

Simba S

von APCO

FLY GETESTET ✓



Die Namen der Apco-Hochleister stammen aus berühmten Walt Disney-Märchen. Dem gutmütigen Dschungelbuch-Panther Bagheera ist nun der kleine Löwe Simba auf den Fersen. Ein harmloses Kätzchen oder ein Raubtier mit scharfen Krallen?

DHV 2 ist das Limit«, lautet die neue Entwicklungsmaxime von Apco-Chef Anatoly Cohn. So verzichtet Apco in Zukunft nicht nur auf Wettkampf-Protos, sondern auch auf Serien-Hochleister mit DHV-Zulassung 2-3. Die Entwicklungsabteilung konzentriert ihre Energie stattdessen auf die populären Klassen mit niedrigen Gütesiegel-Einstufungen. Der Wettkampfsport erzeugt nach Meinung von Anatoly Cohn zu wenig Aufmerksamkeit in der Öffentlichkeit und bringt zudem nur wenig wirtschaftlichen Nutzen. Trotzdem möchte er nicht auf ein High-end-Gerät verzichten: Daher war das Entwicklungsziel für den Bagheera-Nachfolger Simba, das momentan Machbare im 2er-Bereich auszureizen – also maximale Leistung bei echtem Hochleister-Handling umzusetzen. Wie bei seinem Vorgänger wird es auch vom Simba wieder eine Wettkampf-Version ohne DHV-Zulassung geben. Sie soll sich nur durch dünne, unummantelte Leinen vom Seriengerät unterscheiden.

Dass man mit einem DHV 2er sogar gegen echte Hochleister bestehen kann, bewies die israelische Firma im vergangenen Jahr mehrfach. Mit dem Bagheera feierte Apco einige eindrucksvolle Wettkampferfolge. Für Schlagzeilen sorgte Andrew Smiths Gesamtsieg beim PWC in Portugal. An die Erfolge der letzten Saison konnte der kanadische Apco-Pilot Chris Müller bereits anknüpfen: Er gewann im Januar mit einem Simba den Pre-PWC in Mexico.



Spitzenwert in der Superklasse:
25,8 Quadratmeter, geringe
Flügelteufe und ein spitz
zulaufender Außenflügel =
Streckung 5,8



Superklasse-Schirm
mit Hochleister-
Charakteristik:
Der DHV 2er Simba
ist Apcos absolutes
Topgerät, ein 2-3er
ist nicht im Programm

Konstruktion

Sieht man sich den Simba näher an, erkennt man schnell, dass Apco bei seinem neuen Top-Gerät enorm viel Aufwand betrieben hat. Wie beim Bagheera vertraut Apco auf das »Parziale Diagonalrippen-System« (siehe auch *Fly and glide* 1/2000), das nochmals deutlich verfeinert wurde.

Auf Höhe der A- und B-Ebene sorgen Diagonalrippen für ein sehr sauber stehendes Segel. Weil der vordere Bereich einer Gleitschirm-Kappe den größeren Anteil an der Auftriebs-Erzeugung hat, spart Apco im hinteren Teil Material ein – geizt aber auch hier nicht mit Know-how. Statt Diagonalrippen werden auf der C- und D-Ebene V-Tapes eingesetzt. Dieses über jeweils drei Zellen verlaufende Brücken-System sorgt zum einen für eine gleichmäßigere Kraftverteilung im Segel, entscheidender ist aber, dass ein Vor- und Zurückschwingen der Flügelenden – Apco nennt dies Atmen – effektiv reduziert werden kann.

Für eine definierte Hinterkante und ein sauber auslaufendes Profil sorgen »Finnen«. Diese zirka 40 Zentimeter langen Tuchstreifen zwischen Ober- und Untersegel sollen die leistungsschädlichen Verwirbelungen am Achterliek verringern.

Der Simba-Tragegurt ist dreigeteilt, wobei der C-Gurt eine interessante Aufspaltung hat: Die am »C1-Gurt« eingehängten Stammleinen gabeln sich im obersten Leinenstockwerk zu einer zusätzlichen D-Ebene auf, der »C2-Gurt« übernimmt die Anlenkung der C-Ebene am Außenflügel. Der Zweck dieser Konstruktion wird erst im beschleunigten Flug erkennbar: Dann verringert sich im Außenflügelbereich der Anstellwinkel weniger als in Flügelmitte, was sich bei hohen Geschwindigkeiten positiv auf die Kappen-Stabilität auswirkt.



B-Stall: mit bis zu elf Metern Sinken eine echte Alternative zur Steilspirale

Absolut sauber sind Verarbeitung und Qualität der eingesetzten Materialien, auf die Apco eine Dreijahres-Garantie gewährt.

Handling/ Flugeigenschaften

»How good is your alpine launch?« Diese Frage von Apco-Testpilot Alex Louw ließ mir während der Fahrt zu einem Flugberg südlich von Nazareth keine Ruhe. Während eines Israel-Besuchs im letzten Herbst hatte mich Alex eingeladen, den nagelneuen Simba auszuprobieren. Als ich den Startplatz sah, war mir sofort klar, dass er es mit dieser Frage ernst gemeint hatte. Unsere beiden Schirme hatten gerademal so nebeneinander Platz – und was nach der nur ein paar Schritte entfernten Kante kam, wollte ich lieber nicht genau wissen. Zu allem Überfluss blies ein leicht böiger Wind von der Seite. Der Start klappte trotzdem problemlos – mehr Worte muss man über die Start-Eigenschaften des Simba nicht verlieren: Einfach und auch unter schwierigen Bedingungen jederzeit überschaubar.

Bei dem folgenden Flug über Israels geschichtsträchtigen Boden flog ich die M-Größe und war bereits sehr angetan vom Handling des Schirms. Er zeigt klar die Handschrift des Entwickler-Duos Cohn/Louw. Die beiden legen – vor allem in dieser Geräte-Klasse – viel Wert auf verhältnismäßig kurze Steuerwege und stets definierten Bremsdruck. Über die Bremse wird ein gutes Gefühl für die Reaktionen der Kappe auf den Input des Piloten und die Bewegungen des Flügels vermittelt. So spürt man bereits im obersten Bereich einen deutlichen Bremsdruck. Nach unten nimmt er progres-

siv zu, ohne aber unangenehm hoch zu werden. Aktives Fliegen wird durch das gute Feedback des Schirms unterstützt.

Mit 96 Kilo Startgewicht wäre von den »Papierdaten« die M-Größe des Simba für mich passend gewesen: Apco empfiehlt aber, den Schirm am oberen Ende des Startgewichts-Bereichs zu fliegen. So wechselte ich nach meiner Rückkehr in heimische Gefilde auf den zwei Quadratmeter kleineren Simba S, den ich mit meinen 96 Kilo leicht überladen flog. Am oberen Ende des Gewichts-Bereichs können Wendigkeit und Spritzigkeit noch besser überzeugen; Nachteile handelt man sich nicht ein. Die Klettereigenschaften des »Kleinen« gehören selbst in schwacher Thermik zum Feinsten. Besonders gut gefiel mir, dass sich der Simba sehr eng und gleichzeitig auch flach drehen lässt. Der Schirm minimiert das unvermeidliche Kurvensinken, was sich direkt auf die Steigleistung auswirkt. Um stärkere Bärte mitzunehmen, muss ein deutlicher Input auf die kurveninnere Bremse gegeben werden, da der Simba zunächst etwas verzögert Schräglage aufnimmt.

In puncto Geschwindigkeit und Gleitleistung dürfte der Apco-Flügel einen neuen Maßstab in seiner Klasse setzen. Der Geschwindigkeitszuwachs von V-trimm auf V_{max} ist auch für einen 2er der neusten Generation sehr hoch. Exakt bei Trimm-speed liegt der Punkt des besten Gleitens, die gesamte Polare weist sehr gute Werte auf, und auch bei V_{max} hält sich das Sinken in Grenzen. Vergleiche mit »echten« Hochleistern muss der Simba nicht scheuen.

Sicherheitstechnisch hat man klar einen Leistungs-Intermediate über sich. Zwar hat der Simba ein großes passives Sicherheitspolster – bei den Tests der Extremflug-Manöver verhielt er sich für einen Schirm mit Streckung 5,8 überraschend brav – aber er will aktiv geflogen werden.

Schnellabstieg

Steilspirale: Mit dem Simba können extrem hohe Sinkwerte erfliegen werden. Zum Einleiten sollte man sich zwei Umdrehungen Zeit lassen, da der Schirm etwas Zeit braucht, um Querneigung aufzunehmen. Extreme Spiralen sollten dosiert über ein bis zwei Umdrehungen ausgeleitet werden.

B-Stall: Eine echte Alternative zur Steilspirale stellt der B-Stall dar. Sinkwerte zwischen zehn und elf Meter pro Sekunde können nur sehr wenige Schirme aufweisen. Beim Einleiten kippt die Kappe relativ weit zurück, stabilisiert sich aber schnell über

Flugdaten & Einstufung

V-min	25 km/h
V-trimm	38 km/h
V-max mit Speedsystem	51 km/h
minimales Sinken, zirka	1,1 m/s

Geschwindigkeitsniveau

(bezogen auf die Geräteklasse)

gering durchschnittlich hoch

Schnellabstieg (Effizienz):

– Steilspirale

gering durchschnittlich hoch

– B-Stall

gering durchschnittlich hoch

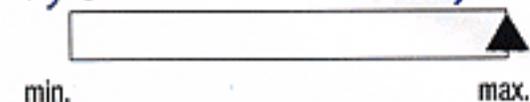
– Ohren anlegen

gering durchschnittlich hoch

Startgewicht beim Test 95 kg

bezogen auf den Startgewichtsbereich

73 kg 90 kg



DHV-Gütesiegel, Nr. GS-01-815-01

DHV-Klasse 2 GH

von *Alex* empfohlene Pilotengruppe

Schüler

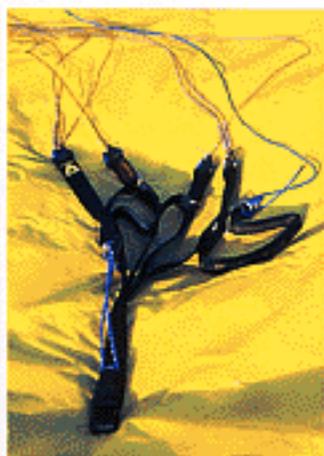
Gelegenheitspilot

regelmäßiger Flieger

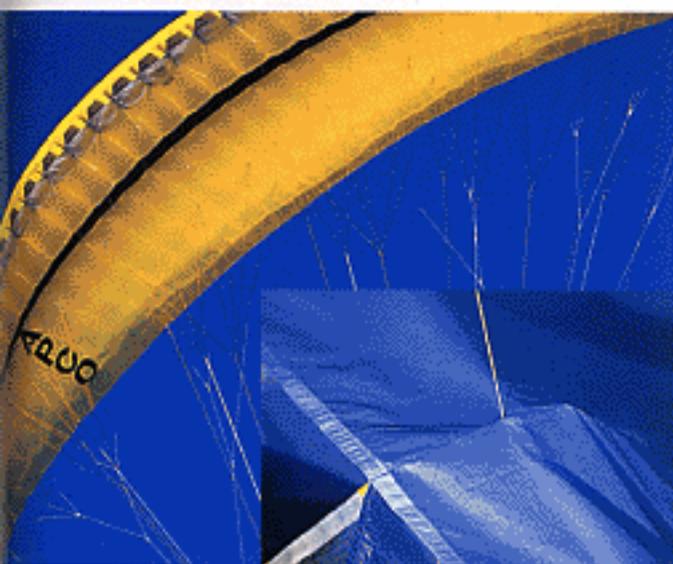
Vielflieger/Streckenpilot

dem Piloten. Nach dem Loslassen der B-Gurte nimmt der Schirm schnell wieder Fahrt auf und nickt dabei merklich nach vorne – ein sicheres Zeichen dafür, dass die Strömung wieder anliegt.

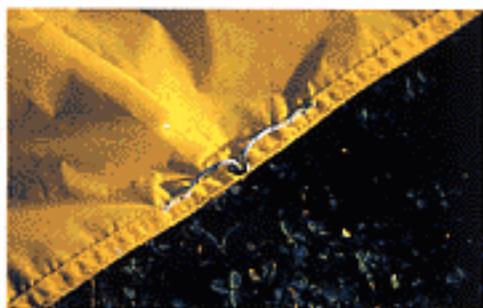
Ohrenanlegen: Mit der äußersten A-Leine lässt sich ziemlich viel Fläche wegnehmen. Das Sinken nimmt deutlich zu. Betätigt man den Beschleuniger beim Ohrenanlegen zusätzlich, lassen sich die Sinkwerte noch steigern. Die eingeklappten Flügelteile öffnen nach Freigabe der A-Leine selbstständig.



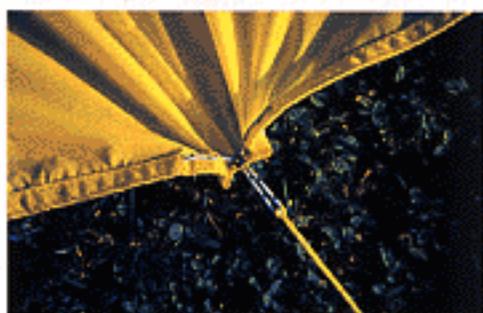
Dreifach-Tragegurt mit geteiltem C-Gurt: Die differenzierte Leinenanlenkung soll mehr Stabilität beim beschleunigten Fliegen bringen



Apco-Mikroleinen-Konzept: Die sehr kurzen Topleinen aus Dyneema sind im Segel vernäht



Fotos: SKYART/H. Schmalz



Segelraff-System für optimiertes Handling: Beim Bremsen wird die Segelhinterkante an fast allen Anlenkungen zusammengezogen

Lieferumfang und Homepage

Seit Anfang des Jahres präsentiert sich Apco in Deutschland und Österreich mit einer neuen Vertriebsstruktur. Den General-Import hat Richard Roth übernommen, der nach jahrelanger Aktivität bei der Allgäuer Edel GmbH in der Gleitschirmflug-Szene kein Unbekannter mehr ist. Auf der deutschsprachigen Homepage www.apco-gleitschirme.de erfährt man alles Wissenswerte rund um die Apco-Produkte,

unter der Adresse www.apcoaviation.com landen Surfer direkt bei der Firmenzentrale in Israel.

Der Simba wird in einem sehr bequemen Packsack mit ausgezeichnetem Tragekomfort ausgeliefert. Mit diversen Verstellmöglichkeiten lässt er sich gut an die eigenen Bedürfnisse anpassen. Der Stauraum reicht auch für umfangreiche Flugausrüstungen.

Resümee

Der Simba ist ein würdiger Nachfolger für seinen Vorgänger Bagheera. Wie der »Panther« ist der »kleine Löwe« ein Leistungs-Intermediate, dessen Handlings- und Leistungs-Charakteristik klar im Hochleistungsbereich liegen, was ihn auch für Wettbewerbs- und Streckenpiloten interessant macht. Aktiven Flugstil und ausreichend Erfahrung vorausgesetzt, wird dem Piloten ein vernünftiges Maß an Sicherheit geboten. Beeindruckend ist die Silhouette: Mit einer Streckung von knapp sechs und dem ansprechenden Design gefällt der junge Löwe auch durch seine Optik.

Ansprechen dürfte das jüngste Apco-Produkt leistungshungrige Piloten, die bereits Erfahrung mit ähnlichen Schirmen haben. Auch wer mit einem Schirm der Klasse 2–3 liebäugelt, sollte sich einen Probeflug nicht entgehen lassen.

Rainer Lodes



» ... ein Leistungs-Intermediate, dessen Flugecharakteristik klar im Hochleistungsbereich liegt. Die Gleitleistung des Simba dürfte in seiner Klasse einen neuen Maßstab setzen.«

Testpilot Rainer Lodes

Technische Daten & Ausstattung

Hersteller *Apco*

aktuelle Schirme: *Fiesta / Allegra / Simba / Fiesta Tandem*

	XS	S	M	L
im Test <i>Simba</i>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fläche (ausgel.)	24,9	25,8	27,6	29,4 m ²
Spannweite (ausgel.)	11,9	12,2	12,9	13,5 m
Streckung	5,7	5,8	6,0	6,3
Kammerzahl	74	76	78	82

Segeltuch: *Chevron Zero Porosity*

– Material/Gewicht *Nylon* 46 g/m²

Tragegurtaufteilung *A/B/2x C*

Fußbeschleuniger ja nein

– Verkürzung pro Ebene *A 18/ B 14/ C2 6/ C1 fu cm*

Fangleinen:

– Material *Super Aramid / Dyneema*

– Durchmesser *2,2/1,7/1,1/0,8 mm*

– farblich abgegrenzt ja nein

– Stammleinen je Seite *3 A / 3 B+Stabi / 2+1 C*

Nähte:

– Obersegel innen- außenliegend

– Untersegel innen- außenliegend

Zubehör: *Packsack, Hüftföschchen, Fußbeschleuniger*

Bewertung von 1 (gut) bis 4 (schlecht)

Packrucksack:	1	2	3	4
– Packvolumen		X		
– Tragekomfort	X			
– Strapazierfähigkeit		X		
Schirmgewicht	6,8	7,0	7,4	7,6 kg
Startgewicht	60-75	73-90	85-105	100-120 kg
Preis (mit Speedsystem)	-	5600	5700	5800 DM