

Dudek Nucleon 27 - Motorschirm Test

Testbericht zum „Nucleon27“ als Motorschirm

Getestet am 02.06.2012 mit Motor FB SportiX

Abfluggewicht ca. 130 kg

Wind aus N/W mit ca. 10 km/h und thermisch (Bärte 2 bis 6 mtr/s.)

Pilot: Jupp Meis

Firma Dudek hat Ihren Motorschirm Nucleon schon vor längerer Zeit fertiggestellt und jetzt auch zugelassen. Es handelt sich hierbei um einen reinen Motorschirm. Gestartet wurde der Schirm vorwärts und rückwärts in flachem Gelände. Das bei fast Null Wind vor ein paar Tagen und dann am 02.06. mit ca. 10 km/h Wind.

Meine Gesamtflugzeit an diesem Schirm ca. 5 Std. Ich habe das Gerät frei fliegen lassen, starke Wingover, Ohren reinholen einseitig und beide Seiten, Steilspirale um die 13 m/S., einseitiger Klapper, aufschaukeln und rollen und war damit in der Thermik mit Steigwerten 2 bis 6 mtr/sek. am 02.06.2012 gegen Uhr 14.00 (Die Basis lag an dem Tag bei 1.300 mtr.)



Schirm auslegen und Start:

Das Auslegen des Nucleon 27 ist wegen des aufwendigen Tragegurtes schon ein wenig anspruchsvoller, als bei einem Gleitschirm einfacherer Bauart. Am besten legt man den Nucleon leicht bogenförmig aus. Der Schirm kommt einfach und sehr zuverlässig bis zum Scheitelpunkt hoch und schießt nicht über. Ich kann hier bestätigen, er gehört zu den leicht zu startenden Schirmen. Am Scheitelpunkt angekommen, kann man mit den Steuerleinen sehr einfach die Lauf-Flugrichtung bestimmen bzw. korrigieren. Es ist ein insgesamt einfaches Startverhalten, ohne besondere Tricks anwenden zu müssen. Die Steigwerte sind bei geschlossenen Trimmern recht gut. Da der Schirm eine Trimmgeschwindigkeit (geschlossene Trimmer) von 42 km/h hat, ist die Startstrecke ein wenig länger und vor allen Dingen schneller als bei einem Standardflügel. Doch man kann beim Nucleon kurz vor dem abheben die Bremsen sehr effektiv einsetzen und siehe da, die Strecke verkürzt sich merklich.

Flugverhalten:

Der Nucleon lässt sich sehr gut dirigieren und der Flügel erweckt sofort starkes Vertrauen. Der Flügel macht sauber das, was man von ihm will und das über einen recht großen Steuerbereich. Der Nucleon lässt sich über die Bremsen bis eben in Trimmerstellung +3 sehr gut und leicht steuern. Ab einer Trimmerstellung +3 bis ganz offen muss dann die Flügelspitzensteuerung eingesetzt werden. Diese arbeitet sehr effektiv und leichtgängig. Um den Nucleon am Motor zum Klappen zu bringen, muss man schon sehr viel falsch machen. Er liegt ruhig und satt in der Luft und vermittelt ein sehr sicheres Gefühl. Selbst absichtlich, schlampig geflogene Wingover, bügelt er selbstständig in den Normalflugzustand aus. Der

Schirm ist ausgelegt 27 m² groß, hat 62 Zellen bei einer Streckung von 5,4 und ist zugelassen mit 100 bis 125 kg Startgewicht. Ich bin also am oberen Limit geflogen und fand das auch soweit ganz angenehm. Der Stallpunkt beim Nucleon ist sehr spät und die Steuerwege sind nicht zu kurz. Sollte der Pilot im Flug abrupt das Gas weg nehmen, gibt es keine überraschenden Pendelbewegungen um die Querachse, dass gleiche beim sofortigen Gas geben. Der Nucleon verhält sich hier absolut neutral und schaukelt sich nicht auf. Auch beim Einfliegen in Thermik, stellt er sich nicht sonderlich auf. Je nach Motor möglichst wegen des Drehmomentes rechts drehen. Ich konnte es mir nicht verkneifen, da ich sofort nach dem Start in ca. 100 mtr. Höhe in eine Ablösung geflogen bin, den Bart auszudrehen. Motor auf Standgas und schwupp die wupp auf 1.300 mtr. und die Basis geküsst.... ☺

Werte:

Mit meinem Abfluggewicht von ca. 130 kg kam ich auf folgende Geschwindigkeiten, alle mit GPS gemessen und das in einer Höhe von ca. 300 m/msl. Die Trimmer ganz geschlossen ca. 42 km/h, dabei nur soviel Gas, dass ich die Höhe halten konnte, also kein Steigen und Sinken. Nach Öffnen der Trimmer auf null eine Geschwindigkeitszunahme von 4 km/h, was dann letztlich 45/46 km/h entsprach. Dann bei ganz geöffneten Trimmern eine Endgeschwindigkeit von 52 km/h. !!!! „Respekt“ Diese Messungen habe ich mehrmals vorgenommen und es kamen immer die gleichen gemittelten Werte dabei heraus. Es sind Werte aus Gegen- und Rückenwind gemittelt. Der Nucleon 27 verfügt ja auch noch über ein Speed System, wenn man dieses mit einsetzt, geht der Flügel über 60 km/h in der Horizontalen, also auf einer Höhe. Die Geschwindigkeit auf dem Gleitpfad interessiert mich persönlich überhaupt nicht. Das der Motor bei voll geöffneten Trimmern und einer Fluggeschwindigkeit um die 52 km/h mit einer erhöhten Drehzahl läuft dürfte klar sein. Ich hatte mit dem FB SportiX hier jedoch keinerlei Probleme.

Abstiegsverhalten:

Das Ohren anlegen ist beim Nucleon einfach und die Sinkwerte sind entsprechend. Das Einleiten der Steilspirale geht zügig, es ist kein Aufschaukeln notwendig. Nach ein - zwei Umdrehung geht es schon gut abwärts. Die Spirale bin ich mehrfach um die 8 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 Nucleon keinerlei Überraschungen erleben. Piloten, die von einem recht einfachen Gerät umsteigen möchten auf den Nucleon werden sich sehr schnell rundum sicher fühlen. Das Landen an sich war kein Problem, da sich dieser Flügel gut Flaeren lässt. Die Landegeschwindigkeit ist höher als bei einem einfacher klassifizierten Gerät, doch das dürfte nicht überraschen. Den Nucleon einfach bis zu einem guten Meter Höhe über Grund fliegen lassen, dann langsam die Bremsen einsetzen um die Sinkkurve abzuflachen. Kurz über dem Boden (ca. 50 cm) die Bremsen ganz nachziehen. Alle Landungen mit dem Nucleon waren von Anfang an völlig problemlos. Durch die recht langen Steuerwege kann man hier die Bremsen in einem Maß einsetzen, wie ich es von andern Flügeln nicht gewohnt bin. Der Nucleon bietet hier in der Start / Steigphase und bei der Landung sehr, sehr viel Sicherheit !!

Allgemein:

Der Nucleon ist ein 4 - Leiner und wird ausgeliefert mit einem Motortragegurt. Der Tragegurt ist sehr sauber verarbeitet und ist mit Trimmsystem und Speed System ausgestattet. Der Tragegurt ist sehr aufwendig wie auch der gesamte Schirm verarbeitet. Da die Bremsen ab einer Trimmerstellung bei etwa +3 nicht mehr richtig einsetzbar sind haben wir hier die spezielle Ohrensteuerung über eine Kugel. (ALC Alternativ Control System, wird es bei Dudek genannt) Diese Flügelspitzensteuerung arbeitet sehr effektiv und lässt sich durch eine rote Kugel (siehe Bild) leicht bedienen. Ja sogar ein leichtes Stützen des Flügels ist hiermit möglich. Durchfliegt man z.B. einen Thermikschlauch und fällt eben nach dessen

Durchflug raus, kann man durch beherztes einsetzen dieser Flügelspitzensteuerung den Flügel zusätzlich mit unterstützen. Der Pilot fühlt gut was sich am Flügel tut und längere Streckenflüge werden so auch nicht zur Qual. Ich denke, wer schon eine Weile fliegt und umsteigen möchte, sollte sich den Nucleon wirklich mal anschauen und Probefliegen. Ich hatte sofort Spass mit dem Gerät und der Flügel war mir sehr schnell vertraut. An die etwas längere und schnellere Startstrecke gewöhnt man sich (ist wegen der höheren Trimmgeschwindigkeit auch nicht anders zu erwarten). Der Flügel ist sehr sauber verarbeitet und macht optisch auch was her. Der Nucleon ist als reiner Motorschirm konstruiert und entsprechend verstärkt gebaut. Das Segel steht praktisch faltenfrei und alles macht einen sehr guten Gesamteindruck.



Der Hersteller Dudek liefert zum Nucleon ein Handbuch mit was seinesgleichen sucht, allererste Klasse mit einer bebilderten TOP Beschreibung aller Bedienteile.

Fazit:

Der Pilot, der einen neuen Flügel möchte mit dem er sehr schnell, sehr sicher, und „zugelassen“ unterwegs sein will, dazu noch einen absolut pendelfreien und stabilen Schirm über sich wissen möchte, der sollte er sich diesen Flügel anschauen und Probe fliegen.

Wer zu dem Test noch Fragen hat, kann mir auf unserer Seite unter KONTAKT eine Mail senden oder anrufen. Dieser Motorschirmtest wird auf vielen Seiten eingestellt und selbstverständlich auch auf:

www.motorschirm-muensterland.de

Anschrift Hersteller für alles Weitere.

Dudek Deutschland
Sasse Paragliding GmbH
Zum Waldwinkel 2
31737 Rinteln
info@paragliding-gmbh.de



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

Gleitschirmtest „Nucleon 27“ am Motor 02.06.2012

Jupp Meis