

Der 48-Zeller lässt kaum ein modernes Konstruktionsdetail vermissen ...



# SWING MIURA RS



Sogenannte „High-A“-Gleitschirme, also Einsteigergeräte mit toller Leistung und Schulungstauglichkeit, sind in der Saison 2020 in aller Munde. Swing mischt mit einem interessanten Konzept mit A- und B-Zulassung (je nach Beschleunigerweg) an vorderster Front mit ...

*Testpilot: Norbert Aprissnig  
Fotos: Norbert Aprissnig*

**D**er deutsche Hersteller Swing und sein Südtiroler Konstrukteur Michael Nesler verfeinern das innovative Schottwandssystem „RAST“ von Modell zu Modell. Den „unteren“ Bereich der Swing-Palette repräsentierten bis zur Einführung des Miura RS das Einsteigergerät Mito (EN A) und der Arcus RS (EN-B-Basisintermediate). Vor allem der Mito ist aus RAST-Entwicklungssicht einer der ersten Swing-Flügel mit Schottwand und auch der Arcus RS ist nun bereits einige Zeit am Markt. Aus diesem Grund ist es interessant, daß der neue Miura RS sich nun genau zwischen diese beiden Modelle legt und zudem als Zwitter mit zwei Zulassungen auch von der Zulassungsseite her sowohl den Einsteiger- als auch den Basisintermediatebereich abdeckt. De facto sind es zwei Zulassungen, die sich aus zwei unterschiedlichen Beschleunigerlängen ergeben. Unbeschleunigt ist das Verhalten ident, durch das zusätzliche Einhängen einer mitgelieferten Rolle, dem sogenannten Speedlimiter, wird aus dem Basisintermediate ein schulungstaugliches Einsteigergerät. Wobei diese Zwitterstellung naturgemäß nur am „Zulassungspapier“ besteht. Ohne Einsatz des Beschleunigers, was in der Praxis eh mehr oder weniger dem üblichen Gebrauch in der Klasse entspricht, ist die Einstufung ident (EN A). Der Hersteller ist sich dieser Tatsache wohl bewusst und empfiehlt den Miura RS in der A-Klasse „anspruchsvollen Einsteigern“. Reizvoll ist es aber, einen Gleitschirm mit der

passiven Sicherheit der EN-A-Zulassung zu fliegen, bei moderatem Einsatz des Speedsystems wohlgeerntet. Das macht generell die neue High-A-Klasse so attraktiv: Leistung pur, gutes Steigen und gutes Gleiten, um auch Streckenflüge erfolgreich zu absolvieren. Daher sind diese Gleitschirme für Aufsteiger wie sicherheitsbewusste Rücksteiger gleichermaßen interessant.

### KONSTRUKTION, MATERIALIEN & DESIGN

Mit einer ausgelegten Streckung von 5,15 liegt der Miura RS im unteren Bereich der Basisintermediateklasse. Andererseits sind die Unterschiede zu anderen erfolgreichen Konzepten in dieser Klasse wie dem Nova Ion oder Ozone Buzz Z marginal. Ähnlich verhält sich auch der Streckungsvergleich mit der neuen High-A-Klasse, die kleinen Differenzen sind zu vernachlässigen.

Auch das Leinenkonzept bietet keine große Überraschungen: Der Miura RS ist ein Hybrid-Dreileiner. Die kurzen Topleinen über den Zwischengalerien überspannen dabei jeweils zwei Zellen, was einem klassischen Doppelkammersystem mit Diagonalrippen gleichkommt. Spärlich ist der Einsatz von Spannbändern, auf B- und C-Ebene kommen nur einige kurze Bänder zum Einsatz sowie ein schmales Band auf der D-Ebene, das die gesamte Spannweite ausfüllt.

Das Schottwandssystem „RAST“ liegt mittig zwischen B- und C-Ebene. Neben doppeltem 3D-Shaping am Obersegl und einfachem am

Untersegl zeugen Miniribs im Achterliek vom Leistungsanspruch des Miura RS.

Ein kleines Material- und Verarbeitungsdetail am Miura RS verdient meiner Meinung nach besondere Beachtung. Es geht um die Versteifungen im Nasenbereich. Auf den ersten Blick handelt es sich um die typischen Kunststoffstäbchen, die in vergleichsweise üblicher Länge den Nasenradius bilden und etwas ins Ober- und Untersegl hineinreichen. Sieht man sich diese „Stäbchen“ etwas genauer an, stellt man fest, dass Swing auf aufwendigste Weise Nitinol (Gedächtnisformmetall) als „Seele“ in einem Nylonschlauch verarbeitet. Swing verarbeitet als einer der wenigen Hersteller schon länger diesen Metalldraht in der Profilmase, der in Sachen „Rückstellung“ und „Verbiegefestigkeit“ ebenso das Optimum darstellt wie im Bereich des Spannungsaufbaus. Letzteres bedeutet, dass der Miura RS schon am Boden liegend eine pralle Profilmase bildet und sich damit die Eintrittsöffnungen quasi schon in den Wind strecken. Ein unüberschätzbarer Vorteil beim Starten!

Nitinol hat allerdings auch Nachteile: Es ist für den Hersteller deutlich teurer wie der übliche „Kunststoffdraht“ und es ist relativ dünn und hat dadurch nur eine geringe Auflagefläche in der Profilmase, was den mechanischen Verschleiß des Tuches an dieser Stelle vergrößert. Durch die aufwendige Verarbeitung des Nitinols in einem Kunststoffschlauch dreht Swing diesen Nachteil in einen unübertroffenen Vorteil: Die Auflagefläche ist noch größer

### TECHNISCHE DATEN (HERSTELLERANGABEN)

<b>Hersteller/Vertrieb</b>	Swing Flugsportgeräte GmbH, Tel. +49 (0)8141/3277888, <a href="http://www.swing.de">www.swing.de</a>					
<b>Produktion</b>	Aeroman China					
<b>Konstrukteur</b>	Michael Nesler					
<b>Testpiloten</b>	Michael Nesler, Gudrun Öchsl, Alessio Casolla, Maurizio Bottegale					
<b>Größen</b>	XS	<b>S</b>	SM	ML	L	XL
<b>Zellenanzahl</b>	48	<b>48</b>	48	48	48	48
<b>Startgewicht (kg)</b>	55–75	<b>70–90</b>	80–100	90–110	105–125	115–145
<b>Startgewicht empfohlen (kg)</b>	k.A.	<b>75–90</b>	88–100	98–110	108–125	k.A.
<b>Fläche ausgelegt (m²)</b>	22	<b>24,4</b>	26	27,5	30,9	k.A.
<b>Fläche projiziert (m²)</b>	19,2	<b>21,4</b>	22,7	24	27	k.A.
<b>Spannweite ausgelegt (m)</b>	10,6	<b>11,2</b>	11,6	11,9	12,6	k.A.
<b>Spannweite projiziert (m)</b>	8,6	<b>9,1</b>	9,4	9,7	10,3	k.A.
<b>Streckung ausgelegt</b>	5,15	<b>5,15</b>	5,15	5,15	5,15	k.A.
<b>Streckung projiziert</b>	3,9	<b>3,9</b>	3,9	3,9	3,9	k.A.
<b>Kappengewicht (kg)</b>	4,3	<b>4,6</b>	4,8	5,1	5,5	k.A.
<b>Trimmgeschwindigkeit (km/h)</b>	38+/-1	<b>38+/-1</b>	38+/-1	38+/-1	38+/-1	k.A.
<b>Max. Geschwindigkeit (km/h)</b>	46*/50+/-1	<b>46*/50+/-1</b>	46*/50+/-1	46*/50+/-1	46v/50+/-1	46*/50+/-1
<b>Preis inkl. MwSt. (€)</b>	3.790,-	<b>3.790,-</b>	3.790,-	3.790,-	3.790,-	3.790,-
<b>Gütesiegel LTF/EN</b>	A*/B	<b>A*/B</b>	A*/B	A*/B	A*/B	A*/B**
<b>Lieferumfang</b>	Innenpacksack, Kompressionsband, Sherpa-Rucksack, Kompressionsband, Tragegurtbeutel, Free Spee Beschleuniger, Repair Kit, Speedlimiter					

\* mit Speedlimiter \*\* Zulassung in Bearbeitung



Der Miura RS ist auch das richtige Tool für erste XC-Versuche.



## SWING MIURA RS

Ein wunderschöner Flügel, den man optisch eher der High-B-Leistungsklasse zuordnen würde. Gut zu sehen die markante RAST-Schottwand, die (wenigen) Querbänder und die Miniribs im Achterliek

und weicher als beim vergleichbaren „Kunststoffdraht“. Keine Frage, dieser Materialeinsatz und diese Verarbeitung stellt mit Sicherheit das Optimum dar! Apropos Profilnase: Auf eine Shark Nose verzichtet Michael Nesler beim Miura RS.

Bei den Tüchern verwendet Swing einen Mix aus dem bewährten 38-g-Tuch von Porcher und dem STA 15 des japanischen Herstellers Tectex/Techfiber im Obersegel. Im Untersegel darf dann das STA 15 alleine Strömung anliegen lassen.

Bei den Leinen setzt Swing auf einen Technora/Dynemma-Mix von Edelrid und Liros, alle Leinen sind ummantelt, was ich für diese Schirmklasse als sehr vernünftig ansehe. Eine winzige Ausnahme machen die Bremsanlenkungen im Achterliek: Diese Anlenkungen, die zugleich eine Raffung/Handorgel darstellen, sind aus kleinen gespleißten Leinenstücken gemacht, die direkt im Segel vernäht sind. Ein weiteres pfiffiges Detail, das Sinn macht!

Der Tragegurt ist schmal, schlicht und funktionell und sehr sauber vernäht. Breite Einhängeschlaufen, Magnetclips, Komfortsteuergriffe (umbaubar von „steif“ auf „weich“), Bremswirbel, Magnetverbindung des Steuergriffs am Tragegurt, hochwertige Ronstanrollen ... da bleibt kein Wunsch offen.

Besonderes Augenmerk haben wir auf den Umbau des Beschleunigers (EN B auf EN A) gelegt. Der Auslieferungszustand unseres Miura RS war „EN B“, im Concertina Bag fand sich ein kleines Nylonsäckchen mit den Speedlimitern. Der Umbau ist in wenigen Minuten durchzuführen: Zuerst muss der Brummelhaken ausgeschlauft werden. Anschließend kann man die Beschleunigerschnur aus der oberen Ron-

stanumlenkung ausfädeln. Nun wird der beiliegende Speedlimiter, der nichts anderes darstellt als eine Umlenkrolle mit einem kurzen Schnurstück mit einer Schlaufe, durch die nun „freie“ obere Ronstanrolle gefädelt. Dabei muss das kurze Leinenstück etwas gestrafft werden, um über die neue Umlenkrolle zu passen. Nun das freie Beschleunigerende durch die neue Rolle fädeln, Brummelhaken anmachen, fertig! Der einsteigertaugliche EN-A-Schirm ist startbereit! Der Miura RS ist in sechs (!) Größen von XS bis XL erhältlich, wobei für den XL die Zulassung noch aussteht. Davon mal abgesehen bieten die sechs Größen einen rekordverdächtigen Startgewichtsbereich von 55 bis 145 kg. Unser Testgerät war der Miura RS in der Größe S mit einem Startgewichtsbereich von 70 bis 90 kg, den wir bei unseren Testflügen im oberen Bereich belastet haben.

Neben vier sehr gefälligen Standardfarben ist es auch möglich, sich seinen Miura RS auf eindrucksvolle Weise zu personalisieren. Das „Swing Color Design Tool“ für eine Wunschfarbe findet man auf der Webseite von Swing ([www.swing.de](http://www.swing.de)).

### STARTVERHALTEN

Bei Leinensortierbarkeit (alle Leinen ummantelt) und Auslegung stellt der Miura RS keine besonderen Ansprüche. Dann liegt der Miura RS sicher am Boden, dank der Nitinolstäbchen ist die Profilnase bereits gut gespannt und wartet – quasi nach Luft schnappend – auf den Startimpuls. Da sich der vom RAST abgetrennte hintere Flügelbereich langsamer füllt, kommt die Kappe gemächlich, aber kontinuierlich hoch und neigt nicht zum Überschießen. Muss der Pilot zum Korrigieren (was

selten notwendig ist) oder wegen stärkerem Aufwind und/oder steilem Startgelände über die Bremsen eingreifen, dann fällt ihm in dieser Phase der kaum vorhandene Bremsdruck und die langen Steuerwege auf. Die Spurtreue ist hervorragend und man kann eigentlich nicht viel falsch machen, wenige schnelle Beschleunigungsschritte und man ist airborne.

Auch beim Starkwindstart und Starkwindhandeln zeigt das RAST-System seine Vorteile: Abruptes Überschießen oder gar Aushebeln kommt durch die langsamere Füllung weniger vor als bei vergleichbaren Schirmen ohne RAST.

### FLUGVERHALTEN

Wer in der Aufziehphase die Bremsen für Korrekturen benötigte und dadurch den beschriebenen geringen Steuerdruck durch das noch nicht ganz gefüllte RAST-System in Erinnerung hat, wird in der Luft gleich mal überrascht sein, wie anders sich das Gefühl der Bremsen beim Fliegen gibt.

Die Steuerwege sind zwar noch immer lang, der Steuerdruck ist nur im oberen Bereich gering, nimmt aber nach unten hin stark zu. Schnell stellt man bei den ersten Kreisen in der Thermik fest, dass dieser weiche, obere Bereich des Steuerwegs mit dem Arbeitsbereich des Miura RS identisch ist. Dort spielt sich – von stärkeren Korrekturingriffen mal abgesehen, das thermische Kurvenverhalten des Miura RS ab.

Doch bevor wir zu Details des Thermikflughaltens kommen, möchte ich ein Wort über das „Benehmen“ des Miura RS beim Einflug in den Aufwind verlieren. Eine entscheidende Phase im Spiel mit den Aufwinden! Während Gleitschirme dieser Klasse dann gerne mal

## KONSTRUKTION/MATERIALIEN

### Kappe:

Obersegel: Porcher 38 g/m<sup>2</sup>/Techfiber STA 15/31 g/m<sup>2</sup>  
 Untersegel: Techfiber STA 15 31 g/m<sup>2</sup>  
 Rippen: Techtext WT 2042 32 g/m<sup>2</sup>  
 RAST-Schottwand, mehrfaches 3D-Shaping, Miniribs,  
 Nitinolstäbchen mit Nylonhülle in der Profilnase

### Leinen:

alle ummantelt  
 Stammleinen: Edelrid Technora 1,7 und 1,5 mm  
 Zwischengalerieleinen: Edelrid Technora 1,3 mm  
 Topleinen: Liros Dyneema DSL 070 0,9 mm  
 Bremsleinen: Liros Dyneems 2 mm und 0,9 mm

**Tragegurt:** Komforttragegurt (umbaubar „steif“/„weich“),  
 Magnetverbindung Bremsgriff/Tragegurt, Ronstanrollen.  
 Speedlimiter anbaubar, Metallschäkel mit Gummiring,  
 Bremswirbel

## EIGNUNG

Einsteiger	●●●●	XC	●●
Gelegenheitspilot	●●●●●	Acro	
Wettkampf		Hike & Fly	●●

● (wenig geeignet) bis ●●●●● (hohe Eignung)

eine kleine Pause einlegen, vermeintlich kurz verharren oder gar zurückkippen, zeigt der Miura RS in unterschiedlichsten Aufwinden ein anderes, unerwartetes Bild. Die Kappe bleibt manchmal neutral über dem Piloten, um dabei aber unmittelbar in die Thermik „einzufahren“. Öfters zeigt sie aber ein Bild, das man nur von höher eingestuft Modellen kennt: ein Nach-vorne-Ziehen und in den Aufwindern streben! Kenner verbinden dies meist auch mit einem besonders guten Steigverhalten. Aerodynamisch ist dies natürlich leicht zu erklären: Jegliches „Abprallen“ an einem Aufwindeschlauch, ein unnötiges Verharren oder gar Zurückkippen schwächt die Steigleistung. Das Schema „Einfliegen in die Thermik/Aufdrehen/Basis/Fertig“ ist zudem nur ein theoretisch-idealisiertes, in der Praxis in zerrissenen Bedingungen wiederholt sich dieser Vorgang unzählige Male. Bis wir an der Wolkenbasis angekommen sind, summieren sich die Vor- oder Nachteile des Verhaltens beim Einflug in die Thermik, sie sind entscheidend. Höher eingestuft Gleitschirmen ähnlicher Charakteristik ähnelt auch das Fluggefühl bei der Thermiksuche: Das „Nach-vorne-Streben“ will gefühlsmäßig über die Bremsen immer ein wenig gezügelt werden, was aber beim Miura RS nicht unbedingt notwendig ist, „Fliegen lassen“ ist kein Nachteil. Drum verwundert es nicht, dass der Miura RS in Sachen Steigverhalten einen sehr guten Eindruck hinterlässt.

In der Thermik dreht der neue Flügel von Swing bevorzugt flach (und dabei auch eng), mit sehr wenig Krafteinsatz. Will man mit mehr Schräglage fliegen, scheint der Innenflügel zuerst etwas nach hinten zu kippen, wodurch der Außenflügel unmittelbar nach

## PILOTENANSPRUCH

(ANFORDERUNG AN DEN PILOTEN)

E1	E2	i1	i2	S1	S2	H1	H2	CC
----	----	----	----	----	----	----	----	----

i1: Basis Intermediates: Hohe Sicherheit und ausreichend Leistung für Thermik und erste Streckenflüge. Keine versteckten Macken, gute und ehrliche Sicherheitsreserven. Ein Gleitschirm fürs Leben!  
 Erforderliche Skills/Erfahrung: Gelegenheitspiloten, Genusspiloten und Wenigflieger; mit Einschränkungen Erstschild nach der Schulung; Grundverständnis für die Materie, sicheres Starten, Thermikfliegen, Soaren und Landen ohne sich selbst und andere zu gefährden. Erforderliche Airtime: Ab min. 30 Std./Jahr

## PILOTENKOMMENTAR

Ein schöner und interessanter Multifunktions-Gleitschirm mit dem spektakulären RAST-Schottwandssystem, der die obere A-Klasse ebenso abdeckt wie die Basisintermediates.

**Was uns gefiel:** Zug in die Thermik und Steigverhalten

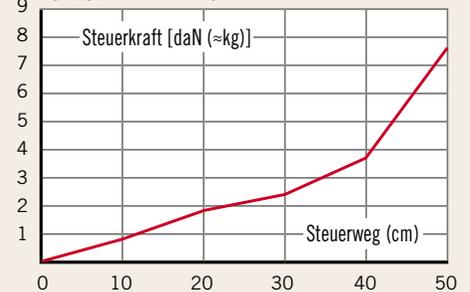
**Was anders ist:** Das RAST-Schottwandssystem

**Was uns fehlt:** –

## TESTPROTOKOLL

Startgewicht Testpilot (kg)	90
Flächenbelastung (kg/m <sup>2</sup> )	4,2
Gurtzeug	Woody Valley GTO Light
Messinstrumente	Skytrax 3.0, Flymaster Live+TAS
Beschleunigungsweg (cm)	40/35*
Gewicht Schirm (kg)	4,6
Vtrimm (km/h)	38
Vmax (km/h)	49/46*

### STEUERKRAFTDIAGRAMM



**Kommentar:** Die Steuerkraft ist im Arbeitsbereich recht gering, nimmt aber zum Abrisspunkt hin stark zu.

\*mit Speedlimiter

vorne zieht. Somit ist ein kontinuierlicher Übergang zu mehr Schräglage nicht ganz so einfach zu bewerkstelligen, was den typischen Flachdreher ausmacht.

Die Kappe wirkt in Turbulenzen stark gedämpft und arbeitet so gut wie gar nicht in sich. Trotz dem beschriebenen Zug nach vorne in der Thermik ist vor allem die Nickdämpfung hervorragend und auch bei provoziertem Rollen beruhigt sich der Miura RS schnell wieder. Das ergibt in Summe ein stark gedämpftes Flugverhalten, das beim Ein- und Aufsteiger viel Vertrauen erweckt.

Bei sehr starken Turbulenzen und in brachialer Thermik bleibt der Flügel in sich weiterhin

stabil und neigt zu keinerlei Verbiegungen, baut aber die auf ihn wirkende Energie durch Hebel- und Gierbewegungen ab. Dabei kann der Miura RS auch schon einmal aus seiner Kreisbahn geworfen werden, wobei er sich aufgrund der langen Steuerwege etwas sträubt, wieder auf Spur gebracht zu werden. In solchen Situationen ist es dann besser, den Miura RS einfach fliegen zu lassen, brachiales „Herumrudern“ mit den Bremsen ist eher kontraproduktiv. Wohlgedenkt konnte ich das nur bei wenigen Flügen in sehr starken Bedingungen feststellen, Kollegen aus dem Testteam wurden mit solchen Bedingungen und Reaktionen nicht konfrontiert.

## Beschleunigter Flug

Die Kräfte die man zum Beschleunigen benötigt, sind relativ gering und nehmen auch nach Erreichen der „Kick-down-Kugel“, die die Umlenkung im Beschleunigungssystem halbiert, nicht stark zu. Fullspeed ist die Kappe sehr stabil und nur Rolle auf Rolle kann manchmal ein kaum merkbares Vibrieren des Untersegels im Bereich der Eintrittsöffnungen beobachtet werden. Mit dem Speedlimiter (und damit EN-A-Homologation) ist man davon natürlich weit entfernt. Üblicherweise werden auch Aufsteiger nach der Schulung wohl im EN-B-Modus (ohne Speedlimiter) fliegen. Wer beim Beschleunigen trotzdem wissen möchte, wo quasi der Übergang zur EN-B-Einstufung beginnt, kann ohne Speedlimiter ungefähr bis zur „Kick-down-Kugel“ beschleunigen. Das bietet den Vorteil, dass man sich ein zweistufiges Beschleunigungssystem so einstellen kann, dass die erste Stufe bis an die Grenze EN A/EN B heranreicht und man



Das RAST-System macht sich beim Starten positiv bemerkbar.



1



2



3



4

1. Der sehr sauber verarbeitete Tragegurt mit Swing-typischen Details lässt keine Wünsche übrig.
2. Die großen und breiten Einhängeschlaufen sind farblich unterschiedlich (links/rechts)
3. Klassenunterschied (EN A/EN B) am Tragegurt mittels Speedlimiter
4. Besser und aufwendiger gehts nicht: Nitinol („Formgedächtnismetall“) im Nylonschlauch in der Profilnase anstelle von Kunststoffdrähten. Auf eine Shark Nose verzichtet Konstrukteur Michael Nesler bewusst.
5. Gut gelöst: Statt Schlaufen kommen bei der Bremsanlenkung am Achterliek kurze, direkt vernähte Dyneemaleinen zum Einsatz, die zugleich ein Bremsraffsystem (Handorgel) ermöglichen.



5

## SWING MIURA RS

die zweite Stufe (Fullspeed = EN B) nur für absolute Notfälle im Köcher hat. Interessanterweise erhöht sich die Spurtreue durch Einsatz des Beschleunigungssystems markant, wodurch sich auch die Eignung zum Streckenfliegen erhöht. Der Miura RS nimmt dann einen guten Zug bei z. B. Talquerungen auf und ist weniger anfällig auf Turbulenzen, die Hebel- oder Gierbewegungen der Kappe erzeugen könnten. Streckenfluginteressierte können auch das Korrigieren bzw. Kontrollieren über den C-Tragegurt erlernen und ausführen, was auch ohne spezielle Zugvorrichtung (wie in dieser Klasse üblich) gut gelingt.

### Extremflugverhalten

In „Freier Wildbahn“ konnte ich trotz der beschriebenen starken Bedingungen keine Einklapper oder sonstige Störungen beobachten. Aufgrund des RAST-Systems fallen provozierte Einklapper sehr harmlos aus. Die Schottwand „schützt“ den hinteren Bereich des Flügels, Einklapper prallen mit sehr flachem Knickwinkel am RAST quasi ab, es passiert so gut wie gar nichts. Das dürfte wohl auch für in der Praxis vorkommende Klapper gelten. Erst wenn man versucht unter brachialem Gewalt-einsatz die Einklapper steil über die Schottwand

zu ziehen, werden die Reaktionen dynamischer. Ich erachte das als nicht praxisrelevant, ein „Überklappen“ der RAST-Grenze erscheint mir im Praxiseinsatz als nicht wahrscheinlich.

### Spaßfaktor (Dynamik & Wendigkeit)

Der Miura RS erscheint im normalen Flug-erlebnis als nicht besonders dynamisch, da er bevorzugt flach dreht, aber dabei durchaus wendig ist. Wenn man die langen Steuerwege und dann ansteigenden Steuerkräfte überwindet, stellt sich höhere Dynamik ein. So kann man z. B. auch Wingover fliegen, wobei die „Höhen-ausschläge“ doch eher gedämpft bleiben.

### ABSTIEGSHILFEN

#### Ohren anlegen

Mit dem „Baby-A-Gurt“ sind die Außenflügel des Swing-Allrounders gut einzuholen. Wenn man konsequent nachzieht und den Zug beibehält, sind dem Miura RS sehr effektive „Big Ears“ zu entlocken. In maximaler Einklapptiefe können sich die Ohren – vor allem in Turbulenzen – ganz leicht bewegen, ohne dabei auch nur irgendwelche Probleme zu verursachen. Der Einsteigerintermediate bleibt auch mit Gewichtsverlagerung für kleine

Richtungskorrekturen steuerbar. Die Roll-dämpfung und Spurtreue nimmt zu, was gerade Einsteigern in heiklen Situationen (wenn sie das Manöver benötigen) viel Ruhe vermittelt. Die Öffnung erfolgt sofort nach Nachlassen des Baby-A-Gurts, perfekt!

#### Steilspirale

Die Steilspirale kann man als kontinuierliches Anknüpfen an das beschriebene Kurvenflugverhalten erklären. Die Kappe bleibt zuerst im bevorzugten Flachdrehmodus. Beim Überwinden dieser flachen Kreise nimmt der Flügel relativ zügig diagonal Fahrt auf, es können relativ hohe Sinkwerte problemlos erreicht werden. Der Miura RS beendet die Spirale mit hohen Sinkwerten nach Freigeben der Innenbremse allerdings sofort. Eine Tendenz zum Nachdrehen oder gar zur stabilen Steilspirale konnte ich nicht beobachten. Dosierte Abflachen der Spirale ist jedenfalls zu empfehlen.

#### B-Stall

Der Kraftaufwand zum Einleiten des B-Stalls ist relativ hoch, wodurch das Manöver für weniger geübte Piloten in einer Stresssituation wohl nur schwer durchführbar ist. Im mittleren Startgewichtsbereich werden die Kräfte



Auch beschleunigt ist der Miura RS sehr stabil

## KURZBEWERTUNG

STARTEIGENSCHAFTEN	Vorwärtsstart ★★★★★	RAST-typisches Startverhalten, mit langsamem, aber sicherem Steigverhalten
	Rückwärtsstart ★★★★★	Dämpfung auch bei Starkwind, ein Flügel, der nicht überfordert
	Starkwindhandling ★★★★★	Überschießen, Ausbrechen oder gar Aushebeln des Piloten: Fehlzanzeige! So macht Starkwindhandling Spaß.
FLUGVERHALTEN	Agilität/Wendigkeit ★★★★	Gedämpft flach drehend und trotzdem wendig
	Steuerverhalten ★★★★	Das spezielle Steuerverhalten macht den Miura RS zu einem sehr guten „Steigeisen“ in der Thermik.
	Klappverhalten ★★★★★	In der Praxis überaus einklappresistent
	Beschleunigter Flug ★★★★★	Wenig Kraftaufwand notwendig, hohe Stabilität
	Dämpfung ★★★★	Dämpft sehr gut! In sehr starker Thermik bzw. starken Turbulenzen können Hebel- und Gierbewegungen auftreten.
	Stabilität ★★★★★	Unbeschleunigt wie beschleunigt hohe Stabilität
ABSTIEGHILFEN	Ohrenanlegen ★★★★★	Effizient und sicher
	B-Stall ★★★★	Starke Einleitkräfte, dann sicher
	Steilspirale ★★★★	Sinken kann schnell zunehmen, aber gut dosierbar. Keine Tendenz zum Nachdrehen oder selbständigen Beschleunigen
Eignung	Einsteiger, Gelegenheitspiloten und Rücksteiger, die hohe passive Sicherheit der A-Klasse schätzen	
Wertung	★ mangelhaft, ★★ durchschnittlich ★★★ gut, ★★★★ sehr gut, ★★★★★ ausgezeichnet	

wahrscheinlich geringer werden als bei unseren Testflügen an der oberen Startgewichtsgrenze. Ist der Bereich mit dem höchsten Kraftaufwand überwunden, kippt der Miura RS in einen recht stabilen B-Stall ab. Die Öffnung erfolgt nach relativ weitem Vorschießen – das sich aber selbständig gut einbremst – sicher, ohne jegliche Sackflugtendenz. Der Flügel nimmt wieder problemlos Fahrt auf!

### FAZIT

Mit dem Miura RS ist dem Swing-Team um Designer Michael Nesler ein interessanter Flügel gelungen, der sich mit seinen beiden Zulassungen und Beschleunigungswegen genau an der oberen A- und der Basisintermediateklasse platziert.

Ambitionierte Einsteiger erhalten damit ein Fluggerät, das die hohe passive Sicherheit der A-Klasse mit der Welt der Intermediates verbindet.

Der zur Zeit stattfindende „High-A-Trend“ zielt aber mit Sicherheit auch auf die Gruppe bereits erfahrenerer Gelegenheitspiloten und Rücksteiger ab, die ebenfalls auf allerhöchste passive Sicherheit (und die „A-Höchstnote“) aus sind ... ein Trend, der Sinn macht.

Neben den fliegerischen Eigenschaften erhält der Miura-RS-Interessent ein außergewöhnlich hochwertig verarbeitetes Gerät, das in Sachen Materialwahl und Verarbeitungsqualität keine Wünsche übrig lässt.

Schön und schnittig ist er übrigens auch geworden, der neue „Multifunktionsflügel“ aus dem Hause Swing in Landsberied ...

Das sauber stehende Segel deutet auf viel Knowhow in der Entwicklung hin.

