

Dudek Hike & Cruise indd 82 18.09.23 21:10

er Dudek Hike&Cruise wurde am diesjährigen Stubaicup als eine der Sensationen angekündigt! Aufgrund des Sportklasse-Zweileiner-Fiebers ging das damals leider etwas unter. Grund genug, sich im Rahmen eines großen Testberichts näher mit diesem neuartigen Konzept auseinanderzusetzen!

Doch was ist der Hike&Cruise überhaupt? Ein Leichtschirm, ein Singleskin, eine Streckenmaschine, ein Freestyler, ein Einsteigerschirm? Der Blick auf die technischen Daten verwirrt mehr, als er hilft! 65 Zellen, 2,86 kg (Größe 25), Homologation EN A (Größe 25), Streckung 5,6 ... das passt doch irgendwie nicht zusammen! Dazu kamen noch einige Aussagen von THERMIK-Fotograf Adi Geisegger, der den Hike&Cruise schon sehr früh fliegen durfte.

Vielleicht hilft auch die Orientierung am Namen weiter! Wir erinnern uns an das Ultraleichterfolgsmodell Run&Fly des polnischen Herstellers. Nun also "Hike" statt "Run" (der Hike&Cruise ist doch etwas schwerer als der Run&Fly) und "Cruise" statt "Fly", was darauf hindeutet, dass mit dem "Hike&Cruise" schon etwas mehr zu erfliegen ist als mit einem Ultraleicht-Singleskin! Und wir erfahren, dass der Hike&Cruise zumindest von der Entwicklung her etwas mit einem Singleskin zu tun hat.

Trotzdem: Die Verwirrung bleibt, bis ein Testschirm des Hike&Cruise in der Größe 25 in der Redaktion eintrifft ...

KONSTRUKTION, MATERIALIEN & DESIGN

Das Kernstück der revolutionären Konstruktion nennt Dudek "3-zu-1-Technologie". Die Idee dahinter ist, das Obersegel mit möglichst vielen Zellen so "strömungssauber" wie möglich zu machen, während aus Gewichtsgründen das Untersegel maximal "ausgedünnt" wird, sprich sehr wenig Zellen aufweist. Mit letzterer Technologie hatte man bei der Entwicklung der ultraleichten Singleskins viel Erfahrung gesammelt. Denn – das wissen Gleitschirmkonstrukteure schon länger – der meiste Auftrieb wird bei einem Gleitschirm am Obersegel generiert. Das Gleitschirm-Untersegel ist allein wegen der vielen Leinenaufhängungspunkte aerodynamisch nicht sehr effizient.

Im Fall vom Hike&Cruise bedeutet es, dass das Obersegel über 65 Zellen verfügt, was nur bei Sportklasseflügeln und Hochleistern zu finden ist. Am Untersegel hingegen findet man nur 21 Zellen, was weniger ist, als die einfachsten Schulschirme aufweisen. In etwa kommt so auf drei Zellen im Obersegel eine Zelle im Untersegel, was zur Namensgebung des Systems führte. Man kann sich sehr leicht vorstellen, dass ein komplexes System aus Diagonalbändern und Rippenteilen notwendig ist, um einen Flügel dieser Bauweise erfolgreich zu konstruieren.

In der Profilnase findet man auffallend kurze Kunststoffstäbchen, die eine moderate Shark Nose formen. Im Achterliek verbessern Miniribs den Luftstrom des "Multizellers" hier nochmals zusätzlich aerodynamisch.

Der Hike&Cruise ist durchgängig in 27und 29-g-Leichttuch von Porcher gehüllt, bei manchen Vectorbändern im Segelinneren wird auch dickeres Tuch mit 40 g/m² verwendet. Vom generellen Leinenkonzept her ist der Leichtschirm ein Hybrid-Dreileiner. Drei Leinenebenen am Tragegurt verbinden diesen mit dem Obersegel, wobei bei den Topleinen an der C-Ebene eine kurze D-Ebene hängt. Mit Ausnahme der Hauptbremsleine und einem Teil der äußeren A-Stammleine (zum Ohrenanlegen) sind alle Leinen unummantelt ausgeführt. Das Leinenmaterial stammt von Edelrid (8.001U-Serie) und ist aus Kevlar/Technora.

Neben der "3-zu-1-Technologie" ist es der Tragegurt, der sofort Aufmerksamkeit erregt, wenn man ihn in den Händen hält. Schmale Gurtbänder und Softlink-Verbindungen zu den Stammleinen sind bei einem Leichtschirm nicht verwunderlich, ein Holzgriff für C-Steering überrascht in diesem Segment dann doch. Interessant gelöst ist auch die Anbindung der äußeren A-Stammleine. Diese hängt an einem Durchläufer zwischen A- und B-Ebene, um (wie bei vielen Schirmen üblich) die Schränkung im Außenflügel beim Beschleunigen gegenüber den inneren Stammleinen zu verändern. Im weiteren Verlauf wird die äußere A-Stammleine durch einen Keramikring unterhalb des Softlinks geführt. Die Verarbeitung des Hike&Cruise lässt jedenfalls keine Wünsche offen!

Der Hersteller lobt das einzigartige Fluggefühl des neuen Leichtschirms, das vor allem bei Hike & Fly und Biwakflügen erlebt werden kann (aber natürlich auch im täglichen Flugeinsatz). Den Kompromiss aus Leistung und

TECHNISCHE DATEN (HERSTELLERANGABEN)						
Hersteller	Dudek Paragliders, 86-031 Osielsko, Polen, www.dudek.eu					
Vertrieb	Sasse Paragliding GmbH, DE-31737 Rintel, +49 (0)5751 91 80 88, info@dudek-paragliders.de, www.dudek-paragliders.de					
Produktion	Dudek Polen					
Konstrukteur	Dominik & Piotr Dudek, Jacques Peugeot, Jean Baptiste Chandelier					
Testpiloten	Manuel Laly					
Größen	19	22	25			
Zellenanzahl	65/21	65/21	65/21			
Startgewicht (kg)	50–75	65–90	85-105			
Fläche ausgelegt (m²)	19,00	22,00	25,00			
Fläche projiziert (m²)	15,87	18,34	20,89			
Spannweite ausgelegt (m)	10,23	11,01	11,73			
Spannweite projiziert (m)	8,03	8,64	9,21			
Streckung ausgelegt	5,60	5,60	5,60			
Streckung projiziert	4,06	4,06	4,06			
Kappengewicht (kg)	2,37	2,62	2,86			
Preis inkl. Mwst. (€)	3.750,-	3.950,-	4.100,-			
Gütesiegel LTF/EN	В	В	A			
Lieferumfang	Gleitschirm, Zellenpacksack, Beschleuniger mit Easy Catch, Befestigunsstifte (Startplatz), Windsack					



Dudek Hike & Cruise.indd 83 18.09.23 21:10



Packvolumen bzw. Gewicht in Verbindung mit der Pilotenanforderung gibt es in dieser Form jedenfalls noch nicht. Wobei Dudek deutlich kommuniziert, dass der Hike&Cruise nicht für Einsteiger (trotz seiner EN-A-Einstufung in Größe 25) geeignet ist.

Nachdem – so viel vorweg – der Hike&Cruise als Revolution angekündigt wurde und tatsächlich sehr anders ist, als alle anderen Gleitschirme, die in den letzten Jahren unsere Testprozedur durchlaufen haben, haben einige Piloten des THERMIK-Teams den Hike&Cruise geflogen. Das Resultat war verblüffend: Zwischen völliger Ablehnung, "offenem Mund mit Fragezeichenblick" und begeisterter Euphorie lagen die Reaktionen. Selten hat ein Gleitschirm bei uns so polarisiert. Wie auch immer man dies bewertet, im von vielen kritisierten Gleitschirmeinerlei von immer ähnlicher zu fliegenden Flügeln, ist der neue Dudek-Leichtschirm eine sehr erfrischende Erscheinung!

Den Hike&Cruise gibt es in drei Größen (19, 22 und 25) und drei Farben. Unser Testmodell war der 25er und damit der größte Hike&Cruise mit EN-A-Einstufung!

STAR1

Die Kappe benötigt keine besondere Auslegeform, eine leichte Mittenbetonung reicht. Mehr Aufmerksamkeit sollte allerdings dem Leinenmaterial zugewendet werden: Die durchgängig unummantelte Kevlarbeleinung hat durch unterschiedliche Durchmesser einiges an "Verhakungspotential", die farbliche Unterscheidung fällt zudem gering aus (rötliche Farbtöne bis auf die B-Stammleinen). Ein erster Hinweis auf eine geringe Einsteigertauglichkeit.

Der Start hingegen ist purer Spaß. Die Kappe "springt" über den Piloten und bremst sich fast selbständig ein. Er erinnert stark an einen Singleskin-Start! Aufgrund der weit nach unten gezogenen Außenflügel ist nur Seitenwind manchmal ein Gegner, denn der Flügel kann dann seitlich einrollen. Ähnlich einfach gestaltet sich der Rückwärtsstart. Schon bei wenig Aufwind steigt die Kappe über den Piloten. Durch das leichte Material ist der Schirm (wie alle Ultraleichtflügel) am Boden ein wenig von Windeinflüssen gefährdet und der Hike&Cruise wird wohl auch auf steilen Schneestartplätzen nicht gerne liegen bleiben. Trotzdem ... in Summe ein toller Starter!

FLUGVERHALTEN

Die Spannung vor dem ersten Flug war wegen der prognostizierten Andersartigkeit groß. An einem Sommertag am Salzburger Bischling war es dann so weit. Aufgrund des Ostwindes und des frühen Startzeitpunkts erwarteten wir gute Bedingungen auf der Ostseite dieses klassischen Flugberges. Und in der Tat war es so! Nach einem supereinfachen Start - im leichten Ostwind zart an den A-Gurten ziehen ... Schirm steigt leichtgängig ... ausdrehen ... drei Schritte ... airborne – ließ die steile Ostflanke sofort Soaringbedingungen erwarten. Das Fluggefühl mit dem Hike&Cruise ist tatsächlich völlig anders, das war schon in der ersten Flugminute klar. Die herausragenden Eckpunkte waren die hohe Armhaltung an den Steuerleinen bei gleichzeitig sofort stark und knackig einsetzenden Steuerkräften, quasi ohne Vorlauf. In Verbindung mit so gut wie nichtvorhandener Dämpfung hat man das Gefühl, unmittelbar und direkt mit der Luft verbunden zu sein. Was in den schwachen Soaringbedingungen sofort tollen Flugspaß aufkommen ließ kann in späteren thermisch/turbulenten Bedingungen auch schon mal anfänglich erschrecken. Doch davon später mehr! Jetzt war mal Fun pur angesagt: Der Hike&Cruise fliegt sich wie ein Roadster: direkt und knochenhart! Hier verzögert nichts, manövrieren geht auf den Zentimeter, umdrehen gedankengesteuert. Schnell stellt man in diesen Bedingungen aber auch fest, dass der Hike&Cruise extrem wendig, aber nur scheinbar dynamisch ist, was wahrscheinlich die Voraussetzung für eine EN-A-Einstufung ist.

Zwei Dinge fallen dann auch sofort auf: Der Hike&Cruise "schwimmt" in den schwachen Soaringbedingungen perfekt auf, nimmt zarte Heber gut mit ... kein Nachteil in diesen Bedingungen.

Da in den dynamischen Aufwinden am steilen Hang auch leichte Thermikansätze vorhanden sind, macht es sehr viel Spaß statt Achtern am Hang auch mal einen Vollkreis im Steigen einzulegen. Aufgrund der Exaktheit des Hike&Cruise ist das Fun pur. Der Flügel ist so wendig, dass man ihn – quasi am Stand – vom Hang wegdrehen kann, ohne Gefahr zu laufen, den Bäumen zu nahe zu kommen.

Und man merkt den harten Innendruck der Kappe und die extreme Stabilität die (vermeintlich) auch durch den harten ansatzlosen Steuerdruck vermittelt wird.

Thermikflug

Eine halbe Stunde nach diesem perfekten Soaring-Einstieg werden die Aufwinde auf der Ostseite schwächer. Zeit, sich auf der Süd-

84 | 10_23 www.thermik.at

Dudek Hike & Cruise.indd 84 18.09.23 21:10

KONSTRUKTION/MATERIALIEN

Kappe: Obersegel: Porcher 27 & 29 g/m² Untersegel: Porcher 27 g/m² Rippen: Porcher Hard 26 und 40 g/m²

Leinen: Edelrid Edelrid 8001 U, Kevlar unummantelt mit den Haltbarkeiten 050/070/090/130/230/280 kg

Tragegurt: Schmaler, sehr gut verarbeiteter Tragegurt, Kunststoff-/Metallrollen bei Beschleuniger, Bremsumlenkung Keramikring, C-Steering mittels Holzgriff, Druckknopf (Bremsenhalterung), Softlinks für die Bremsleinenanbindung, Bremsleinenwirbel

EIGNUNG				
Einsteiger		XC	•••	
Gelegenheitspilot	•	Acro		
Wettkampf		Hike & Fly	••••	

• (wenig geeignet) bis •••• (hohe Eignung)

DUDEK HIKE&CRUISE

PILOTENANSPRUCH (ANFORDERUNG AN DEN PILOTEN) E1 E2 i1 i2 S1 S2 H1 H2 CC i2: Intermediates mit klarer Leistungsausrichtung für

Piloten, die regelmäßig in der Luft sind.
Erforderliche Skills/Erfahrung: In dieser Klasse
ist bei Störungen aktives Eingreifen notwendig!
Nick- und Rollverhalten in starken Turbulenzen und
Thermiken setzen teilweise beherztes Eingreifen
voraus. Erfahrung bei Extremflugmanövern und/oder
Streckenfliegen empfehlenswert! Sicherheitstraining
mit diesem Schirm unbedingt erforderlich.
Erforderliche Airtime: Ab min. 50 Std./Jahr

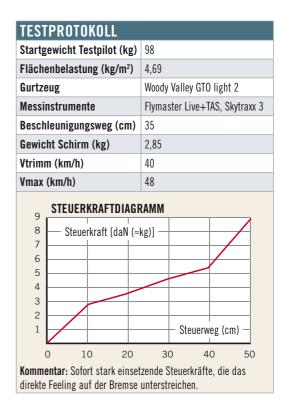
PILOTENKOMMENTAR

Tolles Startverhalten, knackiges Handling, einzigartiges Fluggefühl, 2,86 kg ... und EN A (Größe 25)!!!!

Was uns gefiel: Direktes Fluggefühl, tolles Handling

Was anders ist: Alles! Völlig andersartiges Fluggefühl!

Was uns fehlt: -



ostseite zu platzieren, um erste (Lee-)Bärte aufzuspüren! Diese werden dann auch prompt vom Flügel mitgeteilt. Die Kappe ist dabei extrem lebendig! Jeder kleinste Heber wird gnadenlos durch Hebel- und Stoßbewegungen an den Piloten weitergegeben. Dieses Verhalten braucht unbedingt etwas Eingewöhnung! Der Flügel zeigt dabei durchaus eine gewisse Flachstelltendenz, ist aber auch jederzeit "in the core" auf die Flügelspitze zu stellen um enger zu drehen. Nach einiger Zeit hat man sich an dieses "dämpfungslose" Verhalten gewöhnt, wenn man will! Natürlich zeigen sich darin auch Vorteile: Man spürt einfach alles! Was auch seine Schattenseite hat. Schwupps, kann man auch schon mal auf die Gegenseite der Drehrichtung geschupst werden, wobei der Flügel sofort wieder in die ursprüngliche Richtung gezwungen werden kann.

Durch die Notwendigkeit des ständigen Korrigierens kann es auch zu falschen Rückschlüssen in Bezug auf die Nick- und Rolldämpfung kommen. Besonders die Nickdämpfung ist sehr hoch, wenn der Flügel auch manchmal scheinbar unmotiviert anfährt. Aber den Hike&Cruise umgibt so etwas wie ein "Sicherheitspanzer", über den er nicht drüberpitcht, sondern wie von unsichtbarer Hand sofort wieder abstoppt. Auch beim Einflug in die Thermik beißt die Kappe manchmal aktiv nach vorne in den Aufwind, wie man es von viel höher eingestuften Leistungsflügeln gewöhnt ist.

Die Rolldämpfung würde ich als mittel bezeichnen. Er giert zwar wenig, aber rollt manchmal entlang der Querachse von links nach rechts, ohne nach vorne zu tauchen.

Am Nachmittag suche ich dann starkes thermisches Steigen über den steilen Felsabbrüchen des Tennengebirges auf. Da sich das direkte zappelige Verhalten dann noch verstärkt, muss man sich auch schon mal einreden, dass man ja unter einem EN-A-Schirm hängt! Mit mehr Gewöhnung wird's besser! Der Hike&Cruise beginnt dann auch schon mal, stärker in sich zu arbeiten, was man aufgrund der überaus starken Kappenspannung zuerst gar nicht glauben will. Hat man sich in stark turbulenten Bedingungen bis 6 m/s Steigen auf den Flügel eingegroovt, will man das direkte Flugverhalten nicht mehr missen!

Beschleunigter Flug

Sehr gespannt war ich ob des sehr aufwendigen Tragegurts mit C-Steering-Griff auf den beschleunigten Flug. Die Spurtreue ist unbeschleunigt ja nicht allzu hoch, nimmt aber beim Treten des sehr leichtgängigen Beschleunigungssystems sofort merkbar zu. Der Beschleunigungsweg ist auch nicht allzu lange und so fräst man man schnell Rolle auf Rolle Fullspeed dahin. Zu den Geschwindigkeitswerten: Ich war sehr verwundert über die außerordentlich hohe Trimmgeschwindigkeit, vor allem weil mir ein Testpilotenkollege genau das Gegenteil berichtet hatte. Das kann einerseits daran liegen, dass der Hike&Cruise auf höhere Beladung möglicherweise stärker reagiert, als man es von "normalen" Gleitschirmen gewöhnt ist. Auf was man auf jeden Fall achten muss, ist das vollständige Freigeben der Bremsen, was aufgrund der kurzen Bremsleineneinstellung nicht so einfach möglich ist. Man sollte dabei jegliche Schlaufung der Bremsen aufgeben

(Halbschlag etc.), um nicht zu bremsen. Dann erreichte ich bei meinem Startgewicht (98 kg) tatsächlich 40 km/h Trimmspeed! Beschleunigt kann man nochmals etwa 8 km/h zulegen. Dabei zeigt die Kappe keinerlei Unstabilitäten auf der Profilnase, kein Eindellen, nichts!

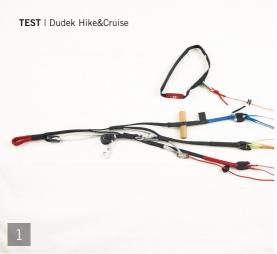
Der markante C-Steering-Griff aus Holz hat keine Verbindung mit der B-Ebene, wie es bei aktuellen Gleitschirmen meist der Fall ist (B-/C-Steering). Durch das rein auf die C-Ebene wirkende System kommt es zu einer Verwölbung des Profils beim Herunterziehen. Nichtsdestotrotz ist der Griff überaus hilfreich, um beschleunigt Richtungskorrekturen durchzuführen. Um nicht versehentlich zu bremsen. kann man bei Talquerungen auch nur den C-Steering-Griff in der Hand halten – das funktioniert sehr gut! Auffällig ist, dass sich das Sinken auf den ersten Zentimetern des Beschleunigers kaum verändert (sehr flache Polare), ehe die Gleitleistung dann schnell stark einbricht. Dies sollte man bei der richtigen Einstellung eines mehrstufigen Beschleunigungssystems berücksichtigen, denn bis 43 ... 44 km/h kann man quasi ohne Einbußen im Sinken mit gutem Gleiten dahinfräsen!

${\bf Extremflugverhalten}$

Obwohl ich – wie unter Thermikflug beschrieben – durchaus "heiße Ritte" mit dem Hike&Cruise erlebte, erscheinen Einklapper in freier Wildbahn aufgrund der immensen Kappenspannung kaum möglich. Ich habe jedenfalls keinen erlebt!

Gegen simulierte Einklapper wehrt sich der Flügel mit allen Kräften und man muss schon ordentlich am Tragegurt ziehen, um den Flügel

Dudek Hike & Cruise.indd 85 18.09.23 21:10









- Schon beim Anblick des überaus gelungenen Tragegurts will man sofort in die Luft.
- Der Holzgriff ermöglich C-Steering, das allerdings ausschließlich auf die C-Ebene ansetzt (kein B-/C-Steering).
- 3. Die Stäbchen in der Profilnase sind relativ
- 4. Separate A-Leine zur Schränkungsänderung und (beschleunigt) zum Ohrenanlegen
- 5. Die markante "3-zu-1-Techologie" im Außenflügelbereich



DUDEK HIKE&CRUISE

einzuklappen. Der große Druck öffnet den Flügel aber augenblicklich wieder ...

Spaßfaktor (Dynamik & Wendigkeit)

Wie schon beschrieben wirkt der Flügel dynamisch und wendig, wobei sich die Dynamik (Einstufung EN A!) in Grenzen hält. Trotzdem machen enge Turns und Wingover viel Spaß. Mit entsprechend zupackendem Steuereinsatz kann man sich schön über den Flügel "wingovern" ...

ABSTIEGSHILFEN

Ohren anlegen

Aufgrund des hohen Drucks im Flügelinneren ist das Anlegen der Ohren keine Domäne des Hike&Cruise. Man muss möglichst hoch über dem Tragegurt auf die äußere A-Leine greifen. Die Zugkräfte sind recht hoch und die Außenflügel wollen sich nicht so richtig anlegen. Ein Nachziehen ist ebenfalls sehr kraftaufwendig und die Außenflügel beginnen auch etwas zu schlagen, ohne dass dies allerdings sicherheitsrelevant wäre. Gibt man die A-Leinen frei, öffnen die Außenflügel schlagartig selbständig!

Steilspirale

Aufgrund seiner hohen Wendigkeit geht der Hike&Cruise recht schnell in eine Steilspirale mit hohen Sinkwerten über. Die neigt allerdings nicht zu selbständigem Beschleunigen und bleibt gut dosierbar. Eine langsame Ausleitung ist zu empfehlen, um nicht in die eigenen Wirbelschleppen zu steigen.

B-Stall

Aufgrund des dünnen Leichttuchs habe ich auf die Durchführung des B-Stalls mit dem Hike&Cruise verzichtet. Man ist aber auch schon beim Einleiten extrem hohen Kräften konfrontiert. Daher wurde der B-Stall nicht getestet!

FAZIT

Doch, die angesagte Revolution hat stattgefunden! Der Hike&Cruise ist mit anderen Gleitschirmen am Markt durch sein einzigartiges Flugverhalten nicht zu vergleichen. Allein dieses ist es wert, den außergewöhnlichen Flügel zu fliegen. Er ist natürlich primär ein Hike-&-Fly-Leichtschirm, der sich mit einem Kappengewicht unter 3 kg (2,37/2,62/2,86 kg) am

ehesten mit den speziellen Leichtschirmen von Gin Gliders, Advance oder Niviuk (Yeti 5, Pi 3, Kode P) vergleichen lässt. Allerdings ist sein Flugverhalten gänzlich anders!

Für wen eignet sich also der Hike&Cruise? Von der Anforderung - wie schon erwähnt - ist er nicht für Anfänger und wohl auch nicht unbedingt für Gelegenheitspiloten geeignet. Denn das spektakuläre Flugverhalten muss man durch seine außergewöhnliche Direktheit in starken Thermiken und Turbulenzen schon mögen. Andererseits wäre gerade dieses Flugverhalten für mich ein Grund, mich für den außergewöhnlichen Dudek-Leichtschirm zu interessieren. Von den Fähigkeiten des Flügels ist er vor allem für Hike & Fly und Biwakflug geeignet, macht aber sicher auch auf Strecke eine gute Figur. Wer intuitives, feines und direktes Handling liebt, fliegt mit dem Hike&Cruise richtig! Kompliment an das Team von Dudek, denn es gehört sicher viel Mut dazu, so einen Flügel am Markt zu platzieren. Persönlich hoffe ich, dass Dudek die spektakuläre "3-zu-1-Technologie" weiterentwickeln wird und wir dieses spezielle Fluggefühl auch noch in weiteren Gleitschirmen kennenlernen dürfen!

86 | 10_23 www.thermik.at









Dudek Hike & Cruise.indd 87 18.09.23 21:10