JŸrgen Daube 1992

Der segelfliegende Mensch und Aspekte seiner Leistungssteigerung, heute und morgen.

Wir leben in einer Zeit stŠndig wachsender Leistungen. Auch der sportliche Segelflug strebt und handelt nach den olympischen Maximen: *noch* schneller, hšher und weiter.
Undenkbares wird wahr. SegelflŸge Ÿber 1000 Kilometer werden fast schon fliegerisches Allgemeingut, grš§te StreckenflŸge in reinem Wellenaufwind Ÿberspringen Kontinente und wir stecken mittendrin, machen mit und lassen uns mitrei§en und wissen trotzdem heute noch nicht, was morgen sein wird.

Es gehšrt aber nicht allzuviel Weitblick dazu, die kommenden Entwicklungen vorauszusehen:

Die Eierkšpfe in den WindkanŠlen und an den Superrechnern werden die TragflŸgelprofile und Polaren stetig weiter verbessern. Punkt fŸr Punkt.

Die Konstrukteure und TŸftler werden neues und noch besseres FluggerŠt entwerfen und bauen. Koste es was es wolle.

Also, technischerseits ist wohl alles klar. Unser Blick mu§ sich daher automatisch auf *den* kritischen Aspekt richten, der bisher so strŠflich vernachlŠssigt wurde. Der Nachholbedarf liegt eindeutig beim Menschen, also *uns* Segelfliegern selbst. *Wir* sind das notwendigerweise zu entwickelnde Potential. Aus *uns* mu§ die kŸnftige Leistungssteigerung geschšpft werden. Das ist doch der mit Sicherheit einfachste Weg. Warum wurde dieses bisher Ÿbersehen?

Dabei haben es uns doch die anderen Sportarten schon lŠngst vorgemacht. Wir waren einfach zu technikglŠubig und haben uns selbst vergessen!

Wenn es also gelingt, die verschlafene Entwicklung so schnell wie mšglich aufzuholen, darf ein weiteres Ansteigen unserer nationalen Leistungskurve und damit unserer sportlichen Erfolge mit Sicherheit vorhergesagt werden.

Was haben denn die anderen Sportarten gemacht und was kšnnen wir Segelflieger daraus lernen?
"Die Anpassung des Menschen an die jeweiligen spezifischen BedŸrfnisse und Erfordernisse einer Sportart mu§ nur konsequent genug durchdacht, geplant und umgesetzt werden."

Beispiele:
Die Schwimmer rasieren sich glatt. MŠchtig entwickelte Arme, es wurde ja in diesem Zusammenhang schon vom "Albatros" gesprochen, den wir als den Vogel mit der grš§ten Spannweite kennen, kleiner Kopf, gut entwickelter, athletischer Oberkšrper bei mŠnnlichen wie weiblichen Sportlern, stromlinienfšrmiger Unterbau.
So einfach ist das!

Eine gegensŠtzliche Spezies, aber auch erfolgreich, die Gewichtheber. Wiederum kleiner Kopf (das fŠllt auf) im VerhŠltnis zum Rumpf, Hals - Fehlanzeige, tonnenfšrmiger Kšrper, der nur mit Riemen an weiterer Expansion gehindert wird. Arme, die, weil so dick, vom

Kšrper abstehen und Beine, von denen eines ausreicht, einen ausgewachsenen normalen Menschen mit Substanz auszustatten.

Oder, LŠnge ist Trumpf, bei den Basketballern, mit 2 Metern Kšrpergrš§e schon zu klein!

Geradezu ein angepa§tes Paradebeispiel sind die Leistungsturnerinnen. KŸnstlich wachstumsgehemmte MŠdchen, die als *Frauen* bezeichnet werden, mit den Kšrpern von GrundschŸlerinnen und leidensgeplagten Gesichtern. Oh Leistungssport, wohin und wie weit willst bzw. mu§t du noch gehen?

Bevor ich aber diese Reihe fortsetze, was uns aber auf die Dauer eher langweilen und, was ich nicht beabsichtige, erschrecken wŸrde, mšchte ich mich lieber wieder meinem eigentlichen Thema, dem segelfliegenden Menschen zuwenden. Der geneigte und wachsame Leser oder Zuhšrer hat bestimmt den Braten schon lŠngst gerochen und sich inzwischen die Fragen gestellt, wie wohl bei uns die Entwicklung verlaufen mu§, welche Chancen bisher verpa§t wurden und wohin, mit VerspŠtung, der Zug noch fahren wird.

Wenden wir uns der entscheidenden KlŠrung zu, wie wir bis zum heutigen Tage *noch* aussehen und wie die einzelnen Faktoren beschaffen sind.

Alter: Jedes, zwischen 14 und nicht mehr flugtauglich. Von der absoluten Jugend bis zum rŸstigen Greisenalter.

Grš§e und Gewicht: Alles, was sich mit Kissen und Trimmgewichten ausgleichen lŠ§t bis hin zu dem, was die Zuladung oder die LŠnge der Bauchgurte hergibt und sich ziehharmonika-artig ins Cockpit falten lŠ§t, ohne die Haube zu durchsto§en. Also von klein bis riesig, von gertenschlank bis Kugelbauch.

Haare: Egal ob mit oder ohne, der obligate Thermikhut bedeckt sie alle.

Schšnheit: Wer interessiert sich denn dafŸr? Das Fernsehen filmt uns ja doch nicht.

Intelligenz: Es ist lachhaft zu behaupten, man mŸsse intelligent sein, um fliegen zu kšnnen. Merke aber: Intelligenz schadet auch nicht.
Jedoch dŸrfen wir nicht den Fehler machen, GedŠchtnisleistung, also reine MerkfŠhigkeit mit Intelligenz gleichzusetzen. Unsere Gesetzgeber allerdings erhšhen laufend seit Jahren den Lernstoff zum PPL und versuchen so, die Entwicklung zum vergrš§erten Gehirnspeicher aktiv zu beeinflussen.

Aber gleichzeitig waren sie so dumm, uns auch "multiple choice-PrŸfungen" zu bescheren. ZusŠtzlich verweise ich auf meinen letztjŠhrigen Vortrag und auf die Frage, warum wohl immer mehr Bordcomputer zum Einsatz kommen mŸssen.

Geschlecht: Selbst hier gibt es keine eindeutigen VorzŸge fŸr Piloten/innen der einen oder anderen Art. Ich merke aber diskret an, erst, seitdem es diese herrlich weichen und extra saugstarken Extrahosen gibt. Erlaubt mir, auf zwei sehr unterschiedliche Spezies bei den mŠnnlichen Piloten etwas einzugehen.

A) Die, die "LŠnge" ihr Eigen nennen und spielend, trotz warmer Bekleidung, Fliegerkombi, Anschnall- und Fallschirmgurten, Sitzschalen und liegender Position in bewundernswerter Weise tropfenfrei ihre TŸte fŸllen kšnnen.
Und
B) Die "Zukurzgekommenen", die willensstark und in mentaler Askese feuchte Hosen stundenlang negieren und sich von solchen Kleinigkeiten den schšnen Flug nicht verderben lassen.

Dieser Ausflug in die bisher in der Literatur ein wenig oder gar nicht eršrterten BedŸrfnisse des unteren Bereiches sei erlaubt, weil zum Thema absolut als wichtige menschliche Funktion gehšrend.

Die Vielgestaltigkeit, so schlie§en wir daraus, ist bei allen uns bekannten Segelfliegern und Segelfliegerinnen noch erschreckend gro§. Jeder und Jede glaubt von sich, in idealer Weise fŸr diesen schšnen Sport prŠdestiniert zu sein.

Eigenartigerweise ist in unserem Sport noch nichts vom Fetischismus der unbedingten Jugend zu bemerken. Als Jugendlicher gilt bei uns, wer bis max. 25 Jahre alt ist. Sind der DAeC und die FAI wirklich gut beraten, 20 - 25-jŠhrige, also im Hochleistungssport uralte JahrgŠnge, mit aller Gewalt zu Jugendlichen zu stempeln? Der Leistungssegelflug nimmt dadurch im Ansehen bei der Mehrzahl unserer Bevšlkerung bestimmt gewaltig Schaden. Zudem wird Leistung noch von solchen Leuten erbracht, die anderswo schon lŠngst ihre Sportlerpension beziehen.

Wir mŸssen uns doch fragen lassen, ob z.B. H.W. Grosse wirklich so gut, oder die wesentlich jŸngeren Piloten so schlecht sind. Ich nenne hier auch z.B. Otto SchŠuble, die Reihe der schon angejahrten Spitzenpiloten lie§e sich beliebig fortsetzen. Jeder Einzelne hŠtte eine persšnliche Laudatio verdient. Aber deckt sich das mit der Ybrigen Entwicklung, da§ nur und ausschlie§lich der junge Sportler/-in zu gro§en Leistungen befŠhigt ist?
Ich glaube kaum.
Fšrdern wir daher die Jugend nach allen KrŠften. Sollte man nicht fŸr den Leistungsflug und besonders fŸr Meisterschaften das max. zulŠssige Alter nach unten begrenzen?

Die Evolution,die Weiterentwicklung, hat bei den Segelfliegern noch nicht stattgefunden. Den, keinen Fehler machenden Piloten/-in gibt es noch nicht. Auch UnfŠlle kšnnen nicht als natŸrliche Auslese bezeichnet werden. Immer wieder verunglŸcken selbst gute Flieger, ich wollte, sie tŠten es nicht, weil so einfache Regeln wie

Langsamflug in BodennŠhe kann tšdlich sein
oder
Luftraumbeobachtung verlŠngert auch Dein Leben
und
Der Rudercheck ist nur kurz, die ewige Ruhe aber lang

immer wieder strŠflich mi§achtet werden. Warum, so fragen wir uns doch eindringlich, wiederholen sich stŠndig Verhaltensweisen, die wir als entwicklungshemmend erkannt haben sollten? Ob es gelingt, hier einmal Erfolge zu erzielen?

Befassen wir uns nŠchstens mit den wesentlichen Aspekten, die der Entwicklung bedŸrfen:
1.) Dem menschlichen Kšrper

2.) Der Gehirnleistung im allgemeinen und besonderen.

Hinsichtlich der Kšrperdimensionen kšnnen wir alle seit vielen Jahren beobachten, wie auf die Grš§enauswahl bereits Einflu§ genommen wird. Die Segelflugzeugkonstrukteure sind offenbar schon weiter, als wir uns eingestehen wollen. Der Normpilot, der dort in die Auslegung des Cockpits eingeht, mu§ wohl eine Grš§e um ca. 1,75 +/- 5 cm haben und sehr schlank sein.

Es geht das GerŸcht um, da§ z.B. in einer sehr bekannten schwŠbischen Firma alle Grš§enverhŠltnisse im Sitzbereich auf den Chef, Hauptkonstrukteur und gleichzeitigen Starpiloten in Personalunion abgestimmt sind. So ist der "homo holighausensis" als fiktive Grš§e prŠgend fŸr ganze Baureihen und damit fŸr Generationen von Segelfliegern geworden.

Einer bestimmt und beeinflu§t die Anderen und sorgt so fŸr einen Einheitstypus, der auf diesen Segelflugzeugen bequem und damit effektiv und ergonomisch fliegen mšchte.

NatŸrlich gibt es auch Ausnahmen, die aber wie immer die Regel bestŠtigen. Dort, wo der Wille den Kšrper in nicht angepa§te und nicht dem eigenen Kšrper gerechte Sitze zwŠngt und diesen veranla§t, so stundenlang auszuharren und trotzdem nach heutigem VerstŠndnis beste Leistungen erbracht werden, mŸ§ten eigentlich Sonderleistungspunkte, gestaffelt in cm-weiser, steigender KšrperlŠnge Šhnlich als Indexwertung verteilt werden. Die EinfŸhrung einer Kšrpergrš§enhandikapformel sollte ernsthaft Ÿberlegt werden. Wenigstens so lange gŸltig, wie der ideale Segelflieger noch nicht verwirklicht worden ist.

In den AnfŠngen des Leistungssegelfluges konnte man es sich erlauben, ein Flugzeug, nŠmlich den Fafnir, um eine einzige und dabei nicht sehr gro§e Person herumzubauen, den unvergessenen GŸnther Groenhoff. Welch Ideal!

Wie entgegengesetzt die Entwicklung in der BlŸtezeit der Ka 6. Denken wir da an "den Langen" - Heinz Huth. Wie wŠre der erst wohl geflogen, hŠtte Herr Kaiser auf seine LŠnge RŸcksicht genommen oder nehmen kšnnen. Umgekehrt gab es aber in der Vergangenheit das PhŠnomen, da§ ein Flugzeug seinen Piloten selbst entwickelte. Rolf Kunz, Spitzenpilot der Akaflieg Braunschweig frŸherer Jahre erhielt die HKS-Typen 1 + 3, und wuchs vom schmŠchtigen, schmalbrŸstigen Studenten allein durch die konstruktionsbedingte SchwergŠngigkeit der Querruder zum gestandenen Mann von krŠftiger Statur, der dann sein FluggerŠt meisterhaft und spielend beherrschte.

Wenden wir uns vom €u§eren ab und betrachten die geistige Leistung. Wie ist es darum bestellt? WŠhrend frŸher das Segelfliegen quer durch alle Bevšlkerungsschichten und Bildungsebenen betrieben werden konnte aus Lust an diesem Sport, ist seit lŠngerem die Tendenz zum segelfliegenden Akademiker feststellbar. Durch stŠndig erhšhte Anforderungen an den PrŸfungswissensstoff bleiben z.B. HauptschŸler in der Regel erfolglos auf der Strecke. Daran ist allerdings nicht nur die staatliche Verwaltung schuld. Auch unsere eigenen FunktionŠre verwirklichen so ihr perssšnliches Bild vom idealen Segelflieger.

Schauen wir in die Zukunft. Die Leistungssteigerung des Menschen wird in mehreren Stufen verlaufen, jeweils begleitet und unterstŸtzt von der Technik und der humanbiologischen Forschung.

Stufe 1
Der Leistung wird natŸrlich die Kšrpergršsse geopfert. Zum Wohle einer Verringerung des Gesamtwiderstandes wird der Rumpf soweit verkleinert, wie es sich kleinwŸchsige und trotzdem hochbefŠhigte Piloten finden lŠ§t. Einziger Hoffnungsschimmer fŸr Gro§e: total liegende Position, Kopf voraus, wie es die HŠngegleiter schon praktizieren und glaube ich, auch in den NurflŸgler der Gebr. Horten schon verwirklicht wurde.

Stufe 2
Um schon im Vorfeld geeignetes Pilotenmaterial zu finden, wird sich das Hauptinteresse solchen Personen zuwenden, die den Nachnamen " Vogel - Adler - Storch - Kranich " oder Šhnlich tragen. Jeder Vogelname eines gut segelnden Vogels ist recht. Nomen est omen. Eigentlich seltsam, da§ diese Idee bisher noch nicht weiter verfolgt wurde, geht doch der Name eines Menschen auf seine Entwicklungsgeschichte zurŸck. Dazu kommt die wissenschaftlich fundierte Auswahl im frŸhkindlichen Stadium, also Sichtung und effektivste Schulung von Anfang an. Begleitend mu§ zwangslŠufig das Anfangsalter fŸr den praktischen Ausbildungsbeginn rapide gesenkt werden.

Stufe 3
Da Freude am Fliegen den Leistungswillen schmŠlern kšnnte, wird die Rolle der Psychologen an Bedeutung gewinnen. Alle stšrenden Faktoren werden von den Edelpiloten ferngehalten. Bis auf spezielle †bungen, die der StŠrkung der Ausdauer dienen, wird den Piloten ermšglicht, auch au§erhalb des Flugzeuges stŠndig die liegende Position beizubehalten. Der Gesamtorganismus kann sich so besser auf die fliegend zu erledigenden Aufgaben einstellen. Diese Segelflieger Ÿben keine weiteren NebentŠtigkeiten mehr aus. FŸr alles und jedes stehen Helfer bereit.

Stufe 4
Die Technik hat inzwischen gewaltige Fortschritte gemacht. Alle FlugfŸhrungsinstrumente werden auf einem Bildschirmdisplay zusammengefa§t. Fernsehkameras, das GPS sowie Sensoren und ggfs. Radar Ÿbernehmen alle Aufgaben, die zu einer erfolgreichen FlugdurchfŸhrung notwendig sind. Folgerichtig wird die die Stršmung stšrende Plexiglashaube verschwinden und im Cockpit wird ein ruhiges, augenschonendes DŠmmerlicht herrschen, welches die volle Konzentration auf die Anzeigen ohne Stšrung von au§en optimal zulŠ§t.
Der nicht mehr lichtdurchlŠssige Rumpf eliminiert auch das Problem der dann sicher weiter erhšhten UV-Strahlung. Die Dehydration in hei§eren LŠndern oder der Ozongehalt der Atemluft werden bei solch klimatisiertem Innenleben glŸcklicherweise kein Thema mehr sein. Die Technik schŸtzt also den Menschen und ermšglicht ihm so, seinen schšnsten Sport zu weiteren Leistungsufern zu fŸhren.

Trotz aller dann erflogenen Leistungen wird man aber hoffentlich erkennen, einen Irrweg beschritten zu haben. Der segelfliegende Mensch, wenn wir ihn dann noch so bezeichnen wollen, ist hoch spezialisiert und nur in geringen StŸckzahlen zu produzieren. Es kommt dann bestimmt wie immer zu einer Beschneidung der Finanzmittel. Ein Aufstand der noch normalen Menschen wird au§erdem diesem wissenschaftlichen Unsinn ein Ende bereiten. Jetzt kommt nŠmlich die Stunde aller Segelflieger, der gro§en und kleinen wie auch dicken und dŸnnen, egal wie sie nun mal gewachsen sind, es wird wieder so sein wie heute.

Stufe 6
Fast -- allerdings. Ich zeige folgend nur in kurzen GedankenansŠtzen, die beliebig ausbaubar sind, den totalen Segelflug. Die Technik, in den Dienst der Menschen gestellt, wird beweisen, wozu sie fŠhig ist. Die computerisierte Flugsimulation wird dazu der ZauberschlŸssel auch fŸr uns Segelflieger sein. Kšnnen wir nicht schon heute wenn auch sehr beschrŠnkte Programme fŸr unseren hŠuslichen PC kaufen?

Wirklichkeitsgetreue Flugsituationen und -streckenfŸhrungen werden durch wŠhlbare Wetterprogramme, auch mit Zufallsfaktoren, ein wettbewerbsmŠssiges wie erstmals wieder lust- und freudebetontes Segelfliegen auf der Erde zulassen. Flugzeugbewegungen werden nachgestellt, Aussichten in jedem Blickwinkel mit Cyberspace Ÿbertragen.

Warum dann noch den Himmel mit all seinen Gefahren bevšlkern? Warum noch echt fliegen und das Restrisiko eines mšglichen Absturzes eingehen, wenn es viel eleganter geht? Endlich sind wir im GeschŠft, auch ein gut im Fernsehen darstellbarer Sport zu werden!

Die ganze Welt kann per Diskette oder welchem Speichermedium auch immer ausgewŠhlt und in unterschiedlichen Schwierigkeitsgraden beflogen werden. Keine Gefahr, ein grš§tmšglicher Grad von Freiheit und UnabhŠngigkeit.
Die Illusion ist Wirklichkeit und die Wirklichkeit ist Illusion.

Wie schšn, da§ morgen schon RealitŠt sein wird, was heute noch Vision scheint. Auch der Segelflug steht auf der Schwelle in ein neues Jahrtausend und wir alle wirken schon heute daran mit. Freudig sagen wir ja zu einer stŠndigen Steigerung aller Leistungspotentiale, denen wir uns mit zwar noch unzureichenden Mitteln und noch nicht leistungsgerechten Kšrpern voll verschrieben haben.

"Wollt Ihr also den optimalen und totalen Segelflug?"

Das klingt, was? Klingelt es auch? Ich meine, es ist jetzt schon an der Zeit, die Alarmglocken zu lŠuten.

Ab nun kehre ich wieder in die "NormalitŠt" unseres "Heute" zurŸck. Was in anderen Sportarten so leicht zu sein scheint, im Segelflugsport ist doch wohl eine Normierung des Menschen und eine Leistungsoptimierung um jeden Preis kaum wŸnschenswert und wir alle sollten an einer besseren, menschengerechteren Entwicklung mitarbeiten und nicht allen Leistungsverbesserern auf das "Epoxiharz" kriechen.

Setzen wir uns dafŸr ein, da§ der Segelflug einen Kunstmenschen sowie Fliegen per Illusion nicht nštig hat und wir weiterhin als vielschichtiges und vielgewichtiges Fliegervšlkchen unseren Sport unter realen Wolken und direkt am Himmel betreiben kšnnen.

Der Segelflug ist fŸr den jungen Menschen gut, ebenso auch fŸr den Šlteren. Ist es nicht so, da§ gerade die Segelflieger wie guter Wein mit zunehmendem Alter immer mehr reifen? Jugendlicher Sturm und Drang bringt gewi§ seine Erfolge, aber was ist das gegen die Summe langjŠhriger "Erfliegungen"?

†ben wir Toleranz mit den Kleinen und zu Gro§en. Sorgen wir dafŸr, da§ jeder, der auch fliegen mšchte, dieses lernen und ausŸbend genie§en kann. Unser Nahziel kann daher nur

lauten: "Wir alle wollen bequem sitzen, liebe Konstrukteure, HŠnde weg von der Rumpfoptimierung."

Seid wachsam und beobachtet die Leistung sowie Mittel zu ihrer Steigerung mit immer kritischeren Augen. Das Ende kšnnte, wie aufgezeigt, schrecklich sein. Ich hoffe zum Schlu§ meiner AusfŸhrungen, da§ auch noch in 100 oder mehr Jahren Segelflieger sich dadurch auszeichnen, helle zu sein, Individualisten zu sein und in keine (Sitz-) Schablone pressen lassen.

Bleibt mit den Beinen auf der Erde und hoffentlich immer mit richtigen Segelflugzeugen am Himmel.