



DIE TEILNAHME AN WETTBEWERBEN IST EINE TOLLE SACHE.  
NACH DEM BRIEFING STUDIEREN DIE PILOTEN IHRE FLUGAUFGABEN.



DAS COCKPIT DER LS1F – EIN TOLLES FLUGZEUG FÜR DIE CLUBKLASSE.

## Flugzeuge wollen erflogen werden

### Gedanken zur Weiterentwicklung unserer jungen Lizenzpiloten

VON JOËL WAGNER

Ich habe mir in den vergangenen Monaten häufiger Gedanken zu Umschulungen auf neue Muster und zur Förderung unserer jungen Lizenzpiloten gemacht. Um es gleich vorweg zu nehmen: Beides steht für mich nicht zwangsläufig in unmittelbarem Zusammenhang.

#### VON DEN JUNIOREN BEGEISTERT

Doch der Reihe nach. Ich bin sehr vom Tatendrang und der Flugleistung unserer Junioren begeistert. Das ist sicher nicht zuletzt auch dem tollen Konzept zum Betreuten Überlandfliegen und der Vorbereitung im Winter zu verdanken. Hier ist es gelungen, die Durststrecke nach Erhalt der Lizenz zu vermeiden, neue erstrebenswerte Ziele zu setzen und Möglichkeiten zur Umsetzung zu bieten (Flugzeug-Berechtigungen, Betreuung und persönliche Erfolge).

In der letzten Zeit habe ich bei unseren Newcomern die Tendenz beobachtet, nach dem Schein in kurzer Zeit auf möglichst viele Flugzeugtypen umzuschulen.

Weshalb ist das erstrebenswert? Einige habe ich nach ihrer Motivation gefragt. So möchte man bei der Flugzeugvergabe beim morgentlichen Briefing möglichst flexibel sein und rechnen sich bei bevorstehenden Qualiwettbewerben (für einige der erste Wettbewerb) mit bestimmten Mustern bessere Chancen aus. Das finde ich nachvollziehbar. Die Teilnahme an Wettbewerben ist eine tolle Sache.

#### DAS LEISTUNGSPOTENZIAL AUSFLIEGEN

Dennoch steht das schnelle Springen von Flugzeugmuster zu Muster in gewissem Widerspruch zum Ausfliegen des Leistungspotentials eines Flugzeuges, das aus meiner Sicht erst dann erreicht wird, wenn man sich in vielen Stunden das Muster erflogen hat. Bei einigen Flugzeugen klappt das schneller, bei anderen sind mehr Starts und Stunden erforderlich.

Unsere vereinsinternen fliegerischen Mindestvoraussetzungen zur Flugzeugbenutzung verfolgen in erster Linie das Ziel, dass die Piloten die Maschinen am Platz und über Land sicher bewegen können. An das Flug-

verhalten beziehungsweise die optimalen Flugeigenschaften mit Wasserballast, mit langen Ansteck-Ohren, beim Kreisen in schwacher und in starker Thermik muss sich ein Pilot erst herantasten. Dazu sind einige Stunden und unterschiedliche Wetterlagen notwendig.

#### DAS FLIEGERISCHE ZIEL DEFINIEREN

Jetzt zu meiner eigentlichen Idee: Besonders wichtig erscheint mir die Frage, was jeweils fliegerisch angestrebt wird: möglichst weite Strecken, hohe Geschwindigkeit, viele Punkte im Online Contest (OLC), Bundesliga-Teilnahme, Teamflug, Wettbewerb? Je nachdem, wie ein Pilot diese Fragen beantwortet, resultieren daraus unterschiedliche Anforderungen an das Fluggerät.

Beispiel: Oberstes Ziel ist das Fliegen möglichst langer Strecken. Dann ist der Pilot auf dem Duo Discus, einer LS8 oder dem Discus 2b bestens aufgehoben. Lautet das Ziel "Teilnahme an Wettbewerben", dann muss zunächst die Frage nach der Klasse beantwortet werden. Die Clubklasse bietet zum Beispiel einen entspannten Einstieg ins Wettbewerbsfliegen (ohne Wasser, vergleichsweise preiswertes Equipment und lockeres, sportliches Teilnehmerfeld). Geht es um viele OLC-Punkte (und schöne Flüge) kann auch mit einem Flugzeugindex kleiner 100 echte Leistung erbracht werden.

#### SICH AUF EINEM MUSTER WOHLFÜHLEN

Die Frage nach dem Flugzeugmuster wird plötzlich zweitrangig und damit der Sinn für's Einfliegen auf einem Muster geschärft. Vielleicht gelingt es uns künftig, die jungen, ambitionierten Lizenzpiloten dahingehend zu beraten. Wir können ihnen verschiedene Perspektiven aufzeigen, die erkennen lassen, dass es viel wertvoller ist, sich auf einem Muster richtig wohl zu fühlen. Mit diesem Muster sollte der gut eingeflogene Pilot nicht nur bei guten, sondern auch bei schwachen Wetterlagen vom Platz abfliegen und sich damit auf erfolgreiche Flüge und die Teilnahme an Wettbewerben vorbereiten.

Vielleicht werden solche Gedanken auch in die Entwicklung unseres Flugzeugparks einfließen. Denkbar wäre zum Beispiel eine Art vereinsinternes Förderflugzeug auf Clubklasseniveau, das für ein Jahr / Halbjahr beantragt oder an besonders motivierte, engagierte Piloten vergeben wird. Die übernehmen damit gleichzeitig die Verantwortung für das Fördergerät, was der Persönlichkeitsentwicklung dient.

Dank der tollen Entwicklung des Leistungsfluges bei uns im Verein mit Angeboten für Anfänger und Fortgeschrittene sowie einem Flugzeugpark, der seines Gleichen sucht, freue ich mich auf die kommende Saison und spannende Flüge mit euch.