

Die Klasse der DHV 2 - Schirme ist in den letzten Jahren wohl in einer Art „Dornröschenschlaf“ gelegen. Nur vereinzelt haben Hersteller in diesem Marktsegment größeres Engagement gezeigt - viel wichtiger war offenbar die 1-2er Klasse. In letzter Zeit gibt es aber doch einige „Märchenprinzen“, die mit interessanten Neukonstruktionen versuchen wollen, diese etwas ins Abseits geratene Klasse wieder „wachzuküssen“ ...



Foto: Roland Putschig

Einer dieser „Märchenprinzen“ tritt in der Gestalt des deutschen Herstellers Skywalk auf, welcher den Cayenne ins Rennen schickt. Schon im Vorjahr konnte die Neo-Gleitschirmschmiede mit dem 1-2er Hype ein gelungenes Debüt feiern. Doch - wie so oft bei einer neuen Gleitschirmmarke - sind altbekannte Namen für den Erfolg verantwortlich. Hier wäre zunächst einmal Manfred Kistler zu nennen, der als Konstrukteur für das Design des Schirms verantwortlich zeichnet. Des weiteren kann Skywalk auf so erfahrene Testpiloten wie Jürgen Kraus, Armin Harich oder Arne Wehrlin setzen. Ralf Grösel (Entwicklung CAD) und Thomas Altseder (Leitung Finanzen) ergänzen das Team.

Bekannt ist Skywalk bereits jetzt für seine innovative Forschungstätigkeit: Windkanalforschungen bei Daimler-Chrysler, Videoaufnahmen am fliegenden Cayenne mit High-tech Minikameras oder neuerdings die Experimente mit dem „Jet-Flap-System“ sind einige Beispiele für die Bemühungen im Bereich der Gleitschirmentwicklung.

„Verkappter Hochleister oder aufgemotzter Intermediate?“ Diese Frage stellen interessierte Gleitschirmpiloten des öfteren, wenn sie über den Anspruch eines neuen DHV 2 Gerätes Bescheid wissen wollen. Ob der Cayenne M in eine dieser Kategorien einzuordnen ist, oder ob Skywalk einen dritten Zugang zu diesem Gütesiegelsegment gefunden hat? Ein ausführlicher Test würde es an das Licht bringen ...

Konstruktion, Verarbeitung
Gleich einmal vorweg: Ein häßliches Entlein ist der neue Flügel jedenfalls nicht - ganz im Gegenteil. So kommt es manchmal vor, daß mir während der Testflüge einige Piloten mitteilen, wie gut ihnen der Schirm gefällt. Der Cayenne war wieder einmal so ein Gerät, das mit seinem recht harmonischen Flügelschnitt (Streckung 5,3) und dem schnittigen Design für neugierige Blicke auf den Start- und Landeplätzen sorgte. Die Kappe besteht aus 54 Zellen, welche mit moderner Diagonzellentechnik ausgeführt sind. Auf der D-Ebene wird die Kappe durchgängig mittels Vektorbändern stabilisiert, auf der C-Ebene gibt's ebenfalls ein Vektorband - jedoch nur jeweils zwischen den nicht aufgehängten Zellwänden. Auffällig der (in letzter Zeit immer öfter eingebaute) Schmutzauswurf mit Klettverschluss am Achterliek. In diesem Bereich des Flügels ist außerdem ein Segelraffsystem ausgeführt, welches beim Anbremsen die Hinterkante im Außenbereich zusammenrafft. Stichwortartig die übrigen Details: 4-Punkt-Tragegurt, Magnetclips als Steuerleinenbefestigung, Gummiringe in den Schäkeln als Leinenfixierung.

Die Verarbeitung des Flügels ist generell als sehr gut zu bezeichnen - alle Vernähtungen sind sauber ausgeführt (auch die Designübergänge, die manchmal etwas problematisch sein können) und liegen im Inneren der Kalotte. Leider sind die Leinenenden etwas scharfkantig abgelängt worden, ansonsten ist die Leinenvernähtung aber recht ordentlich. Alle Aufhängungspunkte am Segel (auch im Stabilobereich) sind vorbildlich verstärkt ausgeführt.

Starteigenschaften

Die Leinen des Neuen von Skywalk sind farblich ausreichend getrennt und lassen sich einfach kontrollieren. Das Startverhalten ist eine der Butterseiten vom Cayenne. Die Kappe steigt (bei einem normalen Startimpuls), ohne einer Gefahr hängen zu bleiben, harmonisch bis zum Scheitelpunkt und will dann etwas angebremst werden, um augenblicklich abzuheben. Selbst bei ungünstigen Windverhältnissen kann man sich dabei auf die Startqualitäten des 2ers verlassen. Beim Starkwindhandling setzt sich die positive Charakteristik fort. Es macht einfach Spaß, mit einem Schirm im Wind zu spielen, der förmlich „aufs Wort folgt“. Der einzige Wermutstropfen



Skywalk

Cayenne M

TESTPILOT: GERALD HAAS



4-Ebenen Tragegurt mit geteilten A-Tragegurten



Cayenne-Eintrittskante: Teilweise geschlossene Eintrittsöffnungen und ein modernes Diagonalrippenkonzept (Einzelzellen wechseln mit 3er-Diagonalrippenverbund)



für mich dabei: Die geteilten A-Gurte zum Ohrenanlegen, welche das Tragegurtkonzept etwas unübersichtlicher machen. Da greift man beim Spielen in der Schnelle schon mal nach dem äußeren statt dem inneren A-Gurt ...

Flugverhalten

In der Luft fühlt man sich auf Anhieb sehr wohl unter der Kappe, die mit meinem Startgewicht eine Trimmgeschwindigkeit von 36-37 km/h erreichte. Die Kappe ist etwas weicher ausgelegt, d.h. man fühlt kein „Brett“ über sich, welches lange nichts von sich hören läßt und dann in kochender Luft plötzlich mal einen Teil abbiegt, sondern eine feedbackgebende Kappe, die sich in Turbulenzen bemerkbar macht und dies mit einem „Rascheln“ der Ohren dokumentiert. Also ein sehr „ehrlicher“ Flügel, der dem Piloten Auskunft über die derzeitigen Flugverhältnisse gibt. Sehr gut fand ich das Handling: Bei mittlerem Steuerdruck, welcher progressiv ansteigend ist, geht der Schirm sehr harmonisch und rasch in die Kurve, ohne dabei durch „Graben“ Leistung zu vernichten. Die Steuerwege sind dabei ebenfalls im mittleren Bereich. Dem-

| Technische Daten | | | | |
|----------------------------------|---|-------|--------|---------|
| Hersteller, Vertrieb: | Skywalk Birkenweg 3 D-83224 Grossau Tel. +49 (0)8641/695755 Fax +49 (0)8641/695760 www.skywalk.info info@skywalk.info | | | |
| Zellen: | XS | S | M | L |
| | 54 | 54 | 54 | 54 |
| Startgewicht (kg): | 60-80 | 75-95 | 90-110 | 105-130 |
| Spannw. ausgl. (m): | 11,19 | 11,78 | 12,25 | 12,84 |
| Spannw. proj. (m): | 9,4 | 9,9 | 10,29 | 10,97 |
| Fläche ausgl. (m ²): | 23,6 | 26,2 | 28,3 | 31,1 |
| Fläche proj. (m ²): | 21,15 | 23,47 | 25,35 | 27,86 |
| Streckung ausgl.: | 5,3 | 5,3 | 5,3 | 5,3 |
| Gewicht (kg): | - | - | - | - |
| Leinenlänge (m): | 6,90 | 7,25 | 7,55 | 7,90 |
| Gütesiegel: DHV | 2 | 2 | 2 | 2 |
| Preis: € | - | - | - | - |
| sfr | - | - | - | - |
| V _{min} : | - (keine Angabe) | | | |
| V _{trim} : | - | | | |
| V _{max} : | - | | | |
| Kappe: | Pardner Marin New Skytex 44 g/m ² | | | |
| Leinen: | Linos Dyneema | | | |
| Zubehör: | Packsack, Innenpacksack, Beinstrecker mit Expressverschluß | | | |

entsprechend fein läßt sich der Cayenne in jeder Art von Aufwind bewegen. Ganz besonders effizient war er dabei für mich im Kreisen in schwächster Thermik, wo durch die feinfühligkeit Charakteristik auch schwächste Steigzonen gut ausgenutzt werden konnten (hierbei auch die Außenbremse etwas miteinbeziehen). In Hammerbärten steigt der Leistungsintermediate - wie jeder andere Schirm auch - sowieso sehr gut. Angenehm dabei, daß die einmal eingenommene Schräglage beibehalten wird und kein dauerndes „Nachjustieren“ notwendig ist. Mittels Beschleuniger, welcher angenehm zu bedienen ist, kann man eine ordentliche Geschwindigkeitszunahme erzielen. Voll beschleunigt quittiert die Kappe Turbulenzen mit ziehharmonikaartigen Bewegungen der Zellen. Überraschend dann für mich das Klappverhalten des Flügels: Nachdem bei Trimmgeschwindigkeit durch Herunterziehen eines A-Gurtes ca. 60 % der Flügelfläche vernichtet wurden, erwartete ich ohne irgendwelche Korrekturgänge meinerseits doch eine etwas heftigere Reaktion - immerhin befand ich mich doch unter einem DHV 2er. Doch der Cayenne zeigte diesbezüglich sehr

Testbedingungen

Ich konnte den Cayenne M von Februar bis Ende März testen. Neben einem Ausflug in den Süden (Italien) fanden die Flüge in meinen heimatischen Fluggebieten in Oberösterreich statt, die vor allem Mitte März schon einige gehörige Portion Thermik zu bieten hatten! Als Gurtzeug verwendete ich das Cocoon von Sup'Air.

noble Zurückhaltung. Nur langsames Wegdrehen, kein dynamisches „sich auf die Nase stellen“, gemächliches überschaubares Füllverhalten, kein impulsiver Öffnungsstoß. Nach etwa 180 Grad war der Schirm wieder in den normalen Flugzustand zurückgekehrt. Auch nach weiteren simulierten Klappen änderte sich dieses Bild (das einem 1-2er zur Ehre gereichen würde) nicht, sodaß ich dem Schirm hier das allerbeste Zeugnis ausstellen muß. Des weiteren zeigte die Kappe auch bei sehr grobmotorischen Steuerbefehlen keine Negativtendenz. Abschließend möchte ich anmerken, daß

ich mich mit 98 kg Startgewicht subjektiv doch etwas leicht für die M-Größe empfunden habe (was das Spritzigkeit des Schirms betrifft) - einige Kilogramm mehr dürften sich hier sehr günstig auswirken (max. Startgewicht 110 kg). Piloten, die ein Startgewicht von unter 95 kg erreichen, sollten vielleicht auch einen Testflug mit der S-Größe in Erwägung ziehen (max. Startgewicht 95 kg).

Abstiegshilfen Ohren anlegen:

Mittels der geteilten A-Tragegurte sehr einfach durchzuführen. Sowohl unbeschleunigt als auch beschleunigt bleibt die Kappe ruhig - keine unangenehmen Öffnungstendenzen. Wird die Anlegehilfe freigegeben, öffnen auch die Flügelende - etwas zögerlich - wieder.

B-Stall:

Sowohl Einleitung als auch Ausleitung sind recht einfach durchzuführen (bei der Ausleitung auf zügiges Freigeben der B-Tragegurte achten). Die Sinkrate liegt - wie bei anderen Geräten auch - im „mittelpächtigen“ Bereich von 7-8 m/s.

Wegen übermäßigem Materialverschleiß und nur mäßiger Effizienz eine nicht mehr ganz zeitgemäße Abstiegshilfe.

Steilspirale:

Im Gegensatz zum B-Stall kann man mittels der Steilspirale wirklich „Meter“ machen. Wird die Einleitung durch Gewichtsverlagerung unterstützt, befindet man sich sehr schnell in einer satten Spirale. Die Schräglage und somit die Sinkgeschwindigkeit sind über die Steuerleinen sehr gut steiger- und dosierbar, wobei sehr hohe Sinkwerte (mit der entsprechenden körperlichen Belastung durch die Zentrifugalkraft) erzielbar sind (um die 20 m/s). Nach Freigeben der Kurveninneren Steuerleine benötigt der Cayenne etwas Zeit, um die Spirale wieder selbständig auszuleiten. Wie bei jedem anderen Schirm auch sollte die Ausleitung aber sowieso über mehrere Umdrehungen erfolgen, um unangenehme Vorschiebtendenzen auszuschließen.

Eignung

„High-End Intermediate“ - so wird der Cayenne von Skywalk selbst bezeichnet. Eine treffende Beschreibung, denke ich. Mit „Intermediate“ wird zurecht darauf hingewiesen, daß es sich bei dem schönen Flügel um ein - für Piloten mit etwas Erfahrung - leicht zu beherrschendes Gerät mit feinem Handling handelt, auf das auch in ruppigen Bedingungen Verlaß ist. Erfahrene Piloten und Rücksteiger aus dem Hochleistungssegment, die in der DHV 2er-Klasse ein Maximum an Sicherheit suchen, werden an diesem Gerät ihre „High-End“-Freude haben. ☘

