

TEST | Gin Gliders Falcon

Wendiger XC-Schirm: Für einen Reflexschirm sind die Steuerdrücke angenehm gering!

GIN GLIDERS FALCON

Mit dem Falcon präsentiert GIN Gliders nun erstmals einen Reflexflügel der oberen Leistungsklasse ...

Text: Günther Böcksteiner, Fotos: Norbert Aprissnig

58 | 4_16

www.thermik.at/paramotor

Der koreanische Gleitschirmhersteller Gin Gliders erweitert momentan konsequent sein Sortiment an Motorschirmen und hat mit dem Falcon nun auch einen Flügel im oberen Leistungsbereich im Programm.

Konzipiert für den bereits routinierten Piloten ist der neue Reflexschirm als reinrassiger XC- und Wettkampfflügel mit Fun-Potenzial zu sehen.

Motorschirmpiloten mit mindestens 75 Flugstunden pro Jahr sind laut Hersteller die Zielgruppe für den Falcon. Der Flügel ist – wie im Handbuch ausführlich dargelegt – nicht für die Schulung und für den Anfänger im Flugsport geeignet. Trotz dieser etwas vorsichtigen Definition präsentiert sich der Koreaner im normalen Flugbetrieb als sehr vertrauenerweckend und kann Piloten, die ihrem ersten Motor-Einsteigerschirm flugtechnisch entwachsen und auf der Suche nach neuen Herausforderungen sind, durchaus empfohlen werden. Voraussetzung ist natürlich ein solides Flugkönnen und Verständnis für die Eigenheiten eines Reflexschirms.

Konstruktion und Aufbau

Der Falcon ist mit 56 Zellen und einer Streckung von 5,5 – gemessen an anderen High-End-Modellen – relativ moderat ausgefallen. Eine Shark Nose sucht man bei diesem Reflexschirm vergebens – offensichtlich verfolgt das R&D-Team bei Gin einen eher klassischen

Zugang zum Thema Reflex. Trotzdem ist der Falcon, wie wir später sehen werden, keine Kopie bestehender Konzepte, sondern eine Weiterentwicklung klassischer Reflexkonzepte.

In der Materialwahl trifft man auf alte Bekannte: wasserabweisendes Dominico Dokdo 300 mit 42 g/m² für Ober- und Untersegel sowie Dominico N30 DFM (42 g/m²) für die Profilrippen. Die Beileinung besteht aus Liros DSL (Dyneema) und GIN TGL 80 (Aramid) in der oberen Etage, Liros DSL im Mittelbereich, sowie Liros PPSL (120–200) und GIN TGL (280) bei den Hauptleinen.

Am Tragegurt findet sich 20 mm Gurtmaterial von Güth & Wolf M20030, das mit einem Faden von Amann & Söhne sehr sauber vernäht ist. Soweit zur Materialschlacht!

Testbedingungen

Bei sommerlichen Temperaturen (ja, auch die gab es heuer manchmal) flogen wir die 24er-Größe des Falcon ausführlich in unserem Testgelände auf knapp 700 m MSL.

Als Antrieb kamen der Polini Thor 200 sowie ein Thor 100 zum Einsatz, um ein recht genaues Bild über die Qualitäten des Schirms zu erhalten.

Die zulässige Flächenbelastung des Schirms beträgt 95–140 kg, somit bewegten wir uns im oberen Drittel des empfohlenen Abfluggewichtes, ohne den Gewichtsbereich nach oben hin auszureizen.

Startverhalten

Der Tragegurt unseres Testkandidaten ist sauber verarbeitet, aufgrund der vielen Extras, wie etwa dem Drehmomentenausgleich und dem (überlangen) Gummiband für die Stabilisierung aber etwas unübersichtlich. Aus diesem Grund sollte man sich für das Sortieren der Ebenen etwas Zeit nehmen. Trotz unserer tiefen Aufhängung an den Testmotoren war eine Justierung des Drehmoments beim Flug mit dem Falcon nicht nötig. Im Sinne der Übersichtlichkeit könnte man den Drehmomentenausgleich daher eigentlich weglassen.

Sind die Gurte und Leinen aber einmal sortiert, punktet der „Falko“ mit einem recht gleichmäßigen Füllverhalten und zügigem Steigen auch bei Nullwind. Gepaart mit der niedrigen Abhebegeschwindigkeit ergibt sich ein tadelloses Startverhalten des Schirms, der auch bei suboptimaler Ausrichtung zur herrschenden Windrichtung kaum Korrekturen benötigt. Im Steigflug spuckt das Vario recht ansehnliche Werte aus – hier unterscheidet sich die Gin-Philosophie dann doch von den bereits angesprochenen Reflex-Brettern, die immer eine gewisse Motorleistung voraussetzen.

Im Flug

Der positive Eindruck, den der Falcon in der Startphase hinterlässt, setzt sich auch in der Luft fort. Der Schirm folgt den Steuerimpulsen des Piloten recht präzise und zeigt im Reiseflug

TECHNISCHE DATEN (Herstellerangaben)				
Hersteller	GIN Gliders, www.gingliders.com			
Vertrieb D:	Westallgäuer Flugschule, Nina Colditz info@ich-will-fliegen.de , www.ich-will-fliegen.de			
Vertrieb A:	Flight Connection Arlberg, flightconnection@gmail.com , www.fca.at			
Produktion	GIN Gliders China			
Konstrukteur	Torsten Siegel und Gin Seok Song			
Testpiloten	Laurent Salinas (FR) und Peter Schulz (DE)			
Größen	20	22	24	26
Zellenanzahl	56	56	56	56
Startgewicht (kg)	75–120	85–130	95–140	105–155
Fläche ausgelegt (m ²)	20,36	22,27	24,16	26,03
Fläche projiziert (m ²)	17,60	19,25	20,88	22,50
Spannweite ausgelegt (m)	10,60	11,09	11,55	11,99
Spannweite projiziert (m)	8,63	9,03	9,40	9,76
Streckung ausgelegt	5,5	5,5	5,5	5,5
Streckung projiziert	4,2	4,2	4,2	4,2
Kappengewicht (kg)	5,1	5,4	5,7	6,2
Gesamtleinenlänge (m)	–	–	–	–
V-min (km/h)	–	–	–	–
V-trimm (km/h)	–	–	–	–
V-max (km/h)	–	–	–	–
Preis inkl. Mwst. (€)	3.350,–	3.350,–	3.350,–	3.350,–
Gütesiegel LTF/EN/DGAC	DGAC	DGAC	DGAC	DGAC
Lieferumfang	Gleitschirm, Paramotor Rucksack, Speed bar, Repair Tape und Aufkleber			



Selbst bei Nullwind ist das Füll- und Steigverhalten des Falcon exzellent.

4_16 | 59

TEST | Gin Gliders Falcon

bei verschiedenen Trimmerstellungen eine hohe Spurtreue. Manche Schirme mit geringer Krümmung zeigen oft ein gewisses Aufschaukeln im höheren Geschwindigkeitsbereich, das durch gezielten Einsatz der Stabilsteuerung korrigiert werden muss – beim Falcon war diesbezüglich keine Neigung festzustellen. Im Vergleich zu anderen Schirmen in diesem Segment bleibt der Steuerdruck an den Bremsen recht gering, bei geöffneten Trimmern wird er aber reflextypisch etwas höher. Der Falcon kann auf Wunsch mit einer 2D-Steuerung geliefert werden, die dem sportlich motivierten Piloten in Kombination mit dem ebenfalls optionalen „Speed Release System“ (andere Hersteller sprechen vom PK- oder PA-System) die Möglichkeit dynamischer Kurven in Slalombewerben eröffnen. Bei unserem Testmodell war das SR-System leider nicht vorhanden, daher konnten wir den Falcon in seiner Sportlichkeit nur eingeschränkt bewerten. Der Flügel erscheint mit einer hohen Nickdämpfung und mittlerer Dämpfung um die Längsachse wie geschaffen für bodennahe Spiele, ohne den im Flugkönnen voranschreitenden Piloten gleich zu überfordern. Ein Herantasten an solche Manöver ist aber ratsam, denn trotz ausgewogener Dämpfung weist der Falcon eine hohe Agilität bei entsprechenden Bremsinputs auf. Gewichtsverlagerung als Steuerelement ist beim Falcon sicherlich auch ein Thema – in diesem Bereich punktet der Schirm mit feinfühligem Drehen in die gewünschte Richtung, sofern die Geometrie des Motorsystems dies auch zulässt. Seine Stärken kann der Falcon am besten im XC-Bereich ausspielen: Bei geschlossenen Trimmern benötigte er in der getesteten Konfiguration 35 kg Schub für einen Nullschieber. Gemessen an der Temperatur und Höhenlage bei unseren Tests ist den Mannen von Gin ein ökonomischer Flügel gelungen. In dieser Trimmerstellung wurden 43 km/h Speed gemessen. Gänzlich geöffnete Trimmer erforderten 43 kg Schub und führten zu einer Geschwindigkeit von 55 km/h. Somit lassen sich auch mit kleineren Motoren Kilometer abspulen, ohne den Motor auf Dauer zu quälen. Voll beschleunigt sind bei mittlerer Flächenbelastung 65 km/h möglich – hier überraschte der Koreaner im direkten Vergleichsflug mit einem Hochleister-Prototypen durch eine erstaunliche Höchstgeschwindigkeit. 57 kg Schub für den Nullschieber im Topspeed können auch gut eingestellte Hubraumzwerge aufbringen. Hier zeigt sich wieder einmal der Unterschied zu früheren Reflexschirmen, die zwar äußerst stabil, aber gleichzeitig leistungshungrig waren. Gänzlich ohne Motorschub, also unter Ausnutzung von Thermik, blieb der Falcon dann ein wenig hinter den Erwartungen, denn aktuelle (meist auch höher gestreckte) Wett-



1. Der Tragegurt bietet viele Funktionen, was ein besonderes Augenmerk bei den Startvorbereitungen erfordert.
2. Miniribs und „Handorgel“-Bremsenanlenkung am Achterliek
3. Hülse zum Fixieren des Drehmomentausgleichs
4. Reflex-Eintrittskante ohne Shark Nose
5. Saubere „Bremsklappenausbildung“ mit Miniribs

TESTPROTOKOLL

Startgewicht Testpilot (kg)	112–125
Motorsystem	Polini Thor 100/Thor 200
Flächenbelastung (kg/m²)	5,4–5,9
Messinstrumente	Skytraxx 2.0
Beschleunigungsweg (cm)	42
Trimmerweg (cm)	1 (negativ)/12
V-trimm (km/h)	43
V-max. (Trimmer offen, km/h)	55
V-max. (Trimmer offen & Beschleuniger, km/h)	65

KONSTRUKTION/MATERIALIEN

Kappe	Obersegel: Dominico Dokdo 300 42 g/m² Untersegel: Dominico Dokdo 300 42 g/m² Zellwände: Dominico Dokdo N30 DFM 42 g/m²
Leinen	Top: Liros DSL 70 Dyneema/GIN TGL 80 Aramid Mittel: Liros DSL 70, PPSL 120, 160 Dyneema Stamm: Liros PPSL 120, 160, 200 Dyneema/ GIN TGL 280 Aramid
Tragegurt	4 Leinenebenen, 5 Gurte, geteilte A-Gurte, 2D-Steuerung, Trimmer, Drehmomentausgleich

PILOTENKOMMENTAR

Mit dem Falcon ist Gin nun endlich auch in der Königsklasse des Paramotorsports angekommen. Reflextechnologie auf hohem Niveau und feine Verarbeitung sind für mich ein gutes Konzept, das fortgeschrittene Piloten sicher gerne annehmen werden. Die hohe Endgeschwindigkeit macht den Schirm nicht nur für Wettkampfpiloten, sondern auch für Streckenflieger interessant. Und das alles bei moderaten Ansprüchen aus fliegerische Können. In der Thermik kann der Falcon nicht ganz mit den Klassenkameraden Viper, Hadron oder Paradox mithalten, dafür könnte man ihn bei ruppigen Verhältnissen wohl freihändig fliegen. Starthandling und Stabilität des Flügels erinnern ein wenig an die Schirme eines Campbell-Jones, bei allerdings weniger Leistungsbedarf von Seiten des Motors. Summa summarum scheint der Falcon ein passender Kompromiss aus Handling, Leistung und Stabilität für Piloten mit Anspruch zu sein. Weiter so!

EIGNUNG

Schulung	Safety First	Fun	Sportklasse XC	Wettkampf	Slalom Freestyle

kampfschirme haben beim Kurbeln doch die Nase vorn. Allerdings benötigen besagte Hochleister viel mehr Aufmerksamkeit und manchmal Eingriffe des Piloten, als dies beim Falcon der Fall ist.

Abstiegshilfen

Mit den geteilten A-Gurten ist das Anlegen der Ohren einfach durchzuführen. Die Einklapptiefe ist jedoch eher gering, daher folgt auch eine mittlere Effektivität des Manövers (etwa 4 m/s Sinken). Lässt man die äußeren A-Leinen los, öffnen die Ohren in der Regel von selbst, denn die Druckverhältnisse im Schirm führen zu einer hohen Wiederöffnungstendenz. Die Einleitung der Steilschneise benötigt beim Falcon ein wenig Zeit: Der Schirm möchte dosiert in die Spirale geführt werden und auch bei beherztem Bremsseinsatz waren unsere gemessenen Sinkwerte selten höher als 12 m/s, was dem nicht acro-geeichten Piloten wohl ent-

gegenkommt. Einzig die Ausleitung der Spirale bedarf einer gewissen Feinfühligkeit, weil der Falcon bei grobmotorischem Abfangen gerne stark zur Gegenseite durchschauelt – zumindest war das die Erfahrung mancher unserer Testpiloten.

Landung

Gin empfiehlt, den Falcon mit gänzlich geschlossenen Trimmern zu starten und auch zu landen – dem können wir uns vorbehaltlos anschließen. Gerade in Nullwindsituationen ist der Endanflug sonst ein wenig rasant. Bei höheren Windgeschwindigkeiten die Trimmer ein wenig zu öffnen, kann aber nicht schaden, dadurch verringert sich der Auftrieb am Schirm bei zu starkem Bremsseinsatz und die Landung wird geschmeidiger. Insgesamt kann man dem Falcon ein angenehmes Landeverhalten bestätigen, das keine besonderen Voraussetzungen ans Pilotenkönnen stellt. Ein kurzes

Fahrt aufnehmen vor dem finalen Flare ist bei Reflexschirmen aber immer empfehlenswert und gilt heute als die klassische Motorschirm-Landetechnik. Wer das beherzigt, wird mit dem Falcon gut auf den Boden zurückkommen.

Fazit

Der Falcon darf als eine der interessantesten Neuerscheinungen des Jahres 2016 bezeichnet werden. Die saubere Verarbeitung und das ausgewogene Handling des Schirms erfreut das Herz fortgeschrittener Piloten, die mit dem Schirm auch erste Erfahrungen im Wettkampfbereich sammeln können. Hoher Topspeed für längere Reiseflüge gepaart mit einer als sportlich zu bezeichnenden Wendigkeit sind eine gute Kombination. Auch der Spaßfaktor kommt beim Falcon nicht zu kurz und wer einen Reflexallrounder sucht und Erfahrung mit solchen Schirmen mitbringt, wird mit dem Falcon seine helle Freude haben. ■

