

Achim D. hat den Prototypen in der Flugsaison 2015 ausgiebig bei unterschiedlichen Wettersituationen und an verschiedenen Locations geflogen.

Ich veröffentliche hier mal sein Statement zu meiner MDM-1 Fox ...

Eingewöhnung:

Stressfrei. Hat mich eigentlich auch nicht überrascht.

Ruderabstimmung:

Auf Quer macht dieser Fox halt das, was ein Kunstflugsegler so macht: Zackige Agilität, aber um die Mittellage nicht zu tückisch. Korrekte Differenzierung und spielfreie Anlenkung vorausgesetzt. Die bewusst leichten Außenflügel (gestufte Belegung) steigern die Agilität bis hin zur Ansatzlosigkeit und liefern nebenbei den Hauptbeitrag zu einer beachtlichen Thermiksensibilität (wer meint, schwere Außenflügel seien nicht weiter schlimm- kein Kommentar... 😊)! Es gibt aber auch deutliche Charakter-Unterschiede zu anderen Mustern wie z.B. den als Referenz geltenden Stingray! Um die Quer- und Hochachse spricht der Fox nämlich deutlich bissiger an. Und so sind Turns, Snaps, Tumbles aber auch flaches/ enges Kreisen eher besser zu fliegen als mit dem Stingray (der dafür stoisch im Pattern läuft, überragend raumgreifend und bei jedem Tempo unnachahmlich satt in der Luft liegt - was auch schön ist 😊...). Und man tut sich leichter, den Fox mit geringer Fahrt einen steilen Hang hoch zu zirkeln. Vorteilhaft für hochalpine Landungen. Die kürzeren Hebel und der hohe Rumpf machen's. Kennen wir übrigens vom Swift ganz ähnlich. Man kommt auf Höhe mit etwas Expo und moderaten Ausschlägen aus (überflüssig nochmal auf absolut spielfreie Anlenkungen hinzuweisen). In der Thermik verwölbt fliegt man v.a. das Seitenruder und Höhe mit eher "leichtem Finger", sprich weniger Ausschlag und feinfühlicher als man das sonst vielleicht gewöhnt ist. Keine Sorge: das Föxle meldet genau zurück wie's gut ist! Und zwar ohne sich gleich bei jedem kleinen Fehler in den Dreck hauen hauen zu wollen.... Ah, da wären wir beim nächsten Stichwort!

Abrissverhalten:

Achtung, es kommt zuerst wieder ein bisschen was Philosophisches...

Eines unserer Maximen ist, dass jeder Nicht-Profi sein Fluggerät intuitiv händeln muss! Ein kaputter Flieger nützt niemandem und goarnix... Mit anderen Worten: wenn's mal ruppig oder -äh- „spannend“ wird, willst Du nicht heldenhaft ein Biest zähmen, sondern Du brauchst einen guten Freund. Zum Beispiel bei einem satten Absaufer. Da an der unteren Sichtgrenze hast Du mit einer bockenden Möhre absolut keine Chance! (Und nebenbei: ohne einem guten Vario auch nicht). Also, wie verhält er sich nun langsam geflogen? Geradeaus ist es einfach: Nase hoch- Fahrt raus- weiche Ruder- vorwärts kippen- Fahrtaufnahme- 20m runter- fertig. Lammfromm also. Soweit ja schön. Aber was passiert wenn zu langsam gekurvt wird? Hier deutet sich ein Abkippen über den Flügel erst mal gar nicht an. Aber wenn's ungesund langsam wird, schnappt die Falle zu! Will heißen, man kassiert ansatzlos einen Schnapper über den kurveninneren Flügel. Und erinnert sich: hey, das is kein Amigo sondern'n Akrosegler und soll ja auch noch Snaps beherrschen! Also einen kurzen Gegenreflex in's Querruder gegeben und man registriert dass das Treiben unverzüglich stoppt. Bevor ein Trudeln einsetzt. Und so geht es eben mit wenigen Metern Höhenverlust weiter - wir erinnern uns? Trägheitsarme Außenflügel und so...

Dagegen war für mich allerdings schon ein wenig überraschend, wie gering die Unterschiede im Abreißverhalten zwischen leer und anderthalb Kilo Ballastzuladung sind! Man schafft es gerade aufballastiert eigentlich kaum, versehentlich so langsam zu werden, dass man in einen Abriss geraten würde. Sondern ohne Ballast neigt man etwas eher dazu, es mit der Rumschleicherei manchmal etwas zu übertreiben aber wie gesagt das bleibt ja dann in der Regel folgenlos. Fazit Abrissverhalten: wer damit im Alltag überfordert ist, sollte es vielleicht mal mit Ballettstunden versuchen... 😊

Akro und Speed:

Der Durchzug liegt nach meiner Einschätzung ungefähr auf dem Niveau eines guten Swift mit jeweils ähnlicher Flächenbelastung. 300m Fahrt aufnehmen reicht auch unballastiert locker für eine 4-Zeiten-Rolle vertikal aufwärts - man landet bei guten 150m. Ich habe auch schon -mit voller Zuladung allerdings- volle 8-Zeiten senkrecht geflogen- dazu muss man halt hinreichend schonungslos zu Material und Publikum sein. Das Abrissverhalten bei anliegender Fahrt muss man selber erleben: egal ob gestoßen oder gerissen: Knüppel---Krach---Einrast----fertig. Aus der Messerfluglage in die Gegenlage gerissen? So what? Aus Full Speed? Aber gerne doch! 3 mal hintereinander links-rechts gerissen die Kante entlang? Logo! Nachdrehen? Was ist das? Ähm, ja, doch, beim Ausleiten aus dem Rückenflachtrudeln bitte 1,5 Umdrehungen plus 50m Höhe einkalkulieren sonst ...ditsch...

Thermik und Steigen:

Auf den ersten Blick könnte man sagen: Hä? Wiesondatt? Interessiert mich bei einem Sportwagen etwa der Kofferraum? Der Vergleich hinkt, aber sowas von! Vielmehr gilt: je häufiger auf Höhe - desto abgeheizt - desto Spaß! Ganz einfache Glücksformel. Ein guter Segler muss also dreierlei: steigen, marschieren, aushalten. Ich war ja dahingehend von meinem Stingray schon verwöhnt, und dass der auch bei mäßigen Bedingungen immer tut. Hat seine Stärke im raumgreifenden Vorflug bzw. bei großräumig schwachem Steigen. Dieser Fox aber steigt nochmals fühlbar besser! Vor Allem wenn`s eng und noch schwächer trägt. Und das war für mich die absolut überraschendste Erkenntnis des Ganzen. Warum? Keine Ahnung, das müsst ihr den Christian fragen- er ist hier der Aerodramatiker. Was ich sagen kann ist: man verwölbt - und das Ding steigt halt. Wenn`s überhaupt zu fliegen geht, Du bist dabei... und meist ne Etage über dem Hauptfeld. Leer hat dabei den Hauptvorteil, dass man nochmals enger die Bärte flach auskurbeln kann. erinnert ein bisschen daran wie man mit ner KA6 nen Ventus zur Verzweiflung treibt (na ja ok, mit ein bisschen feinfühligerer Knüppelarbeit vielleicht). Und selbst voll ballastiert steigt der Fox unwesentlich schlechter und damit noch immer um Längen besser als alles was ich sonst bisher in meinem Fundus hatte. Mit dem Zusatz, das Gewonnene wieder akkurat abturnen zu können- und leer dann auf engstem Raum (da war sie wieder, die Massenträgheit, nä?).

Fazit:

BREITBANDIGKEIT!!

Wie war nochmal die Philosophie? Das Gerät soll an die frische Luft! Möglichst oft! Denn nicht jeden Tag geht`s mit großflächigen 3m/s rauf. Und das ist gelungen, indem an drei Hebeln angesetzt wurde a) Wölbklappen konsequent eingesetzt, b) variable Flächenbelastung c) kompromisslose Strukturauslegung.

Ein Kunstflugzeug kann schließlich jeder, aber ein gutes **Segel**Kunstflugzeug?!....