

# NASA



# goes

# quattro!

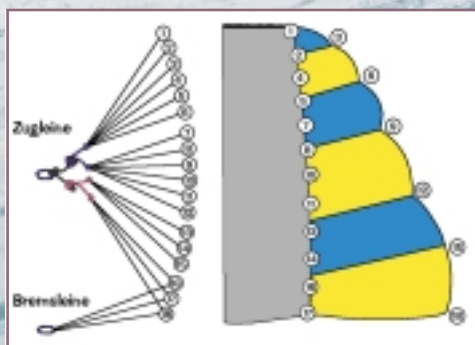
Die neue

vierleinige NASA-Wing-Reihe

von Sieger's Vliegers im Test



▲ Gut zu erkennen, die neue, über 4 Schenkel einstellbare Waage für die Zugleinen.



Text: Rainer Eckert, Fotos: Ute Eckert

In den letzten Jahren ist die unverwechselbare NASA-Wing-Silhouette zu einem vertrauten Anblick auf den Drachenwiesen geworden. Als Zweileiner hat sich dieses ungewöhnliche Flugobjekt seinen festen Platz in der Szene erobert. Nun setzt Sieger's Vliegers noch ein's drauf und bietet zwei zusätzlichen Bremsleinen, eine verstellbare Waage und neue, aufregende Designs. Im folgenden Test wird die junge "Quattro"-Serie ausführlich vorgestellt.

Viele schätzen diesen stablosen Drachentyp, dessen Grundgestalt von Francis M. Rogallo entworfen wurde. Eigentlich sollte der NASA-Wing ja Raumkapseln zur Erde zurücktransportieren ...nun macht er dank seiner ruhigen Flugeigenschaft und den - je nach Größe - enormen Zugkräften Power-Kiter und Buggyfahrer glücklich. Viele NASA-Wing-Piloten haben sich inzwischen schon die Frage gestellt: "Warum gibt's dieses Teil nicht mit vier Leinen?" "Mit Hilfe von Bremsleinen lassen sich die Zugkräfte bestimmt besser dosieren und oben-dreih gibt's mehr Dynamik im Kurvenflug!", war von den meisten befragten Kitem zu hören.

## Neue Waage mit 4 Schenkeln

Ganz so einfach hat sich Sieger de Boer die Sache mit den Bremsleinen jedoch nicht gemacht. Ihm war es wichtig, daß Zug- und Bremsleinen optimal auf die nun 42 Waagschnüre - je 18 Schnüre gehen auf eine Zugleine, je 3, am unteren Segelrand eingeknotete Schnüre münden in einer Bremsleine - abgestimmt sind. Gleichzeitig tüftelte er an einer einstellbaren Hauptwaage, um so die Anpassung des NASA-Wings an unterschiedliche Windverhältnisse zu ermöglichen. Es gab verschiedene, nicht 100%-ig zufriedenstellende Zwischenlösungen - von denen ich auch ein paar getestet habe - bis schließlich das Endresultat vorlag. Die neue Hauptwaage besteht auf jeder Seite aus 2 Hauptschenkeln, die sich wiederum in zwei weitere Schenkel aufteilen (siehe Grafik und Foto). Mit dieser Anord-



▲ **Aufgenähte Schnüre sorgen für eine gleichmäßige Ausleitung der Zugkräfte aus den Segelrändern; die gleiche Technik wird auch bei den in der Segelmitte angebrachten Waagschnüren angewandt.**

nung läßt sich die Neigung der Segelfläche über 4 Bereiche - unabhängig von den Bremsleinen - feinfühlig den Windbedingungen anpassen. Bläst der Wind konstant, kann durch die Waageverstellung der NASA-Wing entweder in puncto Zugkraft optimiert oder seine Fluggeschwindigkeit erhöht werden. Das Ganze klingt ein wenig kompliziert, ist aber in der Praxis einfach zu handhaben. Diese neue Waage gibt es ab sofort auch für die zweieleinigen Modelle aus der NASA-Wing-Kollektion. Schade nur, daß keine Markierungen auf den Waageverteilern angebracht sind; aber die lassen sich mit einem kräftigem schwarzen Filzstift auch selbst anbringen.

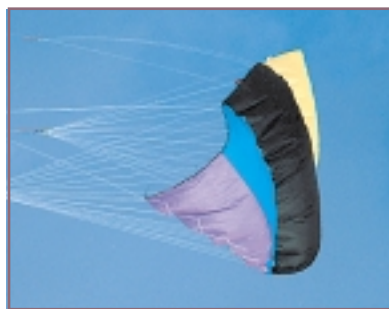
Was die Bremsleinen angeht, so sind diese pro Seite jeweils über 3 Hilfsschnüre mit der Segelunterkante verbunden und bedürfen nur kleiner Betätigungswege, um die Flugeigenschaften in gewünschter Weise zu beeinflussen.



▲ **Wow! Der NASA-Wing 210 Q im Edeldesign - aufgespannt von Peter Schönwiese aus Pforzheim.**

## Spiel mit Farben und Formen

Die allerersten NASA-Wings hatten nur 5 Paneele und ließen somit noch viel künstlerisches Gestaltungspotential offen. Mittlerweile hat sich Sieger de Boer einen großen Teil der Designfreiräume erobert, wie auf den nebenstehenden Bildern deutlich wird. Die neue Segelkollektion der NASA-Wings hat sich in ihrer Attraktivität derartig gemauert, daß nun wirklich kaum Wünsche offen bleiben. Zusätzlich zur Standardausführung, die hier bei den Aufnahmen des NASA-Wing 250 Q gezeigt wird, gibt es mittlerweile noch die "Rainbow"-Reihe (von NASA-Wing 120 bis NASA-Wing 450) mit je 9 in Regenbogenfarben gehaltenen, waagrecht genähten Paneelen (siehe Aufnahme



▲ **Gut zu erkennen: Das filigrane Netzwerk der 36 Waagschnüre für die Zugleinen und die über je 3 Waagschnüre am unteren Segelrand befestigten Bremsleinen.**

men des NASA-Wing 230 Q) und die besonders kontrastreichen Ausführungen mit einem oder zwei "Wow"-Schriftzügen (nur NASA-Wing 210) in der Segelmitte. Alternativ bietet Sieger de Boer diese 210er-Version auch mit dem lebensbejahenden Schriftzug "Yes" an. Zusätzlich im Programm sind noch die "Face"-Reihe (NASA-



Wing 150 bis NASA-Wing 250) - hier befindet sich ein weißes Gesicht im schwarzen Mittelteil des Segels - und die Ausführungen im "Biene Maja"- und im "Marienkäfer"-Design (NASA-Wing 170 bzw. 230). Hier findet jeder etwas für seinen Geschmack. Für die Sonderausführungen verlangt Sieger's Vliegers - je nach Version zwischen DM 25,- und DM 35,- Aufpreis. Keinen Preisunterschied dagegen gibt es zwischen den Ausführungen mit zwei bzw. vier Leinen; die zusätzlichen Bremsleinen sind ab dem NASA-Wing 150 zum Nulltarif erhältlich. Die o. g. Segeltuchausführungen können unabhängig davon, ob Zwei- oder Vierleiner-Version, geordert werden.

▲ **Der NASA-Wing 230 Q im "Rainbow"-Design beim Warmfliegen.**

## Arktische Testbedingungen

Seit langem träume ich davon, mal die Aufnahmen für einen Drachentest im Tiefschnee vor blauem Winterhimmel zu machen. Die ganzen letzten Jahre jedoch war entweder kein Schnee da, das Wetter zu mies zum Fotografieren oder es stand gerade kein Drachentest an. Diesen Februar endlich paßte alles zusammen: Herrlicher Schnee auf der Schwäbischen Alb, ein mittlerer Wind, Sonnenschein, blauer Himmel und eine ganze Palette bunter NASA-Wings, die nur darauf warteten sich ablichten zu



▲ **Imposanter Anblick vor weißer Kulisse: Der NASA-Wing 250 Q schwebt über dem Tiefschnee der schwäbischen Alb. An den Leinen: Hans Bernauer aus Weilheim/Teck.**

## EIGENSCHAFTEN

|                       | -                        | +                        |
|-----------------------|--------------------------|--------------------------|
| Geschwindigkeit       | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Drehfreudigkeit       | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Gutmütigkeit          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Zugkraft              | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Geräuscharmheit       | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Trickflugtauglichkeit | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |





▲ Auch vor klirrend kaltem Winterhimmel ist der NASA-Wing 210 Q ein heißer Anblick.

lassen. Bevor ich hier zu lange ins Schwärmen gerate, guckt Euch lieber die nebenstehenden Aufnahmen an. Meiner Frau Ute ist es - trotz minus 10 Grad und eingefrorenen Fingern - sehr gut gelungen, den besonderen Reiz des winterlichen Drachenfliegens einzufangen.

Wer schon einmal einen NASA-Wing geflogen hat, der kennt die ruhige, gemächliche Art dieser "Dinosaurier". Schon bei minimalem Wind (1 bis 1,5 Bft.) bleiben die Teile oben und ziehen träge ihre Bahnen am Himmel. Voraussetzung ist, daß man durch entsprechendes Kreisen dafür sorgt, daß stets genügend Anströmung an der oberen Nasenleiste anliegt (nicht wahr,

Peter?). Frischt dann der Wind ein wenig auf, sagen wir mal so zwischen 2,5 und 4 Bft., entfalten die NASA-Wings ihre wahre Stärke und bauen kräftig Druck auf. Oberhalb von 4 Bft. beginnt dann - je nach gewählter Größe - das Muskeltraining für die Oberarme und man wünscht sich einen Buggy oder irgendein anderes Gefährt, um die Windkraft in Vortrieb umzusetzen. An den soeben beschriebenen Flugeigenschaften hat sich auch bei der vierleinen Version nichts geändert. Nur, daß sich jetzt die Zugkraft über die Bremsleinen besser regeln läßt und man durch gezielte Bremsleinenbetätigung eine Reihe von akrobatischen Einlagen an den Himmel zaubern kann: Drehen auf dem Teller, Rückwärts-Einparken, Bodenstarts mit der Nase nach unten etc. Der Phantasie des Piloten sind hier fast keine Grenzen gesetzt. Wichtig bei all den Kapriolen ist nur, daß man die Drachen



▲ Postkartenmotiv: NASA-Wing 210 Q im Gegenlicht.

nig "schneller" oder mit ein bißchen mehr "Power" durch die Luft zu segeln. Übrigens: Wer einen NASA-Wing aus der "Quattro"-Serie als Zweileiner fliegen möchte, der braucht bloß die Bremsleinen mit den Schnüren der Hauptwaage zu verknoten (ohne letztere dabei zu verspannen) und startet seinen Wing nur über die Zugleinen. Die Hauptwaage nämlich ist bei allen NASA-Wings gleich.

Alle drei getesteten Drachen können mit den oben stehenden Sätzen bzgl. ihres Flugverhaltens ausreichend genau beschrieben werden. Der einzige Unterschied zwischen den Testobjekten besteht in der Agilität und der Zugkraft. Während die 210er-Version sich ab 3,5 Bft. recht flott - zumindest für einen NASA-Wing - durch die Luft bewegen läßt, besticht die 250er Ausführung mehr durch ihre schiere Urgewalt. Der NASA-Wing 230 Q liegt, was Zugkraft und Wendigkeit angeht, irgendwo dazwischen.



... ganz aufgerichtet sieht das Segel des NASA-Wing 210 Q doppelt gut aus: "Wow-Wow"!

ständig in Bewegung hält und auf ausreichend Fahrt achtet. "Stalls" mögen NASA-Wings - besonders bei schwachem Wind - überhaupt nicht.

Dank der neuen 4-Punkt-Waage lassen sich die NASA-Wings erstmals an den persönlichen Flugstil anpassen. Durch vorsichtiges Einstellen findet hier jeder seine individuelle Lieblingseinstellung, um entweder ein we-

## Urteil

Mit der neuen "Quattro"-Serie ist es Sieger's Vliegiers gelungen, den Spaß mit dem NASA-Wing um einige Facetten zu bereichern. Nicht nur, daß sich durch die Bremsleinen die Zugkraft kontrollieren läßt und eine Vielzahl von neuen Manövern möglich wird, auch erlaubt die verstellbare Waage eine einfache und effektive Anpassung an den eigenen Flugstil. Die neuen Segeldesigns schließlich sind das Tüpfelchen auf dem "i" und bieten dem Piloten eine wirkliche Augenweide, nicht nur beim Fliegen im Winter.

Wer nun Interesse an einem NASA-Wing "Quattro" gefunden haben sollte, aber noch unschlüssig ist, welche Größe er sich zulegen soll, der kaufe sich am besten verschiedene Modelle. Damit hat er für jeden Wind stets das passende Modell in der Tasche. Das Preis/Leistungs-Verhältnis stimmt hier in jedem Fall: Wo bekommt man sonst noch soviel Segelfläche für sein Geld? Kaufen kann man NASA-Wings entweder im guten Fachhandel oder direkt bei Sieger's Vliegiers in Holland (W. A. Scholtenweg 2, NL-9422 BR Smilde, Telefon: 0031/592/412008, Fax: 0031/592/414593).

Einmal "Wow" reicht nicht ....



## TECHNISCHE DATEN

|                           | NASA-Wing 250                                                           | NASA-Wing 230          | NASA-Wing 210          |
|---------------------------|-------------------------------------------------------------------------|------------------------|------------------------|
| Spannweite                | 310 cm                                                                  | 260 cm                 | 210 cm                 |
| Höhe:                     | 195 cm                                                                  | 175 cm                 | 155 cm                 |
| Segeltuch:                | Skytex 34 g/m <sup>2</sup> (Porcher Marine) / Spinnaker Nylon (Chikara) |                        |                        |
| Segelfläche:              | ca. 4,4 m <sup>2</sup>                                                  | ca. 3,7 m <sup>2</sup> | ca. 3,1 m <sup>2</sup> |
| Gewicht:                  | 405 g                                                                   | 335 g                  | 185 g                  |
| Flächengewicht:           | 92,5 g/m <sup>2</sup>                                                   | 90,5 g/m <sup>2</sup>  | 60,0 g/m <sup>2</sup>  |
| Windbereich: (ohne Buggy) | 1 bis 4,5 Bft.                                                          | 1 bis 5 Bft.           | 1 bis 5,5 Bft.         |
| Schnüre:                  |                                                                         |                        |                        |
| Zugleinen Bremsleinen     | 180 bis 250 kg 130 kg                                                   | 150 bis 200 kg 100 kg  | 130 bis 180 kg 75 kg   |
| Preis:                    | ca. 235,— DM                                                            | ca. 210,— DM           | ca. 195,— DM           |