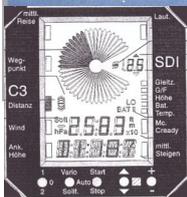
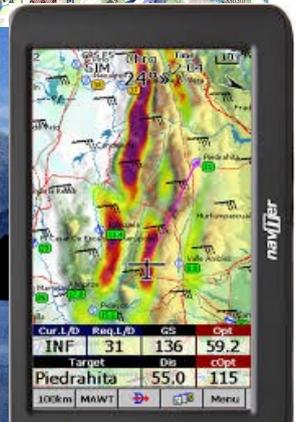
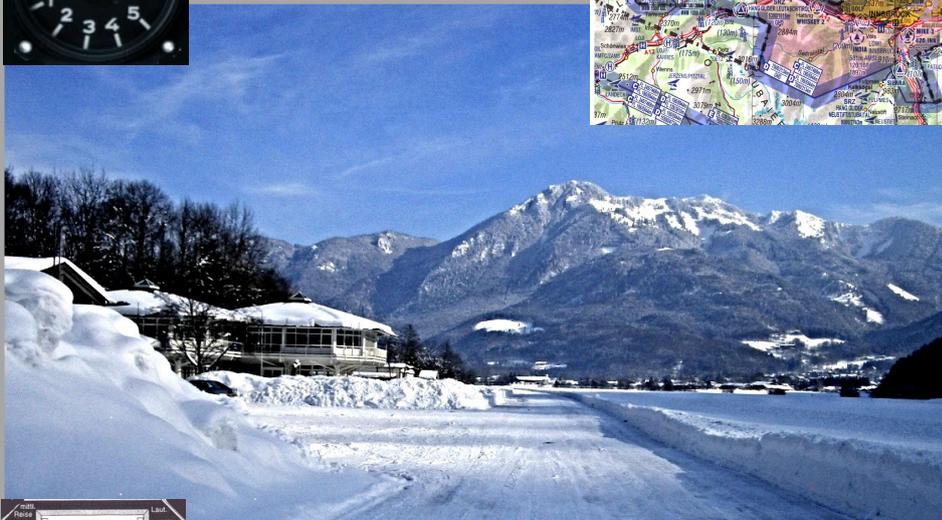
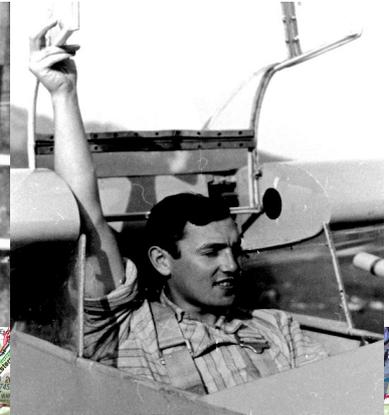


73 Jahre eines Fliegerlebens, und was hat sich in dieser Zeit verändert?



Und was hat sich in diesen 73 Jahren (1952 - 2025) verändert?

Nicht verändert hat sich die Leidenschaft, mit der dieser Sport betrieben wird. Segelfliegen ist immer noch eine Sportart für Genießer. Wie ein Vogel am Himmel schweben, sich frei und unabhängig fühlen, die eigenen Grenzen erkunden und die Möglichkeiten, die einem die Natur eröffnet, erkennen – das vermittelt Glücksgefühle.

Nicht verändert hat sich auch das Wissen in der Öffentlichkeit über unseren Sport.

Immer noch wird er als Spielwiese für Reiche betrachtet. Den wenigsten ist bekannt, dass durch viel ehrenamtliche und gemeinschaftliche Arbeit die Kosten in den Vereinen gering gehalten werden und damit das Fliegen für alle ermöglicht wird. Wer weiß schon, dass sogar Fluglehrer trotz ihrer überdurchschnittlichen Verantwortung in den Vereinen ehrenamtlich tätig sind?

Verändert hat sich alles andere, bei einem Bereich mehr, beim anderen weniger, das eine in die positive Richtung, das andere in die negative Richtung.

Segelfliegen damals

Nachwuchsprobleme waren unbekannt und mancher Verein musste einen Aufnahmestopp verhängen.

Damals konnte man segelfliegen, wenn nach vielen Werkstattstunden ein Flugzeug verfügbar war und wenn anschließend fünf Personen am Flugplatz aktiv waren, um einen sechsten in die Luft zu bringen. Startschreiber, Startleiter, Starthelfer, Lepofahrer und einen Windenfahrer brauchte man, um in die Luft zu kommen.

Das Fluggeschehen fand vorwiegend in Platznähe

statt. Es gab zu wenig Flugzeuge und zu viele Interessenten dafür. Streckenfliegen wurde in den Vereinen deswegen kleingeschrieben und war wenigen vorbehalten. Im Laufe der Jahre verbesserte sich diese Situation aber stetig.



Deutsche Alpensegelflug Schule 1969

Streckenfliegen damals

Ein Streckenflug war schwer planbar. Zur Verfügung stand nur die allgemeine Wettervorhersage aus dem Rundfunk.

Die Vorbereitung auf einen Streckenflug war umfangreich. Benötigt wurde: ein Fotoapparat mit Film zur Dokumentation der Wendepunkte. Zündhölzer und Öl zum Berußen der Alufolie für den Barographen und zur Manipulationsabsicherung Plomben, Plombendraht und Plombenzange. Eine Starttafel nebst Kreide zum Anmelden des Fluges und einen Sportzeugen, der dies alles kontrolliert und durch seine Unterschrift dokumentiert, wurden auch benötigt.

Etwas später wurde die Stadt-Tafel durch ein großes Formular ersetzt, das zusammen mit dem Sportzeug fotografiert werden musste.

Den Flug behinderten, besonders im alpinen Raum, nur wenige Beschränkungsgebiete. Als Instrumente standen die Grundinstrumente zur Verfügung. Erst Anfang der 70er Jahre schaffte das Elektrovadiometer mehr Sicherheit durch seine akustischen Signale.

Der geringe Gleitwinkel der Maschinen bewirkte, dass man bei Talquerungen oft unterhalb der Hangkante ankam und sich im Hangflug wieder mühsam hocharbeiten musste. Nur das, was man vor Augen hatte, konnte in der Flugstrategie berücksichtigt werden.

Für eine Außenlandung standen nur die Informationen zur Verfügung, die beim Abkreisen auf das Landefeld gesammelt werden konnten. Nach der Landung war meistens ein Kilometer langer Fußmarsch zum nächsten Telefon nötig. Die Maschine war während dieser Zeit meist unbeaufsichtigt. Kamen dann oft erst nach mehreren Stunden die Rückholer, mussten diese das gelandete Flugzeug erst einmal finden. Man konnte ja nicht wie heute telefonischen Kontakt miteinander aufnehmen. Meistens hat man einen markanten Ort benannt und sich dort getroffen, was wiederum ein Entfernen von der Maschine bedeutet.

An Freunden, die sich zum Zurückholen eines auf einer Wiese wartenden Kollegen bereiterklärten, war aber nie ein Mangel. Das Ganze wurde als kleines Abenteuer aufgefasst und endete fast immer in einem Wirtshaus mit Abendessen und Außenlandebier.

Anschließend benötigte man wieder einen Sportzeugen, der die Landebescheinigung unterschrieb, die Plombe vom Paragraphen entfernte, die Alufolie mit der Aufzeichnung entnahm und auch auf dieser seine Unterschrift verewigte.

Der nächste wichtige Schritt war der Gang zum Fotografen. Hier wurde unbedingt darauf geachtet, dass dieser den Film nach der Entwicklung nicht zerschneidet. Ein zerstrittener Film war ungültig.

Als Nächstes und Letztes mussten nun der Film nebst Landebestätigung, Barogramm und Wendepunktfotos zur Auswertung eingereicht werden.

Kein Wunder also, dass man diesen Aufwand scheute und nur wenige Flüge dokumentiert wurden.

Segelfliegen heute

Heute kann man im Idealfall segelfliegen, wenn die Lust zum Fliegen einen zum Flugplatz treibt und man mit seinem Eigenstarter abhebt.

Heute ist der Flugzeugpark in den Vereinen selten das Problem. Der Anteil der Maschinen in Privatbesitz nimmt zu und die Mitgliederzahl schwindet. Andere Luftsportarten mit geringeren Kosten und mit weniger ausufernder Bürokratie wie Gleitschirm- und Drachenfliegen haben auch ihren Reiz.

Natürlich ist dies kein absolutes Bild. Zwischen diesen beiden Extrempunkten existieren auch heute noch alle denkbaren Schritte. Aber klar ist die Richtung, in die sich unser Sport bewegt.

Streckenfliegen heute

Der Leistungszuwachs durch neue Materialien bei den Flugzeugen, durch elektronische Helfer im Cockpit, durch Wissenstransfer und durch für alle zugängliche Wetterinformationen ist enorm. Der Austausch von Wissen und den neuesten Erkenntnissen ist uneingeschränkt möglich. Auch während eines Fluges sind immer alle relevanten Daten zeitnah vorhanden. Selbst die Wetterentwicklung entlang der geplanten Flugstrecke und am vorgesehenen Wendepunkt kann in Echtzeit mitverfolgt werden.

Streckenfliegen wird heute von einem Großteil der Piloten als die Krönung unseres Sports empfunden und der zielorientierte Einsatz von Wissen, Material und Zeit lässt die Leistungen explodieren.

Streckenfliegen morgen?

Die vorhersehbare technologische Entwicklung gepaart mit der künstlichen Intelligenz lässt einen von einem Autopilot gesteuerten Flug erschauern.

Ob das Fliegen dann noch Spaß macht?



Die Veränderungen im Segelflug lassen sich in einzelne Abschnitte unterteilen. Im Allgemeinen wird vom Holz- und Kunststoffzeitalter gesprochen und dabei übersieht man meistens, welchen Einfluss Elektronik und Wettervorhersage auf die Leistungssteigerung in der Segelfliegerei ausgeübt haben. Auch das Klapptriebwerk kann man nach meiner Ansicht als eigenen Abschnitt betrachten. Die Unabhängigkeit, die damit erreicht wird, ermöglicht kurzfristige Entscheidungen und damit die Nutzung von idealen Bedingungen.

<p>1952 Holzzeitalter</p>	<p>Die Flugzeuge werden vorwiegend im Verein von Mitgliedern in Vereinswerkstätten gebaut. Der Arbeitsaufwand, den die Mitglieder zu leisten haben, ist dementsprechend hoch. Flugzeuge mit einem Gleitwinkel von 1/29 bei 73 km/h gehören in Vereinen zur Spitzengruppe.</p>
<p>1962</p> <p>Kunststoffzeitaltern.</p> <p>1972</p>	<p>Nach dem ersten Kunststoffflugzeug 1957, dem Phönix, kommen 1964 die H 301 Libelle und der Phoebus A und B, 1967 der Cirrus B, die Standard Libelle, die LS1 und der Phoebus C und 1969 die Kestrel 1972 und der Standard Cirrus auf den Markt.</p> <p>Der Gleitwinkel liegt nun bei 1/38, in der offenen Klasse bei 1/43. Mit jeder Neuentwicklung verbessern sich die Gleitzahl und die Geschwindigkeit.</p> <p>Das Gold-C mit drei Diamanten als Spiegel der Leistungssteigerung: Es waren: 1968 - 677, 1970 - 900 und 1974 - 1570 Piloten.</p>
<p>1982</p> <p>Wettervorhersage</p> <p>1992</p>	<p>Die Zuverlässigkeit der Wettervorhersage wurde ab 1968 langsam, aber stetig besser. 1984 wurde eine bundesweite Segelflugwettervorhersage eingeführt und heute ist der Zugriff auf die Wetterinformationen und Satellitenbilder auch während des Fluges möglich.</p>
<p>2002</p> <p>Elektronikzeitalter</p>	<p>Um die Jahrtausendwende verändert sich das Instrumentenbrett. Der Bordcomputer, Logger FLARM und andere Elektronik halten Einzug im Cockpit und erleichtern das Leben der Segelflieger erheblich.</p>
<p>2012</p> <p>Eigenstartzeitalter</p>	<p>Die SF27M von Scheibe wurde als erstes eigenstartfähiges Segelflugzeug mit Klapptriebwerk 1967 in Serienproduktion hergestellt. Viele aktuelle Segelflugzeuge sind heute optional mit einem Klapptriebwerk erhältlich. Die Standfestigkeit der Triebwerke hat sich im Laufe der Jahre erheblich verbessert und der Elektroantrieb macht sich auch hier breit.</p>
<p>2022</p> <p>KI-Zeitalter</p>	<p>Flugzeuge mit einem Gleitwinkel von 1/60 und einer Spitzengeschwindigkeit um die 280 km/h bilden die Spitzengruppe. Künstliche Intelligenz und Sensortechnologie führen zu zunehmender Automatisierung im Cockpit.</p>

Die Föhnfliegerei

Der Föhn hat sich nicht verändert, nur unser Wissen über die Möglichkeiten, die dadurch geboten werden, hat sich verändert.

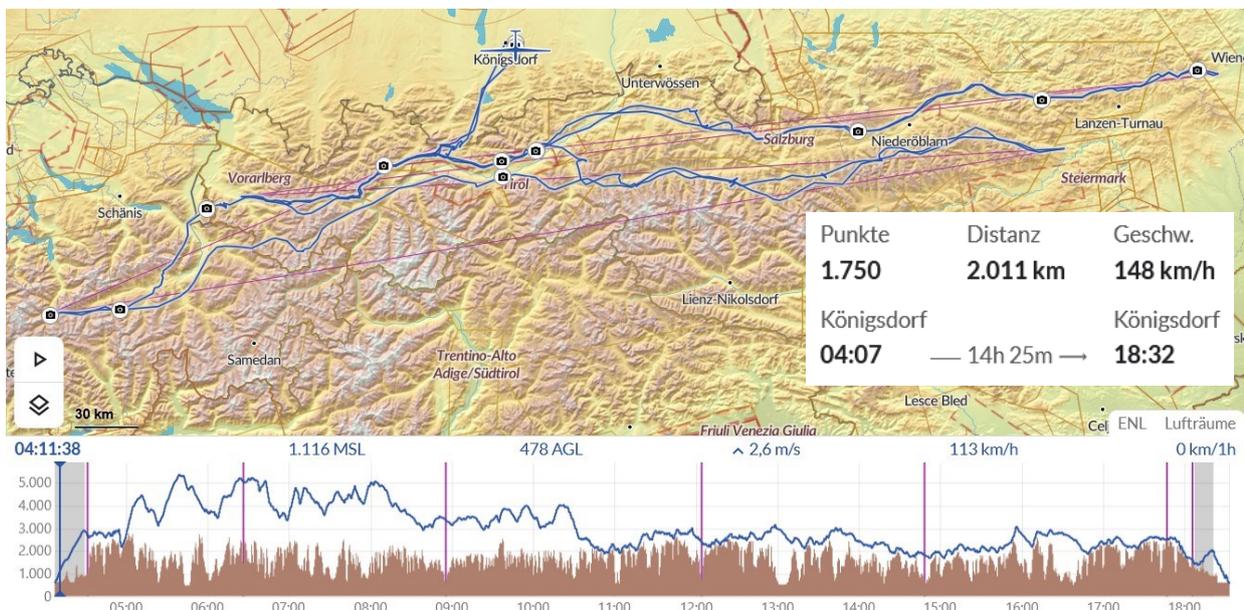
Strecken fliegen war früher nur thermisches Fliegen. Der Föhn war nur dazu da, um den Höhendiamanten, die 5000 m Startüberhöhung für die Gold-C, zu erreichen. Fayence, Zell am See und Innsbruck waren die Orte, zu denen es die Segelflugkarawanen zog, um dieses Ziel zu erreichen. Streckenfliegen bei Föhnwetterlagen war damals kein Thema.

Mehrmals habe ich versucht, die in Innsbruck erreichte Höhe in Strecke umzusetzen. Mit etwas mehr als 4000 m dürfte der Heimflug nach Unterwössen doch kein Problem sein, so dachte ich. Es war ein Problem. Bereits in Höhe des Zillertals war meine Höhe aufgebraucht und ich musste mir eine geeignete Wiese zum Landen suchen. Ich hätte mit meinem L-Spatz doch besser zum Karwendel zurückfliegen sollen, als es auf direktem Weg zu probieren. Bei einem etwas späteren Versuch war ich dann schon etwas schlauer. Der Hangwind wurde ausgenutzt und damit schaffte ich es bis Kufstein, aber dann saß ich wieder auf der Wiese. Mir wurde klar, dass da noch einiges zu lernen war.

Mit dem Erlangen des Höhendiamanten zur Gold-C (1974) flaute das Interesse am Föhn ab. Zwar hörte man noch einige Male von Versuchen, im Hangflug größere Strecken zu erreichen, aber spektakuläre Ergebnisse wurden nicht bekannt.

Erst in neuerer Zeit machen Streckenflüge in Föhnwetterlagen von sich reden. Rennstrecken in der Welle und im Hang wurden erarbeitet. Der gegenseitige Austausch von Erfahrungen und die effiziente Nutzung dieser Strecken führten zu Leistungssteigerungen. Damit wurde ein Anreiz für Nachahmer geschaffen, der diese extremen Wellen und Hangflieger populär machte.

Was damit erreicht werden kann, zeigt der 16. April 2025. An diesem Tag wurden in den Alpen gleich 24 Flüge mit über 1000 Kilometern geflogen.



Der junge Königsdorfer, Felix Herolds, hat dabei alle überragt. Mit dem Förderflugzeug des DAeC, einem Nimbus 4T, hat er als Erster die 2000-km-Marke im nördlichen Alpenraum geknackt.

Zu dieser beachtlichen Leistung kann man nur gratulieren.

Entwicklung in den Vereinen.

Viele Vereine haben sich in diesen 70 Jahren von Interessengemeinschaften, die durch eine nur gemeinschaftlich zu schaffende Aufgabe zusammengeschweißt wurden, in Richtung Dienstleistungsunternehmen gewandelt. Der eine Verein mehr, der andere weniger. Ausschlaggebend dafür sind die sich ändernden Arbeits- und Lebensbedingungen. Mit zunehmendem Wohlstand hat sich im Laufe der Jahre auch die Einstellung der Mitglieder verändert. Beim einen mehr, beim anderen weniger. Nicht nur im Segelflug, überall ist der Trend zu sehen.

Segelflugpiloten sind Einzelkämpfer. Sie haben in der Luft die alleinige Entscheidungshoheit. Am Boden jedoch ist Teamwork gefragt, und in dem Ausmaß, wie dort, bedingt durch die technische Entwicklung und den steigenden Wohlstand, die Anforderungen an den Einzelnen abnehmen, drängt sich bei einigen der Individualismus in den Vordergrund.

Als 1951/52 die ersten Vereine wieder zugelassen wurden, waren die Mangeljahre der Nachkriegszeit noch deutlich spürbar. Zwar streckte die wirtschaftliche Erholung ihre ersten Fühler aus, was aber nicht heißt, dass man in den nächsten Laden gehen konnte und dort bekam, was man benötigte. Es war immer noch die Zeit des Mangels, in der das Vereinswohl vom Beschaffungs- und Improvisationstalent des Einzelnen abhing.

10 Jahre später schaut das Ganze schon viel besser aus. Das Wirtschaftswunder hat den Wohlstand gefördert und einige der Vereinsmitglieder besaßen bereits ein eigenes Flugzeug. Ohne wohlgesonnenen Verein ging es aber trotzdem nicht. Nicht nur beim Flugbetrieb waren sie von diesem abhängig, sie benötigten auch meistens die Vereinswerkstatt zur Wartung und Überholung der Maschinen und natürlich auch oft eine dritte Hand, die bei der Arbeit mit anpackte. Selbst die größten Individualisten konnten nur fliegen, wenn sie sich der Allgemeinheit anpassten.

Mitgliedermangel war in diesen Jahren ein Fremdwort und bei manchen Vereinen entstanden lange Wartelisten. Die Werkstattarbeit zum Bau der Flugzeuge stand im Vordergrund, und bei den vielen geforderten Arbeitsstunden trennte sich schnell das Spreu vom Weizen.

Durch die Einführung der Kunststoffflugzeuge in den Vereinsbetrieb ändert sich einiges. Beim Umgang mit Holz und Metall gab es genügend Spezialisten, die ihre jahrelange Erfahrung weitergeben konnten. Das neue Material, Glasfasermatten, getränkt mit Kunstharz, war so gut wie unbekannt. Nur in wenigen Vereinen gab es Fachkundige, die den Umgang mit dem neuen Material beherrschten und kleinere Reparaturen durchführen konnten. Zunehmend wurden luftfahrttechnische Betriebe mit Wartungs- und Pflegearbeiten beauftragt. Der Arbeitsaufwand in den Vereinswerkstätten wurde geringer, die Kosten aber, die stiegen.

Bei denjenigen, die bisher schon den notwendigen Arbeiten für den Verein skeptisch gegenüberstanden, verstärkte sich die Vereinsmüdigkeit. Der Individualismus trat in den Vordergrund. Der Piloten-Tipp „Er kam, sah, flog und ging“ vermehrte sich sichtbar.

Einen wesentlichen Einfluss auf diese Entwicklung hatte und hat natürlich auch die stetige Veränderung in der Arbeitswelt. Mein ehemaliger Brötchengeber, die Firma Siemens, kann hier als Beispiel herangezogen werden. In den Aufbaujahren waren die Mitarbeiter „Siemensjahner“, eine große Familie, deren Freizeitaktivitäten, egal ob Briefmarkensammler oder Segelflieger, gefördert wurden. Das Engagement nimmt Ende der 80er Jahre ab, um nach der Jahrtausendwende ganz zum Erliegen zu kommen.

Eines aber ist gleich geblieben.

Ohne einen engagierten Macher kann kein Verein überleben.

Finanzierung von Vereinen.

Flugtage und Hallenfeste waren früher feste Bestandteile einer Vereinsfinanzierung. Es verging kaum ein Wochenende an dem nicht eines dieser Feste irgendwo gefeiert wurde.

Eine kurze Absprache mit der Gemeinde, etwas Reklame für Gäste Flüge, eine Halle mit Bierbänken und mit einem Grill und schon waren die Voraussetzungen für eine Veranstaltung erfüllt.

Anstrengende Tage waren dies für die meisten der Vereinsmitglieder dann. Alles was so bei einem solchen Fest anfällt wurde von ihnen erledigt. Nach Ende einer solchen Veranstaltung stand meistens ein Zuschuss für dringend benötigte Anschaffungen zur Verfügung.

Im Laufe der Jahre haben sich die Voraussetzung gewaltig geändert. Veranstaltungen wie Vereins- und Straßenfeste unterliegen dem Gaststättengesetz, wenn Bier und Bratwurst angeboten werden. Der Verkauf von Essen und Trinken gehört laut dem Gesetz nicht zu einer sportlichen Veranstaltung. Es ist ein steuerpflichtiger wirtschaftlicher Geschäftsbetrieb. Umsatz und Gewinn sind dem Finanzamt zu melden.

Einiges muss ein Veranstalter berücksichtigen.

Preisangabe sind Pflicht und wenn Zusatzstoffe in den angebotenen Lebensmitteln vorhanden sind, so sind diese zu kennzeichnen. Eine Kontrolle der Lebensmittelhygieneverordnung während der Veranstaltung ist nicht auszuschließen. Er haftet für Schäden, die beim unsachgemäßen Umgang mit Lebensmitteln bei den Gästen Gesundheitsschädigungen hervorrufen, in vollem Umfang.

Der Veranstalter muss auch die notwendige Vorsorge für Sicherheit und Ordnung im Bereich der Veranstaltung treffen. Dafür gibt es eine eigene Betriebssicherheitsverordnung. Jugendschutz, Brandschutz und Lärmschutz sind zu Beachten. Wenn ein Vereinsmitglied zum abendlichen Bier die Besucher noch mit seiner Gitarre erfreut, so ist dies bei der GEMA anzumelden. Dies gilt nicht nur für Live-Darbietungen, sondern auch für das Abspielen von Tonträgern.

Gut beraten ist man wenn, dafür eine Veranstaltungshaftpflichtversicherung abgeschlossen wird und man sich über die jeweils aktuellen Vorschriften informiert.



Kein Wunder also, dass sich derartige Veranstaltungen drastisch reduziert haben.

Rechtssicherheit

Als ich 1973 zum ersten Mal die USA besuchte, wunderte ich mich über ein Warnschild an einem Stapel Kaminholz. Dort stand in dicken Lettern „Vorsicht brennbar“. Damals konnte ich nur verwundert den Kopf schütteln über die Absicherungswut in den USA. Das Holz, das für den Kamin vorgesehen ist, brennt, das ist doch logisch, wozu dann dieses Schild?

Ja, damals und heute. Die USA waren uns damals nur um einige Jahre voraus. Heute muss man auch bei uns manches Logische juristisch absichern. Man braucht sich nur die Bedienungsanleitung eines kleinen Gerätes anzusehen. Seitenweise gibt es Sicherheitshinweise, die nur altbekannte, logische Informationen enthalten.

Ehrenamt

Dass logisches Denken einen aber nicht vor Ungemach schützt, das musste der ehrenamtliche geschäftsführende Vorstand der DASSU, Ali Siegert, 2011 erleben.

Dass staatlich geprüfte Skilehrer auch selbstständig arbeiten dürfen, wusste er aus seiner Tätigkeit beim Deutschen Alpenverein. Logisch ist demnach, dass auch Gastfluglehrer bei der DASSU nicht angestellt werden müssen, sondern als Selbständige arbeiten dürfen.

Ali Siegert wusste das, aber der Beamte des Hauptzollamtes, bei dem eine anonyme Anzeige einging, anscheinend nicht. Er dachte, er hätte einen großen Fisch am Haken, und reagierte dementsprechend. Es gibt eine Hausdurchsuchung bei der DASSU und Ali Sieger wird vor Gericht gezerrt.



Bei Gehältern getrickt?

Vorsitzender der Segelflieger ab heute vor Amtsgericht —“Start um Sozialabgaben geprellt“

Ein Teil der Presse berichtet sachlich und informativ und der andere Teil macht daraus einen Aufreißer, dessen Inhalt wenig zum tatsächlichen Sachverhalt beiträgt.

Und das Ergebnis.

Freispruch auf der ganzen Linie. Selbst der Staatsanwalt plädierte für Freispruch. Hätte die anklagende Behörde etwas mehr Sorgfalt und etwas Sachverstand gezeigt, so wären dem Steuerzahler Prozesskosten erspart geblieben, die Justiz hätte ihre Zeit nicht verschwenden müssen und die finanzielle und nervliche Belastung für die ehrenamtliche Tätigkeit von Ali Sieger hätte anders ausgesehen. Schließlich ist es ja keine Kleinigkeit, wenn man sich keiner Schuld bewusst ist und für ein Amt, das man zum Wohle anderer und ohne Bezahlung ausübt, eine Strafe von mehr als 2 Jahren Freiheitsentzug angedroht bekommt.

Trotz des Freispruchs erster Klasse bleiben an Ali Sieger neben der nervlichen Belastung noch die Anwaltskosten von rund 2600 € hängen.

Ob so das Ehrenamt, wie es Politiker in Festtagsreden propagieren, attraktiver wird?

Glücklich der Verein, der einen Rechtsbeistand in seinen Reihen hat.

Flugtauglichkeit

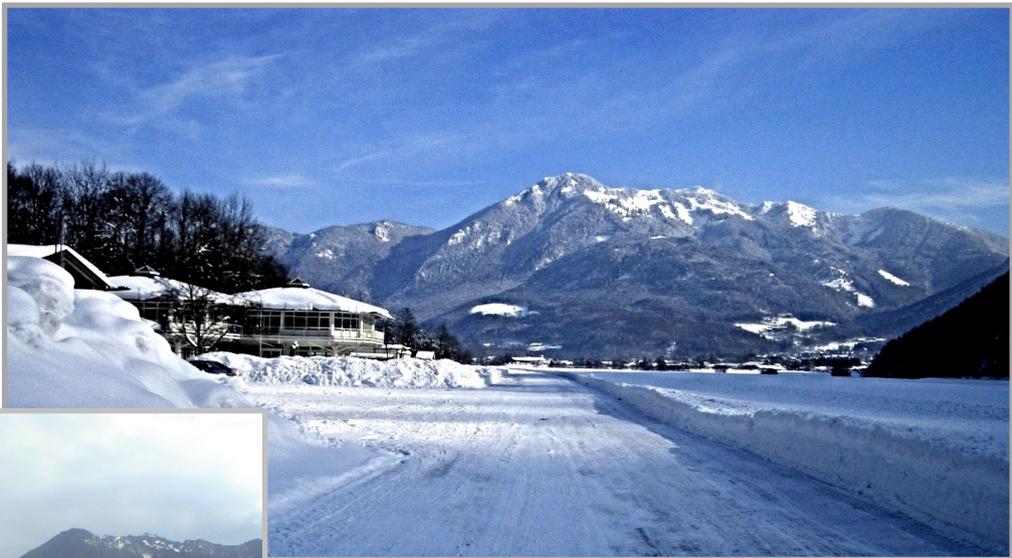
Zur Ausübung der Rechte aus einer Lizenz ist eine Grundvoraussetzung die medizinische Flugtauglichkeit. Eine wichtige und sinnvolle Einrichtung, wenn damit Gefährdungen rechtzeitig erkannt werden und dem Mediziner bewusst ist, dass die Anforderungen für einen Segelflieger doch ganz andere sind als die für das Steuern eines Airbus. Kaum eine Person hat so viel Macht über die Pilotenkarriere wie ein Fliegerarzt, und wie immer gibt es dort solche und solche.

Überall scheint sich die Tendenz einzuschleichen, die persönliche Absicherung vor eine logische Entscheidung zu stellen.

Nur ein Beispiel: Da hat einer seit Jahren eine Sehhilfe in seinen Papieren stehen. Bei seinem bisherigen Fliegerarzt, der aus Altersgründen seine Praxis aufgab, war das nie ein Problem. Jetzt geht er zu einem neuen und erzählt diesem freudestrahlend, dass er keine Brille mehr benötigt. Er hat sich auf Rat seines Augenarztes einer Augenoperation unterzogen und hat im Gegensatz zu früher jetzt ein Sehvermögen von annähernd 100 %. Für den Flugmediziner reicht zur Bestätigung ein Sehtest nicht aus. Ein amtliches Gutachten vom LBA wird gefordert und die Papiere müssen angepasst werden.

Der Luftraum wird durch die Beschaffung einer Brille mit Fensterglas nicht unsichere

Klimawandel



Das Wetter ist nicht mehr dies, was es einmal war.

Da unser Platz meist ab Mitte November bis weit in das Frühjahr hinein unter einer dichten Schneedecke lag, ging es Ostern ab 1979 auf die Alpensüdseite nach Leons-

Nikolsdorf. Die ersten längeren Streckenflüge waren damit gesichert.

Ab Ende der 90er Jahre wurde ein Wandel spürbar. Die Winter wurden zusehends milder, es fiel weniger Schnee und immer öfters war unser Platz an Ostern vom Eise befreit. Auf der Alpensüdseite veränderte sich das Wetter zum Negativen. Die Ausbeute von guten Streckentagen wurde immer weniger.

Klimawandel – was ist das? Laut US-Präsident Trump gibt es sowas nicht!

Der Luftraum

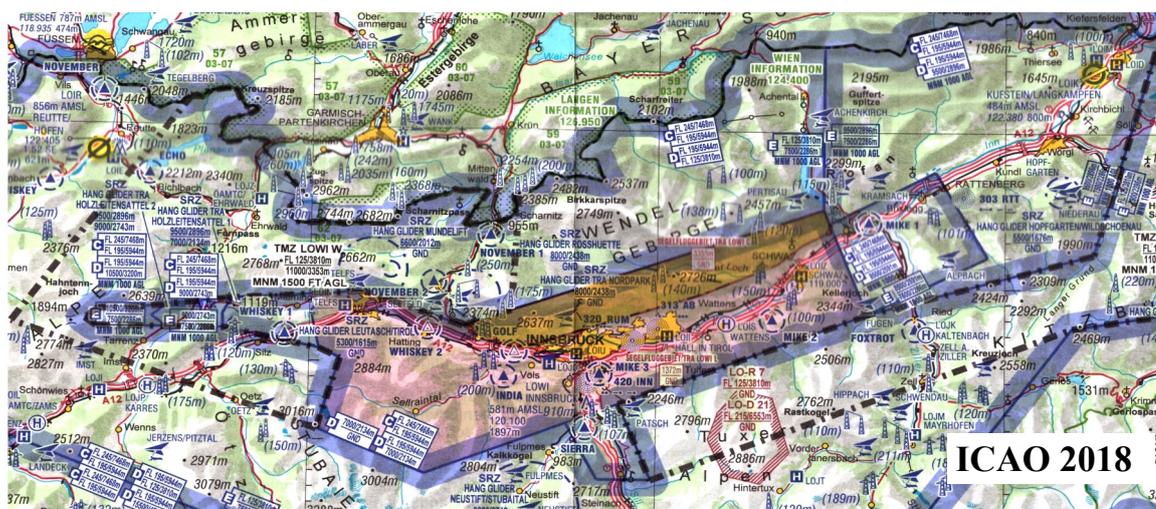
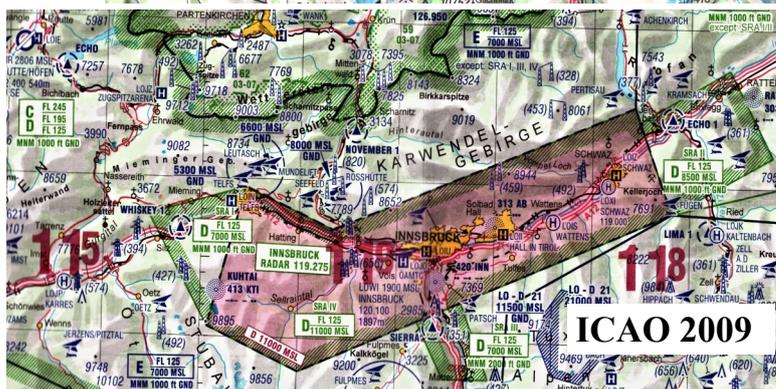
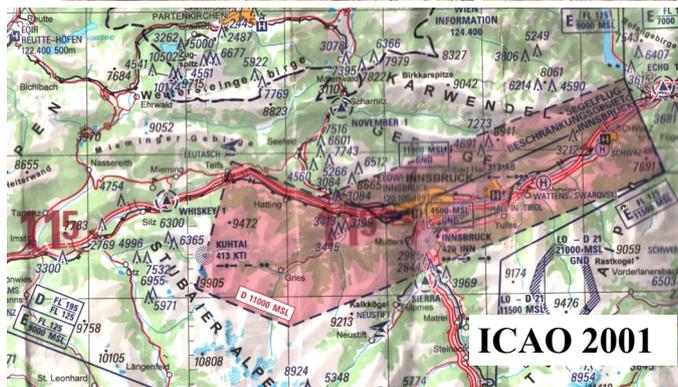
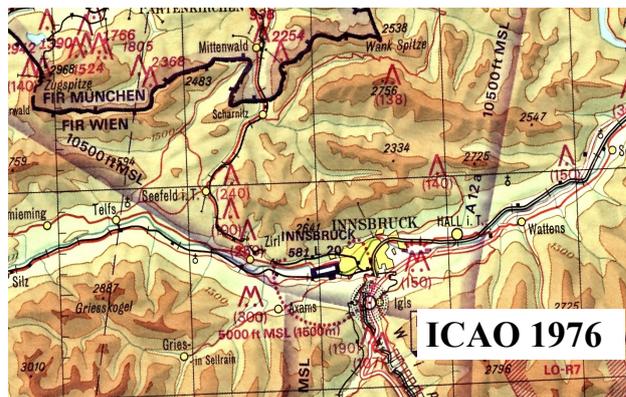
Zu den negativen Veränderungen im Segelflug gehört die ständige Verkleinerung des Luftraums, in dem wir uns frei bewegen können. Flächenmäßig hat er sich durch den Wegfall der Grenzen zwar zum Positiven hin verändert, aber die kommerzielle Luftfahrt fordert immer mehr von unserem dreidimensionalen Raum.

Ein typisches Beispiel dafür ist Innsbruck. Früher standen an Föhntagen bis zu 140 Segelflugzeuge am Start, um ihren Höhen-Diamanten zu machen. Eine Freigabe für große Höhen war unproblematisch. 1975 wird die Autonomie der Segelfieger durch die Einführung der Kontrollzone eingeschränkt.

Heute gibt es keinen freien Luftraum mehr.

Auch das östliche Gebiet bis hin zur deutschen Grenze bei Kufstein, kann ohne Freigabe und Transponder nur bis zu einer Maximalflughöhe von 2896 m genutzt werden.

Die 2014 vom Österreichischen Verkehrsministerium geplante großräumige Transponderzonen, bei der auch alle Drachen-, Gleitschirm- und Segelflieger in einigen Streckenflugregionen nicht mehr ohne Transponder fliegen dürfen, konnten teilweise abgewiesen werden.



Ab 2024 ist bei der Durchquerung des Inntals bei Innsbruck ein Transponder vorgeschrieben. Von der Nordkette zum Kellerjoch und ins Zillertal ist also ohne Transponder nicht mehr möglich.

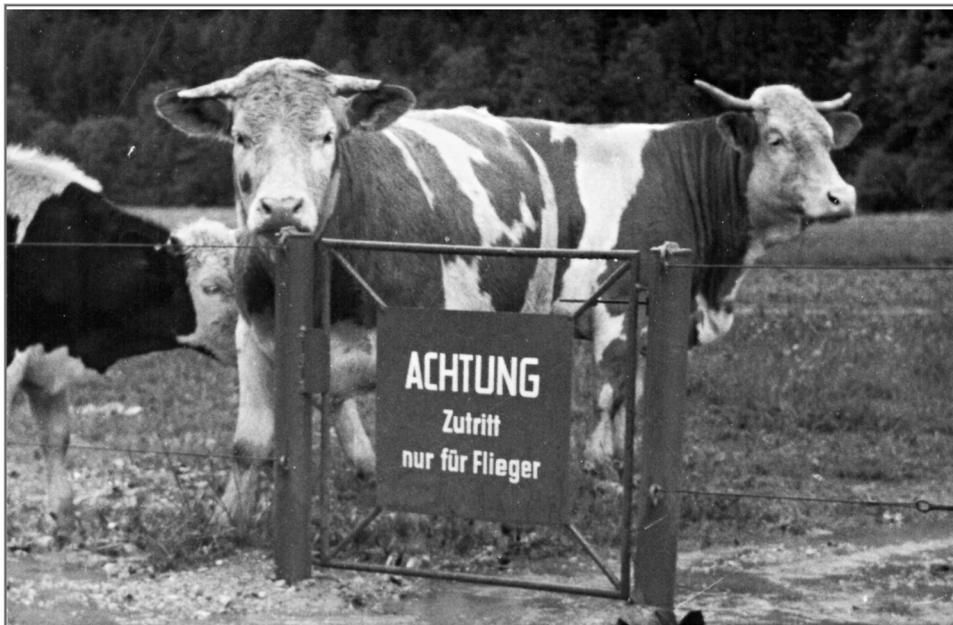
Alle Jahre wieder neue Karten, neue Lufträume und Regelungen

Bürokratie

Die Regulierungswut hat in allen Bereichen zugenommen und die Sportfliegerei macht hier keine Ausnahme.

Vergleicht man die Zeit, in der Flugzeuge noch in den Vereinswerkstätten entstanden, mit der heutigen Zeit, so gewinnt man den Eindruck, dass nach Behördenmeinung den Luftsportlern die Fähigkeit zur Eigenverantwortung abhandengekommen sei. Das Recht des Einzelnen, auch Risiken auf sich zu nehmen, solange er die Allgemeinheit damit nicht gefährdet, meint man unterbinden zu müssen.

Die ein oder andere Einführung oder Änderung einer Durchführungsverordnung mag ja noch sinnvoll sein, aber fast alles unter amtliche Aufsicht zu stellen, fördert nicht die Kreativität.



Oft sind es Anordnungen, deren Zielsetzung dem Betroffenen verschlossen bleibt.

Bei meinem Besuch im Januar 2021 beim Fliegerarzt war ich gezwungen, den „Mental Health“-Fragebogen des LBA auszufüllen. Ja, wenn man damit Vorfälle wie den vom 24. März 2015 verhindern könnte, wäre ein solcher Fragebogen sinnvoll.

Damals wollte der psychisch kranke Co-Pilot des Germanwings-Fluges 4U9525 sich umbringen und ließ die Maschine mit 149 Menschen an einem Berg in den französischen Alpen zerschellen.

Aber wer glaubt schon ernsthaft, dass ein Alkoholkranker die Frage Nr. 9 „Ich entspanne mich nach der Arbeit gerne bei einem Drink“ ehrlich beantwortet und somit sein Suchtverhalten preisgibt oder eine Person mit psychischen Problemen die Frage Nr. 10 „Es fällt mir in letzter Zeit schwer, meine Stimmung zu kontrollieren“ in einem derartigen Fragebogen veröffentlicht?

Mit gezielten Fragen in einem persönlichen Gespräch lassen sich solche Probleme vielleicht ermitteln, ein Fragebogen reicht dazu nach meiner Meinung nicht aus.

Mir stellt sich nun die Frage ob derartige Aktionen nicht nur deswegen gestartet werden um nachzuweisen, dass etwas unternommen wurde.

Ich gebe zu, ein ketzerischer Gedanke. Aber wenn die Behörden von uns deutschen Piloten, im Gegensatz zur übrigen EU, eine Zuverlässigkeitsüberprüfung verlangen und diese positiv ausfällt, dann darf man vermutlich auch ein klein wenig mitdenken.

Sechzehn Monate nach "Nine-Eleven", den Terroranschlägen in den USA, schrillen am 5. Januar 2003 bei den Sicherheitsbehörden alle Alarmglocken. Ein Unbekannter kreist über den Wolkenkratzern des Frankfurter Bankenviertels. Er droht, das Kleinflugzeug direkt in die Bürotürme der Europäischen Zentralbank (EZB) zu steuern.

Um 17.15 Uhr landet der Motorsegler mit fast leerem Tank auf dem Frankfurter Flughafen. Der Pilot wird festgenommen, und der erste Eindruck bestätigt sich: Der Mann, ein 31-jähriger Student, ist offenbar geistig verwirrt. Gutachter werden ihm später Schuldunfähigkeit attestieren.

Um derartige Vorfälle zu unterbinden bedarf es einer gesetzlichen Regelung. Ab Januar 2005 gilt es ein spezielles Luftsicherheitsgesetz (LuftSiG) in Deutschland, das in seinem § 7 das Verfahren der **Zuverlässigkeitsüberprüfung** regelt. Jede Person die aktiv am Luftverkehr teilnehmen will muss sich diesem Verfahren unterziehen. muss, dem unterziehen. Nur für deutsche Personen gilt diese Überprüfung, ausländische Personen die unseren Luftraum nutzen machen sowas ja nicht.

 REGIERUNG VON OBERBAYERN Luftamt Südbayern	Ihr Zeichen/Ihr Schreiben vom		
	Bitte bei Antwort angeben Unser Geschäftszeichen: 25-4-3751-06		
	Tel. +49 89 2176-2994	Fax +49 89 2176-	Zimmer: 1405
	München, 10.08.2006		
Herrn Johann Limmer Zugspitzstr. 27 82008 Unterhaching	Ihr/e Ansprechpartner/in: Herr Elas luftamt@reg-ob.bayern.de		

Bestätigung:

Gemäß § 7 Abs. 7 LuftSiG teilen wir Ihnen mit, dass die am 03.07.2006 durchgeführte Überprüfung ergeben hat, dass Sie die erforderliche persönliche Zuverlässigkeit im Sinne des Luftsicherheitsgesetzes besitzen.

Wenn schon eine Überprüfung stattgefunden hat wozu sind dann noch Verbote notwendig

Da will die Regierung während der gesamten Fußball-WM 2006 aus Sicherheitsgründen das Fliegen im Umkreis von 60 Nautischen Meilen um alle Stadien verbieten. Da die Austragungsstätten gut verteilt sind, bedeutet das praktisch eine Sperrung des Überlandfluges und das während der besten Saison.

Das Flugverbot bezieht sich ausschließlich auf die "Sportfliegerei" im unteren Luftraum, wo sich üblicherweise ja alle Attentäter mit gültiger Fluglizenz herumtreiben. Verkehrsflugzeuge, auch wenn sie sich durch Start-/Landung im unteren Luftraum befinden sind natürlich ausgenommen. Nein, wir sind die potenzielle Gefahr für Stadien! Dem auf seine Zuverlässigkeit überprüften Sportflieger kann man nicht trauen oder zweifelt man an der Aussagekraft der Überprüfung?

Was könnte da alles passieren?

Und ich meine jetzt nicht die Ausschreitungen an Bahnstationen, wenn die sogenannten Fan's aufeinander einprügeln, sich halbtot schlagen und die Rettungswagen knapp werden.

Und nun noch eine Bemerkung zum Abschluss.

Viel hat sich in diesen 75 Jahren verändert. Fliegerromantik, wie sie in der Pionierzeit des Segelfluges zu finden war und wie sie in vielen Geschichten nacherzählt wird, kann man heute kaum noch entdecken. Die vielen Werkstattarbeiten, die in der Vergangenheit die einzelnen Charaktere eines Vereins zu Zwangsgemeinschaften zusammenführten und damit das Vereinsleben bereicherten, sind nicht mehr notwendig. Waren damals noch alle Mitglieder aufgefordert, ihr Organisations-talent zur Beschaffung des benötigten Materials einzusetzen, so geht man heute in den nächsten Laden und kauft es.

Mit dem zunehmenden Wohlstand in diesen 70 Jahren verringerte sich das Gemeinschaftsgefühl und der Individualismus drängte sich in den Vordergrund. Wer damals fliegen wollte, war auch aus materialistischer Sicht auf die Gemeinschaft angewiesen. Heute werden gebrauchte Maschinen angeboten, so dass für viele die Möglichkeit besteht, sich ein eigenes Flugzeug anzuschaffen.

Das gewaltige Investitionsvolumen an Luftfahrzeugen, Geräten, Gebäuden und Gelände, das in diesen 70 Jahren in Vereinen entsteht, zwingt zum Kostendenken, und die ausufernde Bürokratie verändert das Vereinsgefüge. Vorhaben wie z. B. der Bau einer Halle oder einer Tankstelle sind ohne juristischen Beistand nicht mehr ratsam, wenn bis zu 20 Gutachten dafür erbracht werden müssen. Es ist zu befürchten, dass Vereine, also eine Gemeinschaft von Gleichgesinnten, sich in Richtung Dienstleistungsunternehmen entwickeln.

Im sportlichen Bereich entwickelte sich in diesen Jahren der Segelflug stetig aufwärts. Glas- und Kohlefaser ermöglichten einen Entwicklungssprung im Flugzeugbau. Die Wettervorhersage verbesserte sich stetig. Neue Erkenntnisse, Wissen und Leistungen der anderen sind für alle zugänglich und die elektronischen Helfer innerhalb und außerhalb des Cockpits ermöglichen Leistungen, von denen man früher nicht mal träumte.

Mein Flug mit dem L-Spatz am 23.05.1972 über ein 500-km-Dreieck wurde damals als herausragende Leistung beurteilt. Über die Zeit, 8 Stunden 47 Minuten, die ich dafür benötigt habe, wurde großzügig hinweggegangen. (Ein Schnitt von 58 km/h ist ja auch keine herausragende Leistung.)

34 Jahre später, im Dezember 2006, schaffte Klaus Ohlmann bei einem 500-km-Zielrückkehrflug mit einem Nimbus 4 DM eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 307 km/h.

Trotz all der technischen Hilfen, die heute zur Verfügung stehen, ist aber der Pilot das ausschlaggebende Element. Erst seine körperliche und geistige Verfassung und der zielorientierte Einsatz von Wissen und Material ermöglichen große Leistungen.

**Segelfliegen als Hochleistungssport, aber auch als Freizeitsport,
gleich einem Schachspiel gegen die Natur.**