

PORTRAIT

Teamarbeit für den Höhenflug

Von Daniela Fobbe-Klemm, 17.05.11, 16:12h

Der Bergische Luftsportverein betreibt Motor-, Segel- und Modellflug. Das Fliegen bietet Faszination für Groß und Klein. Trotzdem kämpft der Verein um Nachwuchs - denn das Hobby ist nicht ganz billig.



Zwei Männer braucht es, um den Flieger in Position zu ziehen.

BERGISCH GLADBACH „Wenn ich 16 Jahre alt bin, werde ich in Amerika den Pilotenschein für Motorflugzeuge machen, danach kommt das Abitur und dann bewerbe ich mich an der Academy, die die Piloten für die Lufthansa ausbildet.“ Wenn Tim Peterke aus Bergisch Gladbach von seiner Zukunft spricht, ahnt man, der 14-Jährige ist vom Flugvirus komplett infiziert. Zu seinem 14. Geburtstag im April bekam der Schüler von seinem Vater ein ganz besonderes Geschenk: Er darf den Segelflugschein beim Bergischen Luftsportverein (BLV)

machen. Und da Vater Wolf Peterke seine Einstellung „meine Kinder sind mein Hobby“ nicht als Lippenbekenntnis, sondern als Lebensaufgabe versteht, trifft man Vater und Sohn derzeit jedes Wochenende auf dem Segelflugplatz in Wipperfürth-Neye.

„Ich habe schnell Blut geleckt“, bekennt der 48 Jahre alte Zahnarzt, nachdem er mit einer Piper eine Platzrunde als „Beiflieger“ gedreht hat. Er überlegt jetzt, den Motorflugschein zu machen.

Die Faszination des Sports ist offensichtlich groß, trotzdem kämpft der BLV um jüngere Mitglieder. „Uns fehlt der Nachwuchs“, gibt der erste Vorsitzende, Wolfgang Trösser, zu. Und zwar nicht, weil sich nicht genügend junge Leute für den Flugsport interessieren würden, sondern weil speziell der Motorflug für viele heute eine Kostenfrage ist. In der Modellflugzeug-Abteilung tummeln sich die kleinen Jungs, die stolz mit ihren Fernsteuerungen Miniatur-Cessnas oder -Hubschrauber am Himmel ihre Runden drehen lassen. Ihre Basis ist das Clubheim an der Paffrather Straße in Bergisch Gladbach, das mit dem Bus oder Fahrrad auch für Jugendliche gut zu erreichen ist. Hier, hinter der Halle des Rheinischen Turnerbundes (RTB), werden im Winter auch die Segelflugzeuge gewartet, die den Sommer über in Wipperfürth-Neye stehen.

„Der Wipperfürther Club hat den Vorteil, dass er mitten in der Stadt liegt, hier kommen die Leute auch mal auf einer Fahrradtour vorbei – so kommt man ins Gespräch. In Gladbach ist das schwerer. Wir haben keinen eigenen Platz, müssen viel Werbung machen, damit die Menschen auf uns aufmerksam werden,“ bedauert Trösser. So ist der BLV auf Stadtfesten mit einem eigenen Stand präsent, bietet Schnupperflugtage an und kooperiert mit der Kölner Universität, um junge Leute für das Fliegen zu begeistern.

Trotz großer Nachfrage nach den Schnupperflügen bleiben letztlich nur wenige junge Leute im Verein. „Das hat auch etwas mit den Kosten zu tun“, weiß Trösser. 125 Euro pro Stunde in der Luft kostet allein der Sprit für die vereinseigene Cessna, die auf dem Flugplatz Bonn/Hangelar in Sankt Augustin steht. Dazu kommen der Mitgliedsbeitrag für den Verein, eine Fixkostenpauschale und natürlich die Benzinkosten für das Auto, das man braucht, um den Flugplatz zu erreichen. „Wir werden leider nie einen eigenen Platz in Bergisch Gladbach bekommen“, glaubt Trösser. Zu nah sei man am Flughafen Köln/Bonn und damit zu nah an der Zone, in der man immer auf die großen Flieger Rücksicht nehmen muss.

Um den Mitgliedern die Anfahrt zu erleichtern, gibt es an den Wochenenden Fahrgemeinschaften, die die Segelflieger nach Wipperfürth bringen. „Hier kann man die Kinder auch gut alleine lassen, es sind immer genug Erwachsene auf dem Platz und es gibt genug zu tun“, ergänzt Wolf Peterke.

Die Segelfliegerei funktioniert, anders als der motorisierte Flug, nur im Team. Einer muss auf der Winde sitzen und das Flugzeug nach oben ziehen. Ein anderer muss den Segelflieger an der Tragfläche festhalten, wenn die Winde anzieht, damit er gerade nach oben kommt. Dann gibt es noch einen Flugleiter und einen Startleiter, die im Auge behalten, wann der Pilot im Segelflugzeug das „Go“ bekommt, damit er sich nicht mit einem landenden Flugzeug kreuzt. Ist der Segelflieger gelandet, braucht es wieder mehrere Leute, um das Sportgerät vom Landepunkt zurück an den Start zu ziehen und dort für den nächsten Flug vorzubereiten.

„Die Kinder lernen hier ganz nebenbei Sozialverhalten und Verantwortungsgefühl“, sagt Fluglehrer Hans Peter Fort. Er ist einer von sieben ehrenamtlichen Ausbildern, die der Verein hat. Sie unterrichten Theorie und Praxis, was den Erwerb zum Beispiel einer Segelfluglizenz mit rund 3000 Euro erheblich günstiger macht als bei einer kommerziellen Flugschule. Das gilt auch für die rund 6000 Euro teure Motorfluglizenz. Außerdem können die Flugschüler, egal welchen Alters, die Ausbildung so legen, dass sie neben Schule oder Beruf absolviert werden kann. Das bedeutet zwar auch, dass es zwei oder drei Jahre dauert, bis die Prüfung abgelegt werden kann, aber das stört die Clubmitglieder nicht. Im Gegenteil, wenn nach dem 1. November die Segelflugsaison beendet ist, wird im Clubheim gelernt. Oder an den fünf vereinseigenen Segelflugzeugen montiert und gewartet. Wer hier Arbeitsstunden leistet, kann sich diese auf die zu zahlenden Fixkosten anrechnen lassen. Trotzdem sehnen alle die Ende März, Anfang April beginnende Flugsaison herbei.

„Ich habe an einem Tag mal 15 Starts und Landungen geschafft“, sagt Marcel Dantz strahlend. Er lernt gerade für die zweite von drei Prüfungen, die zum Erwerb der Segelfluglizenz nötig sind. Der Schüler hat die Flatrate gebucht, er zahlt 329 Euro im Jahr und kann so oft starten und landen, wie sein Fluglehrer Zeit für ihn hat. Ist dieser anderweitig beschäftigt, fährt Marcel den Lepo, das gelb-schwarze Flugplatzfahrzeug, mit dem Passagiere und Zuschauer transportiert werden. Marcel ist von der familiären, kameradschaftlichen Atmosphäre auf dem Platz begeistert. Alle duzen sich, egal ob Schüler oder Fluglehrer, Professor oder Lehrling.

„Früher kamen die Piloten meist mit der ganzen Familie, mit Kind und Kegel und blieben den ganzen Tag auf dem Platz, heute bleiben die Frauen meist zuhause“,

beschreibt Wolfgang Trösser die veränderten Gewohnheiten der Clubmitglieder. Und durch die gestiegenen Spritpreise werden es auch immer weniger, die noch mit dem Motorflugzeug unterwegs sind. „Wir haben zwei Motorflugzeuge verkauft und wollen uns so den Kauf eines neueren, spritsparenden Flugzeugs finanzieren“, erklärt Trösser. Denn viele ehemals aktive Clubmitglieder, die es sich leisten können, haben sich inzwischen eigene Flugzeuge gekauft. Ihre Beiträge zum Unterhalt, sei es tatkräftige oder monetäre, fehlen dem Verein.

Dabei ist auch die Motorfliegerei im Verein günstiger als bei einem kommerziellen Anbieter, denn auch dabei können die Piloten im Verein mit Arbeitsstunden ihre Fixkosten senken. Einziges Manko sind die hohen Spritpreise. 2,25 Euro kostet derzeit ein Liter Flugbenzin. Wer am Wochenende eine Runde drehen möchte, muss schon tief ins Portemonnaie greifen. „Eine Tasse Kaffee auf Juist trinken kann sich auf rund 500 Euro summieren“, rechnet Trösser vor, „das lässt man inzwischen lieber.“

Früher, als die Benzinpreise noch nicht so hoch waren, haben Clubmitglieder auch mehrtägige Reisen mit den vereinseigenen Flugzeugen unternommen. „Dabei war aber nicht das Ziel die Attraktion, sondern die Strecke dahin“, ergänzt Trösser. Diese Zeiten sind lange vorbei. Trotzdem blickt man am Stadion positiv in die Zukunft. Die Faszination des Fliegens ist auch in Zeiten von „Flight Simulator“ und anderen Computerprogrammen ungebrochen. Oder, wie Tim Peterke es ausdrückt: „Das 3-D-Erlebnis im Segelflugzeug ist einmalig.“

<http://www.ksta.de/jks/artikel.jsp?id=1305633082500>

Copyright 2010 Kölner Stadt-Anzeiger. Alle Rechte vorbehalten.