

Mit Streckung 6,35 ist Mac Para ein überaus schöner Sportklasseflügel in der Tradition seiner Vorgänger, aber in vielen Punkten verbessert, gelungen ...

MAC PARA ELAN 3

Die 3. Auflage der Elan-Baureihe ist da! Der Vorgänger überzeugte mit einem Traumhandling selbst in kniffligen Bedingungen. Für den Nachfolger propagiert Mac Para das Motto „Fly In Peace – entspanntes Fliegen!“ Realität oder bloß ein Marketinglogan?

Testpilot: Franz Sailer

Fotos: Norbert Aprissnig, Franz Sailer



Mac Para hat mit der Elan-Baureihe eine große Fangemeinde geschaffen: Der 1er war ein absolutes Erfolgsmodell – ein hochkomfortabler C-Schirm mit mannigfachen Stärken. Der 2er war ein spritziger Flügel mit einem Traumhandling selbst in kniffliger Thermik und fand begeisterte Anhängerschaft bei den XC-Piloten. Und der Neue? „Der Elan 3 ist der leistungsstärkste Schirm der gesamten Elan-Serie und bleibt konsequent ein Vertreter eines entspannten Flugstils. Er vereint Komfort, Leistung, Sicherheit und die pure Freude am Fliegen“, so das Statement von Mac Para. Ob diese Aussage eher ein typischer Werbeslogan seitens des Herstellers, oder tatsächlich „geflogene Realität“ ist, haben wir herausgefunden ...

KONSTRUKTION, MATERIALIEN UND DESIGN

Ausgangspunkt für die Entwicklung mehrerer Prototypen waren die neuen Profile des Magus, die anschließend die „notwendigen“ Modifikationen erhielten, erläutert Mac Para zum Elan-3-Konzept. Ebenso experimentierte der tschechische Hersteller mit einem Zweileinersystem im äußersten Bereich der Kappe, man kehrte aber schließlich zum dreireihigen Konzept zurück. Der Elan 3 fasst 67 Zellen, um vier mehr als der Vorgänger. Die äußeren sechs Zellen sind geschlossen ausgeführt. Die Streckung blieb mit 6,35 annähernd gleich zum Vorgänger und liegt in der C-Klasse im üblichen Bereich.

Das Stabilo ist nach unten gezogen und überganglos in die Kappe integriert. Wie beim Magus wurde auch beim Elan 3 die Vorderkante negativ geformt und mit dem RFE-System auf der Zelle kombiniert. Diese Technologie macht die Anströmkante selbst bei hohen Geschwindigkeiten glatt und sorgt für zusätzliche Leistung, heißt es herstellerseitig. Der Vorteil dieser Technologie sei ein besseres Gleiten sowie eine höhere Stabilität im beschleunigten Flug. An der Nase finden sich klarerweise die obligaten Kunststoffdrähte am Unter- und Obersegel, welche die Shark Nose formen. Sie sind nicht als „überkreuzt“ ausgeführt, sondern verlaufen durchgehend und werden an der Eintrittskante mittels verbauter, kleiner Mylar-Verstärkungen in Form gehalten und verstärkt. Die Mylar-Versteifungen in Kombination mit Nylonstäbchen garantieren hohe Profilformtreue und Stabilität, erläutert Mac Para. Am Untersegel finden sich zudem Kunststoffdrähte als C-Wires bis ganz nach außen zum Stabilo. Klarerweise verbaut Mac Para ebenfalls beim Elan 3 die „markentypischen“ Rigidfoils (Zwischenrippen) am Obersegel, welche zusammen mit einem doppelten 3D-Shaping (positiv und negativ) für ein glattes Segel in diesem Bereich sorgen. Das RFE-System in Kombination mit dem „negativen 3D-Shaping“ der Eintrittskante, den „Miniribs“ an der Austrittskante und der neuen Form der Stabilos, tragen dazu bei, den Luftwiderstand weiter zu reduzieren und

die Leistung zu verbessern, heißt es bei Mac Para. Im Interieur sorgen exakt dimensionierte Löcher (Cross Ports) in den Profilrippen für optimale Querbelüftung und Druckverteilung. Jede tragende Profilrippe ist an drei oder vier Leinen aufgehängt. Diese sind im Profil vernäht und verstärkt. Zwischen den einzelnen Aufhängepunkten sind dünne Spannbänder eingenäht, die die Segelspannung regulieren. An der Anströmkante (zwischen A- und B-Ebene) sowie an der Abströmkante (knapp hinter der C-Ebene) ist zudem jeweils ein dehnungsarmes Band eingenäht. Beide sorgen für eine ausgeklügelte, durch Konstruktionssoftware berechnete, Spannungsverteilung über die Kappe. Im Außenflügel besitzt der Elan 3 ein Bremsraffsystem, im inneren Bereich nicht. Der Elan 3 wurde mit leichten Materialien konzipiert, die kleinste Größe wiegt nur 4,20 kg. Er wurde nichtsdestotrotz aus stabilen Materialien mit bekannter Qualität und Haltbarkeit hergestellt: Skytex 38 Universal, 32 Universal and 27 Classic II von Porcher Sport. Dieser Mix gibt dem Schirm den Vorteil, sowohl leicht als auch langlebig zu sein, ist der Hersteller überzeugt. Die ummantelten und färbig perfekt abgesetzten Stammleinen bestehen aus Dyneema/Polyester von Liros. Der Dreileiner wurde klassisch abgespannt, pro Ebene und Seite verlaufen drei Stammleinen. Die Stabilioleine ist am B-Tragegurt aufgehängt. Die Galerieleinen am Elan 3 werden aus bewährten unummantelten Aramid/Kevlar-Leinen gefertigt.

TECHNISCHE DATEN (HERSTELLERANGABEN)

Hersteller	Mac Para Technology, www.macpara.com					
Vertrieb	Importeur D/A: Moselglider, info@moselglider.de , www.moselglider.de Importeur CH: Over Distribution, info@macpara.ch , www.macpara.ch Vertrieb A: Fly Partner – Andrea & Bernhard Plasser +43 660 2888967, flypartner@aon.at , www.flypartner.at					
Produktion	Mac Para Tschechien					
Konstrukteur	Peter Recek					
Testpiloten	Peter Recek, Christian Amon					
Größen	22 (XS)	24 (S)	26 (M)	28 (L)	30 (XL)	33 (XXL)
Zellenanzahl	67	67	67	67	67	67
Startgewicht (kg)	58–80	75–95	87–105	92–118	105–130	115–145
Fläche ausgelegt (m ²)	22,16	23,68	25,79	27,98	30,26	33,24
Fläche projiziert (m ²)	19,36	20,69	22,52	24,44	26,43	29,04
Spannweite ausgelegt (m)	11,86	12,26	12,80	13,33	13,86	14,53
Spannweite projiziert (m)	–	–	–	–	–	–
Streckung ausgelegt	6,35	6,35	6,35	6,35	6,35	6,35
Streckung projiziert	–	–	–	–	–	–
Kappengewicht (kg)	4,20	4,43	4,80	5,20	5,35	5,60
Gesamtleineilänge (m)	–	–	–	–	–	–
Preis inkl. Mwst. (€)	4.350,-	4.350,-	4.350,-	4.350,-	4.350,-	4.350,-
Gütesiegel LTF/EN	C	C	C	C	C	C
Lieferumfang	Packsack, Innensack, Beschleuniger, Reparaturset					

Talquerung: Mit dem Elan 3 ist man bei XC-Flügen gut aufgehoben ...





Ein markantes Querband und kleine Mimiribs zieren das Achterliek des Elan 3

Der 12-mm-Cousin-Trestec-Tragegurt des Elan 3 besitzt einen Baby-A-Gurt. Der Tragegurt hat ein ausgeklügeltes 4-Ring-Übertragungssystem verbaut, das beim Beschleunigen über die Ronstanrollen die Profilform und gleichzeitig den Anstellwinkel für den Speedflug optimiert. Gepolsterte Griffe unterhalb der Leinenschlösser an den C-Tragegurten ermöglichen über eine Umlenkung kombiniertes B-/C-Steering. Die Leinenschlösser aus Edelstahl sind mit einem Gummiring gesichert. Über eine Umlenkrolle wird die Hauptbremsleine mit Wirbel zum Bremsgriff geführt.

Der Elan 3 wurde EN/LTF-C zugelassen und kommt in fünf Größen, um eine weniger als der Vorgänger. Die Größenbezeichnungen blieben ident, allerdings wurden die Gewichtsbereiche bei bestimmten Größen marginal verändert. Wiederum stehen drei Serien-Designs sowie Customer-Designs zur Verfügung.

START

Die ummantelten PPSL-Stammleinen von Liros verhaken ziemlich. Sie sind allerdings farblich perfekt zu unterscheiden und lassen sich sicher trennen und sortieren. Die Kappe sollte betont bogenförmig ausgelegt und vorgespannt werden.

Vorwärtsstart

Selbst bei Nullwind kommt die Kappe zuverlässig nach oben. Es reicht aus, bloß die inneren A-Gurte zu verwenden. Der pitch-gedämpfte

Flügel tendiert am Scheitelpunkt nicht zum Überschießen, sondern stoppt manierlich.

Rückwärtsstart

Auch hier gilt: Am besten wiederum nur die inneren A-Gurte zum Hochführen greifen. So steigt der Flügel super spurtreu und ebenso bei Nullwind zuverlässig zum Zenit. Oben angekommen stresst der Flügel nicht, der Pilot hat ausreichend Zeit für eventuelle Korrekturen, da der Elan 3 kaum zum Überschießen neigt. Genauso verlangt die Kappe bei spürbarer Seitenwindtendenz keine Tricks, sondern steigt ohne Ausbruchstendenzen zum Scheitelpunkt.

Starkwindstart

Strammer Wind bringt die Kappe am Boden kaum aus der Ruhe, auch die Außenflügel schlagen selten im Wind. Manchmal kann ein Ohr an den Stabiloleinen durchschlaufen und benötigt infolge einige Aufpumpversuche zur Öffnung. Der große Pluspunkt des Elan 3 bei Starkwind ist: Absolut stressfrei im Pitchverhalten – in der C-Klasse nicht immer der Fall! Die eingebaute Pitch-Bremse verhindert selbst bei Starkwind ein markantes Vorschießen der Kappe, sodass der Pilot nur selten die Kappe beherzt zügeln muss. Allerdings kann die Kappe beim Aufziehvorgang ab und an seitlich ausbrechen.

FLUGVERHALTEN

Beim Erstflug mit dem Elan 3 am Gaisberg nahe der Stadt Salzburg erwarten mich im

Spätsommer perfekte Testbedingungen. Laminarer Wind und sanfte Aufwinde erlauben aussagekräftige Vergleichsflüge und liefern exakte Messdaten. In späteren Flügen zeigt sich der Herbst allerdings wieder launisch: Kräftige, windverblasene Thermik schüttelt mich kräftig durch, sodass ich dem Elan 3 ebenfalls in kniffligen Bedingungen auf den Zahn fühlen kann.

Nach einigen winddurchsetzten Thermikflügen steht fest: In Sachen „Flugkomfort“ in brodelnder Luft offeriert der Elan eine Reihe Pluspunkte und reiht sich in der aktuellen C-Klasse ziemlich in der unteren Hälfte ein. Soll heißen: Einige jüngst lancierten C-Geräte liegen im Pilotenanspruch klar über dem Elan 3 und streuen schon tendenziell ein wenig in die D-Klasse.

Zurück zum Flugverhalten: Mit angenehm niedrigen Steuerkräften kann ich den Flügel kraftschonend in den sanften Aufwind stellen. Die Steuerwege im normalen Arbeitsbereich bleiben durchschnittlich bemessen, der gesamte Steuerweg wurde bis zum Abrisspunkt sicherheitstechnisch etwas länger bemessen. Das heißt, die Bremsleine muss schon halb gewickelt werden, um den Elan 3 nachhaltig über den Stallpunkt zu ziehen. Der Stallpunkt ist „weicher“ definiert, das heißt, der Flügel wird im Stallbereich nicht unbedingt „bretterhart“: Vorerst biegen sich die Außenflüge nach hinten, infolge reißt die Strömung „sukzessive“ ab. Die Kappe kann als „mittelhart“ bezeichnet werden und wird als „gut gespannt“ wahrgenommen.



Mit den inneren A-Gurten steigt der Elan 3 zuverlässig

Der Vorgänger fühlte sich in Summe etwas härter an und bewegte sich in bewegter Luft eher als „ganzer Block“. Zwar arbeitet auch der Elan 3 in knackiger Thermik wenig in sich oder verwindet sich kaum, dennoch absorbiert die homogene Kappe bewegte Luftmassen in Summe eleganter als der Vorgänger, der schon mal unsanft aus dem Aufwindschlauch „herausgeschubst“ wurde. Der Neue sendet ausreichendes Feedback über die Luftmassen nach unten. Auch in schwachen Aufwinden wird der Pilot über die Außenflügel hinlänglich informiert, was oben los ist – das war ein kleines Manko des Vorgängers. Der 3er kann beim Kurvenflug als „Flachdreher“ mit ausreichender Wendigkeit bezeichnet werden. Der 2er war vor allem beim flotten Richtungswechsel agiler und wendiger. Der Neue benötigt beim raschen „Umlegen“, das heißt bei einem zackigen Richtungswechsel, eine Spur mehr Zeit. Erhöhte Wendigkeit muss der Pilot beim Elan 3 „bewusst“ abrufen, indem er nochmals am „Steuerknüppel“ nachgedrückt. Der Vorgänger ging zwar rascher „ums Eck“, konnte allerdings bei stärkeren Bremsdrücken kräftiger abtauchen und schon mal in enger Thermik „graben“.

Thermikflug

Der Elan 3 hingegen neigt auch beim engen Kurbeln nicht zum Graben, er verwertet laue Aufwinde überaus effizient! Ich kurbelte bei den ersten Testflügen die Testgröße M mit 101 kg im oberen Gewichtsbereich. Der Elan 3 steigt mit dieser Beladung super und nimmt genauso

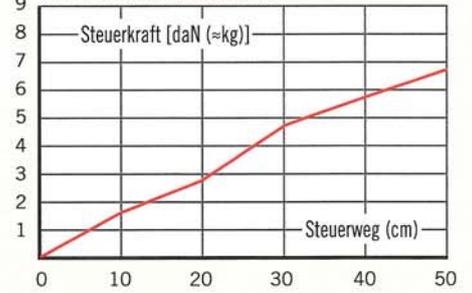
schwaches Steigen perfekt mit. In späteren Testflügen reduziere ich mein Startgewicht bis auf 96 kg und stelle in Vergleichsflügen fest: Der Elan 3 ist mit dieser Flächenbelastung ein Steigkönig erster Güte! Allerdings hat die Startgewichtsverringerung Nachteile: Die Kappe stoppt nunmehr beim Einflug in steigende Luftmassen auffälliger und benötigt länger, in den Schlauch einzudringen. Im Bereich 100 kg Startgewicht und darüber zieht der Flügel dagegen neutral bzw. mit leichtem Vorwärtsdrang (ohne sich aufzustellen oder zu überschießen) in den Aufwind – mir gefällt das!

Wer die Vorzüge des Elan 3 maximal auskosten will, sollte den Sweetspot im Bereich von 100 kg anstreben. Generell zeigt sich der Elan 3 in grantiger Thermik komfortabel und überfordert nicht. Damit ist klar: Aufsteiger aus der B-Klasse werden sich gut mit dem neuen Sportklasseflügel von Mac Para zurechtfinden. Der Flügel pitcht dezent, und genauso lässt sich der Außenflügel nicht zu markanten „Schießübungen“ hinreißen – eine ausgeprägte Nickdämpfung! Dementsprechend sind krasse Bremsmanöver selten vonnöten. Turbulenzen absorbiert der Gleiter tendenziell über das Rollmoment und verlangt ab und an Steuerkorrekturen, um ungewollte Rollbewegungen zu eliminieren. In ruppiger Luft kann die Kappe gelegentlich dezent hebeln. Und die Stabilität? Für einen Sportklasseschirm überdurchschnittlich hoch! Selbst in starken Turbulenzen zeigte sich der Elan 3 recht unbeeindruckt und präsentiert

TESTPROTOKOLL

Startgewicht Testpilot (kg)	96–102
Flächenbelastung (kg/m ²)	3,72–3,95
Gurtzeug	Genie Lite 3, WV X-rated 6
Messinstrumente	Flymaster Live SD, Skytraxx 2.1
Beschleunigungsweg (cm)	44
Gewicht Schirm (kg)	4,90 (gewogen)
Vtrimm (km/h)	39 (bei 101 kg; zwischen 1.500 und 1.700 m gemessen)
Vmax (km/h)	53–54 (bei 100 kg; zwischen 1.500 und 1.700 m gemessen)

STEUERKRAFTDIAGRAMM



Kommentar: Angenehme Steuerdrücke im Arbeitsbereich, etwas länger bemessener Steuerweg, „sanfter“ Stallbereich

KONSTRUKTION/MATERIALIEN

Kappe: Obersegel/Untersegel Eintrittskante: Skytex 38 Universal - E25A, 38 g/m²; Obersegel Hinterkante: Skytex 32 Universal - E3W, 32 g/m²; Untersegel Hinterkante: Skytex 27 Classic II - E71A, 27 g/m²; Rippen, Crossports: Skytex 32 Hard - E29A, 32 g/m²

Leinen: Stammleinen: PPSL 180 und 200; Galerieleinen: Edelrid Aramid/Kevlar 8000U -50 kg; -70 kg; -90 kg; -130 kg

Tragegurt: 12 mm Cousin-Trestec-Aramid-Polyester-Tragegurt, Ronstan-Beschleunigerrollen, C-Handles, Druckknöpfe, Wirbel, Bremsumlenkrolle

PILOTENANSPRUCH

(ANFORDERUNG AN DEN PILOTEN)

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

S1: Ab Sportklasse 1 ist Leistung das Primärziel der Entwicklung. S1-Geräte sind vorwiegend Streckenflugeräte für geübte Piloten, die viel fliegen.

Erforderliche Skills/Erfahrung: Aktives Eingreifen bei Störungen ist ebenso eine Grundvoraussetzung wie umfangreiches Wissen und Erfahrung in den Bereichen Aerodynamik, Meteorologie und XC oder Akrobatik. Erforderliche Airtime: ab min. 70 Std./Jahr

PILOTENKOMMENTAR

Ein Flachdreher mit guter Dämpfung, der effizient in der Thermik steigt. Im Schnellflug pitchstabil und gleitstark, allerdings im Topspeed wären 2...3 km/h mehr wünschenswert auf langen XC-Runs.

Was uns gefiel: Steigfreudig in der Thermik, gute Nickdämpfung

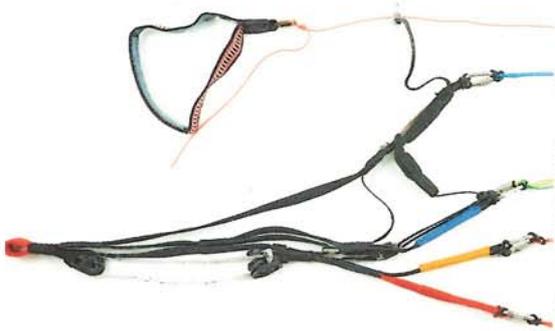
Was anders ist: Im Vergleich zum Vorgänger höher gedämpft

Was uns fehlt: Ein etwas höherer Topspeed

EIGNUNG

Einsteiger		XC	*****
Gelegenheitspilot		Acro	
Wettkampf		Hike & Fly	•

• (wenig geeignet) bis ***** (hohe Eignung)



1



2



3



4



5

1. Funktionell trotz „C-Steering-Umlenkung“: der Tragegurt des Elan 3
2. Die Umlenkung des C-Steering läuft durch einen kleinen Keramik-Ring
3. Die Shark Nose ist relativ deutlich ausgeprägt ...
4. ... und wird durch gebogen vernähte Stäbchen erzeugt
5. Glatte Profilnase dank zusätzlicher Rigidfoil-Verstärkungen

MAC PARA ELAN 3

sich – abgesehen von ein paar „Ohrenwacklern“ (falls er unterbeladen geflogen wird) – ausgesprochen klappresistent. Durch die Stabilität des Schirms über die gesamte Spannweite ist es nicht notwendig, den Außenflügel der Kappe beim Thermikfliegen ständig zu stützen bzw. anzubremfen, dies erhöht die Steigleistung zusätzlich.

Beschleunigter Flug

Wir soaren in laminarer Herbstluft am Hang auf und absolvieren einige aussagekräftige Gleitvergleiche im Speedflug gegen den Wind. Dabei zeigt sich, dass die Flächenbelastung beim Elan 3 je nach Einsatzgebiet bzw. Flugbedingungen klug gewählt werden will! Wird der Elan 3 in der Größe M unter 97 kg beladen, penetriert die Kappe nicht mehr ganz so effizient gegen den Wind. Ab 100 kg Beladung zieht der Flügel mit erhöhtem Drang nach vorne und gleitet mit flacher Polare gegen den Wind. Der Elan 3 erreicht im oberen Drittel beladen Rolle auf Rolle ca. 53–54 km/h Topspeed. Niedrige Pedalkräfte und ein mittlerer Weg machen auch lange Gleitpassagen zu keiner Strapaze. Im Schnellflug präsentiert sich der Elan ausgesprochen pitchstabil, die B-/C-Handles müssen für Pitchkorrekturen kaum eingesetzt werden.

Die Zugkräfte für das B-/C-Steering sind höher angesiedelt, allerdings noch im grünen Bereich.

Spaßfaktor & Extremflugverhalten

Beim Elan 3 muss die volle Agilität bewusst abgerufen werden. Der XC-Flügel wurde für effizientes Steigen und tolles Gleiten konzipiert, weniger, um damit am Hausberg zu spielen. Dennoch gelingen hohe Wingover problemlos, falls der Pilot die Bremsinputs richtig setzt und die Kappe nicht „absticht“, kann er sich sauber über den Flügel schwingen. Und: Genauso ein toller SAT kann mit dem Elan 3 geflogen werden ...

Im Vollgasmodus kamen bei den Testflügen lediglich ein paar harmlose Ohrenentlaster vor. Repräsentative Seiten- und Frontklapper mussten bei speziellen Testflügen provoziert werden. Auf unbeschleunigte Seitenklapper reagiert der Elan 3 absolut überschaubar. 50 % Seitenklapper beantwortet die Kappe mit einem moderaten Wegdrehen von 90 Grad sowie geringer Nicktendenz. Beschleunigte Seitenklapper mit 50 % Flächentiefe fallen klassentypisch aus. Die Kappe dreht 180 bis 270 Grad ab und schießt mäßig vor. Ab und an öffnet die Kappe impulsiv und schnalzt auf. Auch

beschleunigte Frontklapper verlaufen klarerweise anspruchsvoller: Die Kappe kann bei flächentiefen Frontklappern schon mal ein auffälliges Hufeisen bilden und bei der Öffnung asymmetrisch anfahren.

ABSTIEGSHILFEN

Ohren anlegen

Die Ohren sind einfach zu ziehen. Und sie bleiben stabil drinnen, ohne zu schlagen, das ist in dieser Klasse keine Selbstverständlichkeit! Gleichmaßen in Kombination mit dem Speed-System spurtabil und ohne Rolltendenz. Die Öffnung ist verzögert, teilweise ist ein Piloteneingriff notwendig.

B-Stall

Der Hersteller empfiehlt den B-Stall als Abstieghilfe nicht, da die Materialien stark beansprucht werden.

Steilspirale

Um den Elan 3 auf die Nase zu zwingen, muss man die Bremse nochmals nachziehen. Nach zwei, drei Umdrehungen zieht die Kappe infolge satt in die Rotation. Die Sinkrate kann über die Innenbremse gut variiert werden, die



Gut zu sehen: die deutliche Pfeilung des Flügels



Big Ears ... das Anlegen der Ohren nimmt dem Elan 3 viel Fläche

KURZBEWERTUNG		
STARTEIGENSCHAFTEN	Vorwärtsstart ★★★★★	Füllt sich rasch, steigt zuverlässig, überschießt kaum
	Rückwärtsstart ★★★★★	Einfach hochzuführen, kein Überschießen
	Starkwindhandling ★★★★	Überschießt bei Starkwind kaum, kann ausbrechen
FLUGVERHALTEN	Agilität/Wendigkeit ★★★★	Flachdreher mit ausreichender Agilität für enge Kurven, höhere Schräglagen benötigen erhöhte Steuerwege
	Steuerverhalten ★★★★	Angenehme Steuerdrücke im Arbeitsbereich, Stallpunkt kommt spät
	Klappverhalten ★★★★	Unbeschleunigt überschaubar, keine Verhängerneigung, beschleunigt klassentypisch, gelegentlich impulsive Öffnung
	Beschleunigter Flug ★★★★	Niedrige Pedalkräfte, mittlerer Weg, pitchstabil, gutes Gleiten, ab und an leichte Rolltendenz
	Dämpfung ★★★★	Im Pitch effektiv gedämpft, kann dafür etwas rollen und ab und an hebeln
	Stabilität ★★★★★	Stabile Front und Außenflügel, absorbiert Luftstöße effizient
ABSTIEGSHILFEN	Ohrenanlegen ★★★★★	Einfach zu ziehen, Ohren bleiben stabil drinnen, spurstabil ohne Rolltendenz, bei der Öffnung Piloteneingriff teilweise notwendig
	B-Stall	Wird vom Hersteller nicht empfohlen
	Steilspirale ★★★★★	Leicht verzögerte Einleitung, Spirale kann gut dosiert werden, leitet eigenständig aus, angenehme Ausleitung
Eignung	Aufsteiger aus der Intermediateklasse, ambitionierte XC-Piloten	
Wertung	★ mangelhaft, ★★ durchschnittlich ★★★ gut, ★★★★ sehr gut, ★★★★★ ausgezeichnet	

Außenbremse muss dazu kaum aktiv eingesetzt werden. Der Elan 3 leitet eine satte Spirale jenseits von 10 m/s eigenständig aus. Wird die Innenbremse nachgelassen, verlangsamt die Kappe die Rotationsgeschwindigkeit und dreht beim eigentlichen Exit lediglich wenig nach – vorbildlich!

FAZIT

Der Elan 3 unterscheidet sich vom Vorgänger in einigen Punkten: Der Elan 2 offerierte in kniffliger Thermik ein Traumhandling mit hoher Agilität und Stabilität. Der Nachfolger benötigt in engen Schläuchen einen Tick mehr Steuerweg, um dem Flügel die erforderliche Schräglage zu verpassen oder um einen raschen Richtungswechsel zu vollziehen. Ist die Kreisbahn einmal fixiert, behält der Flachdreher allerdings die Schräglage bei und zieht sauber seine Kreise, ohne sich aufzustellen. In der Thermik dreht der Neue effizienter und nimmt gleichermaßen schwaches Steigen tadellos mit. Wie der 2er zeigt sich der 3er in brodelnder Luft sehr stabil. Der Flugkomfort ist dank hoher Nickdämpfung überdurchschnittlich hoch. Der Flügel schießt kaum, Aufsteiger aus der B-Klasse werden die hohe Pitch-Stabilität schätzen. Ständige Pitchgelüste zähmen ... unangenehmes Vorschießen stoppen ... das muss beim Elan 3 nur selten gemacht werden. Diesbezüglich zeigt der Elan 3 ähnliche Gene wie der Elan 1 und erhielt von uns aus diesem Grund die Einstufung „S1“ in der Sportklasse. Last but not least gibt sich der Neue auch im Speedflug keine Blöße: Im Topspeed wurde die Polare zum Vorgänger verbessert, sodass XC-Piloten aufgrund der hervorragenden Gleitleistung – sowie auch aufgrund der hohen Stabilität – voll auf ihre Kosten kommen. Entspanntes Fliegen mit toller Leistung? Ja, mit moderner Konstruktionstechnik möglich! ■