

Auch in bewegter Luft  
zieht der „Karma“ ruhig  
seine Spur.

Apco „Karma“

# RUHIGE SEELE

Na, das passt: Die Wiedergeburt der Marke Apco auf dem deutschen Markt beschert uns einen Schirm namens „Karma“. Wer ihn fliegt, darf allerdings getrost auf eine sichere Landung im Diesseits hoffen.





Geringe Einklapptiefe:  
wenig Effizienz beim  
Ohrenanlegen.

Nach langer Abstinenz auf dem deutschen Markt hat sich die israelische Marke Apco zum Jahresbeginn mit einem neuen Importeur zurückgemeldet. Stefan Stautner, früher beim deutschen Gin- und Ozone-Vertrieb Aerosport, ist mit dem Markt gut vertraut. Gut für ihn: Apco-Chef Anatoly Cohn war während seiner „Abstinenz“ nicht untätig. Cohn und sein Team um Konstrukteur Adam Wechsler haben eine ganze Palette von Schirmen zur Zulassungsreife gebracht. Darunter der Einsteigerschirm „Karma“, an dem circa acht Monate bis zum Gütesiegel gearbeitet wurde. Neben Designer Adam Wechsler, der die Schirme in Personalunion auch gleich selbst testet, haben zwei firmeneigene Testpiloten an dem Projekt mitgewirkt.

Für den Einsteigerbereich hat das Konstruktionsteam einen recht einfachen Kappenaufbau gewählt. Am Startplatz hat man den Schirm recht zügig ausgelegt und kontrolliert, das gewählte Leinenmaterial macht es dem Piloten einfach. Einzig bei einigen Vergabelungen im obersten Stockwerk sollte man genauer hinsehen, da sie etwas zum Einhängen mit benachbarten Leinen neigen.

Der Füllvorgang beim Aufziehen ist einfach. Allerdings steigt die Kappe recht träge hoch und sollte lange geführt werden. Eine Tendenz zum Hängenbleiben konnte jedoch nicht festgestellt werden. Auch an der Winde, wo dieses Verhalten oft eine Sackflugneigung hervorruft, verhält sich der Schirm angenehm neu-

tral. Einmal in der Luft, zieht der „Karma“ brav seine Spur. Er ist mit einer recht hohen Dämpfung um alle Achsen ausgestattet und wirkt daher etwas träge, was aber in starken Turbulenzen speziell wenig routinierte Piloten sehr beruhigen dürfte! Trotzdem bekommt man – anders als bei manch anderen stark gedämpften Schirmen dieser Kategorie – Rückmeldungen über das, was in der Luft so vor sich geht. Auch in der Thermik fällt das Zentrieren dadurch recht leicht. Naturgemäß ist ein solcher Schirm ein guter Kamerad in der Thermik. Beim Gleiten fehlt ihm dann allerdings ein bisschen die Geschwindigkeit.

#### Einklappungen öffnen sich sanft

Das Extremflugverhalten des „Karma“ ist recht übersichtlich, wie es sich für einen Einsteiger gehört. Klapper fallen zwar je nach Einklapptiefe ziemlich deutlich aus, öffnen aber recht weich und unspektakulär. Auch das Wegdrehen erfolgt erst bei großer Klapptiefe und dann nur mittelschnell.

Frontklapper lassen den „Karma“ recht gelassen reagieren. Nach kurzem Wegtauchen nach hinten öffnet er wieder recht zügig und nimmt nach sanftem Vornicken seine ursprüngliche Fluglage wieder ein.

Die üblichen Abstiegsmanöver sind alle anwendbar, das Ohrenanlegen durch die geteilten A-Gurte beispielsweise ist einfach einzuleiten, wenn auch nicht übermäßig effektiv in der Wirkung. Das Einleiten der Spirale dauert wegen der Gemütlichkeit des Schirms zwar etwas länger, ist aber ebenso wie das Ausleiten unspektakulär. Der B-Stall ist nur mit sehr hohem Kraftaufwand einzuleiten und zu halten, zudem ergibt er beim „Karma“, wie bei vielen neueren Schirmen auch, keine effektiven Sinkwerte.

Peter Nitsche  
FLY AND GLIDE-Testteam

### GUTER EINSTIEGSSCHIRM

**FAZIT:** Der „Karma“ ist ein einfacher und vor allem preiswerter Einsteigerschirm, der brav seine Dienste verrichtet. Bei den ersten thermischen Ausflügen ist er ein verlässlicher Partner, der beruhigend auf den Piloten wirkt. Für dynamisches Fliegen oder für die ersten größeren Talsprünge ist er weniger geeignet.

### APCO KARMA

<b>HERSTELLER/VERTRIEB</b>	Fly Apco. Deutschland-Vertrieb: Stefan Stautner, Prälat-Wellenhofer-Str. 31, 81377 München, Tel.: 089/12013673, www.fly-apco.de			
<b>MODELL</b>	Karma			
<b>GRÖßEN**</b>	XS	S	M**	L
<b>FLÄCHE AUSGELEGT (M<sup>2</sup>)*</b>	25,6	26,6	28,6	30,6
<b>SPANNWEITE AUSGELEGT (M)*</b>	11,06	11,41	12,12	12,83
<b>STRECKUNG*</b>	4,8	4,9	5,1	5,4
<b>KAPPEGEWICHT (KG)*</b>	5,6	6,0	6,3	6,6
<b>ZELLENANZAHL*</b>	38	39	41	43
<b>STARTGEWICHT (KG)*</b>	50-75	60-90	80-110	100-130
<b>PREISE INKL. MWST. (€)*</b>	1.999	1.999	1.999	1.999
<b>ZULASSUNG DHV*</b>	1	1	1	1
<b>OBERSEGEL/UNTERSEGEL*</b>	46 g/m <sup>2</sup> „Zero Porosity“ Ripstop Nylon silikoniert			
<b>FANGLEINENMATERIAL*</b>	Super Aramid			
<b>TRAGEGURTAUFTEILUNG*</b>	Geteilte Tragegurte			
<b>LIEFERUMFANG*</b>	Speedsystem, Rucksack, Bumerang			

### TESTPROTOKOLL

<b>START-EIGENSCHAFTEN</b>	<b>VORWÄRTSSTART</b>	Kommt leicht träge über den Piloten; erfordert Führungsarbeit bis zum Scheitel.
	<b>RÜCKWÄRTSSTART</b>	Kommt unter ständigem Zug über den Piloten; geringe Ausbrechtendenz; neigt ohne Zug zum Zurückkippen.
<b>FLUGVERHALTEN</b>	<b>AGILITÄT</b>	Gering; Steuerinputs werden gedämpft und leicht verzögert umgesetzt; Turbulenzen dringen gedämpft zum Piloten durch.
	<b>STEUERVERHALTEN</b>	Steuerdruck klassenüblich hoch; Steuerwege lang und Kraft progressiv ansteigend zum Strömungsabrisspunkt.
	<b>EXTREMFLUGVERHALTEN</b>	Seitenklapper: mit geringer Klapptiefe kaum Auswirkung, mit größerer Klapptiefe geringe Drehtendenz und mäßiger Höhenverlust, neigt dann dazu, nicht sofort selbstständig zu öffnen; Frontklapper: öffnet sofort selbstständig; keine Sackflugtendenz.
<b>ABSTIEGSHILFEN</b>	<b>BESCHLEUNIGER</b>	Mittlere Kräfte notwendig; geringe Effizienz (6-7 km/h Geschwindigkeitszuwachs).
	<b>OHRENANLEGEN</b>	Einfach; geringe Klapptiefe; wenig Effizienz; Ohren öffnen nicht komplett selbstständig.
	<b>B-STALL</b>	Sehr hoher Einleitwiderstand; nach dem Einleiten bleibt der Zug hoch.
	<b>STEILSPIRALE</b>	Braucht einige Zeit zur Einleitung; kommt ohne Negativ-Tendenz rein; hohe Effizienz; leichte Ausleitung.
<b>TECHNISCHE BESONDERHEITEN</b>		Besonders einfacher Kappenaufbau.
<b>EIGNUNG</b>		Klassischer Einsteigerschirm – empfindliche Fliegernaturen werden damit ungetrübte Freude am Fliegen haben.

### MESSDATEN (GEMESSEN MIT BRÄUNIGER IQ COMPEO)

<b>V-MIN./V-TRIMM</b>	24km/h / 36 km/h
<b>V-MAX. MIT SPEEDSYSTEM</b>	45 km/h
<b>MINIMALES SINKEN (CIRCA)</b>	-1,2 m/s
<b>OHRENANLEGEN</b>	-1,8 m/s, -2,5 m/s beschleunigt
<b>B-STALL; STEILSPIRALE</b>	-7 m/s; > -14 m/s
<b>STARTGEWICHT TESTPILOT</b>	103 kg
<b>FLÄCHENBELASTUNG</b>	3,6 kg/m <sup>2</sup>