

Airea Raptor – ein bissiger Einstieg in die Szene



Ein neuer Hersteller kommt gewaltig. Gespleißte Wa

Alle, die sich in den letzten Jahren durch die Filme von Steven Spielberg namens Jurassic Park haben faszinieren lassen, die wissen bestimmt noch was ein Raptor ist/war. Ein Dinosaurier aus der Vergangenheit so ca. 65-97 Millionen Jahre alt. Damit hat unser Testproband schonmal nichts gemeinsam, er ist nagelneu.

Jörg Labes

Raptor? Erinnern wir uns mal - waren das nicht diese hochintelligenten, knapp drei Meter hohen Fleischfresser, die mit List und Tücke ihre Nahrung aufspürten und diese fast spielerisch mit ihrer Überlegenheit fingen und verspeisten? So ungefähr war das in den Filmen (wer erinnert sich nicht an die Szene in der Küche...). Aber eigentlich heißt der Raptor mit ganzem Namen Oviraptor, und dieses bedeutet nichts anderes als Eierdieb.

Was will uns der süddeutsche Gleitschirmhersteller Airea nun also mit der Namensgebung seiner neuen Zugschirme mit auf den Weg geben? Ich vermute, man findet in jedem Bereich seine Wahrheiten. Die Schirme sind „intelligent“, wassoviel heißen soll, daß sie für den Buggyfahrer ein enormes Potential anbieten. Dabei aber nicht grundsätzlich aggressiv, sondern man muß dieses Potential eher spielerisch erarbeiten. Nun ja, als fleischfressend würde ich den Schirm nun bestimmt nicht bezeichnen, aber er wird sich auf dem bisher schon engen Markt mit Sicherheit durchsetzen und sich seinen Platz erobern. Also könnte man sagen, er räubert in schon gemachten Nestern und bedient sich der gelegten Eier? Etwas weit hergeholt, aber wenn man die erfahrenen Buggyfahrer als das „Nest“ bezeichnet, und deren bisheriges Material als die Eier, dann sind wir schon in dem Gedankenspiel auf dem richtigen Weg. Airea bedient sich in keinsten Form bei der Konkurrenz, sondern hat aufbauend auf einem schon relativ alten 2m² Schirm, der für die Gleitschirmflieger als Spaßdrachen im Programm war, eine komplett neue Serie entwickelt. Dieses geschah ziemlich im Stillen, und daher war es umso erstaunlicher, als zu Beginn dieses Jahres bereits nahezu die gesamte Serie als Nullserie zur Verfügung stand.

Auf den ersten Blick scheint die Grundform einer JoJo sehr ähnlich zu sein. Aber das ist auch kein Wunder, denn wenn sich zwei Gleitschirmhersteller auf unseren Sport stürzen und

für uns neue Zugeräte entwickeln, dann ist deren Basisansatz ein sehr ähnlicher. Was sofort ins Auge sticht ist die extrem hohe Qualität der Verarbeitung. Da ist alles auf den Millimeter genau an seinem Platz, da ist auch jede Nahtverriegelung identisch und großzügig dimensioniert. Jede Art der Verstärkungen ist von einem Nähaufwand und einer Qualität geprägt, wie ich sie bisher noch nicht in der Hand hatte. Alleine die Verstärkung der einzelnen Waagepunkte ist ein wahrer Augenschmaus. Hier muß man sich in Hinsicht der Stabilität wirklich keine Sorge machen. Dieses ist aber auch eigentlich kein Wunder, denn die Schirme werden mit demselben Know-How gearbeitet, wie die „richtigen“ Gleitschirme.

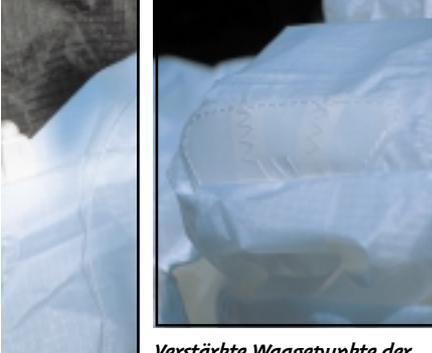
Es gibt insgesamt sieben Schirme zwischen 2m² und 9m². Eng in der Größe und vor allem in der Leistungsabgestuft findet jeder bei jedem Wind und bei jedem Untergrund die genau richtige Größe, vorausgesetzt man besitzt sie alle. Aber auch sonst kann man sich mit Einzelgrößen ausrüsten und über unterschiedliche Schnurlängen eventuelle Lücken überbrücken.

Aber fangen wir nochmal vorne an: Decke und Boden sind, wie bei Hochleistern üblich und nötig, aus einzelnen Paneelen genäht, und schließen die Luftkammern bis auf einen relativ schmalen Schlitz; ca. 30% der Kammern sind geschlossen; die Profile sind an den Vorderkanten mit Mylar verstärkt, um die Kammern stabil geöffnet zu halten. Die Waagepunkte sind mit Stabilisatoren in Y-Form gegen die Nachbarprofile gestützt. Daher kommen die Raptorschirme mit einer sehr verringerten Waage aus, die zudem auch noch aus Dyneema gefertigt ist und deren Enden verspleißt sind. Die Waagepunkte sind aus Gurtband, welches mit den Hauptnähten mit eingefäßt wird und sind zusätzlich, zu einer besseren Kraftverteilung, mit Mylarverstärkungen gestützt. Auf den Profilen sorgen große Ausgleichslöcher zu optimaler Füllung. Das gesamte Material ist heiß geschritten und mit stabilem Garn und akkuratem Lochabstand der Stiche vernäht. Der Saum ist mit einem sehr festen Segeltuch eingefäßt und bildet somit eine stabile Abrisßkante für die Luftströmungen. Die Vorderkante der Decke und des Bodens sind geschlossen gesäumt. Über den ganzen Schirm zieht sich diagonal eine geschwungene Linie, die an den Außenkammern zu größeren Flächen verläuft.

Soweit zum Schirm selbst. Eingepackt findet man dieses alles in einem Nylonbeutel, der

wiederrum in einem Rucksack ausreichend Platz findet. Und dieser Rucksack ist auch so ein Bonbon der Firma Airea. Groß, wahnsinnig bequem, weil er überall gepolstert ist, mit Hüftgurt und sehr stabil. Für ein Daypack dieser Qualität bezahlt man im Fachhandel gut und gerne mal eben 100,-DM. Auch für ein Paar Inliner reicht der Platz hier noch.

Aber eigentlich soll es hier ja um den Schirm gehen und nicht um die Accessoires. Ich hatte zwischen Leipzig und Fanø (April-Juni) Zeit die gesamte Raptor-Serie zu fliegen, manche Größen etwas öfter, als andere, aber schon sehr schnell bemerkte ich eine absolut einheitliche Grundtendenz. Enorme Wendigkeit unabhängig von der Größe, sehr ausgeglichenes Flugbild und Flugverhalten, streckenweise eine nahezu ungeahnte Gutmütigkeit für einen Hochleistungsschirm, kurzum ich war und bin auch heute noch begeistert. Bei empfohlener Schnurlänge und dem richtigen Wind entwickelt die Raptor einen satten aber niemals unangenehmen Grunddruck. Die Steigerung wird durch Geschwindigkeit des Schirms erreicht. Je schneller sich der Schirm voll gefüllt mit guter Strömung durch den Wind bewegt, umso mehr Zug entwickelt er auch. Vor allem auch an der Windkante, was das Kreuzen mit hohen Geschwindigkeiten enorm vereinfacht. Zudem fehlt durch die diagonal gestützten Profile eine große Anzahl an Waagepunkten, und damit ist die störende Waageschnur stark vermindert worden. So erreicht man eine Stellung zu Windkante und eine Höhe, die vor einiger Zeit noch undenkbar schien. Aber auch bei Halbwindkursen und Vorwindkursen mit ausreichender Bewegung erlebt man den Geschwindigkeitszuwachs in rasanter Form. Wenn dann noch feinfühlig mit der Bremse gearbeitet wird, so ist der Druckgenuß vollends erreicht. Für das Bewegen der Schirme arbeitet man am besten in einem gut trainierten Zusammenspiel zwischen Flugschnüren und Bremsschnüren. Der Bereich, in dem man der Raptor durch zu hart gezogene Bremse die Strömung nimmt, beginnt erst ziemlich spät und ist gut zu spüren und auch am Schirm zu erkennen. Somit ergeben sich eine Vielzahl von erfolgreichen Fahr- und Flugstilen. Eigentlich, und das ist auch das besondere und der Reiz bei der Raptor, bieten sich wirklich für jeden Quereinsteiger von anderem Material irgendwelche



Verstärkte Waagepunkte der Extraklasse.



Daypack als Tasche.



...ist die groß.



Viele Größen = viel Spaß.

age.

Parallelen, die den Umstieg erleichtern und sofort mit hoher Leistung belohnt werden. Beim Start füllt sich der Schirm sehr schnell, einzig die relativ weit geschlossenen Außenbereiche brauchen eine Weile, bis sie voll gefüllt sind und die Schirmform vollenden. Nun steht am Himmel ein Zugschirm, der keine Falte aufweist, der perfekt durchkonstruiert ist, denn die Form stimmt bis in die letzte Ecke. Nichts trübt das makellose Aussehen. Nur so ist heute noch höchste Leistung zu verkaufen. Wenn man beim Start den Schirm anbremst, dann muß man dieses sehr vorsichtig tun, denn die Bremse kann bei zu schneller Startgeschwindigkeit auch einen Druckzuwachs bewirken. Allerdings wird niemand den Schirm beim Erstkontakt bereits so am Windlimit auspacken.

Für die Cracks, die ihre Drachen an immer kürzeren Schnüren fliegen, bietet die Raptorserie ebenfalls viel. Durch die enorme Wendigkeit fällt der eingeschränkte Flugbereich nicht weiter ins Gewicht. Hier wird der Druck gerade in der Phase des Losfahrens auch zu einem großen Teil durch die hohe Windgeschwindigkeit erzeugt. Dann kann der Schirm aber dennoch mit schnellen beherzten Bewegungen auf oberstes Tempo gebracht werden. Selbst die riesigen 7,5 und 9m² Schirme sind an kurzer Schnur noch ohne Schwierigkeiten zu loopen. Hierfür braucht es allerdings schon eines geübten Fahrers, der den daraus entstehenden Druck auch erst mal auf den Boden bringen muß. Es ist also möglich dem Schirm nahezu all seine Fähigkeiten herauszukitzeln, auch wenn die Schnur nur 60 % der normalen Schnurlänge beträgt. Mehr Spaß macht es an längeren Schüren die vollen Kraftentfaltung zu erleben, wenn der Weg durch das Windfenster länger ist, und der Geschwindigkeitszuwachs dementsprechend auch gleichmäßiger erfolgt. An längerer Schnur entsteht auch nicht das Problem, was jeden Hochleister belastet: das Übersteigen und Einklappen. Die Tendenz ist aber auch an kürzerer Schnur bei der Raptorserie nicht so ausgeprägt, wie man vielleicht meinen will, wenn man die Höhe gegen den Wind berücksichtigt. Aber bei Böen oder extremen Fahrmanövern klappt auch dieser Schirm ein. Wobei dieses aber interessanterweise sehr kontrollierbar passiert. Er übersteigt fast immer der Mittelteil, die geschlossenen Außenbereiche jedoch nicht. Diese geben dann genug

Stabilität, damit sich der Schirm wieder fangen kann. Und dieses geschieht nicht allzu explosiv, so daß der Fahrer im Notfall keine Stoßgebete aussprechen muß, sondern sich in aller Ruhe dem relativ langsamen Wiederaufbau des Schirms widmen kann. Verantwortlich hierfür ist das Verhältnis zwischen offenen und geschlossenen Kammern. Natürlich entwickelt auch die Raptor beim sich erneut Öffnen einen gehörigen Druck, den es gilt abzufangen, aber diese Situation kommt deutlich seltener vor, als bei anderen Schirmen.

Wenn man dann irgendwann nicht mehr kann oder nicht mehr mag, dann ist die Landung überhaupt kein Problem, überall im ganzen Windfenster läßt sich der Schirm präzise landen und plazieren. Durch die relativ gerade Unterkante liegt der Schirm auch ohne Beschwerung ziemlich stabil auf dem Boden. Und dann beim Einpacken wieder dieser Genuß mit dem Rucksack. Es hat einfach Spaß gemacht, von der ersten bis zur letzten Minute.

Natürlich kann so ein Test gar nicht alle Nuancen beleuchten, und man kann nicht so intensiv mit Testmaterial fahren und trainieren, bis man die allerletzten Feinheiten herausfindet, aber wenn man sich anschaut, wo Roland Felleiter und Thomas Gempel, die beiden ersten Airea-Fahrer bereits Mitte Mai in der Rangliste standen, dann zeigt das deutlich das Potential der neuen Schirme.

Preislich liegen die Schirme in bekannten Regionen, teurer als Ekko, ähnlich wie JoJo und Mosquito, hier geben sich alle nicht viel. Allerdings sollte man sich über die Abstufung freuen, denn es ist wirklich für jeden was dabei, auch wenn man nicht alle kaufen will oder kann. Beachten muß man dabei jedoch schon noch die Leistung. Einen Preis pro Quadratmeter Leistung kann man leider nicht ermitteln, aber eine 5,5 m² Raptor und eine 5 m² JoJo RS sind nicht nur einfach von der Fläche her unterschiedlich. Die Leistung muß bewertet werden wenn man an der Kasse tief in die Tasche greifen muß. Hier hilft am besten nur ausprobieren. Bei Erscheinen dieses Artikels werden sich mit Sicherheit schon zahlreiche Buggyfahrer den einen oder anderen Schirm zugelegt haben. Fragen kostet nichts, und ausprobieren verhindert immer noch manchen Fehlkauf. Die Raptor wird ihren Weg gehen, spielerisch aggressiv räubern sie in anderen Nestern.

Fazit

Grundsätzlich ist es den Machern bei Airea gelungen ein Drachenzkonzept und ein einheitliches Verhalten über die ganze Größenpalette zu entwickeln, so daß alle hier angeführten Dinge für nahezu jedes Modell gelten können. Dieses ist umso erstaunlicher, da es einige andere vorher auch versucht haben, aber die Umsetzung gelang Airea bisher am besten. Ich würde jedem Buggyfahrer empfehlen, maleine Raptor in die Hand zu nehmen und zu erleben, es ist ein anderes Fliegen, ein schönes Fliegen und ein erfolgreiches Buggyfahren.

Steckbrief

Modell:	Raptor						
Drachen:	Hochleister						
Hersteller:	Airea						
Zielgruppe:	Allround/Wettbewerb						
	2qm	3qm	4qm	5,5qm	6,5qm	7,5qm	9qm
ausgel. Spannweite:	2,97	3,64	4,20	4,93	5,36	5,76	6,30
max. Tiefe:	0,8	0,98	1,13	1,32	1,44	1,54	1,69
ausgel. Fläche:	2,00	3,00	3,98	5,50	6,50	7,50	8,97
Proj. Fläche:	1,57	2,57	3,55	5,07	6,07	7,07	8,54
Streckung:	4,41	4,42	4,43	4,42	4,42	4,42	4,42
Kammern:	30						
Waagelänge:	1,9	2,4	2,7	3,1	3,4	3,7	3,9
Segelmaterial:	Porcher New Skytex, 44 g/qm, Ripstop Nylon						
empf. Schnurlänge:	25 m	25 m	25 m	25 m	28 m	28 m	33 m
Schnurstärke:	150 daN / 120 daN						
Windbereich:	4-7,5	3-6	2,5-5,5	2-4,5	1,5-4	1,5-3,5	1-3
VK mit Schnur und Griffen:	648.-	748.-	848.-	998.-	1148.-	1348.-	1648.-

Flugeigenschaften

Start:	Kraftaufwand:	sehr gut
	Korrekturmöglichkeit:	sehr gut
Flug:	Richtungsstabilität:	sehr gut
	Klappanfälligkeit:	gut
	Drehfreudigkeit:	sehr gut
	harte Kurswechsel:	gut
	Provoziertes Klappen/Übersteigen	
	Stabilität:	befriedigend
	Korrekturmöglichkeit:	sehr gut
Landung:	Landeverhalten:	sehr gut
	Korrekturmöglichkeit:	gut
	Bodenverhalten:	gut
Verarbeitung:	sehr gut