

Nie ohne die typischen „Öhrchen“: Silhouette des „Alpha 4“.



Advance „Alpha 4“

SPASS OHNE RISIKO

Nach 14-monatiger Entwicklungszeit stellt

Advance den Nachfolger des sehr erfolgreichen und beliebten „Alpha 3“ vor. Für den „Alpha 4“ ließ sich Konstrukteur Thomas Ripplinger eine Menge einfallen.



Auffälligste und gleichzeitig massivste Veränderungen beim „Alpha 4“ sind der neue Kappenaufbau und die geänderte Leinengeometrie. Mittels der neuen Diagonal- und Quersgänder konnte das Entwicklungsteam gegenüber dem Vorgänger über 80 Meter (!) Leinen einsparen. Dies ergibt eine deutliche Reduktion des Leinenwiderstands und soll auch für ein wesentlich einfacheres Leinenhandling beim Start sorgen. Außerdem glänzt Advance beim „Alpha 4“ wieder einmal mit innovativen Detaillösungen wie mit dem „Smart Sail“-System. Hier wird der Bereich der Eintrittskante speziell imprägniert und die Laufrichtung des Ripstop-Materials den diagonalen Zugkräften entsprechend verarbeitet.

Schon beim ersten Start wird klar: Das Starthandling des „Alpha 4“ ist gegenüber dem Vorgänger klar verbessert. Erstens ist das Leinenhandling mit den wenigen Stammleinen rasch erledigt, zweitens benötigt der Schirm nur einen sehr geringen Anfangsimpuls, um sich zu füllen und dann zuverlässig und leichtgängig zu steigen. Am Scheitelpunkt angekommen, lässt sich der „Alpha 4“ leicht stabilisieren und überschießt nicht. Das Rückwärtsstartverhalten ist absolut schulungstauglich. Fast spielerisch lässt sich die Kappe aufführen und über die Bremse oder auch mit den D-Gurten manövrieren.

Gelungene Abstimmung

Nach dem Abheben fühlt man sich sofort wohl. Die klappstabile Kappe besitzt eine hohe Roll- und Nickdämpfung. Wer aber jetzt meint, der „Alpha 4“ sei eine „müde Kiste“, der wird spätestens nach den ersten Kurvenflügen eines Besseren belehrt. Advance fand nämlich beim Steuerhandling einen guten Kompromiss zwischen Agilität und Dämpfung. Der „Alpha 4“ lässt sich für einen DHV 1er sehr fein steuern. Die Steuerimpulse werden direkt umgesetzt, jedoch ohne einen Schüler zu überfordern. Beim Einfliegen in die Thermik stellte sich der „Alpha“ minimal auf. Für das Kreisen in der Thermik empfehle ich neben der obligatorischen Innenbremse eine leichte Gewichtsverlagerung auf



Vorbildlich: beruhigendes, sicheres Klappverhalten.

die Kurveninnenseite sowie eine etwas angespannte Außenbremse. So lässt sich der „Alpha 4“ leistungsstark und flach drehen. Der Steuerdruck ist im Arbeitsbereich angenehm niedrig und steigt erst ab der Hälfte progressiv an. Kurz vor dem Abriss spürt man noch eine deutliche Erhöhung, und der Druck wird dann auffallend hart. Beschleunigt weist der „Alpha 4“ eine sehr hohe Klappstabilität auf. Außerdem arbeitet das Beschleunigungssystem sehr effektiv und lässt eine hohe Endgeschwindigkeit bei gutem Gleiten zu. Im direkten Vergleich zum Vorgänger erkenne ich speziell im beschleunigten Flug den deutlichsten Leistungszuwachs. Beim Ohrenanlegen hat sich Advance ein sehr praktisches Detail einfallen lassen: Der separate A-Gurt wird mit dem „Quick Snap“-System (mit einem verkleideten Magneten) am Hauptgurt fixiert. Beim Start trennt sich der Ohrenanlegergurt selbstständig. Wenn der Gurt dann nach der Landung entlastet, bewirkt der Magnet, dass er sich selbstständig wieder an den A-Gurt anlegt.

Wie bei vielen Schirmen in der DHV-1er-Klasse gestaltet sich der B-Stall auch beim „Alpha 4“ etwas schwierig. Hält man die B-Gurte wie üblich am Schäkel

fest, dann ställt der „Alpha“ nicht wirklich, und es verbleibt ein zu hoher Restzug, um diesen Zustand länger halten zu können. Besser greift man deutlich oberhalb der Leinenschlösser zu. Der Schirm lässt sich dann trotz verbleibendem Restzug in einen B-Stall manövrieren. Die Kappe fährt aber in jedem Fall zuverlässig und ohne Sackflugtendenz wieder an. Der „Alpha 4“ eignet sich sehr gut als Schulungsgerät sowie als Erstschild nach der Ausbildung. Auch sicherheitsbewusste Wenigflieger werden sehr viel Spaß mit dem „Alpha 4“ haben.

Alex Höllwarth
SkyArt-/FLY AND GLIDE-Testteam



Praktisch: Magnet im Tragegurt.

GUTMÜTIG UND SPRITZIG

FAZIT: Mit dem „Alpha 4“ hat Advance einen wirklich gelungenen Nachfolger für den erfolgreichen „Alpha 3“ auf den Markt gebracht. Der Neue ist in puncto Starthandling wesentlich besser. Für den Thermikflug verpasste das Advance-Team dem Einsteiger noch etwas mehr Spritzigkeit, das Extremflugverhalten konnte jedoch trotzdem vorbildlich gutmütig gehalten werden. Auch die Detaillösungen gefallen.

ADVANCE ALPHA4

HERSTELLER/VERTRIEB	Advance Thun AG, Seestrasse 14, CH-3602 Thun, Tel.: 0041/033/2257010, www.advance.ch		
MODELL	Alpha 4		
GRÖSSEN*	23	25**	28 31
FLÄCHE AUSGELEGT (M ²)*	23,66	25,59	28,47 31,79
SPANNWEITE AUSGELEGT (M)*	10,60	11,03	11,63 12,29
STRECKUNG*	4,75	4,75	4,75 4,75
KAPPEGEWICHT (KG)*	5,3	5,6	6,1 6,6
ZELLENANZAHL*	39	39	39 39
STARTGEWICHT (KG)*	55-75	65-88	78-106 96-130
PREISE INKL. MWST. (€)*	2.750	2.750	2.750 2.750
ZULASSUNG DHV*	1	1	1 1
OBERSEGEL/UNTERSEGEL*	New Skytex 6.6 (44 g/m ²)/New Skytex 6.6 (40 g/m ²)		
FANGLEINENMATERIAL*	Edelrid Technora (Aramid), Liros Dyneema PPSL		
TRAGEGURTAUFTEILUNG*	2 + 1 A mit „Quick Snap“-System, 3 B, 3 C + Stabi, 2 D Packsack, Innenpacksack, Rep.-Kit, Mini-Windsack		
LIEFERUMFANG*	in Schirmfarbe, Manual, Speedsystem		

TESTPROTOKOLL

START-EIGENSCHAFTEN	VORWÄRTSSTART	Kommt nahezu mit jeglicher Auslegeform zurecht; leichter Anfangsimpuls sowie geringe Führung an den A-Gurten genügen; kommt insgesamt zügig und ohne Überschießen über den Piloten.
	RÜCKWÄRTSSTART	Gutes Rückwärtsstarthandling; kommt schnell und zuverlässig auch aus tiefen Positionen über den Piloten; gut über Bremsen und D-Gurte steuerbar.
FLUGVERHALTEN	AGILITÄT	Für die 1er-Klasse agiler Flügel.
	STEUERVERHALTEN	Im Arbeitsbereich angenehm gering; dann progressiv ansteigend; kurz vor Abriss hart.
	EXTREMFLUGVERHALTEN	Unbeschleunigt: Klapper über 60 % sehr schwer zu provozieren; langsames Wegdrehen bis ca. 90 Grad mit nur geringer Vorschießtendenz; Beschleunigt: nur mäßiges Vorschießen (durchschnittl. Drehgeschwindigkeit), dreht bis maximal 180 Grad weg; Frontklapper öffnen selbstständig und schnell.
ABSTIEGSHILFEN	BESCHLEUNIGER	Einfach zu betätigen; auch über längere Zeit ermüdungsfrei zu halten; Eintrittskante steht sauber; äußerst klappstabil.
	OHRENANLEGEN	Geteilte A-Gurte mit „Quick Snap“; mittlerer Einleitewiderstand; leichter Restzug; sauberes Entleeren der Flügelenden; Öffnung erfolgt selbstständig schnell.
	B-STALL	Sehr hoher Anfangswiderstand; hoher verbleibender Restzug; ställt nicht richtig; mäßiges Sinken.
	STELLSPIRALE	Einfache Einleitung; benötigt ein bis zwei Umdrehungen; geht dabei nicht schlagartig auf die Nase; Sinkwerte gut regulierbar; Ausleitung selbstständig.
TECHNISCHE BESONDERHEITEN		„Quick Snap“, „Smart Sail“-Syst., Bremswirbel, Dirt Holes.
EIGNUNG		Schulung, erste selbstständige Flüge, sicherheitsorientierte Gelegenheitspiloten.
MESSDATEN (GEMESSEN MIT BRÄUNIGER IQ COMPEO)		
V-MIN./V-TRIMM		22 km/h / 36 km/h
V-MAX. MIT SPEEDSYSTEM		46 km/h
MINIMALES SINKEN (CIRCA)		-1,2 m/s
OHRENANLEGEN		-2,2 m/s bis -3,3 m/s
B-STALL; STEILSPIRALE		-4,5 bis -5,5 m/s; -13 m/s
STARTGEWICHT TESTPILOT		80 kg
FLÄCHENBELASTUNG		3,13 kg/m ²