



Scotch M – als Motorschirm

Testbericht zum „Scotch M“ als Motorschirm

Getestet am 23.09.2006 mit FB Solo 122 AL

Abfluggewicht ca. 128 kg

Wind aus Ost mit ca. 10 km/h und leicht thermisch

Pilot: Jupp Meis

.. wollte den Scotch (Fi. Skywalk) schon seit längerer Zeit mal genauer unter die Lupe nehmen, es ging jedoch aus Zeitmangel und zuletzt auch wegen meinem defektem Motor nicht. Doch am Samstag den 23.09.06 war es dann soweit. Gestartet wurde der Schirm vorwärts- und rückwärts aus dem Flachen. Bodenwind max. 5 km/h, also schon aussagefähig was die Starteigenschaften betraf. Tragegurte mit der doppelten Aufhängung, also geeignet ohne Tragegurt-Umbau für das motorlose wie auch das Fliegen mit Motor. Der Scotch ist ein DHV 1-2-er Gerät und DULV zugelassen.

Geflogen bin ich den Schirm mit Motor gesamt ca. 2 ½ Std. Habe das Gerät nur frei Fliegen lassen, starke Wingover, Ohren reinholen einseitig und beide Seiten, Steilspirale um die 10 m/S., einseitiger A-Stall, Aufschaukeln und Rollen.

Schirm auslegen und Start:

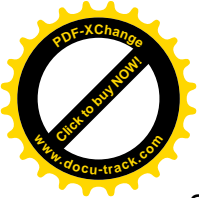


Der Schirm ist durch relativ wenig Leinen sehr übersichtlich und das Auslegen daher kein Problem. Am besten legt man den Scotch leicht bogenförmig aus. Die Aufziehphase ist wegen der längeren Leinen am Scotch etwas ausgedehnter, als beim Arcus und Cayenne1. Der Schirm kommt aber einfach und sehr zuverlässig bis zum Scheitelpunkt hoch. Es ist kein besonderes Führen der A-Gurte notwendig, gerade so wie man es von 1-2-er Geräten her kennt. Am Scheitelpunkt angekommen neigt er weniger zum Überschießen

als z.B. ein Arcus oder auch Cayenne1 aber auch nicht zum hängen bleiben. Am Scheitelpunkt angekommen kann man mit den Bremsen sehr einfach die Lauf-Flugrichtung bestimmen bzw. korrigieren. Es ist ein insgesamt einfaches Startverhalten, ohne besondere Tricks anwenden zu müssen. Ich bin mit dem Schirm bei 5 km/h Wind mehrmals incl. Motor um die 50-80m kurvig gelaufen und hatte nie das Gefühl, den Schirm nicht kontrollieren zu können. Da der Schirm eine Trimmgeschwindigkeit (geschlossene Trimmer) von 41 km/h hat, ist die Startstrecke im Vergleich zu Arcus und Cayenne1 ca. 8 m länger. Wegen der flacheren Polare sind die Steigwerte etwas schlechter als beim Cayenne1 und Arcus, dafür ist der Schirm ganz klar schneller als die beiden. Habe ich beim Cayenne mit meinem Solo Steigwerte um die 2,5 m/s., liegen diese beim Scotch bei ca. 2 m/s. (bei Vollgas) Der Bergstart, also ohne Motor ist an Einfachheit nicht zu übertreffen. Ich weiß nicht was man da überhaupt falsch machen könnte, total easy.

Flugverhalten:

Der Scotch M lässt sich toll und spritzig dirigieren, wir haben hier ein wendiges Gerät mit einer Streckung von 5,2 aber nicht nervig. Der Schirm macht rundum eine sehr gute Figur bei allen Bremsensätzen, es geht alles rund und überschaubar zu. Nie hatte ich das Gefühl überfordert zu sein auch nicht bei den ersten, engeren Kurven, Wingover und Spiralen. Die Bremsen gehen rund in das System ein, kein plötzliches wegkippen, kein aufschaukeln müssen. Der Schirm macht sauber das, was man von ihm will. Der Scotch lässt sich super dirigieren und hat dabei auch eine akzeptable Steuerweglänge. Der Scotch setzt alle



Steuerbefehle sofort und direkt, aber nicht nervig um. Dann habe ich etwas schludrige Wingover geflogen, um einen Klapper leicht zu provozieren. Auch hier ganz klar Pluspunkte für den Scotch, mein Cayenne1 wäre dabei längst weich geworden bzw., geklappt, nicht so der Scotch. Der Schirm ist sehr einfach zu stabilisieren.

Um den Scotch am Motor zum Klappen zu bringen, muss man schon sehr viel falsch machen. Ein super stabiler Flügel, der eine Menge verzeiht. Der Cayenne1 ist ein wenig nerviger (ich mag das beim Cayenne1, andere eben nicht). Der Scotch ist ganz klar über dem Powerplay/Arcus anzusiedeln und geht richtig gut. Er liegt ruhig und satt in der Luft und vermittelt ein sicheres Gefühl. Die Pendelei um die Längsachse, welche beim Cayenne1 ganz schön nervig sein kann, ist beim Scotch ganz klar ruhiger, angenehmer. Pendeln um die Querachse macht er auch wegen der Leinenlänge wenig bis gar nicht, ein rundum gelungenes Gerät. Der Schirm ist ausgelegt 27,5 m² groß und ist zugelassen mit 90 bis 130 kg Startgewicht. Ich bin also am oberen Limit geflogen und würde da auch auf keinen Fall den größeren Schirm wählen. Für den Motorbetrieb kann er diese Beladung gut vertragen. Das Motordrehmoment wirkt sich geringer aus als beim Cayenne1 und Arcus. Der Stallpunkt ist spät und die Steuerwege sind gut definiert. Hier dürfte der Scotch keinen Piloten vor größere Probleme stellen. Auch wenn der Pilot im Flug abrupt das Gas wegnimmt, gibt es keine überraschenden Pendelbewegungen um die Querachse, dass gleiche beim sofortigen Gasgeben. Auch beim einfliegen in Thermik, welche er übrigens sehr gut annimmt, stellt er sich nicht sonderlich auf. Der Schirm fliegt sich in der Thermik wie auf Schienen, Motorbedingt möglichst wegen des Drehmomentes rechts drehen, dabei kommt richtig Freude auf.



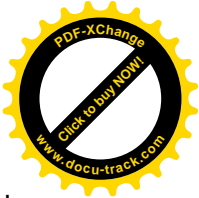
Werte:

Mit meinem Abfluggewicht von ca. 128 kg kam ich auf folgende Geschwindigkeiten, alle mit GPS gemessen und das in einer Höhe von 200-300 m/msl. Die Trimmgeschwindigkeit 41 km/h, dabei nur soviel Gas, dass ich die Höhe halten konnte, also kein Steigen und Sinken. Mit geöffneten Trimmern leider nur eine Gesamtzunahme von 5 km/h, was dann letztlich 45/46 km/h entsprach. Diese Messungen habe ich mehrmals vorgenommen und es kamen immer die gleichen gemittelten Werte dabei heraus. Das ich dabei gegen den Wind und auch mit dem Wind geflogen bin, ergibt sich von selbst. Es sind Werte aus Gegen- und Rückenwind gemittelt. Der Scotch verfügt ja auch noch über ein Speed System, wenn man dieses mit einsetzt, geht der Flügel über 50 km/h in der horizontalen, also auf einer Höhe. Die Geschwindigkeit auf dem Gleitpfad interessiert mich persönlich überhaupt nicht. Wegen der flacheren Polare und der daraus höheren Geschwindigkeit musste der Solo auch entsprechend mehr arbeiten. Ich schätze mit ca. 10 % mehr Gas als beim Cayenne liege ich in etwa richtig.

Abstiegsverhalten:

Das Ohren anlegen ist beim Scotch sehr einfach und die Sinkwerte sind ordentlich. Das Einleiten der Steilspirale geht recht einfach und direkt, kein Aufschaukeln notwendig. Nach einer guten Umdrehung geht es schon mit 5 bis 6 m abwärts und man kann sofort weiter steigern. Ich bin die Spirale mehrfach um die 10 bis 12 m geflogen, dabei ließ er sich leicht mit der Bremse dirigieren. Beim Ausleiten reichte es völlig die kurveninnere Bremse leicht nachzulassen, sofort ging der Flügel wieder in die normale Flugposition zurück. Wer schon Steilspiralen geflogen





ist, wird mit dem Scotch keine Überraschungen erleben, eher ein angenehmes Ein- und Ausfliegen dieser. Das Ausfliegen bei der Landung ging leichter als zuerst angenommen. Denn die Landegeschwindigkeit ist schon höher als z.B. bei einem Powerplay / Arcus. Den Scotch trotz der höheren Geschwindigkeit bis ca. 2 mtr. über dem Boden fliegen lassen, dann langsam die Bremsen einsetzen um die Sinkkurve abzufachen. Danach erst kurz über dem Boden (ca. 50 cm) die Bremsen ganz nachziehen. Trotz des nur ganz leichten Bodenwindes (max. 5 km/h), waren die Landungen alle einfach und ohne Probleme.

Allgemein:

Der Scotch wird ausgeliefert mit zwei Aufhängepunkten am Tragegurt, somit kann man dieses Gerät am Motor und auch ohne Motor fliegen. Der Gurt muss nicht umgerüstet werden. Der Tragegurt ist sehr sauber verarbeitet und hat ein hinteres Trimmersystem und vorn wie bekannt ein Speed System. Die Steuerkräfte sind nicht weich und auch nicht überaus hoch. Der Pilot fühlt sehr genau was sich oben an der Kappe tut und längere Streckenflüge werden so durch angenehme Steuerdrücke auch nicht gleich zur Qual. Ich denke, wer schon eine Weile fliegt und umsteigen möchte, sollte sich diesen Schirm wirklich mal anschauen und Probefliegen. Ich habe richtig Spass mit dem Gerät gehabt und nichts Negatives feststellen können. An die etwas längere Startstrecke gewöhnt man sich schnell (ist wegen der höheren Trimmgeschwindigkeit auch nicht anders zu erwarten). Der Flügel ist sehr sauber verarbeitet und hat ein interessantes Design.

Fazit:

Wer als Pilot einen Gleitschirm will, mit dem er am Berg sowie mit dem Motor eine tolle Kombination für die nächste Zeit fliegen möchte, ist mit diesem Gerät sicherlich ganz toll bedient.

Zugelassen ist der Scotch schon auf folgende Modelle (Stand: 26.09.06)

FB – S 120 / FB 122 AL 2F / FB Simo 122 / BiBoxter.

Wer dazu noch Fragen hat, kann mir auf unserer Seite unter [KONTAKT](#) eine Mail senden oder anrufen. Dieser Motorschirmtest ist auf vielen Seiten eingestellt und natürlich auf:

www.motorschirm-muensterland.de

Anschrift Hersteller für alles Weitere.

Fi. Skywalk GmbH & Co. KG
Bahnhofstraße 110
83224 Grassau
info@skywalk.org



Euch Allen viele unfallfreie Flüge mit oder auch ohne Motor, wünscht Euch

Gleitschirmtest „Scotch M am Motor“ 23.09.2006

„Nichts gehört dem Menschen wirklich außer der Zeit, doch die besitzt sogar der, der sonst nichts hat“