

Startup-Clearance in den Segelflug

Teil 7: Wie entwickle ich mich fliegerisch weiter?

VON ERNST WILLI

FOTOS: ERNST WILLI, MARC ANGST

Einer unserer Flugplatzgründer hat anlässlich eines stolzen Flugplatz-Jubiläums einen schlichten Satz geprägt, der mir vergleichsweise jungem Hüpfen mit nur 30 Jahren Flugerfahrung bis heute Gänsehaut verursacht: „Danke für 60 schöne Fliegerjahre“.



Der Segelflug hat in diesem Fall die Freizeitgestaltung und teilweise den Beruf eines gesamten Lebensbogens geprägt. Leider finden heute zahlreiche Piloten nicht einmal mehr den Einstieg in wenige Fliegerjahre. Was also macht es aus, dauerhaft Zugang zu einem schönen Fliegerleben zu finden?

Den Pilotenschein zu erwerben, ist eine Sache. Ihn über die Jahre trotz hoher zeitlicher Ansprüche seitens Familie oder Arbeitgeber mit Spaß und Motivation zu erhalten eine andere.

Eine wichtige Aufgabe (professioneller) Segelflug-Ausbildungs-Anbieter ist es, Sie „an die Hand zu nehmen“ und sicher auf kürze-

re oder längere Streckenflüge zu begleiten. Sucht man nach dieser Möglichkeit, kommt trotz mehrstündiger Online-Recherche Ernüchterndes zum Vorschein: Es gibt im Grunde genommen nur wenige professionelle Angebote für diese Ausbildungsphase. Vieles ist dem Engagement in den Vereinen überlassen und wird damit den

„Charakter des Zufälligen“ nicht ganz los. Hier geht es darum, Ihnen als Neu-Pilot Möglichkeiten zu zeigen, wie Sie Ihre segelfliegerischen Fähigkeiten gezielt fördern und ausbauen können, ob im Verein oder unter dem Dach eines professionellen Ausbildungs-Betriebs und auch abhängig davon, wie Sie Ihre Freizeit einteilen können – ganz im Sinne unseres Jubilars.

Welche Organisation passt zu Ihnen?

In einer der ersten Ausgaben der Start-up-Clearance-Serie ging es um die Frage „Welcher Verein passt zu mir?“. Das müssen auch Sie sich spätestens dann fragen, wenn Sie Ihren nach einer ausführlichen Ausbildung wohlverdienten Pilotenschein endlich in der Tasche haben. Bevorzugen Sie einen zukunftsbesessenen Verein oder eine Organisation, die mit Mühe ihre Mitglieder und Flugzeuge zusammenhält und kaum mehr die Energie für ein professionell aufgebautes Weiterbildungskonzept und die dafür nötige Fluglehrer-Kapazitäten aufbringt? Finden Sie persönlich nur im Urlaub, an Wochenenden oder sogar während der Arbeitswoche Zeit, der Segelfliegerei zu frönen?

Kriterien für diesen wegweisenden Entscheid über Ihre nachhaltige segelfliegerische Zukunft sind deshalb ein vorhandener Ganzjahres-Betrieb, eine Hartbelag- oder befestigte Piste, ständige Startmöglichkeiten auch nach mehrtätigem Landregen, ein durchdachtes Weiterbildungskonzept, die Möglichkeit, ein Flugzeug mehrere Tage zu nutzen, der Zustand und das Alter des Flugzeugparks sowie die Fluglehrer-Kapazitäten etwa für Streckenflug- oder Kunstflug-Weiterbildung.

Eine hohe Zahl an Segelflug-Ausweis-Besitzern verliert schon in den ersten Jahren nach der Ausbildung die Freude am „besten aller Hobbys“. Ich unterlasse es, die Liste der zehn häufigsten Gründe aufzuführen, welche dazu führen, dem Segelfliegen frustriert den Rücken zu kehren. Lieber wende ich mich dem Gegenteil zu – womit auch klar wird, wie Sie die zu Ihnen passende aviatische Umgebung finden.

Zwölf Faktoren für einen guten Start in ein nachhaltiges, langes Fliegerleben

Wenn ich als „Außerirdischer“ bzw. als temporär sich in Mitteleuropa aufhaltender „Expatriat“ nach Möglichkeiten suche, mein neues Hobby Segelfliegen auszuüben, ist das Resultat auch nach mehreren Stunden Sucherei unerregend. Es gibt on-

line nur eine geringe Zahl professioneller Anbieter. Viele Angebote, die Vereine im Rahmen von Freiwilligen-Tätigkeiten leisten, werden schlecht oder gar nicht verkauft. Nur wer ein solches Angebot bereits kennt, hat die Chance, es zu finden; für Neulinge bleibt es unsichtbar. Selbst Landesverbände „verstecken“ professionelle und gut eingeführte Weiterbildungsangebote – oft ist nur eine Liste der Flugplätze und Segelflugvereine zu finden.

1. Ganzjahres-Betrieb / befestigte Piste

Damit sind wir beim Fluggelände angekommen. Ich fände es ärgerlich, bombastisches Rückseitenwetter nicht nutzen zu können, weil die „Piste“ knöcheltief unter Wasser steht und der „Rasenplatz“ tagelang unbenutzt bleiben muss, um die Unterlage zu schonen. Abgesehen davon: Die Reinigung eines mit Dreck vollgestopften Fahrwerkschachts mit dem Gartenschlauch gehört nicht zu meinen liebsten Tätigkeiten. Mindestens eine befestigte und damit eine schnell abtrocknende Piste muss es also haben, das Fluggelände meiner Wahl.

2. Ständige Startmöglichkeiten, Schleppbetrieb

In die gleiche Thematik wie eine ständig nutzbare Piste gehört die Möglichkeit, mit Schlepp- oder Windenbetrieb immer in die Luft zu kommen, ohne vorher eine Liste mit zehn Schlepp-Piloten durchtelefonieren zu müssen, um am Ende mit einem schlech-

ten Gewissen und gestresst ein Opfer zu finden, das kurz vom Bürotisch flüchtet, um einen Flugzeugschlepp durchzuführen. Die Frage des Flugzeug-Aufbaus und des Flugzeug-Aufstellens auf der Piste ist damit ja ebenso wenig gelöst wie das abendliche Einräumen des Flugmaterials – das geht alles alleine nicht wirklich gut (die Flugzeug-Montage mit einer raffinierten Aufbauhilfe mal ausgenommen). Damit entfallen für das Fluggelände meiner Wahl auch alle gelegentlich betriebenen Flugplätze. Im vollen Bewusstsein, dass dieser Anspruch einen Preis hat – aber was nützt es, weniger für nichts bezahlen zu müssen – will ich doch lieber etwas mehr für ein gutes, ständig nutzbares Flugangebot aufwenden.

3. Weiterbildungskonzept

Zugegeben, meine Ansprüche sind hoch – aber sind es Ihre nicht auch? Und jener an ein (überhaupt vorhandenes) Weiterbildungskonzept ist tatsächlich die Hürde, welche den Unterschied von einem Amateur- zu einem Profi-Angebot ausmacht. Das Fluggelände oder der Verein meiner Wahl sollte ein einigermaßen durchdachtes Konzept besitzen, wie es über die Zeit aus einem Frischling einen segelfliegerischen Routinier formt – ohne dass ich dabei den Spaß an diesem faszinierenden Sport verliere. Damit kommen wir zum eleganten und sicheren Einstieg ins Überlandfliegen. ▶ ▶ ▶

Hier stößt das Weiterbildungs-Angebot für die Ausbildung zum Selbststarter-Segelflugzeug selbst in der kalten Jahreszeit auf großes Echo



4. Gebietseinweisungen

Aller Anfang ist schwer. Das trifft besonders auf den Schritt vom Platz- zum Streckenflieger zu. Manche schaffen es nur mit Mühe, jene imaginäre Brücke niederzureissen, die ihre Komfortzone rund um das heimliche Fluggelände von der Krone des Segelflugs, dem Streckenfliegen, trennt. Und damit bleiben sie mehr oder weniger zufriedene Gefangene dieser Komfortzone und arrangieren sich irgendwie damit, dass andere Kameraden die meteorologischen Möglichkeiten eines Flugtages weiträumiger nutzen.

Der Verein meiner Wahl löst dieses Problem natürlich anders, nämlich damit, dass er mir die Möglichkeit gibt, mit einem Kenner der Region in einem Doppelsitzer eine größere Runde zu drehen, bis ich mich sicher fühle. Vielleicht sogar im Rahmen eines ausführlicher gestalteten, jährlichen Überprüfungsfluges. Oder auch unter dem Dach eines Gebiets-Einweisungs-Konzeptes, wie es etwa die südfranzösischen Flugschulen kennen, die Flachland, Voralpen- und Alpen-Einweisungen offerieren. Damit fühle ich mich rascher mit dem Fluggebiet und den bestimmt vorhandenen Luftraum-Einschränkungen vertraut und kenne Abflughöhen zu Außenlandefeldern oder benachbarten Flugplätzen. Mein Fluglehrer wird mir bestimmt eine ganze



Ein Ventus über dem Piz Scerscen im Oberengadin – Streckenfliegen in den Bergen ist ein besonders eindrückliches Erlebnis

Reihe Tipps für die Hotspots der Region mit auf meine nächsten fliegerischen Unternehmungen geben – und das alles, ohne dass ich das „Rad frisch erfinden“ oder eben meine nun erweiterte persönliche Komfortzone verlassen muss.

5. Alpenflug-Ausbildung

Manche eingefleischten Alpenflieger glauben, man könne unter 1500 m NN nicht wirklich geschickt segelfliegen, weil Auslösepunkte für Aufwinde nicht sofort klar erkennbar und die Basishöhen viel zu tief für

einen vernünftigen Überlandflug seien. Außerdem stünden da ständig Flugverbotszonen im Flugweg herum. Manche Flachlandflieger denken andererseits, über 1500 m NN sei Segelfliegen nur mit seltsamen Schwierigkeiten wie enger, ruppiger Thermik oder großflächigen, starken Abwindfeldern sowie unmöglichen Außenlandefeldern verbunden. Beide Standpunkte tragen einen Kern Wahrheit ebenso in sich wie die Erkenntnis, dass beide Fluggebiete reizvoll sind.

Tatsache ist, dass Segelfliegen in Bergregionen oft nahe am Gelände stattfindet, dass Auf- und Abwindfelder ausgeprägter und stärker als im Flachland sind und der Pilot laufend über die geringeren Möglichkeiten einer vernünftigen Landewiese nachdenken sollte, bevor er einen Entscheid über die Fortsetzung seines Fluges fällt. Tatsache ist auch, dass Flachlandfliegen im Vergleich dazu (meistens) ein etwas entspannteres Vergnügen ist, wenn auch in einem anderen Höhenband.

Richtig ist eigentlich nur ein Punkt: Sie sollten sich der Unterschiede bewusst sein und sich auf jeden Fall mindestens einmal eine ausführliche Einweisung in den Alpenflug gönnen. Sie tun sich einen großen Gefallen damit, in aller Ruhe von vorhandenen Experten-Erfahrungen zu profitieren – man muss nicht jeden Fehler im Alpenflug selber neu erfinden.

Dazu eine kleine Anekdote: Der Cheffluglehrer unseres Flugplatzes bat mich, mit einem neuen Vereinsmitglied aus Ungarn einen Einweisungsflug durchzuführen. Einerseits, um seine fliegerische Erfahrung einzuschätzen und andererseits, um ihn in die für ihn neue Fliegerei unserer Voralpen



Starkwindflüge sind eine spezielle Facette des Segelfluges – aber in jeder Hinsicht anspruchsvoll und nichts für Neulinge, die dem Motto „Trial and Error“ folgen

und Alpen einzuführen. Ein mehrstündiger Flug im Rahmen unserer Clubmeisterschaft war eine günstige Gelegenheit dazu. Am Ende waren wir uns dann beide nicht ganz sicher, wer dabei von wem mehr gelernt hatte. Bei der Gelegenheit stellte sich nämlich heraus, dass mein bescheiden auftretender Schützling schon an Europa-meisterschaften vorderste Plätze belegt hat und selber in seinem Heimatland einen Fluglehrer-Ausweis besitzt. Ich bekam auf diesem Flug im Schweizer Mittelland und durch die Voralpen nebst einer klaren Beurteilung der in der nächsten Thermik zu erwartenden Aufwindstärke auch noch eine raffinierte und für mich neue Thermik-Zentriermethode vorgeführt. Mein Schützling kennt nun dafür alle Hotspots der Gegend – und den Wettbewerbstag haben wir mit viel Spaß auch noch mit großem Vorsprung gewonnen, wir sind geflogen wie die Engel. Mehrere Anbieter (siehe Kasten auf Seite 33) offerieren eine Palette von tageweise durch einen Experten begleiteten Flügen bis zu Wochenkursen für hohe Ansprüche an Streckenflug-Weiterbildung oder Wettbewerbsflug-Vorbereitung.

6. Starkwind-Einweisungen

Eine faszinierende Facette des Segelfluges sind Starkwindflüge, in unseren Fluggebieten etwa im Mistral (Südfrankreich) oder im Nord- oder Südföhn von den Flugplätzen Norditaliens oder von den Startorten der Alpen-Nordseite in der Schweiz und in Österreich.

Beim Starkwindfliegen hat man auch nach Jahrzehnten Praxis nicht ausgelernt. Streckenfliegen im Starkwind ist nach meiner Erfahrung die anspruchsvollste Art des Segelfluges. Gründe dafür sind die in den Luftschichten bis über Gipfelhöhe auftretenden Verwirblungen, ausgeprägte Auf- und Abwind-Zonen, starke Fahrt-Zu- und Abnahmen sowie die Geländenähe beim Hangflug. Außenlandemöglichkeiten müssen bei starken Windgeschwindigkeiten neu beurteilt werden. Und Start und Landung können zu einem bleibenden Erlebnis werden, wenn der Starkwind bis zum Boden reicht.

Das ganze Thema ist definitiv nichts für Anfänger. Ist Thermikfliegen in den Alpen bei vorsichtigem Herantasten noch schadlos zu meistern, gehört Starkwindfliegen klar in die Kategorie „Experten-Sache“. Entsprechend hoch sind die Hürden, welche Segelfluggelände, ab denen Starkwindflüge möglich sind, zu Recht aufstellen.

Es ist unverzichtbar, einen oder mehrere Einweisungsflüge mit einem in der Region erfahrenen Fluglehrer durchzuführen. Diese Flüge enthalten Start- und Landetechnik bei Windverhältnissen von mehr als 50 km/h. Sie umfassen eine Einführung in die dabei herrschenden meteorologischen Voraussetzungen, die Demonstration des Hangfluges, des Vorfliegens gegen mehr als 100 km/h starken Gegenwind und des Einstieges in die Wellenfliegerei mit Hilfe von Rotoren.

Wenn Sie Ihre Starkwind-Ausbildung bei einem professionellen Anbieter planen, werden Sie vor Ihrem ersten praktischen Versuch auch eine ausführliche theoretische Einführung in das Streckenfliegen bei Starkwind erhalten.

7. Streckenflug-Einweisungen für Neulinge und für Erfahrene

Zahlreiche Vereine bieten auf ihrem Heimflugplatz jährliche Streckenflugkurse für verschiedene Leistungsstufen an. Diese Angebote als Außenstehender zu finden ist nicht einfach – online werden sie oft nicht „verkauft“ oder sie sind „versteckt“ nur für Vereinsmitglieder zugänglich. Besser sieht es bei den professionellen Anbietern an (siehe Kasten übernächste Seite).

Diese Weiterbildung ist einer der Schlüssel Ihrer persönlichen segelfliegerischen Entwicklung. Nehmen Sie sich diese Zeit, planen Sie mit dem Schein in der Tasche erstmal eine oder zwei Wochen Streckenflugkurs in Ihren Urlaub ein. Noch besser: Planen Sie diesen geografisch so, dass die



TOST
Flugzeuggerätebau

für mehr Sicherheit

Wir sind EASA Maintenance-Betrieb

Wartung und Reparatur

- ◆ Kupplungen
- ◆ Schleppseileinziehwinden
- ◆ Räder und Bremsen

Ersatzteile ab Lager erhältlich

- ◆ Steuerseile und Seilverbindungen
- ◆ Werkzeuge zur Seilbearbeitung
- ◆ Reifen und Schläuche
- ◆ Räder, Achsgarnituren
- ◆ Mechanische/hydraulische Bremssysteme

Tost GmbH Flugzeuggerätebau München

Thalkirchner Straße 62 D-80337 München
Tel. +49-(0) 89-544 599-0 info@tost.de
Fax +49-(0) 89-544 599-70 www.tost.de



Auch das gehört zu einer Fliegerkarriere: großzügiges persönliches Engagement für die Kameraden, den Verein und den Flugplatz

Chance auf fliegbares Wetter hoch ist. Damit sind wir bei den nicht umsonst so beliebten Flugregionen Südfrankreichs. Im Unterschied zu unseren Breitengraden ist hier die Chance auf fliegbares Wetter und auf sogar homogen gute thermische Verhältnisse ab März bis Ende September fast immer gegeben. Diese Art Flieger-Urlaub lässt sich auch vernünftig mit den Bedürfnissen einer Familie kombinieren. Südostfrankreich ist immer eine Reise wert, auch wenn man sich ausschließlich am Boden aufhält. Persönlich habe ich noch keinen „Schützling“ erlebt, der im Rahmen eines Streckenflugkurses oder eines Vereinsfluglagers bei homogen guten thermischen Bedingungen und mit intensiver persönlicher Betreuung nicht „den Streckenflieger-Knopf aufgetan“ hätte.

Etwas genauer: Selbst wenn Sie Ihren fliegerischen Rucksack schon mit einigen Erfahrungen gefüllt haben, ist es ein bleibendes Erlebnis, von Profis wie etwa Klaus Ohlmann, Alain Poulet, Jean-Pierre Cartry, Régis Kuntz oder Eric Napoléon in die feine Kunst des Alpenfliegens zwischen Mittelmeer und den Schweizer Alpen eingeführt zu werden. Zu finden sind diese Gentleman übrigens in Serres, St.-Auban, in Vinon oder Fayence. Wenn Sie die Fahrt nach Frankreich nicht auf sich nehmen wollen, bieten sich u. a. die Kompetenzzentren auf Burg Feuerstein, auf der Wasserkuppe, in Unterwössen, im Rahmen der Oerlinghausener Außenstelle im italienischen Veltlin oder bei SchanisSoaring in der Schweiz für Streckenflug-Einweisungen an. Diese kurze Aufstellung ist logischerweise unvollständig und von persönlicher Erfahrung geprägt – nicht zuletzt deshalb, weil selbst

Landesverbände keine Übersicht solcher Angebote pflegen.

8. Vorbereitung auf den Wettbewerbs-Flug

Ähnlich unübersichtlich wie die Streckenflug-Ausbildungs-Angebote präsentiert sich die Situation bei gezielter Vorbereitung auf den Wettbewerbsflug. Staatliche Förderung wie das Sportsoldaten-Programm der Bundeswehr oder der Französischen Armee existieren ebenso wie von Gönnern bereitgestellte Förderflugzeuge (OLC, Angela-Machinek-Stiftung, Wilfried Großkin-sky). Die Landesverbände pflegen ihren Nachwuchs über verschiedene Nationalmannschafts-Kader. Eines haben diese Programme gemeinsam: Sie sind nur für bestimmte Altersgruppen und nur selektiv über Spitzenränge, etwa im OLC, zugänglich. Interessanter für Otto Normal-Segelflieger ist das Angebot einzelner Vereine, die über eine Clubmeisterschaft oder ein Weiterbildungs-Konzept Streckenflug-Neulinge gezielt und sicher an den Strecken- und Wettbewerbsflug heranführen. Müsste ich meinen fliegerischen Erfahrungsschatz neu aufbauen, würde ich einem Verein beitreten, der ein Programm anbietet, wie es etwa SchanisSoaring mit seinem Glider-Cup offeriert.

Dabei begleiten während der Saison an sechs im Voraus festgelegten Wochenend-Tagen jeweils vier bis sechs Fluglehrer im Doppelsitzer Streckenflug- oder Wettbewerbsflug-Neulinge. Erfahrenere Teilnehmer fliegen im Einsitzer mit, erhalten aber via Funk auch Hinweise vorausfliegender Kameraden. 22 Standard-Flugaufgaben sind zur persönlichen Vorbereitung in einem Katalog online abrufbar und ent-

halten jeweils ein File mit Google-Maps-Darstellungen markanter Streckenabschnitte. Die Saison startet mit einem ausführlichen Theorie-Anlass und jeder Flugtag verlangt das Handling von Logger und Flugvorbereitungs-Software. Er wird von einem ausführlichen Debriefing mit gemeinsamem Nachtessen abgeschlossen, bei dem ohne sportlichen Druck die gemachten Flug-Erfahrungen ausgetauscht werden.

9. Fluglehrer-Kapazitäten

Manche Fluglehrer haben sich auf einen Aspekt der Flugausbildung spezialisiert. Da gibt es die klassische Grundausbildung. Aber auch jenen der Weiterbildung in Kunstflug, auf Eigenstarter oder Heimkehrhilfen oder für den Streckenflug. In einem kleinen Verein sind da keine Wunder zu erwarten; je weniger Fluglehrer überhaupt vorhanden sind, umso geringer sind die Chancen, auf einen Spezialisten für diese Ausbildungs-Teile zu treffen. Wunder sind auch deswegen keine zu erwarten, weil die Fluglehrer-Tätigkeit im Verein beinahe immer ehrenamtlich ist, was in einem anspruchsvollen wirtschaftlichen Umfeld die verfügbare Freizeit vieler berufstätiger Fluglehrer auf die Wochenend-Tage und den Urlaub beschränkt. Was in der Wirtschaft gilt, trifft auch im Segelflug zu – ab einer kritischen Größe steigen Ihre Chancen, auf ein professionelle(re)s Angebot zu treffen.

10. Flugzeugpark

Der Faktor „kritische Größe“ spielt auch beim Flugmaterial eine Rolle. Ich kenne Vereine mit einem Flugzeugpark-Durchschnittsalter unter zehn Jahren. Und welche, die bewegen vor allem älteres und wartungs-intensiveres Flugmaterial mit schlechteren Flugleistungen.

An dieser Stelle müssen Sie sich fragen, welche Ansprüchen Sie persönlich an Ihre Fliegerlaufbahn stellen. Man kann auch mit K6, Cirrus, Club-Astir, LS-4, ASW 19, SZD-55 & Co. wunderbare Streckenflüge unternehmen. Dass man damit taktisch etwas schlechtere Karten besitzt als jener Verein, der Ihnen nach der amtlichen Prüfung als Basisflugzeug gleich den Discus-2b in mehrfacher Ausführung vor den Hangar stellt, ist offensichtlich – aber je nach persönlicher Erwartungshaltung auch gar nicht nötig. Das größte technische Problem in der Fliegerei steckt ohnehin meistens zwischen den beiden Ohren des Flugzeug-

Übersicht über Segelflugschulen mit einem umfassenden Piloten-Weiterbildungsangebot:

Land	Flugschule	Webadresse
D	Segelflugschule Oerlinghausen	www.segelflug.segelflugschule-oerlinghausen.de
D	Fränkische Fliegerschule Feuerstein e.V.	www.edqe.de
D	Fliegerschule Wasserkuppe	www.fliegerschule-wasserkuppe.de
D	DASSU Unterwössen	www.dassu.de
CH	SchänisSoaring	www.schaenissoaring.ch
CH	GliderCup-Beschreibung	www.schaenis-soaring.ch/c-buero/wettbewerbe/glidercup-2015
F	Serres, Quo Vadis	www.quovadis-aero.com
F	CNVV, St.-Auban	www.cnvv.net/Stages-Montagne
F	AAPCA, Fayence	www.aapca.net/Pratiquer.html
F	AAVA, Vinon	www.vinon-soaring.fr/home

führers. Wichtiger ist, dass Sie einem Verein beitreten, bei dem Sie Chancen haben, oft in die Luft zu kommen. Für Ihre ersten positiven Flugerfahrungen ist es ohnehin zielführender, mit einem einfachen Flugzeug häufig in die Luft zu kommen und dank guter Kurbel-Eigenschaften auch dort oben zu bleiben, als sich mit einem komplexen Flugzeugtyp zu überfordern.

11. Charter-Möglichkeiten

Zwischen dem Fliegen im Verein und einem eigenen Flugzeug sind die in den vergangenen Jahren häufiger zu findenden Charter-Angebote angesiedelt. Die Themen „Flieger-Urlaub“, „Vereins-Expedition“, „Chartermöglichkeiten“ und „eigenes Flugzeug“ werde ich ausführlicher im nächsten Artikel beleuchten. Hierher gehört aber die Aussage, dass Chartern gemessen an den Kosten eigenen Flugmaterials letztlich eine kostengünstige Möglichkeit ist. Als Mieter muss man sich außerdem weder um Versicherungen, Flugzeugprüfungen, technische Mitteilungen noch um Unterhalt und warmes, trockenes Winterlager kümmern. Man ist beim Chartern temporärer Besitzer technisch hervorragenden Flugmaterials und profitiert während eines Fliegerurlaubs von allen Vorteilen eines stolzen Privatflugzeugbesitzers. Der Aufwand für die Organisation, für eine detaillierte Einweisung, für die Flugzeug-Übernahme und -Rückgabe ist zumutbar – und Ihre Sorgfalt beim Umgang mit den angebotenen, hochwertigen Flugzeugen zu Recht erwartete Voraussetzung des Besitzers.

12. Soziale Aspekte, Freundschaften

Alle vorgängig erwähnten elf Punkte be-

fassen sich nicht mit dem sozialen Netz, das ein Flugplatz und seine Betreiber bieten. Sogenanntes „Vereinsgedöns“ ist den meisten Menschen zuwider, überflüssig und mit etwas Rücksicht vermeidbar. Gehen Sie auch dieses Thema mit gelassener Distanz an.

Als Segelflieger müssen Sie ein Mindestmaß an Egoismus besitzen, um fliegerisch vom Fleck zu kommen. Aber Sie müssen auch ein ebenso großes Mindestmaß an Sozialkompetenz mitbringen, um sich in die vorhandene Gemeinschaft Gleichgesinnter einordnen zu können. Der Besuch auf „Ihrem“ Flugplatz sollte auch nach Jahren noch immer ein Festtag sein (schon, weil Sie da Ihre Freizeit verbringen). Und es wäre doch schön und erstrebenswert, wenn Sie dort Ihre besten Freunde treffen

– dann sind Sie im Segelflug definitiv und dauerhaft angekommen. Das geht bestimmt nicht ohne persönliches Engagement – aber es lohnt sich, wenn Sie sich großzügig für Ihre Kameraden, den Verein und Ihren Flugplatz einsetzen.

„In Search of Excellence“

Geben Sie sich also zusammenfassend mit dem Segelflug-Pilotenschein in der Tasche nicht gleich mit dem (geografisch) erstbesten Angebot zufrieden und wählen Sie das für Ihre Ansprüche passende Segelflug-Angebot in aller Ruhe aus, damit Sie am Ende Ihrer fliegerischen Laufbahn ebenfalls mit der einleitend erwähnten Äußerung zufrieden zurückblicken können: „Danke für diese schönen Fliegerjahre.“ ♦



Der Weg ist das Ziel: Sich gemeinsam für eine Sache einzusetzen, führt auch zu langjährigen Freundschaften mit immer neuen fliegerischen Horizonten und Abenteuern