



## MITGLIEDER FINDEN UND BINDEN (3)

# FÜHRUNGSAUFGABEN, DIE SICH DEZENTRAL VERGEBEN LASSEN: PATENSCHAFTEN

Der dritte Teil unserer Serie zum Thema „Mitglieder finden und binden“ bezieht sich vor allem darauf, vorhandene Mitglieder zu halten und zu motivieren. Diese Aufgabe lässt sich recht einfach von der Vorstandsriege und von Funktionsträgern innerhalb von Patenschaften an andere Mitglieder delegieren. Beispiele beziehen sich zwar meist konkret auf den Segelflug, sind aber grundsätzlich auf alle anderen Sparten übertragbar.

## Tandem: Nachwuchs und alter Hase

Im ersten Teil unserer Serie wurden schon **Patenschaften für Scheinneulinge** angesprochen. Nochmals kurz zur Vertiefung: Es dürfen zwar selbstverständlich auch der Ausbildungsleiter selbst oder die Fluglehrer Patenschaften für Scheinneulinge übernehmen. Als Paten kommen jedoch viele fortgeschrittene Piloten in Frage, die die Neulinge von ihrem Wissen profitieren lassen können.

In Nordrhein-Westfalen gibt es schon seit einiger Zeit einen **„Ausbildungsnachweis nach dem Schein“**, der Aufgaben zusammenfasst, die nach Lizenzerwerb der Reihe nach in Angriff genommen werden können (erste Streckenflüge, Silber-C, mit Wasserballast fliegen usw.). Um ein halbwegs einheitliches Vorgehen der Paten-Scheinneuling-Tandems zu gewährleisten und als Ideenliste, ist ein solches Dokument eine prima Grundlage. Denn die Patenschaft ist nicht dazu gedacht, dass sich der erfahrene Pilot von nun an permanent den Neuling ans Leitwerk bindet. Mithilfe eines solchen Ausbildungsnachweises können die Tandems sehr einfach Ziele aufstellen. Der Jungpilot kann diese allein erfüllen, hat aber dennoch einen Ansprechpartner, der ihm mit Rat und Tat zur Seite steht und mit dem er in regelmäßigen Abständen besprechen kann, was als nächstes ansteht, welche Ziele er erreicht hat oder auch nicht – und woran das lag.

**(Anmerkung der Redaktion: Der Aero-club NRW hat dem BWLV dieses Do-**

**kument freundlicherweise zur Verfügung gestellt. Dafür bedanken wir uns recht herzlich! Es ist zusammen mit diesem Serienteil online zu finden unter [www.bwlv.de](http://www.bwlv.de))**

## Das Fliegerleben nach der Lizenz

Neben den Scheinneulingen gibt es **am anderen Ende der Fliegerkarriere** diejenigen, die ihre Lizenz abgeben – sei es aus medizinischen Gründen oder schlicht altershalber. Wenn aus medizinischer Sicht grundsätzlich nichts dagegen spricht, zu fliegen – wenn auch nicht mehr als PIC –, dann kann es auch hier sinnvoll sein, diesen Mitgliedern einen Paten an die Seite zu stellen. Er kann beispielsweise dafür sorgen, dass das Mitglied regelmäßig Mitfluggelegenheiten erhält. Ob das ein Flug mit dem Motorsegler auf einen Kaffee zum Nachbarflugplatz ist oder ein achtstündiger Streckensegelflug, hängt von den individuellen Wünschen und Möglichkeiten ab.

Neben dem Aspekt, auch ohne eigene Lizenz weiterhin in die Luft zu kommen, ist darüber hinaus wichtig, dass diese Mitglieder weiterhin Teil des Vereins und in alle Aktivitäten integriert bleiben, also beim Grillen, bei Fluglagern, bei Herbstwanderungen oder Skiausflügen usw. dabei sind. Zwischen einer allgemein ausgesprochenen Info, dass etwas stattfindet, und einer expliziten, persönlichen Einladung besteht ein himmelweiter Unterschied, der oft darüber entscheidet, ob es zu einer Teilnahme kommt oder nicht. Der Pate sollte diese direkte Ansprache übernehmen. Schafft es der Verein, Mitglieder nach Abgabe der Lizenz auf Dauer aktiv zu halten, bleibt deren Erfahrung verfügbar. Denn ein alter Streckenflughase – ob mit oder ohne gültige Lizenz – kann seinerseits sehr gut Pate für einen Scheinneuling sein.

## Der Anhang am Boden

Die Familienphase ist – verständlicherweise – ein kritischer Punkt in jedem Fliegerleben. Um die Familien von Pilotinnen und Piloten ins Vereinsleben einzubin-

den, könnte im Verein auch ein Pate für diese Gruppe eingeführt werden.

Es gibt schier unendliche Möglichkeiten, was sich auf die Beine stellen lässt, damit aus „der Frau von ...“ ein Name mit Gesicht wird: vom Familienflugbetrieb, bei dem Kinder, Ehepartner, Verwandte usw. die Gelegenheit zum Mitfliegen haben, über Kinderbetreuung während des Flugbetriebs oder während Vereinsfluglagern, bis hin zu organisierten Aktivitäten abseits des Flugplatzes, die aber morgens vor Ort starten und dort wieder enden – vieles ist möglich.

Diese Aufgabe lässt sich beispielsweise auch an aktiv in den Verein eingebundene Partner von Pilotinnen und Piloten delegieren. Denn die gibt es auf jedem Flugplatz, und sie könnten durch die offizielle Übernahme dieses Amtes eine Aufwertung erfahren.

## Alter Wein in neuen Schläuchen

Im Grunde sind diese Patenschaften nichts Neues. Es geht schlicht und einfach darum, dass sich die Mitglieder gegenseitig umeinander kümmern. Glücklicherweise sind die Vereine, in denen das ohne institutionalisierte Patenschaften funktioniert.

Doch Achtung: Oft funktionieren solche informellen Patenschaften genau bei denjenigen Mitgliedern, die sowieso vorbildhaft in den Verein integriert sind und ein hohes Maß an Motivation mitbringen. Die Patenschaften, von denen wir hier sprechen, sind für Mitglieder gedacht, die genau darüber nicht verfügen, die wir aktiv bei der Stange halten müssen – und die im besten Fall durch diese Maßnahmen so weit motiviert werden, dass sie dem Fliegen an sich und dem Verein im Speziellen erhalten bleiben. Es geht darum, alle einzubinden, lückenlos zu betreuen und Tandems einzuführen, die eine gewisse Verbindlichkeit bringen, die den Selbstläufern oft fehlt. Der erste Schritt, um dies zu bewerkstelligen, ist die Ernennung von beispielsweise einem

Beauftragten für Patenschaften, der mögliche Paten identifiziert, Struktur und Anleitung bietet und gefundene Tandems unterstützt.

Text: Ramona Riesterer



In unserer Serie zum Thema „Mitglieder finden und binden“ gibt es regelmäßig Tipps und Vorschläge dazu, wie Vereine es schaffen, mehr Mitglieder anzuwerben und diese auch dauerhaft zu halten. Falls Sie selbst Vorschläge zu unseren Beiträgen haben oder berichten möchten, welche Maßnahmen zum Beispiel in Ihrem Verein besonders gut ankommen, melden Sie sich gerne per E-Mail bei der adler-redaktion unter buerke@bwlv.de. Alle Serienteile finden Sie auch online unter www.bwlv.de.

## VERANSTALTUNG BEIM LUFTSPORT-VERBAND BAYERN MULTIKOPTER-INFOTAG IN DER FLUGWERFT

Das Thema Multikopter, umgangssprachlich auch Drohnen genannt, bietet völlig neue Möglichkeiten. Die Technik ist faszinierend, und oft auch preiswert zu haben, die Flugtechnik ist für Einsteiger relativ einfach zu beherrschen. Über all das möchte der Luftsport-Verband Bayern (LVB) mit einer entsprechenden Veranstaltung informieren. Diese findet statt am Samstag, 23. Juli, ab 10 Uhr auf der Flugwerft Schleißheim des Deutschen Museums.

Geplant ist dabei auch ein erster FAI-Wettbewerb mit Multikoptern, in einer inzwischen international etablierten Klasse, dem FPV-Race. Dabei werden relativ kleine Kopter möglichst schnell durch einen Hindernisparcours gesteuert.

Natürlich gibt es auch rechtliche Voraussetzungen, die es zu beachten gibt, zum Beispiel eine spezielle Haftpflichtversicherung oder das Verbot von Flügen in der Nähe von Flugplätzen und Flughäfen. Viele wichtige Informationen werden an diesem Tag dem Publikum präsentiert.

Alle Interessierten sind herzlich willkommen!

Text: DAeC

## AKTUELLER STAND BEI DER EASA:

# WAS TUT SICH BEI DEN ANGEKÜNDIGTEN ERLEICHTERUNGEN FÜR DIE KLEINFLIEGEREI?

Seit nunmehr fast drei Jahren ist Patrick Ky Direktor der EASA. Als er sein Amt antrat, war die Aufbruchstimmung gewaltig. Wir haben noch seine ersten Ankündigungen im Kopf, dass sich für die Kleinfliegerei (ELA 1/ELA 2) bald vieles erleichtern würde. Die Wartungs- und Instandhaltungsvorschriften sollten sich eher wieder dem annähern, was wir bei uns in Deutschland seit Jahrzehnten als bewährte Praxis gewohnt waren und als bewährte Praxis gelebt hatten. Also weniger Vorschriften, mehr Verantwortung beim Halter. Die ersten Ansätze – auch die Einrichtung einer mit externen Fachleuten besetzten Task Force, die nicht nach dem strengen Zeitkorsett der EASA arbeitet, sondern deutlich weniger bürokratisch und schneller – waren aus unserer Sicht gut, und wir verfolgten die Entwicklungen mit großem Interesse. Diese Task Force hat sich vorwiegend dem Thema Vereinfachung des Part-M für die General Aviation (ELA1 und ELA2) gewid-

met und auch einen Maßnahmenkatalog vorgeschlagen.

Am 8. März dieses Jahres veranstaltete die EASA gemeinsam mit dem DAeC und dem LBA eine **General Aviation**

**Roadshow**, um die angekündigten „Vereinfachungen“ darzustellen (siehe auch Bericht im Mai-adler). Dabei wurden jeweils die Bereiche Wartung/Instandhaltung und Lizenzierung angerissen. Nicht alle Vorschläge der oben

– Anzeige –



2014 haben wir die Maschinen, das KnowHow und den Lagerbestand übernommen von:  
LTB Schlemann GmbH

**Instandhaltungsbetrieb gemäß EASA Part 145: DE.145.0020**  
**Überholung und Reparatur von Sicherheitsgurten für Flugzeuge und Hubschrauber**  
Preise auf Anfrage

**ASF Safety Belts**  
eine Marke von ASF Engineering GmbH © www.asf-engineering.de

**helitech international**  
HELICOPTER EXPO & CONFERENCE  
AMSTERDAM RAI  
Stand 12A69 11-13 OCT 2016

Ladestr. 8 · 37139 Adelebsen  
Telefon 055 06 - 950 917-90  
[www.asf-safetybelts.de](http://www.asf-safetybelts.de)  
Betriebsferien: 25.07. - 10.08.2016