

Paramania GTX 22 - Motorschirm Test

Testbericht zum „ GTX 22 " als Motorschirm

Serien -Nr: 0113023

Getestet am 18.07.2013 und 24.07.2013

Antrieb: FB SportiX

Abfluggewicht ca. 135 kg

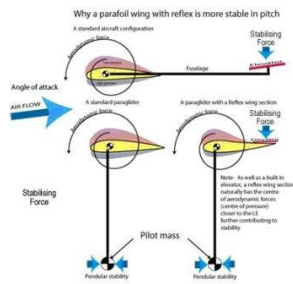
Wind aus N mit ca. 13 km/h und thermisch bzw. O mit fast null Wind

Pilot: Jupp Meis

Die Firma Paramania hat Ihren Action GT erneuert und mit dem GTX ein neues Profil incl. zusätzlich verarbeiteter Stäbchen an der Eintrittskante, mit 54 Zellen auf den Markt gebracht. Gehört hatte ich, dass dieser Flügel sehr schnell sein soll und daher wollte ich mir das mal selber anschauen. Wenn ein Schirm recht schnell ist, interessiert mich natürlich eben nicht nur das, sondern auch, was hat er für ein Handling! Auf wessen Kosten geht die Geschwindigkeit usw. Der Action GTX 22 ist ein reiner Reflexschirm. Eigentlich wollte ich den GTX 24 testen, doch den konnte ich zu dieser Zeit nicht bekommen, also der 22-er. Was mir beim auspacken sofort auffiel, da ist nicht viel, der Schirm ist recht klein. Ich fragte mich, dass sollen 22 m² sein?? Dem GTX 22 wurde ein recht stabiler Stammleinsatz verabreicht, was den Flügel robust macht bei Reibungen am Käfig etc. Erst im oberen Stockwerk bei den Galerieleinen kommen dünnere, unummantelte Leinen zum Einsatz. Die Leinen können einfach ohne Probleme schnell sortiert werden und sie neigen nicht zum Kringeln. Das dieser GTX kein Schirm für den Otto Normalgebraucher ist, sehe ich ohne ihn Probe zu fliegen. Der Schirm ist für sportliche Aufsteiger konstruiert, für Piloten die es schnell und dynamisch wollen. Gestartet wurde der Schirm bei ca. 8 km/h Wind aus dem Flachen und bei ca. 4 km/h und etwa 0 Wind. Es wurde getestet: starke Wingover, Steilspirale, Ohren rein ziehen, Stallpunkt ertasten, Aufschaukeln, Rollen. Dazu muss ich noch anmerken, an dem ersten Tag war es leicht böig und thermisch. Geflogen bin ich den Schirm am Motor ca. 4 Std.



Paramania Action GTX 22



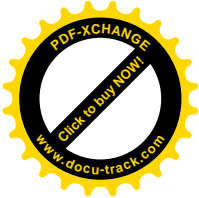
Reflex Technologie



Die Stabilsteuerung GTX

Schirm auslegen und Start:

Das Auslegen des Action GTX 22 ist recht einfach, wie üblich bei den neuen Schirmmodellen. Am besten legt man den GTX wie fast alle anderen Schirme auch, leicht bogenförmig aus. Die Trimmerstellung habe ich so vorgenommen, dass bei Stellung 0 bis +2 cm am Trimmer (je nach Wind) ich das Starten am leichtesten empfunden habe. Der Schirm kommt recht schnell (schießt nicht) bis zum Scheitelpunkt hoch und steht. Ein insgesamt stressfreies Startverhalten bei diesem sehr schnellen und sportlichen Flügel. Selbst wenn der Schirm ein wenig unsauber oder eben leicht schräg zum Wind ausgelegt ist, kommt dieser gut zentral hoch und ist noch gut zu korrigieren. Der Pilot kann sich auf seinen sportlichen Startweg konzentrieren. Der GTX 22 ist sehr schnell und wer nicht gut zu Fuß ist, sollte sich das bei null oder eben wenig Wind besser erst gar nicht antun.



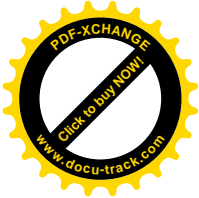
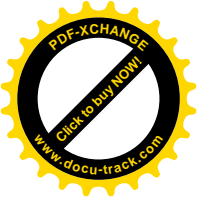
Die Startstrecke kann merklich verkürzt werden, wenn man nach dem Aufziehen gut Geschwindigkeit bei Vollgas aufbaut und dann die Bremsen ca. 20 cm direkt einsetzt. So hebt der GTX überschaubar ab. Wer meint, bei wenig Wind den Schirm mit offenen Bremsen in der Ebene starten zu wollen, nun ja....., könnte lustig werden. Das sehe ich aber nicht als Nachteil, nein es ist die Eigenart dieses sehr schnellen Flügels und da muss man sich halt einstellen, wenn man es körperlich kann. Es wird keinen wirklich schnellen Flügel geben, den man leicht trabend, bei wenig Wind in die Luft bekommt..... :)

Flugverhalten:

Der Paramania GTX 22 lässt sich sehr gut und direkt dirigieren. Der Flügel hängt super direkt an der Bremse, was man bei dieser Größe wohl auch erwartet. Da der GTX 22 an der Bremse sehr direkt ist, kann der Pilot den Flügel super genau steuern. Er setzt alle Steuerbefehle direkt und verzögerungsfrei um. Die werksseitige Bremseneinstellung würde ich um ca. 5 cm verlängern, doch das ist eine (Gewohnheit) persönliche Ansicht. Der GTX 22 lässt sich über die Bremsen, in der neutralen Trimmerstellung bis zu etwa +6 cm offenem Trimmer, sehr gut steuern. Die Steuerkräfte sind mir jedoch persönlich zu hoch. Der Steuerdruck ist hier von Anfang an recht hoch, im Vergleich zu anderen Flügeln. Ab einer Trimmerstellung ca. +6 cm offen, (auch hier fehlen Markierungen) wird der Bremsdruck schon härter. Ab dieser Trimmerstellung +6 cm bis ganz offen sollte dann die Stabilsteuerung eingesetzt werden oder eben mit eingesetzt werden. Wir spüren hier ganz genau, auf welche Zielgruppe Piloten dieser moderne Flügel ausgerichtet ist. Für einen Durchschnittspiloten, der eben nur mal so eine Feierabendrunde fliegen und sich nicht mit der Reflex Materie auseinandersetzen will, ist der GTX 22 nichts. Dafür gibt es andere Flügel mit einer eben insgesamt, einfacheren Gesamtauslegung. Für Piloten, die so einen schnell ausgerichteten Flügel pilotieren wollen, sollte das wirklich kein Problem sein. Es bedarf nur einiger Eingewöhnungs- Flugstunden. Das Profil des GTX 22 steht sehr sauber und glatt. Ein in sich arbeiten konnte ich so nicht feststellen, der Flügel steht. Der GTX 22 ist ausgelegt ca. 22 m² groß, hat 54 Zellen und wird im Gewichtsbereich von 80 kg bis 160 kg Startgewicht angegeben. Der Stallpunkt bei diesem Schirm ist spät und ein Strömungsabriss kann nur sehr, sehr grobmotorisch herbeigeführt werden. Der Flügel will nach vorn und hat keine Neigung zum hinten hängen bleiben. Nimmt der Pilot im Flug abrupt das Gas raus, gibt es nur eine kleine Nickbewegung (völlig unspektakulär) um die Querachse. Das gleiche beim sofortigen Gas geben, eben nur leichtes Nicken. Der Schirm verhält sich hier relativ neutral (wie auch andere Reflexprofile die ich geflogen bin). Der GTX 22 ist wendig, aber nicht nervös. So kommt er bei einem stark angesetzten Wingover, relativ schnell zur Ruhe, wenn man den Wingover eben nicht weiter unterstützt. Beim Einfliegen in die Thermik, stellt er sich wenig auf. Ist der Thermikschlauch zentriert, geht es mit dem GTX 22 schon hoch. Doch wegen der hohen Geschwindigkeit und der kleinen Fläche kann man das nur als Unterstützung zum Höhengewinn mit Motor sehen, nicht jedoch zum Thermikfliegen. Das Motordrehmoment wirkt sich ebenfalls leicht aus. Es kann mit ca. 1 cm Öffnen der richtigen Trimmerseite ausgeglichen werden, falls man nicht andere Hilfsmittel dazu verwendet. Viel wichtiger ist jedoch, dass der Flügel rechts wie links drehend, direkt dem Bremsbefehl des Piloten folgt, auch gegen das Drehmoment.

Werte:

Mit dem Abfluggewicht von ca. 135 kg kam ich dann auf folgende Geschwindigkeiten, in einer Höhe von ca. 250 bis 350 m/MSL, mit GPS gemessen. Die Trimmer ganz geschlossen ca. 49-50 km/h, dabei nur soviel Gas, dass die Höhe gehalten werden konnte, also kein Steigen / Sinken. Nach vollständigem Öffnen der Trimmer eine Geschwindigkeitszunahme um 11 / 12 km/h, was dann letztlich ca. 61-62 km/h entsprach. Diese Messungen habe ich mehrfach vorgenommen und es kamen immer diese gemittelten Werte dabei heraus. Der Paramania GTX 22 ist ein sehr, sehr schneller Flügel. Das Speed System habe ich nicht mehr eingesetzt.



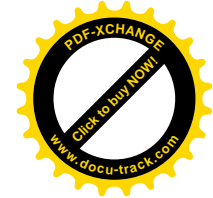
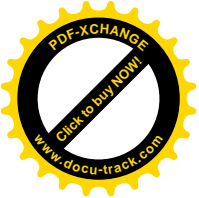
Die von Paramania angegebenen Werte stimmen ja letztlich mit meinen Messungen überein. Somit gehe ich mal davon aus, das die angegebene, nochmalige Geschwindigkeitszunahme auch stimmt. Mein Sportix musste sich richtig ins Zeug legen bei vollständig geöffneten Trimmern. Dazu jetzt noch das Speedsystem voll treten, na dann ist die Schubreserve ziemlich dahin... :) Wenn der Schub rausgenommen wird, sind auch die Sinkwerte entsprechend hoch. Die Geschwindigkeit auf dem Gleitpfad interessiert mich persönlich beim Motorschirm überhaupt nicht. Da wir es hier mit einem Vollreflex Flügel zu tun haben, werden die Bremsen bei vollständig geöffneten Trimmern nur in Verbindung mit der Stabilosteuerung eingesetzt oder eben diese Stabilosteuerung komplett für sich. Wer richtig schnell unterwegs sein will und die logischerweise erhöhten Drehzahlen seines Motors gern in Kauf nimmt, liegt hier absolut richtig. Ich hätte vielleicht doch besser die 24-er Version testen sollen?! Mir waren bei dieser Anhängelast die Drehzahlen ehrlich, zu hoch. Paramania gibt für den GTX 22 ein Motorgesamtabfluggewicht von 80 bis 160 kg an, dass kann ich so auch stehen lassen. Doch für mich wäre der 24-er der Richtigere, wenn ich eben die gesamte alltägliche Fliegerei sehe und nicht nur das Geschwindigkeitsfenster allein.

Abstiegsverhalten:

Das Anlegen der Ohren beim GTX 22 war nicht so einfach. Das hat erst beim dritten Mal richtig rein greifen funktioniert und sie sind auch gleich wieder draußen, wenn man sie nicht hält. Er will das Ohr (sehr hoher Staudruck) nicht rein nehmen. Die Steilspiraleneinleitung geht super schnell und einfach mit geschlossenen oder auch leicht geöffneten Trimmern. Das Gewicht nach innen oder auch neutral, er geht sofort rein und lässt sich gut dosieren. Die Spirale bin ich mehrfach um 10 bis 12 mtr. geflogen. Das Ausleiten der Spirale gestaltete sich als recht einfach für so einen Flügel. Der GTX bäumt sich nicht auf und die Ausleitung kann ich als angenehm erklären. Beim Ausleiten reichte es völlig die kurveninnere Bremse leicht nach zu lassen. Der Flügel kommt schön in die normale Flugposition zurück. Die Landung mit dem Paramania GTX war vom ersten Flug an kein Problem, da sich dieser Flügel super gut flären lässt. Mit dem GTX und seiner hohen Geschwindigkeit an die Landefläche anfliegen und den Flügel ca. 1-2 mtr. über dem Boden leicht flären. So wird der normale Sinkgleitpfad abgeflacht und die Geschwindigkeit verringert sich kontinuierlich. Die Landungen habe ich teils mit laufendem Motor und auch mit stehendem Motor vorgenommen. Bodenwind hatten wir zu der Zeit ca. 5 kmh. Bei allen schnellen Schirmen werden die Piloten am Anfang erschrocken reagieren. Man kommt doch mit einer sehr hohen Geschwindigkeit an den Boden und hier hilft wirklich nur konsequentes Flären in Bodennähe. Das ist mit meinem Plasma so, mit Speedster, Scorpio, Hadron, Viper, Slalom, Nucleon usw. usw.... Den Platz anfliegen, kurz durchbremsen und stehen geht eben mit diesen schnellen Flügeln nicht. Deshalb ist es auch für die Piloten, welche eben nicht so sonderlich sportlich auf den Beinen sind recht schwer, mit solchen Flügeln klar zu kommen.

Anmerkung:

Die Stabilosteuerung wird durch Greifen einer Kugel aktiviert. Das empfinde ich weiterhin (siehe auch Dudek Nucleon) als das optimale, besser als Haken, Schlaufen oder Ösen. Dabei spielt es keine Rolle ob die Stabilosteuerung allein oder in Verbindung mit dem Bremsgriff aktiviert wird. Das Greifen dieser Kugel ist recht einfach, ja wenn man diese denn findet. Die liegt beim GTX irgendwie unglücklich hinter dem Bremsgriff und könnte farblich anders hervor stechen. Das ist wirklich nur eine Kleinigkeit, doch eben deshalb auch leicht änderbar. Diese Kugel ca. 5 cm tiefer, seitlicher setzen und es wäre schon besser greif- und nutzbar. Die Kennzeichnung des Trimmerbandes könnte auch farblich besser gelöst werden, oder eben auch durch aufdrucken einer Zahlenreihe. So wäre es leichter die linke und rechte Seite genauer aufeinander einzustellen.



Allgemein:

Der Action GTX 22 aus dem Hause Paramania ist ein komplett neu konstruierter Reflex Motorgleitschirm und hat in seiner Profilnase Kunststoffstäbchen mit Mylarverstärkungen sauber eingearbeitet. Er wird ausgeliefert mit einem Motortragegurt und auch dieser ist sauber verarbeitet und mit Trimmsystem und Speed System ausgestattet. Die separat im Tragegurt integrierte Stablansteuerung arbeitet sehr leichtgängig und lässt sich durch eine Kugel bedienen. Ich meine diese Kugel sitzt schlecht angeordnet, hinter dem Bremsgriff und könnte auch etwas seitlich versetzt werden. So ist sie schlecht greifbar, da gibt es bessere Lösungen und eine Änderung seitens Paramania wäre kein Problem. Dafür arbeitet diese Stablansteuerung recht effektiv, ja sogar ein leichtes Stützen des Flügels ist hiermit möglich. Durchfliegt man z.B. eine Turbulenz, kann man durch sofortiges einsetzen dieser Stablansteuerung den Flügel zusätzlich sehr gut unterstützen. Wer es bereits gewohnt ist, mit dynamischen Flügeln unterwegs zu sein, wird mit dem GTX 22 seine Freude haben! Allen Piloten, die evtl. auf einen sportlichen Flügel umsteigen möchten kann ich hier nur empfehlen, den Flügel mehrfach zu starten und zu landen. Nicht nur in ganz ruhiger Luft fliegen und vor allen Dingen mehr als 2 Std. fliegend mit dem GTX verbringen. Der Flügel ist sehr sauber verarbeitet und wie ich finde auch optisch ganz gut gelungen. Ich würde bei meiner Anhängelast wohl eher zum 24-er tendieren, doch das muss man selber heraus finden. Achtung, bei der Landung den Flügel nicht in ca. 5 mtr. Höhe zu stark einbremsen. Wenn jetzt schlagartig wieder nachgelassen wird, nickt er stark vor und vernichtet sehr schnell die Höhe. Der Pendler könnte schnell am Boden enden.

Fazit:

Wer als Pilot einen kompromisslos, schnellen Reflexflügel mit hoher Stabilität will, liegt hier mit dem GTX 22 absolut richtig und weit vorn. Der Flügel ist nach den neuesten Erkenntnissen konstruiert und hat recht stabile ummantelte Grundleinen, erst die Galerieleinen werden dünn und das ist gut so. Der GTX 22 ist nichts für den Feierabend Piloten, aber umso mehr der Flügel für sportlich ambitionierte Piloten!

Sollten noch Fragen aufkommen, könnt Ihr mir auf unserer Seite unter [KONTAKT](#) eine Mail senden. Dieser Motorschirmtest wird auf vielen Seiten eingestellt und natürlich auf:

www.motorschirm-muensterland.de

Anschrift Hersteller für alles Weitere.

Jens Tamke
PAP-Team Deutschland
Am Stollen 5
04741 Rosswein
office@papteam.de



Gleitschirmtest „Paramania GTX 22“ am Motor 25.07.2013

Euch Allen viele unfallfreie Flüge mit und ohne Motor, wünscht Euch

Jupp Meis

