

»Fides« heißt auf Lateinisch frei übersetzt Vertrauen. Ein gut gewählter Name für einen Schirmschirm. Wir haben geprüft, ob man sich auf den Sky Paragliders DHV-Erstling verlassen kann

Nach Mac Para und Gradient ist Sky Paragliders die dritte tschechische Gleitschirmmarke, die mit DHV-geprüften Geräten auf den deutschen Markt drängt. Während die meisten Gleitschirm-»Start-ups« zunächst versuchen, namhafte Piloten mit Hochleistern zu ködern, trägt Skys erster DHV-Schirm eine Eins – was für einen Erstling auch keine schlechte Referenz ist. Mittlerweile hat Sky schon nachgelegt: Nach dem Einser Fides, der im letzten Herbst auf den Markt kam, hat der in Erding bei München ansässige Deutschland-Importeur Zdenek Lukavsky mit dem Intermediate Brontes bereits das zweite DHV-Gerät im Stall.

Konstruktion

Der Fides hebt sich mit seinem stark gekrümmten, zu den Flügelenden hin spitz zulaufenden Flügelgrundriss optisch deutlich von den anderen neuen Einsern ab. Die Zellöffnungen der – abgesehen von den drei innenbelüfteten Stabilozellen pro Seite – vollständig offenen Eintrittskante sind unten etwas bogenförmig geschnitten, die Oberseite verläuft geradlinig. Der Fides verfügt auf der A-, B- und C- Ebene über ein V-Zellen System mit einer Abspannung über zwei Zellen. Bei einem so kompakten Flügel ungewöhnlich: Von der obersten Galerie der D-Ebene wird jede sechste Zelle des Achterlieks mit zusätzlichen E-Leinen angelenkt. Dadurch soll die Kappe noch besser stehen und besonders günstige Extremflugeigenschaften sollen erreicht werden.

Wie die meisten Einser-Schirme hat der Fides einen Vierfach-Tragegurt mit geteiltem A-Gurt. Die Stabulo-Stammleine mündet wie bei den Klassenkameraden auf den B-Gurt. Der Beschleuniger arbeitet über zwei Röllchen und verkürzt zunächst die A- und B-Tragegurte gleich stark, bevor das Speedsystem auf den C-Tragegurt wirkt.

Von besonderem Interesse bei einer hierzulande noch weitgehend unbekannt Marke ist ein Blick auf Material und Verarbeitung: Sky braucht sich diesbezüglich hinter den traditionsreichen westeuropäischen Marken nicht verstecken. Beim Fides liegen alle Nähte an Ober- und Untersegel innen. Die Leinen sind sauber vernäht und farblich differenziert, die Leinenschlösser

FOTOS: H. SCHMALZL

Sky Paragliders Fides M

mit einem Plastikeinsatz in den Schraubschäkeln gut fixiert. Auch der Sky Paragliders-Packsack ist gut verarbeitet. Er bietet viele Verstellmöglichkeiten, ausreichend Platz und verfügt über sinnvolle Taschen.

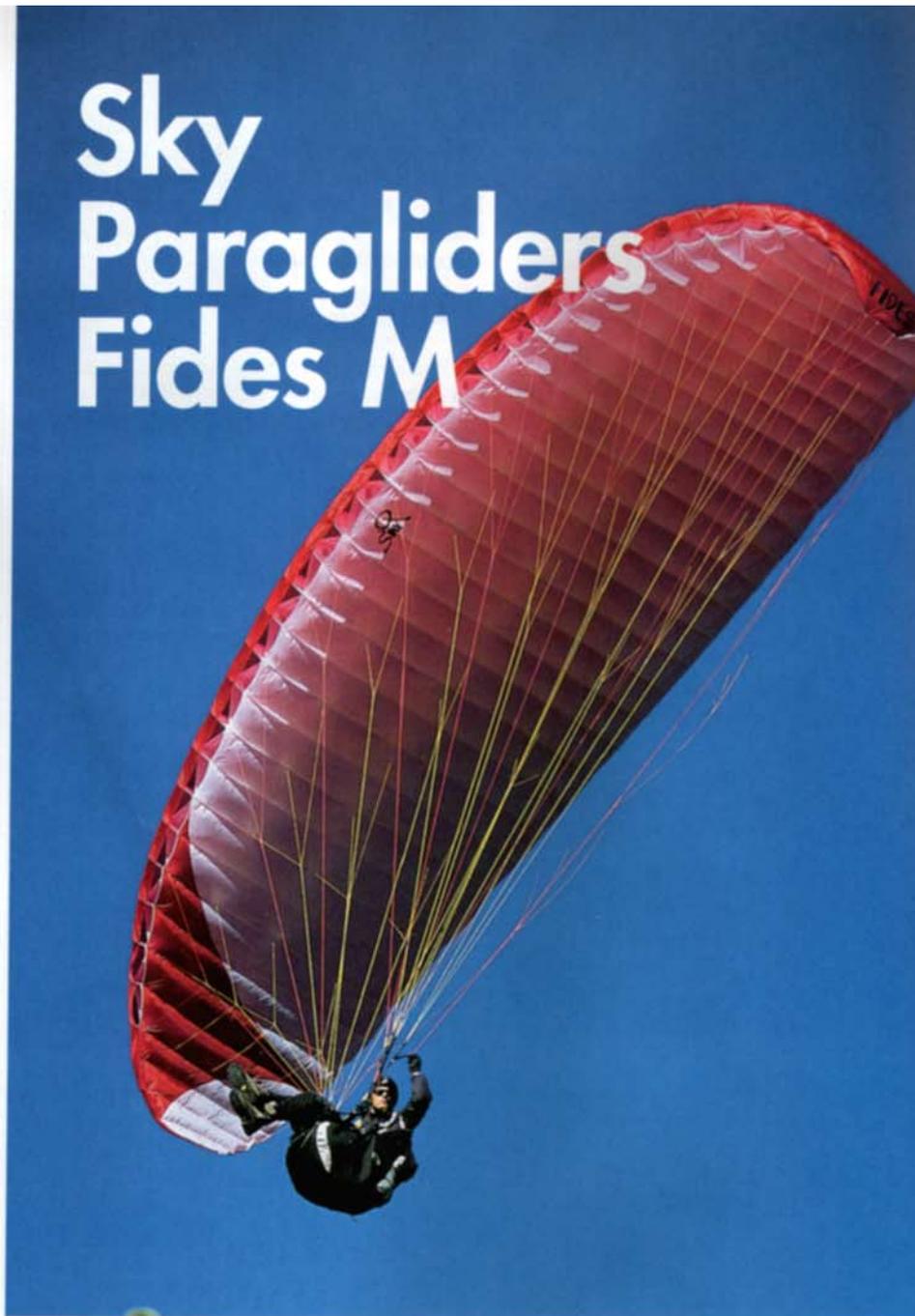
Flight Report

Da seine Leinen keinerlei Kringelneigung zeigen, sind die Startvorbereitungen mit dem Fides zügig erledigt. Seine ausgeprägt elliptische Grundform mit starker Betonung der Flügelmitte gibt dem Piloten die Auslegeform vor. Das Aufziehen sollte mit mittlerem Erstpuls erfolgen. So beginnt Skys Einsteiger besonders verlässlich zu steigen. Bis zum Abheben benötigt der Fides im Vergleich zu den anderen DHV-Einsern allerdings etwas mehr Führungs-

arbeit, um die Kappe gleichmäßig und durchgehend zum Scheitelpunkt zu führen.

Schon bei den ersten Flügen fielen uns die sehr kurz eingestellten Bremsleinen auf. Waren wir schon drauf und dran, diese zu verkürzen, weil wir mit der werksseitigen Einstellung einen zu kurzen Steuerweg erwarteten, wurden wir bei den Annäherungsversuchen an die Stallgrenze eines Besseren belehrt: Da der Fides extrem lange Steuerwege hat, behielten wir die Werks-einstellung bei. In der Luft besticht der Flügel durch eine sehr ausgewogene Dämpfung um Längs- und Querachse. Selbst grobe Turbulenzen werden gut weggepuffert. Der Schirm hat ein hohes Maß an »Autostabilisation«.

Die mäßig hohen Steuerdrücke nehmen nur leicht progressiv zu. Kurz vor dem



Strömungsabriss werden sie aber extrem hart, so dass selbst beabsichtigte Stalls nur mit brachialer Gewalt und nach deutlichen Warnzeichen zu erzwingen sind. In der Thermik benötigt der Fides sehr viel Steuerleinenzug. Besonders um enge Bärte zu zentrieren, sind daher deutliche Bremsimpulse auf der Innenseite mit viel Gewichtsverlagerung nötig. Erstmal »drin«, kann die Schräglage aber gut über die äußere Bremse eingestellt werden.

Leistungsmäßig liegt der Fides im direkten Vergleich zu anderen DHV 1er Schirmen im Mittelfeld. Die Trimmgeschwindigkeit liegt bei 35 Kilometer pro Stunde, bei vollem Treten des leichtgängigen Fußbeschleunigers erreichten wir 45 km/h.

Extremflugverhalten

Durch sehr hohe Kapfenstabilität – es war schwer, den Schirm überhaupt einzuklappen –, fielen die Reaktionen auf Testklapper sehr gutmütig aus. Nur bei beschleunigten Klappen ging der Schirm stärker auf die Nase. Das Wegdrehen bei Trimm-speedklappen spielte sich im Bereich bis

90 Grad, bei Vollgasklappen bis 180 Grad ab. Das Öffnungsverhalten war gedämpft, manchmal benötigten die äußersten Zellen etwas mehr Zeit zum Aufblättern. Der Fides lässt sich nach Klappen gut auf Kurs halten, dank der langen Steuerwege ist einseitiges Überziehen fast ausgeschlossen.

Abstiegshilfen

Der Fides kann mit zwei verschiedenen Tragegurten – mit und ohne geteilte A-Tragegurte – geordert werden. Der Kunde kann selbst entscheiden, welche Konfiguration er bevorzugt. Unser Testgerät war mit geteilten A-Gurten ausgestattet, mit denen das Einleiten der Abstiegshilfe »Ohrenanlegen« sehr einfach war. Der Zugwiderstand beim Herabziehen der separaten A-Gurte ist nur mäßig hoch, die betroffenen Flügelteile falten sauber um und entleeren fast vollständig. Die Sinkwerte liegen bei Trimm-speed um die 2,6 Meter pro Sekunde und steigen beim zusätzlichen Beschleunigen auf drei Meter pro Sekunde an. Nach dem Freigeben der separaten A-Gurte öffnen sich die eingeklappten Außenflügel etwas verzögert, aber selbstständig.

Der Zugwiderstand an den B-Tragegurten beim Einleiten von »B-Stalls« ist leicht zu überwinden. Nach einem Weg von zirka 15 bis 17 Zentimeter stabilisiert sich der Fides mit Sinkwerten um acht Meter pro Sekunde in dem Manöver, das sich auch in turbulenten Bedingungen einfach ausführen lässt. Die Kappe liegt sehr ruhig, und der verbleibende Zugwiderstand ist angenehm gering. Bei der Ausleitung sollten die B-Tragegurte zügig freigegeben werden, sonst fährt der Einsteiger leicht verzögert an.

Der Fides ist ein ideales Trainingsgerät für Steilschlangen. Eine Negativtendenz besteht auch bei etwas zu heftigen Einleiterversuchen nicht, andererseits nimmt der Schirm – deutlichen Bremsensatz vorausgesetzt – sehr bald Geschwindigkeit und Schräglage auf und leitet das Manöver nach Freigabe der Innenbremse ohne deutliches Nachdrehen aus. Während des Spiralsens sollte die Außenbremse ganz leicht mitgezogen werden. So lassen sich Sinkwerte um die 14 Meter pro Sekunde angenehm erfliegen.

Resümee

Der Fides ist ein braver Schirm für die Schulung. Flugschüler – und besorgte Lehrer – dürften die sehr hohe Eigendämpfung um Quer- und Längsachse zu schätzen wissen. Fürs Thermikfliegen ist allerdings deutlicher Bremsensatz erforderlich: Fortgeschrittene Piloten dürften das Handling daher als etwas zäh empfinden.

Fly and glide/Skyart-Testteam

TECHNISCHE DATEN

Hersteller	SKY PARAGLIDERS		
	S	M	L
Im Test Fides	○	⊗	○
Fläche (ausgelegt)	26,6	28,7	30,8 m ²
Spannweite (ausgelegt)	11,0	11,4	11,8 m
Streckung	4,5 (alle Größen)		
Zellenzahl	38 (alle Größen)		
Segeltuch	Porcher Marine		
Ober-/Untersegel	k. A. g/m²		
Rippen	k. A.		
Tragegurtaufteilung	A-Split, B, C, D		
Fangleinen:	Edekril Dyneema		
-Durchmesser	1,8/1,5/1,0		mm
Schirmgewicht ohne Gurt	5,5	5,9	6,3 kg
Startgewicht	70-95	95-110	100-130 kg
Preis (inkl. MwSt.)	2590.-	2660.-	2730.- Euro
Zulassung	DHV 1		

FLUGDATEN

V-trimm	36 km/h
V-max mit Speedsystem	44 km/h
Flächenbelastung mit Testpilot	3,3 kg/m ²