

## Reflexprofil

Bei normalen Gleitschirmen ist die größte Wölbung im vorderen Drittel der Gleitschirmkappe, also dem Bereich, in welchem auch der größte Auftrieb entsteht. Im weiteren Verlauf bis zur Flügelhinterkante ist nur noch eine geringe bis gar keine Wölbung vorhanden.

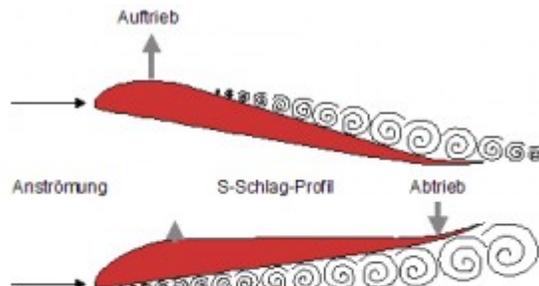


Bild 9: Wirkung des S-Schlags bei negativen Anstellwinkeln

Bei s.g. Reflex-Profilen / S-Schlagprofilen ist die Hinterkante leicht nach oben gezogen, was über die Verstellung der hinteren

Durch diesen leichten **S-Schlag** verschiebt sich der Auftriebs-Schwerpunkt bei einem geringen Anstellwinkel etwas nach vorne, was zur Folge hat, dass der Flügel vorne etwas nach oben zieht. Dies bewirkt, dass der Flügel durch diesen "Zug" bei höheren Geschwindigkeiten nicht so leicht zu einem

Fronklapper neigt wie ein [Gleitschirm](#)-Flügel mit normalen Profil im beschleunigten Zustand.

Je schneller der [Gleitschirm](#) in diesem Zustand ist, um so höher wird der verschobene Auftrieb und um so stabiler wird die Kappe.

Eine Folge ist allerdings auch, dass die Gleitleistung des Gleitschirms in diesem Zustand stark abnimmt, was vermutlich auch der Grund ist, weshalb sich das Reflex-Profil bisher nur bei Paramotor-Schirmen durchsetzte, denn hier ist die Gleitleistung der Kappe uninteressant, da der Vortrieb ohnehin durch den Motor erzeugt wird.

Vielmehr ist es bei Paramotor-Schirmen wichtiger, dass auch bei höheren Geschwindigkeiten eine relativ klappstabile Kappe vorhanden ist.

Ein weiterer Nachteil von Reflex-Schirmen ist, dass bei diesen höheren Geschwindigkeiten mit **S-Schlag** die Steuerleinen / Bremsleinen nur sehr dezent bis überhaupt nicht eingesetzt werden dürfen, da sonst der [Gleitschirm](#) sehr stark einklappen kann.