

# FLIEGENDES HANDGEPÄCK



22-Lightfex-Kilogramm: leichtes Spiel am Boden und in der Luft

Im Zeitalter der Mobilität erfreuen sich die Kurzpackdrachen von Finsterwalder ungebrochener Beliebtheit. Auf Reisen gehen sie fast noch als Handgepäck durch. Vom Packmaß und der Transport-Philosophie sind sie dem Gleitschirm ähnlicher als dem Drachen. Lightfex-Klientel sind die leichten bis mittelschweren Einsteiger-Piloten

**W**ährend sich früher hauptsächlich Bergsteiger - Piloten für Kurzpackdrachen entschieden, haben inzwischen auch viele andere die Vorteile schätzen gelernt, wenn es darum geht, seinen Delta in der Gondelbahn unterzubringen oder per Flugzeug mit in den Urlaub zu nehmen. Sogar in einem Kleinwagen findet das handliche Paket platz und ist damit vor Nässe und Diebstahl geschützt. Kurzpack – das heißt

bei Finsterwalder nicht ein Paket um die vier Meter. Bis auf 1,85 Meter lässt sich das Gestell des Lightfex teilen. Durch einige neuentwickelte Beschlagteile nimmt der zusätzliche Arbeitsaufwand zum Kurzerlegen nur etwa zehn Minuten in Anspruch, obwohl dazu das Gerät jedesmal ausgetucht werden muss. So lässt sich ein Schaden sofort erkennen, da man jedes Rohr frei begutachten kann. Das Puzzle zusammenzufügen ist nahezu ein Kinderspiel. Eindeutig markiert, werden die Rohrtücke ineinandergesteckt.

Die leichten, dünnwandigen, aber hochfesten Perunalrohre sind mechanisch poliert. Diese Methode ist zwar teurer als Eloxieren, ermöglicht aber ein besseres Erkennen von Materialfehlern. Mit der Verwendung des im Vergleich zu anderen Legierungen ohnehin teureren Perunals hatte Finsterwalder einmal die Pionierrolle über

nommen. Inzwischen wird es auch von einigen anderen Herstellern verwendet.

Über die Nase wird das Segel aufgezogen. Dabei fällt auf, mit welcher Sorgfalt die Beschlagteile gefertigt sind. Es gibt keine scharfen Kanten und Ecken, durch die das Dacrontuch beschädigt werden könnte. Sogar die Köpfe der Edelstahlschrauben sind an den Kanten gerundet. Die Verspannungen sollten beim Kurzpacken unbedingt aufgerollt werden. Dann lassen sie sich beim Aufbau leicht zuordnen. Mit den neuen Schnappern werden die Spannseile mit nur einer Hand und – wie alle anderen Aufbauschnitte – ohne Verwendung von Werkzeugen montiert. Die Turmaufhängung muss noch eingehängt und das Segel an der Nase und den Seitenrohren fixiert werden. Die bisherigen Aufbauschnitte erübrigen sich, wenn man den Lightfex

mit seiner ursprünglichen Länge von 5,3 Metern verstaute. Das Verkürzen auf 3,5 Meter ist durch einfaches Teilen der Seitenrohre genauso problemlos wie bei anderen Einfachseglern.

Das Querrohr des Lightfex ist frei über eine Rolle schwimmend gelagert und durch ein zusätzliches Stahlseil gesichert. Etwas stark dimensioniert wirkt die Schnalle an dem Gurtband, das vor dem Querrohr das Obersegel auf richtiger Distanz zum Kielrohr hält. Die längste der Perunal-Segellatten ist geteilt. Sogar sie wäre sonst zu lang bei einem Kurzpackmaß von 1,85 Metern. Um mit der Spreizlatte die Noppe auf dem Seitenrohr zu treffen, greift man am besten von aussen in die Segeltasche. Der freistehende Swiveltip stützt die zweite Latte. Ein professionelles Aussehen verleiht dem Einfachsegler noch die Nasenverkleidung.

### Start

Das Aero-Safe-Trapez hat auch für kleinere Piloten angenehme Maße. Statisch verteilen sich die 22 Kilogramm völlig gleichmäßig auf die Oberarme. Eine straffe Unterverspannung tut das übrige, um direkt zu spüren, wie der Wind an der Fläche angreift. Anstellwinkel ausrichten und anlaufen: Der Lightfex hebt ab, wie es sich für einen Anfängerdrachen gehört.

### Flugcharakteristik

Mit dem Lightfex hatte ich von Anfang an ein auffallend gutes Gefühl, dass die Fläche das tut, was ich will. Das Steuerverhalten ist direkt und leichtgängig. Allerdings lag mein Einhängengewicht an der oberen Grenze des zulässigen. Für leichtere Piloten wird das Handling sicher etwas träger sein und deshalb keinen Anfänger überfordern. Angenehmes Thermikkreisen garantiert der Lightfex durch stabile Kurvenlage. Die Fläche zeigt keine Tendenz, von selbst in die Kurve zu ziehen. Lässt man den Kurvenradius groß werden, oder nähert man sich der V-min, ist das Verlangen des Drachens spürbar, sich geradezurichten. Daraus resultiert zum einen eine sehr gute Spurtreue bis etwa 55 km/h, zum anderen kippt der Lightfex auch bei einem Strömungsabriss nur dann zur Seite weg, wenn er vom Piloten dazu gezwungen wird. Der bei 23 km/h eintretende Sackflug verlangt kaum Korrekturen um die Längsachse. Beim Thermikfliegen im langsamen Geschwindigkeitsbereich erzielt man eine respektable Leis-



Das Querrohr-„Spannseil“ besteht beim Lightfex aus zwei Karabinern und einer Rolle: sie führt das Querrohr an einem flexiblen Seil und sorgt so für Beweglichkeit beim Steuern.

Durch den zurückversetzten Trapezkopf liegt das Gerät neutral auf den Schultern; ausserdem drückt sich der Pilot beim Ausstoßen weiter nach hinten (oben). Luffline-Hauptseil mit Ausgleichsrolle am Turmkopf (darunter). Das Segel wird am Flügelrohrende per Zapfen eingehängt: die Verbindung bleibt drehbar, was dem Handling entgegenkommt. Fingerschlaufen erleichtern das Spannen (unten links). 1,85 Meter Kurzpackmaß verleihen gleitschirmähnliche Unabhängigkeit. Dank Spezialbeschlagen ist der Aufbau ein Kinderspiel

ung. Überschreitet man jedoch die 50 km/h-Grenze, so wird sehr schnell deutlich, dass der Lightfex kein Hochleister ist. Seine Sinkgeschwindigkeit nimmt beim Bügelziehen rasant zu. Die Spurtreue ist in diesem Bereich als gut einzustufen. Bis zum Erreichen der V-max von 73 km/h wächst der Bügeldruck stark progressiv.

### Landung

Mit abnehmender Geschwindigkeit wird die Spurtreue sehr gut und vermittelt Sicherheit im Landeanflug. Neben für seine Leitungs-kategorie typischen Merkmalen wie geringem Bodeneffekt und großes Ausstoßfenster fällt zusätzlich noch auf: Der Trapezkopf ist relativ weit hinten angebracht und führt zu einem effektiveren Hebelarm beim Ausstoßen, was den kleineren Piloten, die nicht ganz so lange Arme haben, bei der Landung zugute kommt.

### Resümee

Der Lightfex ist ein gutmütiger Einsteiger für ein Pilotengewicht bis 70 Kg. Aber auch beim Genussflieger bietet der Kurzpack-Drachen eine befriedigende Leistung bei einem Handling, das Vertrauen schafft. Der Lightfex kostet 2690,- Euro; das macht ihn in seiner Klasse zu einem der teureren Geräte. Durch das hochwertige Rohrmaterial, die vielen aufwändigen Beschlage, die damit erreichte zusätzliche Packmaß von 1,85 Metern und eine Top-Verarbeitung erhält man allerdings einen angemessenen Gegenwert.

▲  
**Martin Jung**