

Vereine

Die Zukunft des Segelfliegens... hat schon begonnen

Von Goos Hageman und Teun Tieleman

Über die Zukunft des Segelfliegens wird schon lange diskutiert. Fest steht, dass die Anzahl der Segelflieger im Allgemeinen zurückgeht und dass sich besonders jüngere Leuten nicht mehr so oft für unseren Sport entscheiden.

Es werden folgende Ursachen für diesen Rückgang genannt: Zu viel Warten für zu wenig Fliegen, Anwesenheitszwang, Arbeitspflicht, Dominanz von „alten Leuten“ und Tradition – ein „Flugspazierclub für Ruheständler“, wie einer das z.B. auf der Website von DG umschreibt. Um dieser Entwicklung entgegenzuwirken werden eine Menge sehr guter Vorschläge gemacht, die alle bereits irgendwo praktiziert werden. Und trotzdem erneuert und verjüngt sich der Segelflugsport nicht wesentlich. Auch in Holland ist die Entwicklung nicht anders, die Anzahl der Segelflieger geht zurück.

Aber nicht überall. Bei der SZT Terlet stieg die Mitgliederzahl in den letzten vier Jahren um rund sieben Prozent pro Jahr. Viele der neuen Mitglieder sind Anfänger. Die meisten in der Altersklasse 30-50 Jahre, eine in Punkto Segelfliegen sehr schwierige Gruppe. Ob das in 2007 wieder gelingt, ist so früh in der Saison noch nicht sicher.

Die SZT, Stichting Zweefvliegers Terlet, der Verein des holländischen Nationalsegelflugzentrums, wurde Anfang 2000 nach einer Reorganisation des Zentrums gegründet. Von Anfang an war eine wichtige Zielsetzung, den Segelflugbetrieb an die Wünsche und Möglichkeiten des modernen Menschen (Konsumenten) anzupassen.

Was haben wir getan? Nichts Geniales, nichts, das nicht schon irgendwo getan oder vorgeschlagen wird. Aber wir haben aus all diesen Ideen ein logisches Ganzes gemacht. Als Motto haben wir gewählt: „Wenig Zeit und trotzdem Segelfliegen“.

Was heißt das in der Praxis? Die wichtigsten Punkte:

1. Man braucht nicht den ganzen Tag am Flugplatz herum zu laufen, um zu fliegen. Man kann in „Tagesteilen“ fliegen. Das heißt: Entweder man kommt früh am Morgen und hilft, den Flugbetrieb zu starten. Dann macht man seine Flüge und kann danach gehen. Oder man kommt gegen 12.30 Uhr, macht über Mittag seine Flüge und hilft am Abend den Flugbetrieb zu schließen. Das ist besonders vorteilhaft für Mitglieder, die ziemlich weit weg vom Flugplatz wohnen. Und für Schüler ist unser Anliegen, vier Starts pro „Tagesteil“ zu ermöglichen. Im Allgemeinen gelingt das.

Im Sommer bieten wir spezielle Flugkurse am Mittwoch- und Freitagabend. Hier bilden sich meistens kleinere Gruppen, eine Art „Club im Club“, und das mit allen sozialen Vorteilen.

Ein wesentlicher Punkt: Die Piloten müssen bei der SZT-Rezeption kurz vorher per Telefon oder per E-Mail buchen. Dann kann die Organisation dafür sorgen, dass genügend Flugzeuge, Startkapazität und Fluglehrer da sind, damit keiner enttäuscht wird.

2. Viele Leute haben heutzutage unregelmäßige Arbeitszeiten. Bei der SZT kann man die ganze Woche fliegen. Fliegt man nur von Montag bis Donnerstag, dann zahlt man relativ wenig. Etwa ein Viertel der Teilnehmer nutzt diese Möglichkeit.

3. Arbeitsleistung zum Unterhalt des fliegenden und rollenden Materials, Windendienst usw. ist nicht Pflicht. Diese Arbeiten werden von der Berufswerkstatt, dem Service Center Terlet und von „bezahlten Freiwilligen“ ausgeführt. Auch Winddienst und Ausbildung erledigen bezahlte Freiwillige. Sie investieren mehr Zeit, fliegen dadurch aber günstig.

Völlig ohne Arbeit kommt man bei uns natürlich auch nicht aus. Jedermann hilft beim normalen Flugbetrieb, also Flieger aufbauen, Kabel anhängen usw. Das ist auch positiv im Hinblick auf den „Teamgeist“. Allerdings haben wir auch hier Zugeständnisse an den modernen Menschen gemacht: Für das Aus-dem-Feld-Holen von gelandeten Seglern haben wir elektrische „Golfcarts“. Das macht viel aus, besonders wenn es heiß ist.

Die Ausbildung

Wir alle erinnern uns noch, wie lange wir für ein paar Instruktionenstarts auf den Flugplatz mitgeholfen haben. Und wie lange es dauerte, bevor man endlich Solo durfte. Das passt nicht mehr zu den meisten modernen Menschen. Nach unserer Erfahrung gibt es viele Leute, die eigentlich schon lange vom Segelfliegen geträumt haben, aber nicht all die Zeit investieren konnten oder mochten. Dafür haben wir folgendes eingeführt (eigentlich auch nichts Neues, aber es funktioniert):

Wir fangen an mit fünf Stunden im TMG, Touring-Motor-Glider/ Motorsegler. In dieser Zeit lernt der Schüler Fliegen, Platzrunde, auch bei starkem Wind und Seitenwind. Und das Zusammenspiel zwischen Klappen und Stick beim Endanflug. Dann Abrunden und Abfangen. Der Fluglehrer bedient den Motor und der Schüler fliegt wie im Segelflugzeug. So kann man in kurzer Zeit eine große Anzahl Platzrunden und Landungen systematisch üben. Früher brauchten wir für jüngere Leute etwa 60 Starts zum Solo. Jetzt ca. 25. Der positive Effekt ist noch größer bei nicht mehr so jungen Anfängern.

Das spart dem Flugschüler viel Zeit. Erstens weil im Motorsegler auf Verabredung geflogen wird. Man braucht nicht mal den halben Tag am Flugplatz zu sein wie beim Fliegen in „Tagesteilen“. Weiter spart man mehr als 30 Instruktionenstarts im Segler. Das ist auch ein Vorteil im Hinblick auf die beschränkte Anzahl an Fluglehrern. Von den Anfängern, die bei der SZT Mitglied werden, wählen etwa 75% dieses neue System. Viele fliegen ihren ersten Solostart nach 3 bis 4 Monaten. Ein Flugkurs über zwei bis drei Wochen ist natürlich schneller. Aber gerade dafür fehlt den Leuten heutzutage meistens die Zeit.

Ein kleineres Detail: Wir bieten auch eine Spezial-Segelflugausbildung für Berufsfieger. Die brauchen die lange Standardausbildung nicht.

So versuchen wir, für jedes Marktsegment ein spezielles Angebot zu finden. Eine derartige Erneuerung und Qualitätsverbesserung wäre natürlich nie gelungen ohne ein paar Professionals.

Die Kosten

In unserer eigenen Flotte haben wir keine Hochleistungs-Einsitzer. Wir ermuntern lieber unsere Mitglieder, über Haltergemeinschaften selbst einen Segler zu kaufen. Und dann kommt die Frage: Wer bezahlt das? Subventionen gibt es in Holland nicht mehr.

Bei der SZT ist das Fliegen bei einer Vollwoche-Mitgliedschaft rund 30% teurer als bei anderen Segelflugclubs. „Time is money“. Jedoch reicht das nicht, um die Mehrkosten zu decken.

Eine zweite wichtige Finanzquelle sind die „Einführungspakete“ mit der Hauptzielsetzung, neue Mitglieder zu werben. Ein „Einführungspaket“ ist eine

Kombination von verschiedenen Flügen: Windenstart, Schleppstart und Motorsegler. Der Fluggast erhält zuerst ein Briefing durch einen Fluglehrer und macht dann mit diesem Fluglehrer zwei oder drei Flüge. So erfährt der Fluggast die Faszination Fliegen.

Diese Pakete bringen einen guten Preis. Und obwohl viele davon als Geburtstagsgeschenk gekauft werden, bringen sie uns auch viele neue begeisterte Mitglieder.

Nicht zuletzt haben wir auch Einnahmen durch Passagierflüge und durch ganz speziell ausgerichtete Segelflugtage für Unternehmen. Insgesamt bringen diese externen Finanzquellen aber nicht mehr als ca. 14 % des Gesamtumsatzes.

Kreativität ist gefordert

Nun wird es vermutlich nicht für jeden Club möglich sein, unser System einzuführen. Man braucht einen gewissen finanziellen Rahmen, um die Kosten für ein oder zwei Professionals tragen zu können (Die SZT hat ca. 470 Mitglieder). Und die Möglichkeit, mit Motorsegler zu fliegen.

Vielleicht ist es eine Idee, Regional-Zentren zu errichten, die derartige Leistungen für die Clubs in ihrer Umgebung liefern können, vor allem die Schnellausbildung und die Möglichkeit zum Segelfliegen für Leute mit wenig Zeit.

Wir sind aufgrund unserer Erfahrungen der letzten vier Jahre überzeugt, dass der Rückgang des Segelflugsports kein unvermeidbares Schicksal ist. Mit Kreativität und Begeisterung kann der Trend sogar umgekehrt werden.

Die SZT hatte den Vorteil, dass sie erst im Jahre 2000 gegründet wurde, um den Segelflugbetrieb des holländischen nationalen Segelflugzentrums, das in Schwierigkeiten geraten war, zu übernehmen. Wir hatten dadurch die Gelegenheit, in einer modernen, kundenorientierten Weise den Segelflugbetrieb neu zu gestalten. Vereine, die sich eine neue Zukunft erschaffen wollen, müssen die Tradition zur Diskussion stellen. Man kann es bedauern, dass die Mentalität heutzutage ist wie sie ist, dass der Mensch allgemein mehr und mehr zum Konsument wird. Das hilft aber nicht, das Segelfliegen wieder nach oben zu bringen. Es bleibt uns nichts übrig, als uns die Wünsche der modernen Menschen vor Augen zu führen und unsere Organisation und unser Verfahren daran anzupassen.

Wenn wir Glück haben, können wir in unseren Vereinen den Menschen in Sachen Zusammenarbeit noch etwas beibringen – und dann gemeinsam den Segelflug zu genießen. Das ist eine interessante Herausforderung. Aber zu viel soll man nicht davon erwarten.

Ohne Sorgen für die Zukunft sind wir natürlich noch immer nicht. Zum Beispiel: Unsere Organisation ist wie gesagt sehr abhängig von „bezahlten“ Freiwilligen. Viele von ihnen sind Leute, die früh in den Ruhestand gegangen sind. Davon wird es in der Zukunft weniger geben. Das wird neue Anpassungen erfordern.

Wir hoffen, dass wir mit diesem Artikel über unsere Erfahrungen einen sinnvollen Beitrag geliefert haben für die Diskussion über die Zukunft des Segelfliegens. Die SZT ist jederzeit gerne offen für Erfahrungsaustausch unter