



>> MastR <<

Markus Neurauder testet den Turmhochleister von Icaro

Drachen mit Turm sind wieder in. Neben dem Preis ist auch das Gewicht teilweise erheblich geringer als bei den turmlosen high-end Geräten. Trotzdem muss ein Turmgerät nicht unbedingt ein Anfängerdrachen oder Intermediate sein. Ich treffe mich Ende August an der Rauschbergbahn bei Ruhpolding mit dem Argentinier Luis Achille, um die jüngste Entwicklung aus dem Hause Icaro, den MastR M mit 13,77 m² Fläche zu testen. Eigentlich verfügt man bei Icaro schon seit einigen Jahren über eine komplette Modellpalette. Neben turmlosen Hochleistern produziert die Drachenschmiede am Comosee das Einsteigergerät Relax, den Intermediate Easy 2, den Turmhochleister Orbiter und den Hochleister Zero 9. Der neue MastR ist ebenfalls ein Gerät mit Turm, das sich aber bei den Flugeigenschaften und den Leistungsdaten am aktuellen turmlosen, dem Laminar Z9, orientiert.

Beim Verladen in die Gondel und am Weg zum Aufbauplatz fällt zunächst einmal das relativ geringe Gewicht auf. Auch beim Aufbauen geht alles leicht und ohne besondere

Tricks, sodass der Flügel schnell flugfertig dasteht. Da Luis - der ehemalige Motorradrennfahrer ist beim Icaro Musterbetreuer Fly and More seit einem guten Jahr für die Drachen zuständig - seinen Z9 neben mir aufbaut, habe ich gleich den direkten Vergleich. Flügelgeometrie, Profil und Segelschnitt sind fast identisch. Pro Seite wurde lediglich je eine Ober- und Untersegellatte eingespart und der Doppelsegelanteil ist etwas geringer. Dementsprechend gestreckt und elegant wirkt der Flügel. Beim MastR müssen 9 Obersegellatten und 2 Untersegellatten eingeschoben werden. Die beiden Nasenlatten links und rechts vom Kielrohr können beim Abbauen im Segel bleiben.

Beim Segelmaterial unterscheiden sich die Geräte deutlich. Nur die Anströmkante des MastR besteht aus einem Mylarlaminat (PX 20). Obersegel und Achterliek sind aus einem in Kett- und Schussrichtung verstärkten Dacrongewebe namens Square, das spart Gewicht und ist deutlich langlebiger als das halbrtransparente Mylargewebe des Z9. Das Segel sitzt schon am Bo-

den fast faltenfrei am Gestell und ist insgesamt sehr sauber verarbeitet. Praktisch ist die mit einem Gummi am Obersegel befestigte Nasenverkleidung, die nur mehr unten angeklettet werden muss. Der Saum am Achterliek ist im Bereich der Segellatten jeweils mit einem kleinen Stück Mylarfolie verstärkt, damit die Lattenendstößel das Segel nicht durchscheuern können.

Das Gestell besteht großteils aus Perunal und ist ebenfalls sehr schön verarbeitet. Wie beim Turmlosen haben die inneren Seitenrohre einen größeren Durchmesser als die äußeren. Den Carbonholm ersetzt ein herkömmliches Querrohr mit Turm und Oberverspannung. Die äußeren Schränkungsansläge stützen über einen kurzen Kohlefaserstab die siebte und achte Segellatte. Sie sind kompensiert und über ein dünnes Stahlseil, das entlang der Flügelrohre zu einer Umlenkrolle an der Nasenplatte führt, miteinander verbunden. Der Hebelmechanismus, der die Divesticks bei entspannter VG anhebt, wird dadurch gleichzeitig als eine Art Servolenkung eingesetzt. Wird der kurveninnere Dive-Stick durch das aufschränkende Flügelende angehoben, senkt sich der äußere dementsprechend weiter nach unten ab. Dadurch liegt das Segel erst viel später am Schränkungsanslag auf. Dieses variable „Pitchtuning“ verbessert vor allem bei voll gespannter VG das Handling ohne Einbußen bei der Flugsicherheit – die Gesamtschränkung des Flügels bleibt ja unverändert.

Aufgrund des geringeren Gewichts ersetzt den inneren Schränkungsanslag eine Pitchleine, die über ein im Doppelsegel untergebrachtes Kohlefaserrohr die vierte, fünfte und sechste Segellatte in der richtigen Position hält.



Der Startlauf fällt durch das deutlich geringere Gewicht kürzer aus als mit einem Turmlosen.

Obwohl ich das Gerät zum ersten mal aufbaue, bin ich nach gut 20 Minuten startfertig. Wegen einer großräumigen Abschattung verschiebe ich meinen Start erst einmal. Absaufen wäre heute nämlich ziemlich teuer, schließlich hat man mir für die Auffahrt mit dem Drachen und die Landegebühr stolze 18 € abgeklopft. Als nach gut eineinhalb Stunden Wartens endlich die ersten beiden Piloten den Start überhöhen, hält mich nichts mehr am Berg. Mit ein Drittel gezogener VG hat die Unterverspannung nur wenig Spiel. Die Fläche liegt fast neutral auf den Schultern und lässt sich am Boden sehr einfach handeln.



Auf den ersten Blick ist nur am Turm erkennbar, dass der elegante Flügel nicht für Wettbewerbspiloten konzipiert ist.

Die Startbedingungen sind an der Nordrampe ideal

und nach drei Schritten bin ich in der Luft. Knapp am Hang gleite ich in Richtung Südseite. Der Flügel liegt dabei stabil und ohne Giertendenz, reagiert aber sehr feinfühlig auf Richtungskorrekturen. Leider hat sich die dicke Wolke wieder vor die Sonne geschoben und so schüttelt es mich auf der Südseite recht heftig durch und es geht teilweise mit Sinkalarm nach unten. Kein Wunder, mein GPS zeigt mir fast 20 km/h Nordwind an. Ich spanne die VG bis zum Anschlag und flüchte mit 60 bis 70 km/h aus der Leefalle. Der Bügeldruck ist dabei angenehm niedrig und trotz der bockigen Luft zieht der MastR spurtreu seine Bahn. Als ich wieder an der felsdurchsetzten Flanke, die steil nach Norden abfällt, ankomme, wird der rechte Flügel nach oben gerissen. Beherzt halte ich dagegen und trotz der immer noch voll gespannten VG gelingt es mir, in den engen und ruppigen Bart einzusteigen. Obwohl das Handling auch so zum Thermikkreisen ausreicht, fliegt es sich mit entspannter VG so knapp am Hang doch angenehmer. Die Fläche reagiert sehr direkt aber nicht nervös auf meine Steuerinputs und muss nicht gestützt werden. Ziemlich mühsam kämpfe ich mich wieder nach oben. Knapp unterhalb des Starts

verliere ich die Blase und die gewonnene Höhe ist schnell wieder verbraucht. Also wieder die VG spannen, die vier Meter Seil mit sehr wenig Kraftaufwand herausgezogen und gegen den Wind weg vom Hang in Richtung eines Drachens, der dort zumindest die Höhe

Technische Daten	MastR M
Fläche	13,77 m ² (L mit 14,8m ²)
Spannweite	10,06 m
Streckung	7,35
Nasenwinkel	131°
Doppelsegelanteil	94 %
Gewicht (inkl. Packmaterial)	32 kg (Herstellerang.)
Einhängegewicht	70 bis 90 kg
Packmaß lang/kurz	5 m / 3,9 m
Zulassung	DHV in Bearbeitung
Preis	6.150 €



Erkönig gesichert

Letztens wird auf der Thermik-Messe in Zürich definiert eine überarbeitete Version des Intermediate Spirit I vorgestellt. Die Höhenmesser sind bereits gefertigt.

hält. Ich reihe mich auf gleicher Höhe ein. Anders als am Hang ist hier die Thermik angenehm ruhig, aber auch sehr schwach. Ich lasse die Basis immer weiter nach vorne wandern und kreise möglichst flach und langsam. Bei etwas VG-Vorspannung und 38 bis 40 km/h steigt der MastR gefühlsmäßig am besten. Dabei liegt er stabil, Richtungskorrekturen erfordern wenig Kraft und werden prompt umgesetzt. Erst bei deutlich gespannter VG hat der Drachen die Tendenz in die Kurve zu ziehen und muss gestützt werden.

Gemeinsam mit einigen anderen Piloten steige ich immer wieder bis knapp auf Starthöhe, leider verpuffen die Thermikblasen jedes Mal und ich komme nicht bis an die Basis.

Was soll's, nach einer guten Stunde nutze ich die Höhe und lote den Geschwindigkeitsbereich des MastR aus. Bei entspannter VG liegt der Trimmspeed bei zirka 32 km/h. Der Steuerbügel ist dabei schon deutlich vor dem Kopf. Drückt man weiter, geht die Fläche bei etwa 30 km/h in einen Sackflug über und legt sich irgendwann gemächlich auf eine Seite. Das Sinken ist dabei deutlich erhöht und der Bügel will spürbar nach hinten. Beim Ziehen nimmt der Bügeldruck progressiv zu und ist bei der Maximalgeschwindigkeit von 75 km/h eher hoch. Mit gespannter VG beschleunigt der Flügel beim Ziehen rasant und der Bügeldruck bleibt spürbar geringer. Die V-max liegt bei gut 90 km/h.

Durch das Spannen der VG reduziert sich beim MastR die Trimmspeed geringfügig. Die Fläche ist, Hände los, an der Stallgrenze und nickt immer wieder kurz über die Nase, um Fahrt aufzuholen. Als ich den Bügel aktiv nach vorne drücke, nimmt der Flügel die Nase nach oben und man hat das ungute Gefühl nach hinten wegzuziehen bevor man fast senkrecht nach unten wegtaucht. Kurzes Ziehen an der Basis entschärft die Situation sofort.

Die letzten Höhenmeter spare ich mir für eine vernünftige Landeinteilung auf. Mit ein Drittel VG-Vorspannung ist das Handling sehr gut, trotzdem liegt der Flügel spurtreu und lässt sich auch durch kleinere Turbulenzen nicht aus der Ruhe bringen.

Im Bodeneffekt kann der MastR noch langsamer fliegen, man kann sich mit dem Drücken lange Zeit lassen. Die Strömung reißt sauber ab, ohne dass der Flügel die Tendenz hätte, auf die Nase zu gehen oder auf eine Seite wegzukippen.

Resümee: Wer sich einen Turmlosen nicht oder nicht mehr antun will, aber trotzdem nicht auf Gleitleistung und spritziges Handling verzichten will, sollte sich den MastR einmal genauer anschauen. Neben dem geringen Gewicht und den einfachen Start- und Landeeigenschaften haben mir die perfekte Spurtreue über den gesamten Geschwindigkeitsbereich und das direkte Handling sehr gut gefallen. Die entsprechende Flugerfahrung vorausgesetzt, hat man mit dem MastR ein Gerät für lange und weite Flüge zur Verfügung.

Mit über 6.000 € ist er allerdings nicht gerade ein Schnäppchen, mit einem optional angebotenen Competition-Trapez kann man sein Konto um weitere 600 € erleichtern (das sind immerhin 33 Auffahrten auf den Rauschberg!).



Markus Neurauder



Luis Achille

fly  **more**
hanggliding paragliding

Fly & more Handels GmbH - ICARO PARAGLIDERS
Hochriesstr. 1, D-83126 Flintsbach, Germany Tel. +49-(0)8034-909 700, Fax: -909 701e-mail:
office@fly-more.com www.fly-more.com www.icaro-wings.de

