 3 P

COUPE ICARE 2023

NEUIGKEITEN AUS DER GLEITSCHIRMSZENE

Einzelausgabe € 9,70

12

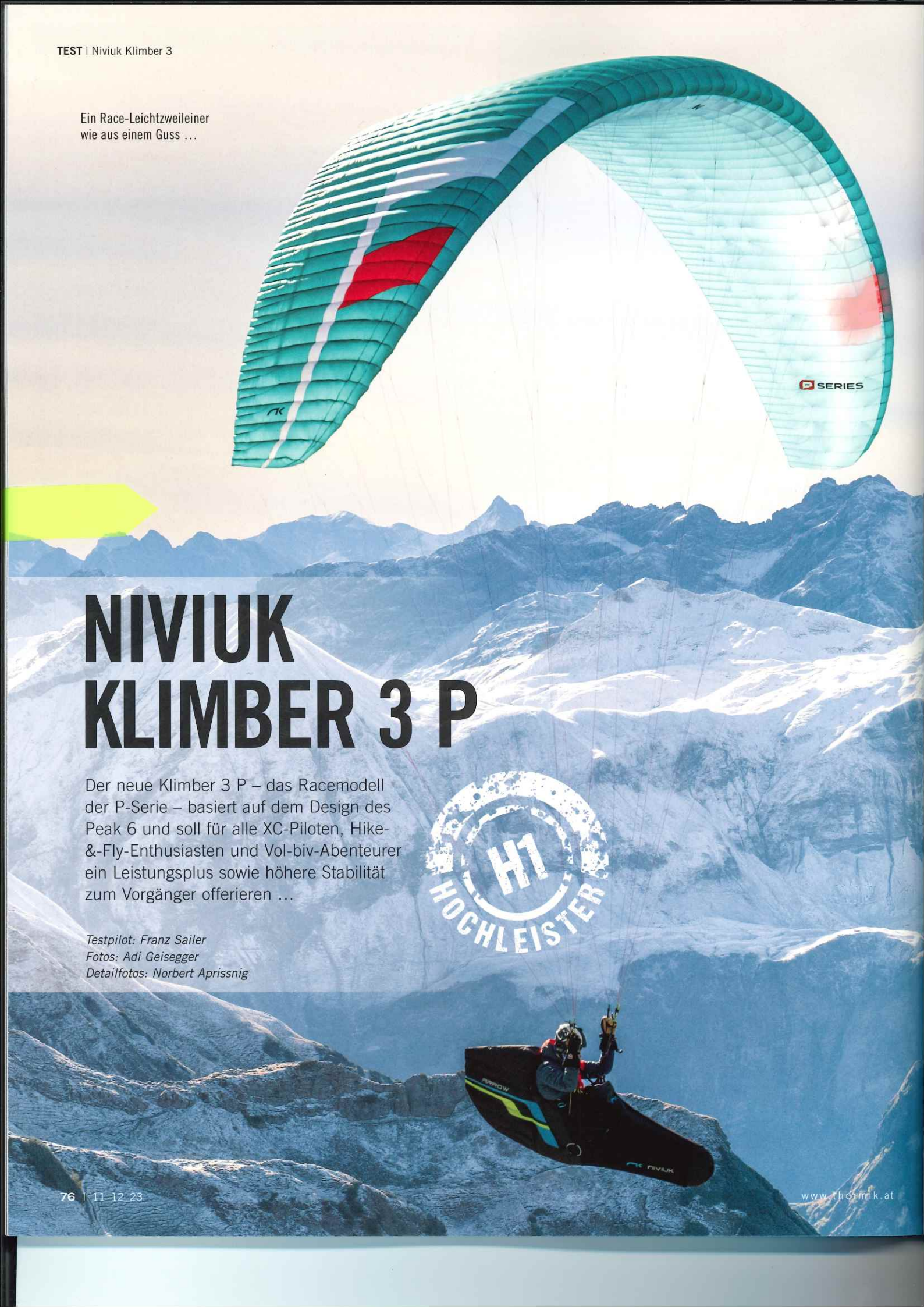
4194196309705

Ein Race-Leichtzweileiner wie aus einem Guss …

NIVIUK KLIMBER 3 P

Der neue Klimber 3 P – das Racemodell der P-Serie – basiert auf dem Design des Peak 6 und soll für alle XC-Piloten, Hike-&-Fly-Enthusiasten und Vol-biv-Abenteurer ein Leistungsplus sowie höhere Stabilität zum Vorgänger offerieren …

Testpilot: Franz Sailer
Fotos: Adi Geisegger
Detailfotos: Norbert Aprissnig



Rechtzeitig zum Saisonbeginn 2023 präsentierte Niviuk den neuen Klimber 3 P, mit dem schlussendlich fünf Piloten bei den diesjährigen Red Bull X-Alps ins Rennen gingen. „Unser gesamtes Wissen, unsere Technologien und Erfahrungen stecken in der Entwicklung dieses Schirms, um Piloten beim Hike & Fly und Streckenfliegen zu unterstützen, bestmögliche Ergebnisse zu erzielen. Mit einer ausgeprägten Wettbewerbsmentalität ausgestattet, entwickelt für die X-Alps", kommentiert Niviuk das Konzept. Gegenüber dem Klimber 2 P sollen Leistung und Stabilität nochmals gesteigert worden sein, u.a. durch ein geändertes Profil und längere Nitinol-Stützdrähte im Segel, so der Hersteller. Den superleichten Zweileiner mit Streckung 6,95 gibt es wiederum in drei Größen (20, 21, 23) für einen Gesamtgewichtsbereich von 60–105 kg. Das Schirmgewicht liegt ähnlich wie beim Vorgänger je nach Größe bei rund 2,9 bis 3,1 kg, wodurch sich der Klimber 3 P wiederum wärmstens für Hike-&-Fly-Abenteuer sowie ausgedehnte Biwaktouren empfiehlt.

KONSTRUKTION, MATERIALEN, DESIGN

Wow! So ein niedliches Packerl! Das Packmaß des Klimber 3 P ist für einen hochgestreckten Zweileiner mit zahlreichen Zellen sensationell klein, das Gewicht rekordverdächtig niedrig! Wir fiebern der ersten Hike-&-Fly-Tour mit dem 3-kg-Biwakflügel entgegen. Als wir in der Redaktion den Gleiter auspacken und inspizieren, staunen wir nicht minder über die ultimative, sehenswerte Leichtbauweise, die unsere Pupillen sichtbar erweitert: coole Shark Nose, superschlanke lange Nitinoldrähte verbaut, „seidenweiche" Leichttuchmaterialien, computerdesigntes ausgeklügeltes Interieur der Leichtkappe (besonders sehenswert!), widerstandsminimierter, wasserdicht beschichteter Leinenmix und letztendlich ein wunderschöner eleganter Leichttragegurt inklusive Softlinks und superleichten Carbon-B-Handles! Der ganze Klimber 3 P ist optisch eine Augenweide!

Vergleicht man bloß die „nackten" Zahlen, unterscheidet sich der Klimber 3 P zum Vorgänger nur wenig: idente Zellenzahl (64), gleiche Streckung und Spannweite, übereinstimmende Fläche und Flächentiefe. Lediglich die Abspannung am Außenflügel wurde geringfügig modifiziert. Dennoch wurde der Nachfolger komplett neu designt und unterscheidet sich vom Vorgänger in wesentlichen Details:
Die dritte Generation des Klimber basiert auf dem Design des Peak 6. Durch die Anwendung der Erkenntnisse, die man bei der Entwicklung des Peak 6 gewonnen habe, konnte das Designerteam für den Klimber 3 P ein neues aerodynamisches Profil konstruieren. Die verbesserte Fertigungstechnologie hat zu einem stabileren und leistungsfähigeren Schirm geführt, kommentiert Niviuk die Innovationen. So konnte durch das neue Profil und kontinuierliche Verbesserungen der Klimber 3 P noch schneller und leistungsstärker gemacht werden. Dank der Niviuk-Technologien und des neuen Profils bleibt der Klimber 3 P deutlich stabiler über dem Piloten und effizienter im Flug, erläutert der Hersteller. Die Konstruktionsverbesserungen des Klimber 3 P haben die Nick- und Rollbewegungen erheblich reduziert. Vor allem konnten dadurch die Rollbewegungen, speziell beim beschleunigten Flug, minimiert werden, sodass sich der Flugkomfort enorm verbessert hat, ergänzt der Hersteller.
Und: Basierend auf der Niviuk TNT-Technologie wurden die Nitinolstäbe neu verteilt, um einen wesentlich stabileren Schirm in allen Flugphasen zu erreichen. So bleibt die Form des Schirms unter allen Umständen erhalten, auch nach sehr komprimiertem Packen. Neu designt wurde auch das Interieur: Ein komplexes Verstärkungssystem der Innenstruktur ermöglicht maximale Festigkeit bei minimalem Materialeinsatz. Die RSD-Technologie verbessert die Lastverteilung auf die Diagonalen, was sich positiv auf das Gewicht des Schirms auswirkt und das Risiko einer Verformung im Laufe der Zeit verringert, erläutert das Designer-Team. Ebenso wurde die passive Sicherheit erhöht, indem man im Vergleich zur Vorgängerversion den Bremsweg um 25 % vergrößert hat. Dadurch ist der Schirm bei niedrigen

TECHNISCHE DATEN (HERSTELLERANGABEN)			
Hersteller	Niviuk, La Cellera de Ter, Spanien, www.niviuk.com		
Vertrieb	**D/A:** Christin Kirst, D-83346 Bergen, Tel. +49 (0)176 21510799, hallo@niviuk.com **CH:** NIVIUK Distribution Switzerland, Patrick Roser, +41 (0)79 564 5936, info@niviuk.ch, www.niviuk.ch		
Produktion	Niviuk-eigene Produktion in Vietnam		
Konstrukteure	Olivier Nef, Adrià Grau, Joel Cumelles, Eneko Bergaretxe		
Testpiloten	Olivier Nef, Tim Rochas, Tanguy Renaud-Goud, Simon Issenhuth		
Größen	20	21	**23**
Zellenanzahl	64	64	**64**
Startgewicht (kg)	65–85	80–95	**90–105**
Fläche ausgelegt (m²)	20,3	21,5	**23**
Fläche projiziert (m²)	17,3	18,3	**19,6**
Spannweite ausgelegt (m)	11,88	12,22	**12,64**
Streckung ausgelegt	6,95	6,95	**6,95**
Streckung projiziert	5,32	5,32	**5,32**
Kappengewicht (kg)	2,85	2,95	**3,1**
Gesamtleinenlänge (m)	199	205	**212**
Preis inkl. Mwst. (€)	5.750,–	5.750,–	**5.750,–**
Gütesiegel LTF/EN	EN D	EN D	**EN D**
Lieferumfang	Außenpacksack, Zellenpacksack, Reparaturset, Handbuch, Aufkleber, T-Shirt		

Das faltenfreie Obersegel sorgt für Gleitleistung

Die Nitinolstäbchen formen eine perfekte Profilnase mit Shark Nose

Geschwindigkeiten viel einfacher zu fliegen und bei schwierigen Bedingungen leichter zu starten und zu landen, heißt es herstellerseitig.

Neue vernähte Minirippen an der Hinterkante reduzieren den Luftwiderstand und verbessern die aerodynamische Form des Schirms. Die DRS-Technologie wurde so optimiert, dass die Minirippen direkt in den Schnitt der Außenflügel integriert sind – die Außennähte verschwinden dadurch. Niviuk verwendet zudem neue Materialen: Ein neues Gewebe von Dominico mit 25 g/m² wurde am Obersegel des Schirms baut um, um ihn leichter zu machen. Für das Innenleben wurde das Skytex 27 g/m² verwendet, um Festigkeit und Leichtigkeit zu gewährleisten. Eine neue wasserdichte Beschichtung (Edelrid Magic Pro Dry) wurde für die Leinen verwendet, um die Flugvorbereitung und das Sortieren der Leinen zu vereinfachen.

Die neuen Leichttragegurte des Klimber 3 P sind ein echter Hingucker! Der ultraleichte Cousin-Tragegurt hat einen geteilten A-Gurt, ein Ronstan-Beschleunigungssystem (mit Kick-down), Softlinks, einen Ring für die Bremsleinendurchführung, kleine (aber gut haftenden!) Druckknöpfe für die Bremsgriffbefestigung, einen schlanken Bremsgriff, marginal verbreiterte Einhängeschlaufen (rechts grün, links rot) sowie superleichte B-Handles aus Carbon. Alles „very beautiful"!

START

Mit einem 3-kg-Ultraleicht-Zweileiner muss man ganz einfach mehrere ausgedehnte Hike-&-Fly-Touren unternehmen! So stehe ich an einem atemberaubend schönen Spätsommertag gemeinsam mit fünf Mann auf 2.000 m. Der ehrfürchtige Blick schweift über das Traumpanorama nach Osten ins Ennstal Richtung Grimming und Stoderzinken, nach Süden zu den Schladminger Tauern und nach Osten zum nahen Nationalpark Gesäuse.
Die zweieinhalbstündige Wanderung, an zwei bewirtschafteten Hütten (Grabner Alm und Admonter Haus) vorbei, war mit dem 12,5-kg-Rucksack am Buckel mehr Spaziergang denn wirkliche Herausforderung – so macht Hike & Fly Spaß!
Rasch sind die paar Leinen sortiert, allerdings schenke ich dem schlanken Tragegurt noch einen Extrablick, bevor ich mich am Karabiner einhänge. Ist alles korrekt und nichts verdreht? Es weht ein strammer 20er-Wind hier oben, und der respekteinflößend steile Wiesenstartplatz verzeiht keine Fehler …

Vorwärtsstart

Bei Nullwind oder minimalem Rückenwind kann die leichte Kappe problemlos rückwärts aufgezogen werden. Lediglich bei spürbarem Rückenwindeinfluss an flachen Startplätzen (rückwärts laufen beim Aufstellvorgang nicht mehr ausführbar und somit kein nachhaltiger Zug auf die Tragegurte möglich) ist vorwärts aufziehen notwendig. Dazu am besten beide A-Tragegurte fassen. Ein dosierter Zug reicht aus, um die leichte Kappe aufzustellen. Hineinpreschen in die Leinen ist selbst bei Rückenwindtendenz nicht erforderlich. Stattdessen mit gespannten A-Leinen den Aufziehvorgang durchführen. Der 64-Zeller füllt sich über die gesamte Spannweite rasch und zuverlässig mit Luft und neigt beim Aufstellvorgang nicht zum Hängenbleiben. Der Klimber 3 P ist für einen hochgestreckten Hochleister dank seines geringen Gewichts und seiner etwas niedrigeren Zellenanzahl vergleichsweise einfach zu starten und somit für Hike-&-Fly-Touren ein zuverlässiger Begleiter, der selbst bei schwierigen Startbedingungen mit Rückenwindtendenz die Pulsfrequenz im niedrigen Bereich belässt.

Rückwärtsstart

Denkbar einfach! Vorzugsweise nur mit den inneren A-Gurten aufziehen. Selbst bei leichtem Seitenwindeinfluss zieht so die Kappe sehr spurtreu zum Zenit. Die Kappe muss am Zenit nur dann stark angebremst werden, wenn der Aufziehimpuls zu intensiv ausgefallen ist. Auch die Außenflügel stressen nicht! Selbst wenn die Kappe mal bei Seitenwindtendenz aus dem Wind giert, bleiben die stabilen Außenflügel meistens gespannt.

Starkwindstart

Es versteht sich von selbst, dass man die superleichte, hochgestreckte Kappe nur stark gerafft dem Starkwind preisgibt. Beim Aufstellvorgang wiederum lediglich die inneren A-Gurte benützen. Auch bei Starkwind präsentiert sich der Flügel spurstabil. Er muss allerdings bei stärkerem Wind am Scheitelpunkt gestoppt werden, um ein Überschießen zu vermeiden. Klar können beim Groundhandling im Starkwind ab und an die Ohren des hochgestreckten Zweileiners einklappen und bei den Galerieleinen einfädeln. Vorteil: Durchgeschlaufte Zellen sind rasch wieder befreit!

KONSTRUKTION/MATERIALIEN

Kappe: Prägnante Shark Nose, doppeltes 3D-Shape am Obersegel, lange Nitinoldrähte am Obersegel, kurze am Untersegel, sehr schmale Querzugsbänder, Miniribs; Tuch: Ober- und Untersegel: Dominico N10 (26 g); Rippen & Profile: Porcher 70000 E91

Leinen: unummanteltes Leinensetup: Stammleinen Edelrid (A-8000 U 130 bis 340); Mittlere Galerie: Edelrid (A-8000 U 50 bis 190), Liros DC40, DC35 Top-Galerie: Edelrid (A-8000 U 50, U70; Liros DC40, DC35

Tragegurt: ultraleichter Cousin-Tragegurt mit geteiltem A-Gurt, Ronstan-Beschleunigungssystem (mit Kick-down), Softlinks, Ring für die Bremsleinendurchführung, Druckknöpfe für die Bremsgriffbefestigung, schmaler Bremsgriff, marginal verbreiterte Einhängeschlaufen (rechts grün, links rot), superleichte B-Steering-Carbon-Handles

EIGNUNG

Einsteiger		XC	●●●●●
Gelegenheitspilot		Acro	
Wettkampf	●●●●●	Hike & Fly	●●●●●

● (wenig geeignet) bis ●●●●● (hohe Eignung)

PILOTENANSPRUCH
(ANFORDERUNG AN DEN PILOTEN)

E1	E2	i1	i2	S1	S2	H1	H2	CC

H1: Hochleister für XC und Wettkampf.
Erforderliche Skills/Erfahrung: Für Piloten, die jede Möglichkeit nutzen, in die Luft zu kommen.
Erforderliche Airtime: ab min. 120 Std./Jahr

PILOTENKOMMENTAR

Ein leistungsstarker Biwakflügel, der mit hoher Stabilität auch in schwierigen Wetterbedingungen punktet und in einem breiten Gewichtsbereich geflogen werden kann. Ein perfekter Biwakflügel mit einem einzigen Kritikpunkt: etwas überhöhte Steuerdrücke.

Was uns gefiel: Hohe Stabilität in allen Fluglagen, sensationelles Gewicht & Packmaß, einfach zu starten

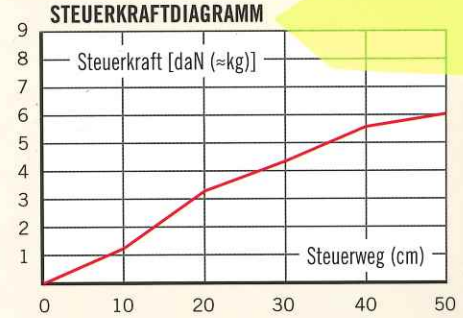
Was anders ist: Neues aerodynamisches Profil mit verbesserter Leistung

Was uns fehlt: –

TESTPROTOKOLL

Startgew. Testpilot (kg)	92–103
Flächenbelast. (kg/m²)	4,69–5,26
Gurtzeug	WV X-rated 6, Runa, WV GTO light 2
Messinstrumente	Flymaster Live SD, Skytraxx 2.1
Beschl.weg (cm)	48,5 (mit Kick-down)
Gew. Schirm (kg)	3,15 (gewogen)
Vtrimm (km/h)	39–40 (bei 99 kg in 1.800 m MSL)
Vmax (km/h)	59–60 (bei 99 kg in 1.800 m MSL)

STEUERKRAFTDIAGRAMM



Kommentar: Im Arbeitsbereich zwischen 10 und 20 cm Steuerweg erhöhter Steuerdruck, infolge linear ansteigend, gut sichtbarer Stallpunkt, der früh kommt …

NIVIUK KLIMBER 3

FLUGVERHALTEN

Der 20er-Westwind an den Haller Mauern hebt mich aus dem Stand in die dritte Dimension. Achternd soare ich im Nu 100 Höhenmeter auf und gleite im Halbgas zur nächsten Abrisskante. Heute wage ich einen Versuch und fliege den Klimber 3 P bewusst stark untergewichtig. Mit meiner superleichten Ausrüstung komme ich gerade auf 92 kg Startgewicht – nur 2 kg über der Untergrenze der Größe 23, oder andersrum: ganze 13 kg unter dem höchst zulässigem Startgewicht! Ob das funktioniert? Der winddurchsetzte, grantige Bart zupft und zerrt an der Kappe, als ich eindrehe. Schon erwarte ich den ersten Ohrenentlaster bzw. Seitenklapper. Nichts passiert! Der stark unterbeladene Flügel arbeitet in sich, verwindet sich ein wenig, bleibt aber stabil. Bei einem Startgewicht von 95 bis 100 kg zeigte sich der Klimber 3 P in bisher über 20 Teststunden bombenstabil, dass er allerdings mit 92 kg den Turbulenzen noch so gut trotzt, hatte ich nicht erwartet. Selbst niedriger gestreckte C-Geräte können unterbeladen mit den Ohren stressen, waschechte D-Geräte mit Streckung 7 sind unterbeladen an den Außenflügeln kaum mehr zu bändigen. Der Klimber 3 P ist diesbezüglich eine klare Ausnahme! Die hochgestreckte Kappe vermittelt hohe Kappenspannung, ohne allerdings „hart" zu wirken. Ähnlich dem Artik R kann der Flügel im Kurvenflug als „agiler Flachdreher" bezeichnet werden. Die Bremse greift sehr präzise und direkt, die Steuerwege bleiben somit im Arbeitsbereich kurz. Das ist auch gut so, denn die Steuerdrücke sind durch den hohen Kappeninnendruck erhöht. Das ist beim flachen Kreisen bzw. bei ausreichender Beladung kein wirkliches Problem. Muss man beim abrupten Richtungswechsel oder in engen Kurven jedoch deutlich nachziehen, können die erhöhten Steuerdrücke nach geraumer Zeit doch aufdringlich werden. Zugegeben: Heute fliege ich krass untergewichtig, der Klimber 3 P präsentiert sich nicht so agil und reagiert sichtlich träge auf Gewichtsverlagerung. Mit anderen Worten: Beim Klimber 3 P sollte der Sweetspotbereich zwischen 95 und 100 kg angepeilt werden. Steig- und Gleitverhalten ist in diesem Startgewichtsbereich optimiert, der Flügel spielt sämtliche Stärken voll aus. Im Übrigen: Auch der Hersteller bezeichnet exakt diese Spannweite als „Optimales Gewicht im Flug". Dennoch: Kilometerfresser oder überladene Biwakflieger können den Klimber 3 P auch im oberen Startgewichtsbereich pilotieren, oder umgekehrt: Hike-&-Fly-Piloten können durchaus auch mal mit ultimativer Leichtausrüstung hohe Startplätze erklimmen und unterbeladen Flüge mit überraschend hoher Stabilität der Kappe absolvieren.

Obersegel mit Abströmkante, Miniribs und Querzugsband im Flug. Gut zu sehen auch die Leinenanbindungspunkte der Bremsspinne mit Raffsystem.

Thermikflug

Das Niviuk-Entwicklerteam hat den Klimber 3 P für den Thermikflug perfekt ausbalanciert. Hochbeladen (über 100 kg Startgewicht) zieht die Kappe mit satter Penetration in die Thermik hinein, Nickbewegungen müssen ab und an dezent gestoppt werden. Mit einem Startgewicht von 95 bis 100 kg (empfohlen!) dringt der Flügel relativ neutral (mit leichter Überfahrt) in den Bart. Unter 95 kg beladen stoppt dagegen die Kappe beim Einflug in die Thermik bzw. stellt sich gelegentlich dezent auf – vorzugsweise betätigt man daher vor dem Eindringen in die Thermik 30 bis 50 % das

1

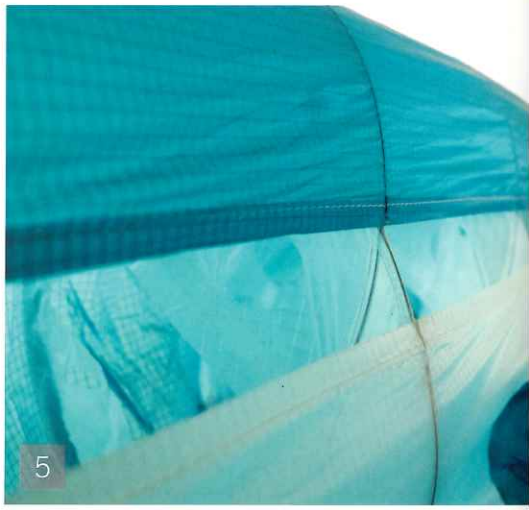
2

3

4

NIVIUK KLIMBER 3 P

1. Übersichtlich und sauber: der Leichttragegurt des Klimber 3 P
2. Hochwertige Rollen „laufen" leichter … zumindest bis zur Kick-down-Kugel
3. Sauber verarbeitete Softlinkverbindungen
4. Nitinol- (beim Klimber 3 P extradünn) statt Kunststoffsstäbchen … bei Niviuk Standard!
5. Markante Shark Nose, dank Nitinol gut gespannt!



5

Speedsystem (= dynamischer Thermikeinstieg). Pitchgelüste, das heißt, stärkere Nickbewegungen zeigt der Klimber 3 P nur selten. Lediglich bei hoher Beladung kann der Flügel beim Exit aus einem starken Bart massiver vorschießen und braucht infolge die kurze Leine sowie die rasche Hand eines erfahrenen Piloten. Auch das Rollmoment wurde gut gewählt: Der Flügel rollt ausreichend agil in die Kurve und lässt sich dank präziser Bremse effizient im Aufwind dirigieren. In grantiger Thermik besticht der Zweileiner mit hoher Kappenkohäsion über die gesamte Spannweite. Entlaster am Außenflügel sind äußerst selten, die klassische, häufige Stützbremse bei hochgestreckten Sicheln ist selten erforderlich. Seine Stabilität und die hohe Laufruhe im Kurvenflug verleihen dem Klimber 3 P hohen Flugkomfort, selbst wenn sich die leichte Kappe in Turbulenzen gelegentlich verbiegt bzw. verwindet.

Der gut gespannte, dennoch sensitive Flügel bügelt starke Turbulenzen elegant aus und stresst nur selten. Wie bereits beim EN-C-zertifizierten Zweileiner Artik R wurde von den Designern auch beim Klimber 3 P eine gelungene Mischung aus Sensibilität (gutes Feedback) und Stabilität/Kappenspannung gefunden. Den Startbart bis zur Basis bei 2.400 m ausgedreht, fliege ich nach Westen in die Südabbrüche des bekannten Großen Pyhrgas, wo es mich mit -4 m/s im Dauersinkton runterspült. Obwohl Westwind herrscht, ist der markante Felsstock wieder einmal vom Nordwestwind überspült. 1.000 m tiefer kann ich mühsam einen verblasenen Bart zentrieren und kämpfe mich wieder zur Wolkenbasis hoch. Was für ein verrückter Tag!

Beschleunigter Flug

Hochbeladen erreicht der Klimber 3 P im Topspeed bei rund 2.000 m MSL die 60-km/h-Marke. Spurstabil zieht der Zweileiner mit toller Penetration durch die Luftmassen und verleitet geradezu, Rolle auf Rolle dahinzufräsen. Der Beschleunigerweg ist allerdings etwas höher und kann lediglich durch eine Kick-down-Vorrichtung knapp unter 50 cm gehalten werden. Bis zur Kick-down-Kugel (80 % Beschleunigerweg) ist der Pedaldruck angenehm niedrig, darüber jedoch nur mit höherem Kraftaufwand zu bewerkstelligen.

Im Speedflug signalisiert der Klimber 3 P hervorragend die Luftbewegungen, ohne allerdings nervös oder kippelig zu wirken. Und: Der Zweileiner fliegt schön geradeaus und spurstabil, permanente Richtungskorrekturen über die B-Handles sind nicht erforderlich. Beim Rückflug zum Starkplatz gerate ich in einer Flughöhe von 1.700 m in einew Windscherung und muss mich plötzlich mit starkem Südostwind herumschlagen. Mit 15 km/h bläst es um die Ecke, die Thermik kommt nur mehr bockig und zerrissen die Felswände hoch. Ich brettere mit Bauchweh im Halbgas den Südabbrüchen der Haller Mauer entlang und erwarte jeden Augenblick einen Entlaster bzw. Klapper. Der (heute unterbeladene) Zweileiner verbiegt sich mehrere Male kräftig, klappt aber nicht ein. Nach und nach fliege ich etwas entspannter und erreiche nach einer Flugzeit von knapp drei Stunden wieder den Startplatz.

Extremflugverhalten

Viele Testflüge fanden in traumhaften, ruhigen Bedingungen statt, einige Testtage waren allerdings richtig „grauslich". Starker Wind, ruppige Bärte, Leefallen, Windscherungen durch Inversionen … alles war dabei. Dennoch: In knapp 30 Flugstunden kassierte ich lediglich einen 30-%igen Seitenklapper (ca. 50 % beschleunigter Flug), der umgehend selbständig öffnete. Angehende Frontentlaster können mit den informativen B-Handles gut gespürt und antizipiert werden. Provozierte (vor allem beschleunigte) Front- und Seitenklapper sind aufgrund der hohen Kappenspannung und der enormen Last auf der A-Leinenebene

Ohrenanlegen ist möglich, erfordert aber das Können eines erfahrenen Zweileinerpiloten

KURZBEWERTUNG		
STARTEIGENSCHAFTEN	**Vorwärtsstart** ★★★★★	A-Gurte gut zu fassen, leichte Kappe füllt sich rasch, steigt verlässlich, Vorwärtsstart kaum erforderlich!
	Rückwärtsstart ★★★★★	Vergleichsweise einfach!
	Starkwindhandling ★★★★★	Spurstabil, überschießt nur bei starkem Anfangsimpuls, stresst nicht
FLUGVERHALTEN	**Agilität/Wendigkeit** ★★★★	Reagiert gut auf Gewichtsverlagerung, agiler Flachdreher
	Steuerverhalten ★★★	Direkt und präzise, erhöhte Steuerdrücke beim Nachziehen in engen Radien, gut sichtbarer Stallbereich
	Klappverhalten	Provozierte Klapper nicht repräsentativ, durch hohe Stabilität keine echten Klapper erhalten
	Beschleunigter Flug ★★★★★	Niedriger Pedaldruck bis zum Kick-down, gutes Kappenfeedback, pitch- und spurstabil
	Dämpfung ★★★★	Sensitive, gut gespannte Kappe, ausreichende Pitch- und Rolldämpfung
	Stabilität ★★★★★	Hohe Stabilität über die gesamte Spannweite im Thermik- und Speedflug
Abstiegshilfen	**Ohrenanlegen** ★★★★★	Bei korrekter Technik stabil, öffnet selbständig, kann rollen, effizient
	B-Stall	Nicht möglich
	Steilspirale ★★★	Verzögerte Einleitung, gut dosierbar, arbeitet in sich, dreht stark nach, steigt massiv weg, aktive Ausleitung bei hohen Sinkwerten notwendig
Eignung		Hike-&-Fly-Piloten, Vol-Biver, XC-Piloten, Wettkampfpiloten
Wertung		★ mangelhaft, ★★ durchschnittlich ★★★ gut, ★★★★ sehr gut, ★★★★★ ausgezeichnet

ausschließlich mit hohem Kraftaufwand und einer Vorbeschleunigung der Kappe zu ziehen und infolge nicht aussagekräftig. Über das Abdreh- und Vorschießverhalten kann daher keine Aussage getroffen werden, Klappersimulationen sind nur unter Verwendung von Faltleinen sinnvoll.

Spaßfaktor (Dynamik und Wendigkeit)

Der hochgestreckte Gleiter benötigt ein wenig Zeit sowie knackige Steuerinputs, um Dynamik aufzubauen. Infolge katapultiert die Kappe den Piloten hoch hinaus und man kann die volle Agilität des Zweileiners auskosten. Wiederum verblüfft der Klimber 3 P auch bei dynamischen Manövern mit seinen stabilen Außenflügeln …

ABSTIEGSHILFEN

Ohren anlegen

Das Ohrenanlegen funktioniert gut, wenn man die korrekte Methode anwendet! Wie bei vielen stark verdrahteten Zweileinern mit hohem Kappeninnendruck ist der Kraftaufwand beim Ziehen an den Baby-A-Leinen anfänglich hoch, beim Klimber 3 P genauso. Die beste Methode: Möglichst hoch die Baby-A-Leinen fassen, rasch und kräftig nach unten ziehen, die Arme in tiefer Position eher etwas breiter halten. Manchmal muss man die Armhaltung oder auch die Höhe der Halteposition ein wenig variieren, um die korrekte Stellung zu finden. Hat man den Dreh raus, bleiben die Ohren stabil angelegt. Ungewollte Rollbewegungen können allerdings dazu führen, dass die Außenflügel zum Aufschnalzen tendieren. Lösung: In Kombination mit dem Speedsystem und gekonnter Gewichtskraftsteuerung hält man den Gleiter rollstabil und sinkt infolge mit stabilen Ohren effektiv nach unten. Bei der Ausleitung öffnen die Ohren meist selbständig, lediglich Restzellen müssen per Piloteneingriff aufgepumpt werden.

B-Stall

Der B-Stall ist nicht möglich.

Steilspirale

Die hochgestreckte Kappe benötigt zwei, drei Umdrehungen, um in der Spirale satt abzutauchen. In bewegter Luft arbeitet die leichte Kappe sichtlich in der Spirale (zum Beispiel beim Notabstieg in der Thermik). Die Spirale muss bei Sinkwerten jenseits von -10 m/s aktiv ausgeleitet werden, ansonsten dreht der Flügel stark nach und steigt brachial weg. Eine Softausleitung ist erforderlich, die Verwendung eines Anti-g-Schirmes ebenso ratsam!

FAZIT

Das erfahrene Konstruktionsteams hat alles herausgeholt, was möglich ist: absolute Hightech-Leichtbauweise mit toller Leistung und hoher Sicherheit. Das klingt wie ein schnöder Hersteller-Werbetext, ist nichtsdestotrotz das Resümee umfangreicher Testflüge! Ultraleicht und kleinstes Packmaß am Boden! Superstabil und leistungsstark im Flug! Der Klimber 3 P – für die X-Alps konstruiert – offeriert alles, was ein ambitionierter Vol-Biver und Hike-&-Fly-Pilot erwartet. Höchst beeindruckend ist die Stabilität des Klimber 3 P in turbulenter Luft. Der klug ausbalancierte Zweileiner verbiegt sich lieber, als dass er einklappt. Ebenso herausragend sind seine Starteigenschaften: Hike-&-Fly-Enthusiasten werden im Wissen über das zuverlässige Startverhalten auch bei Rückenwindeinfluss oder schwierigen Startbedingungen ihre Startvorbereitungen mit ruhigem Puls und gutem Bauchgefühl treffen. Aus eigener Erfahrung weiß ich: Das hat was (!), wenn man nach einer drei-/vierstündigen Tour erschöpft am Startplatz steht und nicht bangen muss, bei widrigen Bedingungen wieder absteigen zu müssen! Nicht zuletzt wurde der hochgestreckte Zweileiner aufgrund seines einfachen Startverhaltens sowie seiner hohen Stabilität im Flug von uns als „H1" (statt H2) eingestuft … ■