



Ich interessiere mich schon seit langer Zeit für Reflexschirme und habe mit viel Freude vor ein paar Wochen zur Kenntnis genommen, dass das Fliegen mit diesen schönen Flügeln jetzt endlichen auch in Deutschland legal möglich ist. Nachdem ich mir dann mal ins Gewissen geredet hatte, kam ich zu dem Schluss, bei einer Neuanschaffung einen Intermediatschirm zu wählen. Mit einem Hochleister zu fliegen ist schon eine verlockende Sache, die Wendigkeit, die Gleitleistung und das ungedämpfte Flugverhalten habe ich schon mal bei ganz ruhigen Bedingungen anschnuppern dürfen, aber die Vernunft sagt mir eher, dass ich bei heftigen Bedingungen lieber nicht unter einem solch anspruchsvolleren Schirm hängen möchte. Ich stufe mich selber als einen ambitionierten Hobbypiloten ein. Ich fliege seit 2,5 Jahren Motorgleitschirm, fliege c.a. 50 Stunden im Jahr und bin früher wie die meisten von uns viele Jahre ( seit 1993 ) in den Bergen Gleitschirm geflogen. Ich habe im Laufe meiner Gleitschirmkarriere mit c.a. 10 verschiedenen Schirmen Erfahrung sammeln können. Es möge mir verziehen werden, dass ich kein Gleitschirmprofi bin und nur berichten kann, wie der Schirm auf mich persönlich wirkt, es ist durchaus möglich, dass andere Piloten zu anderen Ergebnissen kommen. Vor c.a. einem Jahr schickte Roland mir nach einem netten Telefonat den Dudek Synthesis nach Hause. Nachdem nach vielen quälenden Tagen des Regnens das Wetter endlich gut wurde, habe ich mich erstmal mit dem Schirm auf dem Boden vertraut gemacht. Meines Erachtens ist die Verarbeitungsqualität sehr gut. Alles macht einen sehr aufgeräumten Eindruck. Der Packsack ist gut verarbeitet und geräumig. Er hat innen einen Schnellpacksack integriert, diesen kann man dann mit dem langen Seil zuziehen und dann den daran verbundenen Außenrucksack drüberziehen. Zusätzlich dazu hat man noch ein Kompressionsband, einen kleinen Sack für die Tragegurte und einen Grossen dünnen Sack, in dem man den Schirm auch transportieren kann. Sehr ordentlich!



Was mir besonders an den Dudek Schirmen bei der Studie der Bilder im Internet aufgefallen war, waren die Tragegurte. Sie machten mir einen sehr durchdachten und aufgeräumten Eindruck. Dieser Eindruck hat sich dann im Original mehr als bestätigt, aber dazu später mehr. Die Leinen und die Tragegurte sind vorbildlich mit verschiedenen Farben gekennzeichnet, so dass man genau weiß, an welcher Strippe man gerade zieht. Auch die Kappe ist sehr schön und ordentlich verarbeitet. Interessant ist, dass einige Zellen vorne geschlossen sind. Wenn man den Schirm wie beschrieben schön in einem Bogen auslegt und alle Leinen gleichmäßig gespannt sind, steigt die Kappe mit leichter Motorunterstützung bei einem Vorwärtsstart mit leichtem Gegenwind wunderbar einfach über einen und mit etwas Anbremsen kann man ohne großen Aufwand abheben. Interessanter Weise habe ich gelegentlich bei absolutem Nullwindstart oder bei leichtem Seitenwind Probleme beim Start gehabt, die ich vom Starten mit meinem Silex nicht kannte. Der Schirm baute keinen Druck auf und ich konnte nicht fühlen, was hinter mir geschah. Nach einem erfolglosen Startlauf, ohne den Schirm fühlen und steuern zu können dann Startabbruch. Das hat mir keine Ruhe gelassen, da ich genau wissen wollte woran das liegt und was ich dagegen machen kann. Bei solchen Startbedingungen bin ich mit dem Silex früher beherzt in die vorher noch lockeren Leinen rein gelaufen und habe sofort dabei schon ordentlich Gas gegeben. Den Silex habe ich grundsätzlich immer V-förmig ausgelegt. Ich habe dann beim Synthesis Versuche gemacht und am Ende der Geschichte hat sich folgendes ergeben. Man sollte den Schirm immer bei 0-Wind gewissenhaft in einem Bogen auslegen. Die Tragegurte sollten dabei so auf dem Boden liegen, dass ihr Abstand bei gespannten A-Leinen auch dem im späteren Flug entspricht. ( c.a. 50 cm ) Dann sollte man die Kappe so zurechtlegen, dass die A-Leinen alle sorgfältig gestrafft sind. Die Eintrittskante steht jetzt leicht nach oben vorne und ist startbereit. Nach meiner Erfahrung sollte man jetzt nicht, wie im Handbuch beschrieben, die A-Gurte zum Aufziehen in die Hände nehmen, ( bei einem Rückwärtsstart ist das genau Richtig ) sondern auch die A'-Gurte. ( diese Gurte sind auch für die A-Ebene aber für die Ohren und die Stabilos ) Drei Sachen sind sonst noch wichtig. Zum einen sollte man nicht in die lockeren

Leinen mit Schwung rein laufen und zum zweiten nicht schon am Anfang erheblich Gas geben, da die Kappe dadurch nur gestört wird. Besser ist es mit leicht gespannten Leinen ohne Schwung loszulaufen und dann erst mit leichtem Schub zu unterstützen. Dabei sollte man die A und die A'-Tragegurte deutlich und lange führen. Der Schirm steigt so zuverlässig über einen und man fühlt gut den Zug auf den Leinen. Wenn man dann schnell genug läuft, kann man mit den Bremsen deutlich anbremsen und löst sich schnell vom Boden. Durch stetiges Nachlassen der Bremsen kann der Schirm in der Luft dann beschleunigen und es geht ab nach oben. Man muss sicher nicht immer so akribisch beim Start vorgehen, aber wenn ich mit ganz vollem Tank eine lange Strecke fliegen will und sehr dick angezogen bin, so dass ich einen Fehlstart mit allen Unannehmlichkeiten vermeiden will, lohnt sich die Sorgfalt alle male. Seit ich es so mache, kenne ich keine Fehlstarts mehr. Auch der Rückwärtsstart gestaltet sich denkbar einfach. Durch lockeres Auslegen und Anlupfen im Wind, kann man die Kappe schön Ausrichten und die Leinen kontrollieren. Man kann nun bei etwas Wind durch einen leichten Impuls und durch verkürzen der A-Leinen die Kappe schön gleichmäßig aufsteigen lassen. Wenn der Wind recht schwach ist, kann man durch erhebliches Verkürzen der A-Leinen die Kappe bedeutend steigwilliger machen. Wenn die Kappe bei einem mäßigen Wind über einem steht, kann man entweder starten, oder ein Tasse Kaffee trinken und dann starten. Sie parkt nämlich über einem wie angenagelt. Sehr angenehm. Ich empfand das Starten genauso wie bei meinem Silex S als recht einfach.



Schön sieht man das „Parken“ auf dem Bild, nur die Tasse Kaffee war gerade nicht zur Hand. Dummerweise hatte ich aber meinen Motor vergessen, sonst hätte ich starten können. Ich starte immer mit der empfohlenen Trimmerstellung 0 ( der auf dem Trimmergurt mit Zahlen dargestellte Trimbereich geht von -3: ganz zu, bis 15: ganz offen ). Der Schirm fliegt mit dieser Trimmerstellung bereits eine Geschwindigkeit von c.a. 44km/h. Das ist schon schneller als bei meinem Silex S mit offenen Trimmern ( c.a. 43km/h ) Mit ganz geschlossenen Trimmern fliegt der Schirm c.a. 37 km/h. Man kann den Schirm auch schön durch anbremsen langsam machen. Ich habe mehrmals in Bodennähe ( in 50 cm Höhe, Trimmerstellung 0 ) die Bremsen gefühlvoll ganz durchgezogen und mich dabei mit ordentlich Gas bis zum Aufsetzen an meinen Landepunkt rangeschleppt. Es gab dabei keinerlei Tendenz zum Abreißen. Ich lege großen Wert auf so ein verzeihendes Bremsverhalten, da ich dann beim normalen Fliegen immer eine große Sicherheitsreserve auf den Bremsen habe und mir keine Gedanken machen muss. Nach mittlerweile 100 Flügen und bestimmt 60 Flugstunden bevorzuge ich diese Art zu Landen, da man so gut und sicher den schnellen Schirm auf den Boden bringt und dabei sehr genau bestimmen kann, wo man landet will. Natürlich ziehe ich die Bremsen nicht jedes mal dabei ganz runter, das habe ich nur beim Testen gemacht, um mich an die Grenzen ranzutasten. Ein erheblicher Vorteil dabei ist, dass man bis zur letzten Sekunde noch über den Verlauf seines MOTORfluges entscheiden kann. Man hat so die Möglichkeit des Durchstartens nicht aus der Hand gegeben und ein „Touch and Go“ ist das eine oder andere mal aus Spaß auch dabei. Bei einer dynamischen Landung mit Ausflaren ist der Schirm auch unkompliziert. Er kommt mit der Trimmerstellung „Neutral“ schon recht flott rein, aber man kann ihn mit den Bremsen lange unter beibehalten der Höhe abbremsen und hat viel Reserve an den Bremsen bis zum Stall.



Das macht richtig Spaß, da der Schirm deutlich mehr Energie von Speed in Höhe umsetzen kann, als ich es vorher konnte. Wer gemächlicher reinlanden will, kann die Trimmer auf -3

stellen und es geht alles etwas gemäßigter ab. Mir gefällt es schneller besser. Die Wendigkeit des Schirmes ist gut. Extremes Kurvenwatzen geht aber nur, wenn man den Schirm von Anfang an mit einem guten Bremsleinenimpuls in die Kurve legt. Wenn man nur leicht die Bremse zieht und danach doch schneller rum will, geht es trotzdem nur gemächlich rum. Für einen Streckenflieger ist das egal. Acropiloten wählen eher was agileres. Ein großes Manko bei leichten Piloten ist, dass sie den schweren Piloten meistens hinterher gucken müssen, da diese häufig schneller sind. Da lag meine große Hoffnung in diesem Schirm und als ich die Trimmer geöffnet habe, ging für mich die Sonne auf: Als ich die Werte auf meinem GPS gemittelt hatte, kam dabei die erfreuliche Geschwindigkeit von 50 km/h raus. ( auf c.a. 500m MSL, 25 C° ) Das ist für einen Fußstarter schon eine tolle Ansage. Wenn ich mit meinen Kumpels fliege, muss ich nicht mehr alle 5 Minuten sagen: Fliegt doch bitte mal einen Vollkreis, damit ich aufschließen kann, sondern ich bin bei der Neutralstellung ( Einstellung 0 ) schon gleich schnell. Wenn ich mal 100 Meter aufschließen möchte, mache ich nur meine Trimmer auf und das Thema ist schnell erledigt. Man bedenke, dass das bei diesem Schirm noch lange nicht das Ende der Fahnenstange ist, da er ja auch ein zugelassenes Speedsystem hat und ich diesen Trumpf noch nicht ausgespielt habe. Mit offenen Trimmern muss ich deutlich mehr Gas geben, von Vollgas bin ich aber noch weit entfernt. In dieser Einstellung habe ich dann immer noch bei Vollgas gutes Steigen. Ich habe mittlerweile schon einige größere Dreiecksflüge mit dem Synthesis geflogen. Zum Beispiel ein 100km Dreieck!!! in 1 Stunde 53 Minuten mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von c.a. 53km/h im Flachland unter geschickter Ausnutzung der verschiedenen Windrichtungen in den verschiedenen Höhen. Des Weiteren ein 120km Dreieck!!! in den Alpen bei nahezu Windstille mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von c.a. 52,5km/h. ( ich vermute, dass der Schirm durch die größere Höhe bei dem Alpenflug ( 2400m MSL ) etwas schneller flog. Bei beiden Flügen hatte ich lediglich die Trimmer offen, das Speedsystem, das den Schirm noch mal deutlich schneller machen soll, habe ich dabei nicht verwendet. Ich habe dann mal einen Testflug mit dem zu 1/2 aktivierten Speedsystem gemacht und eine Durchschnittsgeschwindigkeit von c.a. 57 km/h erfliegen. Ich denke das solche Werte eine angegebene Maximalgeschwindigkeit von 61km/h absolut realistisch erscheinen lassen. Mit einem Reflexschirm im Fullspeed zu fliegen ist schon ein besonderes Gefühl, das ich mit einem normalen Schirm nie erleben konnte. Der Wind im Gesicht treibt einem die Tränen in die Augen und der Flügel vermittelt eher beim Einsatz der Stabilosteuerung das Kurvenfluggefühl eines Flugzeuges, als eines Gleitschirmes, zumal er durch die Steuerbewegung ja auch nicht gebremst wird und somit die Kurve mit gleichem Speed durchzieht. Einfach genial. Reflexflügel sind eben so. Das macht richtig Laune. Ich habe mal einen Steckenflug gemacht ( > 100 km ) fast durchgehend mit offenen Trimmern und einhalb gezogenem Speedsystem. Da hat man plötzlich Möglichkeiten, von denen man vorher nur träumen konnte. Jetzt mal ein paar Worte zu den Tragegurten: Wenn die Trimmer ganz offen sind, lehnt man sich entspannt zurück, klickt die Steuerschlaufen an die sehr gut erreichbaren und sichtbaren Magneten und lässt den Schirm einfach schnurren. Die Magnete haben den Vorteil, dass sie sofort, wenn sich die Steuergriffe, aus welchem Winkel auch immer, den gut sichtbaren Magneten im Gurt nähern, diese einsammeln und in einer idealen Stellung zum schnellen greifen, festhalten. So kann man extrem schnell bei Bedarf die Steuerschlaufen ohne hinzusehen greifen. Die Trimmerbedienung, auf die ich persönlich großen Wert lege, ist meines Erachtens auch besonders gut gelungen. Man kann die Trimmer sehr leicht mit einer Hand öffnen und auch wieder schließen, auch wenn der Gasgriff in der rechten Hand einen einschränkt, geht es erstaunlich gut. Man sieht auf dem Trimmerband immer durch Zahlen von 1 bis 15, ob die Trimmer symmetrisch eingestellt sind. Interessant ist auch die Lösung der Stabilosteuerung, die man bei offenen Trimmern verwenden sollte, um das Reflexprofil nicht zu verändern. Auch mit einem Magneten befestigt, sind links und rechts an den Tragegurten die zwei kleinen Stabilosteuerschlaufen angebracht. Diese kann man, in angenehm angebrachter Höhe, sehr gut

erreichen, schön mit dem Daumen greifen und hat bei Betätigung eine gute Steuerwirkung. Wenn man sie los lässt, sammeln die Magneten die kleinen Steuerschlaufen von selber wieder ein und richten sie zum guten Greifen wieder aus. Auch zum Fotografieren oder wenn man nicht beide Hände frei hat, sind die Stabilosteuerschlaufen von Vorteil, da man selbst mit einem Fotoapparat in der Hand die Schlaufen mit dem Daumen noch gut für eine Richtungskorrektur greifen kann. Eine super Lösung!! Mittlerweile steuere ich zu 95% mit der Stabilosteuerung, da sie sehr angenehm zu handhaben ist und ich so eine sehr entspannte Armhaltung einnehmen kann. Man merkt an solchen Stellen, dass die Jungs von Dudek sich viel Zeit genommen haben, auch die Detaillösungen optimal zu gestalten.



Es lässt sich alles gut bedienen und die Eigenschaften des Schirmes sind für mich als sicherheitsbewussten Hobbypiloten, der die eine oder andere Strecke schnell fliegen möchte, aber auch gelegentlich etwas turnen will, sehr gut. Durch die Reflextechnologie hat für mich das Streckenfliegen als Fußstarter eine ganz andere Bedeutung bekommen, da ich jetzt mit dieser Technik das machen kann, was die Trikepiloten einfach mit Gewicht und Flächenbelastung machen: schnell fliegen. Da ich aber nicht mit einer 30 kg Hantel in der Tasche fliegen möchte, ist es besser, einen Reflexflügel zu nehmen. Ich war von diesem Flügel so begeistert, dass ich ihn am Ende meiner Testzeit, vor circa einem Jahr, gekauft habe. Allzeit schöne Flüge, Sebastian

