

# SEGELFLIEGEN LERNEN IN DER SEGELFLUGGRUPPE BERN

Ein Leitfaden für AnfängerInnen und Interessierte

Stand: Mai 2015



# SEGELFLIEGEN LERNEN IN DER SEGELFLUGGRUPPE BERN

Ein Leitfaden für AnfängerInnen und Interessierte

## Inhalt

Willkommen in der SG Bern!.....	2
Segelfliegen – etwas für mich? .....	2
Die Wahl des Ausbildungsorts .....	3
Wann, wo und wie werde ich fliegen?.....	3
Was muss ich zur Vorbereitung tun? .....	4
Die praktische Flugschulung.....	5
Das liebe Geld .....	6
Flugkosten .....	7
Mit wem habe ich es zu tun? .....	8
Alles paletti? .....	10
Good to know.....	10
Theorie und Praxis.....	12
Einführende Literatur .....	13
Internet.....	14
Weiterer Lesestoff.....	15
Papier, Papier.....	15
Ausweise .....	16
Impressum und Dank.....	16

## Willkommen in der SG Bern!

Dieser Leitfaden vermittelt einige Informationen, die nicht alle zum Schulstoff gehören, und deshalb nicht immer in der gewünschten Vollständigkeit an der richtigen Adresse ankommen. Er kann die Segelflugausbildung nicht ersetzen, aber er enthält einige Tipps, die einen langwierigen Prozess schlanker und nachvollziehbarer machen können.

Informationen und Tipps

Jede Schülerin, jeder Schüler hat eigene Fragen und Probleme. Daher kann dieser Leitfaden nicht das persönliche Gespräch ersetzen. Die weiter unten genannten Personen werden alles daran setzen, Dir mit allen nötigen Auskünften zur Seite zu stehen und Dir den Weg zu vielen beglückenden Segelflugerlebnissen zu ebnen.

Lasse Dich beraten!

## Segelfliegen – etwas für mich?

Im Prinzip darf jede gesunde Person segelfliegen. Für den ersten Alleinflug ist ein Mindestalter von 15 Jahren erforderlich, die praktische Flugprüfung kann ab dem 16. Altersjahr absolviert werden.

Allgemeine Voraussetzungen

Noch vor der Abklärung der Flugtauglichkeit und dem Antritt der Ausbildung lädt die Segelfluggruppe Bern (im Folgenden SG genannt) alle ernsthaft Interessierten zu einem vergünstigten Preis zu einem *Schnupperflug* mit einem Fluglehrer ein. Der Schnupperflug ist für viele der Auftakt zu einer lebenslangen Leidenschaft. Um zu wissen, womit man es zu tun hat, lohnt es sich, einmal einen Tag auf dem Flugplatz zuzubringen und vom Morgenbriefing, dem Aufrüsten der Flugzeuge, dem Flugbetrieb bis zum Hangarieren und zum Debriefing Flugplatzatmosphäre zu schnuppern.

Schnupperflug

Die Ausbildung, aber auch der Erwerb der ersten Erfahrungen, das Absolvieren der Testate bis hin zu den Leistungsflügen der abgebrühten Cracks fordern *Geduld und Hingabe* – ähnlich, wie sie beim Erlernen einer Sprache oder eines Musikinstruments erforderlich sind. Wer fliegt, ist vom Morgen- bzw. Mittagsbriefing bis zum Debriefing anwesend, verbringt also viel Zeit auf dem Flugplatz. Dann gibt es auch Tage, an denen man anderen den Vortritt lassen, aus Wettergründen auf geplante Flüge verzichten oder dringende Arbeiten erledigen muss. Wer zu diesem Einsatz nicht bereit ist, sollte sich rechtzeitig überlegen, ob er/sie reif für diesen Teamsport ist.

Geduld und Hingabe

Wer segelfliegt, bekommt mehr zurück, als „nur“ das Fliegen. Der Aufenthalt auf dem Flugplatz bietet eine ideale Entspannung vom hektischen Alltag. Das Fliegen selbst erfordert hohe Konzentration und verdient es deshalb, trotz des langen Stillsitzens, als harte Ausdauersportart bezeichnet zu werden.

In der SG Bern findest Du eine motivierte Gruppe mit vielen interessanten Persönlichkeiten, mit denen Dich bald freundschaftliche Beziehungen verbinden werden.

## Die Wahl des Ausbildungsorts

Im Vergleich zu anderen Flugschulen gehört die Ausbildung bei der SG Bern eher zu den anspruchsvollen. Dies hat nichts mit Preisen oder Personen, sondern mit dem Flugplatzbetrieb auf dem Belpmoos zu tun, wo sich unterschiedlichste fliegerische Aktivitäten bis hin zum Linienverkehr abspielen. Der Abschluss der Ausbildung findet vom Umfang her auf hohem Niveau statt (die Qualität ergibt sich aus anderen Kriterien...). SchülerInnen der SG Bern sind schon während der Ausbildung befähigt, sich in den Betrieb des internationalen Flughafens Belpmoos einzugliedern – ein Ausbildungsteil, den andere sich aufwändig nach der Flugprüfung erarbeiten müssen. Unter dem Strich dürfte die Ausbildung in verschiedenen Schulen ähnlich teuer sein. Es ist daher nicht sinnvoll, die Wahl des Ausbildungsorts von Kostenüberlegungen abhängig zu machen.

Fliegen in Bern

Was zeichnet die SG Bern gegenüber anderen Gruppen aus? Sie verfügt über zahlreiche kompetente Fluglehrer, bei ihren Mitgliedern über viel berufliche und fliegerische Kompetenz, und nicht zuletzt über eine attraktive Flotte vom Schulungsdoppelsitzer bis hin zum Hochleistungsflugzeug. SchülerInnen haben die Möglichkeit, Alleinflüge auf Hochleistungsseinsitzern des Typs Discus zu absolvieren.

Besondere Qualitäten der SG Bern

## Wann, wo und wie werde ich fliegen?

Die offizielle Saison dauert von März/April bis Ende Oktober. Die SG Bern führt in dieser Zeit am Mittwochnachmittag, am Samstag und am Sonntag regelmässig organisierten Flugbetrieb durch. Flüge können auch ausserhalb dieser Zeiten durchgeführt werden, sofern ein Schlepppilot verfügbar ist. Im Frühsommer geniesst ein Teil der Gruppe alljährlich ein mehrwöchiges Lager auf dem Flugplatz Saanen, der zweiten Basis der SG Bern. Auch hier können auf Anfrage Schulungsflüge und Einweisungen durchgeführt werden.

Saison in Bern und Saanen

Als SchülerIn kannst Du an allen Flugbetriebstagen teilnehmen, sofern mindestens ein Fluglehrer eingeteilt ist. Normalerweise trägst Du Dich bis am Vorabend im so genannten Selbstbriefing-Kalender ein oder machst mit dem eingeteilten Fluglehrer vor-gängig ein Programm für den Flugtag ab.

Selbstbriefing-Kalender

[www.sgbern.ch/SB](http://www.sgbern.ch/SB)

Besonders wertvoll für die Ausbildung sind die dreimal jährlich durchgeführten *Intensivwochen*, während denen durchgehend Schlepppiloten und Fluglehrer zur Verfügung stehen. Zum beliebten Schulungsanlass hat sich die *Nachmittagsschulung* am Dienstag und Freitag entwickelt. Sie findet jeweils ab ca. 16 Uhr ausschliesslich für Schülerinnen und Schüler statt und wird wie der übrige Schulbetrieb über den Selbstbriefingkalender im Internet organisiert. Dies ermöglicht eine unkomplizierte Anmeldung und kurzfristige Entscheide über die Durchführung des Flugbetriebs (ca. 1 Std. vor Beginn). Schliesslich organisiert die SG Spezialanlässe wie die *Windentage*, an denen Du andere Flugplätze kennen und Dein fliegerisches Repertoire erweitern kannst. Auch an Wettbewerben wie den jährlichen *Ziellandekonkurrenzen* hast Du als SchülerIn nicht nur Spass, sondern mit Deinem hohen Trainingsstand durchaus auch Chancen, einen Preis zu gewinnen.

Besondere Schulungsanlässe

## Was muss ich zur Vorbereitung tun?

Die praktische Ausbildung findet während der ganzen Flugsaison statt. Die Wintermonate bieten sich für den Theoriekurs und für den Erwerb des Radiotelefonieausweises (Voice) an. Die rechtzeitige Beschaffung des Medicals (Flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis), das für den ersten Alleinflug erforderlich ist, kann dazu beitragen, unnötige Wartezeiten und Durchhänger zu vermeiden. Lass Dich für die Gesamtplanung Deiner Ausbildung vom Nachwuchsverantwortlichen, dem Cheffluglehrer oder anderen Vertrauenspersonen beraten! Beachte die vom BAZL festgelegte Gültigkeitsdauer der Theorieprüfung!

Sommer und Winter

Obwohl es grundsätzlich möglich ist, einzelne Ausbildungsteile gleichzeitig zu absolvieren, raten wir davon ab, das Programm zu überfrachten. So kannst Du beispielsweise Theorie und Radiotelefonie nur dann in der gleichen Saison absolvieren, wenn Du über ausreichende Zeitreserven verfügst. Nimm jeden Schritt Deiner Ausbildung ernst und erledige Dein Programm, bevor Du mit dem nächsten Schritt beginnst! Schiebe die unangenehm erscheinenden Dinge nicht hinaus, sondern denke daran, dass sie beim Genuss eines erfolgreichen und sicheren Flugbetriebs unerlässliche Voraussetzungen und Hilfen sind!

Ausbildungsplanung

Das *Medical* bescheinigt Deine flugärztliche Tauglichkeit als PilotIn. Es ist Voraussetzung für den Alleinflug. Beachte, dass viele Fliegerärzte Wartezeiten haben. Daher wird empfohlen, das Medical mit genügend zeitlicher Reserve vor Beginn der praktischen Ausbildung einzuholen. Auch der Strafregisterauszug braucht ein paar Tage Vorlaufzeit.

Solltest Du aus irgendwelchen Gründen Zweifel haben, ob medizinische Gründe Dir das Fliegen verwehren könnten, solltest Du rechtzeitig Deine Tauglichkeit abklären. Sämtliche Informationen über die hierbei gültigen JAR-FCL-3 Standards sind auf der Website des Flugärztlichen Dienstes des BAZL erschlossen.

Die SG Bern bietet einen eigenen Theoriekurs an. Dieser Kurs nimmt mehre Monate im Wintersemester in Anspruch. Nebst wöchentlich in der Regel zwei dreistündigen Unterrichtsblöcken musst Du Dich auf Hausaufgaben und Selbststudium gefasst machen. Wenn Du die praktische Ausbildung auf zwei Jahre verteilen möchtest (was viele Vorteile hat), beginnst Du im Winter mit dem Voicekurs, widmest Dich im Sommer der praktischen Schulung, absolvierst im nächsten Winter den Theoriekurs (siehe unten) und schliesst die Prüfung im anschliessenden Sommerhalbjahr ab. In Bern sind bestandene Theorie- und Voiceprüfungen Voraussetzung für die Brevetierung.

Der *Radiotelefonieausweis* (Voice) ist zwar für Segelflugpiloten nicht vorgeschrieben. In Bern ist er dennoch fester Bestandteil der Ausbildung, weil für Start und Landung auf dem Belpmoos eine Genehmigung des Towers erforderlich ist. Kurse werden in Bern von der SG Bern und der Alp-Air angeboten.

## Die praktische Flugschulung

Nach Deiner Anmeldung (schriftliche Bestätigung beim Nachwuchsverantwortlichen und beim Kassier) bist Du reif für die praktische Ausbildung. Lass Dich an Deinem ersten Ausbildungstag intensiv betreuen und in den Platz und in den Betrieb einführen. Am besten vereinbarst Du schon vorgängig einen Termin mit einer der Personen, die Du schon kontaktiert hast oder meldest am Briefing an, dass Du die Platzeinführung machen möchtest. Stelle Dich kurz vor; dies wird besonders geschätzt und sichert Dir Unterstützung und viele wertvolle Informationen.

Medical

Flugärztlicher Dienst des BAZL:

<http://www.bazl.admin.ch> oder <http://www.aviation.admin.ch>

Rubriken:

- Für Fachleute /
- Flugpersonal und Pilotenlizenzen /
- Flugmedizinischer Dienst

Theoriekurs

z. B. [www.alp-air.ch](http://www.alp-air.ch)

Der erste Tag

Ideale Tage für Ausbildungsflüge sind jene mit mittelmässigem Wetter. Dann herrscht genügend Ruhe, um sich auf Ausbildungsflüge zu konzentrieren. Die ideale Saison für Schulungsflüge dauert vom August bis in den Oktober. Profitiere während der ganzen Saison von den Vormittagen am Samstag und Sonntag! Während andere ausschlafen oder die Wetterentwicklung abwarten, hast Du zu diesen Zeiten Raum für Deine Flüge. Die Tage, an denen viele Piloten Leistungsflüge durchführen, sind oft von Hektik geprägt. Während der ersten Wochen im Frühling haben Kontrollflüge Priorität vor Schulungsflügen.

ideale Schulungstage

An den speziellen Schulungsanlässen (Nachmittagsschulung, Intensivwochen) stehst Du im Mittelpunkt.

Nachmittagsschulung,  
Intensivwochen

Für die anspruchsvolleren Ausbildungsflüge solltest Du Dir früh genug etwas Flexibilität angewöhnen, damit Du Dein Programm kurzfristig an die Wettersituation anpassen kannst. Dies wird es Dir leichter machen, den „Zweistünder“ oder den Streckenflug bei guten Verhältnissen durchzuführen und nicht lange auf eine Gelegenheit warten zu müssen.

Sei flexibel!

## Das liebe Geld

Über die Kosten für die Segelflugausbildung und die Ausübung des Segelflugsports kursieren unterschiedliche Zahlen. Für alle Ausbildungsschritte bis und mit Brevet dürfte es realistisch sein, einen Betrag in der Grössenordnung von CHF 7'000.- bis 10'000.- zu budgetieren. Der Aufwand setzt sich aus folgenden Kosten zusammen:

Flugkosten: siehe nächstes Kapitel.

Flugkosten

Flugärztliche Untersuchung (ggf. mit zusätzlichen Abklärungen).

Vorbereitung

Theoriekurs, Radiotelefoniekurs (Voice).

Kursgelder

Literatur und Schulungsunterlagen, Kartenmaterial (jährlich zu erneuern), Flughandbücher, VFR Manual (Jahresabonnement, für Voice erforderlich).

Grundlagenmaterial

Die Ausweis- und Prüfungsgebühren fallen bei der Ausstellung, bei Upgrades und Erneuerungen der Ausweise und anlässlich von Prüfungen vom BAZL (Bundesamt für Zivilluftfahrt) an. Sie werden direkt vom BAZL verrechnet.

Ausweis- und Prüfungsgebühren

Eintrittsgebühr, jährliche Schülerbeiträge, später Mitgliederbeiträge bei der SG Bern und im Aero-Club der Schweiz.

Vereinszugehörigkeit

Konkrete Zahlen erfährst Du am besten über ein persönliches Gespräch mit dem Nachwuchsverantwortlichen oder einem Piloten, der soeben die Ausbildung abgeschlossen hat.

Erkundige Dich!



## Flugkosten

Die Kosten für das eigentliche Fliegen setzen sich zusammen aus der Flugzeit im Segelflieger, der Schleppzeit und den Start- und Landegebühen. Alle Kostenelemente sind aus der jährlich angepassten Tarifliste ersichtlich, die Du schon vor dem Entscheid, fliegen zu lernen, beim Nachwuchsverantwortlichen verlangen und genau kennen solltest.

Tarifliste

Die Schülerpauschale berechtigt Dich für ein ganzes oder halbes Jahr zur Benützung der Flugzeuge. Die Schleppkosten werden im Minutentarif verrechnet, und zwar nach den Minuten, die das Schleppflugzeug gemäss Startliste vom Start bis zur Landung in der Luft ist.

Schülerpauschale und Minutentarif

Für die Abrechnung der Flugzeit im Segelflieger gibt es zwei Varianten: Den Minutentarif oder die Schülerpauschale.

Im Minutentarif wird pro geflogene Minute abgerechnet. Berechnet werden die Minuten, die das Schleppflugzeug gemäss Startliste vom Start bis zur Landung in der Luft ist. Auch im Minutentarif ist eine – allerdings geringere – Jahrespauschale am Anfang der Saison zu entrichten.

Die Schülerpauschale berechtigt Dich, die für den Schulbetrieb vorgesehenen Segelflugzeuge während eines Jahres unbeschränkt zu nutzen. Bereits ab ca. 10 bis 15 Flügen lohnt sich die Pauschale. Allerdings besteht kein Rückerstattungsanspruch, wenn Du anschliessend wenig oder gar nicht fliegst. Nach dem Saanenlager kannst Du auch mit einer vergünstigten Halbjahrespauschale fliegen.

Es ist möglich, im Verlaufe des Jahres vom Minutentarif auf die Schülerpauschale zu wechseln. Die bis zum Zeitpunkt des Wechsels verrechneten Flugminuten werden an die Schülerpauschale angerechnet. Allerdings wird Dir für die Abgeltung der mit dem Wechsel verbundenen administrativen Aufwendungen ein Unkostenbetrag belastet.

Die Rechnungen erhältst Du im Zwei- bis Dreimonatsrhythmus. Verantwortlich sind der Kassier und der Finanzchef. Zu Beginn der Flugsaison, in der Regel 14 Tage nach der Hauptversammlung, musst Du entscheiden, ob Du mit der SchülerInnenpauschale oder im Minutentarif abrechnen möchtest. Teile Deine Wahl baldmöglichst dem Kassier mit. Sofern dieser nichts von Dir hört, wird er Dir die Pauschale des Vorjahres verrechnen.

Rechnungen

Solltest Du wegen höherer Gewalt Deine Ausbildung nicht im gewünschten Rahmen vorantreiben oder nicht mehr fliegen können, musst Du unverzüglich den Kassier informieren. Unter „höhere Gewalt“, welche einen Erlass einmal in Rechnung gestellter Beträge zur Folge haben kann, fallen aus der Sicht der SG Bern nur finanzielle oder gesundheitliche Gründe. Denke

Den Kassier informieren!

daran, dass Du Dich besser vor dem Entscheid für die eine oder andere Kategorie mündlich beraten lässt, als mit einem Rückkommensantrag die (wie alle anderen ehrenamtlich tätige) Mitgliederverwaltung und den Vorstand in aufwendige Papierkriege zu verwickeln...

Ein Wort zu den Kosten der Fliegerei *nach* der Ausbildung. Sie belaufen sich jährlich auf eine ähnliche Summe, wie sie beispielsweise für das Skifahren aufgewendet werden muss. Gegenüber den Kosten ist allemal der zeitliche Aufwand der wohl entscheidendere Faktor für die Ausübung der Segelfliegerei in einem sinnvollen Rahmen!

nach der Ausbildung

## Mit wem habe ich es zu tun?

Nach dem Einstieg wirst Du bald für verantwortungsvolle Tätigkeiten eingesetzt. Man wird Dich als FahrerIn des Rückholwagens einsetzen, Du wirst als HelferIn bei kleinen Reparaturen oder sonstigen Arbeiten geschätzt. Als StartlistenführerIn wirst Du froh sein, die richtigen Namen den richtigen Köpfen zuzuordnen zu können, damit Du Dich auf die Nachführung der Unterlagen konzentrieren kannst. Die Antwort auf die oben stehende Frage lautet deshalb zunächst einmal: *Mit allen aktiven Mitgliedern der SG!* Der Kontakt mit verschiedensten Persönlichkeiten der SG wird Dir Horizonsweiterungen und spannende Bekanntschaften einbringen. Viele Piloten haben grosse Erfahrung und ein beeindruckendes Wissen, von Dem Du jederzeit profitieren kannst, wenn Du bereit bist, dieses abzuholen.

Website SG Bern  
Selfbriefing

Deine erste Ansprechperson ist der *Nachwuchsverantwortliche*. Er dokumentiert Dich mit den wichtigsten Unterlagen, koordiniert die Anmeldungen für Intensivwochen etc. Bei so genannt „dummen“ Fragen (die es in Tat und Wahrheit nicht gibt...) steht er für Gespräche oder Auskünfte zur Verfügung oder kann Dich an die richtigen Personen vermitteln. Er hat auch ein offenes Ohr, falls Du einmal ein persönliches Problem oder Anliegen mit Dir herumträgst.

Nachwuchsverantwortlicher

Voraussetzungen für den Schulbetrieb auf dem Flugplatz ist die Anwesenheit eines *Fluglehrers*. Die SG Bern hat rund ein Dutzend Fluglehrer. Bemühe Dich darum, während Deiner Ausbildung mit möglichst vielen verschiedenen Fluglehrern zu fliegen! Nebst dem Fliegen wirst Du dabei lernen, wie sehr sich Charakter und Tagesform, fliegerischer Genuss und technische Kenntnisse, kurz: verschiedene Stile unterscheiden. Nimm von jedem das Beste! Manch einer kann ein Problem, das Dich schon eine Weile beschäftigt, mit zwei, drei ungewohnt hergeleiteten Gedanken im Handumdrehen lösen.

Fluglehrer

Wenn Du mit der praktischen Ausbildung beginnst, wird Dir ein Fluglehrer als *Götti* zugeteilt. Er ist Dein wichtigstes Gegenüber in fliegerischen Dingen, hat die beste Übersicht über Deinen Ausbildungsstand und macht sich Gedanken über Dein Ausbildungsprogramm. Die Beziehung zum Götti ist eine besondere. Wie im richtigen Leben wird er Dir auch einmal mehr Zeit für einen Spezialwunsch einräumen, als es ein „normaler“ Fluglehrer kann.

Götti

Der *Cheffluglehrer* trägt die Verantwortung für Ausbildung und Flugbetrieb und hat die Aufsicht über die von Dir absolvierten Ausbildungsschritte. Er ist Deine oberste Instanz. Leider lernst Du ihn nicht immer primär als Pilot kennen, sondern kommunizierst mit ihm auch via Formulare und Reglemente...

Cheffluglehrer

Eine Person, die im Hintergrund arbeitet, aber genau über Deine Aktivitäten Bescheid weiss, ist der *Kassier*. Bei ihm musst Du Dich vor Beginn der Ausbildung bzw. der Flugsaison melden und ihm die von Dir gewünschte Tarifart mitteilen.

Kassier

Alle anderen Mitglieder der SG haben innerhalb der Gruppe spezifische Aufgaben. Sie sind beispielsweise mit der Winterwartung der Flugzeuge, mit technischen, mit administrativen oder sonstigen, häufig sehr spezialisierten Aufgaben betraut. Ohne minutiöse Organisation und persönliches Engagement der Mitglieder wäre der Betrieb einer Segelfluggruppe undenkbar. Alle Verantwortlichen und ihre Chargen sind aus dem Organigramm ersichtlich.

Viele Mitglieder, viele Chargen

Als Schüler sollst Du Dich auf das Fliegen konzentrieren können. Da Du besondere berufliche Fähigkeiten mitbringst, kann es bald einmal sein, dass Du der Gruppe den einen oder anderen guten Dienst leisten kannst. Überleg Dir früh, in welcher Form Du Deine professionelle Erfahrung am sinnvollsten in die Gruppe einbringen möchtest. Lerne Deine VereinskameradInnen und ihre Funktionen im gegenseitigen Gespräch kennen.

Mithelfen in der Gruppe

Als Schüler bist Du nicht nur bei den Arbeiten, sondern auch im Vereinsleben willkommen. Der Kitt, welcher die Gruppe zusammenhält, ist letztlich die persönliche Begegnung, die an gesellschaftlichen Anlässen wie dem An- oder Absaufen, am Altjahresapero, oder beim spontanen Essen- und Trinken nach einem guten Flugtag gepflegt wird.

Vereinsleben

## Alles paletti?

In jeder Segelflugausbildung können Durchhänger und Schwierigkeiten auftreten, die Du nur bewältigen kannst, wenn Du über die eingangs geschilderte Leidenschaft und Beharrlichkeit verfügst. Sei es, dass ein Flugmanöver auch nach mehreren Anläufen nicht klappt, dass eine theoretische Frage einfach nicht einleuchten will, oder einfach, dass es hier und da menschelt: Vergiss in solchen Momenten nicht, dass Du als SchülerIn für die SG als künftiger Pilot geschätzt wirst. Du hinterfragst alte Zöpfe und überflüssige Gepflogenheiten, bringst Energie und Freude mit, Du hältst die Gruppe jung. Viele ältere Mitglieder beobachten insgeheim mit Freude Deine Fortschritte und sind froh über Deine Vitalität und Dein Interesse, die es auch ihnen ermöglichen, der geliebten Fliegerei so lange wie möglich nachgehen zu können.

Schwierigkeiten bewältigen

Bei Schwierigkeiten helfen am besten jene persönlichen Kontakte und Freundschaften und das Vertrauen, die während der vielen gemeinsam verbrachten Stunden von selbst entstehen. Die Übung, die erforderlich ist, bis endlich die tadellose Landeinteilung oder eine einwandfreie Kurve sitzt, das Fliegen im Flugplatztrichter von Bern (dem „Laufgitter“) sind leicht zu akzeptieren, wenn Du zwischendurch auch mal einen grösseren Flug mit einem alten Hasen geniessen oder erleben darfst, wie überlegene Piloten eine Aufgabe meistern. Während Wartezeiten gibt es immer Gelegenheiten, kleine Dinge zu erledigen oder zu helfen. Manche Gefälligkeit, die in „wertlosen“ Momenten erbracht wird, kommt später in einer entscheidenden Situation zurück.

Freundschaften und Vertrauen

## Good to know

Segelflieger sind sehr unterschiedlichen sozialen Situationen ausgesetzt: mal absolvieren sie einen Flug stundenlang auf sich allein gestellt, mal sind sie bei einem Flug im Doppelsitzer auf gegenseitige Zuverlässigkeit und reibungslose Kooperation angewiesen. Sie müssen sich aber auch in der Gruppe wohl fühlen und bereit sein, ihre Erfahrungen gemeinsam mit anderen zu verarbeiten und ihre Erkenntnisse an andere weiter zu geben.

Erfahrungen teilen

Das höchste Gut der Fliegerei ist die Sicherheit. In ihrem Interesse müssen Piloten bereit sein, gemeinsam über schwierige Situationen und Fehler zu sprechen. Diese Aufgabe kann Überwindung kosten, weil niemand sich wegen eines Fehlers Vorwürfe machen oder Konsequenzen androhen lassen will. Während des Fluges sollte grosse Aufmerksamkeit dem Erkennen von Fehlern gewidmet werden. Nutze als SchülerIn das Privileg, im Doppelsitzer alle möglichen Fehlerquellen gemeinsam mit dem Fluglehrer zu erkennen und zu verarbeiten; nur so gewinnst Du die nötige Sicherheit und Selbständigkeit für Deine weiteren Fortschritte. Was bei der Verarbeitung von Fehlern heraus schaut, nennt man Erfahrung.

Sicherheitskultur: intelligent mit Fehlern umgehen

Als SchülerIn muss man sich daran gewöhnen, zuweilen korrigiert zu werden. Nicht immer treffen die Korrigierenden dabei den richtigen Tonfall, weil sie vergessen, dass auch sie einmal die längst zur Gewohnheit gewordenen Kenntnisse und Abläufe haben erlernen müssen. Zuweilen wird auch zuwenig respektiert, dass SchülerInnen mit besonderer Hingabe bei der Sache sind. Wo dem nicht so ist, gilt das gleiche wie bei Fehlern im Flug: Jede Ermahnung dankbar annehmen, Nörgeleien ohne Ressentiments wegstecken.

Der richtige Tonfall

Selbst in ruhigen Momenten, wo auf dem Flugplatz nichts zu laufen scheint, passieren wichtige Dinge, werden Aktivitäten vorbesprochen oder wird Material montiert. Fast jeder Vorgang auf dem Flugplatz hat seinen Sinn, passt in einen grösseren Ablauf, in einen übergeordneten Zusammenhang. Als Schülerin oder Schüler solltest Du lernen, selbst die kleinen Dinge aktiv zu beobachten und zu hinterfragen, Dich Ritualen und Selbstverständlichkeiten mit ausgefahrenen Antennen zu unterziehen. Sprich jemanden an, wenn Du ihren Sinn nicht völlig durchschaut hast! Denk daran, dass das unverdrossene und auch wiederholte Fragen das besondere Privileg der Anfänger ist. Wer auf eine solche Frage eine abschätzige oder herabmindernde Antwort zurückgibt (was leider zuweilen vorkommt), handelt nicht im Geist der SG. SchülerInnen haben die Pflicht, Fragen zu stellen, und ein Recht darauf, präzise Antworten zu bekommen!

Fragen stellen!

Fluglehrer und Autoren warnen davor, sich im Flug auf vermeintlich erfahrenere Piloten zu verlassen. Viele Erlebnisse und Schilderungen sind sehr subjektiven Sichtweisen ausgesetzt. Statt Dich von Erzählungen beeindruckt zu lassen und von unmöglichen Dingen zu träumen, bereitest Du Dich sorgfältig und in aller Ruhe vor und bildest Dir ein eigenes Urteil.

Sei selbständig!

An dieser Stelle sei eine *persönliche Erfahrung des Autors* hinzugefügt: grosse Glücksgefühle und Erfolgserlebnisse, besonders gelungene Flüge stellen sich oft ein, wenn man sie nicht erwartet. Aus zu hoch gesteckten Erwartungen können hingegen Frustrationen entstehen. Sinnvoll planen bedeutet, einen schmalen Grat zwischen diesen beiden Extremen zu beschreiten. Für den Anfang ist es im Zweifelsfall das Beste, entspannt, aber konzentriert die kleinen Dinge und das, was man beherrscht, an die Hand zu nehmen. Habe Vertrauen, dass sich die grösseren Erfolge von selbst einstellen werden! Segelfliegen ist zwar eine Sportart, deren Leistungen in Stunden oder Kilometern messbar sind. Aber vor allem ist es ein Privileg, das enormen Genuss bereiten kann. Die Reife, die Aufnahmebereitschaft und das Empfindungsvermögen als Voraussetzung für diesen Genuss musst Du freilich selber mitbringen!

Erfolgserlebnisse nicht planen

## Theorie und Praxis

Grau sei jede Theorie, lässt schon Goethe den Mephistopheles dem Faust einflüstern. Ein schlechter Rat, besonders für Piloten! Im Rahmen der offiziellen Theorieausbildung erwirbst Du das unerlässliche Grundwissen und einen soliden Einblick in den breiten Fächerkanon des fliegerischen Wissens, das sich nicht auf die Bedienung des Steuerknüppels und der Instrumente beschränkt. Auch nach absolvierter Theorieprüfung wirst Du in der Literatur Antworten und Anregungen finden, die eine ideale Ergänzung zu den Instruktionen Deiner Fluglehrer bieten. Bei der praktischen Schulung werden Dir Apel, Kassera, Reichmann, Kalckreuth, Willberg und andere Buchautoren helfen, Dich der erworbenen Kenntnisse zu vergewissern, fliegerische Gewohnheiten zu überdenken, in Kontakt mit neuen Denkansätzen zu kommen. Viel vom Hörensagen her bekanntes Halbwissen oder falsche Fragestellungen lassen sich am besten beim Nachschlagen und Nachlesen klären, manchmal auch relativieren. Mit Sicherheit bietet ein solides theoretisches Grundwissen das beste Rüstzeug, das Dir in ungewohnten Flugsituationen helfen wird, Dich zu Recht zu finden und den Flug sicher fortzusetzen.

Das Rüstzeug

Um einen verbreiteten Irrtum aus der Welt zu räumen: Je anspruchsvoller Du fliegst, desto weniger wirst Du auf die regelmässige Auseinandersetzung mit der Theorie verzichten können. Pflichtfach – nein: Hobby aller guten Segelflieger ist die Meteorologie. Sie erklärt eine Quelle von immensen Möglichkeiten, aber auch von Gefahren, kurzum: den Motor des Segelfluges. Gerade dieses Wissensgebiet befindet sich in ständigem Wandel. Momentan sind computergestützte Modelle, die sich mit der Prognose von Leewellen, und damit besonders dem Segelflug im Winterhalbjahr beschäftigen, ein Lieblingsthema der Meteorologen...

Wissen erweitern

## Einführende Literatur

Die folgende Aufstellung ist nicht vollständig. Sie beschränkt sich auf einige ausgewählte Publikationen, die gut verständlich *und* über den Buchhandel oder die angegebenen Bezugsquellen problemlos lieferbar sind. Du musst nicht alle Titel kennen, wirst aber bei allen Autoren Dinge erfahren, die Dich weiter bringen können. Dank der nachfolgenden Buchtitel kannst Du Dich auch an langen Winterabenden dem Segelfliegen widmen, und gute Ideen für eine Wunschliste sind sie allemal:

### *Segelflugkarte*

Bezugsquellen:  
- SG Bern, Sekretariat  
- Swisstopo, Wabern  
([www.swisstopo.ch](http://www.swisstopo.ch))  
- Buchhandel

### *Schulungsunterlagen Segelflugverband (alle als pdf)*

Ideale Lernhilfe zum Besuch des Theoriekurses und zur ständigen Aufarbeitung des fliegerischen Grundwissens.

Gratis Download unter  
<http://www.segelfliegen.ch>

### Karl-Heinz Apel, *Segelflug-Praxis. Ausbildung, Weiterbildung, Inübunghaltung*, Deutscher Aero-Club Wirtschaftsdienst GmbH, 2. Auflage 1996

Das Standard-Lehrmittel parallel zur praktischen Ausbildung. Fassliche Texte, besonders hilfreich bei der Beschreibung von Flugmanövern. Dank des häufig stichwortartigen Aufbaus besonders übersichtlich.

Bezugsquellen:  
- SG Bern  
- Buchhandel

### Winfried Kassera, *Flug ohne Motor. Ein Lehrbuch für Segelflieger*, Motorbuch-Verlag 2003 (16. Auflage)

Ein umfangreiches und vollständiges, aber dank seiner knappen Formulierungen überhaupt nicht langatmiges Lehrmittel, welches als ideale Ergänzung im Theoriekurs beigezogen werden kann. Mit Ausnahme des auf das deutsche Luftrecht abgestimmten Kapitels führt der Stoff gradlinig auf die Theorieprüfung.

Bezugsquellen:  
- Buchhandel  
- [Motorbuch-Verlag](http://Motorbuch-Verlag)

### Alexander Willberg, *Segelfliegen für Anfänger – Theorie und Praxis*, Motorbuch-Verlag 2006

Das bescheiden aufgemachte, mit zahlreichen Diagrammen und Zeichnungen illustrierte Buch hat das Zeug zum Standardwerk für die Segelfliegerausbildung. Seine methodische Besonderheit besteht darin, dass auf der linken bzw. geraden Seite jeweils die praktischen Aspekte, auf der rechten Seite die theoretischen Grundlagen behandelt werden. Für eine flüssige Lektüre nicht immer das Gelbe vom Ei, für das Verständnis anspruchsvoller Probleme aber eine geniale Idee!

Bezugsquellen:  
- Buchhandel  
- [Motorbuch-Verlag](http://Motorbuch-Verlag)

### Helmut Reichmann, *Streckensegelflug - Der Klassiker in überarbeiteter und erweiterter Neuauflage*, Motorbuch-Verlag, 2005

Die Bibel für Fortgeschrittene, gut verständlich auch für Anfänger. Der dreifache Weltmeister erläutert mit einfachen Sätzen und anschaulichen Diagrammen die Geheimnisse des Segelflugs. Besonders Gewicht erhalten Flugplanung, Flugtaktik, und besonders die Meteorologie. Die Prinzipien des Thermikfluges werden ebenso behandelt wie jene des Delphin- oder des Wellenfluges. An Themen wie der Mc-Cready-Theorie gelingt es Reichmann, einfache Faustregeln und komplexe theoretische Hintergründe zur Deckung zu bringen.

Bezugsquellen:  
- Buchhandel  
- [Motorbuch-Verlag](http://Motorbuch-Verlag)

## VFR-Voice

[www.vfr-voice.ch](http://www.vfr-voice.ch)

Seit 2010 löst VFR-Voice, welches als Ordner mit CD erhältlich ist, das bewährte *Calling Tower* ab. Das neue Lehrmittel wird auch in den Voicekursen der SG Bern eingesetzt und erlaubt das Studium und Üben am Heimcomputer. Eine Probelektion, welche auf dem Internet absolviert werden kann, gibt Einblick in Handling und Funktionsweise. VFR-Voice ist in der Fachwelt gut aufgenommen worden. Es eignet sich auch gut zum Auffrischen der Voicekenntnisse vor Saisonbeginn.

## Internet

Das Internet ist heute unbestritten das schnellste und effizienteste Informationsmedium im Vereinswesen. Die Website der SG solltest Du regelmässig konsultieren, um über die neuesten Informationen auf dem Laufenden zu sein. Es lohnt sich, die Website bis in ihre Verästelungen zu besuchen und regelmässig wieder einmal auf Neuerungen zu durchforsten. Besonders die offiziellen Dokumente sind hier jederzeit auf dem neuesten Stand. Nimm Dir auch Zeit, die „langweiligen“ Statuten und Reglemente zu studieren. Sobald Deine Anmeldung vorliegt, erhältst Du Zugang zum geschützten Bereich der Website.

[www.sgbern.ch](http://www.sgbern.ch)

Seit 2009 organisiert die SG Bern ihren Flugbetrieb, die Bereitschaftstafel der Flugzeuge, die Mitgliederverwaltung sowie weitere Dinge über das so genannte Selfbriefing. Als Schüler erhältst Du ein eigenes Konto, mit dem Du Dich im Kalender einschreiben oder alle möglichen Informationen beschaffen kannst. Es ist geplant, das Selfbriefing und die Website in absehbarer Zeit zu einem einzigen System zu verschmelzen.

<http://www.sgbern.ch/SB>

Was für die SG gilt, gilt auch für die wichtigsten Institutionen: das BAZL, der Schweizer Aero-Club, der Segelflugverband und natürlich alle Segelfluggruppen unterhalten Websites, die fast für jedes Anliegen die richtige Information bereithalten: Hans Peter Geier bietet auf der Website von Schänis eine täglich aktualisierte Flugwetterprognose, die Groupe Genevois de Vol à Voile de Montricher bietet eine Lernhilfe für alle Flugplätze der Schweiz, bei den Fricktalern kannst Du eine hilfreiche Übersicht der schweizerischen Flugplatzdaten herunterladen etc.

[www.bazl.admin.ch](http://www.bazl.admin.ch)

[www.segelfliegen.ch](http://www.segelfliegen.ch)

[www.schänissoaring.ch](http://www.schänissoaring.ch)

[www.glding.ch](http://www.glding.ch)

[www.sg-fricktal.ch](http://www.sg-fricktal.ch)

(...)

*Schulungsunterlagen:* Eine besondere Dienstleistung ist auf der Website des Segelflugverbands erhältlich: Eine Sammlung von kostenlosen Schulunterlagen im pdf-Format. Hervorragende Autoren garantieren knappe, präzise Information und zielgerichtetes Lernen. Eine besondere Qualität dieser Unterlagen liegt darin, dass sie für schweizerische Verhältnisse massgeschneidert sind. (vgl. Kapitel einführende Literatur)

[www.segelfliegen.ch](http://www.segelfliegen.ch)

Rubrik:  
- Grundausbildung

Das *Internet* ist auch zum zentralen Informationsmedium für die Beschaffung der Fluginformationen geworden. Vom Satellitenbild über Thermikprognosen bis hin zu den aktuellen Emagrammen und Informationen über aktive Gefahrengebiete hast Du Zugang auf viele, meist kostenlose Dienstleistungen, die Dir eine umfassende Flugvorbereitung ermöglichen.

<http://www.sgbern.ch/SB>



Das Internet bietet heute viele weitere für die Ausübung des Segelflugsports wertvolle Informationen. Mit Google Earth lässt sich die Geographie des Alpenraums hervorragend studieren. Webcams vergrössern die Reichweite Deiner Wetterbeobachtungen. Der OLC (Online Contest) bietet als Datenbank von Flügen unendlich viel hochwertiges Material zum Analysieren. Auf Wikipedia und anderen Portalen stehen Informationen über Flugzeugtypen und Persönlichkeiten bereit, die sonst nur schwer zugänglich sind, und selbstverständlich unterhalten die meisten Flugzeughersteller hervorragende Webseiten.

[www.earth.google.com](http://www.earth.google.com)

[www.onlinecontest.org](http://www.onlinecontest.org)

## Weiterer Lesestoff

Die allgemeine Aviatik ist ein sich stets schnell wandelnder Bereich. Um in gewissen Dingen auf dem Laufenden zu sein, lohnt sich die Lektüre einiger qualitativ hoch stehender Monatszeitschriften. Die speziellen Belange des Segelfluges sind sehr gut im *Segelflug-Bulletin* behandelt. Dieses ist eine ständige Rubrik in der Aero-Revue des Schweizer Aero-Clubs, die Du als Mitglied der Segelfluggruppe zehnmal jährlich zugestellt bekommst. Besonders empfehlenswert sind ausserdem die deutschen Publikationen *Segelfliegen* und *Aerokurier*.

Zeitschriften

## Papier, Papier...

Folgende Dokumente werden bei der Anmeldung in elektronischer Form an Interessierte abgegeben. Sie stehen in ihrer aktuellsten Form auf den Websites der SG Bern, des Schweizerischen Segelflugverbandes und des Bundesamtes für Zivilluftfahrt bereit. Der Nachwuchsverantwortliche bemüht sich, alle Dokumente auf dem neuesten Stand zu halten. Bitte kontrolliere sie dennoch (wie ja auch alle anderen Fluginformationen) auf Gültigkeitsdauer und Vollständigkeit. Weitere Unterlagen werden zur Kenntnisnahme beigelegt:

[www.bazl.admin.ch](http://www.bazl.admin.ch)

[www.segelfliegen.ch](http://www.segelfliegen.ch)

[www.sgbern.ch](http://www.sgbern.ch)

Rubrik: Interna / Schulungsunterlagen  
(im passwortgeschützten Bereich)

- Schulungsanmeldung (SG Bern)  
(ausfüllen und an den Nachwuchsverantwortlichen weiterleiten)
- Bestätigung Tarifordnung und Betriebsreglement (SG Bern)  
(ausfüllen und an die Mitgliederverwaltung weiterleiten)
- Kontrollblatt Praktische Ausbildung Segelflug (SG Bern)
- Betriebsreglement/Statuten (SG Bern)
- Weisung 1: Flugbetriebsvorschriften (SG Bern)
- Tarifordnung (SG Bern)
- Einsatzliste (SG Bern)
- Gesuch um Ausstellung eines Lernausweises (BAZL)
- Liste der Vertrauensärzte (BAZL)

- Checkliste (Segelflugverband SFV)

Da die Flugbetriebsbestimmungen in der CTR Bern einem häufigen Wandel unterliegen, erhältst Du zur Kenntnisnahme eine Auswahl der entsprechenden Dokumente. Für Schulungsflüge sind jedoch in jedem Fall die Anweisungen des verantwortlichen Fluglehrers massgeblich.

Weitere Dokumente, unter anderem auch die Unterlagen, welche im Merkblatt für die Einführung neuer Schüler aufgeführt sind, werden Dir bei der Einführung zum Flugunterricht von Deinem Götti oder vom verantwortlichen Fluglehrer ausgehändigt.

## **Ausweise**

Seit 2013 läuft bis April 2015 die Übergangsfrist zur Einführung der neuen, europäischen EASA-Ausweise. Bis zur Zertifizierung der Flugschule der SG Bern als so genannt ATO (Approved Training Organisation) richtet sich die Ausbildung nach den bisherigen Standards (Schweiz, ICAO), danach nach den Standards der EASA. Dabei können grundsätzlich zwei Kategorien von Ausweisen erworben werden.

EASA

[Informationen](#)  
[Segelflugverband](#)

## **Impressum und Dank**

Korrekturen, Ergänzungen und Anregungen zu diesem Papier nehme ich unter [info@christophschlaepi.ch](mailto:info@christophschlaepi.ch) gerne entgegen. Dieser Leitfaden wird regelmässig nachgeführt. Bemerkungen und Anregungen Deinerseits werden gerne aufgenommen.

Ich bedanke mich bei allen, die mich im Sommer 2006 mit Geduld, Können und Begeisterungsfähigkeit in die Segelfliegerei eingeführt haben.

Christoph Schläppi