

Ozone "Freeride 19" - Motorschirm Test

Schirm Modell:	Ozone Freeride 19 als Motorschirm
Tragwerk - Nr:	FRE 19-S 14E164
Schirmgröße:	19 m²
Getestet am:	17. und 18. Okt. 2017
Testhöhe:	300 mtr. MSL
Antrieb:	X3 Simplify Sport
Abfluggewicht:	ca. 130 kg
Wind:	S u. S/W ca. 5 bis 8 kmh Bodenwind
LTF:	nach Air Turquoise am 24.04.2017
Pilot:	Jupp Meis

Die Gleitschirmpalette bei Ozone wird immer größer. Nach Aussage von Ozone haben sie diesen „Freeride“ als eine Entwicklung aus Viper und Slalom mit Reflexprofil und Shark Nose konstruiert. Seine Grundform basiert auf der Viper 4, jedoch geringerer 5,65-er Streckung. Als dieser „Freeride 19“ so ausgepackt vor mir lag, kam er mir schon recht winzig vor mit seinen 19 m² Fläche. Zunächst einmal die typischen Bodenübungen. Dabei stellte ich fest, diese neuen, kleinen Flächen haben doch ein recht starkes Auftriebsmoment. Durch sein geringes Gewicht und die kleine Größe, hat man nicht so einen Gegendruck beim Aufstellen, wie man es von den größeren und schwereren Flügeln kennt. Was mir sofort auffiel, die Bremsenanlenkung mit ihrer 2-D Steuerung, direkt TST am Bremsgriff. Dazu an der am Bremsgriff abgehenden 2-D Steuerungsleine, einen Kunststoffschlauch mit zwei kleinen Kugeln zum besseren Greifen. Der Tragegurt an sich, Ozone typisch einfach gehalten. Diese Art der TST Stabiloanlenkung (Flügelspitzensteuerung) hatte ich so vorher noch nicht gesehen. Es gibt ja verschiedene Möglichkeiten der Stabiloansteuerung bei den Herstellern, diese jetzt war für mich auch neu. Die 56 Zellen an der Eintrittskante (davon jeweils die 6 äußeren geschlossen) sind nicht allzu groß. Sie füllen sich beim Aufziehen jedoch sehr schnell und gut. Der „Freeride 19“ wurde in unserem flachen Gelände vorwärts und rückwärts bei null Wind und Wind bis ca. 8 kmh gestartet. Die Verarbeitung des Testflügels, speziell die Nähte an der Eintrittskante und der Verstärkungen sind alle sehr sauber ausgeführt.



Ozone Freeride



Freeride auch mit Wunsch Design

Schirm auslegen und Start:

Die Startvorbereitung mit dem „Freeride 19“ gestaltete sich recht einfach. Dieser Flügel sollte vor dem Start bogenförmig ausgelegt werden. Durch die diesem Flügel eingebaute Wendigkeit, quittiert er den Aufzieh/Startvorgang evtl. mit leichtem, seitlichem Ausbrechen, speziell bei null Wind.

Durch das stark (siehe Foto unten) bogenförmige Auslegen, lassen sich beim Start die inneren A-Leinen gleichmäßig auf Zug bringen. Das Sortieren der Leinen ist einfach. Ich hatte nicht den Eindruck, dass die Leinen zum Verhaken neigen. Bei meinem ersten Start (null Wind und feuchte Luft) hatte ich die Trimmer geschlossen. Der Start war mäßig bis schlecht, hatte ich es doch „gegen“ die Herstellerbeschreibung versucht. Habe dann die Trimmer ca. 2 cm geöffnet und da war das schon kein Problem mehr. Nach mehreren Starts war es so, dass alle Startvorgänge am sinnvollsten waren bei leicht geöffneten Trimmern, bis Trimmeröffnung, erste weiße (wird auch so von Ozone beschrieben) Markierung. Bei recht starkem Wind funktionierte es auch mit komplett geschlossenen Trimmern. Bei null Wind sollte man zügig rein laufen, der erste Impuls tut dem Steigverhalten gut. Der Flügel kommt zügig und rund bis zum Scheitelpunkt hoch und kann dann gut mit den Bremsen kontrolliert werden. Durch die dem Flügel eingebaute Wendigkeit aber nur geringe Steuerausschläge machen, da es ansonsten in einem Startabbruch enden kann. Der „Freeride 19“ kann im Startlauf gut mit den Bremsen angesteuert werden, bleibt nie hängen und folgt willig. Doch eben alles mit sehr geringen Steuerausschlägen. Nach dem Aufstellen des Flügels beginnt ein schneller Startlauf. Dieser kleine Flügel hat ein sehr gutes Auftriebsmoment und man hebt früher ab, als am Anfang des Starts gedacht. Die Startstrecke wird jedoch noch merklich verkürzt, indem man nach Erreichen der hohen Grundgeschwindigkeit, die Bremsen mit ca. 20 cm Zug zu Hilfe nimmt. So steigt der Flügel dann für die kleine Fläche sehr gut weg. Das Steigverhalten des „Freeride 19“ bis Trimmer erste Markierung offen, ist für diese kleine Fläche, sehr gut. Das Motordrehmoment wirkt sich beim Start leicht aus, kann jedoch mit der Bremse vollkommen problemlos angesteuert werden. Dieser Ozone „Freeride 19“ folgt den Steuerausschlägen prompt, auch gegen das Motordrehmoment.

Flugverhalten

Der „Freeride 19“ steuert sich super direkt, mit kurzen Steuerwegen. Der Flügel zeigt durch das sehr direkte Ansprechen der Bremsen sofort, für was er gebaut wurde. Die werksseitige Bremseneinstellung ist ganz OK für meinen Motor, „X3 Simplify Sport“ und meiner 185 cm Körpergröße. Bis zur zweiten Trimmermarkierung, (zweite weiße Quernaht) lässt er sich noch recht gut mit den normalen Bremsen steuern. Bei vollkommen offenen Trimmern, nimmt man besser die 2D Steuerung zusätzlich hinzu. Man kann jedoch auch nur mit der 2D Steuerung agieren. Entscheidend ist, was man in dem Moment fliegerisch vor hat. Das Gute bei dieser 2D Steuerungskonstruktion ist, man steuert normal wie gewohnt mit dem Bremsgriff und kann jederzeit seitlich greifen, um die 2D TST Steuerung (wirkt auf die Flügelspitze) zu aktivieren. Oder man greift direkt in diese Steuerleine TST ohne Bremsgriff, so wie persönlich gewollt bzw. in dem Moment gefordert. In jedem Fall reagiert dieser „Freeride 19“ super direkt und muss immer mit der Gegenbremse kontrolliert werden, um die volle Kontrolle über diesen Flügel zu behalten. Die gesamte Anströmkante (Shark Nose) steht sehr sauber und fast faltenfrei. Das Schirmgewicht beträgt ca. 4,5 kg und die Leinen sind im unteren Bereich (Käfigberührung) ummantelt. Der „Freeride 19“ ist ausgelegt ca. 19 m² groß, hat 56 Zellen bei einer Streckung von 5,65 und ist empfohlen mit 75 bis 150 kg Startgewicht. Bei diesem Test lag ich im angegebenen Gewichtsbereich. Der Steuerdruck war für die kleine Fläche mit der hohen Anhängelast noch recht angenehm. Man bedenke hier, die doch recht kleine Fläche mit der doch hohen Beladung. Die Steuerwege sind kurz und knackig. Das sollte aber keinen überraschen, es handelt sich hier um einen reinrassigen Sportflügel.

Der Stallpunkt beim diesem 4-Leiner ist gut zu erfühlen, da der Bremsdruck kurz vorher sehr stark ansteigt. Nimmt man im Flug abrupt das Gas raus, macht der „Freeride 19“ keine überraschende Pendelbewegung um die Querachse, ebenso beim sofortigen Gas geben. Das habe ich getestet mit geschlossenen Trimmern, teils offenen und ganz offenen Trimmern. Um die Längsachse verhält sich dieser Flügel wie er eben gebaut ist, sehr direkt! Ein starkes, einseitiges Anbremsen bedeutet, sich gleich in einem heftigen (Ansatz) Wingover wieder zu finden. Wenn man jetzt den Flügel direkt frei gibt, rollt (pendelt) er sofort und direkt in eine Gegenbewegung. Das ist konstruktiv so gewollt und wird eben benötigt, beim jagen um die Pylonen. Der „Freeride 19“ hängt super direkt an der Bremse! Das bedeutet, dass alle Bremsensätze immer mit der Gegenbremse kontrolliert werden müssen, ansonsten könnte das zu einem schwer kontrollierbaren Aufschaukler führen. Deshalb ist es sehr wichtig, in Bodennähe mit diesem Flügel wirklich feinfühlig zu arbeiten. Doch genau das ist es ja, was sportlich, direkt fliegende Piloten wollen! Der „Freeride 19“ ist eine Kurvenmaschine. Der Geradeausflug gestaltet sich daher auch nicht ganz so ruhig. Der Freeride 19“ rollt gern und stark. Das ist ja bei diesem Flügel so gewollt, doch beim geradeaus Fliegen auf Dauer etwas nervig. Das Motordrehmoment konnte leicht ausgeglichen werden, durch lösen eines Trimmerbandes um ca. 0,5 cm. Thermikfliegen ist möglich, doch bei der kleinen Fläche und der hohen Geschwindigkeit macht es wenig Sinn, in etwas unterhalb 2 Mtr. Steigen ein zu drehen. Ist die Thermik zentriert, dreht er allerdings sehr willig ein. Habe das allerdings nur mit wenig Gas bzw. Standgas getestet.



Start bogenförmig auslegen



Freeride Shark Nose



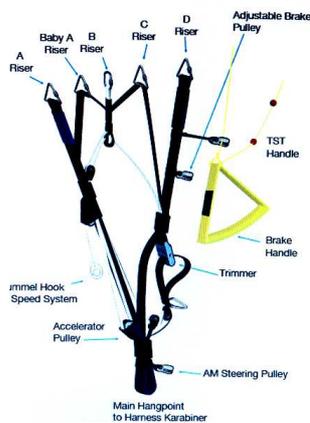
Freeride in seinem Element

Werte:

Mit einem Abfluggewicht von ca. 130 kg kam ich auf folgende Geschwindigkeiten, in der Flughöhe 250 bis 350 m/MSL, mit GPS gemessen. Die Trimmer ganz geschlossen ca. 44 / 45 km/h, dabei nur soviel Schub, dass die Höhe gehalten werden konnte, also kein Steigen und Sinken. Nach vollständigem Öffnen der Trimmer, eine sehr gute Erhöhung der Geschwindigkeit um 12 km/h. Ich flog nun mit voll geöffneten Trimmern ohne Fußbeschleuniger ca. 56/57 km/h. Diese Messungen habe ich mehrfach vorgenommen, dabei zeigten sich immer diese hohen gemittelten Werte als Ergebnis. Damit gehört dieser „Freeride 19“ zu den wirklich schnellen Flügeln.

Ozone gibt für diesen Flügel eine Gewichtsbandbreite von 75 bis 150 kg an. Somit lag ich im oberen Beladungsfeld. So müssen hier auch die Geschwindigkeitsangaben, Anhängelast bedingt betrachtet werden. So kann es durchaus sein, wenn mit viel weniger oder eben mit viel mehr an Gewicht, dieser Flügel geflogen wird, sich auch diese Geschwindigkeitsangaben entsprechend nach oben bzw. nach unten etwas verschieben. Die Steigwerte waren bei dieser kleinen Fläche erstaunlich gut.

Tragegurt vom Ozone Freeride



Der Ozone „Freeride“ verfügt über eine neuartige Bedienung zur TST Stabilosteuerung. In der kleinen, hier angefügten Skizze kann man es sehr gut erkennen. Die Hand ist wie gewohnt am Bremsgriff, mit dem wir den Flügel bis zum voll geöffneten Trimmer steuern können. Von dieser Bremsleine geht jedoch noch die TST Leine separat weg, zu der jeweiligen äußeren (Stabilo) Flügelspitze. Die Bedienung dieser TST Flügelspitzensteuerung ist sehr einfach, ja intuitiv möglich. Am unteren Leinenansatz der TST Steuerung ist ein kleiner Schlauchüberzug, mit zwei kleinen Kugeln zur Leinenstabilisierung angebracht. So lässt sich diese Art der Steuerung, sicher und einfach durchführen. Selbst das Umgreifen vom Bremsgriff zur TST, geht einfach und zielsicher. Der Zug auf dem Trimmerband ist recht stark. Das Trimmerband selbst, dürfte meiner Meinung nach, mehrfach markiert sein. Diese Markierungen, (wären sie denn da) würden dem Piloten das gleichmäßige Einstellen, links wie rechts des Trimmerbandes erleichtern. Wird zu den voll geöffneten Trimmern, zusätzlich noch der Fußbeschleuniger eingesetzt, steuert man nur noch mit der TST Leine.

Abstiegsverhalten:

Das Einklappen der Flügelenden geht beim „Freeride“ recht einfach. Die Einklapptiefe hält sich hier in Grenzen, doch wird wegen seiner geringen Fläche, ein ordentliches Sinken erreicht. Die Steilschneideneinleitung ging total einfach und recht zügig. Die Trimmer geschlossen oder bis an die erste weiße Markierung öffnen, das Gewicht nach innen und Einsatz der Bremse. Die Spirale wurde mehrfach um die 10 bis 12 mtr. geflogen. Dabei ließ er sich sehr leicht mit der Bremse dirigieren.

Beim Ausleiten reicht es völlig aus, die kurveninnere Bremse leicht nach zu lassen. Der Flügel will sofort wieder in die normale Flugposition zurück. Doch bei der Ausleitung ein wenig Zeit lassen und langsam ausdrehen. Der „Freeride 19“ nimmt ansonsten, die hohe Rotationsgeschwindigkeit mit und stellt sich oben heftig an. Habe das mehrfach getestet und es ist alles gar kein Problem, wenn man es beim Ausleiten ein wenig langsamer angehen lässt. Wichtig, wie bei ALLEN kleinen Flächen, so auch hier beim „Freeride 19“, es muss alles mit den Bremsen angesteuert und korrigiert werden. Bei der Landung mit diesem Flügel, immer daran denken, dass eben die recht hohe Grundgeschwindigkeit durch längeres Flaeren weich abgebaut wird. Wer nur größere Flügelflächen gewohnt ist, erschreckt sich sicherlich am Anfang bei der Landung im Endteil. Man kommt in einem eher ungewohnt, steilen Winkel an den Boden. Durch das langsame und weiche Ausflaeren wird die Sinkkurve dann jedoch flach und so ist die Landung auch kein Problem.

ACHTUNG: Nur nicht beim Endanflug, (gilt für alle kleinen Flächen) dem Schirm schon in der Höhe, die Geschwindigkeit durch Bremsen weg nehmen. Beim Lösen der Bremsen nickt der Flügel dann vor, nimmt Fahrt auf und verliert viel an Höhe. Da könnte der Pendler leicht im Boden enden.

Anmerkung:

Das Trimmerband wäre besser und schöner, wenn dort z. B. Zahlen oder eine andere Art Farbmarkierung eingearbeitet wären. So bestände die Möglichkeit, eine gleiche Einstellung links zu rechts leichter vorzunehmen. Das hat mit der Flugleistung und Sicherheit nichts zu tun, es ist eine rein subjektive Meinung von mir. Die Magnete für die Bremsgriffbefestigung könnten etwas stärker sein. Zu leicht fallen einem die Bremsgriffe in der Startvorbereitung vom Gurt weg und hängen irgendwo zwischen den Tragegurten.

Allgemein:

Der „Freeride 19“ ist ein neuer Schirm von Ozone, speziell für das sportliche, dynamische Motorschirmfliegen entwickelt. Vom Anspruch her ist es ein reiner Reflex - Sportflügel und als 4-Leiner gebaut. Er wird ausgeliefert mit einem Motortragegurt und auch dieser ist sehr sauber verarbeitet. Der sehr übersichtliche Tragegurt ist ausgestattet mit Trimmsystem und Speed System. Was mir beim „Freeride 19“ recht gut gefallen hat, war diese neue 2D Bremsenanlenkung. Diese Art der 2D Steuerung vereinfacht den gesamten Tragegurt, ohne Nachteile zu generieren. So kann man jederzeit, ohne hinsehen zu müssen, die Flügelspitzensteuerung TST betätigen. Der „Freeride 19“ wurde von mir nur mit geschlossenen und offenen Trimmer getestet, ohne Fußbeschleuniger. Wird der Fußbeschleuniger noch dazu eingesetzt, nimmt natürlich die Endgeschwindigkeit (also 57 kmh +?) noch einmal erheblich zu. Der „Freeride 19“ benötigt schon ordentlich Schub, mit voll geöffneten Trimmern. Sollte der Fußbeschleuniger auch noch aktiviert sein, wird es für längeres Fliegen sicher unangenehm. Doch im Wettkampf werden meist nur noch sehr starke Motoren eingesetzt und dafür ist dieser Flügel doch letztlich gedacht. Die meisten Piloten, fliegen eh nur mit dem Trimmsystem im Alltag und nutzen den Fußbeschleuniger so gut wie nicht. Mit der aus der 2D abgehenden TST Leine, kann man bis zu einem gewissen Grad den Flügel auch ganz gut stützen, anstellen. Bremst man den Schirm allein mit der Stabilsteuerung beidseitig, verringert sich die Geschwindigkeit um ca. 8 kmh.

Durchfliegt man z.B. eine Turbulenz und fällt nach dessen Durchflug raus, kann man durch sofortiges Einsetzen, dieser effektiven Stabilosteuerung, den Flügel zusätzlich leicht unterstützen. Wer viel fliegt und es bereits gewohnt ist, mit etwas dynamischeren Flügeln unterwegs zu sein, der müßte mit dem neuen „Freeride 19“ garantiert viel Freude haben!

Fazit:

Piloten, die einen sehr wendigen Schirm, noch dazu sehr schnell unterwegs sein wollen, die sollten den Ozone „Freeride“ fliegen. Der Probeflug mit einem solchen Flügel, sollte schon etwas länger dauern. Man braucht schon an die zwei Stunden Flugpraxis und mehrere Starts mit diesem Flügel, um ihn im vollen Umfang zu verstehen. Der Flügel ist etwas für Piloten, die einen extrem wendigen Schirm suchen, mit Speed potential, weniger zum entspannten herumfliegen geeignet. Es sollte jedoch klar sein, wer nicht wirklich gut zu Fuß ist, kann sich auch den Probeflug schenken. Flügel mit einer hohen Grundgeschwindigkeit, sind nun mal nur mit schnellem Startlauf zu starten. Der „Freeride 19“ ist ein Ozone, Reflex, Shark Nose, 4 Leiner für fortgeschrittene PPG Piloten.

Sollten noch Fragen aufkommen, könnt Ihr mir auf unserer Seite unter [KONTAKT](#) eine Mail senden. Dieser Motorschirmtest wird auf vielen Seiten eingestellt und natürlich auf:

www.motorschirm-muensterland.de

Anschrift Vertrieb für alles weitere:

Ozone DA
Konny Konrad
+49 (0) 8032 982931

kk@flyozone.com

Ozone DA PWR
Andreas Kolb
+49 (0) 151 53440

ozone-pwr@gmx.de

Euch Allen viele unfallfreie Flüge mit und ohne Motor, wünscht Euch
Jupp Meis

