



Funny games: Aufgrund der großen Fläche und des geringen Gewichts ist der Relax prädestiniert für Laufübungen. Die gelingen schon bei wenig Gegenwind spielerisch

Flugschüler und Flugschulen mussten in den letzten Jahren auf Drachen aus den Achtzigern zurückgreifen. Auch viele Piloten, die zwischenzeitlich »ins Alter« gekommen sind, fühlen sich mit den modernen Hochleistern schlichtweg überfordert. Wer mit der Zeit gegangen ist, wurde förmlich in den Hochleistungsbereich gedrängt. Bei den Gleitschirm-fliegenden Kollegen gab es schon viel früher eine Umorientierung, weg von anspruchsvollen Highend-Geräten und hin zur 1–2er Klasse. Vielleicht steht nun auch die Drachenszene vor einer Interessensverschiebung?

Selbst »Hochleister-geschädigt« habe ich mehrere Flüge mit verschiedenen Geräten absolviert, um mich an die Geräteklasse zu gewöhnen. Bei meinen »Ausflügen« habe ich dabei nicht schlecht gestaunt. So fällt erst im direkten Vergleich auf, was man mit dem Hochleister für die höhere Leistung alles akzeptiert. Schnell hinterlässt der Relax ein verschmitztes Lächeln auf dem Gesicht.

Generalimporteur des Relax für Deutschland und Österreich ist die Fly and more GmbH. Hier gibt es beim Kauf auch eine individuelle Einweisung. Die meisten Ersatzteile liegen auf Lager und können bei Bedarf sofort rausgeschickt werden. Fly and more führt auch sämtliche Checks und Reparaturen durch.

Konstruktion

Der Relax ist eine Neuentwicklung von Weltmeister Manfred Ruhmer in Zusammenarbeit mit der Segelschmiede von Markus Pause. Beiden hat die Entwicklung des Geräts großen Spaß bereitet, sagt Markus Pause. Wie die übrige Produktpalette verfügt auch der Relax über Randbögen.

Das Gestell des Relax ist sehr übersichtlich, und es fällt schnell auf, dass viele Details aus der Hochleisterserie übernommen wurden. Der Relax bietet Hardware vom Feinsten. So kommt auch das Trapez vom Laminar. Der Einsteiger- oder Funpilot muss sich nicht mehr mit Rundrohren zu-

frieden geben. Als Steuerbügel kommen Aerosafe-Rohre von Finsterwalder zum Einsatz. Die Basis zielt eine Speedbar, was das Greifen angenehmer macht und der Grundhaltung der Hände näher kommt. Auch der Turm ist profiliert und somit widerstandsarm. Die Flügelrohre bestehen aus 50 Millimeter Menziken-Rohren in 7075er-Legierung. So auch das Querrohr.

Der Doppelsegelanteil beträgt etwa 30 Prozent. Die Pitch-Stabilität garantieren drei Pitchleinen pro Seite und eine eingnähte Querlatte, die beim Abbau im Segel verbleibt. Beim Segeltuch kommen Dacron 170 und Square 130 zum Einsatz. Das sind leichte Tücher, was dem Gerätegewicht entgegenkommt. Das Profil wird durch sieben Segellatten pro Seite definiert, die am Ende klassisch mit Gummis gespannt werden. Drei Latten pro Seite bleiben beim Abbau im Segel.

Nach dem Aufbau fällt sofort die schöne und völlig faltenfrei stehende Anströmkannte aus Diac 60-Mylar ins Auge. Der Segelschnitt macht einen weichen und gutmütigen Eindruck. Die gesamte Hardware ist qualitativ sehr hochwertig.

Aufbau

Beim Abladen des Drachens vom Autodach zaubern einem die 24 Kilo Gesamtgewicht das erste Lächeln ins Gesicht. Der Aufbau nimmt keine zehn Minuten Zeit in Anspruch. Basis rein und den Drachen aufs Trapez stellen. Dann die Flächen ausbreiten – wichtig ist nur, die Oberverspannung vor der Unterverspannung einzuhängen, andersrum ist's nicht möglich. Die Fläche anschließend spannen und die Randbögen reinschieben. Sechs Segellatten einschieben, die Nasenverkleidung drauf und fertig. Der gesamte Aufbau ist mit wenig Kraftaufwand zu bewerkstelligen und auch für zarte »Drachendamen« kein Problem.

Start

Der Relax liegt im Vergleich zu früheren Einsteiger-Geräten statisch neutral auf▶



Saubere Hardware (von links): Das Querrohr ist an der Durchführung ins Doppelsegel gepolstert. Einfach aber sauber und funktional sind der Aufbau des Querrohrgelenks und die »schwimmend« geschlaufte Verbindung mit dem Kielrohr. Der Spannbeschlag für den Randbogen stammt vom Laminar