

Gesponsert von:


www.ahornsolar.de

► [Zur GlideNet-Übersicht hier klicken](#) ◀


www.glidenet.de/weinhz01.htm

Beitrag von Fred Weinholtz

[Zur PDF-Datei hier klicken](#)

Copyright: Fred Weinholtz

Sorge um den Segelflug

Erschienen im aerokurier 6/86 Seite 690 ff

"Hat der Segelflug noch eine Zukunft?" Mit dieser provokativen Frage - vorgebracht als Zitat so mancher resignierter Beobachter der Entwicklung dieses Sports - schuf Fred Weinholtz auf dem Segelfliegertag '85 des DAeC-Landesverbandes Nordrhein-Westfalen in Duisburg gespannte Aufmerksamkeit für seinen Vortrag "Was kann und was muß der Segelflug selbst für seine Zukunft tun?"

Die Themenstellung klärte zwar vorab, daß der ehemalige langjährige Vorsitzende der DAeC-Segelflugkommission und Vizepräsident der Internationalen Segelflugkommission (CIVV) die weitere Entwicklung nicht ganz so schwarz sieht: es wurde aber schnell deutlich, daß für eine positive Gestaltung des nächsten Jahrzehnts die Segelflieger selbst rasch und zielbewußt aktiv werden müssen. Ein Blick auf den Gang der letzten 35 Jahre liefert schnell den Grund: Die Beschaffungskosten für das Sportgerät Segelflugzeug haben sich mehr als versechsfacht, den Flugschülern wird eine immens gewachsene Theorielast aufgebürdet, und aufgrund der rapide abnehmenden Jahrgangsstärken werden Flugschüler zu gesuchten Vereinsmitgliedern avancieren. Auf der anderen Seite nehmen die finanziellen Zuschüsse der öffentlichen Hand ab beziehungsweise versiegen völlig. Segelfliegen wird damit kompliziert und teuer, schrumpfende Vereine können diesen Trend nur verstärken.

Fred Weinholtz versuchte deshalb in Duisburg, mögliche Auswege aufzuzeigen. Der aerokurier veröffentlicht Teile dieses Vortrags in der Hoffnung, den Vereinen damit Anregungen zur Bewältigung der gegenwärtig schwierigen Situation zu bieten.

Glaubhaften Statistiken zufolge wird im Jahr 1988 - gemessen an 1978 - die Zahl der Vierzehnjährigen auf 50% geschrumpft sein. Gleichzeitig sehen wir uns einem ständig steigenden Angebot an Freizeitaktivitäten gegenüber. Fazit: Für die herkömmlichen Freizeitbetätigungen wird das Nachwuchsreservoir auf 25% des ursprünglichen Umfangs zurückgehen, wenn wir nicht einen Ausweg finden.

Der Deutsche Sportbund hat diese Entwicklung erkannt und in seiner Aktion "Sport für alle" sogenannte "Schnupperkurse" in allen Sportarten - also auch im Segelflug - ermöglicht. Der Erfolg dieser Maßnahme ist

überall dort, wo sie angenommen wurde, außerordentlich. Nun verlangt die LuftVZO, § 24 unter anderem als Voraussetzung für die fliegerische Ausbildung auch die Vorlage eines Fliegertauglichkeits-Zeugnisses. Im Zuge der Erleichterungen - es wird angestrebt, die Untersuchungsintervalle für junge Menschen erheblich zu strecken - soll nach Ausführungen des LBA der Erstuntersuchung durch den Fliegerarzt ein augenärztlicher Befundbericht vorgeschaltet werden. Die zusätzlichen Kosten liegen bei 70 DM und darüber. Das hieße also, Interessenten, die einmal in den Segelflug hineinschnuppern möchten, müßten schon zwischen 120 und 200 DM allein für medizinische Untersuchungen aufbringen, bevor sie überhaupt in das Segelflugzeug einsteigen dürften. Die abschreckende Wirkung - besonders für die Eltern der Jugendlichen -- bedarf keiner weiteren Erläuterung.

Hier sind Segelflugkommission, DAeC und Landesverbände gefragt, denn der § 24 (3) sagt auch eindeutig: "Die Genehmigungsbehörde kann Ausnahmen zulassen".. Warum also das Tauglichkeitszeugnis nicht erst zum ersten Alleinflug - wenn es denn überhaupt notwendig sein muß, was ein Blick in das westliche Ausland bezweifeln läßt -? Der Fluglehrer trägt doch bis zu diesem Augenblick ohnehin die alleinige Verantwortung. Bis dahin hätten wir in den Vereinen die Gelegenheit, die wirklich geeigneten Anwärter so richtig heiß auf den Segelflug werden zu lassen. daß sie dann auch bereit wären, die hohen Kosten zu tragen. Und wenn dann wirklich jemand nicht tauglich sein sollte, hätte er für die Ausbildungskosten nicht wenigstens das großartige fliegerische Erleben als Gegenwert erhalten?

(Anmerkung der Redaktion: Der Bund-Länderfachausschuß Luftfahrt unter Vorsitz von MR Herbert Huck, BMV reagierte dankenswert schnell auf diese Anregungen und einen entsprechenden Antrag des DAeC. Er erhebt keine Bedenken, wenn bei Bewerbern, die sich als Segelflugzeugführer ausbilden lassen wollen, die für den betreffenden Ausbildungsbetrieb zuständige Erlaubnisbehörde die Vorlage des fliegerärztlichen Tauglichkeitszeugnisses erst vor dem ersten Alleinflug verlangt. (Siehe auch aerokurier 2/1986, Seite 173 und 3/1986, Seite 291)

Und damit kommen wir zur Situation der Segelflugvereine. Sie sind Basis, Träger und Garanten unseres Sportes. Ohne die Vereine läuft nichts im Segelflug, der nur gesund bleiben kann, wenn auch sie gesund sind. Sie sind in erster Linie prädestiniert, unsere Zukunft zu sichern, denn nur sie können den für jedermann erschwinglichen, qualitätsvollen und faszinierenden Segelflug anbieten. Natürlich gibt es auch in den Clubs Licht und Schatten, wechseln in ihnen Hochs und Tiefs. Aber wenn es einmal nicht ganz nach Wunsch läuft, dann müssen sie aufgerüttelt werden, daß sie wieder ihre Möglichkeiten nutzen, ihr Bestes geben, um das Überleben des Segelflugs sicherzustellen. Was aber können sie tun? Ich habe natürlich kein Rezeptbuch, kann mich nur auf die Darstellung einiger Maßnahmen beschränken, die aber alle bereits irgendwo und irgendwann erfolgreich erprobt wurden. Jeder Verein muß sich selbst Gedanken darüber machen, was für ihn das Richtige ist.

Kostenspirale

Das erste große Problem, das wir in den Griff bekommen müssen, ist das der Kosten. Die Kosten zu senken, die uns durch Auflagen des Gesetzgebers und der Behörden entstehen, ist Sache unseres Dachverbandes. Einleitend versuchte ich in meiner kurzen Bestandsaufnahme darzustellen, daß sich seit 35 Jahren der Preis für ein fabrikneues, typisches Vereinssegelflugzeug von Jahrzehnt zu Jahrzehnt verdoppelte. 1960 waren es 10.000 DM. 1990 werden es 80.000 DM oder gar mehr sein. Diese Kurve stieg also mehr als doppelt so steil an, wie die der Durchschnittseinkommen. Werden wir am Ende des Jahrhunderts - in rund 15 Jahren - 160.000 DM für ein Segelflugzeug bezahlen müssen? Es ist wohl nicht auszuschließen.

Lache bitte niemand. Wir alle - ich einschließlich - hätten jeden für verrückt erklärt, der uns vor 20 Jahren hätte weismachen wollen, wir würden im Jahr 1985 unsere Anfänger auf einem Doppelsitzer im Wert von über 70.000 DM ausbilden und allein fliegen lassen. Nehmen wir als Beispiel den Verein, in dem ich Mitglied bin. 75 aktiv gemeldete Mitglieder verfügen über einen Motorsegler SF 25E, zwei ASK 13 und einen Twin Acro, je eine K 8, ein Club Astir, ein Standard Cirrus und eine ASW 20. Der E-Falke trägt sich selbst - bei entsprechend hohen Gebühren - und kann aus den folgenden Überlegungen ausgeschlossen werden. Sieben Segelflugzeuge kosten an Jahresnachprüfungen, Versicherungen, Funkgebühren, Fallschirmprüfung und Unterstellung jährlich 17.500 DM, ohne Amortisation, ohne Wartung und Reparatur, ohne einmal in der Luft gewesen zu sein. Das macht 2.500 DM pro Segelflugzeug, 233 DM pro Mitglied. Und wenn wir noch einmal den gleichen Betrag für Amortisation ansetzen - etwa 5% des Neuwertes ist wenig genug - und weitere 1.000 DM für Wartung und Reparaturen pro Segelflugzeug, dann sind das für jedes Fluggerät im Schnitt 6.000 DM, 42.000 DM für die ganze Flotte, 600 DM pro Mitglied. Und dazu kommen dann die Betriebskosten.

Das LBA führt nach den Angaben aus den Jahresnachprüfungen eine sehr zuverlässige Statistik. Danach fliegt jedes der 6.400 in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Segelflugzeuge durchschnittlich 82 Stunden im

Jahr. Lassen wir die privateigenen Segelflugzeuge mit 62 Jahresstunden heraus, dann bleiben für jedes der 3.500 Vereinsfluggeräte 98, aufgerundet 100 Flugstunden pro Jahr. Jede Stunde ist also schon durch Festkosten mit 60 DM belastet. und dazu kommen dann noch die Betriebskosten. Ist das nicht ein Wahnsinn? Wer soll das auf die Dauer bezahlen? Kein Wunder, daß so viele Vereine auf dem letzten Loch pfeifen.

Mehr fliegen

Es gibt nur eine erfolversprechende Lösung: Unsere Segelflugzeuge müssen viel mehr fliegen. Bei doppelter Flugstundenzahl bleiben noch 30 DM Festkosten pro Stunde übrig. In guten Vereinen werden traditionell rund ein Drittel der Kosten von außen hereingeholt - die Möglichkeiten reichen von Gastflugspenden über milde Gaben von Wohlgesonnenen bis zu den sehr spärlich plätschernden Zuschüssen. Es bleiben noch 20 DM. Einschließlich der Betriebskosten schläge dann die Flugstunde mit rund 25 DM zu Buche, ein Betrag, mit dem der Verein leben können sollte.

Wir müssen aufpassen, daß für unsere Mitglieder die Flugstunde nicht mehr kostet, als sie in zwei Arbeitsstunden netto verdienen. Dort liegt nämlich laut Forschungen die äußerste Grenze dessen, was der Durchschnittsbürger für sein Hobby aufzubringen bereit ist. Wie aber kann der Verein es erreichen. daß sein Gerät mehr eingesetzt wird, mehr fliegt?

Grundbedingung ist das Angebot eines gut organisierten, regelmäßigen und pünktlichen Flugbetriebs, auch dann, wenn das Wetter morgens einmal nicht so vielversprechend aussieht. Voraussetzungen dafür sind eine ausreichende Zahl von Anfängern - die wollen immer fliegen - ein harter Kern loyaler PPL-Inhaber und ausreichend viele, willige und belastbare Fluglehrer.

Ein Wort zu den Ausbildern. Es wird oft gesagt, es gäbe zu viele Segelfluglehrer. Nun, mein Verein führte im Jahr 1985 an 98 Tagen Flugbetrieb durch, an Wochenenden, Feiertagen und in geschlossenen Lehrgängen. Ich selbst habe an 84 Tagen Dienst gemacht. Das kann man aber nicht von jedem verlangen. 50 Tage im Jahr sind schon eine ganze Menge. Wir setzen drei Doppelsitzer in der Aus- und Weiterbildung ein, die Anfänger in den Einsitzern bedürfen der Aufsicht, manchmal muß der Flugzeugschlepp-Start zusätzlich betreut werden, und ein Fluglehrer kümmert sich um den Motorsegler. Wir haben sieben Segelfluglehrer in unserem Verein und doch ließen sich manchmal Engpässe nicht vermeiden. Das sei denen ins Stammbuch geschrieben, die von "zu vielen Segelfluglehrern" reden.

Zum attraktiven Flugbetriebsangebot muß natürlich hinzukommen, daß Fliegen im Verein Spaß macht. Dazu gehören neben den zuvor aufgeführten Voraussetzungen auch Regeln, die das Fliegen fördern und nicht verhindern, und dazu natürlich auch ein entsprechender Ton auf dem Fluggelände.

Geschlossene Anfängerlehrgänge - kombiniert mit Segelfliegerferien Fortgeschrittener - sind ein Muß für den guten Segelflugverein. Es ist erstaunlich, was dabei an Zeit zusammengefliegen wird. Natürlich darf aber auch nicht die Belastung für die Verantwortlichen solcher Lehrgänge unterschätzt werden.

Für jeden richtigen Segelflieger ist es von besonderem Reiz, hin und wieder von fremden, landschaftlich schön gelegenen und wettermäßig bevorzugten Segelfluggeländen aus über unbekanntem Gegenden zu fliegen. Bieten wir unseren Mitgliedern also Vereins-Fliegerferien an. Ein Tip für das Referat Breitensegelflug: Eine Liste besonders gastfreundlicher und geeigneter Segelfluggelände im In- und Ausland wäre hier sicher hilfreich.

Viele Segelflieger müssen zu Zeiten Urlaub nehmen, in denen ihnen keine besonderen Vereinsaktivitäten geboten werden können. Ermöglichen wir ihnen privaten Segelfliegerurlaub diesseits und jenseits der deutschen Grenzen mit unserem Vereinsgerät. Eine Buchungsliste sollte schon ab Jahresbeginn ausliegen.

Freie Flugzeit

Es ist eine alte Unsitte, im Flugauftrag die Flugzeit genau zu begrenzen. Wie oft liegt bei schönster Thermik die ganze Flotte am Boden, weil die Winde einen Seilsalat hat. "Flugzeit bis auf Abruf per Funk" heißt hier die Lösung. Es ist üblich, daß die Vereine Gebühren für die Flugzeit erheben, und das ist gut und richtig so. Diese Gebühren sollten aber vernünftig begrenzt werden, auf drei oder höchstens vier Stunden pro Flug. Erst kürzlich hörte ich von einem Verein, der für "Langeflieger" eine Art Strafgebühr eingeführt hat, indem er nach der dritten Flugstunde für jede angebrochenen 15 Minuten 2,- DM mehr erhebt. Das ist ein völlig falscher Weg, denn wir

wollen doch das Viel- und Langefliegen fördern! Zu wissen, daß nach einer bestimmten Zeit die Gebühren auslaufen, macht vielen Vereinsmitgliedern Mut, sich einmal an einem Wochentag richtig sattzufliegen, auch bei langsamen Wetterlagen große Strecken anzugehen. Und - sagen wir - für vier Stunden Flugzeit die Gebühren in der Kasse, das ist doch wohl für den Verein weit besser, als wenn das Segelflugzeug am Boden geblieben wäre.

Das Wochentagsfliegen muß in den Vereinen überhaupt viel mehr gefördert werden. Nun mag es an manchen Plätzen schwierig sein, mitten in der Woche die nötige Startmannschaft auf die Beine zu stellen. Vielleicht liegt aber ein anderes Gelände mit täglichen Startmöglichkeiten nicht allzu fern? Auch Vereinsflugbetrieb an Wochennachmittagen hat sich vielerorts da bewährt, wo der Flugplatz praktisch vor der Haustür liegt.

Häufig legen Vereine einen großen Teil der Kosten durch eine vernünftige Jahrespauschale auf alle Mitglieder um. Damit werden Start- und Zeitgebühren für die Vielflieger erheblich billiger, es wird mehr geflogen, und das wollen wir ja schließlich erreichen.

Sicher gibt es außer den hier von mir genannten Möglichkeiten noch viele andere, bessere. Die Vereinsvorstände sind gefordert, und vielleicht auch das Referat Breitensegelflug? Unter Umständen könnte ein Wettbewerb auf Verbandsebene gestartet werden, in dem nicht Kilometer, sondern Flugstunden pro Segelflugzeug prämiert werden?

Segelflugzeuge richtig wählen

Außerordentlich wichtig für die Kostensenkung ist eine kluge Gerätepolitik. Es gibt - leider zunehmend, wie mir scheint - Vereine, die sich quasi auf nur einen Bereich des Segelflugs spezialisieren. Sie beschränken sich beispielsweise auf die Ausbildung und vertreten die Ansicht, besseres Fluggerät sollten sich die Mitglieder durch Privateigentum oder durch Anschluß an Haltergemeinschaften selbst schaffen. Damit aber wären wir beim angloamerikanischen System, das bekanntlich den Segelflug sehr, ja, zu teuer werden läßt. Außerdem kümmern sich Privateigner - was durchaus verständlich ist - in erster Linie um ihr Eigentum. Dem Verein fehlt damit ihre Kraft und ihre Zeit.

Es gibt aber auch genau gegenteilig eingestellte Clubs. Die nehmen nur Scheininhaber auf und verweisen Anfänger, wenn diese bei ihnen um Mitgliedschaft anfragen, an die Segelflugschulen. Hier nur drei Argumente, die gegen ein solches Vorgehen sprechen:

- Vielen Anfängern - besonders Jugendlichen - sind die Ausbildungskosten an den Schulen, die ja mit hauptamtlichen Personal arbeiten müssen, zu hoch.
- Der Aufstieg im Verein von der Pike auf schafft wertvolle Bindungen, die durch nichts zu ersetzen sind.
- Solche Vereine fliegen erfahrungsgemäß nur bei gutem Wetter, damit zu wenig und zu teuer. Sie gehen schon heute zunehmend ein.

Das Fazit kann nur lauten: Der gute Verein muß sich stets bemühen, seinen Mitgliedern die ganze Bandbreite der segelfliegerischen Möglichkeiten anzubieten. Auf keinen Fall sollte der weitverbreitete Fehler Praxis bleiben daß der Verein als Neuanschaffung unbedingt das Segelflugzeug haben muß, mit dem die letzte Weltmeisterschaft gewonnen wurde. Diese Unsitte ist leider weit verbreitet, und ich meine sogar, je kleiner und ärmer die Vereine, desto mehr sind sie diesem Denken verhaftet. Was soll der Unsinn? Einmal kann mit der Anschaffung eines guten Gebrauchtsegelflugs der vorhergehenden Generation ein Drittel bis zur Hälfte des Kaufpreises gespart werden. Dann schlägt auch die niedrigere Kaskoprämie zu Buch. Und ist es denn schließlich so wichtig, ob der Spitzenflieger des Clubs - wenn er die bessere Leistung überhaupt herausfliegen kann - für sein 500-km-Dreieck zehn Minuten mehr oder weniger braucht? Ein verpaßter Dreimeterbart drückt doch viel mehr auf die Zeit. Sind bei diesen Überlegungen drei Gleitzahlpunkte noch 15.000 bis 20.000 DM wert?

Natürlich gilt das hier Gesagte nicht für solche Vereine, die den Ehrgeiz haben, den nächsten Weltmeister zu stellen. Genau so falsch wäre es aber auch, nur mit uralten "Krücken" fliegen zu wollen, es sei denn, es handelte sich um einen Oldtimer-Club. Die Mitglieder würden mit anderen Vereinen vergleichen und unzufrieden werden.

Werkstatt ist wichtig

Einen ganz erheblichen Beitrag zur sparsamen Vereinsführung kann die Clubwerkstatt leisten. Damit möchte ich kein Wort gegen die kommerziellen Reparaturbetriebe sagen. Die leisten großartige Arbeit, und wir brauchen sie bitter nötig. Warum aber sollte ein Verein beispielsweise 400 DM für zehn kommerzielle Arbeitsstunden bezahlen, wenn seine Mitglieder den gleichen Effekt in zwanzig unbezahlten Stunden erreichen? Vereine ohne eigene Baulichkeiten haben die Möglichkeit, Werkstätten preiswert über Gemeinden und Schulen mieten zu können.

Geld stinkt nicht

Von außerordentlicher Bedeutung ist für jeden Club das Bargeld, das von außen kommt, das also nicht von den Mitgliedern aufgebracht werden muß. Gesündigt wird von den Vorständen besonders im Umgang mit dem Finanzamt. Froh, daß man nicht vom Fiskus behelligt wird, ist man ängstlich darum bemüht, keine "schlafenden Hunde" zu wecken. Und dabei sind doch - wenn es richtig gemacht wird - Jahr für Jahr Tausende von Mark ganz legal einzusparen. Wilhelm Niermann - Vorstandsmitglied der Segelflugschule Oerlinghausen - veröffentlicht seit Jahren im Fliegertaschenkalender wertvolle Steuertips für Segelflug-Vereine, die schon vielen Clubs geholfen haben. Demnächst wird die Segelflugschule auch Seminare unter dem Thema: "Luftsport-verein und Finanzamt" durchführen.

Sponsoren wie große Werke oder auch nur reiche Männer sind schieres Glück. Ratschläge kann ich da nicht erteilen. "Fördernde Mitglieder" haben auch nicht mehr die frühere Bedeutung, weil sie kaum noch zu werben sind. Die Menschen scheuen weniger die - meist bescheidene - Geldausgabe, sie scheinen aber panische Angst vor eventuell auf sie zukommende Mitgliederpflichten zu haben.

Doch „Förderer“ ohne Vereinsmitgliedschaft, die finden sich immer noch. In unserem Verein sind wir auf die Idee gekommen, für eine Spende ab 100 DM aufwärts eine Förderer-Urkunde und einen scheckkartengroßen Förderer-Ausweis auszustellen. Der Ausweis hat ein Jahr Gültigkeit und berechtigt zu einem Freiflug und zur Teilnahme an allen Vereinsveranstaltungen. Die 100-DM-Grenze wählten wir, weil die Finanzämter Überweisungsträger bis zu diesem Betrag, mit denen die Spenden unter dem Vermerk "Förderung des Sportes" an die Gemeindekassen gezahlt werden, ohne weitere Prüfung als steuerabzugsfähig anerkennen. Die Aktion wird im Februar zwei Jahre alt, die Spendensumme ist beachtlich, von den Freiflügen wird wenig Gebrauch gemacht, und wenn, dann lassen die Förderer dafür meist noch einmal einen Geldbetrag springen.

Einen weiteren wichtigen Bereich stellen die Zuschüsse der Öffentlichen Hand und der Sportverbände dar. Die sind leider rigoros zurückgegangen, aber Hilfen sind sie immer noch. Vielleicht gelingt es mit Verbesserung der wirtschaftlichen Situation, wieder einiges zu unseren Gunsten zu ändern? Dafür aber ist Voraussetzung, daß wir durch wirkungsvolle Öffentlichkeitsarbeit und vor allem durch ehrenamtliche Mitwirkung im Sportbereich der Kommunen und in den regionalen und örtlichen Sportverbänden zeigen, wer wir sind, und beweisen, was wir wert sind. Ganz besonders zu empfehlen ist die Gründung einer "Schülerfluggemeinschaft" mit einer öffentlichen Lehranstalt als Trägerschule. Der Kultusminister in Nordrhein-Westfalen beispielsweise hat den Segelflug als "Außerunterrichtlichen Schulsport" anerkannt, und bei guter Zusammenarbeit mit dem Schulträger bieten sich großartige Möglichkeiten.

Es gibt viele Wege, gute Vereinsarbeit durch Zuschüsse honoriert zu bekommen, die Vorstände müssen nur findig und wendig genug sein. Wenn aber ein Verein es schafft, durch "Gelder von außen" jedes Mitglied um 200 bis 300 DM pro Jahr zu entlasten, dann hat er schon einen wertvollen Beitrag für sein und des gesamten Segelflugs Überleben geleistet.

Unzufriedenheit überwinden

Die Themen "Mitgliederwerbung" und "Mitgliederbehandlung" werden in unseren Vereinen oft zu nebensächlich

behandelt. Dabei sind sie doch von so großer Bedeutung für unsere Zukunft. Zwei alte Binsenwahrheiten sagen: "Nur zufriedene Mitglieder sind belastbare Mitglieder" und: "Nur genügend viele Mitglieder fliegen auch genügend viel!" Unser Ziel muß also eine ausreichende Anzahl zufriedener Mitglieder sein.

In einer erschreckenden Menge von Clubs grassiert die Unzufriedenheit. Nun könnten wir uns es leicht machen und sagen: "Das ist eben der Geist der Zeit, die Jugend ist verwöhnt und egoistisch" und ähnliches mehr. Wer aber ehrlich ist, der wird zugeben, daß viele Vereine nicht mit der Zeit gegangen sind. Es besteht kein Zweifel, liebe Freunde, die Ära der "Vereinsbesitzer", die all und jedes aus eigener Machtvollkommenheit bestimmten, ist endgültig vorbei.

Heute brauchen wir in unseren Clubs echtes Teamwork unter Einschluß aller, die ganz gezielt Mitverantwortung tragen müssen. Dafür sind weitreichende Information und eine Art "gläserne Vereinsführung" unumgänglich. Der Vorstand trägt das Problem vor die Mitglieder, die ihre Auffassung kundtun. Dann denkt und arbeitet das Führungsgremium vor, stellt Alternativen zur Wahl, zu denen jeder das Recht hat, mitzureden und mitzustimmen. Also Information. Meinungsforschung, Planung, gemeinsame Beschlüsse und dann straffe, konsequente Führung im Rahmen des Beschlossenen, das ist der Weg.

Glaube aber niemand, er könne die Mitglieder zufriedenstellen, indem er die Zügel schleifen ließe. Das Ergebnis wäre ein Chaos. Keinesfalls darf aber dabei vergessen werden, daß Wahlfunktionäre zwar Diener der Sache und damit der Mitglieder sind. Sie sind jedoch keine Sklaven. Mit ihrer Wahl ist ihnen Verantwortung und Entscheidungsrecht - besser noch Entscheidungspflicht - übertragen worden.

Auch in fliegerischer Hinsicht ist es nicht einfach, die Mitglieder immer zufrieden zu stimmen. Wir alle wissen aus Erfahrung: Bei gutem Wetter haben wir zu wenig und bei schwachem Wetter zu viele Segelflugzeuge. So war es, und so wird es zwangsläufig bleiben. Wir müssen eben versuchen, einen möglichst vernünftigen Kompromiß zu finden.

Unsere Mitgliederwerbung sollten wir besonders auf die ganz jungen Jahrgänge konzentrieren. Junge Menschen suchen, wenn sie dem Kindesalter entwachsen, nach irgendeinem sinnvollen Inhalt für ihr späteres Erwachsenenleben. Oft sind die Vierzehnjährigen auf der Suche nach irgendetwas "Besonderem", das sie ohne Zweifel bei uns finden können. Auch in diesem Zusammenhang weise ich wieder auf den Wert der Schülerfluggemeinschaften hin, in denen junge Menschen durch gute Kooperation zwischen Verein und Schule und durch tatkräftige Unterstützung durch den Schulträger Zugang zum Segelflug finden können.

Segelflug für alle

Die Aktion des Landessportbundes "Sport für alle" mit den sogenannten "Schnupperkursen" erwähnte ich schon in anderem Zusammenhang. Ihre Wirkung für die Mitgliederwerbung kann beträchtlich sein. Kein Zweifel aber dürfte bestehen, daß nach wie vor die besten Werber zufriedene Mitglieder sind, die in ihrem privaten Umfeld begeistert erzählen und damit Neugier und Interesse wecken.

Unsere neuen Mitglieder - gleich ob sehr jung oder schon älter - müssen deutlich erkennen können, daß man sich im Verein um sie kümmert. Das reicht in breiter Skala von der Mitfahrgelegenheit zum Flugplatz bis zur praktischen Hilfe auf dem Gelände und in der Werkstatt. Es stimmt zwar, daß die Fluktuation in unseren Clubs erheblich ist, viele Anfänger nur vorübergehend bei uns mitmachen. Wenn sie uns aber bald wieder verlassen, und sie haben die Zeit in unseren Reihen als schön empfunden und als persönlichen Gewinn buchen können, dann werden sie für immer unsere Freunde bleiben. Und wir brauchen nicht nur Mitglieder, sondern auch Freunde.

Wie wertvoll Anfänger ihre Mitgliedschaft bei uns einschätzen, hängt weitgehend von der Qualität der Ausbildung ab, die absolut erstklassig sein muß. Das gilt keinesfalls nur wegen der Sicherheit - so wichtig diese auch ist -, sondern speziell auch wegen der psychologischen Wirkung. Über den vorn erwähnten regelmäßigen, pünktlichen und gut organisierten Flugbetrieb hinaus muß der Flugschüler seine Ausbildung als wirkungsvoll erleben. Nach jedem Flug soll er erkennen: "Ich habe wieder etwas dazugelernt." Das stärkt sein Selbstwertgefühl und damit sein Selbstbewußtsein; die Bindungen an den Verein, der ihm diese Ausbildung bietet, werden fester.

Früher - wir Älteren können ein Lied davon singen - mußten Anfänger oft gewaltige Vorbedingungen leisten, ehe sie in das Segelflugzeug einsteigen durften. 100 Werkstattstunden oder ein umfangreiches Unterrichtsprogramm stehen als Beispiel. Das können wir uns heute nicht mehr leisten. Wir müssen uns bemühen, den Anfänger vom ersten Tag an mit dem fliegerischen Erleben zu konfrontieren und ihn so heiß, ja geradezu süchtig zu machen.

Um so leichter wird es ihm dann fallen, sich für die persönlichen Opfer, die jeder Segelflieger zweifellos für seinen Sport bringen muß, zu entscheiden.

Keine Platzrundendressur

Dazu gehört auch, daß wir keine "Platzrundendressur" betreiben. Wir müssen schon unseren Flugschülern längere, erlebnisreiche Ausbildungsflüge bieten, in denen wir sie fordern, ohne daß wir sie überfordern. Lernen und Genießen in einer gesunden Mischung müssen Inhalt eines jeden Schulfluges sein.

Ein häufiger Fehler in den Vereinen ist es - nicht zuletzt wegen des Mangels an Fluglehrern - die jungen Anfänger zu früh sich selbst zu überlassen. Sie benötigen doch die Hilfe ihrer Ausbilder, um zu wirklich mit allen Wassern gewaschenen Segelfliegern heranzureifen, und zwar vor und auch noch nach dem Erwerb des PPL. Da geht es um mehr flugtaktisches Raffinesse, um das Überwecheln auf neue Muster, um die ersten größeren Streckenflüge. Eine vorsichtige und kluge Steigerung der Überlandflugaufgaben, Flüge im Doppelsitzer oder begleitet von einem erfahrenen Streckenflieger bieten sich an. Sie steigern Selbstvertrauen, Sicherheit und Können.

Den jungen Mitgliedern muß Vertrauen erwiesen werden. So dürfen Muster- oder Streckenflugberechtigungen nie von Kriterien wie Gesamt-Flugstundenzahl oder gar Dauer der Vereinszugehörigkeit abhängig gemacht werden. Das fliegerische Können und gegebenenfalls das allgemeine Verhalten in der Gemeinschaft müssen entscheiden. Keinesfalls aber dürfen wir die Streckenflieger in den Himmel heben und die anderen hämisch als "Platzhirsche" abqualifizieren. Jedem Segelflieger in unseren Reihen muß das Recht zugestanden werden, selbst zu entscheiden, wie er seinen Sport ausüben will. Meinen wir aber, Ängstlichkeit und Hemmungen vor dem Streckenflug zu erkennen, dann kann ein wenig Ermunterung nichts schaden.

Ein ganz schwieriges Problem ist die Flugzeugverteilung an Überlandflugtagen. Da gibt es Systeme von Punktarten bis zum Würfelbecher. Jeder Verein muß nach seinen Gegebenheiten selbst entscheiden, dann aber das einmal gewählte Verfahren konsequent einhalten. Keinesfalls darf das "Rennpferd" des Vereins bei guten Streckenbedingungen am Platz gehalten werden, weil sich ein verdientes Clubmitglied für einen nachmittäglichen Vergnügungsflug angesagt hat. Wie wichtig zufriedene Mitglieder sind, das kann nur ein Verein ermessen, der schon einmal in einer Situation steckte, die allein unter größter Belastung aller zu meistern war

Mehr PR-Arbeit

Ein weiteres maßgebliches Mittel zur Stärkung der Überlebenschancen unseres Sportes ist die PR-Arbeit. Ich meine damit keinesfalls nur die Pressearbeit, sondern die Öffentlichkeitsarbeit in ihrer ganzen breiten Palette. Diese aber ist leider allzuoft im Segelflug völlig unterentwickelt. Die Gründe dafür kann ich nur vermuten. Es ist aber ganz offensichtlich, daß sich unser Sport seit 30, 35 Jahren durch eine übertriebene Bescheidenheit, ja geradezu durch Tiefstapelei auszeichnet.

Da heißt es immer, der Segelflug sei doch etwas ganz Normales, stellt überhaupt keine besonderen Ansprüche. Freunde, das ist er nicht. Er ist etwas ganz Besonderes, in dem, was er von uns fordert, und noch mehr in dem, was er uns gibt. Haben wir doch den Mut, das immer laut und deutlich zu sagen, ohne Angabe und Aufschneiderei. Die Allgemeinheit erwartet es im Grunde nicht anders. Sie wird es akzeptieren und sogar honorieren. Hüten müssen wir uns nur davor, unseren Segelflug als eine Art Elitesport hinzustellen, denn das ist er nun wirklich nicht. Soweit das Grundsätzliche zur PR-Arbeit.

Es mag seltsam klingen, aber äußerst wirksame Mittel der Öffentlichkeitsarbeit sind Unfallverhütung und Flugsicherheit. Durch sie wird unser Ansehen in der Bevölkerung maßgeblich geprägt. Man muß hier nicht herausarbeiten, wie publikumswirksam besondere sportliche Leistungen an sich sind. Veröffentlichen wir sie also, aber natürlich in einer für jedermann verständlichen Form.

Und jetzt muß ich schon wieder die zufriedenen Mitglieder herausstellen, denn auch für die PR-Arbeit sind sie von größtem Wert. Sie berichten in der Familie, der Schule, im Freundes- und Bekanntenkreis, am Arbeitsplatz und bei vielen anderen Gelegenheiten enthusiastisch über unseren Sport. So sind sie wertvolle Botschafter für den Segelflug.

Die Mitarbeit im Sport der Kommunen und in den Gliederungen des Deutschen Sportbundes stellt ebenfalls eine

großartige Möglichkeit der Öffentlichkeitsarbeit dar. Ich weiß, Segelflieger sind am liebsten unter sich. Wir müssen uns aber zwingen, wirkungsvoll zu demonstrieren, daß wir Sportler unter Sportlern sein wollen und auch sind. Die Kontakte und Beziehungen, die wir so schaffen können, zahlen sich irgendwann wieder vielfältig für uns aus.

Umwelt-Konflikte

Ein Wort zu den Umweltschützern, die uns oft das Leben so schwer machen. Wir dürfen ihnen niemals - bildlich gesprochen - "mit dem offenen Messer" gegenüberreten. Ob sie ihre Mission ehrlich meinen oder ob sie nur Meckerer und Opportunisten sind, wir müssen ihnen zeigen, daß wir das Problem Umweltschutz ernst nehmen. Laden wir sie ein, besprechen wir mit ihnen ihr und unser Anliegen, demonstrieren wir unsere Bereitschaft zur Zusammenarbeit.

Ich erinnere mich gern an den Vorsitzenden einer Lärmschutzvereinigung, der vor Jahren nach einer Reihe von Gesprächen öffentlich aussagte: "Wir und die Segelflieger sind keine Gegner, wir sind Partner!" Und welcher Umweltschützer könnte schon unser Argument widerlegen, daß niemand so direkt und unverfälscht die Sonnenenergie nutzt wie die Segelflieger?

Unsere Fluggelände dürfen wir nicht zu uneinnehmbaren Festungen ausbauen. Sie müssen besucherfreundlich sein. Sichere Pfade sollen den Interessenten jederzeit den Zugang zur Startstelle ermöglichen. Dort nehmen wir uns ihrer an, reden, fliegen vielleicht mit ihnen und gewinnen sie als Freunde. Es gibt Musterbeispiele für besucherfreundliche Segelfluggelände, die sich zu wahren Ausflugszentren entwickelt haben.

Kein Zweifel, daß auch die Familienfreundlichkeit unserer Gelände von größter Bedeutung ist. Frauen, Kinder und andere Angehörige der Segelflieger müssen sich auf dem Platz wohl fühlen, wenn Vater seinem Sport nachgeht. Auch sie nämlich erzählen in ihrem Umfeld von dem schönen Wochenende und werben so für uns.

Wenn immer möglich müssen wir bereit sein, unsere Einrichtungen den öffentlichen sozialen Diensten zur Verfügung zu stellen. Da können wir dem Jugendamt Freiflüge als Preise für Kinder-Luftballon-Wettbewerbe anbieten, die Kommunen sind sicher im Rahmen der immer mehr durchgeführten Ferienspiele dankbar für einen "Abenteuertag auf dem Flugplatz", wir können Behinderte fliegen und vieles andere mehr. Wir haben eine gute Tat vollbracht, unsere Gäste hatten Freude, und bestimmt berichtet auch die örtliche Presse. Was wollen wir mehr? Es gilt, Freunde zu gewinnen, Freunde aus allen Bereichen und aus allen Schichten unseres Volkes. Vielleicht werden wir eines Tages diese Freunde bitter nötig haben, so wie es Anfang der siebziger Jahre war, als wir um unser Überleben im Luftraum kämpfen mußten. Mehr Freunde heißt mehr Zustimmung zu unserem Tun, mehr Nachwuchs, mehr Unterstützung, mehr Bedeutung, alles unverzichtbare Voraussetzungen für die Erfüllung unseres Bestrebens, die Zukunft für den Segelflug zu gewinnen.

Diese Zukunft ist ganz und gar nicht gesichert, wenn wir uns nicht alle ernsthaft mühen. Wollen wir den Segelflug gesund und stark in das nächste Jahrhundert führen, dann müssen wir hart dafür arbeiten, gut vorbereitet, dynamisch und vor allem gemeinsam. Wie sagte doch Johannes Eulerings vom Kultusministerium NRW: "Die Zukunft des Sports ist viel zu wichtig, um sie allein der Zukunft zu überlassen!"

Segelflug-Bestandsaufnahme von 1951 bis heute

Ein skizzenhafter Aufriß der Geschichte des Segelflugs in der Bundesrepublik Deutschland, gegliedert in Abschnitte von Jahrzehnten zeigt deutlich die Entwicklung des Sports, stellt Tendenzen und Strömungen heraus. Manche dieser Bewegungen könnte sich, wenn nicht rechtzeitig gegengesteuert wird, gegen den Segelflug wenden.

1951-1960:

Ein grandioser Aufbau aus dem Nichts fand statt. Am Ende des Jahrzehnts flogen 30.000 Segelflieger in 800 aktiven, gesunden Vereinen. Viele Freunde - in den dreißiger Jahren waren bis zu 500.000 junge Menschen gleichzeitig im Segelflug tätig - hatten wirkungsvoll geholfen und standen nun stützend und stärkend hinter ihnen. Ernst- Günther Haase und Heinz Huth wurden Weltmeister. Das beste Segelflugzeug dieser Zeit, die Ka 6, kostete 10.000 DM.

1961-1970:

Eine wahre Leistungsexplosion ergriff den Segelflugsport. Die Streckenflugidee drang in die Vereine ein, Solffahrttheorie, GfK-Bauweise und Elektronik in den Instrumentenbrettern taten das ihre. Die Qualität der Ausbildung steigerte sich enorm, die Clubklasse erblickte das Licht der Welt. Heinz Huth und Helmut Reichmann wurden Segelflug-Weltmeister. Obwohl Luftraumprobleme ihre Schatten vorauswarfen, wurde der Segelflug von einer wahren Euphorie getragen. Gute Vereinssegelflugzeuge kosteten 20.000 DM.

1971-1980:

Wie ein Unwetter prasselten von allen Seiten lebensbedrohende Schläge auf den Segelflug ein. Die fast fanatisch anmutenden Vertreter einer "reinen" Leibeserziehung wollten die Segelflieger aus der großen Sportlerfamilie des DSB ausschließen. Kommerzielle und militärische Luftfahrt gerieten sich wegen des Luftraumes in die Haare. Die Fluglotsen schürten den Streit. Dem Segelflug als dem Schwächsten wurde der "Schwarze Peter" zugeschoben, der Störfaktor im Luftraum zu sein. Die Schlieker-Kommission unseligen Angedenkens legte Pläne für Segelfliegergettos und Wochentagsflugverbot vor. Die LuftPersV kam, und mit ihr erkaufte der Segelflug sich sein Überleben. Nach innen tobten heftige Auseinandersetzungen des Segelflugs mit dem DAeC, der ihm die geforderten Eigenvertretungsrechte und die Mitbestimmung verweigerte. Der Segelflug setzte sich durch, ohne daß die Satzungen geändert wurden. Seine Aktivitäten wurden geduldet, weil er Erfolg hatte. Die Preise für Vereinssegelflugzeuge kletterten auf 50.000 DM.

1981-1986:

Der Segelflug bewies, daß er entgegen heimlichen Befürchtungen und auch Hoffnungen vieler die LuftPersV verkraftet hat. Aber es zeigt sich jetzt auch, daß die in den Aufbaujahren gespeicherte Substanz aufgezehrt wurde. Nie zuvor war der Ballast der behördlichen Forderungen umfangreicher. Die Zuschüsse der Öffentlichen Hand schrumpfen gegen Null. Bei ständig steigendem Freizeitangebot nimmt die Zahl der Jugendlichen rapide ab. Von 6.400 zugelassenen Segelflugzeugen sind fast 50 Prozent in privatem Besitz. Laut LBA fliegen privateigene Segelflugzeuge 62 Stunden, vereinseigene 98 Stunden im Jahr, viel zu wenig. Ein guter Vereinsdoppelsitzer kostet 70.000 DM, Spitzenflugzeuge liegen schon deutlich über 100.000 DM

▶ [Zur Übersicht](#) ◀