



Deutscher Ultraleichtflugverband e.V.

*Performance-  
Trainer  
“Flight Safety”*

**Heinz Korella**

*wurde entsprechend den DULV-Richtlinien  
Performance-Trainer für alle Muster geprüft  
und ist berechtigt FlightSafety zu trainieren.*

*Prüfung am: 15.10.06      in: Haßfurt*



A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'H. Korella'.

Vorsitzender

Text: Martin Naß

Fotos: Martin Naß, Korella's Aero-Service

**E**igentlich wollte ich ja nur eine Woche Urlaub machen, am liebsten in Freiburg, denn da scheint die Sonne so schön. Dann aber dachte ich: Warum nicht das Angenehme mit dem Nützlichen verbinden und etwas für die Flugerfahrung tun? Also fix ans Telefon, und nach einem Anruf beim Deutschen Ultraleichtflugverband (DULV) steht für mich fest: Flight Safety Training – klingt gut, mach ich! Das Gespräch mit Jo Konrad über Sinn und Zweck des Trainings im Kopf, wähle ich die Nummer von Korella's Aero-Service in Bremgarten: Heinz Korella ist einer der handverlesenen Performance Trainer, die den Lehrgang anbieten. Er hat Zeit für mich – auf ins Markgräflerland!

Es ist schon dunkel, als ich am Bremgartener Flugplatz ankomme. Ein wenig unheimlich wirkt der ehemalige Militärstützpunkt, von dem noch bis in die achtziger Jahre Phantoms der Luftwaffe in den Himmel stiegen. Jetzt ist auf dem Areal Gewerbe angesiedelt, mittendrin die Flugschule und der Servicebetrieb von Heinz Korella, der sich hier mit Lebensgefährtin Britta Sum niedergelassen hat. Sie betreibt im Hangar Deutschlands erste Flugplatz-Goldschmiede.

Was ich denn fliegerisch bisher so gemacht habe, welche Erfahrungen und Vorstellungen ich mitbringe, möchte mein Trainer wissen. Okay: Mit gut 50 Stunden bin ich ein Neuling, selbstredend. Geflogen habe ich die P96 unseres Clubs, bis sie einen neuen Besitzer bekam und ich auf eine CTSW umsteigen durfte.

Für das Sicherheitstraining wird Heinz Korella eine Ikarus C42 einsetzen, von der ich immerhin schon weiß, dass sie solide und unkritisch sein soll. Fein! Gespannt bin ich vor allem, ob mein empfindliches Gleichgewichtsorgan mitspielen wird – man hört ja so einiges über das stramme Programm: Umkehrkurve mit maximalem Höhengewinn, das klingt schon mal sportlich; dann der sogenannte »Humpty«, bei dem nach dem Hochziehen mit Minimalfahrt weitergeflogen wird; und natürlich das »Überziehen aus dem Geradeaus- und Kurvenflug mit Ausleiten«, wie es auf der Flight-Safety-Checkliste des DULV steht. Aber hey, man ist entweder ein Wurm oder ein Adler! Mein Trainer wirkt zudem sehr entspannt und erfahren.

Sofern das Wetter mitspielt, geht es morgen also los. »30 Knoten Wind hatten wir heute in den Spitzen«, erzählt Heinz und grinst. Na super. Jetzt gehen wir erstmal essen.

Tag eins: Fast hoffe ich schon, dass es ein ruhiger Sightseeing-Tag wird, denn Freiburg und der Kaiserstuhl sind auch bei mäßigem Wetter sehenswert. Aber in die Luft, heute? Der Blick zum Himmel lässt mich zweifeln ... Die Wolken sind irgendwie verdammt schnell unterwegs. Egal, ab nach Bremgarten. Dort erfahre ich, dass das Wetter prima ist und die C42 mit 27 Knoten Wind kein Problem hat. Denn die Richtung stimmt: Die gleichmäßige frische Brise steht genau auf der Bahn, was für ein erstes Kennenler-

nen der Platzrunde und die einfacheren Manöver gar nicht so verkehrt ist. Nun gut. Die Sichten werden zunehmend besser, die tiefen Wolkenfetzen ziehen ab, also Maschine rausgerollt und los! Doch halt, nicht so schnell: Natürlich gehen wir vorher noch das Flugzeug durch. Die C42 mag zwar ein einfaches Gerät sein, trotzdem kenne ich sie noch nicht, und ich lerne schließlich gerne etwas dazu.

Der Motor startet, Heinz meldet uns bei der Flugleitung an, wir rollen los. Bremgarten war die Heimat des Aufklärungsgeschwaders Immelmann; die mächtigen Phantoms brauchten Platz, und so gibt es für ultraleichte Flieger schon fast unverschämt günstige Verhältnisse: eine 45 Meter breite, endlos scheinende 1650-Meter-Asphaltbahn, daneben eine 600 Meter lange Graspiste mit viel Platz für Lande- und Startübungen. Genau das, was wir heute vorhaben.

Der Turm meldet um 20 Knoten Wind auf die »05«, unsere C42 springt geradezu in die Luft und gewinnt rasch an Höhe. Und prompt die erste Ermahnung vom Trainer: »Viele ziehen direkt nach dem Abheben steil in den Himmel. Besser und sicherer ist ein Stufenstart. Also abheben, in geringer Höhe parallel zur Bahn bleiben und Geschwindigkeit aufbauen, und daaann ...« Hochziehen, genau. Benzin-Zusatzpumpe aus in 1000 Fuß, Höhe gewinnen und dann am Rhein entlang, den wir nicht überqueren, weil direkt dahinter das Sperrgebiet auf französischem Boden beginnt.

»Flieg mal eine Linkskurve und sieh zu, dass die Kugel in der Mitte bleibt.« Ja ja, die doofe Kugel, das war schon immer mein Problem. Was muss ich nur tun, damit das Biest in der Mitte bleibt, wie sich das gehört? »Versuch mal, lockerer in den Pedalen zu sein, zum Einleiten nur etwas Seitenruder geben, dann wieder neutral.« Mach ich doch glatt. Nochmal rechts herum, links herum, dann gerade aus, die Bewegungen

### Flight Safety Training

# Tuni für P

**Von wegen ruhige Kugel schieben! Im Sicherheitstraining wird auch geslippt, um die Bremswirkung kennenzulernen. Nach dem Pre-flight Briefing geht Autor Martin Naß die Checkliste durch**



# ng iloten

**Bin ich eigentlich ein guter Pilot? Wie auch immer – dazulernen schadet nie! Denn fliegerische Weiterbildung erhöht auf jeden Fall die Sicherheit und Freude am Fliegen. Und hilft die Kosten zu senken: Wer ein DULV-Sicherheitstraining erfolgreich absolviert hat, kann bei der Kaskoversicherung 30 Prozent sparen**



## UL-REPORTAGE

und das Ansprechverhalten austesten. Klappst doch schon ganz gut ...

Zurück zum Platz: Start- und Landeübungen. Wir drehen Platzrunden, wobei ich erstaunt bin, wie sehr wir im Endanflug Höhe abbauen. Das, versichert Heinz, liege am Wind beziehungsweise Windgradienten. Richtig, wie war das noch ... »Wenn du anfliegst, hast du heute in 1500 Fuß vielleicht 25 Knoten oder mehr Gegenwind, aber wenn du runtergehst, fliegst du in schwächeren Wind ein, da fehlt dir erstmal Airspeed, und deine Sinkrate erhöht sich.« Tatsache. Wie in einem Fahrstuhl geht's runter, bevor ich nachdrücke und die C42 wieder Fahrt aufgenommen hat. Das Höhenruder ist gut zu dosieren; ruhig setzt der Flieger auf. War ich das? Mit der CT wäre mir das unter diesen Bedingungen kaum so leicht gelungen ... Gas rein und wieder hoch!

Pumpe aus bei 1000 Fuß, rechtzeitig einkurven, Höhe halten. Die Platzrunde klappst immer besser, wir wechseln auf Gras und üben verschiedene Landemanöver: mit Schlepptgas, dann ohne Flaps, mit vollen Klappen, schließlich auf möglichst kurzer Strecke. Nun meldet sich aber doch mein Gleichgewichtssinn – zum Glück sind wir ja schon direkt am Platz. Auch Heinz ist etwas unruhig, aber aus einem anderen Grund: »Gegenwind mit 25 Knoten und mehr. Da könnte ich doch grad mal die Savage rausholen und sehen, ob ...«

Mir kommt die Abwechslung recht, und so sehe ich meinem Fluglehrer bei seinen Versuchen zu, seinen Spornradflieger möglichst langsam in der Luft zu halten. Mit dem Rückwärtsfliegen klappst es zwar nicht, aber die Maschine schleicht schon recht langsam über der Graspiste



**Da schluckt der Schüler: hohe g-Belastung im Kurvenflug bei Annäherung an die Stallgrenze**



durch die frische Luft. Dazu blauer Himmel und goldenes Licht – was geht's uns doch gut!

Am Nachmittag machen wir weiter mit Kurzstarts auf Gras. »Start auf weichem Untergrund« heißt eine Übung. Dabei soll ich versuchen, die Räder möglichst rasch vom Boden zu bekommen. »Denk an den Stufenstart: Bugrad entlasten und hochnehmen, etwas nachlassen und Speed aufnehmen, dann erst abheben und nicht sofort steigen. Es kostet Überwindung, auf ein mögliches Hindernis am Bahnende erst einmal zuzuhalten. Aber Du wirst rechtzeitig schnell genug sein, um hochziehen zu können.« Okay. Hindernisse gibt es in Bremgarten keine, aber Bahnreiter, mit deren Hilfe man sich prima das Pistenende oder eine Barriere vorstellen kann.

Dann erklärt mir Heinz, wie man noch schneller in die Luft kommt: »Bremse und Stick ganz durchziehen, festhalten, Vollgas und warten, bis der Motor voll ausdreht. Dann gibst du die Bremse ruckartig frei, und sobald das Bugrad oben ist, lässt ein klein wenig nach. Bei 70 km/h ziehst du ruckartig am Stick, damit die Kiste praktisch in die Luft springt. Dann sofort nachlassen, parallel zur Bahn bleiben, schneller werden und bei 90 hochziehen.«

**Powerslip: bei der DULV-Weiterbildung eine Übung in großer Höhe, hier fürs Foto demonstriert vom Performance Trainer**



Gesagt getan. Ich schaffe es, auf einer Strecke von weniger als 100 Metern in die Luft zu kommen. Nach jeder Landung rücken wir weiter entlang der Bahnreiter vor, bis wir nur noch zwei vor uns haben – 100 Meter, dann ist die Piste zuende. »Dein Ernst?« frage ich. »Klar!« grinst Heinz. Ich gehe alles nochmal im Kopf durch, auch das eine gute Übung: der Maschine immer zwei, drei Schritte voraus zu sein. Dumm nur, dass alles immer so schnell geht! Bremse und Stick gezogen, Motor auf laut, Bremse los, Bugrad in die Höhe, Speed, bei 70 ruckartig ziehen – wir springen in die Luft, nehmen Fahrt auf, juhuuuu! Das war ja leicht! Und ich merke wieder, dass es für heute gut ist. Was ist bloß mit mir los? Unglaublich – muss an der guten Luft liegen.

Zweiter Tag: Nach einer kleinen Shoppingtour durch die Weinorte rund um den Kaiserstuhl und im Elsass komme ich etwas verspätet bei Korella's Aero-Service an. »Sorry ...« »Ich hab eh noch etwas zu besprechen, bin gleich für dich da.« Kurz darauf tanken wir die C42 auf, und Heinz erklärt, was er heute vor hat: Durchfliegen des gesamten Geschwindigkeitsbereichs. Es geht darum, die Maschine aus dem Horizontalflug von der Höchstgeschwindigkeit bis zur Mindestfahrt zu verlangsamen und dabei Höhe und Kurs beizubehalten. Verstanden?

Beim ersten Versuch sind meine Steuerkorrekturen zu

## INFOS: FLIGHT SAFETY TRAINING

Das Flugsicherheitstraining wurde 2006 vom Deutschen Ultraleichtflugverband zusammen mit erfahrenen Piloten ins Leben gerufen; Auslöser war der Anstieg von Schadensfällen bei UL-Dreieckern (für andere UL-Kategorien wird kein Flugsicherheitstraining angeboten). Wer die Prüfung besteht, erhält vom DULV ein Flight-Safety-Zertifikat. Für Kunden der Gerling-Versicherung reduziert sich damit der Kaskobeitrag um 30 Prozent.

Training und Prüfung fanden bisher meist getrennt statt. Mittlerweile bietet der DULV am Flugplatz Haßfurt auch dreitägige Kompaktveranstaltungen (Montag bis Mittwoch) mit abschließender Prüfung an. So kann das Flight-Safety-Zertifikat erworben werden, ohne sich zu einem späteren Zeitpunkt an einem anderen Ort einer Prüfung (Audit) stellen zu müssen.

Im Rahmen solcher Kompaktveranstaltungen ist es auch möglich, sich als Fluglehrer zum Performance Trainer ausbilden zu lassen (Donnerstag bis Samstag). Falls ein Fluglehrer zur Vorbereitung das Training für »Nor-

malpiloten« absolvieren möchte, kann er dies unmittelbar davor an den ersten drei Wochentagen tun.

Die Kosten für ein Training ohne Prüfung (dezentral bei einem der Anbieter) variieren je nach Flugschule und fliegerischem Können des Schülers. Sie betragen zirka 500 bis 800 Euro. Das Audit bei einem Flight-Safety-Prüfer kostet 70 bis 80 Euro extra. Für den Kompaktkurs in Haßfurt (ein Tag Theorie, zwei Tage fliegen) werden inklusive Prüfung von DULV-Mitgliedern 300 Euro verlangt, von Nichtmitgliedern 400 Euro. Die gleichen Preise gelten für die dreitägige Fluglehrer-Fortbildung zum Performance Trainer. Termine für Kompaktveranstaltungen (Flight Safety Training plus Performance-Trainer-Lehrgang) sind über den DULV zu erfahren: [www.dulv.de](http://www.dulv.de) (-> »Lehrgänge«), Telefon 0 71 92/9 30 14-0

Bundesweit gibt es zurzeit 24 Performance Trainer und 5 Prüfer. Listen mit Kontaktdaten: siehe DULV-Website ([www.dulv.de](http://www.dulv.de) -> »Dreiecker« -> »Ausbildung« -> »Flight Safety«). Dort ist auch das Flight-Safety-Trainingsprogramm veröffentlicht: eine detaillierte Beschreibung aller praktischen Übungen, die zum Flugsicherheitstraining gehören.



**Platz ohne Ende: Mit seiner 1650-Meter-Asphaltbahn plus Graspiste bietet Bremgarten ideale Voraussetzungen für Start- und Landeübungen – und manchmal eine kalifornische Stimmung**





groß. Beim zweiten klappt es einigermaßen. »Wozu das Ganze?« frage ich. »Du lernst die Maschine besser kennen und bekommst ein Gespür dafür, wie sich der Strömungsabriss ankündigt. Außerdem geht es um die Koordination der Ruder und den Abgleich zwischen den Instrumenten und der Welt da draußen. Im Zweifel solltest du auch ohne Instrumente sehen und spüren können, was gerade los ist und was die Maschine macht.« Okay.

Wir fliegen Lazy Eights, liegende Achten. Toll! Aber da ist sie wieder, meine Macke mit der Libellenkugel. Ich gebe mir besonders viel Mühe, das Ding in der Mitte zu halten. Heinz scheint zufrieden: Als ich die erste Halb-Acht hinter mich gebracht habe und in die andere Richtung drehe, geht ein kleiner Ruck durch den Flieger. »Gemerkt? Da war sie!« »Was denn?« frage ich. »Das war deine eigene Wirbelschleppel, du hast den Ausgangspunkt der Figur getroffen.« Hm, mal sehen ... tatsächlich! Auch nach der Rest-Acht bekommen wir einen kleinen Schlag. Also alles richtig gemacht? »Ja, prima. Das merkst du natürlich nur so deutlich, wenn die Luft ruhig ist. Du kannst sowas auch alleine üben«, empfiehlt der Trainer.

Wir arbeiten uns weiter durch das Programm: »Humpty«, das rasche Hochziehen aus dem Horizontalflug mit maximalem Höhengewinn und Ausleiten knapp an der Stallspeed. Erstmal traue ich mich nicht so recht, spät auszuleiten – deutlich über der Mindestfahrt fliegen wir am obersten Punkt wieder horizontal. Doch diese Erfahrung hilft mir bei den weiteren Versuchen. Zunehmend klappt die Einschätzung besser, wie



## Mit hängender Fläche über die Schwelle der »05« und dann alles abhaken: Heinz Korella ist zufrieden mit seinem Schüler

weit ich die Fahrt im Steigflug zurückgehen lassen muss, damit ich nach dem Ausleiten weder zu schnell bin noch im Stall hänge.

Dann das Recovern aus ungewohnter Fluglage. Dabei muss ich die Augen schließen, Heinz übernimmt und kurvt und dreht. Auf sein Kommando öffne ich die Augen, übernehme die Steuerung und sehe zu, dass ich die brave C42 möglichst rasch wieder in den Horizontalflug bekomme. Danach weiß ich wieder nicht, ob ich nun Hunger habe oder ein anderes Gefühl. Zum Glück ist es sowieso Zeit für einen kleinen Snack, also runter.

Nach der kurzen Pause geh's weiter im Programm: das Gelernte vertiefen, Umkehrkurve mit Höhengewinn, weitere Übungen nahe am und im Strömungsabriss. Ich mag die C42 immer mehr. »Viele kostet es große Überwindung,

den Stick mal loszulassen«, sagt Heinz. »Man muss einfach daran denken, dass ein Flugzeug zum Fliegen gebaut wurde, und die meisten sind so konstruiert, dass sie sich ganz von selbst in einer stabilen Fluglage halten.« Jedes Muster verhält sich natürlich etwas anders, daher ist der Gedanke beim Flight Safety Training, nach Möglichkeit auf genau dem Muster zu schulen, mit dem man auch später oder weiterhin fliegt. Bei mir ist das nicht der Fall. Allerdings verstehe ich bestimmte Dinge nun besser, die ich in der Ausbildung – die durchaus umfassend war – bestenfalls gestreift habe.

Zu unserem dritten Flug starten wir schon im Dämmerlicht. Noch 20 Minuten bis Sunset, genügend für einen kleinen Ausflug. Die erforderlichen Lampen sind am Flieger dran, und durch die Wolken scheint plötzlich ein voller Mond auf das malerische Freiburg, die Höhenzüge des Schwarzwalds zeichnen sich im Dunst ab ... Genau für solche Momente macht man den ganzen Zauber doch, oder?

Letzter Tag. Viel zu tun haben wir nicht mehr, das meiste ist abgehakt. Wir üben noch einmal das saubere Kurven, eine meiner Schwächen,

wie ich beim abschließenden Feedback-Gespräch erfahren werde. »Das solltest du wirklich noch üben, sonst bekommst du es nie wieder raus.« Okay, versprochen. Ansonsten ist Heinz erstaunlicherweise zufrieden mit mir; das freut den aufmerksamen Schüler natürlich. Jetzt wäre ich bereit für die abschließende Prüfung, das sogenannte Audit. Doch dafür brauche ich einen anderen Prüfer, denn Training und Audit sind getrennt. So will

man vermeiden, dass der Prüfer in Versuchung geraten oder ihm nachgesagt werden kann, das Qualitätsniveau durch sein geschäftliches Interesse als Performance Trainer zu verwässern – schließlich wären die Schüler vorher beim Training seine Kunden gewesen. Verständlich, aber trotzdem ein wenig umständlich, finde ich, und Heinz stimmt nach einigem Nachdenken zu: »Es soll aber auch bald Kombi-Veranstaltungen geben, bei denen man direkt im Anschluss die Prüfung machen kann.«

Urkunde hin oder her – darauf kommt's mir sowieso nicht an. Wichtig ist: Ich weiß, dass ich ein gutes Stück voran gekommen bin. Wir verabschieden uns, dann mache ich mich auf den Weg an den Bodensee, wo ich zwei weitere Urlaubstage verbringe. Auf der Insel Reichenau höre ich ein vertrautes Geräusch: eine C42! Und irgendwie kommen mir deren Manöver vertraut vor. Ich muss grinsen – noch so einer! Dann bin ich wenigstens nicht allein auf dem Sicherheits-Trip. ■