

Ansehnliche Fördergelder an Vereine des Aeroclubs NRW für das Streckenfliegen mit Doppelsitzern

Text: Sigi Baumgartl,
Vorsitz. der Segelflugkommission
des Aeroclub NRW e.V.

Die Segelflugkommission startete vor zwei Jahren die „Initiative Breitensport als Streckenflug für Viele“ mit dem Einsatz von Doppelsitzern. Mit dem Artikel „Der Nutzen des Doppelsitzers in den Luftsportvereinen und als Basis für den Segelflugbreitensport“ im NRW-Luftsportmagazin 1/2018 (Referenz 2) wird diese Initiative begründet.

Für die Flugsaison 2018 wurde das Engagement der Vereine mit dem Einsatz von Doppelsitzern zum Streckensegelflug beim NRW Segelfliegertag 2018 gewürdigt und die Förderbeträge bekannt gegeben. In diesem Zusammenhang wurde ein Fragebogen (Kasten 1) an die Vereine zum Einsatz ihrer Doppelsitzer während der Flugbetriebszeit vom 1.1. bis 31.10.2018 gesendet. Bei den angeführten Flugzeugen musste der Verein Halter oder Charterer sein. Von den rund 100 angeschriebenen Vereinen haben 18 Vereine den Fragebogen beantwortet. Das Kriterium zur Förderung ist die Anzahl von Überlandflugstunden mit Doppelsitzern des Vereins pro Segelflug-Lizenzinhaber des Vereins. Die Überlandflugstunden sind definiert als Streckensegelflug mit mehr als 100 Punkten im OLC.

Ergebnisse

In (Grafik 1) sind die Ergebnisse neben einer Tabelle auch grafisch dargestellt. Daraus ist zu erkennen, dass die Flugstunden pro Pilot exponentiell ansteigen mit der Folge einer großen Spreizung der Förderbeträge. Dabei ist der „exorbitante“ Vorsprung der beiden erstplatzierten Vereine augenfällig. Hieraus könnte geschlossen werden, dass die Vereine vom Niederrhein und aus dem Sauerland den großen Nutzen des Doppelsitzers zum Streckensegelflug erkannt und sehr konsequent in die Praxis umgesetzt haben. Ihre Vorbilder wurden mit 1.198 bzw. 1.134 € gefördert und könnten andere Vereine animieren, mehr als bisher den Einsatz von Doppelsitzern in der Strategie und Struktur der Flugzeugklassen nachzugehen.

Neben dem eigentlichen Ergebnis wurden mit den beantworteten Fragen, weitere für die Organisation und Planung innerhalb der Vereine interessante und hilfreiche Informationen bzw. Erkenntnisse erhalten. Die an der Ausschreibung teilgenommenen Vereine repräsentieren mit zwischen 8 und 100 Lizenzinhabern und einem Mittelwert von 37 (Grafik 2) wahrscheinlich die Vereine des Aeroclub NRW. Die Anzahl der Schüler schwankt dabei zwischen 5 und 25 mit im Mittel 14 je Verein. Dabei ist festzustellen, dass die Anzahl der Schüler in einem Verein nicht nennenswert mit der Anzahl der Lizenzinhaber steigt.

Die Flugstunden pro Doppelsitzer mit Lizenzinhabern je Verein steigen bis auf eine Ausnahme linear an (blaue Linie in Grafik 3). Das ist bei den Flugstunden je Pilot eines Vereins (Grafik 2) nicht der Fall, wo ein exponentieller Anstieg vorliegt. Das deutet darauf hin, dass durch die große Flugaktivität weniger eines Vereins die Stundenzahl pro Pilot steigt. In 83% der Vereine fliegen die Doppelsitzer mehr Stunden als der Durchschnitt der Einsitzer (rote Linie in Grafik 3).

Mit der Grafik 4 wurden die Flugstunden pro Doppelsitzer mit Lizenzinhabern je Verein, wie sie in 2018 und 2017 ermittelt wurden verglichen, um die Zuverlässigkeit einer Stichprobe eines Kollektives über die Zeit von einem Jahr zu ersehen. Aus dem Bild der Säulen in blau und rot ist ersichtlich, dass die Datensammlung über ein Jahr genügt, um verbindliche Aussagen zu treffen.

Man kann die Frage stellen, ob mit dem Einsatz von Doppelsitzern die Anzahl der Flugstunden mit Einsitzern beeinflusst wird. Das ist offensichtlich nicht der Fall, wie aus Grafik 5 mit der eingezeichneten Ausgleichsgeraden (Trendlinie nach Exel) hervorgeht. Oder mit anderen Worten lässt sich folgern, dass mit zunehmender Anzahl von Doppelsitzer-Flugstunden die Einsitzer-Flugstunden nicht zurück gehen. Aber es heißt auch umgekehrt, dass Vereine mit wenig Doppelsitzerstunden damit nicht mehr Einsitzerstunden haben, was gern anders vermutet wird.

Mit Doppelsitzern werden in allen Vereinen mehr Sitzplatzstunden als mit Einsitzern von Lizenzinhabern geflogen. Einzelheiten zeigt Grafik 6. Zu sehen sind vier Kollektive beginnend mit dem 1,6-fachen, dem 2-fachen, 4-fachen und dem 8-fachen gegenüber

Einsitzern. Ein Verein hat das 12-fache an Sitzplatzstunden mit Doppelsitzern. Die zu dem unteren Kollektiv gehörenden Vereine hatten den Doppelsitzer nur teilweise zur Verfügung.

Grafik 7 zeigt die Anzahl Streckenflug-Stunden im Doppelsitzer pro Pilot in den einzelnen Vereinen, die zwischen einer und 17 Stunden betragen und einer exponentiellen Funktion, wie auch zu Grafik 1 erwähnt, folgen. Im Mittel sind es nur 6,3 Stunden pro Pilot, was wohl nicht vermutet wurde. Aber dabei ist zu bedenken, dass es sich um Überlandflugstunden handelt.

Kommentare der Vereine

In dem Fragebogen konnten die Vereine die Nutzung von Doppelsitzern für den Streckensegelflug kommentieren und damit ihre Erfahrungen anderen zukommen lassen. Dazu wurden Fragen gestellt, die von den Vereinen auch beantwortet wurden. Im Kasten 2 sind die Fragen aufgeführt und die Antworten, zum Teil zusammengefasst, wiedergegeben. Alle Antworten der Vereine können auf der Homepage des Aeroclub NRW zusammen mit diesem Artikel abgerufen werden.

Fazit und Diskussion

Bei der Verteilung der Fördermittel für das Jahr 2019 wird die Segelflugkommission bedenken, anstatt der exponentiellen Funktion der Anzahl Flugstunden (Grafik 7) zu folgen, eine lineare Bemessung vorzunehmen. Das wäre z. B. mit der Wurzel der Anzahl Flugstunden pro Pilot darstellbar. Damit wären die Förderbeträge der Vereine mit weniger Flugstunden pro Pilot relativ größer.

Nur jeder fünfte der Vereine hat an der Ausschreibung teilgenommen, was vielleicht noch zu steigern wäre. Einige Vereine haben es einfach versäumt den Fragebogen zu bearbeiten. Natürlich sehen die Vereine ohne Doppelsitzer keinen Grund mitzumachen. Aber, wie die Statistiken zeigen, schaffen sich immer mehr Vereine streckenflugfähige Doppelsitzer an und verkaufen zum Teil dafür ihre Einsitzer. Aus den steigenden Verkaufszahlen für Doppelsitzer der Flugzeughersteller der letzten Zehn Jahre geht dieser Trend ebenfalls hervor. Vereine, die keinen streckenflugfähigen Doppelsitzer besitzen und eine eventuelle Anschaffung diskutieren, erhalten die Antwort mit dem durchschlagenden Erfolg, wie er hier durch die Antworten in den Fragebögen sowohl zahlenmäßig als auch mit Kommentaren dokumentiert ist.

Referenzen

- 1) Segelflugkommission des Aeroclubs/NRW, Fragebogen an die NRW-Vereine, 2018
 - 2) S. Baumgartl, Luftsportmagazin Aeroclub NRW 1/2018
 - 3) Segelflugforum Aeroclub NRW 2018
 - 4) S. Baumgartl, Jahrestagung der Flämischen Liga für Segelfliege, Antwerpen 2018
 - 5) S. Baumgartl, Segelfliegertag des Hessischen Luftsportverbandes, Reinheim, 2018
 - 6) Segelflugkommission des Aeroclubs/NRW, Fragebogen an die NRW-Vereine, 2017
 - 7) S. Baumgartl, Deutscher Segelfliegertag, Hagen, 2017, Homepage Aeroclub/NRW
-

Kasten 1, Fragen an die Vereine

1. Anzahl Mitglieder
 - a) Segelflug-Lizenzinhaber
 - b) Segelflugschüler

2. Einsitzer im Vereinsbetrieb
 - a) Anzahl Flugzeuge
 - b) Flugzeugtypen
 - c) Anzahl Flugstunden
 - d) Anzahl Streckensegelflug-Stunden bei einem Streckensegelflug mit mehr als 100 Punkten im OLC

3. Doppelsitzer im Vereinsbetrieb, vorwiegend für Grundschulung bis zur Lizenz
 - a) Anzahl Flugzeuge
 - b) Flugzeugtypen
 - c) Anzahl Streckensegelflug-Stunden bei einem Streckensegelflug mit mehr als 100 Punkten im OLC

4. Doppelsitzer im Vereinsbetrieb, vorwiegend für Lizenzinhaber
 - a) Anzahl Flugzeuge
 - b) Flugzeugtypen
 - c) Anzahl Streckensegelflug-Stunden bei einem Streckensegelflug mit mehr als 100 Punkten im OLC

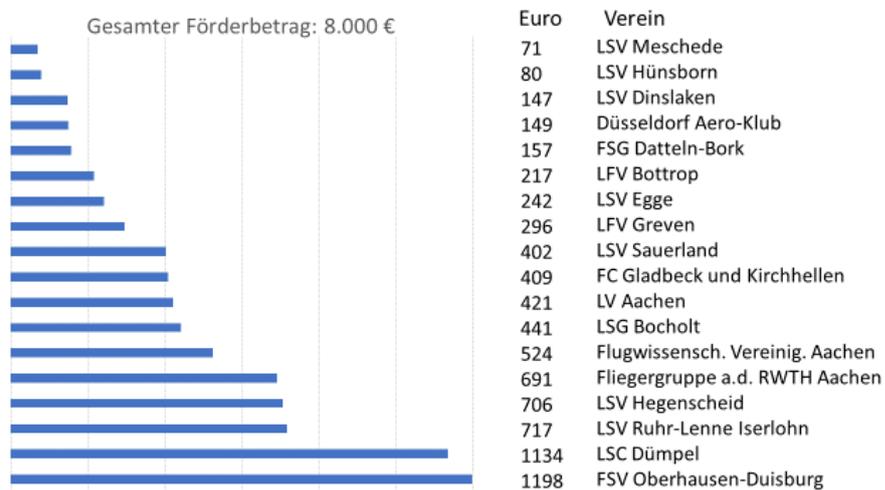
5. Welche Erfahrungen wurden durch den Einsatz von Doppelsitzern gemacht?

Im Hinblick auf:

- a) Flugstunden von Doppelsitzern im Vergleich zu Einsitzern
- b) Einbeziehung von Piloten zum Streckensegelflug, die sonst nicht aktiv waren 75%-Kollektiv, siehe dazu Artikel „Der Nutzen...“
- c) Veränderte Gruppendynamik
- d) Sonstige Erfahrungen

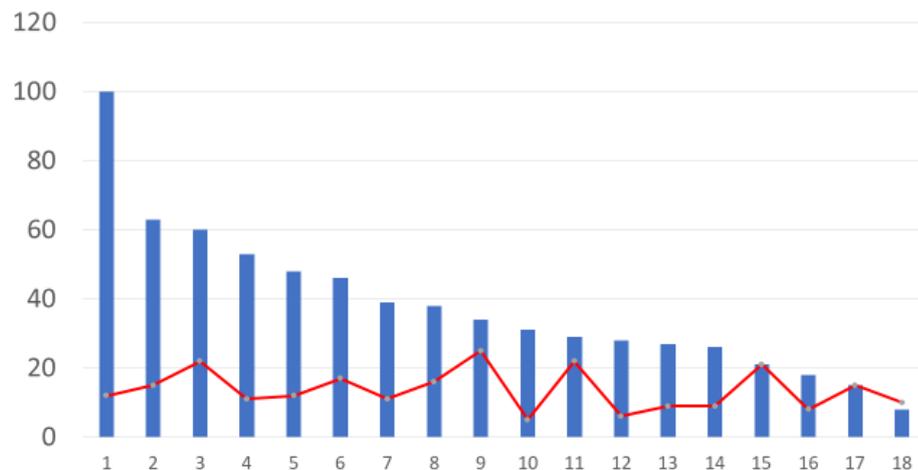
Grafik 1

Förderbetrag in Euro auf Basis der Anzahl Streckenflug-Stunden im Doppelsitzer pro Pilot in den einzelnen Vereinen für 2018

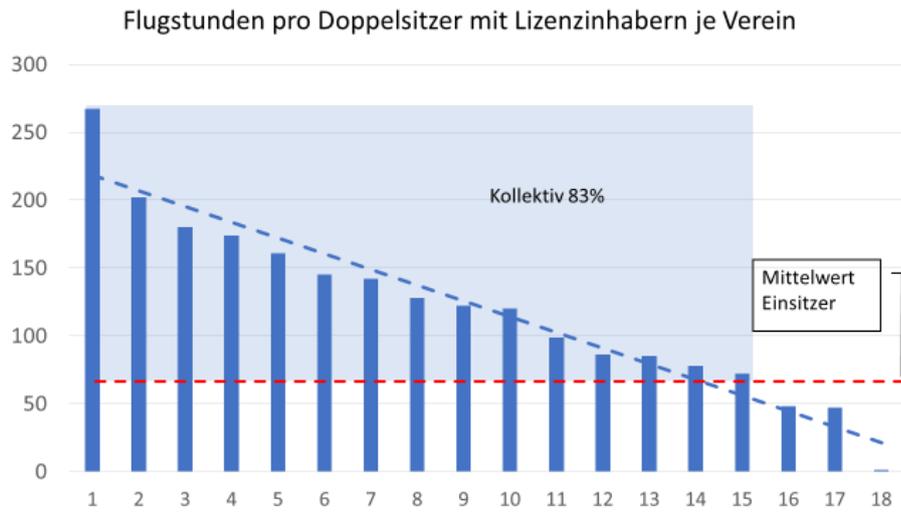


Grafik 2

Anzahl Lizenzinhaber und Schüler (rote Linie) je Verein

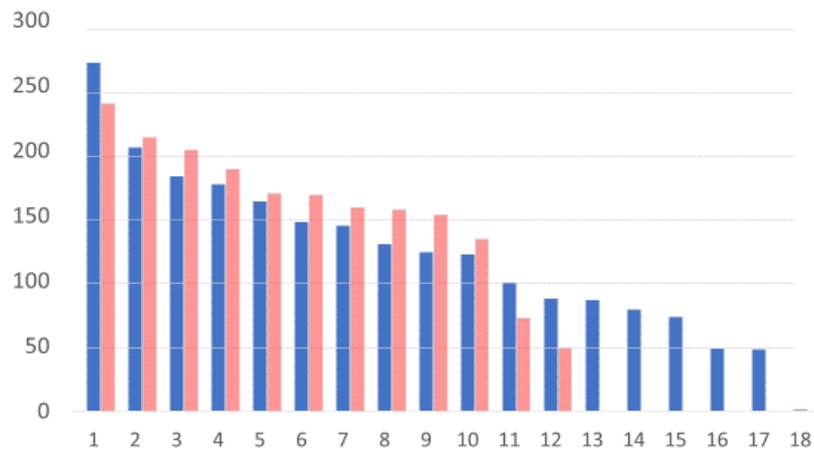


Grafik 3



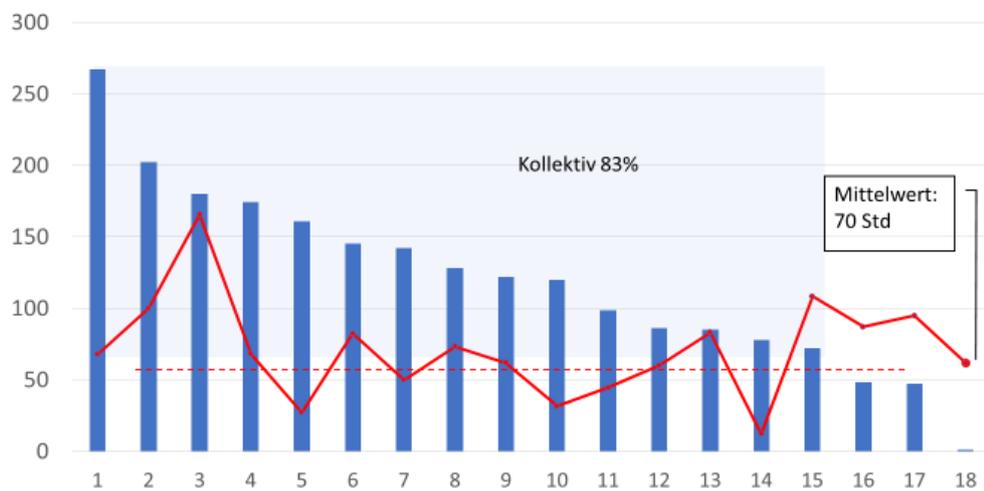
Grafik 4

Vergleich der Flugstunden pro Doppelsitzer mit Lizenzinhabern je Verein
(blau aus 2018, rot aus 2017)

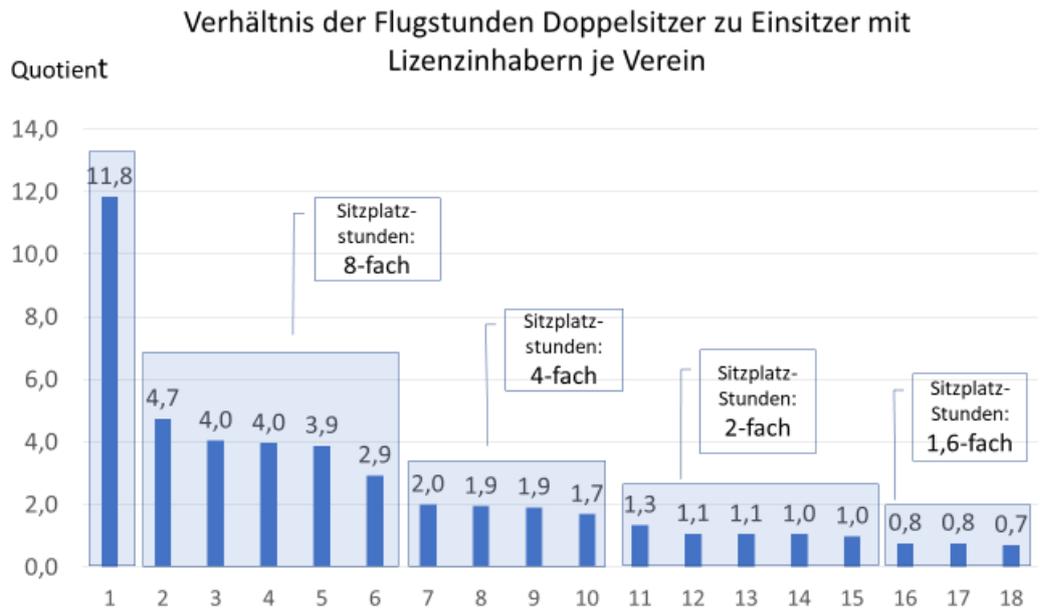


Grafik 5

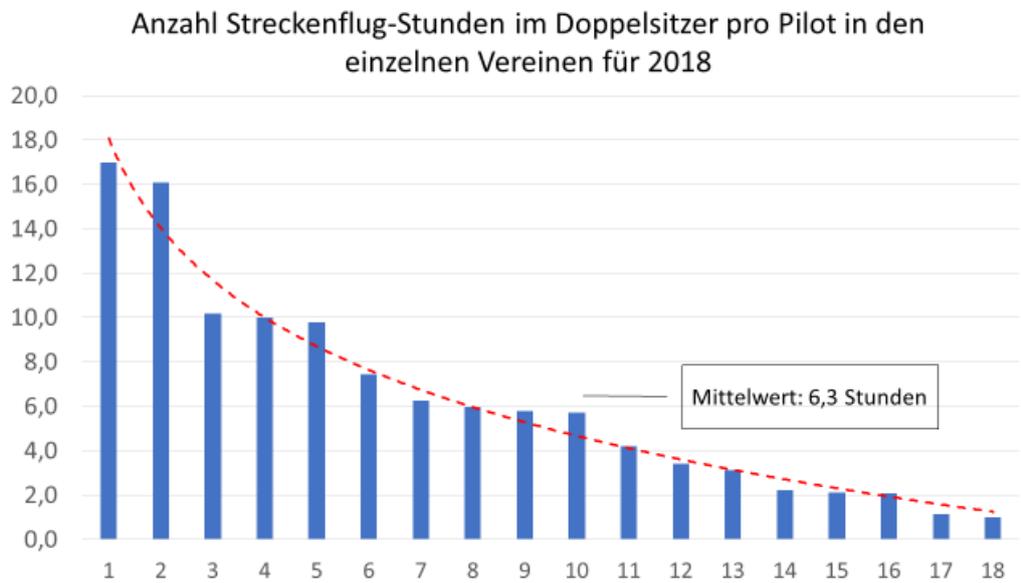
Flugstunden Doppelsitzer und Einsitzer (rot) mit Lizenzinhabern je Verein



Grafik 6



Grafik 7





Startklar zum Streckenflug

Jeder Teilnehmer erhält eine Urkunde



Bei der Initiative Streckensegelflug mit
Doppelsitzern in 2018

nahm der Verein

FSV Oberhausen Duisburg e.V.

erfolgreich teil und belegt mit 17 Überlandflugstunden
pro Lizenzinhaber

den 1. Platz

und erhält einen Förderbetrag von 1.198,- €

Duisburg im Dezember 2018


Stefan Klett
Präsident


Dr. Siegfried Baumbart
Segelflugkommission NRW

Kasten 2, Kommentare der Vereine zu gestellten Fragen

Welche Erfahrungen wurden durch den Einsatz von Doppelsitzern gemacht? Im Hinblick auf:

a) Flugstunden von Doppelsitzern im Vergleich zu Einsitzern

Hier bestätigen die Kommentare der bereits zahlenmäßig belegten mehrfachen Flugstunden der Doppelsitzer gegenüber Einsitzern, siehe Grafik 6. Einige Kommentare schlossen die Schuldoppelsitzer mit ein. Bei der Frage gemeint waren die Doppelsitzer-Flugstunden mit Lizenzinhabern. Die Doppelsitzer sind die beliebtesten Flugzeuge im Verein. Als Ausnahme ist ein Verein zu sehen, der „nur“ einen Janus zur Verfügung hat.

b) Einbeziehung von Piloten zum Streckensegelflug, die sonst nicht aktiv waren 75%-Kollektiv, siehe dazu Artikel „Der Nutzen...“

Aachen LVA:

Im Luftsportverein Aachen gibt es in jedem Fall eine Personengruppe, die ausschließlich im Doppelsitzer und in Begleitung eines erfahreneren Piloten (Trainers, Fluglehrers) Überlandflüge absolviert. Auf einige Piloten trifft das kurz nach dem Scheinerhalt zu, auf andere auch über Jahre – diese Personen gehen allein nicht auf Strecke.

Aachen FVA:

Sicherlich motiviert ein Flugzeug wie die ASH25 zusätzlich zu großen Flügen, da zusammen mit einem erfahreneren Piloten deutlich schneller Erfolgserlebnisse eintreten. Auch die etwas komplexere Handhabung eines Offene Klasse Flugzeuges scheint eher motivierend als abschreckend zu wirken, dies funktioniert aber nur wenn die Ausbildung an dieser Stelle entsprechend gestaltet wird.

Aachen RWTH:

In 2018 haben insgesamt 23 Piloten (18 Scheininhaber) Streckenflüge durchgeführt. 9 Piloten (davon 4 Scheininhaber) wäre nicht auf einen Streckenflug gegangen. Die Teilnehmerquote bei den „Scheinhabern“ liegt damit im Verein bei 64% Ohne die 4 Scheininhaber, die nur doppelsitzig Überland geflogen sind, läge die Quote bei 50%. Bezogen auf alle aktiven Mitglieder (Scheinhaber und Schüler) ergibt sich eine Teilnahmequote von 46%. Ohne die 9 Teilnehmer, die nur doppelsitzig Überland gegangen sind, läge die Teilnehmerquote nur bei mageren 28%.

Im Luftsportverein Aachen gibt es in jedem Fall eine Personengruppe, die ausschließlich im Doppelsitzer und in Begleitung eines erfahreneren

Piloten (Trainers, Fluglehrers) Überlandflüge absolviert. Auf einige Piloten trifft das kurz nach dem Scheinerhalt zu, auf andere auch über Jahre – diese Personen gehen alleine nicht auf Strecke.

Dattel-Bork:

Junge Scheinpiloten mit wenig Streckenflugerfahrung konnten durch Flüge in der DG1000 mit einem erfahrenen Scheinpiloten zum Überlandflug dann auch im Einsitzer motiviert werden. Zwei ältere Scheinpiloten, die alleine nicht die großen Strecken geflogen sind, haben gemeinsam in der DG1000 die Freude an den Herausforderungen an längeren Flügen (über 300 und 400 km) entdeckt. Es gibt eine kleine Gruppe eher älterer Scheinpiloten, die grundsätzlich mehr Spaß daran haben, mit anderen Vereinskameraden oder auch Gästen doppelsitzig zu fliegen.

Dinslaken:

Durch den Einsatz der DG1000 wurden 3-4 Neu-Scheininhaber und andere Scheininhaber die bisher ohne Streckenflugambitionen waren, an den Streckenflug herangeführt. Leider war die Nutzungszeit begrenzt, sonst wären im Laufe der Saison sicher noch mehr Piloten einbezogen worden. Es fehlt zur Zeit noch an einem Konzept / Nutzungsbedingungen, die den Aspekt „Ausbildung zum / Heranführen an den Streckensegelflug“ berücksichtigen.

Dümpel:

Wir versuchen es seit Jahren, damit die Begeisterung für den Streckenflug zu wecken. Allerdings mit wechselnden Erfolg. Es hat sich vor allem bei Piloten des „mittleren“ Alters als hilfreich erwiesen, Ihnen die Angst oder besser den Respekt vorm Streckenflug zu nehmen. Ein wesentlicher Punkt ist es die Selbstverständlichkeit zu vermitteln, dass es (in der Regel) vor mir genauso viel Thermik gibt wie hinter mir. Die Taktik und Strategie (Flugplanung) lässt sich im Doppelsitzer bestens am praktischen Beispiel vermitteln.

Die Einbindung von Piloten die sonst nicht im Streckenflug aktiv waren gelingt in unserem Verein bisher nicht im gewünschten Maß. Die vermutlichen Gründe sind 1. Eine sehr geringe Anzahl von Piloten die den Vereins- und Schulungsbetrieb tragen. 2. Vorbehalte gegenüber dem zur Verfügung stehenden Flugzeug (Janus). 3. Bedenken bezüglich Rückholung bei einer Außenlandung: schlechter Anhänger, mühsames Auf- und Abrüsten 4. Unbequeme Sitzhaltung auf dem hinteren Sitz.

Bocholt:

Hierdurch ist eine Reaktivierung von Piloten möglich, die ansonsten die Platzrunde niemals verlassen würden. Der Breitensport wird hierdurch enorm gefördert. Insbesondere trifft das bei älteren Scheininhabern zu.

Vorschlag: Der Aeroclub NRW beschafft, wie Hessen (HLV) einen Doppelsitzer, der zu fairen Konditionen gechartert werden kann.

Bottrop:

Die anfängliche Angst oder Unsicherheit wird einfach und effektiver überwunden mit einem erfahreneren Piloten im Flugzeug.

Greven:

Die Struktur unseres Vereines im Bereich Segelflug ist stark geprägt von Scheinpiloten mit eigenem Segelflugzeug. Durch die Nutzung des Duo Discus konnten angehende Scheinpiloten an den Streckensegelflug herangeführt werden.

Verein Hegenscheid:

Der Leistungsdoppelsitzer wurde bei Alpenfluglagern von im Gebirgs- und Streckenflug wenig erfahrenen Piloten unter Anleitung von erfahreneren Piloten erfolgreich und mit großer Freude für alle Beteiligten genutzt.

Verein Hünsborn:

Mit dem Twin wurden Alpenflugeinweisungen durchgeführt, die zu zweit deutlich mehr Spaß machten als im Einsitzer.

Meschede:

Speziell mit der DG 1001M konnte, zumindest bei einigen Piloten, (wieder) Interesse am Streckensegelflug gewonnen werden. Dabei waren eindeutige Leistungssteigerungen zu verzeichnen. Ferner kann ein solches, doppelsitziges und motorisiertes Segelflugzeug hervorragend für Gastflüge, Schnupperflüge etc. genutzt werden und damit zur Begeisterung eines erweiterten Personenkreises für den Segelflugsport.

Oberhausen-Duisburg

Leider konnten ältere Piloten nicht für den Streckensegelflug gewonnen werden.

Ruhr-Lenne:

Besonders junge Scheininhaber trauen sich gemeinsam im Doppelsitzer mehr zu.

Sauerland:

Es gibt im Verein Piloten, die nur doppelsitzig Überland fliegen. Das führt bei diesen Piloten zwangsläufig zu mehr Flugstunden. Weiter gibt es auch Piloten, die generell sehr, sehr wenige Flugstunden im Jahr vorweisen können. Sie haben mit dem Doppelsitzer die Möglichkeit, mit einem gut erfahrenen Piloten zu fliegen und damit „am Ball“ zu bleiben.

c) Veränderte Gruppendynamik

Aachen FVA

Der Hochleistungsdoppelsitzer ermöglicht auch weiter entfernt gelegene Fluggebiete bzw. Wettbewerbe kostengünstig zu befliegen, da Infrastruktur und Anfahrtskosten geteilt werden können. Unsere ASH25E war dieses Frühjahr z.B. in Zentral-Spanien und nahm im Anschluss am Euroglide teil. Es ist zu beobachten, dass seit Einsatz der ASH25E von deutlich mehr Piloten große Strecken geplant werden und die Flugtage besser ausgenutzt werden. Förderlich ist hier vermutlich auch die Heimkehrhilfe welche die Möglichkeit bietet ohne Außenlandung auch bei nicht Erreichen des Tagesziels bis Thermikende zum Start / Zielplatz zu gelangen.

Aachen LVA:

Die Möglichkeit, einen Leistungsdoppelsitzer im Verein zu nutzen, motiviert auch unsere wenigen jungen Mitglieder, gemeinsam auf Streckenflug zu gehen. Es kommt auch immer wieder vor, dass Mitglieder Externe mitnehmen und durch einen längeren Flug im Doppelsitzer ggf. sogar zum Vereinsbeitritt animieren.

Aachen RWTH:

Durch die „Initiative Breitensport“ ist im Verein bei unseren „Leistungsflieger“ ein Bewusstsein geschaffen worden, gerade „nicht-Streckenflug“- fliegende Mitflieger zu Streckenflügen in unseren Doppelsitzer einzuladen.

Dattel-Bork:

Durch die stärkere Nutzung der DG1000 durch ältere Scheinpiloten konnten die jungen Scheinpiloten die Einsitzer intensiver nutzen und ihre Erfahrungen machen. Die Sitzplätze wurden besser ausgenutzt, so dass mehr Piloten gute Erfahrungen machen konnten, was sich an der Stimmung insgesamt bemerkbar machte. Auf der anderen Seite gab es eine stärkere Gruppenbildung von DG1000 Piloten (meist Ältere) und den Piloten von Einsitzern (meist Jüngere, die oft zusammen über Land geflogen sind).

Dinslaken:

Es wurde erreicht, dass, begünstigt durch die Wetterlagen in dieser Saison, auch in der Woche kurzfristig Segelflugbetrieb organisiert werden konnte. Hier war die für den Doppelsitzer mit Heimkehrhilfe geringere Wahrscheinlichkeit einen Rückholer aktivieren zu müssen sicher hilfreich. Auch der nach dem Windenstart durch den Turbo gesicherte Einstieg in die Thermik macht es einfacher, kurzfristig einen Windenfahrer zu motivieren.

Dümpel:

Als Besonderheit in unserem Verein ist zu nennen, dass wir mit unseren jährlichen Ausflügen im Winter nach Gariep Dam (Südafrika) bereits eine Vielzahl von Piloten erreicht und für das Streckenfliegen begeistert haben.

Egge:

Durch vermehrte Nachfrage unsicherer Piloten konnten Starts und Stunden mit Doppelsitzern erhöht werden.

Greven:

Die guten Erfahrungen mit unserem Duo Discus führten bei uns zu der Entscheidung, u.a. einen Einsitzer (Ventus 2b) zu verkaufen, und einen eigenstartfähigen Arcus M zu bestellen, der aller Voraussicht nach im Januar 2019 geliefert wird. Wir werden die bisher nicht überlandfliegenden Mitglieder durch gezieltes an den Streckensegelflug heranführen. Die bisherigen Überlandflieger können gemeinsam doppelsitzig trainieren, auch unter der Woche ohne vorhandene „Startmannschaft“.

Hegenscheid:

Von fast allen Lizenzinhabern und einigen Flugschülern wurden Flüge im OLC gemeldet. Es besteht inzwischen für alle ein großer Anreiz, Streckenflüge zu unternehmen und diese zu dokumentieren.

Hünsborn:

Bei Gedanken an den bestellten Arcus steigt bei einigen Vereinsmitgliedern die Motivation, selbst bei denen die seit Jahren nur noch „um den Platz fliegen“ oder hauptsächlich Motorflug betreiben.

Oberhausen-Duisburg

Durch die Doppelsitzer haben sich ‚Pärchen‘ gebildet die fliegerisch harmonieren.

Ruhr-Lenne:

Flugerfahrungen und Erlebnisse sind ansteckend für die meisten neuen Scheininhaber.

Meschede:

Langfristig ist zu hoffen bzw. zu erwarten, dass die erweiterte Anzahl von Streckenflügen und Streckenflug- Piloten zu einer entsprechenden Gruppendynamik führt. Fakt ist, dass der in unserem Verein praktisch brach liegende Segelflug / Streckensegelflug eine erste, aber spürbare Wiederbelebung durch den doppelsitzigen Klapptriebwerkler erfahren hat.

Sauerland:

Insbesondere bei schwächerem Wetter wird der Doppelsitzer gern für Überlandflüge genommen, da sich die mentale Belastung der Piloten aufteilt. Speziell in Bezug auf „Gruppendynamik“ hat das die Auswirkung, dass sich Piloten gegenseitig dazu animieren, trotz schwacher Wetterbedingungen gemeinsam zu fliegen.

d) Sonstige Erfahrung

Aachen RWTH:

Einzig und allein durch diese Initiative haben wir überhaupt eine Auswertungen über die stundenweise Nutzung unser Doppelsitzer im Verhältnis zur Nutzung unserer Einsitzer über die letzten Jahre gemacht und die Erkenntnisse gewonnen, welche Einflussfaktoren (Teilnahme der Doppelsitzer an Wettbewerben, Ausbildungsstand unserer Piloten, vermutlich auch die „-Initiative Breitensport“) maßgeblich die Nutzung unserer Doppelsitzer für Streckenflug beeinflusst haben. Zudem werden wir in Zukunft sicherlich noch mehr Wert auf die vollständige Dokumentation aller unserer Flüge im OLC legen.

Aachen FVA:

Insgesamt betrachtet war die Anschaffung der ASH25E zur Förderung des Streckenflugs der richtige Weg. Voraussetzung dafür war aber auch eine Gruppe ambitionierter junger Piloten, die in diesem Zeitraum ihre Ausbildung abgeschlossen hat.

Dattel-Bork:

Die Startlisten zeigen, dass Piloten mit einem eigenen Flugzeug (Einsitzer) äußerst selten bis gar nicht einen Doppelsitzer nutzen.

Dümpel:

22 Piloten flogen in Leistungs-Doppelsitzern überland.

Düsseldorf:

Durch eine Erleichterung des Bodenhandlings/Auf-/Abrüsten z.B. durch geeignete Hilfen und Werkzeuge könnte möglicherweise die Akzeptanz und Nutzung des Doppelsitzers (Janus) gesteigert und die Furcht vor einer Außenlandung verringert werden.

Greven:

Die guten Erfahrungen mit unserem Duo Discus führten bei uns zu der Entscheidung, u.a. einen Einsitzer (Ventus 2b) zu verkaufen und einen eigenstartfähigen Arcus M zu bestellen, der aller Voraussicht nach im Januar 2019 geliefert wird. Wir werden die bisher nicht überlandfliegenden Mitglieder an den Streckensegelflug heranzuführen. Die

bisherigen Überlandflieger können gemeinsam doppelsitzig trainieren, auch unter der Woche ohne vorhandene „Startmannschaft“.

Hegenscheid:

Unsere ambitionierteren Piloten fliegen überwiegend mit einsitzigen Flugzeugen. Der nicht zur Schulung eingesetzte Doppelsitzer wird nicht selten von schwächeren oder wenig ambitionierten Piloten genutzt, die von erfahreneren Piloten beim Streckenflug unterstützt werden.

Meschede:

Da die motorisierte DG 1001M in unserem Verein preislich deutlich höher abgerechnet wird, als die klassischen Flugzeuge, ist es derzeit noch schwierig auch „streckenflugtaugliche Schüler“ oder frisch gebackene, junge Scheininhaber für das Flugzeug zu begeistern. Hier ist zu hoffen, dass es über entsprechend hohe Flugstunden, Fördermaßnahmen etc. zu einer noch breiteren Akzeptanz kommt.

Oberhausen-Duisburg:

Die Aktivitäten im Gebirgssegelflug sind durch den höheren Sicherheitsfaktor und durch die Kombiaktion, Erfahrener/Unerfahrener im Doppelsitzer gestiegen. Ebenso nehmen mehr Piloten an Wettbewerben teil. Die Nachwuchsschulung im Streckenflug und Überlandeinweisungen sind einfacher geworden, auch weil der ‚Schulungsdoppelsitzer‘ nicht belastet wird.

Sauerland:

Wir nutzen unseren Doppelsitzer, um auch neue Scheininhaber an den Überlandflug heranzuführen. Das wird mit großer Begeisterung angenommen und führt dazu, dass mehr neue Scheininhaber als bisher Sicherheit gewinnen allein überland zu fliegen.