

Überlegungen zur Auswahl des Drachens – Bericht von Mike Meier

Neu oder gebraucht? Einfach- oder Doppelsegel? Welches Leistungsniveau? Welcher Hersteller? Welches Model? Welche Größe? Es gibt einige Fragen, über die ein Pilot nachdenkt, wenn er bereit ist, sich seinen ersten Drachen zu kaufen. Und wo bekommt man zuverlässige Informationen her? Wie entscheidet man sich zwischen den verschiedenen und manchmal auch widersprüchlichen Ratschlägen, was ist wahr?

Das größte Problem, das die meisten Piloten zu haben scheinen, wenn sie ihren ersten Drachen kaufen ist, dass sie keinen Drachen kaufen, aus dem sie “herauswachsen”. Der Druck von außen – das Ansehen - unterstützt dies noch. “Oh, du wirst keinen von diesen wollen. Du wächst aus dem in ein paar Monaten heraus. Du brauchst einen Doppelsegel-Hochleistungs-wähle-hier-Drachen”. Das Ego des Piloten, welches ein Hauptfaktor in dessen Entscheidungen bleibt, unterstützt diesen Gedanken noch. “Ich will mich nicht mit so einem am Landeplatz sehen lassen. Die werden denken, dass ich nur einer von diesen dummen Anfängern bin! Ich brauche einen von diesen schnittigen Hochleistern, um wirklich ein richtiger Flieger zu sein.” Gedanken an zukünftige Ziele im Drachenfliegen spielen hier auch mit rein. “Ich will bald auf Strecke gehen. Du kannst nicht mit so einem auf Strecke gehen – du brauchst eine bessere Gleitleistung. Du brauchst eine höhere Gleitzahl!”

Dieses Verhalten und die Missverständnisse und Misswahrnehmungen, die dazu führen, schaden dem Sport des Drachenfliegens wahrscheinlich mehr, als irgendetwas Anderes. Schauen wir uns doch mal ein paar dieser Mythen und ihren Zusammenhang mit der Realität an.

Mythos Nummer eins

Die schlimmste Sünde in der Welt ist, etwas zu kaufen, aus dem man herauswachsen wird.

Dies ist ein interessanter Gedanke. Wenn ich mit diesem konfrontiert werde, frage ich für gewöhnlich den Piloten: “Hast du Kinder? Als deine Tochter sechs Jahre alt und bereit war, das Fahrradfahren zu erlernen, hast du ihr da ein großes Erwachsenenfahrrad gekauft, um sicher zu gehen, dass sie nicht aus diesem herauswachsen würde?” Fakt ist, dass Drachen, die für Anfänger konstruiert wurden aus sehr gutem Grund existieren. Ein geeigneter Anfängerdrachen hat hohe Stabilitäts- und Dämpfungseigenschaften. Er reagiert in einer sanften und verzeihenden Art auf die Steuerbewegungen des Piloten und ist dazu geneigt, das richtige für den Piloten zu tun, gerade wenn dessen Steuerbewegungen weniger als perfekt sind.

Ein Hochleistungsdrachen tut nichts von dem; er reagiert langsam, wenn du schnell reagieren musst, (in der Rollachse, wenn langsam geflogen wird) und schnell, wenn du langsam reagieren musst (in der Rollachse, wenn schnell geflogen wird und in der Querachse bei jeder Geschwindigkeit). Er tut nur exakt das, was du ihm sagst, das er tun soll, und wenn du es ihm nicht mit größter Präzision und in der exakt richtigen Zeit sagst, bekommst du eine ganz sicher falsche Antwort.

Die weitaus schlimmere Sünde als etwas zu kaufen, aus dem du herauswachsen wirst, ist, etwas zu kaufen, das über deinem Können liegt – dies wird deine Leistungssteigerung hemmen, deinen Lernprozess beträchtlich verlangsamen, deine Freude stören und kann ganz einfach nur gefährlich sein. Dieses aus dem Drachen “herauswachsen” ist ein interessanter Gedanke für sich. Ich fliege wöchentlich mit den geschicktesten, erfahrensten und

professionellsten Piloten des Sportes. Ich wüsste keinen von ihnen, der sich aus diesem Gedanken, einen Anfängerdrachen zu fliegen, "herausgewachsen" fühlt.

Mythos Nummer zwei

Du brauchst einen Hochleistungsdrachen, um richtig Drachenfliegen zu können.

Dies ist eine bedeutende Vorstellung von der Weise, wie sich unsere Gedanken zu "Hochleistung" über die Jahre verändert haben. Der Drachen mit der niedrigsten Leistung, den es heute gibt, hat eine größere Leistung als der beste Höchstleistungswettbewerbsdrachen, den es vor 1980 gab. Diejenigen von uns, die Cross Country in den 70ern flogen, dachten sicherlich auch, dass wir richtig Drachen flogen.

Wohl nicht. Etwas, dass man sich über Dinge wie Streckenfliegen im Hinterkopf behalten sollte ist, dass die erste erforderliche Voraussetzung für Cross Country fliegen, das in der Luft bleiben ist. Die meisten Strecken werden sowieso mit dem Wind geflogen und sogar Gleitschirme fliegen heutzutage 350 Kilometer weit.

Mythos Nummer drei

Ich bekomme automatisch bessere Leistungen mit einem Hochleistungsdrachen.

Dieser Mythos liegt einem weiteren Missverständnis zu Grunde – der Gedanke, dass Leistung etwas ist, das dem Drachen innewohnt. Leistung ist nicht in dem Drachen, es ist in der Beziehung zwischen dem Piloten und dem Drachen. Ein Hochleistungsdrachen hat das Potential Hochleistung zu liefern aber diese Leistung ist nur demjenigen Piloten verfügbar, der die Fähigkeit besitzt, sie herauszuholen. Das Beispiel das ich benutze, um dies zu veranschaulichen ist eines, das ich regelmäßig beobachten kann. Wenn wir zum Produkttestfliegen gehen, enthält der Testpilot mit den Drachen normalerweise einen Mix aus Typen, alles von Anfängerdrachen bis zu Wettbewerbsklasseflügeln. Alle Mitglieder der Flugcrew haben in etwa die gleichen Fähigkeiten. Wenn es einfach zu soaren ist, soart jeder. Wenn es keinen Aufwind gibt, fliegt niemand lange. Doch dazwischen, wenn es nur vielleicht thermisch fliegbar ist, aber auch wenn man nur alles richtig macht, passiert etwas Bemerkenswertes. Die Piloten mit der höchsten Wahrscheinlichkeit auf Thermikfliegen sind die, die mit den Drachen mit der "geringsten Leistung" fliegen. Die mit der geringsten Wahrscheinlichkeit auf Thermikfliegen sind die, mit der "höchsten Leistung". Was geht hier vor sich? Die Antwort ist einfach, wirklich. Thermikfliegen in den schlechtesten und herausforderndsten Konditionen – wenn der Bart eng, zerrissen und turbulent ist – verlangt dem Piloten die höchsten Fähigkeiten ab, um den Drachen exakt dorthin zu steuern wohin er will und exakt wann er es will. Mit jedem Können, gerade mit dem Höchsten, ist dies am leichtesten mit einem Drachen getan, der die Eigenschaften besitzt, ein gutes Feedback zu liefern und dessen Reaktionen leicht voraussehbar sind; sprich ein Anfängerdrachen. Der kleine Vorteil der "höheren Leistung", den die Wettbewerbsflügel bieten, kann das Defizit an Handling in diesen sehr schwierigen Konditionen nicht ausgleichen.

Man beachte, dass wir hier über das höchste Pilotenkönnen reden. Was passiert, wenn das Pilotenkönnen geringer ist? Die Antwort ist, dass das, was hier wahr ist, in einem größeren Bereich der Bedingungen wahr wird. Anstatt in den schwierigsten Bedingungen mit niedrigen Fähigkeiten ständig aufmerksam zu sein, kann man dieses Phänomen der "umgekehrten Leistung" in Konditionen beobachten, die nur leicht herausfordernd sind. Auf dem niedrigsten Fähigkeitsgrad (der Pilot hat sich gerade seinen ersten Drachen gekauft) wirst du diese

Leistungsumkehrung unter praktisch ALLEN Flugbedingungen sehen. Der “Hochleistungsdrachen” ist in Wirklichkeit der “Niedrigleistungsdrachen”. Ein anderer Gedanke ist, dass ja die Gleitzahl des Drachens nur wirksam ist, wenn der Drachen in der Luft ist. Wenn du den Drachen nicht effektiv genug fliegen kannst, um den Aufwind erfolgreich zu nutzen, wirst du nicht in der Luft, sondern am Boden sein. Und wenn du erstmal am Boden stehst, nützen dir die drei Extrapunkte an Gleitzahl absolut gar nichts.

Mythos Nummer vier

Verglichen mit anderen Flugzeugen sind Drachen einfach zu fliegen.

Dies ist ein schwerwiegender Mythos. Ich kann mir nur vorstellen, dass er überlebt, weil nur eine kleine Prozentzahl von Drachenfliegern auch andere Flugzeuge fliegen. Und früher war dies kein Mythos, es war wahr. Die alten Standard Rogallos und die besseren Exemplare der ersten Generation von Drachen, die aus diesen entwickelt wurden, waren einfache Flugzeuge zum Fliegen. Wenn es die nicht gegeben hätte, dann wäre es dem Drachenfliegen nicht möglich gewesen so explosionsartig anzuwachsen, wie es das tat, als so viele Piloten es sich weitgehend bzw. vollständig selbst beibrachten. Aber durch die Nachfrage nach höherer Leistung, entwickelte sich das Design weiter und die neueste Konstruktion von 1977 war schon zu schwierig zu fliegen für den durchschnittlichen Fähigkeitsgrad der Piloten, die sie flogen.

Heute verlangt schon der am einfachsten zu fliegende Anfängerdrachen mehr Können in den meisten Phasen des Fluges, als eine Cessna 172 oder ein Segelflugzeug vom Typ Schweizer 223. Wenn du mir nicht glaubst, dann geh an einem Samstag und nimm eine Einweisungsstunde in beidem. Ich habe in den letzten zwei Jahren kein Segelflugzeug mehr geflogen, doch ich könnte morgen zum Flugplatz gehen und eins fliegen und hätte weniger Sorge während meiner Landung als mit einem Hochleistungsdrachen, wenn ich auf einem thermischen Landeplatz um die Mittagszeit landen müsste, was ich mehrmals pro Woche tue.

In meiner Beobachtung des Durchschnitts würde ich sagen, dass der durchschnittliche Pilot einen Drachen fliegt, der eine ganze Ebene über seinen Fähigkeiten liegt.

Piloten, die denken, dass Drachen im Allgemeinen einfach zu fliegen sind, denken für gewöhnlich eher daran, sich einen Drachen auszusuchen, der am äußersten Ende des Leistungs- und Fähigkeitsniveaus liegt. Ein Pilot, der erkennt, dass eben gerade der am einfachsten zu fliegende Drachen mehr herausfordernd ist, als das was der durchschnittliche Genussflieger eines Motor- oder Segelflugzeuges fliegt, würde ihm das Einverständnis geben, einen Drachen zu kaufen, der eher in seinen Grenzen liegt. In meiner Beobachtung des Durchschnitts würde ich sagen, dass der durchschnittliche Pilot einen Drachen fliegt, der eine ganze Ebene über seinen Fähigkeiten liegt. Die Piloten, die ich unter Wettbewerbsdrachen sehe, würden bessere Leistungen bringen und mehr Spaß haben (und sicherer fliegen) unter Intermediate Drachen und Piloten, die ich unter Intermediate Drachen sehe, würden besser mit Anfängerdrachen fliegen.

Im Wesentlichen ist der wichtigste Aspekt, den du bei der Wahl deines ersten Drachens beachten solltest, einen zu kaufen, der Anforderungen an dich stellt, die gut in deinen Fähigkeitsbereich passen. Deine Sicherheit, deine Aussichten auf Erfolg, deine Erfolgsrate, (dein Budget für Ersatzteile) und die Wahrscheinlichkeit den Sport weiterhin zu betreiben, werden alle von deiner Entscheidungsgüte abhängen.

Die restlichen Entscheidungen sind sehr einfach

Neu oder gebraucht?

Kaufe neu, wenn du kannst. Wenn nicht, kaufe gebraucht, aber bezahle dafür, es von einem professionellen Geschäft checken zu lassen. Und bezahle lieber mehr Geld für einen Drachen, der eher für dich geeignet ist, als ein wenig Geld an einem Drachen zu sparen, der nicht deinem Können entspricht. Es gibt einen Grund dafür, dass ein sieben Jahre alter Wettbewerbsdrachen so billig ist; es gibt keine Nachfrage nach so einem, da er nicht mehr wettbewerbsfähig genug ist, für die Piloten, die das Können haben, ihn zu fliegen und er wirklich nicht geeignet ist für Piloten mit weniger Erfahrung.

Welcher Hersteller?

Nun ja, also das würde hier unfaire Vorteile bringen. Du entscheidest dieses.

Welche Größe?

Frag direkt den Hersteller. Ruf ihn an. Sprich mit dem Konstrukteur oder mit einem der Testpiloten des Herstellers. Kaufe KEINEN auf Grund von Nummern oder Spezifikationen oder was irgendjemand schrieb in irgendwelchen Büchern oder was irgendjemand sagte auf seiner persönlichen Webseite. Die Leute, die wissen welche Drachengröße du fliegen solltest, sind die Leute, die den Drachen konstruiert und hergestellt haben. Frag sie. Nehme Abstand von der Überlegung, dass der Hersteller den Anreiz dazu hat, dir falsche Informationen zu geben. Sein Anliegen besteht darin, sicherzugehen, dass du den, für dich besten Drachen bekommst, damit du dabeibleibst, Spaß hast und irgendwann einen neuen von ihm kaufst.

Und alles, was nach alledem übrig bleibt ist, Spaß zu haben. Und du wirst Spaß haben, wenn du's richtig machst. Drachenfliegen ist ein absoluter "kick in the pants" wenn du Erfolg, keine Angst davor hast, keine Teile brichst und dir nicht wehtust. Und der Hauptschlüssel dazu ist, den richtigen Drachen auszusuchen.

Anmerkung: Dieser Artikel wurde übersetzt und stammt von Mike Meier. Er erschien in der Februar 99 Ausgabe des "Hang Gliding magazine" Wir können der Darstellung nur vollständig zustimmen!