



In neun Tagen zum Motorschirm-Pilot

SCHNELLKURS

Gleitschirmfliegen können Sie schon. Aber hätten Sie auch Lust, es mal mit Motor auszuprobieren? Wir sagen Ihnen, was Sie in der Schulung erwartet.



Angedeutete Landung mit Durchstarten: Im ersten Bild (l.) geht der Pilot in den Endanflug über und ist lauffbereit. Bild Mitte: kurz vorm Touchdown.

Bild rechts: Der Pilot schwebt tief über dem Boden. Flugschüler sollten dabei lauffbereit sein!

Die Anhänger der reinen Lehre vom Gleitschirmfliegen hören jetzt bitte weg. Es geht mal wieder ums Fliegen mit Motor – genauer gesagt darum, wie einfach bislang motorlose Piloten den UL-Schein machen können. Wussten Sie schon? Wer mit dem Gleitschirm sicher umgeht, der kann schon nach neun Tagen Schulung die Sportpiloten-Lizenz für Motorschirme in der Tasche haben! Ob dann eine neue Leidenschaft für den „Wolkenquirl“ draus wird oder nur ein vom Flachland-Frust geschmiedetes Nebengleis in den Himmel – wer weiß das schon?

Fakt ist: Wenn Sie einen A-Schein besitzen und ein Minimum an Feeling für Ihren Schirm beim Groundhandling, dann haben Sie in der UL-Schulung gute Voraussetzungen. Noch besser ist es, wenn Sie zusätzlich auch den Rückwärtsstart beherrschen. Haben Sie sogar einen B-Schein? Perfekt, denn dann kennen Sie sich bereits in den

Bereichen Navigation und Luftrecht aus – wesentliche Teile des theoretischen Stoffes. Schließlich sollte auch ein Minimum an körperlicher Fitness nicht fehlen: Das Equipment auf Ihrem Rücken wiegt zwischen 20 und 30 Kilogramm. Das müssen Sie schon eine Weile schultern können.

Frage an den Motorschirm-Lehrer: Gibt es so was wie einen Knackpunkt in der Schulung? Eine Schwelle, die man überwinden muss und nach der alles andere nicht mehr schwierig ist? Antwort von Andreas Kolb, Ausbilder in Diensten der Flugschule Airbase-K in Meckesheim bei Heidelberg: „In der Praxis ist das einfach der Start. In der Theorie die Navigationsaufgabe. Beides ist nicht ganz einfach, und das muss man für die Prüfung schon draufhaben. Vor allem aber, um später sicher zu fliegen.“

Wie ein neuntägiger Kompaktkurs bei der Flugschule Airbase-K aussieht, schildert Kolb

so: „Am ersten Tag, meistens ein Samstag, treffen sich Lehrgangsteilnehmer und Lehrer morgens um 10 Uhr. Wir beginnen mit einer Einführung zum Platzrundenbetrieb und zum Verhalten auf dem Flugplatz. Ich erläutere grundlegende Dinge wie Versicherung und Ausbildungsmeldung, erkläre technische Details verschiedener Motoren und deren Aufhängung. Am zweiten Tag folgt die praktische Einweisung auf dem Gelände, gutes Wetter vorausgesetzt. Ich sichte die Teilnehmer und mache mir beim Groundhandling einen Eindruck von ihrem Leistungsstand mit Schirm. Dann folgen Laufübungen mit laufendem Motor, Kennenlernen der Lastwechselreaktionen durch Gasgeben/Gaswegnehmen – wir üben das ‚Spiel mit dem Gas‘. Nach ein paar Trockenstarts mit Motoreinheit, erst ohne, dann mit Gleitsegel, kann ein guter Pilot bereits seinen ersten Start vornehmen.“

Die folgenden Tage sind anschließend geprägt vom Wechsel zwischen Theorie und Praxis, wobei das Wetter natürlich eine wichtige Rolle spielt. Dabei fängt der Tag früh an: „Wir beginnen frühmorgens auf dem Platz, da ist die Luft noch schön ruhig“, sagt Kolb. Falls zu starke Thermik einsetzt, steht dann ab etwa 11 bis 18 Uhr Theorie auf dem Plan. Die ruhigen Abendstunden bieten die Möglichkeit zu weiteren Praxiseinheiten. Insgesamt sieht die Schulung mindestens 30 Starts und Landungen vor sowie drei Überlandflüge von mehr als einer Stunde Dauer oder mehr als 30 Kilometern Strecke. Zum Pflichtprogramm gehören außerdem verschiedene Flugübungen, zum Beispiel eine Acht, tiefer Überflug und Notlandung (siehe Kasten „Schulungsinhalte“).

Kurz vor Ende des Lehrgangs legt die Gruppe einen unterrichtsfreien Tag ein zum Lernen für die theoretische Prüfung. Zu den wichtigsten Lerninhalten gehört das Verste-

hen der Luftraumstruktur. Wer später sogenannte Verkehrslandeplätze oder Sonderlandeplätze mit UL-Zulassung anfliegen möchte, sollte in den Fächern Flugfunk und Navigation besonders gut aufpassen. „In der Praxis wird später allerdings meist doch nur mit GPS geflogen“, präzisiert Andreas Kolb, auch wenn das als alleiniges Navigationsmittel nicht erlaubt ist. „Korrekte Navigation erfolgt stets mithilfe der aktuellen ICAO-Karte“, weiß auch er.

In den allermeisten Fällen läuft dann am neunten Tag alles glatt, sowohl der Prüfungsteil mit Stift und Papier wie auch jener mit Motor und Schirm. Die Motorschirm-Theorie gilt unter Piloten als knifflig, Kolb wiegelt aber ab: „In jedem Fach gibt es 40 Fragen, davon dürfen maximal sechs falsch beantwortet werden. Bei sieben bis zehn falschen Antworten kommt man ins Mündliche. Wer mehr als zwei Fächer mit mehr als sechs Fehlern hat, der ist durch die komplette Prüfung gefallen. Das ist aber bei uns noch nie passiert.“ Tipp: Der Lehrstoff lässt sich leichter

verdauen, wenn Sie sich bereits im Vorfeld der Schulung in die Prüfungsthemen einlesen. Auch das Studieren des Fragenkatalogs und die Lektüre des „Lehrbuches Ultraleichtfliegen“ können nicht schaden. Bei der Flugschule Airbase-K zum Beispiel erhalten Sie das Material direkt nach der Anmeldung zum Kurs.

Ganz abgesehen von der neu gewonnenen Unabhängigkeit, die Ihnen der Motorschirm bietet: Die Schulung macht auch noch aus anderen Gründen Sinn. So erhalten Sie zum Beispiel mit der Sportpiloten-Lizenz auf Antrag beim DHV den B-Schein für nicht motorisiertes Gleitschirmfliegen.

Andreas Kolb, Olaf Straub

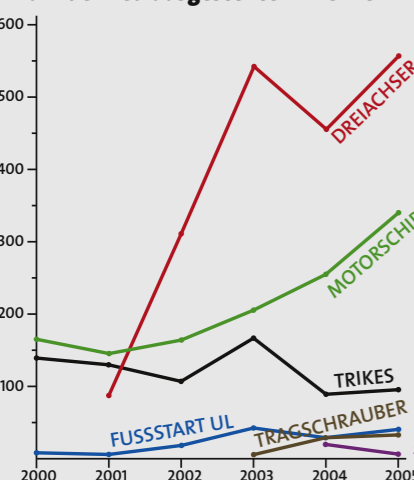
SCHULUNGSIHALTE

UMFANG UND THEMENBEREICHE der theoretischen Ausbildung hängen von Ihrer fliegerischen Vorbildung ab. Die Zahl der Unterrichtseinheiten à 45 Minuten (UE) beträgt: bei L-Schein plus 30 Streckenflügen 60 UE, bei A-Schein 40 UE, bei B-Schein 30 UE. Die Ausbildung gliedert sich in zwei Module: **Modul 1** beinhaltet Luftrecht, Funk, Navigation, Meteorologie, menschliches Leistungsvermögen. **Modul 2** behandelt Technik und das Verhalten in besonderen Fällen. Zu den wichtigsten Lehrinhalten der theoretischen Ausbildung

gehören: Platzrunden (Sichtanflugkarten), Vorflugregeln, ICAO-Karten lesen und verstehen, maximale/minimale Flughöhen.

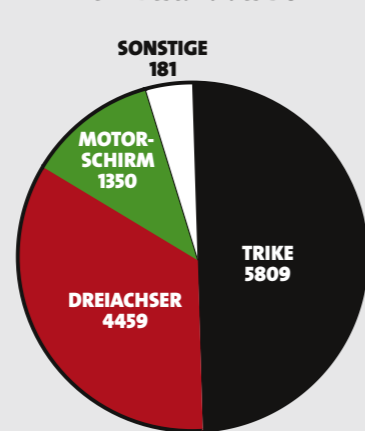
Wesentliche Inhalte der praktischen Ausbildung: Gerätekunde (Verhalten am Motor, Aufnehmen des Motors, Warmlaufen-Lassen, sichere Haltung des Gerätes sowie Anlegen und Prüfen der Verbindung zwischen Motor und Gleitsegel und der Vorflugcheck), unterschiedliche Starttechniken, Platzrundenflüge, Notlandeübungen, Gaswechsel, Nicken und Rollen.

Zahl der neu ausgestellten Lizenzen*



* Quelle: Deutscher Ultraleichtflugverband.

Lizenz-Bestand des DULV**



** Stichtag 31.12.2005, nur gültige Lizenzen.



Typisch Bergstarter: Die vorgebeugte Haltung ist ungünstig!



Gut: Startrichtung im Blick behalten.



Perfekte, entspannte Armhaltung.

Foto: airbase-K, Francis Common