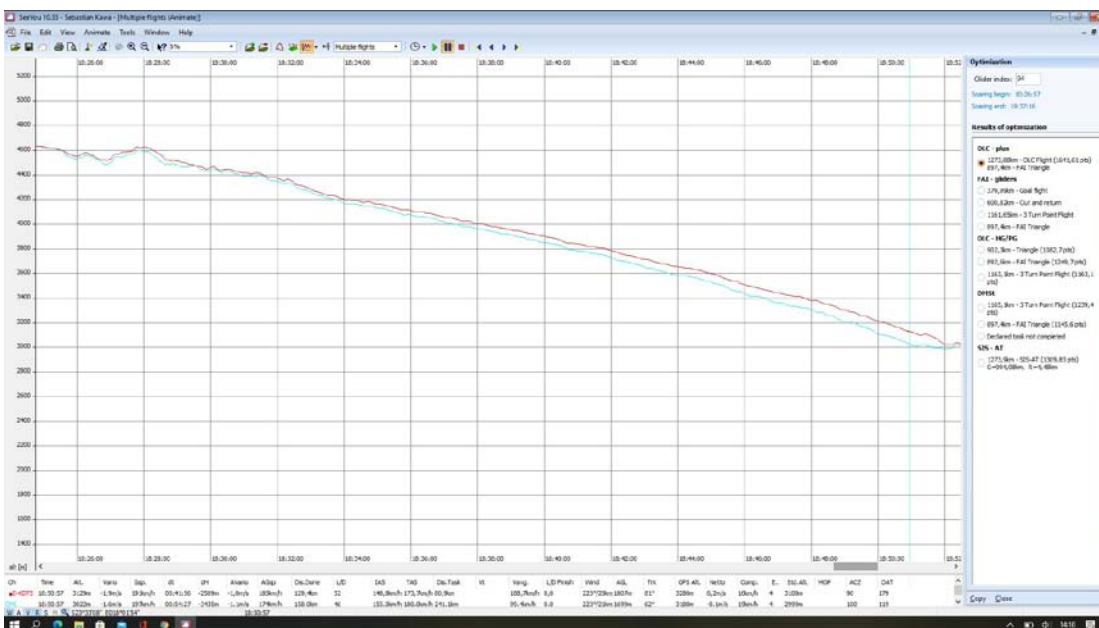


Sebastian KAWA, nach seinem Testflug mit dem TWIN SHARK am 29.12.2020:

Quelle: Facebook, übersetzt mit www.DeepL.com/Translator



Vor zwei Tagen auf dem Flug nach Veronica trafen wir uns mit DTS (Arcus) etwa 100 km vor dem Ziel. In der ruhigen Luft nach dem Sturm war es einfach, mit 140-150km/h für 70km von Flügel zu Flügel zu fliegen. Es stellte sich heraus, dass der Twin Shark um über 100m besser ist als der Arcus.



Es mag kein großer Unterschied sein, aber er ist deutlich und die Aufzeichnung zeigt einen stetigen Trend. Arcus wurde mit einem ähnlichen Gewicht belastet, was immer noch zu seinem Nachteil ist.

Wir sind sehr froh darüber, denn Wettbewerb dient immer dem Fortschritt. Heute haben wir das schlechte Wetter ausgenutzt, in dem Sinne, dass der Tag mittags mit Gewitter enden sollte, aber vorher haben wir in einer Stunde 180km mit Staszek auf einer Thermik- und einer Sturmwalze zurückgelegt.



Stach gab nach nur einer Minute am Steuer den Daumen hoch. Ich wollte ein bisschen mehr über das Cruisen lernen und nach ein paar Aufwindbärten im Twin Shark fühlte ich mich sehr wohl in ihm.



Ich werde nicht auf die Polsterung eingehen, obwohl es etwas zu sehen gibt, aber ich mochte wirklich das Gefühl beim Kreisen und Gleiten in diesem Flugzeug.

Moderne 20m-Segler sind ohne Unterschied als Schulflugzeuge geeignet, sie fliegen alle sehr korrekt, und bei keinem gibt es Probleme, so dass man sie nur im Vergleich beschreiben kann.

Meine Einschätzung ist, dass der Twin Shark flinker fliegt als der Arcus. Der Arcus mit seinem sehr kompliziert nach oben gewölbten Flügel hüpf in den Böen, und obwohl die richtige

Flugtechnik darin besteht, nichts zu berühren (!), reagiert er, wenn man ein schnelles Manöver machen muss, hart auf das Seitenruder. Es ist gar nicht so einfach, die Koordination in den Manövern zu finden.

Ein Twin Shark ist vergleichbar mit einem 15m-Einsitzer, sehr leicht in der Steuerung und stabil im Flug. Man hat den Eindruck, dass der Segler leichter ist, obwohl der Twin tatsächlich mit einem Gewicht von 50 kg mehr fliegen darf als sein Konkurrent. Sehr gut gefallen hat mir die Reaktion auf Böen im Thermikbart, die Reaktion auf die Ruder in schwierigen Kurbelkreisen und die steifen, aus hochmoduligem Carbon gefertigten Tragflächen, die im schnellen Flug unter dem Sturm das Gefühl einer sehr soliden Struktur vermitteln.



Hier bewegt sich nichts, als ob Böen mit 240 km/h nicht beeindruckend wären. In diesen turbulenten Bedingungen lief der tschechische Doppelsitzer wie am Schnürchen. Ohne Ballast ist der Twin Shark leichter, also etwas flexibler bei schlechten Bedingungen zu fliegen, und für mich ist es auch wichtig, dass ich beim Aufbau des Seglers weniger schleppen muss.

Wir landeten in den Böen eines herannahenden Sturms und wissen ein weiteres Feature zu schätzen, die Bremsklappen, die diesem Doppelsitzer würdig sind und es uns erlaubten, aus 2000m Höhe sofort auf die Landebahn zu stürzen. Nach dem Flug schließen wir uns Stache und Jaroslav lächelnd an.