

# Cayenne M - als Motorschirm

## Erfahrungsbericht zum Cayenne M als Motorschirm nach jetzt einem kompletten Flugjahr.

...nach langer Überlegung und Marktübersicht/Vergleich, bin ich Ende 2003 auf der Suche nach einem neuen Motorschirm auf den Cayenne gestoßen. Die Firma Skywalk war so nett, mir schnell einen Vorführer zu überlassen, um den auch ausgiebig testen zu können. Sofort nach ein zwei Flügen mit dem Motor war klar, der wird es. Da der Schirm nur mit den (ich nenn sie mal Zwittergurte) Tragegurten mit der doppelten Aufhängung für den Motor und Bergstart zugelassen war, hatte ich mit den Skywalkern noch was auszufechten. Wollte ich doch eine reinen, kurzen Motortragegurt mit Trimmern und nichts anderes, da ich den Schirm NUR am Motor fliege. Nach einigen Telefonaten, mails etc., haben sie dann für mich diesen extra kurzen Motorgurt zugelassen. So hatte ich das was ich wollte und dazu legal eingetragen, wie es sich gehört.

Da ich jedoch nicht mit dem SIMONINI (der war zugelassen), sondern mit dem SOLO 122 AL 2F fliege und der nicht für den Schirm zugelassen war, mußte ich auch noch bei FB anklopfen. Doch auch das funktionierte ohne Probleme. Jetzt ist der Cayenne als Motorschirm zugelassen für den SOLO unter DULV Kennbl.-Nr: 015/97-4135 und den SIMONINI 521/03-112 von [Fresh Breeze](#)



Geflogen bin ich den Schirm bis zu gut 3 Std. am Stück, größere Langstrecken, in der Thermik mit Steig- und Sinkwerten bis 5 mtr/S. Dazu habe ich Steilschlangen erfliegen bis 10 mtr/S, den A Stall einseitig, Ohren anlegen einseitig und beidseitig sowie starkes Wingovern, natürlich nicht mit angelegten Ohren. Starts bei Wind um 25 km/h, sowie Starts bei absoluter Windstille.

### Schirm auslegen:

Der Schirm ist sehr übersichtlich und einfach auszulegen. Die Leinen neigen nicht zum verhaken und sind sehr gut zu sortieren, da auch farblich getrennt. Eine Kontrolle ist hierdurch leicht und dient sehr der Sicherheit.

### Start:

Der Schirm (liegt im absolut flachen) sollte stark bogenförmig und wirklich breit ausgezogen, ausgelegt werden. So bekommen die innern A-Leinen beim ersten Aufziehpuls sofort Zug, und die Kappe kann somit sauber aufsteigen. Es sollten die A-Gurte wie gewohnt seitlich hoch geführt werden. Der Zug beim Aufziehen erfolgt nur über die Karabiner. Werden die A-Gurte zu stark gezogen, neigt der Schirm in der oberen Aufziehphase zum Einklappen über die A-Reihe. Wird der Schirm nur über die Karabiner gezogen und die A-Gurte sauber mit hoch geführt, steigt der Cayenne M schön kontrolliert auf bis zum Scheitelpunkt. Er kann dann (falls Wind ab ca. 5 km/h) leicht angebremst, stabilisiert werden. Falls bei null Wind gestartet wird, kein anbremsen nach dem Aufziehen. Sofort Vollgas und erst beim Laufen dann nach oben schauen, wegen der Kontrolle. Jedes stehen bleiben bei Windstille bedeutet, weichen der Front, abkippen des Flügels, Einklappen und Neustart. Die Abhebe/Startstrecke ist gut mit den Steuerleinen zu kontrollieren, wobei hier nur leichte Steuerleinenzüge notwendig sind. Der Cayenne ist sehr fein und direkt über die Bremsen zu steuern. Da ich den Rückwärtsstart bevorzuge und der Cayenne ab ca. 6 km/h Wind rückwärts sauber aufsteigt, starte ich mit dem Motor rückwärts wenn es nur irgend möglich ist. Hier kann ich nur berichten, beide A Gurte in eine Hand, langsam rückwärts laufen bis der Schirm den Scheitelpunkt erreicht hat, sofort umdrehen, dabei Gas geben und weg. Es geht wirklich genau so leicht und einfach wie es hier steht.

## **Flugverhalten:**

Das Flugverhalten ist wie schon beim Start angedeutet sehr schön über die Bremsen zu kontrollieren. Der Schirm reagiert willig und nicht nervös. Es werden sofort alle Steuerbewegungen direkt angenommen und umgesetzt. Das der Cayenne ein DHV 2-er ist schadet hier am Motor in keinster Weise. Mit seiner Streckung von 5,3 und seinen 54 Zellen mit Diagonalrippentechnik und Vektorbändern ist es eine sehr schöne Kalotte, die sich so wie sie aussieht auch fliegen läßt. Der Schirm ist am Motor jedoch nichts für Anfänger, das möchte ich schon sagen. Dafür ist er zu direkt und für einen Anfänger bzw. Wenigflieger zu anspruchsvoll. Der potentielle Kunde für den Cayenne am Motor kann nur jemand sein, der seine ersten Flugversuche mit einem einfachen Gerät hinter sich hat und auf was Leistungsstärkeres umsteigen möchte. Der Schirm läßt sich in der Thermik (mit Motor) sehr gut händeln. Er nimmt willig die Steuerbefehle an und ein Zentrieren der Thermik ist trotz Motor kein Problem, ja es macht richtig Spaß. Natürlich sollte in der Thermik (ich erwähne es mal) mit Motor nur rechts gedreht werden, weil der Motor durch sein Drehmoment eh schon nach rechts will. So fällt das Zentrieren dann auch leichter. Die Kappe zeigt recht früh an was sich tut. Klapper kommen nicht brutal direkt (wenn sie denn überhaupt kommen), sondern kündigen sich früh an. Über 95 % läßt sich dann auch durch aktives Fliegen über die Bremsen sauber aussteuern, bevor es überhaupt zu einem Klapper/Kläpperchen kommt. Ich hatte in dem gesamten Jahr zwei, drei kleinere Kläpperchen. Das aber bei Steig- und Sinkwerten um 5 mtr. zur Mittagszeit in JUNI/JULI. Diese waren alle komplett harmlos und ich erwähne das auch nur der Vollständigkeit halber.



## **Werte:**

Mit meinen 84 kg Körpergewicht plus der gesamten Zuladung (gesamt incl. Benzin 130 kg Abfluggewicht) komme ich auf folgende Geschwindigkeiten mit GPS in mehreren Flügen ermittelt. Trimmgeschwindigkeit, dabei gebe ich so viel Gas, daß ich die Höhe bei 200 mtr. MSL halte, 40 km/h nach GPS. Mit geöffneten Trimmern kann ich ca. 5 km/h zulegen. Nur der Silex von FB ist mit offenen Trimmern ca. 2 km/h schneller, wie ich bei Vergleichsflügen feststellen konnte. Habe schon mit Skywalk darüber gesprochen, hier wären über die Trimmer auf jeden Fall noch 2-3 km/h mehr, ohne Probleme raus zu holen. Ich fliege den Cayenne fast nur mit vollständig geöffneten Trimmern. Nur wenn es thermisch sehr aktiv ist, nehme ich diese wieder raus.

## **Abstiegsverhalten:**

Wer schnell runter will, ganz klar die Steilspirale. Die Steilspirale läßt sich sehr leicht ein- und ausleiten. Die Sinkwerte sind sehr gut über die Bremsen auszusteuern. Da dieses Manöver im Flachland eh nicht den größten Sinn macht, hab ich es auch nur einige Male geflogen um zu wissen, was sich da so tut. Ansonsten mach ich es nur aus Spaß an der Sache. Genau so ist es auch mit dem Ohren anlegen, überhaupt das Einfachste. Gute Sinkwerte bis etwa 4,5 mtr/S und steuern mit Gewichtsverlagerung gar kein Problem. Eine weitere gute Möglichkeit mit dem Cayenne ist ein einseitiger A Stall über die zwei äußeren A Leinen. Sinkwerte auch hier bis ca. 4 mtr/S und Geradeausflug ist durch Gewichtsverlagerung allein möglich, oder aber durch leichten Bremseneinsatz. Das Ausflaeren (DHV 2-er) macht beim Landen richtig Spaß. Den Schirm mit voller Trimmgeschwindigkeit fliegen lassen bis ca. ein, zwei Meter über dem Boden. Dann die Überfahrt durch leichtes Flaeren rausnehmen und zuletzt, kurz vor der Bodenberührung richtig durchziehen. So sind dann stehende Landungen auch kein Problem. Da unser Fluggelände im Westen einen Wald und im Osten eine hohe Laubbaumreihe hat, landen wir abends praktisch nur bei null Wind. Ich hatte mit dem Cayenne dabei noch nie ein Problem.

## Allgemein:

Der Cayenne wird geliefert mit zwei Aufhängepunkten je Tragegurt, ist also geeignet für das Fliegen im Gebirge und am Motor, ohne die Gurte zu wechseln bzw. die Bremsleinenlänge verstellen zu müssen. Hier spricht er gerade die Piloten an, die auch für´s freie Fliegen im Gebirge einen relativ leistungsstarken Gleitschirm für´s Thermik- und Streckenfliegen wollen. Da ist der Cayenne eine tolle Wahl, sowohl als reiner Bergschirm wie auch als Motorschirm. Dann hat Skywalk auch noch einen reinen, kurzen Motortragegurt mit Trimmern im Programm, wie ich den bevorzuge. Hier kann dann jeder für sich entscheiden, was für ihn selbst das Richtige ist. Alles in allem kann ich diesen Schirm für´s Motorfliegen den Piloten empfehlen, die mehr als nur mit dem Motor abends bei null Wind runddümpeln wollen. Es ist ein Schirm, der über die Bremsen sehr fein anzeigt was sich oben am Profil tut und wer mehr und viel fliegt, wird gerade dieses zu schätzen wissen. Der gesamte Schirm ist sehr sauber verarbeitet und ich hatte nie den Eindruck, daß der Schirm einen überfordert wenn man aktives Fliegen gewohnt ist.



Ich bin mit diesem Flügel super zufrieden und empfehle den auch entsprechend. Denn für´s Motorfliegen sind allein (auch wenn sie eingetragen sind) viele Schirme schon wegen der schlechten Starteigenschaften, bei null Wind aus dem Flachen heraus nicht geeignet und machen daher auf die Dauer am Motor auch keinen Spaß. Doch gerade der Cayenne ist ein Flügel, der wirklich gut startet und am Motor sehr fein geflogen werden kann.

Diesen Bericht habe ich geschrieben, weil mich einige Piloten auf den Cayenne als Motorschirm angesprochen und nachgefragt haben. Wenn ich keinen so guten Eindruck vom Cayenne hätte, würde ich auch diesen positiven Bericht so nicht schreiben wollen und können. Ich möchte darauf hinweisen für die, die mich nicht kennen, daß ich für´s Freie Fliegen einen Omega 6 habe, je Jahr mit Schirm ca. 100 Std. in der Luft bin, seit 15 Jahren fliege und nicht mit Skywalk verbandelt bin.

Wer noch Fragen hat, kann mir auf unserer Seite unter Kontakt eine mail senden oder anrufen.

Anschrift Hersteller

Fi. Skywalk GmbH & Co. KG  
Bahnhofstraße 110  
83224 Grassau  
mail: [info@skywalk.org](mailto:info@skywalk.org)



Euch allen viele unfallfreie Flüge mit oder ohne Motor, wünscht Euch.....

[Jupp Meis](#) – Gleitschirmtest Cayenne M am Motor – 22. Okt. 2004

[www.motorschirm-muensterland.de](http://www.motorschirm-muensterland.de)

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