

Dudek Synthesis Cabrio 42

Der Synthesis Cabrio ist ein Schirm, dessen Gewichtsbereich mit zwischen 150kg und 270kg angegeben ist.

Weitere tech. Details unter <http://www.dudek.eu/?technical-data,94>

Für mich als schwergewichtigen Trike Flieger ist er deshalb interessant, weil er einen sehr großen und hohen Gewichtsbereich abdeckt, der es ermöglicht diesen Schirm Solo und Tandem zu fliegen.

Ich bin diesen Schirm in der meisten Zeit mit einem Gewicht von ~ 180kg geflogen.

Darüber hinaus habe ich Erfahrungen mit ~ 270kg Startgewicht im Tandembetrieb machen können.

Start:

Beim Start fällt auf, dass man wesentlich mehr Meter auf und ab laufen muss, um den Schirm aus zu packen, als bei einem kleineren Schirm (wer hätte das gedacht)

Ein riesen Lappen, der einem schon beim Entfalten durch seine schierem Ausmaße, Leinen -gewicht und -vielfahl Respekt einflößt.

Während andere Schirme im Leerlauf schon lustig hinter dem Monster zappeln, zeigt sich dieser Riese unbeeindruckt.

Die Tragegurte sind verglw. kurz und sehr robust gestaltet.

Es gibt nur eine „tiefe“ Einhängeposition.

Wie bei Reflexschirmen üblich, sind die Trim Wege sehr lang.

Sie sind bestimmt ein Vierfaches länger, als die meine Stings.

Auf den Trim Gurten befindet sich die, für Reflexschirme ebenfalls übliche Skala von 0 – 20.

In der Bedienungsanleitung ist angegeben, dass beim Start, die Trimgurte in der kürzesten Position sein sollen.

Große Vorsicht von meiner Seite führt zu letztlich 7 Startabbrüchen, bevor ich das erste Mal starten konnte.

Ich konnte es einfach nicht fassen wie viel Gas und Entschlossenheit dieser Schirm in der Startphase erwartet.

Auf keinen Fall sollte man ihn durch einen „deutlichen“ Bremsimpuls, wie beim Silex oder Sting üblich, vor dem Überschüssen bewahren wollen.

Damit erntet man einen garantierten Startabbruch.

Nach ein paar Erfahrungen fängt man an dem Manual zu glauben, welches einem verspricht, dass der Schirm *nicht* zum Überschiessen neige.

Meine Erfahrungen zeigten mir: Überschiessen in keinen Fall!

Aber !Achtung vor dem Hängenbleiben!

Dies kann bei großer Motorleistung zu einem Start im Sackflug führen.

Um es kurz zu machen. Am Ende sah meine Starttechnik wie folgt aus:
Selbst bei einem 20er Wind (darunter natürlich auch) Vollgas und deutlichen Druck auf den A-Leinen bis er oben ist und dann noch ca. 2sek A-Leinen halten und halten.

Sollte der Schirm dabei evtl. leicht zur Seite wandern (wenn er dies tut passiert dies immer sehr langsam und behäbig!) heißt es weiter Vollgas und entsprechenden A-Gurt drücken. Zeigt dies nicht ausreichende Wirkung, weiter Vollgas und sehr sehr gefühlvoll auf die entgegengesetzte Bremse gehen (bloß nicht beide Bremsen) und sofort wenn Tendenzen einer Reaktion spürbar werden, Bremse wieder entlasten.

Reicht dies auch nicht um den Schirm zu retten: Motor aus!!

Klappt alles (wenn man alles beachtet eigentlich kein Problem), muss man zunächst erstmal richtig Speed aufbauen, um dann Raketengleich in den Himmel zu fahren.

(soll heißen, er will am Boden erstmal richtig schnell werden, wer vorher bremst verliert)

Flug:

In der 180kg Konfiguration spürt man an den Bremsen deutlich die niedrigere Flächenbelastung im Vergleich zu einem 160er Schirm (ach nee)

Dadurch hat man zunächst einmal das Gefühl größerer Instabilität.

Diese neutralisiert sich aber bereits ab einer Trimmereinstellung von 2

(bei einem verfügbaren Trimweg von 0-20)

Bei besten Bedingungen lässt sich schnell die Geschwindigkeit ermitteln.

0 = 42 kmh

20 = 56 kmh

Bemerkenswert dabei ist, das der Geschwindigkeitszuwachs mit einer verglwg geringen Drehzahlerhöhung bezahlt wird.

0 = 4900 U/min

20 = 5300 U/min

Was in allen von mir gelesenen Berichten über Reflexschirme nie eine Erwähnung fand ist folgendes.

Öffnet man die Trimmer schlagartig von 0 auf 20 ist bei festgestelltem Gas eine Erhöhung der Drehzahl von ca. 100-200U/min zu beobachten.

Dies ist meiner Meinung nach durch die Propeller Entlastung über den erhöhten Fahrtwind begründet.

Dadurch ist die Drehzahl Differenz zwischen low und high speed noch ein bisschen weniger verschärft zu sehen, da sie nicht ausschließlich durch eine Erhöhung des Gasgemisches zu Stande kommt.

Nun, die reine Geschwindigkeit von 56 kmh beeindruckte mich zunächst nicht besonders.

Das schaffen andere Schirme auch (auch wenn man sie dazu teilw. ein wenig überlasten muss ;-))

Wobei dies in der Regel bei meiner Konfiguration mehr Drehzahl gebraucht hätte.

Meine Zuneigung gewann dieser Schirm durch andere Qualitäten, doch dazu später mehr.

Steigen ist für mich auch immer wichtig, da ich nie viel davon habe.

Auch unter diesem Schirm erlebte ich keine Wunder.

Bei Trimspeed erlebte ich Durchschnittswerte bei Vollgas zwischen 1,6 u 2,1 m/s. (für mich normal)

Also nichts was irgendeine Form von Begeisterung zugelassen hätte.

Bemerkenswert war jedoch, dass selbst bei Trim 20 (offene Trimmer) immer noch ein Steigen von 0,9 u 1,3 möglich war. Dies kannte ich von anderen Reflexern nicht.

Eine Innovation, die in meinen Augen auch von klassischen Motorschirmen übernommen werden könnte ist das so genannte TST (Tip Steering Toggels). Diese zusätzlichen Steuerleinen gehen punktuell an die hintere Kante des Flügeltips.

Dort erzeugen sie so gut wie keinen Widerstand und behindern somit weder Auftrieb noch Geschwindigkeit.

Man kann mit ihnen auch Trimspeed schon recht passabel steuern und so verlustlos in das Schirmverhalten eingreifen.

Im voll aktivierten Reflexmodus sind sie notwendig, damit die klassischen Steuerleinen, welche dann mit enormer Kraft bedient werden müssten, nicht durch ihren Einsatz das Reflexprofil zerstören.

Die in anderen Berichten kritisch betrachtete Situation, dass man, wenn man das Drehmoment stark über die Trimmer ausgleichen müsse, mit einem Mischprofil unterwegs sei, konnte ich durch Fixierung des linken TST für mich lösen.

Ich war schon dabei, diesen Schirm als zu groß und zu schwer für mich als Flyker abzuschreiben, als das Barometer bei entsprechendem Wetter für mich umschlug.

Als ich mit diesem Schirm in Situationen kam, wo ich mich sonst unwohl und teilw. unsicher gefühlt habe (starke Thermik, Rückwärtsflug bei starkem Wind) hatte ich bei diesem Schirm das Gefühl so sicher wie in Abrahams Schoß zu sein.

Ging ich auch nur 50% in den Reflexmodus, konnte mich keine Böe und keine Thermik Blase mehr aus der Ruhe bringen.

Flog ich mit 5kmh rückwärts genügte ein kleiner Griff in die Trimmer und ich hatte wieder Fahrt über Land und alles wurde schlagartig stabil.

Dies reizte mich natürlich und ich wollte es genauer wissen.

In entsprechender Höhe flog ich absichtlich „schlechte“ Wingover bei vollem Reflexprofil.

Ich konnte mir genau vorstellen was mein Powerplay mir auf solch dreistes Entgegenhandeln wider der Schleulerdynamik gezeigt hätte.

Den Cabrio konnte ich mit aller Gewalt nicht aus dem Zenit stoßen.

Wie ich auch an den Leinen riss und zerrte, ich hing wie festgenagelt zentriert mittig unter dem Schirm, in welcher Position dieser sich auch immer befand.

Ein Fliegerkollege warnte mich vor Übermut: jeder Schirm kann klappen.

Dies habe ich über allem dabei nicht vergessen.

Bloß das Gefühl wie viel Kraft und Gewalt nötig ist, um diese Konstruktion zu beeindrucken, lässt sich dadurch nicht mindern.

Landung:

Zur Landung kann ich nicht viel sagen.

Es sei erwähnt, dass der Schirm ob seiner gigantischen Ausmaße, ein riesiges Potential in sich trägt, welches wohl abgewogen ausgebremst sein will, wenn man nicht erneut ungewollt gen Himmel geschleudert werden möchte.

Ansonsten unauffällig.

Kommt bei viel Wind, entgegen meiner Befürchtungen, gut und sanft bis auf den Boden runter.

Fazit:

Für meine Bedürfnisse hat mich der Schirm überzeugt.

Ich fühle mich mit ihm unter allen Gewichtssituationen, für den ich ihn brauche und in allen Wettersituationen gut aufgehoben flexibel und sicher.

Ein großes Manko sind für mich die enormen Packmaße und das Gewicht am Boden.

Da man aber einen Schirm nicht nach seinen Werten am Boden beurteilt ;-) fällt für mich die Entscheidung zu Gunsten des Schirmes aus.

