

# OZONE SWIFT 5 M/L 85– 105 KG

---

Erfahrungsbericht von Jürgen Karthe

im März 2019



Ozone-Swift 5 / 4,1 kg Schirmgewicht / Leichtsegel mit ideal austarierter Gewichtsverteilung im Segel/ markant leichte Eintrittskante

## Spezifikation

Der Ozone Swift 5 ist ein Leichtschirm und basiert technisch auf dem Ozone Rush 5. Die technischen Vorgaben hinsichtlich Segelschnitt, Leinenplan und Trimmung, sowie der Segelstreckung sind also identisch. Wie schon beim Rush 5, wurde das Vorgängermodell Swift 4 komplett überarbeitet – die technischen Randdaten blieben nahezu gleich. Die projizierte Streckung des Segels beträgt 5,5.

Der Ozone Swift 5 ist in der EN-Klasse B zertifiziert, reizt diese aber sicherheitstechnisch nicht nach oben aus. Infos hierzu:

## Testprotokoll und Spezifikationen

<https://para-test.com/reports/item/4028-ozone-gliders-swift-5-ml>

<https://www.flyozone.com/paragliders/de/products/gliders/swift-5/info/>

Der Schirm wurde mit einem Startgewicht von 104 kg geflogen

## Veränderungen und Neuerungen/ Sichtprüfung

- Überarbeiteter und optimierter Kappenaufbau aus 2 unterschiedlichen Tuchsorten (Skytex und Dominiko)
- Komplett überarbeitetes Sharknose-Konzept – Eintrittskante deutlich leichter und nochmals formtreuer, durch gewichtssparende profilstabilisierende Dyneema-Bändchen in Zellmitte (Antiballooning)
- überarbeiteter leichterer Zell-Innenaufbau - Lastverteilung im Segel
- Komplett überarbeitetes Leinenkonzept und sehr ausgeklügelte, präzise Bremsgeometrie
- ausbalanciertere Gewichtsverteilung im Segel (leichte Eintrittskante steht mit dem Gesamtgewicht gut im Verhältnis)

Durch die moderate, gleichgebliebene Streckung und Krümmung des neuen Swift 5 ist man seitens der Konstrukteure in Punkto Sicherheit und Stabilität keinen Kompromiss eingegangen. Kappenkrümmung und Streckung, sowie Leinenlängen (Aufhängepunkt Pendel) wurden von den bewährten Vorgängern in großen Teilen übernommen.

Der Ozone Swift ist aus einem Materialmix von Leichttöchern geschneidert und auch die Leinenwahl erfolgte aus technischen Aspekten. Hier sind unter anderem Leinen von Liros und Edelrid verbaut worden. Dieses erklärt die lange Konstruktions- und Testphase des neuen Swift 5, der beim genauen Hinschauen viel Entwicklungsaufwand, insbesondere an der Kalotte offenbart - hier insbesondere die homogene Gewichtsverteilung im Verhältnis Vorder-/ und Hintersegel.

Zusammen mit dem Zellenpacksack und dem Komprimierungsband wiegt der Swift in der Größe M/L nur 4,4 Kilogramm (4,1 kg reines Schirmgewicht) und ist gegenüber dem Rush 5 fast 2 Kilogramm leichter.

**Obersegel:** Dominico N20D/Skytex 27 Classic

**Untersegel:** Skytex 27 Classic

**Rippen:** Skytex und Dominico im Hardfinish

Die Verarbeitung des Swift 5 ist im Gesamtwerk makellos – die Eintrittskante ist im neuen und weiter entwickelten 3-D Shaping ausgeführt. Die Exaktheit in der Ausbildung der auftriebsgenerierenden Eintrittskante ist allein optisch auf einem hohen Standard.

Die Ausgeräumtheit und Leichtigkeit der neuen Anströmkante führte zu einer merklich gleichmäßigeren Verteilung des Schirmgesamtgewichtes auf das gesamte Segel. Eine im Vergleich schwere Anströmkante ist nun nicht mehr vorhanden. Hier wurde deutlich Material und Gewicht eingespart. Gekreuzte Stäbchen findet man nicht mehr.

Auch die Leinen bestehen aus einem Materialmix von Liros PPSL und Edelrid 8000 U. Die Stammleinenstärken sind vergleichsweise von geringem Durchmesser. Die A-Ebene ist farbig abgesetzt.

## Tragegurt:



Altbekannter Ozone Tragegurt – C-Ebene ohne C-Handle-Schlaufen – Dyneema-Locks

Der serienmäßige Tragegurt besteht aus dem, seit mehreren Schirmgenerationen verwendete Ozone-typischen, stabilen Gurtband. Er weist keine Neuerungen auf. Sogenannte C-Handles sind nicht vorhanden.

Die Umlenkrollen des Beschleunigers sind die alt Bewährten, robusten, sowie leichtgängigen Kunststoffrollen.

An der Bremse befindet sich die bekannte Metallumlenkrolle wieder, welche eigentlich optisch nicht mehr zu den filigranen Bauteilen passt, jedoch ihre Aufgabe über mehrere Schirmgenerationen hinweg erfüllt hat.

## Sonstiges/ Packen:

Der Swift 5 weist wie auch schon der Rush 5 **keine** C-Wires (Stäbchen im Obersegel) auf. Die verbauten Stäbchen in der Eintrittskante sind zudem sehr flexibel. Das leichte Segel ist daher sehr klein komprimierbar, und kann sogar aufgerollt werden. Der Swift 5 eignet sich hervorragend für Hike and Fly, sowie das Verreisen mit kleinem Packmaß.

## Das Segel:

Die Eintrittskante des Schirms wurde zum Vorgängermodell neu konstruiert und weist nunmehr eine moderate“ Sharknose 2.0“ auf.

Das Ziel der Gewichtsreduktion und Formgebung erreichten die Konstrukteure u.a. durch einfache Dyneemabänder mittig der Eintrittsöffnungen – ein technischer Clou. Es wurde eine noch höhere Profil-treue erreicht – zugleich wirken diese Bändchen einem Flattern des Untersegels bei Fullspeed entgegen!!!



zusätzliche Dyneema-Bändchen führen zu einer größeren Formstabilität der Eintrittskante. Zudem kann der Schirm in bewegter Luft besser penetrieren – verhindert zudem Flattern des Untersegels bei Fullspeed

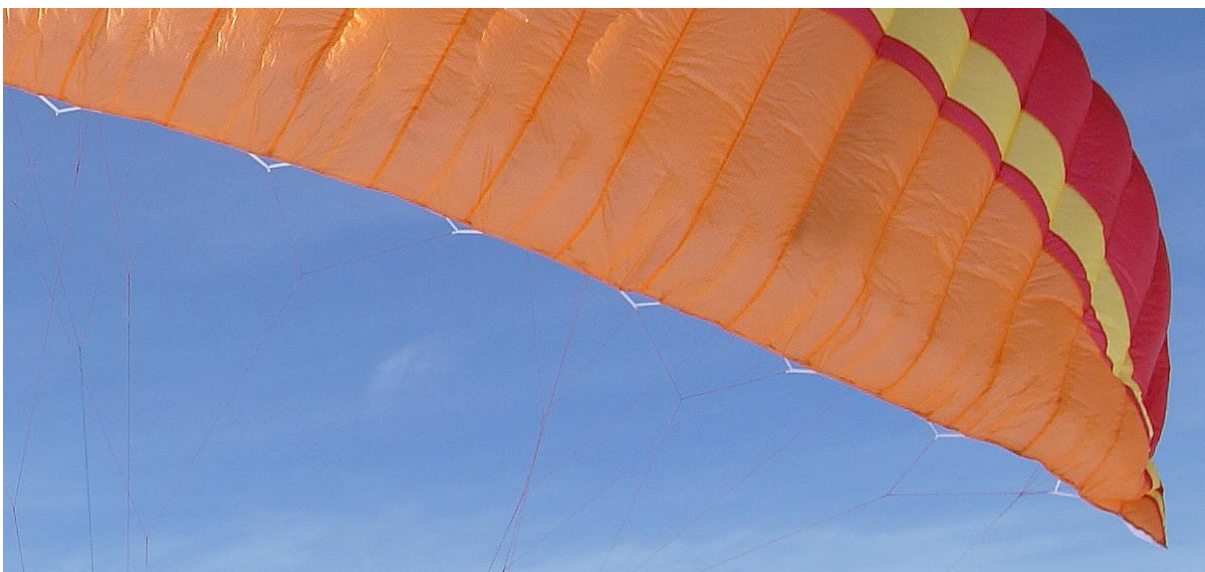
Die Lastverteilung des Segelgewichtes konnte insgesamt optimiert werden und ist nunmehr noch ausgewogener.

Vorweggenommen: Die optimierte Gewichtsverteilung am Schirm macht sich insbesondere beim Thermikein-/ und –ausflug, aber auch in Turbulenzen deutlich bemerkbar.

Die verwendeten leichten Materialien unterstützen diese Effekt und geben dem Swift 5 ein unbeschreiblich gutes und sicheres Fluggefühl und eine sehr neutral wirkende Kappe mit auf den Weg.

#### **Leinenkonzept:**

Der Swift 5 ist ein Hybrid-Dreileiner. In Segelmitte sind aus der C-Ebene (in der Galerie) wenige Stützleinen auf D herausgeführt. Insgesamt besitzt der Swift 5 wenige und durch die Farbgebung übersichtliche Leinen. Diese neigen im Neuzustand zur Ausformung eines Leinenknäuels, wenn die Leinen beim Packen nicht sauber gelegt werden.



Bremsanlenkung auf V-Tapes – dieses führt zu einem sehr fein definierten Bremsverhalten beim Swift 5

Wie bereits beim Rush 5 gesehen, ist die Bremsgeometrie bemerkenswert anders. Am Außensegel bis fast zur Mitte, laufen die Bremsanlenkungen auf sogenannte V-Tapes, welche die früheren vielen Punktanlenkungen durch Leinengabeln ersetzen. Die V-Tapes sind auf der hinteren Segelnaht - auf ca. 5cm Länge beidseitig vernäht - und führen durch den vordefinierten Winkel zu einem gleichmäßigen Zug auf ca. 20 cm der Austrittskante, ohne dass das Segel markant gerafft wird. Jedes V-Tape schließt dabei eine Minirippe der Austrittskante ein. Dieses führt zu einem präzisen und gut definierten Bremsklappeneffekt an der Abströmkante.

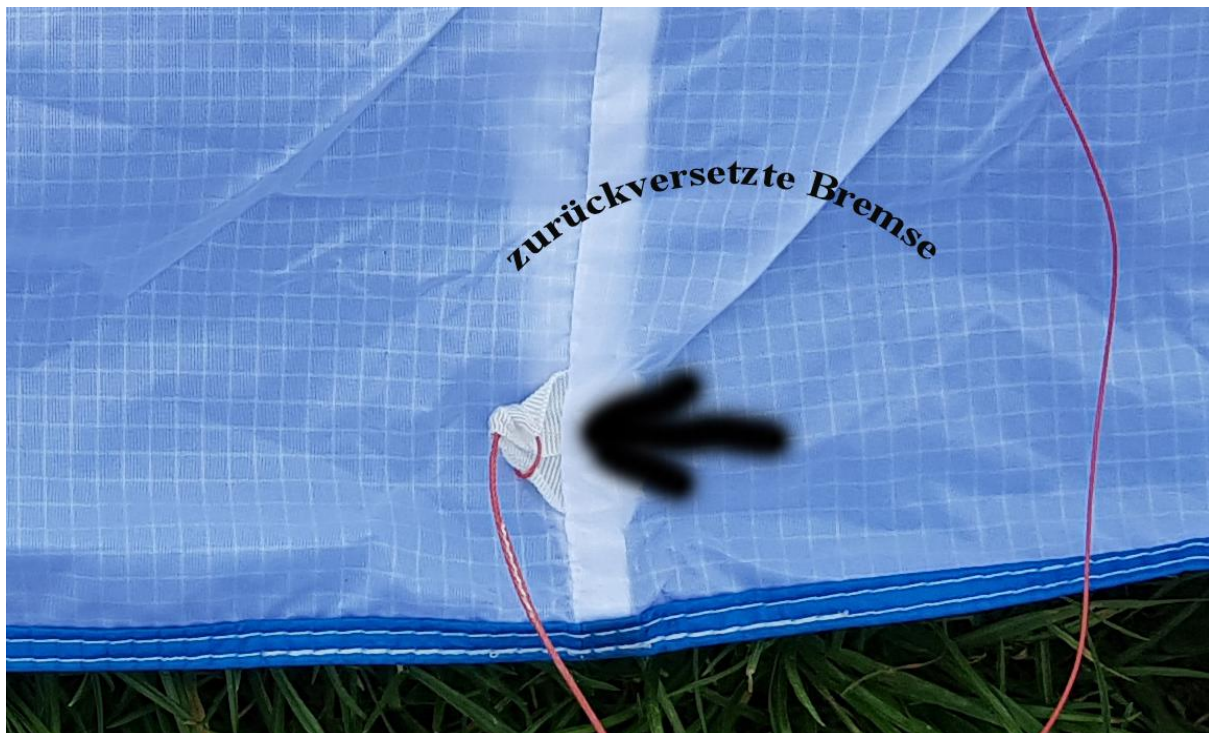
In Segelmitte sind Punktanlenkungen der Bremse ca. 5 cm ins Segel auf eine Minirippe geführt. So liegt die Stömung mittig des Segels recht lange an, was in der Gesamtabstimmung zu einem überragenden Auftiebs- / und Gleiteffekt, sowie zu einem effizienten Langsamflug führt.

Bremseinsatz führt zu einem gleichmäßig symmetrischen Zug, an der gesamten angesprochenen Segelseite. Zusammen mit der schön definierten Wölbung der Abströmkante ist ein hervorragend lineares, für den Piloten intuitives und sehr fein ansprechendes Bremssystem herausgekommen.

**Anmerkung:** Bei neueren Segeln habe ich die herkömmliche Bremsanlenkung mit Raffsystemen zunehmend als nicht mehr zeitgemäß empfunden, da die gute Aerodynamik an den Segeln sehr gestört wird und die auftretenden Restwiderstände an der Austrittskante exorbitant an Segelleistung vernichten.

Ozone hat nun mit der Entwicklung der beiden Intermediates Rush und Swift in der 5. Generation genau dieses Thema aufgegriffen – und das Ergebnis ist meines Erachtens bahnbrechend und richtungsweisend – zumindest fliegt es sich so.

Ich bin mir daher sicher, dass dieses Bremssystem nach und nach in allen Schirmen von Ozone Einzug halten wird.



Zurückversetzte Bremsanlenkungen in Segelmitte – als ein Teil der neuen Bremsgeometrie

## Starteigenschaften:



Entspanntes Starten mit dem Swift 5 M/L

### Bei Wind:

Durch die ausgewogene Gewichtsverteilung am Segel und der nun leichten Eintrittskante, ist der Ozone Swift 5 kein sogenannter Startplatzhocker geworden.

Es zeigt sich eine deutliche Windanfälligkeit des sehr leichten Segels und eine Bändigung bedurfte oft des beherrzten Eingriffes am C-Gurt, um den Swift am Aufsteigen oder am Knäueln zu hindern. Selbst bei durchgezogenen C-Gurten war ein Tanz im Wind, oftmals nicht zu verhindern.

Es empfiehlt sich daher, das Gurtzeug mit dem Schirm verbunden zu lassen und den Schirm mit deutlichem Pilotengegengewicht aus der Rosette zu entfalten. Spätestens im entfalteten Zustand neigt das Segel dann aber bei leichtem Vorzug von selbst aufzusteigen. Ein Auslegen im Scheitelpunkt des Startplatzes sollte deshalb wenn möglich nicht erfolgen – in steilerem Gelände gestalteten sich die Startvorbereitungen deutlich leichter.

Bei einem 20er Wind kann der Swift dafür ohne Zug an den A-Tragegurten, nur durch ein Auslassen der Bremse und dem Einsatz von Gegengewicht gestartet werden. Der Schirm steigt aufgrund der neutralgewichtigen Eintrittskante moderat und zuverlässig in den Zenit und weist keine Tendenz zur Beschleunigung oder zum Pitchen auf. Eine ausgeprägte Hebelwirkung konnte ich ebenfalls nicht feststellen.

Im Scheitelpunkt generierte der Swift 5 bei Gegenwind bereits merkliche Auftriebskraft. Die Abhebegeschwindigkeit ist dann selbst im flachen Gelände entsprechend gering.

### **Nullwind:**

Das Segel benötigt aufgrund seiner guten Fülleigenschaften nur wenig Zug und Führung über die A-Ebene und steigt verlässlich auf. Es ist weder eine Tendenz zum Abkippen vorhanden, noch müssen die A-Gurte nachgedrückt werden, wie dieses beim schwereren Rush 5 der Fall war. Auch bei Nullwind ist die Kappe des Ozone Swift 5 einfach zu starten und bedarf keiner Kniffe und Tricks (z.B. einem Impulsstart). Der Swift 5 kann deshalb auch bei fehlendem Wind sehr leicht rückwärts gestartet werden.

**Fazit:** Bis auf die Windanfälligkeit der leichten Kalotte bei den Startvorbereitungen, gestaltete sich der Start bei allen Bedingungen einfach und überschaubar.

Bei leichtem Seitenwind ist der Swift 5 in der Steigphase gut über die Bremsen oder die C-Gurte zu korrigieren.

Am Besten startet sich der Swift über die inneren A-Gurte, wodurch ein Vorwandern der äußeren Flügelenden vermieden wird. In diesem Fall war es dann egal, wie der Swift 5 ausgelegt wurde. Aus allen Positionen fasst der Schirm schnell Luft und entfaltet sich schnell und zuverlässig.

### **Flug und Fluggefühl:**



Hohe Leistung bei moderater Krümmung und Streckung – im Leichtbau – der Swift 5 von Ozone

Ich konnte den Ozone Swift 5 in Piedrahita und Pedro Bernhard/ Spanien bei bestem Wetter ausgiebig testen. Die Bedingungen reichten von turbulenten Thermikwerten um 5 m/s, bis hin zu schwächstem Steigen, bei stabilen Luftschichtungen. Auch im Low-Safe Hangsoaring konnte ich einige Erfahrungswerte sammeln. Der Swift 5 hat keinen Bremsvorlauf – ab dem ersten Zentimeter greift die Bremse moderat und das Segel beginnt Auftrieb zu generieren.

Der Ozone Swift 5 ist ein Präzisions- und Wohlfühlgerät sondergleichen und all seine Eigenschaften im Flug gehören ausnahmslos zu dem Besten, was ich bisher in der (High-) EN-B-Klasse geflogen bin.

Der Schirm vermittelt zunächst eine tolle Laufruhe, hebelt nicht und zieht in Thermikkreisen ohne Aufstellen oder Abstoppen – ohne ungewollte Nick- und Rollmomente - seine vorgegebenen Bahnen. Die sehr präzise und leichtgängige Bremse, sowie ein toll abgestimmtes Maß an Sensibilität bei Gewichtsunterstützung, machen das Fliegen des Swift 5 zum wahren Vergnügen. Ich konnte keinerlei Schwächen ermitteln. Der Swift 5 ist wahrlich als „rundum gelungen“ zu bezeichnen.

Turbulenzen (Thermik) werden moderat über Tragegurt und Bremse gleichermaßen angezeigt und geben dem Piloten ein sehr feines Gefühl zu den ihn umgebenden Luftmassen. Die Kappe ist im Idealmaß im alle Achsen gedämpft.

Ein Vorziehen oder Anstellen des Segels ist nur sehr gering bis nicht merkbar ausgeprägt. Passiert es dann doch einmal, stabilisiert sich der Schirm schnell von selbst und nimmt seine große Laufruhe wieder ein.

#### **Die herausragenden Stärken des Swift 5 sind:**

- Stabilität und Laufruhe, auch in bockigen Verhältnissen
- Der Swift 5 lässt sich markant eng und flach, dabei variabel schnell oder langsam, in engen und schwachen Thermiken fliegen – dies ist allein über die sehr gut abgestimmte Bremse möglich. Mit Gewichtsunterstützung und Bremse waren Low-Saves selbst bei zerrissenen Steigwerten um 0,3 m/s immer wieder möglich. Durch die fehlenden Nicktendenzen und die hervorragend austarierte Kappe gewinnt man selbst bei schwachen Hebern stetig an Höhe und kann Höhenmeter förmlich einsammeln.
- -Auch Hangsoaren in schwachen Steigwerten war deutlich effektiver und länger möglich
- -Der Schirm gleitet aufgrund seiner Leichtigkeit bei Gegenwind noch besser auf als der Rush 5, der diese Eigenschaft schon effektiv umsetzen konnte. Im Vergleich zum Rush legte der Swift 5 die Messlatte bei allen Parametern noch mal deutlich nach oben. Es war ein merklicher Unterschied in allen Flugsituationen und bei der Leistung zu verzeichnen. Dabei ist das Potential für den Piloten leicht und kräfteschonend abrufbar.
- -Der Swift 5 macht Laune, da der Schirm aufgrund seiner guten Steigrate und der überaus präzisen Bremse, längere Flugzeiten förmlich generiert und somit die Möglichkeiten zur Auffindung von Thermiken deutlich verlängert. Ergänzend dazu kam, dass die tolle Gleitleistung den Radius des Suchgebietes deutlich erweiterte. Positiv empfand ich, dass selbst nach längeren Flügen eine Ermüdung des Piloten nicht auftrat, da der Schirm keine große Kraft und Arbeit abverlangt.
- -Auch Dynamik konnte ich dem Swift 5 entlocken – so sind schnelle und dynamische Richtungswechsel ab ca. 50 Prozent Bremseneinsatz in beeindruckender Weise, ohne ein Abtauchen möglich. Auch bei diesen tiefen Bremsstellungen bemerkt man, dass die fein definierte Bremse deutlich weniger Leistung vernichtet. Auch hierbei überzeugt die Präzision des Schirmes in der Umsetzung



der Pilotenvorgaben, so dass der Pilot von überraschenden Schirmreaktionen verschont bleibt. So lässt sich das Segel in engen Thermiken gut auf das Ohr stellen und die Kreise lassen sich ohne plötzliches Wegtauchen im Steigen zuziehen.

### **Bemerkung:**

Die Präzision des Kurvenfluges mit der hieraus resultierenden erhöhten Steigleistung, setzt der Swift 5 m.E. sogar besser und einfacher um, als seine höher klassifizierten Brüder Delta oder Alpina von Ozone.

Faszinierend!!!

### **Beschleunigtes Fliegen:**



Hohe Profiltreue und neu konstruierte Sharnose mit neuem 3-D Shaping

Die gemittelte Trimmgeschwindigkeit des Swift 5 betrug 38 – 39 km/h, bei einer Auslastung des Schirmes an der Obergrenze, wie es von Ozone empfohlen wird. Ich flog überdies mit einem Woody Valley X-Alps GTO mit einer Brustgurtweite von 45 cm, was sich als ideale Einstellung herausstellte.

Der Beschleuniger des Ozone Swift 5 ist leichtgängig. Bei halber Beschleunigung erreichte ich ca. 6-7 km/h Geschwindkeitszunahme. Verblüffend war bei ruhiger Luft, dass sich das Sinken nicht signifikant erhöhte (um 0,1 m/s auf 1,1) . Das beste Gleiten dürfte somit leicht beschleunigt, bei ca. 42-43 km/h liegen. Bei meinen Messungen floatete der Schirm immer wieder auf, so dass die Geschwindigkeits- und Sinkwerte nur gemittelt werden konnten.

Vollbeschleunigt erreichte ich ca. 12-13 km/h Geschwindigkeitszunahme in Relation zur Trimmgeschwindigkeit – das Sinken nahm Trimmgeschwindigkeit lediglich um moderate (ca. 01 – 0,2 m/s) Werte zu. Auch in diesem Bereich gehört der Ozone Swift 5 zu den Spitzengeräten der aktuellen B-

Klasse und ist hervorragend für genussvolle und ausgedehnte Streckenflüge geeignet, welche aufgrund des Gesamtcharakters dieses Schirmes leichter realisiert werden dürften, als je zuvor.

Die erreichbare Topspeed mag hierbei nicht im absoluten Spitzenfeld der B-Klasse liegen. Durch die kaum einbrechende Leistungskurve und das gute Aufgleiten macht der Swift die wenigen km/h jedoch mehr als wett. Letztendlich dürfte man zwar etwas später, aber vielleicht entscheidend höher am Ziel herauskommen.

Der Swift 5 fliegt sich voll beschleunigt sehr stabil und es flattert nichts – der Schirm bleibt recht neutral und wandert nicht vor. Auch Roll- und Nickbewegungen nehmen nicht zu. Aufgrund fehlender C-Handles kontrollierte ich den Schirm über die C-Gurte – Eingriffe waren jedoch aufgrund fehlender Ausschläge nie erforderlich. Die Gefahr von Frontentlastern ist durch die stabile Schirmposition im beschleunigten Flug minimiert. Sollte die Kappe dennoch einmal vorwandern, kann man diese nur moderat auftretende Tendenz frühzeitig durch leichten Zug an der C-Ebene ausgleichen. Aber auch kurzes Nachlassen des Beschleunigers führte zu einer sofortigen Stabilisierung des Schirms.

### **Ohrenanlegen:**

Die Ohren des Swift 5 legen sauber an und schlagen nicht. Beim Auslassen der Ohren öffnen diese vorbildlich selbst - Zelle für Zelle von innen nach außen. – also leicht verzögert. Die Öffnung kann durch leichten Einsatz der Bremse beschleunigt werden. In keinem Fall kommt es zu einem vehementen Aufschlagen. Der Schirm fliegt im Manöver laufruhig weiter und ist über Gewicht gut zu kontrollieren. Die Effizienz ohne Beschleunigereinsatz ist durchschnittlich (um -2), kann aber durch Einsatz des Beschleunigers auf minus 3 – 4 m/s gesteigert werden.

### **Steilspirale:**



gute Lastverteilung in Leichtbauweise - das Innenleben des Swift 5 im Durchlicht

Im Spiralflyg zeigt der Swift 5 über seine sehr lineare und intuitiv zu bedienende Bremse, eine hervorragende Fliegbarkeit des Manövers. Ab 40 – 50 Prozent Bremse, außerhalb des normalen Arbeitsbereiches, geht der Swift dynamisch auf das Ohr und beschleunigt linear und überschaubar schnell in den Spiralkreis. Die Sinkgeschwindigkeit lässt sich über die Bremse sehr gut einstellen. Auch steile Kurven mit wenig Kurvensinken ließen sich so sehr gut realisieren, da die Bremse so gut abgestuft und hierbei regelrecht erfüllbar ist

Ein leichtes Stützen des Außenflügels ist bei der Steilspirale zwar von Vorteil – es ist beim Swift 5 aber bis Sinkwerten um 8 – 10 m/s nicht zwingend erforderlich. Der Schirm setzt jederzeit die Pilotenvorgaben exakt um und behält diese ebenso exakt bei. So erfolgte auch kein unbeabsichtigtes, selbständiges Ausleiten oder gar eine ungewollte Beschleunigung in der Kreisbahn. Der einmal vorgegebene Spiralflyg wird neutral beibehalten und lässt sich gut justieren.

Die Ausleitung des Manövers gestaltete sich ebenfalls einfach und zuverlässig – zumeist in 2 Vollkreisen - bei Sinkwertvorgaben um 8-10 m/s.

Bei leichtem Betätigen der Außenbremse verlangsamt der Schirm zunächst im Kreis. Beim Nachlassen der Innenbremse konnte ein sanftes Aufrichten erreicht werden.

Auch hier war gefühlt die hohe Präzision an der Bremse und die gute Gewichtsverteilung in der gesamten Kalotte für das gutmütige und überschaubare Verhalten des Schirms ausschlaggebend.

#### **Wingover/ Aufschaukeln:**

Ab einem Bremsweg von ca. 50% wird der Swift 5 auf Pilotenanforderung eine richtig dynamische Flugmaschine. Schnell und sehr präzise lässt sich der Swift 5 in hohe Wingover aufschaukeln und rollt willig nach Pilotenvorgabe. Die dabei erlebte Dynamik, aber auch das Gefühl an der Bremse haben bei diesem Manöver zu einem von mir nie dagewesenen Spaßfaktor geführt. Beeindruckend!!!

#### **Landung:**



Das Flairverhalten des Ozone Swift 5 ist vorbildlich und es macht Spaß, mit der Leistung des Segels zu spielen. Bei leichtem Gegenwind ließ ich bei sehr langer Landewiese das Segel mehrmals zur Trimmgeschwindigkeit beschleunigen. Wenn ich das Segel aus diesem Zustand leicht anbremsste, war die Gleitleistung im Bodeneffekt jedes Mal ein kognitiver Kick, da das Segel aus der Überfahrt eine unbeschreiblich lange Gleitstrecke generierte. Auch hier sicherlich ein Effekt der überaus guten Abstimmung des Schirmes an der Bremse und der neuen genialen Abstimmung der Kappe. Durch die sehr geringe Nickanfälligkeit des Schirmes, gab es auch kaum ein Pendeln um die Hochachse zu verzeichnen, wenn man die Bremsen wieder ausließ und den Schirm nochmals anfahren ließ.

War der Landepunkt klein vordefiniert, ließ sich das Segel auch im Langsamflug sehr gut auf kleinem Raum einparken. Auch hier halfen die sehr gut abgestimmte Bremse und der gut definierte Stallpunkt. (sog. Wegpumpen der Höhe)

Den Strömungsabriss erreichte ich bei Armlänge.

## **Fazit:**

Der Ozone Swift 5 eignet sich sowohl für Genuss-, als auch für sportlich ambitionierte Streckenflieger, welche ein möglichst leichtes, stressfreies Leistungssegel der High- Intermediate-Klasse (EN-B) suchen.

Auch im Flachland und am Hang (Soaren) dürfte der Ozone Swift 5 aufgrund seines wirklich perfekten Kurvenfluges und der Präzision an der Bremse für deutlich längere Flugzeiten sorgen.

Aufgrund der möglichen Windanfälligkeit des leichten Segels bei den Startvorbereitungen und beim Startvorgang ist entsprechende Vorerfahrung im Groundhandling, insbesondere bei stärkerem Wind (Aufziehtechniken – Kontrolle über B-C Gurte) unbedingt empfehlenswert. Zudem empfiehlt es sich zur besseren Kontrolle die Rückwärtsstarttechnik anzuwenden. Diese ist sehr leicht auch bei Nullwind praktikierbar.

Durch die abrufbare Dynamik des Ozone Swift 5 im Flug, empfehle ich den Schirm dem erfahrenen und regelmäßig fliegenden Piloten. (Empfehlung des Herstellers)

## **Schlusswort:**

Ozone ist mit dem Swift 5 ein sehr breittaugliches Präzisionsgerät für unseren Sport gelungen.

Gratulation!!!

## **Vermerk in eigener Sache:**

Natürlich ist ein Erfahrungsbericht immer subjektiv. Unser Flugsport hat ja nun mal auch mit Gefühlen und Genuss zu tun – also subjektiven Empfindungen.

Der Ozone Swift 5 hat mein Gefühl für das Gleitschirmfliegen in eine wundersame neue (Genuß-) Dimension getragen. Durch die sehr guten Leistungsdaten verbunden mit dem tollen Gesamtcharakter des Segels und dem leichten Handling, ist es derzeit meine neue Referenz am Himmel der High-EN-B Klasse.

Außerhalb des Wettkampfbereiches braucht man meines Erachtens derzeit nicht mehr – und mit Weniger möchte zumindest ich mich nicht mehr abfinden.

Ich empfehle zur Nachempfindung meiner Eindrücke einen eigenen Testflug mit dem Ozone Swift 5 und freue mich über Eure Rückmeldungen unter [glider@freenet.de](mailto:glider@freenet.de) .