

Ausbildung Schweiz

Der Ernst des Fliegens

„Ich lebe noch!“ Völlig begeistert öffnete ich nach meinem ersten Alleinflug die Haube meiner ASK-2 I. Die ganze Welt hätte ich umarmen wollen an diesem Oktobertag vor 14 Jahren...

Seither hat sich die Ausbildung verändert. Die elementaren Grundlagen werden gezielter vermittelt, unnötiger Ballast von früher wurde beseitigt. Etwas überrascht stellen die Jungpiloten jedoch fest, dass der Papierkrieg auch im Segelflug an der Tagesordnung ist. Dabei sollte man nicht von Schikane seitens der Behörden sprechen. Viel mehr steckt ein ausgeklügelter Psychotest dahinter: Wer den Formularberg bezwingt, ohne dabei bleibenden hysterischen Anfällen zu erliegen, scheint genügend gereift zu sein, ein Segelflugzeug steuern zu dürfen. Wenigstens erleichtert das Bundesamt für Zivilluftfahrt den Zugang zu diesem Spießrutenlauf, der gesamte Bürokratismus ist ohne größeren Aufwand über Internet abrufbar. Zurück zum Ernst des Fliegens.

Zur Qualität der Ausbildung sagt Roland Bieri, Cheflehrer der Segelfluggruppe Bern: *„Die Schüler schließen heute die Grundausbildung auf höherem Niveau ab, als wir dies taten. Die Ausbildung wird*

laufend den steigenden Anforderungen angepasst. So werden zur Zeit die Theorieunterlagen durch den Segelflugverband angepasst und bald publiziert.“ Und die Fluglehrer? Seit einigen Jahren müssen diese in der Schweiz einen zweitägigen Wiederholungskurs besuchen, um ihren Ausweis erneuern zu können. Und trotzdem, die im Vergleich zum benachbarten Ausland relativ schlechte Unfallstatistik der Schweiz wirft Fragen auf. Roland Bieri: *„Es zeichnen sich noch keine klaren Lösungen ab. An jährlichen Sicherheitssemina-*

ren des Verbandes werden jeweils Maßnahmen besprochen, die danach in die Gruppen getragen werden. Konkreter Schwerpunkt in diesem Jahr ist die Checkliste für Start- und Landebriefing.“ Zur Ausbildung in der Schweiz gehören unter anderem mindestens 15 Flugstunden und zwanzig Flüge alleine an Bord.

Die meisten der Schweizer Vereine haben ihr Gründungsjahr schon etliche Jahrzehnte hinter sich. Genau dies kann den Nachwuchs abschrecken und in Bedrängnis bringen. Aus Sicht der alten Hasen setzen sich die Neuen ins gemachte Nest und profitieren von Infrastrukturen, für die sie nie kämpfen mussten. Bereits nach kurzer Zeit fliegen die Jungen „Orchideen“, von denen man früher kaum zu träumen wagte. So wird's natürlich etwas schwierig, seine Sporen abverdienen zu können. Gleichzeitig geben sich heute viele nicht mehr mit der Ausschließlichkeit des Segelfluges zufrieden. Es locken die verschiedensten Freizeitaktivitäten, die bei minimalem Einsatz ebenfalls fantastische Möglichkeiten zur Selbstverwirklichung versprechen. Diese Fak-

toren erschweren auch hierzulande die Nachwuchsförderung. Segelfliegen ist gerade während der Schulungszeit ein Vollzeit-Hobby. Dies merken Grünhörner spätestens zu Beginn der zweiten Saison,

wenn die Flugprüfung noch in weiter Ferne liegt, obwohl man schon im Vorjahr über ein Dutzend Mal am Platz war. Hier sind die Vereine gefordert. Das Lamentieren über die sich verändernden Ansprüche der Gesellschaft hilft nicht weiter. Viel effektiver sind Intensiv-Schulungswochen. Das Ziel sollte sein, die Ausbildung innerhalb nützlicher Frist absolvieren zu können. Auch wenn nur in seltenen Fällen der Flugschein in der ersten Saison erreichbar ist, müssen sich alle bewusst sein, dass eine langwierige Ausbildung die Absprunghöhe massiv erhöht.

Dazu Roland Bieri: *„Im Gegensatz zu Teilen der Ostschweiz haben wir in Bern und in der Westschweiz kein Nachwuchsproblem mehr. Was uns Sorgen macht, ist der fehlende Nachwuchs bei den Fluglehrern. Wenn es so weiter geht, müssen wir in unserer Gruppe die Schulung reduzieren, weil wir schlicht zu wenig Fluglehrer haben werden. Bis Ende 2005 scheiden drei Lehrer altershalber aus.“*

Die Überalterung vieler Vereine ist nicht unproblematisch und wirkt sich auf die Qualität der Ausbildung aus. Während Mitglieder in Pension einerseits unglaublichen Einsatz zum Wohle der Gruppe leisten, ist die gleiche Altersgruppe oftmals auch fliegerisch nahe dem Ruhestand. Streckenflug ist für manchen





nur noch vage Erinnerung und kann somit nicht immer überzeugend vermittelt werden. Ein heikles Thema, sind es ja gerade die altgedienten Fluglehrer, die heute in aufopfernder Weise eine funktionierende Schulung erst ermöglichen – wer will da schon Kritik üben? Segelflug ist Streckenflug, ob ambitioniert oder als Genussflieger. Wer die zentralen Grundlagen dazu nicht durch den Fluglehrer erhält, muss sich diese auf gefährliche Weise selber erarbeiten. Es darf nicht reine Glückssache sein, auf dem Rücksitz hinter einem erfahrenen Streckenflugpiloten das Hochgebirge kennen lernen zu dürfen. Gerade das Mitfliegen auf Strecke in den Alpen müsste fester Bestandteil der weiteren Ausbildung sein.

Ueli Messmer, Teamchef der Junioren-Nationalmannschaft, sieht ähnliche Verbesserungsmöglichkeiten: *„Nach der Ausbildung kann es Durchhänger geben. So fühlen sich einige etwas allein gelassen. Ein gutes System mit einem Streckenerfahrenen ‘Götti’ (Paten) wäre sehr hilfreich.“*

Fluglehrer wird man normalerweise nicht aus Prestigegründen, sondern um die eigene Begeisterung an die nächste Fliegergeneration weiter geben zu können. Dazu braucht es junge und motivierte Streckenpiloten, die Fluglehrer werden wollen. Leider fehlen die Frauen in diesem Bereich praktisch gänzlich. Fluglehrer sind (genau wie früher) oft aus Zeitgründen nicht gleichzeitig Streckenpiloten. Es scheint, dass man sich für das eine oder andere entscheiden muss. Da braucht es gangbare Lösungen im Verein.

Die Qualität der Schulung hängt direkt mit gezielter Förderung des Nachwuchses zusammen. Aber was ist zu tun, wenn dieser fehlt? Der Segelflug hat Schwierigkeiten im Bereich der

Öffentlichkeitsarbeit. Fliegen ist nichts Außergewöhnliches mehr. Mit einem ausgestellten Flugzeug mitten in der Stadt erreicht man heute keinen Teenager mehr, mit Gratisflügen als Lockmittel klappt es besser. Ganze Bevölkerungsschichten haben keine Vorstellung davon, was Segelfliegen bedeutet. Weder die geflogenen Distanzen, noch die Entwicklung der Fluggeräte sind bekannt. Außerdem hält sich hartnäckig das Vorurteil, Segelfliegen sei ein besonders exklusives Vergnügen. Die Ausbildung in der Schweiz kostet etwa 4000 Franken (ca. 2700 Euro). Die Vorstellung, Segelfliegen sei ein Sport für Reiche, wird zementiert, wenn erfolgreiche Unternehmer ihre exorbitant teuren Flagg-schiffe der offenen Klasse auf fernen Kontinenten spazieren fliegen. Wir Segelflieger haben natürlich Freude an solchen TV-Sendungen; der Nachwuchs wird damit aber kaum erreicht.

Rein ins Flugzeug lautet also die Devise. Landesweit müsste der Verband aktiv werden. Klassenlager mit Segelflug als Hauptthema, packende Kurz-Vorträge von Jungpilotinnen sowie gezielt angelegte Flugfeste könnten einen Anfang bilden.

Dazu Ueli Messmer: *„Bei der Schülerwerbung sehe ich einen großen Mangel. Auch hier ist der Verband gefordert. Heute ist jeder Verein gezwungen, alles alleine zu organisieren: Internet-Auftritt, Werbung, Prospekte und vieles mehr. Dieser Aufwand müsste besser koordiniert werden.“*

Wir Segelflieger wissen, dass wir den schönsten und spannendsten Sport betreiben. Eine umfassende Lebensschule, die uns alle unglaublich bereichert. Freude und Leistung, die sich immer weiter steigern lassen. Erlebnisse, welche auch im Alltag ihre Kraft ausstrahlen und eine brennende Vorfreude, die uns das ganze Jahr über wach hält. Was will man mehr?

Dies muss unsere Botschaft sein. ●

► **info**

Segelfliegen in der Schweiz

- www.sgbern.ch – Segelfluggruppe Bern
- www.glliding.ch – Segelfluggruppe Montricher
- www.sgbiel.ch – Segelfluggruppe Biel
- www.gllidingbasel.ch – Segelflugguppe Basel
- www.sg-badragaz.ch – Segelfluggruppe Bad Ragaz
- www.schaenissoaring.ch – Flugplatz Schänis
- www.gvvt.ch – Gruppo Volo a Vela Ticino
- www.aviation.admin.ch – Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL
- www.segelfliegen.ch – Segelflugverband der Schweiz SFVS

Text und Fotos: Marc Hauser

