

FLUX – M Sky Paragliders - Motorschirm Test

Testbericht zum „FLUX - M“ von Sky Paragliders als Motorschirm

Getestet am 22.08.2017 (1.Testtag) und 26.08.2017 (2.Testtag)

Tragwerk - Nr: 2256-11-1045

Antrieb: Simplify X3 Corsair Sport

Abfluggewicht: ca. 128 kg

Wind: aus N/O mit ca. 5 km/h am Boden, auf 300 mtr. MSL 15 bis 25 kmh. Leicht böig

Pilot: Jupp Meis

Die Firma Sky Paragliders hat mit dem Motorschirm "Flux" einen Flügel, der als Soloschirm wie auch als Motorschirm zum Einsatz kommt. Der „Flux“ wird in vier Größen produziert und deckt dabei den Startgewichtsbereich 60 kg bis 150 kg ab. Wir haben hier nach der Beschreibung einen vielseitig einsetzbaren Flügel. Wie er sich letztlich fliegt wird dieser Test zeigen. Es ist sicherlich für viele Piloten mehr als interessant einen Flügel zu fliegen, der variabel einsetzbar ist. Nicht jeder möchte zwei verschiedene Geräte nutzen und ist sicherlich froh, ein Modell zu finden, was beides (Motor und Berg) recht gut abdeckt. Da ich zuletzt recht kleine und sehr schnelle, sportliche Motorschirme im Test hatte, freue ich mich hier einen Flügel testen zu dürfen, der sicherlich eine größere Gruppe von Piloten anspricht, als eben diese kleinen und schnellen Rennsemmeln. Der Hersteller bewertet diesen Flügel als einen Flügel für talentierte Anfänger und Fortgeschrittene. Ist das auch so, wir werden sehen. Wie ist der Flügel verarbeitet, wie beleint, welche Konstruktion steckt dahinter? Wie bei praktisch allen neuen Flügeln, wurde auch hier an der Eintrittskante mit Verstärkungsstäbchen gearbeitet. Allerdings nicht so, wie es die meisten machen. Hier haben wir nur im vorderen Nasenbereich kleine Stäbchen eingearbeitet, nicht weiter im Unter- u. nicht weiter im Obersegel. Die Flügelnase, Eintrittskammern sind herkömmlich ausgebildet, keine Sharknose. Nur jede dritte Zelle hat eine leichte Mylarverstärkung. Das könnte mit der Grund sein, für das etwas langsame aufsteigen beim Start. Gestartet wurde der „Flux“ in flachem Gelände vorwärts bei ca. 5 kmh Wind aus N/O am 22.08.2017. In der Höhe war es an dem Abend leicht böig mit Windwerten von 15 bis 20 kmh. Geflogen bin ich den „Flux“ am Motor gesamt ca. 3 Std. Dabei habe ich das Gerät frei fliegen lassen, starke Wingover, Ohren einklappen und nachziehen einseitig und beide Seiten, Steilspirale bis 12 m/S, Aufschaukeln und Rollen und war damit in der Thermik mit Steigwerten von 2 bis 3 m/Sek. Am 2. Testtag, gleichmäßiger Wind aus Nord um die 10 kmh.



FLUX Fa. Sky Paragliders, Farbe Black



.... FLUX in Aktion, Farbe Orange

Schirm auslegen und Start:

Bei den ersten Startversuchen noch ohne Motor, fiel mir gleich auf, dass dieser Hybridschirm einen etwas längeren Aufziehweg hat im Vergleich zu den zuletzt getesteten, reinen Motorschirmen.

Man läuft im Startmodus einige Schritte mehr, bis der Flügel über einem steht. Nach zwei, drei Starts war das dann auch easy. Er steigt sehr verlässlich, durchgängig und hat keine Tendenz zum hängen bleiben. Den Flügel legt man vorm Start (siehe Bilder) am besten wie bei anderen Modellen auch, bogenförmig aus. So steigt er am besten zentral, verlässlich hoch.



Die Beileinung (4 Leiner) dieses Flügels ist farblich getrennt ausgeführt und recht gut dimensioniert ausgelegt, was dem ganzen Starthandling entgegen kommt. Die Beileinung neigt nicht zum kringeln und ist sehr übersichtlich. Die Trimmer waren beim Start immer in der Grundstellung, also komplett geschlossen. Sauber ausgelegt, kommt der Schirm langsam und verlässlich bis zum Scheitelpunkt hoch. Ein insgesamt stressfreies Startverhalten am Motor mit diesem Flügel. Der Flügel wurde dann auch noch leicht schräg zum Wind, unsauber ausgelegt. In seiner Steigphase war er dabei gut zu korrigieren, weil er (wie anfangs erwähnt) langsam aufsteigt. Er lässt einem dabei Zeit zu unterlaufen und am Gurt zu korrigieren. Der Pilot kann sich beim Start mit dem „Flux“ in Ruhe auf seinen Startweg konzentrieren. Die Startstrecke ist nicht sonderlich lang, eher kurz. Der Flügel steigt recht gut, er benötigt nur eine kurze Startstrecke.

Flugverhalten:

Der SKY Paragliders „Flux“ strahlt Ruhe aus und wirkt nicht nervig. Es ist wie beschrieben, ein Flügel für talentierte Anfänger (ja ein Anfänger käme auch mit ihm zurecht), oder eben für Aufsteiger, welche dem allzu zahmen Schulungsschirm entwachsen wollen. An der Bremse (Steuerleinen) verhält er sich sehr linear. Die Steuerwege sind so konstruiert, dass bei einem normalen Steuerverhalten bis ca. 30 cm, alles recht ruhig, jedoch ohne Verzögerung von statten geht. Geht man heftiger rein, so lässt sich der „Flux“ auch schön Wingovern. Das jedoch immer mit überschaubaren Reaktionen, kein plötzliches hartes abkippen oder zu schnelles Aufstellen aus der Rollbewegung. Alle Steuerbewegungen macht der Flügel sehr schön rund und ausgewogen. Ich kann mir schon recht gut vorstellen, dass hier ein Wenigflieger, guter Anfänger oder Aufsteiger seine Freude mit dem Flügel haben wird. Wenn der Pilot die Trimmer voll öffnet, kann er beim „Flux“ noch immer die Bremsen voll betätigen. Hier muss nicht umgedacht werden, wie bei vielen reinen Reflexmodellen. Erst wenn die Trimmer voll geöffnet sind und auch noch das mit den Füßen zu bedienende Speedsystem zum Einsatz kommt, lassen wir die Bremsen aus und steuern nur noch mit der Flügelspitzensteuerung. Die Bremsen würden in dieser (alles offen) Konfiguration ansonsten zu stark in das Profil eingreifen und das hätte evtl. größere Klapper zur Folge, weil die Fläche somit ungünstig angeströmt würde. Diese Flügelspitzensteuerung, ist recht effektiv. Die beiden Trimmerschnallen gingen bei meinem Testschirm ein wenig zu schwer bei der Trimmeröffnung.

Das liegt wohl nicht an der Schnalle selber (das Modell kenn ich), sondern eher an dem durch die Schnalle laufendem Gurtband, was sich stark in der Schnalle vergräbt. Das bei manchen Flügeln zu beobachtende Rollen um die Längsachse macht der „Flux“ gar nicht. Er zieht ruhig seine Bahn und das mit geschlossenen und auch mit ganz offenen Trimmern. Das Profil (Unter- und Obersegel) des „Flux“ steht sauber und glatt. Es macht alles einen sehr guten Eindruck. Der Schirm ist ausgelegt ca. 24,7 m² groß, hat 53 Zellen bei einer Streckung von 5,2 und ist empfohlen mit 100 bis 130 kg Startgewicht. Der Lasttest wurde mit gut 1.200 kg durchgeführt. Somit bin ich bei diesem Flügel in Test am oberen, empfohlenen Gewichtsbereich geflogen. Mit Motor hatte ich den Eindruck, dass der „Flux“ diese hohe Beladung sehr gut verträgt. Der Steuerdruck ist recht angenehm und steigt kontinuierlich leicht an. Der Stallpunkt bei diesem Flügel ist sehr spät und ein Strömungsabriss kann nur sehr, sehr grobmotorisch herbeigeführt werden. Nehmen wir im Flug abrupt das Gas weg, gibt es keine überraschenden Pendelbewegungen um die Querachse, nur ein leichtes nach vorn nicken. Dann beim abrupten Vollgas geben im Flug, auch nur ein leichtes Anstellen. Der Schirm verhält sich hier relativ neutral, was genau der Zielgruppe entspricht, für die er gebaut ist. Der „Flux“ erweckt recht schnell Vertrauen. Das Motordrehmoment spürt man am „Flux“ schon etwas mehr, als bei einem reinrassigen Motorschirm. Doch das liegt alles in einem sehr guten Bereich und kann durch sehr wenig Trimmerseinsatz, einfach ausgeglichen werden. Direkt nach dem Start, bin ich in noch geringer Höhe links sowie rechts kurvend in die Steigphase gegangen und es war nie ein Problem.

Werte:

Mit einem Abfluggewicht von ca. 128 kg kam ich auf folgende Geschwindigkeiten, in einer Höhe 250 bis 350 m/MSL, mit GPS gemessen. Die Trimmer ganz geschlossen ca. 41/42 kmh, dabei soviel Gas, dass die Höhe gehalten konnte, also kein Steigen und Sinken. Nach vollständigem Öffnen der Trimmer eine Geschwindigkeitszunahme ca. 10 kmh, was dann letztlich ca. 52 kmh entsprach. Diese Messungen wurden mehrfach vorgenommen und es kamen eben immer diese gemittelten Werte dabei heraus. Der „Flux“ ist damit als Hybridflügel recht flott unterwegs. Dieser Flügel lässt sich in allen Geschwindigkeitsbereichen sehr ruhig pilotieren, was den meisten Piloten sicherlich gefallen dürfte. Zusätzlich noch verfügt der Flux über ein Speedsystem (wurde nicht getestet), was den Flügel nochmals schneller werden lässt. Die Geschwindigkeit auf dem Gleitpfad interessiert mich persönlich beim Motorschirm überhaupt nicht. Bei diesem getesteten Flügel, dürfen Trimmer und Speedsystem mit Motor, einzeln oder zusammen eingesetzt werden. Der Motor musste sich auch bei voll geöffneten Trimmern und einer Geschwindigkeit von über 50 km/h nicht groß anstrengen. Hier spürt man schnell, dass es sich um einen Flügel handelt, der eben als Hybridschirm konstruiert wurde und nicht nur als reiner Motorschirm gebaut worden ist. Der Schirm hat ein sehr gutes Gleiten, was ich gleich bei der ersten Landung feststellen konnte.



Black



Orange



Lime

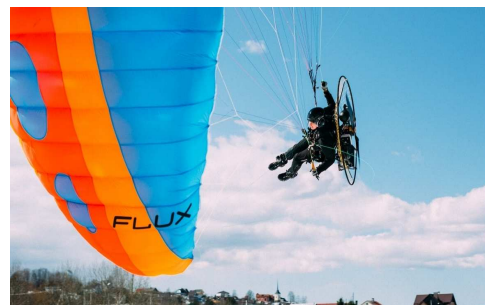


Red

Dann kommt noch das ausgefallene Design des Flux, hier in vier verschiedenen Farben.

Abstiegsverhalten:

Das Ohren rein ziehen, gestaltet sich beim „Flux“ recht einfach und auch unspektakulär. Dazu nimmt man die äußere A-Leine und zieht diese vollkommen ruhig einfach runter und der „Flux“ legt willig das entsprechende Flügelende rein. Die Flügelenden wollen von allein wieder raus, dass zwar langsam, doch sie kommen raus. Man muss also die entsprechende A-Leine oder eben wenn links und rechts gezogen ist, beide A-Leinen halten. Das ist auch ohne großen Kraftaufwand möglich und sie schlagen nicht. Das Einleiten der Steilspirale mit Motor geht einfach und wirklich überschaubar. Die Schräglage nimmt mit dem Zug an der jeweiligen Steuerleine und Körpergewicht nach innen, immer weiter zu und lässt sich sehr fein mit der Bremse dosieren. Gerade Wenigflieger werden das zu schätzen wissen, da es hier wirklich keinen Überraschungsmoment gibt. Die Trimmer hatte ich im Test bei der Einleitung der Spirale geschlossen. Die Spirale wurde mehrfach bis ca. 12 mtr. Sinken geflogen. Dabei konnte ich den „Flux“ immer leicht mit der Bremse steuern, eben ein stärkeres oder geringeres Sinken schön kontrollieren. Beim Ausleiten der Spirale einfach die kurveninnere Bremse langsam immer weiter nachlassen und der Flügel kommt wieder in seine normale Flugposition zurück. Die Landung mit dem Flügel, stellte keinerlei Probleme dar. Dieser Flügel lässt sich sehr gut fläeren. Den „Flux“ bei der Landung einfach fliegen lassen bis zu einem guten Meter über Grund, dann langsam die Bremsen einsetzen um die Sinkkurve abzuflachen. Kurz über dem Boden (ca. 50 cm) die Bremsen ganz nachziehen. So hat man mit einer stehenden Landung auch kein Problem.



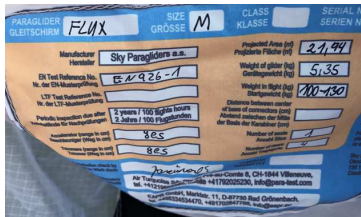
Anmerkung:

Die Befestigung der zwei kleinen Griffschlaufen für die Flügelspitzensteuerung per Druckknopf, könnte verbessert werden. Das im Flug wieder in den Druckknopf eindrücken ist mit Handschuhen nicht gut möglich, braucht man jedoch auch nicht wirklich. Es reicht auch nach der Landung, denn diese Griffschlaufen bleiben in einer richtigen Griffposition am Gurt und stören beim Flug nirgendwo. Da wäre eine Magnetbefestigung wohl die bessere Lösung.

Allgemein:

Der „Flux“ aus dem Hause SKY Pragliders ist ein 4 - Leiner und wurde als Hybridschirm zugelassen. In seiner Profilnase (keine Sharknose) hat der Flügel Kunststoffstäbchen sauber eingearbeitet. Er wird ausgeliefert mit einem Motortragegurt mit doppelter Aufhängung, eben für eine niedrige und eine hohe Motoraufhängung bzw. für Berggurtzeug. Der Tragegurt ist sauber verarbeitet und mit Trimmsystem und Speed System, sowie der Flügelspitzensteuerung ausgestattet.

Die im Tragegurt integrierte Flügelspitzensteuerung arbeitet sehr leichtgängig und lässt sich durch eine kleine Griffschleufe sehr gut bedienen. Der „Flux“ lässt sich mit dieser Flügelspitzensteuerung gut und effektiv pilotieren. Egal welche Manöver ich eingeleitet habe, der „Flux“ zeigte überall eine sehr ausgewogene Reaktion, was recht schnell Vertrauen schaffte. Piloten, die von ihrem langsamen Schulungsschirm weg wollen, werden hier ihre Freude haben! Der „Flux“ ist ein sehr guter Kompromiss für Piloten, die beides (Berg- u. Motor) in einem vereint haben möchten. Der Flügel ist rundum sauber verarbeitet und wie ich meine, auch optisch recht gut gelungen.



Fazit:

Die Piloten, die sich EINEN Flügel zulegen möchten, mit dem sie beide Varianten (Motor und Bergschirm) abdecken wollen, haben hier einen schönen Flügel. Denn eine Geschwindigkeit um die 52 kmh mit Motor und nur offenen Trimmern, ist schon ordentlich. Der Fußbeschleuniger ist ja auch noch zusätzlich einsetzbar. Sky Paragliders gibt für diesen Flügel als max. Startgewicht 130 kg an. Ich hatte ehrlich den Eindruck, das geht auch noch recht gut bis 135 / 140 kg. Ein Kollege hat den Flügel noch kurz an der Schleppwinde am 29.08.2017 mit Stufenschlepp geflogen. Auch er war von diesem Flügel beim Freiflug mit seinem runden, angenehmen Handling begeistert.

Der „Flux“ wurde geprüft bei Air Turquoise und EAPR.

Dieser Motorschirmtest wurde für das -- PARAMOTOR -- Magazin erstellt.

Anschrift Hersteller / Vertrieb für alles Weitere.

Flightclub
 Im Tal 4
 82377 Penzberg
martin@flightclub.org



Gleitschirmtest „Sky Paragliders „FLUX“ am Motor 08.09.2017

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

Jupp Meis