Der Run&Fly fliegt … und angesichts des geringen Gewichts sehr gut!

DUDEK RUN&FLY

Die Entwicklung bei den Singleskins geht weiter. Mit dem brandaktuellen Run&Fly drückt der polnische Hersteller das Gewicht seines neuen Einfachseglers auf unter 1 kg und auf ein sagenhaftes Packmaß!

Testpiloten: Christian Koranda, Norbert Aprissnig
Fotos: Norbert Aprissnig

Die Spannung war groß, als der Run&Fly in Größe 16 in der Redaktion eintraf. Vor dem Auspacken musste das Leichtgewicht gleich mal auf die Waage. Und tatsächlich, Dudek hat nicht geflunkert: 986 Gramm zeigt die Briefwaage, Wahnsinn!

Dudek ist bisher als Singleskin-Entwickler lediglich mit dem Prototyp V-King in Erscheinung getreten, der vorwiegend mit Paramotoren geflogen wurde.

Nach der „Erfindung“ des Singleskins durch Ozone mit XX-Light waren es seinerzeit vor allem Niviuk (mit dem Skin) und AirDesign (mit dem UFO), die die Entwicklung der Einfachsegler vorantrieben. Später waren es vor allem Skyman (Sir Edmund, Sir Edmund Race) und Independence (Grasshopper), die in dem Bereich pushten. Nun also Apco mit dem Hybrid und eben Dudek mit dem Run&Fly.

Bei Letzterem wurde auch schnell klar, dass neben dem üblichen Dudek-Entwicklungsteam ein Großer der Szene seine Finger im Spiel hatte: Jean Baptiste Chandelier! Der umtriebige Franzose ist schon länger mit Dudek verbandelt, der Gleitschirmöffentlichkeit ist er durch seine genialen Videos ein Begriff …

KONSTRUKTION, MATERIALIEN & DESIGN

Das Erstaunliche vorweg: Dudek verspricht mit dem Run&Fly nicht nur außergewöhnlich geringes Gewicht, sondern auch gutes Flareverhalten und ausreichend Speed, Eigenschaften für die die Einfachsegler nicht gerade bekannt sind. Im Gegenteil!

Genau genommen ist der Run&Fly auch kein reiner Singleskin. Ein kurzer Bereich hinter der Eintrittskante ist geschlossen ausgeführt, ehe der Run&Fly wie ein herkömmlicher Singleskin ohne Untersegel auskommt. Dudek nennt dies „Front Tube“. Der kurze Schlauch, der im Flug durch Staudruck gefüllt wird, soll vor allem für gute Penetration und Geschwindigkeit sorgen. Dudek folgt damit einem Konzept, das der israelische Hersteller Apco mit seinem Hybrid (EN B) bereits 2018 realisiert hat. Allerdings ist beim Hybrid der mit Staudruck gefüllte Bereich wesentlich länger.

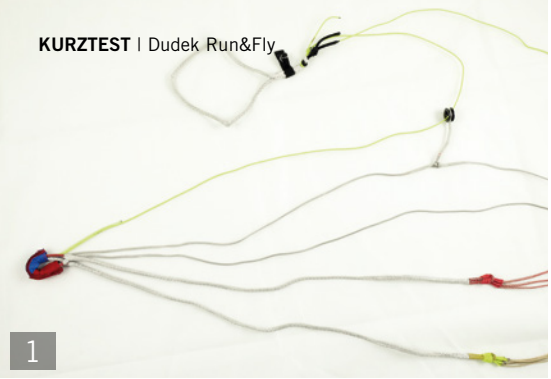
Beim Run&Fly wird diese Front Tube durch kleine Eintrittsschlitze gefüllt, allesamt ohne jegliche Verstärkung, denn die „Federleichtigkeit“ kann natürlich nur durch radikale Maßnahmen erreicht werden. Unter diesem Aspekt muss man auch die Konstruktion „hinter“ der Front Tube verstehen. Nach etwa dem ersten Drittel der Profiltiefe reduzieren sich die ursprünglichen 41 Zellen auf lediglich 13! Dies verleiht dem Run&Fly vor allem in der Seitenansicht im Flug ein abenteuerliches Aussehen. Die Front Tube ist deutlich nach unten gezogen, dann folgt der „normale“ Bereich mit 41 Zellen, der in einer gewaltigen Stufe nach oben springt beim Übergang zu nur mehr 13 Zellen. Der Grund liegt in einem gewaltigen Ballooning des hinteren Teils des Segels, wenn ursprünglich jeweils drei Zellen in einer „Riesenzelle“ „aufgehen“.

Rein optisch bekommt man angesicht dieser Konstruktion schon mal Zweifel, ob das Ding überhaupt fliegen wird. Zweifel, die allerdings schnell ausgeräumt werden. Das nächste Detail, das am Run&Fly abenteuerlich ausfällt, ist die Bremse: Die Hauptbremsleine läuft wie bei Acroschirmen „frei“, also nicht durch eine Rolle oder durch einen Ring (Freebrake). Die Hauptbremsleine ist über eine zusätzliche Leine mit der Hauptaufhängung verbunden. Hier geht es aber nicht nur um die Verbindung oder Befestigung der Hauptbremsleine mit dem/am Tragegurt, sondern um ein spezielles System, das die C-Ebene in den Bremsvorgang miteinbezieht. Denn diese „Verbindungsleine“ läuft durch einen Keramikring, der mit der C-Ebene verbunden ist. Quasi mittels einer Flaschung (Flaschenzug) wird die C-Ebene beim Bremsen miteinbezogen. Der technische Hintergrund scheint klar: Singleskins flaren beim Bremsen bei der Landung nicht oder nur schlecht. Eine zusätzliche Wölbung des Profils durch das Herunterziehen der C-Ebene verbessert das Flareverhalten des Run&Fly. Ein ähnliches System setzt übrigens auch Independence bei seinem „Singleskin-Schulschirm“ Grasshopper ein.

TECHNISCHE DATEN (HERSTELLERANGABEN)

Hersteller	Dudek Paragliders, 86-031 Osielsko, Polen www.dudek.eu			
Vertrieb D/A/CH	Sasse Paragliding GmbH, 31737 Rinteln +49 (0)5751 91 80 88, info@dudek-paragliders.de www.dudek-paragliders.de			
Produktion	Dudek Polen			
Konstrukteure	Jacques Peugeot, Jean Baptiste Chandelier			
Testpiloten	Jean Baptiste Chandelier			
Größen	14	16	18	20
Zellenanzahl	41	41	41	41
Startgewicht (kg)	bis 108	bis 108	bis 108	bis 108
Fläche ausgelegt (m²)	14,00	16,00	18,00	20,00
Fläche projiziert (m²)	11,95	13,66	15,37	17,08
Spannweite ausgelegt (m)	8,2	8,76	9,3	9,8
Spannweite projiziert (m)	6,52	6,97	7,39	7,8
Streckung ausgelegt	4,8	4,8	4,8	4,8
Streckung projiziert	3,6	3,6	3,6	3,6
Kappengewicht (kg)	0,896	0,986	1,077	1,162
Gesamtleinenlänge (m)	–	–	–	–
Vtrimm (km/h)	ca. 42 km/h bei der Größe 16 mit 85 kg Startgewicht			
Vmax (km/h)	–	–	–	–
Preis inkl. Mwst. (€)	1.999,–	1.999,–	2.165,–	2.220,–
Gütesiegel LTF/EN	Lasttest	Lasttest	Lasttest	Lasttest
Lieferumfang	Innenpacksack			

Dynamischer Start mit dem Winzling



1. Extreme Gewichtsminimierung am Tragegurt: Mehr als ein paar Schnüre gibt es nicht …
2. Kurze Stäbchen in der Profilnase der „Speed Tube“
3. Filigran anmutende Leinenanbindung am Einfachsegler
4. Schmale Eintrittsschlitze belüften die „Speed Tube“.
5. Nicht viel größer als eine 2-Liter-Wasserflasche: der Run&Fly in seiner Verpackung!

Wenn ich weiter oben „Tragegurt“ geschrieben habe, ist das eigentlich nicht ganz korrekt: Die Stammleinen jeder Ebene enden einfach in einer etwas dickeren Leine, die gemeinsam im Hauptkarabiner eingehängt werden. Metallschäkel oder Softlinks sucht man beim Run&Fly vergeblich: Gewichtsreduktion auf die Spitze gebracht!
Auch beim Speedsystem sind die Polen konsequent: Es gibt einfach keins, da bei Sinkleskins eh oft nur Makulatur!

START

Aufgrund der filigranen Konstruktion vor allem in Bezug auf Bremsen, Leinen und „Trageleinen“ haben wir die besten Erfahrungen gemacht, wenn man den Run&Fly fix mit dem Gurtzeug verbunden lässt. Üblicherweise fliegt man mit dem Run&Fly mit einem sehr spartanischen Gurtzeug („String Gurtzeug“) und es hat sicher Vorteile, das System quasi als Ganzes zu sehen. Ist man mit dem System vertraut, kann man sogar eine „feste“ Softlink-Verbindung für die Hauptaufhängung wählen.
Aufgrund der kleinen Fläche und des minimalistischen Aufbaus braucht man sich über das Auslegen der Kappe keine großen Gedanken machen. Man sieht sogar Experten, die beim Starten den Flügel aus der Hand einfach in den Wind werfen und den Flügel „auflupfen“, ohne dass er beim Starten den Boden berührt!
Wer sich bei Ultraleichtschirmen mit den dünnen „A-Schnüren“ beim Starten nicht anfreunden kann, für den gibt es gute Nachrichten: Die A-Leinen dürfen beim Starten NICHT in die Hände genommen werden. Beim normalen Vorwärtsstart reicht es, selbst bei wenig Wind, mit den Bremsen in der Hand ein, zwei Schritte nach vorne zu machen. Der Run&Fly steigt zuverlässig über den Piloten, stoppt selbständig und ist fertig für den eigentlichen Startlauf.
Bei leichtem Aufwind reicht, umgedreht zur Kappe, ein Impuls aus der Hüfte, um den Run&Fly zum Steigen zu bewegen. Hände weg von den A-Leinen oder wenn dann nur ganz vorsichtig anziehen, die Front Tube klappt sonst augenblicklich ein. Ist der Startplatz nicht steil und der Aufwind nicht zu stark, dann benötigt die nur 16 m² große Fläche (ausgelegt) einen relativ sportlichen Startlauf … airborne!

Nicht minder „spannend“ ist der Tragegurt und die Konstruktion der Bremse: „Free Brake“ mit „geflaschter“ Anbindung an der C-Ebene zum besseren Flareverhalten

FLUGVERHALTEN

Was sofort auffällt, ist die hohe Trimmgeschwindigkeit, die deutlich über 40 km/h liegen dürfte. Dudek gibt 42 km/h für die Größe 16 mit 85 kg Startgewicht an, was realistisch zu sein scheint. Wir waren mit noch ein paar Kilogramm mehr beladen, und ziemlich flott unterwegs.
Hands off (also Fullspeed) raschelt die Kappe deutich. Es rauscht sozusagen im Galerienwald und der ganze Schirm ist in Bewegung, wirkt etwas nervös und quirlig. Dies kann am Anfang etwas verunsichern, aber singleskintypisch passiert nichts, der Ultraleichtschirm steht und fliegt kompakt über dem Piloten. Ähnlich wie bei einem Speedflyer benötigt der Run&Fly ein „Depowern“, um vernünftige Sinkwerte und „Ruhe“ in die Kappe zu bekommen. Leicht angebremst fliegt der Run&Fly, wie man es sich von einem kleinen Singleskin erwartet: ruhig und präzise! Die Gleitleistung ist für einen so kleinen und gewichtsreduzierten Singleskin gut und vergleichbar mit ähnlichen Einfachseglern. Leicht angebremst scheint sogar Thermikfliegen nicht ausgeschlossen zu sein. Leider hatten wir bei unseren Testflügen an der Costa del Sol nur recht schwache Aufwinde …

Markante Konstruktion: nach vorne gebogene „Speed Tube“ im Nasenbereich und der Übergang von jeweils drei Zellen auf eine große Zelle im Achterliekbereich

Vom Kurvenhandling her ist der Run&Fly sehr wendig, was wohl vor allem auf die geringe Größe und hohe Beladung zurückzuführen ist. Singleskintypisch sollte man die Wendigkeit nicht mit Dynamik verwechseln. Die geringe Dynamik merkt man sofort, wenn man z. B. Wingover fliegen möchte, der Run&Fly bremst sich immer wieder schnell ein.

Auch beim Landeverhalten hat Dudek nicht zu viel versprochen: Über die gefinkelte Konstruktion der Bremse mit der Anbindung an der C-Ebene ist der Punkt für das Flaren gut zu spüren und tatsächlich kann man trotz der kleinen Größe und der hohen Beladung bei entsprechender Technik eine sichere und relativ sanfte Landung hinbekommen.

ABSTIEGSHILFEN

Ohren anlegen

Das Anlegen der Ohren ist mit dem Run&Fly möglich. Die eingeklappten Außenflügel flattern stark, die Öffnung erfolgt prompt und impulsiv ohne Zutun des Piloten.

B-Stall

Der B-Stall wurde nicht getestet und ist laut Hersteller nicht empfehlenswert.

Steilspirale

Trotz der geringen Dynamik lässt sich der Run&Fly zu einer Steilspirale mit mittelhohem Sinken bewegen. Keine Tendenz zum Nachdrehen oder gar selbständigen Beschleunigen.

ZULASSUNG UND SICHERHEIT

Aufgrund der generellen Schwierigkeit einer Zulassung, hat Dudek bis jetzt darauf verzichtet, eine Homologation zu machen. Obwohl der Run&Fly bei entsprechend geringer Beladung von Dudek als absolut anfängertauglich bezeichnet wird, ist wegen der Notwendigkeit einer Faltleine bei der Zulassung wohl nur EN/LTF D möglich. Und das wollte man bei Dudek nicht! Ozone ist mit dem neuen XXLite 2 den anderen Weg gegangen und hat (zähneknirschend) ein EN D akzeptiert. Nicht ohne allerdings auf ihrer Webseite auf die Diskrepanz zwischen der Sicherheit des Singleskins und dem Resultat der Homologation hinzuweisen.
Wie bei Ozone ist man auch bei Dudek von der überragenden Sicherheit des Singkleskin-Konzepts überzeugt! Der Run&Fly hat natürlich einen EN-Lasttest, um die Haltbarkeit der fragil wirkenden Kappe zu beweisen. Auf YouTube gibt es ein Video mit allen relevanten Manövern des Run&Fly. Auffallend ist die extrem schnelle und selbständige Öffnung aus all diesen Manövern.
Erfüllen damit die Singleskins eigentlich eine alte Forderung an Einsteigerschirme? Und zwar die rasche Wiederherstellung aus allen Kappenstörungen ohne jegliches Zutun des Piloten bzw. noch bevor der Pilot reagieren kann? Die atemberaubende Entwicklung im Singleskin-Bereich wird diese Frage möglicherweise in naher Zukunft beantworten!
Eine andere Geschichte ist der Anspruch, den eine extrem kleine Fläche an den Piloten stellt. Dies macht Dudek auf seiner Webseite mittels einer aussagekräftigen Grafik sehr deutlich: Der Anspruch schwankt je nach Größe und Startgewicht zwischen „absolutem Anfänger“ und „extrem erfahrenem Piloten“. Dies ist bei der Schirmwahl mit dem Run&Fly unbedingt zu berücksichtigen!

FAZIT

Mit dem Run&Fly schlägt der polnische Hersteller Dudek ein neues Kapitel bei den Singleskins auf: noch geringeres Gewicht, noch kleineres Packmaß! Optimal bei Wanderungen, beim Klettern oder beim Bergsteigen, der Run&Fly kann aufgrund seiner Größe und seines Gewichts immer mitgenommen werden – auch perfekt für Flugreisen geeignet!
Zum Run&Fly passt ein ultraleichtes Stringgurtzeug, das man bei entsprechender Konstruktion auch als Klettergurt verwenden kann. Somit hat man einen Gleitschirm zum Abgleiten ins Tal immer mit dabei.

Wie bei allen Singleskins sollten natürlich die generellen Nachteile dieses Konzepts bei einer Flugentscheidung im alpinen Gelände immer im Auge behalten werden. Primär sind dies die begrenzte Geschwindigkeit und der Gleitwinkel, der sich singleskintypisch bei Turbulenzen nochmals zusätzlich verschlechtern kann.

Für Freunde maximaler Gewichtsreduktion eröffnet der Run&Fly jedoch ganz neue Dimensionen ... Hightech made bei Dudek und Jean Baptiste Chandelier! ■