



Drachenfliegen von seiner schönsten Seite: bei herrlichem Wetter über den Gipfeln in der Thermik kreisen.

Seagull Aviation und Bautek vermarkten Wills Wing

„Wir brauchen Nachwuchs“

Wills-Wing-Vertriebspartner Seagull Aviation aus den Niederlanden will der Drachenszene neues Leben einhauchen. Mit der Firma Bautek hat die Firma einen starken Partner in Deutschland gefunden. FLY AND GLIDE sprach mit Ton Draaijer und Diederik Meeusen von Seagull Aviation und Bautek-Chef Harald Zimmer über ihre Zukunftspläne.



FLY AND GLIDE: Die Drachenszene kämpft mit Überalterung, der Markt ist offenkundig stark rückläufig. Aber ihr engagiert euch überraschend stark. Warum setzt ihr auf ein Segment, das immer weiter schrumpft?

TON DRAAIJER: Weil wir vom Drachensport absolut begeistert sind und etwas dafür tun wollen, dass diese tolle Art zu fliegen nicht langsam, aber sicher ganz verschwindet! Wir haben Marktstudien gemacht und sind überzeugt, dass wir in Zukunft auch in Deutschland genügend Drachen verkaufen können. Wenn wir im ersten Jahr 50 bis 60 Drachen verkaufen, sind wir schon sehr zufrieden. Längerfristig wollen wir auf rund 100 Drachen pro Jahr kommen. Dann lohnt sich unser Engagement auch.

Harald, deine Firma Bautek und Seagull Aviation sind doch eigentlich Wettbewerber. Wie kam es zur Zusammenarbeit?

HARALD ZIMMER: Der Grund dafür ist ganz einfach. Wir müssen in der Drachenszene alle zusammenhalten und für unser gemeinsames Ziel kämpfen: den Erhalt der Drachenfliegerei! Diese Hoffnung haben wir nie aufgegeben, weil uns das Drachenfliegen eine echte Herzensangelegenheit ist.



„Drachenfliegen hat zu Unrecht ein etwas verstaubtes Image.“

Ton Draaijer, Seagull Aviation

Trotzdem wird die Gemeinde der Drachenflieger seit Jahren immer kleiner. Die älteren Piloten hören auf, und es kommen kaum junge Drachenflieger nach. Wie wollt ihr da eine Trendwende schaffen?

HARALD ZIMMER: Das Problem ist, dass die Drachenpiloten in Deutschland im Schnitt zu alt sind. Ich schätze, es gibt vielleicht noch zwei- bis maximal dreitausend mehr oder weniger aktive Piloten. Deshalb brauchen wir dringend Nachwuchs! Und dabei ist es ganz entscheidend, dass die Drachenausbildung nicht mehr so lange dauert. Viele Drachenflugschüler steigen schon nach ein paar Tagen aus und wechseln zu den Gleitschirmfliegern, weil dort die Ausbildung viel schneller geht. Deshalb bin ich auch total begeistert von dem Riesendrachen „Condor“, den Wills Wing



„Es ist und bleibt die schönste Art des Fliegens.“

Harald Zimmer, Bautek

für die Schulung entwickelt hat. Damit kommen die Flugschüler unglaublich schnell in die Luft und erleben, was das Drachenfliegen für ein tolles Gefühl ist.

Was ist denn das Besondere an diesem Schulungsdrachen?

DIEDERIK MEEUSEN: Das Gerät hat über 30 Quadratmeter Fläche und ist ein reiner Schulungsdrachen für die ersten zwei, drei Schulungstage. Damit ist die Schulung viel einfacher geworden. Es gibt keine Schüler mehr, die Angst überwinden müssen. Der Drachen fliegt schon bei 15 km/h und zwar ganz von alleine. Da kann ich als Fluglehrer gemütlich nebenherlaufen und korrigieren. So wird der Einstieg zum Kinderspiel. Außerdem ist der „Condor“ sehr lieb und verzeiht wirklich alle Fehler. In Amerika wird schon seit fünf Jahren sehr erfolgreich mit dem „Condor“ geschult. Und auch ich verwende den Riesendrachen schon seit einiger Zeit für meine Schulungen in den Niederlanden.

Gibt es für den „Condor“ schon eine Zulassung in Deutschland?

TON DRAAIJER: Wir sind mit dem DHV im Gespräch und hoffen sehr, dass der Verband flexibel ist und den Drachen für Schulungszwecke zulässt. Aus unserer Sicht müsste der Verband doch auch ein großes Interesse daran haben, dass wieder mehr Menschen das Drachenfliegen lernen.

HARALD ZIMMER: Auch ich verspreche mir viel von einer Ausbildung mit diesem Gerät. Die Drachenschulung muss einfach besser und schneller werden, sonst bekommen wir

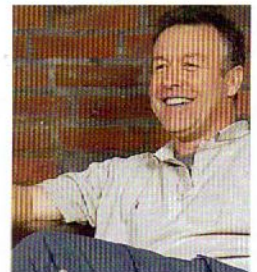


In Deutschland noch ohne Zulassung: der Schulungsdrachen „Condor“ von Wills Wing.

keinen Nachwuchs. Und ohne Nachwuchs hat der Drachensport keine Perspektive. Bisher waren alle Bemühungen ziemlich erfolglos. Deshalb ist es wichtig, dass sich der DHV jetzt bewegt und in Deutschland die Schulung mit dem „Condor“ ermöglicht.

Es kann doch aber nicht nur von einem ganz bestimmten Schulungsdrachen abhängen, ob die Drachenausbildung wieder interessanter wird!

DIEDERIK MEEUSEN: Unsere Erfahrung aus Holland zeigt, dass Drachenfliegen nach wie vor für viele Menschen sehr interessant ist. Wir haben allein fünf reine Drachenflugschulen und bilden rund 300 Piloten pro Jahr aus. Aber ganz entscheidend ist, dass die Schüler schnell in die Luft kommen, sonst verlieren viele wieder das Interesse.



„Die Flugschüler müssen schneller in die Luft kommen.“

Diederik Meeusen, Seagull Aviation

Hat das Drachenfliegen nicht auch ein Image-Problem und ist vielen jungen Leuten einfach nicht cool genug?

TON DRAAIJER: Das stimmt. Das Drachenfliegen hat aber zu Unrecht ein etwas verstaubtes Image und ist in den Augen vieler junger Leute nicht so attraktiv wie Gleitschirmfliegen oder Kiten. Dabei ist das Flugerlebnis mit einem Drachen einzigartig. Mir ist vor allem wichtig, dass der Spaß am Fliegen wieder mehr überkommt. Wenn wir es schaffen, den Menschen die Freude am Drachenfliegen wieder mehr zu vermitteln, dann mache ich mir keine Sorgen um den Drachensport.



Auf der Free Flight mit Zulassung präsentiert: neues Schweizer Schulungsgerät „Lifter“.