

DAMENWAHL

U-Turn „Ladyguard“
 Ein Gleitschirm extra für Frauen? Das gibt es wirklich. Der „Ladyguard“ ist ein interessantes Angebot für leichtgewichtige Pilotinnen, die auf eine kleine Größe angewiesen sind.

DHV 1 *** DHV 1 *** DHV 1 ***
Test-Special



Gar nicht so einfach, diesen Schirm zu testen! Und das liegt keineswegs am Flugverhalten des Schirms, ganz im Gegenteil. Vielmehr musste das Testteam für den „Ladyguard“ genannten Damenschirm von U-Turn erst einmal eine geeignete Testpilotin finden. Als Fluglehrerin und ehemalige Testpilotin fiel die Wahl auf mich. Daneben flog auch Maria Schmalzl, Frau unseres Fotografen Hannes Schmalzl

den Schirm als „Fotomodel“. Keine Frage also: In diesen Test floss pure Frauenpower ein! Vorab ein paar Worte zur Konstruktion. Aufbauend auf dem DHV 1er „Bodyguard“ wird für den Ladyguard das leichte „New Skytex“-Tuch der Firma Porcher Marine mit einem Gewicht von nur 36 g/m² verwendet. Die Beleinung wurde gewechselt, der Tragegurt modifiziert. Ebenso wie beim „Bodyguard“ kommt

auch beim „Ladyguard“ die „Automatische Flug-Stabilisierung“ (AFS) von U-Turn zum Einsatz. Dahinter steckt ein genau ausgefüllter Spannungsunterschied zwischen Ober- und Untersegel an den hintersten 30 Zentimetern des Flügels. Auf diese Weise soll ein „selbststabilisierendes Moment“ erreicht werden.

Leichte Kappe, leichter Start
 Ohne jetzt eingebildet klingen zu wollen: Der Test hat mich als Testpilotin leider total unterfordert. Der „Ladyguard“ zeigte in allen Extremflugmanövern höchste Sicherheit und einfachstes Handling. Das Startverhalten, für das schon der „Bodyguard“ eine Spitzenbewertung bekommen hatte, wird beim „Ladyguard“ Dank seinem leichteren Material noch einmal leichtfüßiger und damit einfacher. Die Kappe lässt sich mit geringstem Anfangsimpuls füllen und steigt dann nahezu selbständig über die Pilotin. Dort angekommen, kann der Schirm fast spielerisch im Scheitelpunkt gehalten werden. Das gibt der Pilotin genügend Zeit, die Kappe zu kontrollieren und den Startlauf zu beginnen. Auffällig ist auch die gering mögliche Abhebegeschwindigkeit des „Ladyguard“. Der Schirm hebt die Pilotin bei ungewohnt niedriger Geschwindigkeit vom Boden. Ebenso gut verläuft der Rückwärtsstart. Hierfür ist der Schirm auch ein ideales Trainingsge-

rät: Er Flügel lässt sich selbst von Anfängerinnen spielerisch dirigieren.

Abreißen ist kaum möglich
 In der Luft fällt dann sofort der lange Steuerweg dieses Schirmes auf. Nach einem standardmäßigen Bremsvorlauf benötigt man tiefe Wege um den „Ladyguard“ zu manövrieren. Dies liegt mir persönlich zwar überhaupt nicht, ich kann mir aber eine gute Schulungseignung vorstellen, selbst für etwas, Verzeihung, grobmotorische Frauen – die soll es ja schließlich auch geben. Auch in der Thermik ist tiefer Zug nötig, um den „Ladyguard“ eng zu drehen. Dazu kommt noch, dass dieser Bremspunkt in einer für mich ungünstig tiefen Position liegt. Dadurch ertappte ich mich während der Thermikflüge immer wieder beim Wickeln der Bremsen. Ein positiver Aspekt dieser langen Wege ist, dass es Schülerinnen kaum schaffen werden, diesen Schirm abzureißen. Der angenehm niedrige Steuerdruck, welcher erst kurz vor dem Abriss höher wird, trägt dazu bei, dass man den Schirm ermüdungsfrei, einfach und auch nett fliegen kann.

Ich flog den „Ladyguard“ auch in turbulenten Bedingungen. Hier fällt speziell die hohe Eigendämpfung um die Querachse auf, welche laut U-Turn mit dem AFS-System erreicht wird.

*Claudia Hassler
 SkyArt-/FLY AND GLIDE-Testteam*



Ohrenanlegen geht mit dem „Ladyguard“ völlig easy.

IDEAL FÜR DIE FRAU
FAZIT: Mit der „Leichtversion“ des „Bodyguards“ kann U-Turn sicherlich auf regen Zuspruch in der Ladyklasse hoffen. Der „Ladyguard“ vereint maximale Sicherheit mit einem einfachen Startverhalten und einem ermüdungsfreien Steuerhandling.



U-TURN LADYGUARD	
HERSTELLER/VERTRIEB	U-Turn GmbH, Esslinger Str. 23, 78054 Villingen-Schwenningen, Tel.: 07720/807111, www.u-turn.de
MODELL	Ladyguard
GRÖSSEN*	XXS XS** S
FLÄCHE AUSGELEGT (M ²)*	24,5 26,5 25,5
SPANNWEITE AUSGELEGT (M)*	11,01 11,45 11,98
STRECKUNG*	4,9 4,9 4,9
KAPPEGEWICHT (KG)*	4,3 4,6 4,9
ZELLENANZAHL*	39 39 39
STARTGEWICHT (KG)*	50-80 65-90 80-110
PREISE INKL. MWST. (€)*	2.348 2.398 2.449
ZULASSUNG DHV*	1 1 1
OBERSEGEL/UNTERSEGEL*	Porcher Marine New Skytex 36g/m ²
FANGLEINENMATERIAL*	Liros DSL
TRAGEGURTAUFTEILUNG*	???
LIEFERUMFANG*	???

TESTPROTOKOLL		
START-EIGENSCHAFTEN	VORWÄRTSSTART	Bestes Startverhalten; benötigt geringsten Anfangsimpuls für das Füllen; steigt nahezu selbständig nach oben; bricht nicht aus; bleibt über der Pilotin stehen und schießt in keiner Situation vor.
	RÜCKWÄRTSSTART	Idealer Schirm, um das Rückwärtshandling zu erlernen und zu perfektionieren; kaum Ausbrechen oder Rückkippen; verzeiht grobmotorische Bremsinputs.
FLUGVERHALTEN	AGILITÄT	Eher gering. Sehr gedämpft um alle Achsen.
	STEUERVERHALTEN	Geringer, frauentauglicher Steuerdruck über den ganzen Weg; erst kurz vor Abriss merkliche Erhöhung.
	EXTREMFLUGVERHALTEN	Seitenklapper: sehr gutmütiges Verhalten; dreht selbst beschleunigt selten über 90 Grad weg, Vornicken dabei gering; keine Beschl.tendenz. Frontklapper: wie beim Seitenklapper sehr wenig Dynamik; geringer Flächenverlust; öffnet verlässlich und ohne dynamisches Aufschlagen; keine Sackflugtendenz.
ABSTIEGSHILFEN	BESCHLEUNIGER	Leicht zu betätigen; einfaches Halten; Schirm bleibt sehr stabil und zeigt keinerlei Verformungen oder Eindellungen.
	OHRENANLEGEN	Eigener, verlängerter Tragegurt erleichtert das Einleiten; Flächenverlust eher gering; einfach zu halten; Gewichtssteuerung funktioniert bestens; nach Freigabe selbständiges und rasches Wiederöffnen.
	B-STALL	U-Turn bezeichnet das Herunterziehen des B-Tragegurtes nicht als B-Stall sondern als B-Flug; dabei stellt der Schirm nicht richtig, sondern fliegt mit Minimalspeed und erhöhtem Sinken vorwärts. Hierbei allerdings großer Drang zum Wiederöffnen.
TECHNISCHE BESONDERHEITEN	STEILSPIRALE	Nur mit langem, deutlichem Bremsseinsatz einzuleiten; wenig Außenbremse nötig; Intensität einfach mittels Bremszug zu steuern; Ausleitung problemlos.
	AFS-System („Automatische Flugstabilisierung“).	
EIGNUNG		Schulung, Erstschild, sicherheitsbewusste Pilotinnen.

MESSDATEN (GEMESSEN MIT BRÄUNIGER IQ COMPEO)	
V-MIN./V-TRIMM	??? km/h / ??? km/h
V-MAX. MIT SPEEDSYSTEM	??? km/h
MINIMALES SINKEN (CIRCA)	-1,2 m/s
OHRENANLEGEN	-2,5 – -3,0 m/s
B-STALL; STEILSPIRALE	-4-5 m/s („B-Flug“); -12-14 m/s
STARTGEWICHT TESTPILOTIN	80 kg
FLÄCHENBELASTUNG	3,01 kg/m ²

Um mit dem „Ladyguard“ eng zu drehen, muss die Pilotin schon kräftig in die Steuerleinen greifen.

* Daten = Herstellerangaben ** getestete Größe
 Fotos: SkyArt/Hannes Schmalzl