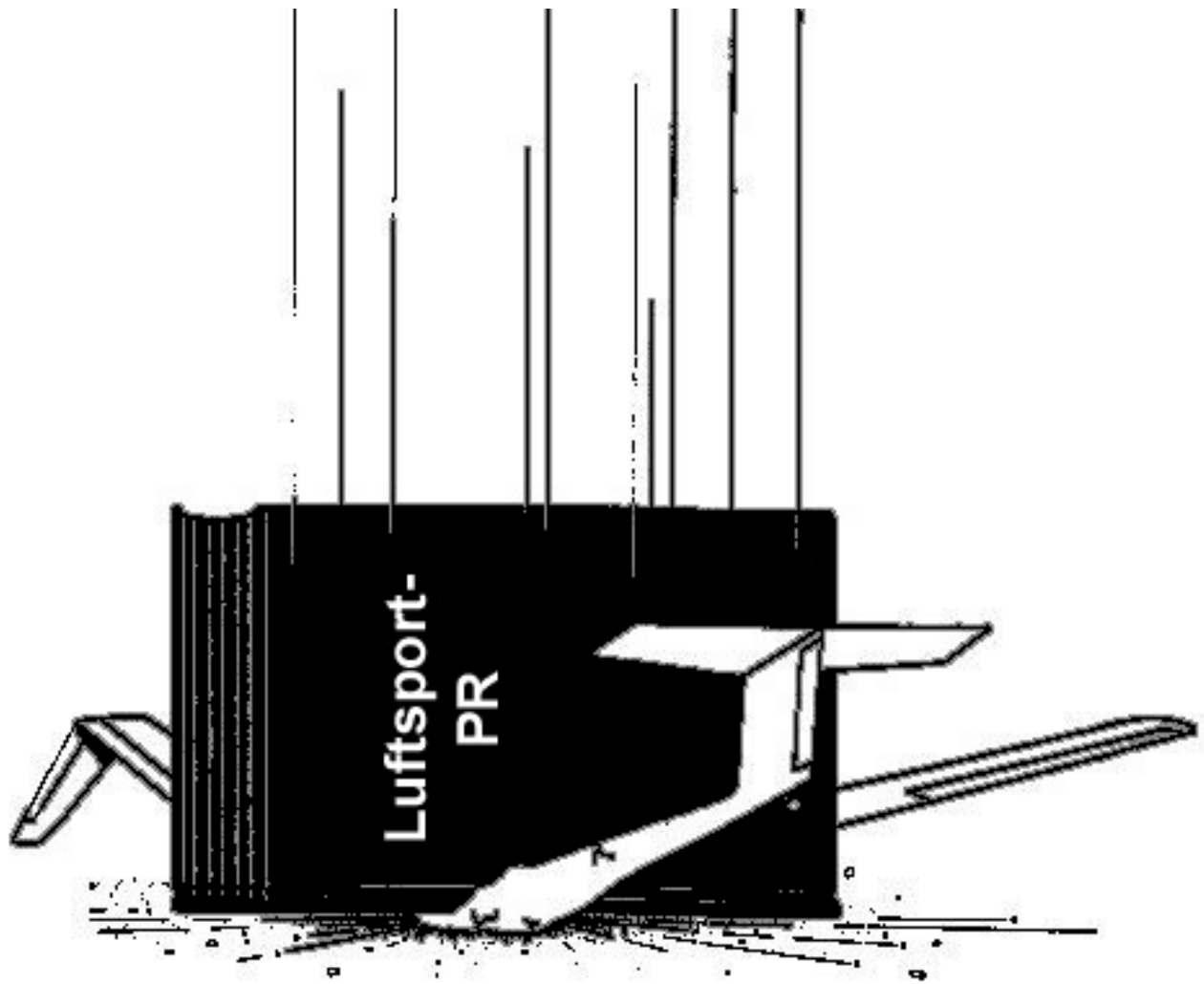


Deutscher Aero Club e.V.
- Sportfachgruppe Segelflug/Motorsegelflug -



Inhaltsverzeichnis

TEIL A: EINSTIEG IN DIE PRESSEARBEIT

I.	Einleitung	3
II.	Aufgaben und Anforderungen	4
III.	Gute Texte, schlechte Texte – Sprache als Aushängeschild	6
	1. <i>Wörter, Sätze, sprachliche Mittel</i>	6
	2. <i>Die Wortwahl</i>	9
	3. <i>Fliegerjargon ersetzen!</i>	11
IV.	Verfassen eines Zeitungsartikels für die Pressemitteilung	14
	1. <i>Vorüberlegung</i>	14
	2. <i>Was gehört in einen Zeitungsartikel?</i>	14
	3. <i>Aufbau eines Zeitungsartikels</i>	17
	4. <i>Das A und O: die fünf W's</i>	19
	5. <i>Übungsbeispiel: Anschaffung eines neuen Schulungsflugzeuges</i>	20
V.	Die äußere Form einer Pressemitteilung	23
	1. <i>Übersicht</i>	23
	2. <i>Das Begleitschreiben</i>	24
	3. <i>Fotos</i>	24
VI.	Der Pressereferent und sein Umfeld	26
	1. <i>Übermittlungsvarianten der Pressemitteilung</i>	26
	2. <i>Vom Umgang mit Medienvertretern und Pressereferenten</i>	27

TEIL B: ANHANG

I.	Beispiele aus der Praxis	30
	1. <i>Beispiele aus der Pressearbeit des Luftsport-Vereins Gifhorn</i>	30
	2. <i>Häufige Fehler in Pressemitteilungen</i>	56
II.	Checklisten	59
	1. <i>Checkliste für die Pressemitteilung</i>	59
	2. <i>Die Pressemappe</i>	60
	3. <i>Umgang mit der Presse im Unglücksfall</i>	61
III.	Das Grammatik-ABC	63
IV.	Quellenverzeichnis	65

TEIL A: EINSTIEG IN DIE PRESSEARBEIT

I. Einleitung

Die allgemeine Luftfahrt und somit auch der Luftsport haben in der deutschen Tagespresse einen schweren Stand. Wenn etwas über die privaten Luftraumnutzer in der Zeitung steht, so scheint es, als wären diese Veröffentlichungen fast immer mit negativen Schlagzeilen verknüpft. Allerdings: Laut einer Untersuchung des Deutschen Aero-Clubs aus dem Jahre 1998 handelt nur knapp jeder zehnte Bericht über den Luftsport in der Tagespresse von Unregelmäßigkeiten oder Unfällen. Da über diese Ereignisse meist ausführlicher berichtet wird als über das alltägliche Vereinsleben, ergibt sich ein negatives Gesamtbild – obwohl über die Hälfte der Veröffentlichungen im betrachteten Zeitraum von Veranstaltungen auf dem Flugplatz handelte.

Das Problem ist leicht zu erkennen: Der Luftsport hat nahezu keine „positiven“ Auswirkungen, die einer breiten Öffentlichkeit einfach zugänglich gemacht werden können. Der Segelflug beispielsweise fällt kaum auf, da sich der eigentliche „Sport“ (abgesehen von Start und Landung) weit oben in der Luft abspielt und sich somit den Beobachtern entzieht. Motorfliegen gilt als laut und umweltschädlich, „Hobbypiloten“ gelten meist als versnobte Gemeinde von halbverrückten und lebensmüden Großverdienern. Abschreckend für die Öffentlichkeit sind zudem die abgelegenen und weitläufigen Flugplätze, meist umzäunt und mit Verbotsschildern gespickt, sowie das ablehnende Verhalten, mit dem viele Flieger Neugierigen gegenüber treten. Hinzu kommen unübersichtliche Wettbewerbsabläufe, komplizierte Aufnahmemechanismen und konservative Strukturen in den Vereinen und behördliche Regularien.

Auch wenn Deutschland weltweit zu den Top-Nationen zählt, was die Erfolgsquote beispielsweise im Segelflug angeht, schaffen es die Titelgewinne von Welt- und Europameistern in der Presse nur selten über einen Dreizeiler unter "Vermischtes" hinaus. Pressewart scheinen in den meisten Vereinen nur auf dem Papier zu existieren, Kontakte zu Pressereferenten auf Wettbewerben sind dürftig, erfolgreiche Wettbewerbspiloten beantworten die Frage nach ihrem Pressewart nur mit einem Achselzucken. All das sind denkbar schlechte Voraussetzungen für eine weitere Bekanntwerdung des Luftsports, denn Pressearbeit lässt sich nur sehr schlecht „von oben“ machen!

Meistertitel und Rekordflüge nützen dem Luftsport gar nichts, solange bei den zeitungslisenden Fußgängern nicht ein gewisser Bekanntheitsgrad dieser Sportart vorausgesetzt werden kann. Diese großräumige Basis muss von den Vereinen geschaffen werden, denn nur so können bei Journalisten und Lesern die Sinne auch für den Segelflug geschärft werden.

Die Luftsportler vor Ort in den Vereinen müssen also der Öffentlichkeit ihre Sportart näher bringen. Ein erster Schritt hierzu ist die Berichterstattung in der lokalen Presse. Im Folgenden soll nun das Rüstzeug dargestellt werden, das einem Pressewart eines Luftsportvereins einen ersten Einstieg in die Pressearbeit verschafft. Diese Sammlung von Ideen und Hinweisen ist keinesfalls vollkommen, stellt aber eine gute Grundlage dar. Im Anhang finden sich zudem einige Beispiel-Pressemitteilungen, die Anregungen für die Vereins-PR liefern können. Mit geringem Aufwand können sie nach Anpassung an örtliche und persönliche Gegebenheiten ohne weiteres von allen Pressereferenten in allen Sparten des Luftsports angewandt werden.

Eins ist jedenfalls sicher: Von einer guten Pressearbeit profitiert nicht nur der einzelne Verein, sondern der Luftsport in seiner ganzen Bandbreite.

Helge Zembold

II. Der Pressewart – Aufgaben und Anforderungen

Aufgaben

Um sich über die Aufgaben des Pressewartes im Klaren zu sein, müssen zunächst einige Begriffe geklärt werden.

Der Oberbegriff aller Aktivitäten im Zusammenhang mit der Darstellung eines Vereins nach außen lautet Öffentlichkeitsarbeit. Die Pressearbeit ist hierbei wohl das größte Aufgabenfeld, aber bei weitem nicht das einzige. Dazu gehören unter anderem noch Werbeaktionen, das Verteilen von Informationsmaterial, Veranstalten von Schnupperkursen und etliches mehr. Eine korrekte Bezeichnung für den Betreuer dieses Aufgabenfeldes wäre demnach möglicherweise „Referent für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit“. Ob sich ein Funktionär mit einem solchen Titel schmückt oder sich lieber bodenständig „Pressewart“ nennt und vielleicht auch nur dessen eigentliche Aufgaben wahrnimmt, bleibt jedem selbst überlassen. Im Folgenden wird hauptsächlich letztere Bezeichnung benutzt, deren Aufgaben aber eigentlich weit über das hinausreichen, was der Name beschreibt.

Hauptaufgabe des Pressereferenten ist es natürlich, Informationen an die Presse weiterzugeben und somit auch die Kontakte zur Öffentlichkeit zu pflegen - er ist demzufolge auch verantwortlich für das, was er an die Medien weitergibt. Es muss nicht immer nur die Lokalzeitung sein, bei der ein Verein seine Veröffentlichungen abgibt: Lokale TV- oder Rundfunksender, Gemeindeblätter, Jugendnachrichten, Verbandszeitschriften und ähnliche können ebenfalls genutzt werden, um Pressemitteilungen zu veröffentlichen. Der Pressereferent ist des weiteren für das Arrangieren von Presseterminen zuständig, und ihm kann es zudem obliegen, sich an öffentlichkeitswirksamen Aktionen (Flugzeugausstellungen, Werbeveranstaltungen, Pflege der Homepage...) zu beteiligen.

Der Pressewart ist folglich die Schnittstelle zwischen Verein und Öffentlichkeit. Doch während er bei „populären“ Sportarten wie Fußball mehr oder minder den passiven Part ausübt und auf Kontaktaufnahme durch die Zeitungsredaktionen wartet, muss der Pressewart im Falle des Luftsports, der eher ein Schattendasein führt, meist selbstständig tätig werden. *„Für Luftsportler gilt die alte Weisheit: Wenn der Prophet (= Öffentlichkeit) nicht zum Berg (= Luftsportler) kommt, muss der Berg eben zum Propheten kommen.“*¹ Soll heißen: Die Luftsportler selbst müssen sich an ihre Zielgruppen (Bevölkerung, Politiker, Wirtschaft) wenden. Ein erster Schritt hierzu ist die lokale Pressearbeit.

Öffentlichkeitsarbeit bezieht sich allerdings nicht nur auf die Beziehungen nach außen. Auch innerhalb eines Vereins gibt es eine (interne) Öffentlichkeit²: die Mitglieder. Hier kann eine weitere Aufgabe des Pressewarts liegen, nämlich die Vereinskameraden (zum Beispiel in einem Rundschreiben oder auf der Homepage) auf dem Laufenden zu halten oder möglicherweise zu Veranstaltungen einzuladen.

Um einen Überblick über die Presseveröffentlichungen seines Vereines zu bekommen, sollte der Pressewart einen Pressespiegel erstellen, also alle Artikel mit dazugehörigen Pressemitteilungen sammeln und archivieren. So lässt sich lückenlos zurückverfolgen, welche Informationen bereits an die Öffentlichkeit gegeben wurden. Nach mehreren Jahren stellt der Pressespiegel zudem eine Fundgrube für Informationen über die Vereinsgeschichte dar - und zeigt den Mitgliedern, was der Pressewart leistet.

¹ Nico S. Beilharz: Die Vereins-Pressearbeit. In: Luftsport in Niedersachsen März 1996, S. 16f.

² Norbert Franck: Presse- und Öffentlichkeitsarbeit – ein Ratgeber für Vereine, Verbände und Initiativen. Bund-Verlag, Köln 1996, S. 20ff.

Anforderungen

Der ideale Pressewart...

- hat immer Zeit,
- ist über die Vorgänge in seinem Verein bestens informiert,
- hat ein gutes Verhältnis zu allen Mitgliedern, insbesondere zum Vorstand,
- hatte immer Bestnoten im Deutschunterricht,
- hat ein ausgezeichnetes Ausdrucksvermögen,
- hat Spaß am Formulieren,
- kann Gedanken, Ideen und Prinzipien einfach und anschaulich erklären,
- hat ein gutes Namens- und Personengedächtnis
- fotografiert fantastisch und besitzt eine gute Kameraausrüstung,
- hat viel Erfahrung mit PC-Textverarbeitung und Bildbearbeitung
- besitzt ein gepflegtes Äußeres,
- ist flexibel, kontaktfreudig, hoch motiviert und jederzeit einsatzbereit.

Dies wäre ein Anforderungsprofil an den nahezu idealen Pressewart. Diese Fülle an Voraussetzungen zu erfüllen ist schwer, und nicht immer sind diese Kriterien einzeln betrachtet auch ein Garant für eine gute Pressearbeit. Wer im Deutschunterricht stets gute Noten hatte, kann vielleicht eine hochgestochene Interpretation eines Brecht-Gedichtes verfassen, muss aber deshalb noch lange nicht in der Lage sein, einem Nicht-Flieger den Ablauf eines Segelflugwettbewerbes erklären zu können. Ein Mitglied, das nur zweimal im Jahr auf den Flugplatz kommt, wird kaum in der Lage sein, einem Neugierigen zu sagen, welchen Platz der Lokalmatador beim letzten Vergleichsfliegen erzielt hat. Ein 65-jähriges Mitglied mag zwar ausreichend Wissen und Erfahrung besitzen, hat aber möglicherweise nicht immer das beste Verhältnis zu den jüngeren (Leistungs-)Piloten und zur aktuellsten Technik.

Wer Pressewart sein will, muss also stets auf dem Laufenden sein, was das Vereinsleben angeht. Auch über prinzipielle Abläufe der Sportart (Ausbildung, Wettbewerbe etc.) muss er Bescheid wissen. Von großer Bedeutung sind die technischen Voraussetzungen: Computer und Digitalkamera sollten im Multimedia-Zeitalter zur Standard-Ausrüstung gehören, ebenso wie ein Faxgerät oder besser noch ein Internet-Anschluss. Eine ständige Erreichbarkeit mittels Mobiltelefon ist ebenso unerlässlich, denn der Pressereferent sollte in der Lage sein, Fragen von Seiten der Redaktion nahezu jederzeit beantworten zu können oder auch persönlich in der Redaktion vorstellig zu werden. Falls langfristig verhindert, sollte kompetenter Ersatz zur Verfügung stehen.

Doch nicht nur der Kontakt zur Presse will gepflegt werden, auch Besucher auf dem Flugplatz benötigen besondere Aufmerksamkeit – nicht nur aus Sicherheitsgründen. Viele Vereinsmitglieder vergessen dabei jedoch oftmals, dass auch hier Öffentlichkeitsarbeit betrieben werden muss und drängen sich mit ihrem Wissen stark in den Vordergrund oder wollen die Gäste mehr als nötig auf Beschränkungen und Verbote auf dem Flugplatz hinweisen. Für den Pressewart sollte es selbstverständlich sein, Neulinge auf dem Flugplatz Willkommen zu heißen, einem neugierigen Besucher geduldig Antworten auf seine Fragen zu geben, ihn herumzuführen und ein wenig einzuführen in das Wirken des Vereins – alles jedoch, ohne sich selbst profilieren zu wollen.

Mehr zum Themenkomplex „Der Pressewart im Verein“ findet sich im Kapitel VI.2.

III. Gute Texte, schlechte Texte - Sprache als Aushängeschild

„Man gebrauche gewöhnliche Worte und sage ungewöhnliche Dinge.“
(Arthur Schopenhauer)

Der Umgang mit Sprache in einer Zeitung lässt sich in der Tat auf diese einfache Stilregel reduzieren – schließlich soll der Inhalt eines Textes für jeden Leser gleichermaßen verständlich sein, ohne wichtige Umstände des Ereignisses zu verfälschen oder wegzulassen. Hier ein paar grundsätzliche Regeln zum Verfassen von Zeitungsartikeln:

III.1. Wörter, Sätze, sprachliche Mittel³

Wörter und Sätze sollten möglichst kurz, prägnant, konkret und anschaulich sein. Schreibt der Pressewart in seiner Mitteilung über einen Schnupperkursus

„Fluglehrer Karl Klammer erläuterte den Teilnehmern des Schnupperlehrgangs das Prinzip des Seitengleitfluges, bei dem das negative Wendemoment, welches bei Betätigung der Querruder entsteht, ausgenutzt und durch einen Tritt in das Seitenruder in Schieberichtung verstärkt wird und durch einen entgegengesetzten Querruderausschlag ein stabiler Schiebeflugzustand erzielt wird, der aufgrund seines hohen Widerstandes eine Erhöhung der Sinkgeschwindigkeit bewirkt.“,

so wird der Redakteur den Schrieb entweder gleich in den Müll befördern oder diesen Absatz zumindest rücksichtslos streichen – der Satz ist nicht nur sprachlich verworren, sondern inhaltlich für den Leser völlig uninteressant.

Sprachlich besser fährt der Pressewart beispielsweise so:

„Fluglehrer Karl Klammer erläuterte den Teilnehmern des Schnupperlehrgangs den Seitengleitflug, dessen Prinzip darin besteht, das Segelflugzeug bewusst so zu steuern, dass es möglichst viel Widerstand erzeugt. Dadurch erhöht sich die Sinkgeschwindigkeit.“

Diesen Satz kann man nun noch inhaltlich vereinfachen:

„Fluglehrer Karl Klammer erläuterte den Teilnehmern des Schnupperlehrgangs unterschiedliche Flugmanöver zur Einteilung des Landeanfluges.“

Mehr will der Leser nicht wissen. Also: Nicht die Fülle an Details und Fakten ist entscheidend, sondern die Verständlichkeit und Bedeutung für einen Laien.

Behördendeutsch

Vor allem Menschen, die oft mit Behörden zu tun haben oder dort arbeiten, neigen gern zu einer übertriebenen Substantivierung von Verben (Tu-Wörtern): *„Die Mitglieder erwirkten den Beschluss zur Anschaffung eines neuen Segelflugzeuges.“* Dieser Satz klingt trocken und langweilig und hemmt den Lesefluss. Warum nicht schreiben: *„Die Mitglieder beschlossen, ein neues Segelflugzeug zu kaufen.“*?

Fremdwörter/Fliegerlatein

Ebenso grausam wirken Fremdwörter. Ihre Verwendung muss auf ein erträgliches Maß reduziert, aber nicht erzwungen werden. *„Im Vorstand herrschen Dissonanzen“* ersetzen wir durch *„Im Vorstand herrschen Spannungen“*, der *„Computer“* wird jedoch nicht zu einer *„elektronischen Rechenmaschine“*. Sinnvolle Ersetzungen für *„Fliegerlatein“* finden sich im Kapitel V.3.

³ Das gesamte Kapitel orientiert sich an Frank 1996, S. 54ff.

Phrasendrescherei

Ein beliebtes Mittel, um Zeilen zu schinden, ist die Phrasendrescherei. „*Das lautlose Gleiten am blauen Himmel über der Lüneburger Heide*“ zwar ist ein netter Einstieg für einen Erlebnisbericht, sonst aber eher überflüssig. Ebenso: „*Die Landrätin zeigte sich von dem Flugerlebnis beeindruckt.*“ – warum nicht einfach „*Die Landrätin war beeindruckt.*“? Auch Bilder (Metaphern), die wir schon zu Tausenden gelesen haben, blasen den Text nur unnötig auf. Sie sollten nur verwendet werden, wenn sie entweder neu sind oder in einen originellen Zusammenhang benutzt werden.

Adjektive

Um eine Situation ausführlicher und angemessener zu beschreiben, sind Adjektive (Wie-Wörter) hilfreich. Mit ihnen kann man Umstände genauer definieren, sie bewerten, anschaulicher gestalten. Jedoch müssen die gewählten Adjektive auch passend sein. Ein „*lebendiges Vereinsleben*“ ist wohl selbstverständlich, denn Leben lebt immer. „*Lebhaft*“ ist hier eher angebracht. Steigerungen von Adjektiven werden oft falsch gebraucht: Weißer als weiß geht es nun mal nicht, ebenso wenig wie optimalste Bedingungen herrschen können.

Wiederholungen

Ein guter Text zeichnet sich dadurch aus, dass nur wenige Wiederholungen vorkommen. Bevor ich also in meiner Luftsport-Pressemitteilung fünfmal „*Segelflugzeug*“ schreibe, mache ich mir vorher Gedanken über geeignete Synonyme, also Ersatzwörter: „*Segler, Gleiter, Maschine, Kunststoffvogel, Superorchidee, Flugzeug, ...*“. Von Ersetzungen durch Pronomen (persönliches Fürwort) um jeden Preis ist allerdings abzuraten: „*Das Wetter bereitete den Piloten große Schwierigkeiten, da sie es nur schwer einschätzen konnten. In den frühen Abendstunden führte es sogar soweit, dass es zu regnen begann und es ihnen unmöglich wurde, nach Hause zurückzukehren.*“ Verwirrung ist vorprogrammiert.

Indem man selbst nach Synonymen sucht, unterbindet man etwaige missglückte Versuche des Redakteurs, ein Wort zu ersetzen und möglicherweise einen falschen Eindruck hervorzurufen: *Pilot = Hobbyflieger* → negatives Image.

Der Satzbau

Der schon einmal zu Beginn des Abschnitts III.1. formulierte Satz zum Thema „*Seitengleitflug*“ ist ein abschreckendes Beispiel für schlechten Satzbau – er ist viel zu lang, verwirrend und wimmelt von Fachausdrücken:

„Fluglehrer Karl Klammer erläuterte den Teilnehmern des Schnupperlehrgangs das Prinzip des Seitengleitfluges, bei dem das negative Wendemoment, welches bei Betätigung der Querruder entsteht, ausgenutzt und durch einen Tritt in das Seitenruder in Schieberichtung verstärkt wird und durch einen entgegen gesetzten Querruderausschlag ein stabiler Schiebeflugzustand erzielt wird, der aufgrund seines hohen Widerstandes eine Erhöhung der Sinkgeschwindigkeit bewirkt.“

Aber auch das Gegenteil erzielt nicht immer den gewünschten Effekt:

„Fluglehrer Karl Klammer erläuterte den Teilnehmern des Schnupperlehrgangs das Prinzip des Seitengleitfluges. Dabei wird zunächst das Querruder betätigt. Durch das negative Wendemoment wandert die Flugzeugnase aus. Dies nutzt man aus. Durch einen Seitenruderausschlag wird diese Bewegung unterstützt. Bla Bla Bla“.

Die Aneinanderreihung von Hauptsätzen (parataktischer Satzbau) macht zwar den Inhalt verständlicher, erzeugt aber keinerlei Spannung oder Abwechslung. Wir müssen und also die Mühe machen, eine angemessene Mischung von einfachem und komplexen Satzbau zu finden.

In unserem Abschreckungs-Beispiel wird auch der verschachtelte Satzbau deutlich: An den Hauptsatz „*Fluglehrer Karl Klammer [...] des Seitengleitfluges*“ sind zwei Nebensätze angehängt („*bei dem das negative Wendemoment [...] verstärkt wird*“ und „*durch einen entgegen gesetzten Querruderausschlag [...] erzielt wird*“). An beide Nebensätze ist wiederum je ein weiterer Nebensatz angefügt („*welches bei [...] entsteht*“ und „*der aufgrund [...] bewirkt*“). Alles klar?

Hier ein Verbesserungsvorschlag anhand eines anderen Beispiels: Aus dem Schachtelsatz „*Sie hatte, als der Geschäftsführer eintraf, der vom Vereinsvorstand informiert worden war, den Mitgliedern bereits ihren Rücktritt mitgeteilt*“⁴ können wir ein leichter verständliches Satzgefüge mit einem Hauptsatz und zwei Nebensätzen machen: „*Sie hatte den Mitgliedern bereits ihren Rücktritt mitgeteilt, als der Geschäftsführer eintraf, der vom Vereinsvorstand informiert worden war.*“ So wird dem Satz nicht nur die Komplexität genommen, sondern der Knackpunkt des Satzes, nämlich der Rücktritt jenes Vorstandsmitgliedes, rückt weiter nach vorne in den Mittelpunkt. Noch einfacher sind allerdings sind zwei Sätze: „*Sie hatte den Mitgliedern bereits ihren Rücktritt mitgeteilt, als der Geschäftsführer eintraf. Er wurde vom Vereinsvorstand informiert.*“ Wichtig ist bei Schachtelsätzen, dass trennbare Verben vermieden werden („*informierte*“ statt „*teilte [...] mit*“) und die Hauptaussagen des Satzes nicht irgendwo hinten an stehen, sondern in den Vordergrund rücken. So vermeidet man unübersichtliche Sätze.

Aktiv und Passiv

Will man einen Text möglichst unpersönlich klingen lassen, so sind Passivkonstruktionen (Passiv = Leideform) zu verwenden: „*Im Vorfeld waren die Mitglieder vom Vorsitzenden Hans Ziegler gebeten worden, der Gebührenerhöhung zuzustimmen. In der Mitgliederversammlung wurde der Antrag jedoch lautstark kritisiert.*“ Weitaus lebendiger klingt der Satz jedoch so: „*Vorsitzender Hans Ziegler hatte die Mitglieder im Vorfeld gebeten, der Gebührenerhöhung zuzustimmen. In der Versammlung kritisierten sie den Antrag jedoch lautstark.*“

Passiv ist nur in folgenden Fällen angebracht:

- Man leidet wirklich: „*Ich wurde von einem Hund gebissen.*“
- Der Handelnde ist unwichtig: „*Die Ausstellung ist geöffnet von 10 - 18 Uhr.*“
- Es gibt keinen direkt Handelnden: „*In der Satzung ist vorgesehen, dass...*“

Zitate

Zitate erhöhen den Wert eines Zeitungsartikels, machen ihn abwechslungsreicher, lebendiger und authentischer. Es gibt zwei Möglichkeiten, Zitate zu formulieren:

- Direkte Rede: „*Mit der Teilnahme an der Weltmeisterschaft ist ein Traum für mich in Erfüllung gegangen*“, betonte Fred Pflaume.
- Indirekte Rede (im Konjunktiv!): *Mit der Teilnahme an der Weltmeisterschaft sei ein Traum für ihn in Erfüllung gegangen*, betonte Fred Pflaume.

Besondere Schreibregeln für Zahlen

Früher galt bei Zeitungen die Regel, Zahlen bis zwölf seien als Wort zu schreiben, darüber als Ziffer. Heutzutage lockert sich diese Vorschrift zusehends: Die Zahlen von eins bis zwölf werden ebenfalls als Ziffern geschrieben, wenn sie das nachfolgende Hauptwort näher bezeichnen („*ein Drucker mit 9 Nadeln*“); Zahlen von 13 an können ausgeschrieben werden, wenn sie übersichtlich sind („*Er blickt auf fünfzig Jahre Flugerfahrung zurück.*“). Bei ungefähren Angaben wird die Zahl als Wort geschrieben, exakte Angaben stehen in Ziffern: „*Tausend Teilnehmer besuchten den Flugtag*“, es könnten aber auch ein paar mehr oder weniger gewesen sein.

⁴ Frank 1996, S. 74

III.2. Die Wortwahl⁵

In der journalistischen Ausdrucksweise gibt einige Richtlinien, die dazu dienen, grobe sprachliche Fehler zu vermeiden. Generell lassen sich folgende Regularien feststellen:

<i>ab-</i>	ist eine überflüssige Silbe, sofern das Wort durch sie keine neue Bedeutung erhält (wie bei <i>abnehmen</i>). Besser ohne <i>ab-</i> ist z. B. <i>abändern, abmildern, absichern, ...</i>
Abkürzungen	müssen zunächst geklärt werden, zum Beispiel „ <i>Der Luftsport-Verein Gifhorn (LSV) ...</i> “. Abkürzungen wie <i>usw., ca., etc., EUR, cm, km/h, ...</i> sind nicht erlaubt, Kürzel wie <i>ADAC</i> oder <i>CDU</i> können hingegen benutzt werden, da sie allgemein bekannt sind.
Anglizismen	sind durch deutsche Wörter zu ersetzen: <i>Höhepunkt</i> statt <i>Highlight</i> , <i>Ereignis</i> statt <i>Event</i> , ...
<i>Anwesende</i>	sollten durch <i>Zuhörer, Mitglieder, Fans</i> ersetzt werden.
Behördendeutsch	sollte vermieden werden: <i>Ampel</i> statt <i>Lichtzeichenanlage</i> , <i>Schwarzfahren</i> statt <i>Beförderungerschleichung</i> , ...
Blähwörter	wie <i>jedenfalls, eben, nun denn, nämlich, natürlich</i> verlängern Sätze unnötig. Ebenso: <i>Problemfelder</i> = <i>Probleme</i> , <i>Aufgabengebiet</i> = <i>Aufgaben</i> , <i>Witterungsverhältnisse</i> = <i>Wetter</i> , <i>Unkosten</i> = <i>Kosten</i> , <i>Mitgliedschaft</i> = <i>Mitglieder...</i>
<i>Damen/Herren</i>	heißen <i>Frauen</i> und <i>Männer</i> . Ausnahmen: <i>Damenwahl, Herrenschuhe</i>
<i>durchführen</i>	Bürokratendeutsch, bei manchen Nachrichtenagenturen als Nazi-Wort verschrien. Deshalb besser: <i>vornehmen, verwirklichen, vollziehen, herbeiführen, veranstalten, ...</i>
<i>Glücklicherweise</i>	sowie <i>leider</i> oder <i>natürlich</i> sind subjektive Äußerungen, die nur in einen Kommentar oder ein Zitat gehören.
<i>Kameraden</i>	gibt es nur bei Bundeswehr, Feuerwehr oder in Zitaten.
<i>können</i>	wird meist unpassend verwendet: „... <i>konnte</i> einen Sieg erzielen.“ ist doppelt-gemoppelt. Besser: „... <i>erzielte</i> einen Sieg.“
<i>Kurs</i>	Den Kurs kann man am Kompass ablesen - geht es aber um einen Lehrgang, so spricht man von <i>Kursus</i> .

⁵ Vgl. Leitfaden der Braunschweiger Zeitung für freie Mitarbeiter. Braunschweiger Zeitungsverlag, Braunschweig 2001, S. 10ff.

<i>letzte</i>	„ <i>Im letzten Jahr...</i> “ hieße es nur, wenn der Weltuntergang bevorstünde. Besser: <i>vergangenen, zurückliegenden, vorigen, ...</i>
<i>man</i>	kann meist präzisiert werden.
<i>Markennamen</i>	gehören nur in die Werbung. Deshalb: <i>Klebeband</i> statt <i>Tesa</i> , <i>Taschentuch</i> statt <i>Tempo</i> , <i>Möbelpolitur</i> statt <i>Pronto</i> .
<i>Namen</i>	Personen werden mit Vor- und Zunamen benannt. Titel wie <i>Prof.</i> oder <i>Dr.</i> oder Vorstandsposten gehören dazu.
<i>Niederschläge</i>	bitte präzisieren: <i>Schnee? Hagel? Regen? Graupel?</i>
<i>Jahreshauptversammlung</i>	ist ein Blähwort. Entweder <i>Jahresversammlung</i> oder <i>Hauptversammlung</i> .
Passivkonstruktionen	wie „ <i>werden ... gemacht</i> “, „ <i>sollen ... stattfinden</i> “ vermeiden!
Preise	für Eintrittskarten, Rundflüge, Lehrgänge oder Konsumartikel gehören nur in die Werbung.
<i>sagen</i>	Statt dem neutralen Verb <i>sagen</i> verwenden wir je nach Situation lieber die „sprechaktbezeichnenden Verben“: <i>erklären, erläutern, betonen, hervorheben, mitteilen, ankündigen, finden, meinen, fragen, hinzufügen, nennen, fordern, loben, kritisieren, zugeben, deutlich machen, ...</i>
Substantivierte Verben	hemmen den Lesefluss und erwecken einen bürokratischen Eindruck: „ <i>Die Verfügung zur Durchführung einer Renovierung gelangte zur Abstimmung.</i> “
<i>Tanzbein</i>	Vorsicht bei abgegriffenen Formulierungen und schrägen Sprachbildern! Gartenlaubenlyrik wie „ <i>Bis zum Umfallen wurde das Tanzbein geschwungen</i> “ oder „ <i>Als Preis winkte ein halbes Schwein</i> “ kann ein falsches Bild erzeugen.

III.3. Fliegerjargon ersetzen!

Oftmals wird es einem Luftsportler passieren, dass er – völlig unbewusst – in Pressemitteilungen oder im Gespräch mit Pressevertretern oder Gästen Begriffe oder Abkürzungen aus dem Fliegerjargon verwendet. Diese Ausdrücke sollten wenn möglich vermieden werden oder bedürfen zumindest einer Erklärung. Dabei kommt es nicht darauf an, einhundertprozentig korrekt alle Details zu erklären, sondern vielmehr dem Leser oder Gesprächspartner einen groben Eindruck zu vermitteln, worum es geht. Hier ein paar Beispiele für sinnvolle Erläuterungen oder Ersatzbegriffe:

18-Meter-Klasse	<i>In der 18-m-Klasse gibt es keine Beschränkungen, nur die Spannweite ist auf 18 Meter festgeschrieben. Ein Flugzeug der 18-Meter-Klasse kann bei Windstille aus 1000 Metern ohne Motorkraft rund 50 Kilometer weit segeln.</i>
abrüsten (Gegenteil: aufrüsten)	<i>Verstauen des Segelflugzeuges in einem Transportanhänger. Dazu werden die Tragflächen vom Rumpf abmontiert.</i>
Außenlandung (WICHTIG: keine Notlandung!!!)	<i>Bleiben die nötigen Aufwinde aus, so muss sich der Pilot rechtzeitig zur Landung auf einem Acker oder einem gemähten Feld entscheiden. Eine Abholung mit dem Anhänger steht bevor. Die Außenlandung wird in der Ausbildung geübt und stellt keinen Notfall dar.</i>
Bart	<i>→Thermikschlauch</i>
Clubklasse	<i>Diese Flugzeuge dürfen weder tragflügelverändernde Hilfsmittel einsetzen noch Wasserballast mitführen. Da die Flugleistungen der Flugzeuge in dieser Klasse aufgrund der großen Bau- und Altersunterschiede stark voneinander abweichen, wird zum Ausgleich in der Wertung ein Handicapfaktor (Index) benutzt. Die Clubklasse bildet eine für jeden Piloten preisgünstige Wettbewerbsalternative, da selbst über 20 Jahre alte Flugzeuge wettbewerbsfähig sind. Ein Flugzeug der Clubklasse kann bei Windstille aus 1000 Metern ohne Motorkraft rund 38 Kilometer weit segeln.</i>
Cumuluswolke	<i>Haufenwolke</i>
DMSt	<i>Deutsche Meisterschaft im Streckensegelflug - ein dezentraler Wettbewerb, der zur Qualifikation für Meisterschaften dient. Sämtliche Überlandflüge können eingereicht werden, die Auswertung erfolgt sowohl im Bundesland als auch auf nationaler Ebene.</i>
Doppelsitzerklasse	<i>In der Doppelsitzerklasse werden die zweisitzigen Segelflugzeuge gewertet. Auch hier gleicht ein Index die großen Flugleistungs-Unterschiede aus. In dieser Klasse werden meist die Nachwuchspiloten durch „alte Hasen“ an die Wettbewerbsfliegerei herangeführt.</i>

FAI-(15m-)Klasse	<i>In der FAI-15-Meter-Klasse (Rennklasse) ist die Spannweite auf 15 Meter begrenzt. Hilfsmittel wie Wölbklappen zur Profilveränderung der Tragflächen und Wasserballast zur Verbesserung der Flugleistung sind zugelassen. Ein Flugzeug der Rennklasse kann bei Windstille aus 1000 Metern ohne Motorkraft rund 45 Kilometer weit segeln.</i>
F(lugzeug)-Schlepp	<i>Die Segler werden von einem Motorflugzeug oder einem Motorsegler in den Himmel geschleppt.</i>
Flugaufgabe	<i>Vor dem Start festgelegte Flugroute um mindestens einen Wendepunkt mit Landung auf dem Ausgangsflugplatz. Die ordnungsgemäße Umrundung wird per Luftbild des Wendepunktes oder einem →Logger dokumentiert.</i>
Gleitzahl/-verhältnis	<i>Ein Flugzeug mit einer Gleitzahl von 45 kann aus 1000 Metern Flughöhe 45 Kilometer Flugstrecke bei Windstille zurücklegen.</i>
GPS	<i>(= Global Positioning System). Ein GPS-Empfänger ermöglicht die Navigation nach Satellitensignalen.</i>
Index	<i>Segelflugzeuge haben unterschiedliche Flugeigenschaften. Um trotz aller Ungleichheiten einen echten Leistungsvergleich bei Wettbewerben zu erreichen, werden kleine Differenzen über den sogenannten „Index“ ausgeglichen, vergleichbar mit dem Handicap beim Golfspiel.</i>
Kurbeln	<i>Kreisen in einem →Thermikschlauch</i>
Logger	<i>Elektronischer Flugschreiber, der mit →GPS-Signalen den Flugweg sowie die Flughöhe des Segelflugzeuges aufzeichnet und so eine genaue Dokumentation des Fluges ermöglicht.</i>
Motorsegler	<i>Entweder ein Motorflugzeug mit großer Spannweite, das auch mit abgestelltem Motor geflogen werden kann (Touring-Motorsegler), oder ein Segelflugzeug, das im Rumpf einen Hilfsmotor transportiert, der einen Eigenstart oder das Fliegen ohne Thermik ermöglicht.</i>
Mückenputzer	<i>Mückenputzer bestehen aus den Tragflächen angepassten Blechbügeln, zwischen denen dünne Anglerschnur gespannt ist. Wenn der Pilot merkt, dass seine Tragflächenvorderkante stark verschmutzt ist, kann er die Bügel vom Rumpf lösen. Der Fahrtwind treibt die Mückenputzer über die Tragflächennase, und die Anglerschnur schabt die Insektenreste ab. Per Elektromotor oder Handkurbel werden die Mückenputzer wieder eingefahren.</i>

Offene Klasse	<i>In der Offene Klasse ist jede Spannweite ist erlaubt, ebenso alle aerodynamischen Hilfsmittel zur Verbesserung der Flugeigenschaften sowie Wasserballast. Ein Flugzeug der Offenen Klasse kann bei Windstille aus 1000 Metern ohne Motorkraft rund 60 Kilometer weit segeln.</i>
Seilriss	<i>Reißen des Schleppseiles während eines Winden- oder F-Schlepp-Starts. Schnelle Reaktion erforderlich. Wird in der Segelflugausbildung ausgiebig trainiert.</i>
Standardklasse	<i>Die Flugzeugtypen der Standardklasse sind auf 15 Meter Spannweite begrenzt. Es dürfen hier keine Hilfsmittel zur Profilveränderung (Wölbklappen) eingesetzt werden. Den Piloten ist es jedoch gestattet, bis zu 200 Liter Wasserballast in die Tragflächen zu füllen, um die Gleiteigenschaften ihres Seglers zu steigern. Ein Flugzeug der Standardklasse kann bei Windstille aus 1000 Metern ohne Motorkraft rund 43 Kilometer weit segeln.</i>
Teamflug	<i>Beim Teamflug fliegen beide Piloten während der Wettbewerbsflüge eng beieinander, sprechen sich über Funk über eine geeignete Flugtaktik ab und unterstützen sich beim Finden von Aufwinden.</i>
Thermik	<i>Warme Luft, die sich vom Boden ablöst und als Luftschlauch nach oben steigt. In diesem Luftschlauch gewinnen die Segelflugzeuge kreisend an Höhe. Das obere Ende des Thermikschlauches wird oft durch die Bildung einer Haufenwolke angezeigt.</i>
Trudeln	<i>Abreißen der Luftströmung an den Tragflächen mit einsetzender Drehung und Sturzflug des Seglers. Gegenmaßnahmen werden in der Ausbildung geschult.</i>
Variometer	<i>Instrument, das die Auf- und Abwärtsbewegungen der Luft, in der sich das Segelflugzeug befindet, anzeigt (auch akustisch durch Piepstöne).</i>
Wasserballast	<i>Bei guten Wetterlagen kommt es durchaus vor, dass bis zu 200 Liter Wasser in die Tanks in den Tragflügeln gefüllt werden. So können die Flugeigenschaften zugunsten höherer Geschwindigkeiten beeinflusst werden.</i>
Windenstart	<i>Das Segelflugzeug wird von einer motorgetriebenen Seilwinde am anderen Ende des Flugplatzes ähnlich wie ein Drachen in die Luft gezogen.</i>
Winglets	<i>Nach oben gerichtete Flügelspitzen an den Tragflächen, die die Flugleistungen des Seglers verbessern</i>
Wölbklappe	<i>Vom Piloten verstellbare Klappen an der Tragfläche zur Verbesserung der Flugleistungen</i>

IV. Verfassen eines Zeitungsartikels für die Pressemitteilung

IV.1. Vorüberlegung

Bevor man mit dem Schreiben beginnt, sollte eine wichtige Vorüberlegung erfolgen:

Für wen schreibe ich eigentlich?

Schreibe ich...

- für meinen Vereinsvorstand, bei dem ich mich einschmeicheln will?
- für meine Freunde, denen ich imponieren will?
- für Vereinsmitglieder, die wissen wollen, was im Verein passiert?
- für Experten in meiner Sportart?
- für Firmen, von denen ich mir Sponsoring erhoffe?
- für mich?

NEIN!

Ich schreibe ausschließlich für den LESER. Der Leser weiß nichts über mein Hobby, interessiert sich auch nicht sonderlich dafür, hat möglicherweise noch nie etwas davon gehört. Die Aufgabe des Pressewartes ist es also, den unwissenden Leser für seine Ideen zu begeistern und dabei frei von jeglichem Egoismus zu berichten. Dabei gelten folgende Grundsätze⁶:

- Ehrlich sein – auch wenn die Wahrheit weh tut.
- Niemandem nach dem Mund schreiben – auch wenn es bequem sein mag.
- Nicht mit der erstbesten Recherche zufrieden sein – auch wenn man das Ergebnis am liebsten hört.
- Nie die Macht ausnutzen – sondern Zurückhaltung üben.
- Jeden gleich behandeln – auch wenn man gerne jemanden strafen möchte.

IV.2. Was gehört in einen Zeitungsartikel?

Wir sollten bedenken, dass der Zeitungsartikel für unseren Verein eine Art der Werbung darstellt. Dennoch müssen wir es vermeiden, uns über Gebühr und völlig unangemessen in einem Presstext anzupreisen, denn bekanntlich stinkt Eigenlob ganz gewaltig. Oberstes Gebot der Berichterstattung ist demzufolge die Sachlichkeit. Pressereferenten müssen zwar ein positives Image des Vereins erzeugen, dürfen den Artikel aber nicht als Werbeträger missbrauchen – das tut ein objektiver Bericht schon ganz von allein. Zur Verdeutlichung hilft folgender Vergleich: Wenn ein Mann einer Frau erzählt, wie toll er ist, nennt man dies „Werbung“. Wenn eine Frau hingegen von anderen hört, wie toll der Mann ist, nennt man dies PR.

Prinzipiell gilt: In eine Pressemitteilung gehören ausschließlich Fakten. Auch persönliche Wertungen stehen dem Pressewart nicht zu – es sei denn, er äußert sich in einem ausdrücklich gekennzeichneten Kommentar, zum Beispiel in einem Leserbrief.

⁶ Vgl. Michael Konken: Pressearbeit – Mit den Medien in die Öffentlichkeit. FBV Medien-Verlags-GmbH, Limburgerhof 1998, S. 51

Konkrete Anlässe für Pressemitteilungen eines Segelflugvereins können sein:

- Mitgliederversammlung
- Winterarbeit
- Fallschirmpacken
- Theorieunterricht
- Saisonbeginn
- Aprilscherz
- Erste Alleinflüge („Die jüngsten Alleinflieger des Landes...“)
- Erwerb der Lizenz („Der jüngste Pilot des Landes...“)
- Fliegerlager
- Wettbewerbsteilnahmen
- Schnupperlehrgänge
- Zusammenarbeit mit anderen Organisationen
- Flugtag
- Neue Flugzeuge
- Abfliegen
- DMSt-/OLC-Ergebnisse
- ...

So interessant ein Thema auch für den Verfasser sein mag – werden gewisse Grundsätze nicht eingehalten, haben Texte keine Chance auf Veröffentlichung. Grundsätzlich gilt: Die Nachricht muss für den Leser neu sein und zudem wichtig oder interessant⁷. Gernot Brauer nennt noch weitere Kriterien, die zwar nicht alle erfüllt sein müssen, aber zumindest einen guten Anhaltspunkt bieten, ob die Pressemitteilung eine Chance auf Veröffentlichung hat⁸. Gegeben sein sollte folgendes:

- Aktualität (immer!)
- Folgeschwere (Bedeutungsloses wird nicht veröffentlicht!)
- Nähe des Ereignisses zum Leser (z. B. Flugtage)
- Öffentliche Bedeutung (z. B. Waldbrandüberwachung aus der Luft)
- „Dramatik“ der Ereignisse (z. B. Wettbewerbe)
- Kuriosität (z. B. Außenlandungen, Flugzeugtuning)
- Kämpfe unterschiedlicher Kräfte (z. B. Verein gegen Windkraftträder)
- Liebe und Gefühl (z. B. Segelfliegerhochzeit)
- Wandel, der sich aus dem Ereignis ableiten lässt (z. B. Expansion im Flugzeugpark)

Bei Terminangelegenheiten ist es wichtig, die Redaktionen rechtzeitig zu informieren, damit gegebenenfalls Mitarbeiter abgestellt oder gar Sonderseiten geplant werden können. Für Flugtage beispielsweise ist ein guter Richtwert, sechs Wochen vor der Veranstaltung eine erste kurze Information an die Presse zu geben, zwei Wochen vorher einen ausführlichen Text mit Bildern einzureichen und wenige Tage zuvor eine weitere Kurznotiz für die Veranstaltungshinweise am Wochenende (mit anderen Bildern) nachzuschieben. Zusätzlich sollte geklärt werden, ob ein Mitarbeiter der Zeitung (Redakteur und oder Fotograf) den Termin besucht, oder ob der Pressewart einen Nachbericht einreichen soll.

⁷ vgl. Wolf Schneider/Paul-Josef Raue: Handbuch des Journalismus. Rowohlt, Hamburg 1998, S. 54f.

⁸ vgl. Gernot Brauer: ECON Handbuch Öffentlichkeitsarbeit. ECON, Düsseldorf 1993, S. 106

Der Umfang einer Pressemitteilung hängt fast ausschließlich vom Thema ab. Über die Weihnachtsfeier der Senioren wird eine Redaktion sicherlich nicht mehr als 30 Zeilen veröffentlichen – umgekehrt wären 30 Zeilen jedoch zu wenig, wenn auf dem Flugplatz ein großer Flugtag stattgefunden hat. Es liegt am Pressewart, den Redaktionen die Bedeutung einer Veranstaltung klar zu machen. Als Orientierung können folgende Presse-Richtlinien zum Thema „Vereinsberichterstattung“ gelten:

„Vereinsmitglieder sind ein wichtiger Bestandteil der Leserschaft. Eine lebendige Vereinsberichterstattung kann den Lokalteil bereichern, [...]. Die Aufgabe des Journalisten ist es, die Neuigkeiten in seiner Berichterstattung herauszufiltern. Hinter jedem Vereinsmitglied steckt ein Mensch, [...], und es gibt eben nichts Interessanteres, als über Menschen zu schreiben. Deshalb: Vereine sind auch ein lohnenswertes Terrain für Portraits und Reportagen. Der liebenswerte Brieftaubenzüchter, der seine Vögel jedes Wochenende Hunderte von Kilometern auf die Reise schickt und ungeduldig auf ihre Rückkehr wartet, [...]. Je öfter solche Geschichten im Blatt sind, um so leichter ist es, die Vereinsberichterstattung auf ein erträgliches Maß zu bringen.

Jahresversammlungen und die entsprechenden Berichte gehören ins Blatt. [...] Dabei sollte der Jahresrückblick [...] allenfalls drei bis vier Sätze ausmachen - in aller Regel wurde bereits über die Ereignisse berichtet. Mit Totenehrungen, Genehmigungen der Tagesordnung und anderen Regularien sollten die Leser nicht gelangweilt werden. Auch die Entlastung des Vorstandes ist nicht erwähnenswert. Wiedergewählte Vorstände müssen nicht mit einem Foto ins Blatt. Setzt sich der Vorstand neu zusammen oder wurden Mitglieder geehrt, kann das dagegen auch mit einem Foto dokumentiert werden. Interessant ist in der Regel, warum sich die Zusammensetzung geändert hat, warum Einzelne nicht wieder angetreten sind.

Ehrungen werden mit Foto erst ab 25-jähriger Vereinsmitgliedschaft oder ab zehnjähriger Vorstandstätigkeit veröffentlicht. [...]”⁹

Grundsätzlich sollte das Maximum an Informationen in möglichst wenig Text verpackt werden. Um zu vermeiden, dass ein Redakteur möglicherweise durch Kürzungen die Intention des Textes verändert, sollte der Pressewart versuchen, soviel wie möglich selbst zu kürzen. Dabei muss er mit sich und seinem Text hart ins Gericht gehen und zum Beispiel unsortierte Anhäufungen von Fakten und Fremdwörtern, übertriebene Selbstdarstellungen oder Vereinsinterna streichen. Es ist zu empfehlen, den Text „von hinten“ zu kürzen, da bei einem korrekt aufgebauten Artikel die unwichtigsten Dinge am Ende stehen.

Es ist sicherlich besser, zwanzig kleine Veröffentlichungen pro Jahr in den Medien verzeichnen zu können, die den Leser interessierten, als zwei große Artikel, die vor lauter unwichtigem Kram überquellen. Nur durch kontinuierliche Pressearbeit wird ein Verein bekannt und kann möglicherweise Sympathisanten oder gar Mitglieder gewinnen. Dass dies natürlich nicht von heute auf morgen passiert, versteht sich von selbst.

⁹ Leitfaden der Braunschweiger Zeitung für freie Mitarbeiter 2001, S. 6f.

IV.3. Aufbau eines Zeitungsartikels

Äußere Struktur eines Zeitungsartikels

Überschrift

Wilscher Vergleichsfliegen mit sechs Wertungstagen

Entspannung durch neue Philosophie

Dachzeile (Unterzeile)

Vorspann, Einstieg

Absätze

Autorenkürzel

Foto mit Bildunterschrift

Spannende Wettrennen am Himmel lieferten sich an den vergangenen beiden Wochenenden knapp 65 Segelflieger. Ausgangsort war der Segelflughafen Wilsche, wo zum elften Mal das Vergleichsfliegen des Luftsport-Vereins Gifhorn stattfand. Der seit 1981 ausgetragene Wettbewerb erfreut sich in jedem Jahr großer Beliebtheit bei Piloten aus ganz Norddeutschland.

An sechs von acht möglichen Tagen ließen die Wetterbedingungen den Start des 37 Flugzeuge zählenden Teilnehmerfeldes zu.

Eingeteilt wurde das Teilnehmerfeld in zwei Gruppen, die Foto- und die Loggerklasse. Erstere war vor allem besetzt mit leistungsschwächeren Flugzeugen, die deshalb nur kleinere Aufgaben zu absolvieren hatten. In der Loggerklasse mit den Hochleistungsseglern wurde als Neuheit eingeführt, dass die Piloten Möglichkeiten hatten, selbst zu entscheiden, ob sie die verkündete Tagesaufgabe wie vorgesehen fortsetzen. Bei schlechten Wetterbedingungen konnten sie auch wieder zum Flugplatz zurückkehren, somit Außenlandungen vermeiden und dennoch eine hohe Tagesplatzierung erreichen. Wettbewerbsleiter Kersten Feige resümiert: „Die neue Wettbewerbsphilosophie der Loggerklasse hat sich bewährt. Wir hatten weniger Außenlandungen, größere Strecken und konnten viel entspannter fliegen.“

Nachdem am Himmelfahrts-Wochenende nur zwei Mal Streckenflugbedingungen vorherrschten, wurde am Pfingstwochenende jeden Tag geflogen. Zwischen 100 und 400 Kilometer groß waren die Strecken, die es zurückzulegen galt. Jedoch kamen auch Außenlandungen vor, bei denen die Piloten den Flugplatz aufgrund mangelnder Aufwinde nicht mehr erreichten und auf Äckern landen mussten.


Kersten Feige betont: „Wir zählen zu den größten Segelflugwettbewerben in Norddeutschland. Auch in diesem Jahr lief alles wieder sehr harmonisch und glücklicherweise unfallfrei ab.“ Dazu beigetragen habe vor allem die familiäre Atmosphäre auf dem Wilscher Fluggelände.

In der Endwertung der Fotoklasse

siegte Jürgen Liebisch vom LSV Goslar mit einem Segelflugzeug vom Typ Ka 6CR. Zweiter wurde das Team Kurt Gawlitta und Peter Bieger aus Bronkow mit einer DG 300. Bronze holten die ASW-24-Piloten Michael Waibel und Carsten Rietig von der LSG Fallersleben.

Das Gesamtklassement der Loggerklasse führte der Fallerslebener Helge Liebertz mit einer LS 1-f an, gefolgt von seinem Vereinskollegen Benno Beesten (Hornet). Dritter wurde Hergen Wölbern (LS 4) vom gastgebenden LSV Gifhorn.

Das nächste Vergleichsfliegen findet im kommenden Jahr in Bronkow bei Berlin statt. Der LSV Gifhorn ist in drei Jahren wieder Ausrichter. zh



Beste Gifhorer: Hergen Wölbern mit dem dritten Rang. Foto: Zembold

Der Einstieg

Eine der wichtigsten Grundregeln der Zeitungsschreiberei lautet sinngemäß: Ist der Einstieg schlecht, ist der ganze Text schlecht. Denn im Einstieg, also dem Textbeginn, wird der Grundstein für das Interesse des Lesers gelegt. Verrät der Anfang schon alle wichtigen Details, ist der Leser informiert, und kann sich entscheiden, ob er weiterlesen möchte. Gering wird allerdings das Interesse am Weiterlesen sein, wenn der Einstieg vor lauter Langeweile ein Gähnen beim Leser hervorruft. Der Beginn eines Zeitungsartikel muss also gut konstruiert werden. Generell sollte der Schreiber so vorgehen, wie es ein guter Witze-Erzähler nie tun würde: Er sollte mit der Pointe beginnen.

Im Einstieg soll der Leser erfahren, worum es in dem Artikel geht - er soll jedoch nicht nach dem ersten Absatz mit dem Lesen aufhören, sondern noch genügend Interesse besitzen, um den gesamten Text zu lesen. Um dies zu erreichen, muss dem Schreiben zunächst eine Überlegung vorangehen: Was ist denn an dem Thema, über das ich berichten will, für den Leser interessant? Bei einem Bericht über eine Ferienspaß-Aktion zum Beispiel will der Leser nicht wissen, wie viele Windenfahrer im Einsatz sein werden, sondern was den Kindern bei der Veranstaltung geboten wurde. Am Anfang sollte also stehen: Was ist passiert/wird passieren? oder Warum ist es passiert/wird es passieren?

Es gibt unterschiedliche Möglichkeiten, um die Antworten auf diese Fragen zu verpacken. Ein probates Mittel für einen Textanfang (zum Beispiel bei einem DMSt-Rückblick) können Zahlen und Vergleiche sein:

„72 677 Kilometer haben die Gifhorner Segelflieger in der vergangenen Saison ohne Motorkraft zurückgelegt - das entspricht fast einer doppelten Erdumrundung.“

Auch Zitateinstiege bieten sich an:

„Wir haben das Maximum aus dieser Saison herausgeholt“, betonte Werner Witzig, Vorsitzender des LSV Gifhorn, bei der Saisonabschlussfeier des Vereins am vergangenen Sonnabend“.

Formuliert man unser erstes Beispiel ein wenig um, bekommen wir einen so genannten „Aufmerksamkeitswecker“:

„Was für einen Satelliten eine Kleinigkeit ist, ist für die Gifhorner Segelflieger ein neuer Rekord. In der vergangenen Saison haben sie 72 677 Kilometer ohne Motorkraft zurückgelegt, was fast einer doppelten Erdumrundung entspricht“.

In jedem Fall müssen wir einen Text mit einem interessanten Aspekt beginnen lassen - entweder dem Ergebnis/Ziel/Höhepunkt einer Veranstaltung oder Meinungen zu einer Angelegenheit. Dementsprechend wird der Einstieg formuliert. Welche Variante man wählt, hängt von der jeweiligen Bedeutung eines Ereignisses für den Leser (nicht für den Veranstalter!) und dem damit verbundenen Leseinteresse ab. Eine protokollhafte Auflistung ist auf jeden Fall zu vermeiden!

So nicht:

Der Vorsitzende des SV Wunderbüttel, Achim Brauer, wird sich morgen mit Christian Dürrkopp, dem Vorsitzenden des TuS Kleckersdorf, in der Gaststätte „Bei Atze“ treffen, um über eine Zusammenlegung beider Vereine zu reden.

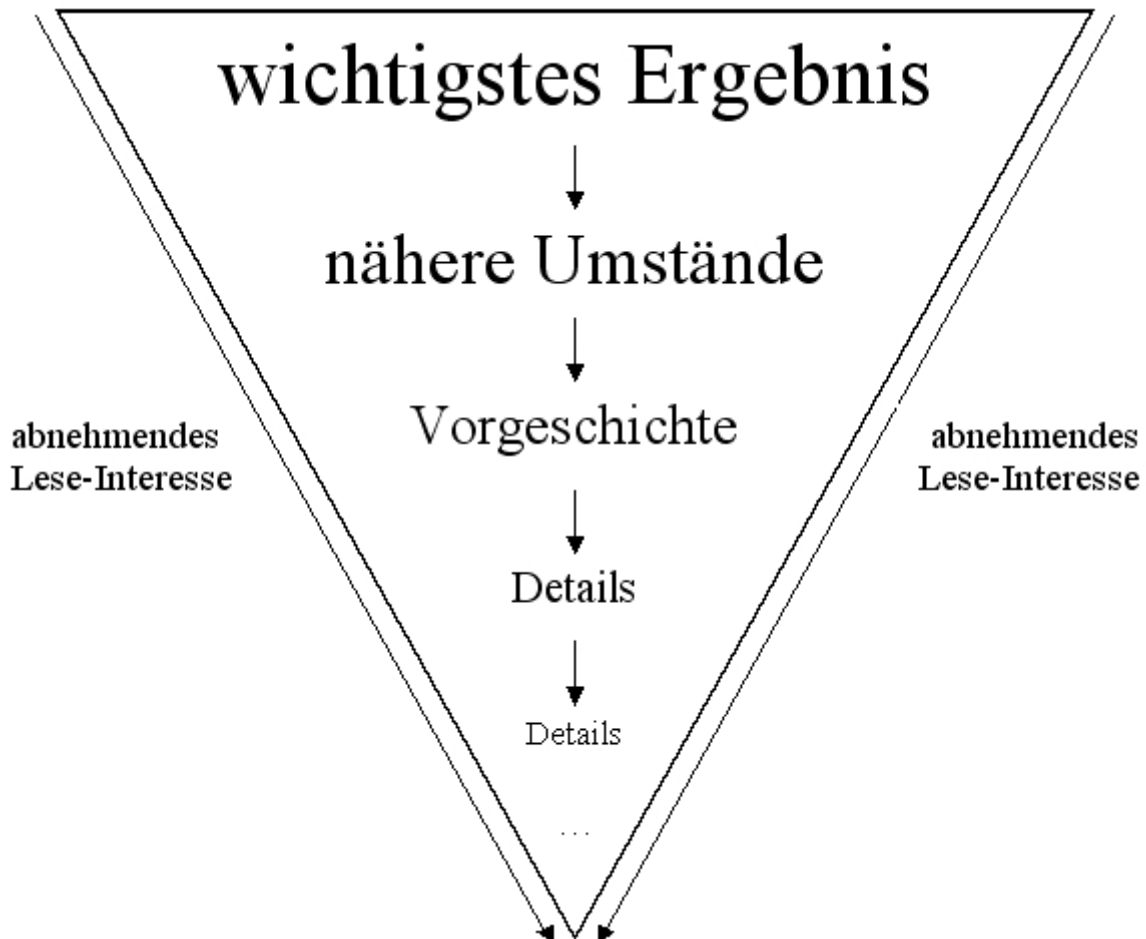
Aber so:

„Wir müssen unsere Kräfte bündeln“, lautet die einhellige Meinung von Achim Brauer und Christian Dürrkopp. Die beiden Vorsitzenden der Vereine SV Wunderbüttel und TuS Kleckersdorf werden am morgigen Donnerstag bei einem gemeinsamen Treffen erste Ideen für eine mögliche Vereinsfusion zusammentragen.

Der Aufbau

Ein Zeitungsartikel sollte möglichst nach dem so genannten Lead-Schema verfasst werden. Hierbei bekommt der Leser schon in den ersten Zeilen einen Überblick über die beschriebene Thematik und kann selbst entscheiden, ob er sich weitergehend informieren möchte. Da der Kernpunkt des Textes schon zu Beginn genannt wird, erhält der Leser die wichtigste Information in jedem Fall.

Anhand des Schaubildes lässt sich erkennen, dass die unwichtigsten Details am Ende des Textes zu finden sind. Dies kommt der allgemeinen Vorgehensweise von Redakteuren, Texte „von hinten“ zu kürzen, entgegen, da die Gefahr, dass wichtige Fakten aus Versehen gestrichen werden, reduziert wird.



IV.4. Das A und O: die fünf W's

Jeder Text sollte folgende fünf Fragen eindeutig beantworten können:

- **WER** hat etwas getan/wird etwas tun oder war/ist beteiligt?
- **WAS** ist/wird geschehen?
- **WANN** ist/wird es geschehen?
- **WO** ist/wird es geschehen?
- **WIE** ist/wird es geschehen?

Wenn es nicht im Text schon geklärt wurde, aber wichtig erscheint, sollten zusätzlich noch folgende W's berücksichtigt werden:

- **WARUM** ist/wird es geschehen?
- **WOHER** stammt die Information über das Ereignis?

IV.5. Übungsbeispiel: Anschaffung eines neuen Schulungsflugzeuges

Hier ein praktisches Beispiel für den Textaufbau. Die Ausgangssituation: Der Luftsport-Verein Gifhorn hat bei der Mitgliederversammlung im Winter beschlossen, das in die Jahre gekommene Ausbildungsflugzeug ASK 13 durch eine neue ASK 21 zu ersetzen. Am vergangenen Wochenende wurde die Maschine ausgeliefert und startete erstmals auf dem Segelfluggelände in Wilsche.

Um einen ersten Überblick zu bekommen, hilft eine Tabelle, in der die wichtigsten W-Fragen beantwortet werden:

W-Frage	Antwort auf W-Frage
Wer?	LSV Gifhorn
Was?	Neues Schulungsflugzeug
Wann?	Vergangenes Wochenende
Wo?	Segelfluggelände Wilsche
Wie?	Mitgliederversammlung beschloss Anschaffung
Warum?	Modernisierung der Flotte, bessere Ausbildung

Nun kann man die einzelnen Fragen mit einer Wertigkeit¹⁰ versehen, um eine Beantwortungsreihenfolge im Sinne des Lead-Stils (wichtigstes Ergebnis, nähere Umstände, Details) festzulegen:

W-Frage	Antwort auf W-Frage	Wertigkeit
Wer?	LSV Gifhorn	* * * *
Was?	Neues Schulungsflugzeug	* * * * * *
Wann?	Vergangenes Wochenende	* *
Wo?	Segelfluggelände Wilsche	*
Wie?	Mitgliederversammlung beschloss Anschaffung	* * *
Warum?	Modernisierung der Flotte, bessere Ausbildung	* * * * *

Somit steht die prinzipielle Reihenfolge fest, und das Formulieren kann beginnen. Jetzt aber bloß nicht hinsetzen und die Antworten auf die W-Fragen herunterleiern! Die W-Antworten müssen spannend verpackt werden, damit der Leser das Interesse behält. Bei einem längeren Text ist es angebracht, zumindest einen Teil der fünf W's (sofern zum Verständnis der Problematik wichtig) schon im Vorspann zu verwenden. Unter keinen Umständen darf mit einer Art Aufzählung begonnen werden!

Die Überschrift

Zu einem Zeitungsartikel gehören natürlich auch eine Überschrift sowie eine Dach- oder Unterzeile. Der Pressewart sollte hierzu in jedem Fall einen Vorschlag mitliefern. Die Überschrift sollte die Thematik anreißen, treffend zusammenfassen und beim Leser Interesse wecken. Langweilig wirken beispielsweise Passivkonstruktionen („Segelflugzeug wird von Piloten grundüberholt“). Hier ein zwar etwas zweideutiges, aber tatsächlich veröffentlichtes Beispiel zum Thema „Saisonabschluss mit Ziellandewettbewerb“.

So nicht:

Segelflieger beendeten Saison mit Ziellandewettbewerb

Aber so:

Mit dem Segelflugzeug auf den Strich

¹⁰ Zum Prinzip der Wertigkeitstabelle vgl. Frank 1996, S. 96f.

Das Finden von Überschriften ist eine der schwierigsten Aufgaben beim Verfassen eines Artikels. Am besten ist es, zunächst den Text komplett zu schreiben und erst hinterher die Quintessenz zu ziehen und daraus eine Überschrift zu formulieren.

Man darf allerdings nicht enttäuscht sein, wenn der Vorschlag nicht angenommen wird. Oft scheitert dies schon an Layout-Fragen – die Länge und Wortwahl von Überschriften müssen in besonderem Maße an das Seiten-Layout angepasst werden.

Gehen wir von unserem Beispiel mit der ASK 21 aus, könnte der fertige Text so aussehen:

Hoch hinaus mit neuem Schulungs-Segler

Gifhorner Luftsportler haben ihren Flugzeugpark modernisiert

GIFHORN. Noch höher hinaus geht es seit dem vergangenen Wochenende beim Luftsport-Verein Gifhorn (LSV). „Fünf Delta“ ist seit wenigen Tagen das Rufzeichen des neuen Mitglieds in der Flugzeugflotte des Segelflugclubs – ein moderner Kunststoff-Ausbildungssegler vom Typ ASK 21. Mit der Inbetriebnahme des neuen Fliegers hat der Verein die umfangreiche Umstrukturierung seines Flugzeugparks nun abgeschlossen.

Der Einstieg beantwortet die Fragen WER?, WAS?, WANN?, WARUM?. In der Regel sollte die Länge des Einstiegs zehn Zeitungs-Zeilen nicht überschreiten. Für den gesamten Artikel gilt: Lange, verstrickte Sätze sollten vermieden werden, Punkte sollten öfter gesetzt werden. Auch wenn der Zeitungsartikel von aussagekräftigen Informationen lebt, darf man keinesfalls in protokollhafte Auflistungen verfallen, sondern muss spannend schreiben.

„Seit 50 Jahren haben wir unseren Nachwuchs auf Maschinen ausgebildet, die in Gemischtbauweise gebaut wurden, also aus Stahl, Holz und Bespannung bestehen“, erklärt LSV-Ausbildungsleiter Rainer Mehlhase. „Der neue Segler wurde komplett aus Kunststoff-Materialien hergestellt, die den modernsten Standards entsprechen.“ Zudem sei die Maschine sehr robust und besitze gutmütige Flugeigenschaften, so dass sie für die Anfängerausbildung besonders geeignet sei. Fluglehrer und Flugschüler seien von der Neuanschaffung begeistert. „Es macht Spaß, mit der Maschine zu fliegen, weil sie sich so leicht steuern lässt“, erzählt Flugschüler Andreas Steck.

Zitate sind ein gutes Stilmittel, um einem Text einerseits mehr Lebendigkeit, andererseits mehr Wirklichkeitsgetreue zu verleihen. In einem Verein ist es günstig, wenn man ein Vorstandsmitglied hat, das man ohne vorher zu fragen zitieren kann (vorausgesetzt, es ist nicht zu seinem Schaden).

Hergestellt wurde das zweisitzige Flugzeug vom Typ ASK 21 mit dem Rufzeichen „5D“ in Poppenhausen in der Rhön. Es besitzt eine Spannweite von 17 Metern und kann aus 1000 Metern Flughöhe rund 35 Kilometer weit gleiten. Zum Vergleich: Zuvor schulten die Luftsportler auf einem 30 Jahre alten Segler mit nur 25 Kilometern Reichweite aus 1000 Metern Höhe. Zudem ist die ASK 21 mit moderneren Instrumenten ausgestattet und wesentlich einfacher zu reparieren.

Zahlen und Fakten, hier insbesondere der Vergleich zwischen alt und neu, verdeutlichen die Wichtigkeit der Neuanschaffung.

Nachdem der LSV bereits im vergangenen Jahr fast alle älteren Flugzeuge verkauft und durch neuere Muster ersetzt hatte, ist mit der Auslieferung der ASK 21 die vor zwei Jahren begonnene Modernisierung des Flugzeugparks abgeschlossen. „Unsere Flotte ist jetzt auf einem aktuellen Stand und bietet sowohl Anfängern als auch erfahrenen Piloten für ihre Leistungsstufe angemessene Flugzeuge“, freut sich der LSV-Vorsitzende Kersten Feige. Lediglich ein fast 40 Jahre altes Schulflugzeug verbleibt als Oldtimer in Wilsche.

In diesen letzten Abschnitt fließen allgemeine Informationen über den Verein mit ein. Am Ende bieten sich oftmals noch Hinweise auf Sicherheits- und Naturschutzaspekte oder das ehrenamtliche Engagement und die fundierte Ausbildung an. Wichtig ist allerdings, dass man im Prinzip nichts über das Thema als bekannt voraussetzen darf. Der Schluss sollte nicht zu abrupt wirken.

Sicher ist: Die erste Fassung eines Textes wird nur in den seltensten Fällen so gelungen sein, dass man sie sofort an die Redaktionen weiterreicht. Man kann bei Unzufriedenheit einerseits so lange am Ursprungstext herumwerkeln, bis er einen besseren Eindruck macht – man kann sich aber auch nach einer Denkpause an einen komplett neuen Text machen. Dieser wird zwar eine Menge der schon bekannten Formulierungen des alten Textes enthalten, möglicherweise fließen aber zudem noch neue Ideen ein, die den Text gelungener erscheinen lassen. Oftmals hilft es zudem, den Textentwurf von einer weiteren Person gegenlesen zu lassen, um deren Feedback mit einzuarbeiten.

V. Die äußere Form einer Pressemitteilung

V.1. Übersicht

Neben einem gepflegten Sprachstil muss die Pressemitteilung eines Vereins auch vom Äußeren her einen ordentlichen Eindruck hervorrufen. Je übersichtlicher sie gestaltet ist, desto einfacher kann der Redakteur Informationen entnehmen. Es gilt: Eine Verlautbarung ist die Visitenkarte ihres Herausgebers, eine ordentlich aufgemachte Pressemitteilung erhöht die Chancen der Veröffentlichung ungemein.

Auf die Pressemitteilung gehören in jedem Fall:

- Name und Logo des Vereins („Corporate Identity“)
- Adresse des Vereins, Telefonnummer (z. B. Flugplatz), evtl. Homepage
- Name des Ansprechpartners bei Rückfragen
- Telefonnummer & E-Mail-Adresse des Ansprechpartners
- Ort, Datum

Logisch:

- Name des Presseorgans
- Anschrift/Faxnummer/E-Mail-Adresse des Presseorgans
- Name des Ressorts (Achtung: Wer einen direkten Ansprechpartner benennt, riskiert, dass die Pressemitteilung möglicherweise auf dessen Schreibtisch verweist, wenn jener Redakteur beispielsweise im Urlaub oder krank ist.)

Weiterhin:

- Das Wort „Pressemitteilung“, „Presserklärung“, „Leserbrief“ o. ä.
- Thema der Pressemitteilung
- evtl. Sperrfrist
- Name des Verfassers
- Name des Fotografen von mitgelieferten Fotos

Selbstverständlich:

- Preetext
- Vorschlag für Überschrift und Dach-/Unterzeile
- Bildunterschrift für Fotos

Wenn ein Verein ein Logo besitzt, sollte sich auch dieses auf der Pressemitteilung wiederfinden, denn es bietet Orientierungs- und Wiedererkennungsmöglichkeiten („Corporate Identity“). Gestalterischer Firlefanz wie oft wechselnde Schriftarten, -farben und -größen sind allerdings fehl am Platz, sie reduzieren die Lesbarkeit und können bei exotischen Designmerkmalen sogar das Einlesen in die Redaktionssysteme erschweren. Wenn der Verein im Internet vertreten ist, empfiehlt es sich, eine presseeigene E-Mail-Adresse à la presse@lsv-gifhorn.de einzurichten.

Die Pressemitteilung sollte wenn möglich auf dem Computer getippt werden, im Notfall auch auf der Schreibmaschine. Keinesfalls sollte man einen handschriftlichen Text einreichen, da sowohl Erfassung als auch Redakteure Wichtigeres zu tun haben, als die Handschrift eines Pressewartes zu entziffern.

Man wähle also am PC eine gut lesbare Schriftart und -größe (12 pt). Um dem redigierenden Redakteur die Arbeit zu erleichtern, sollte der Text anderthalbzeilig geschrieben oder zumindest ein Korrekturrand für Anmerkungen gelassen werden. Silbentrennung bitte vermeiden! Die Anzahl der Zeilen ist am besten vorher mit dem Redakteur abzuklären. Im Zweifel gilt: In der Kürze liegt die Würze! Absätze erhöhen die Übersichtlichkeit eines Textes.

V.2. Das Begleitschreiben

Gehört zu einer Pressemitteilung ein Begleitschreiben? Die Fachliteratur ist sich in diesem Punkt nicht einig. Norbert Franck vertritt folgende These: „*Gute Pressemitteilungen stehen für sich, sie sind selbstredend. [...] Ein Begleitschreiben macht eine schlechte Pressemitteilung nicht besser. Ein Begleitschreiben zu einer guten Pressemitteilung ist überflüssig.*“¹¹ Hans-Peter Förster hingegen argumentiert: „*Mit einem gut geschriebenen Brief beeinflussen Sie den Redakteur schon im Vorfeld - [...] Gute Begleitbriefe schaffen Sympathie.*“¹²

Hier muss sich der Pressewart seine eigene Meinung bilden. Überflüssig sind in jedem Fall Anschreiben mit dem Hinweis „Hiermit übersende ich Ihnen eine Pressemitteilung mit der Bitte um Veröffentlichung“ – dies ist wohl offensichtlich, ansonsten würde der Redakteur keine Pressemitteilung in den Händen halten. Sollen hingegen Informationen vermittelt werden, die zwar nicht für den Text interessant, jedoch für den Redakteur wichtig sein könnten (beispielsweise künftige Veranstaltungen mit großer Bedeutung), so kann man diese in einem kurzen Text darlegen (siehe auch Teil B, Beispiele).

Für die Bitte um Entsendung eines Mitarbeiters der Zeitung ist nicht unbedingt ein separates Anschreiben notwendig. Normalerweise besetzen die Zeitungen die ihnen zugetragenen Termine selbstständig – es sei denn, sie sind es gewohnt, vom Veranstalter einen Nachbericht geliefert zu bekommen. Ansonsten gilt: Wenn ein Mitarbeiter bei der Veranstaltung erscheint: wunderbar! Falls nicht, muss der Pressewart tätig werden und einen Nachbericht verfassen, sofern die Veranstaltung dies hergibt. Ist dies von vornherein beabsichtigt, so sollte der Redakteur eine kurze Notiz erhalten, dass es nicht nötig ist, einen Mitarbeiter zu entsenden.

V.3. Fotos

Weitaus positiver als ein nerviges Begleitschreiben können manchmal Fotos wirken. Sie sagen oft mehr als 1000 Worte, erhöhen die Aufmerksamkeit und helfen, übertrieben lange Artikel zu vermeiden. Außerdem klagen Redakteure meistens über einen Mangel an Bildmaterial zu den von Pressewarten eingesandten Themen, vor allem zum Luftsport wird nur im seltensten Fall ein passendes Bild im Archiv der Redaktion vorhanden sein.

Doch auch bei Pressefotos gibt es einiges zu beachten. So gilt als erster Grundsatz, dass nur scharfe Fotos eine Chance auf Veröffentlichung haben. Werden sie als Papierabzug eingereicht, so mindestens in der Größe 10 x 15 cm, hochglänzend. Die meisten Zeitungen haben mittlerweile Farbausgaben, so dass nicht unbedingt Schwarz-Weiß-Aufnahmen abgegeben werden müssen. Auch können viele Redaktionen Negativstreifen einlesen, so dass manchmal sogar diese genügen. Genaue Modalitäten sind am besten mit dem jeweiligen Presseorgan abzuklären. Gleiches gilt für digitale Fotografien bezüglich der Auflösung (mind. 1024 x 768) und des Übermittlungsweges. Als Richtwert kann eine Dateigröße von 300 bis 500 Kilobytes pro Datei gelten. Bildmanipulationen, die über das Verändern von Kontrast und Schärfe hinausgehen, sind nicht erlaubt. Es sollten stets mehrere Fotos in unterschiedlichen Formaten angeboten werden, damit der Redakteur eine Auswahl in Abhängigkeit vom Layout treffen kann.

Ein Foto macht natürlich nur Sinn, wenn es einen Bezug zum mitgelieferten Text hat und kein „Allerweltfoto“ (zum Beispiel eine Blume bei einem Text über den Kleingärtnerverein) ist. Statische Bilder von Gruppen oder Einzelpersonen sollten vermieden werden, höchstens Siegerehrungen bilden eine Ausnahme. Ansonsten

¹¹ Franck 1996, S. 152f.

¹² Hans-Peter Förster: Handbuch Pressearbeit. Heyne Verlag, München 1991, S. 111

sollten die Fotos eine gewisse Dynamik erkennen lassen: Startvorbereitungen am Segelflugzeug, ein Startvorgang, eine Pokalübergabe, ... Ausschnitte und Details wirken oft lebhafter als Gesamtansichten.

Zu jedem Foto gehört auch die Bildunterschrift, sie wird meist eher gelesen als der eigentliche Artikel. Der Pressewart sollte auch hierfür einen Vorschlag mitliefern, der nicht nur erklärt, was direkt zu sehen ist, sondern gegebenenfalls auch die Umstände erwähnt. Sind Personen zu sehen, werden sie mit vollem Vor- und Nachnamen (und Titel) von links nach rechts benannt.

VI. Der Pressereferent und sein Umfeld

VI.1. Übermittlungsvarianten der Pressemitteilung

Oftmals wird unterschätzt, welche Bedeutung es hat, auf welchem Weg die Pressemitteilung in die Redaktion gelangt. Wer seine Pressemitteilungen und Fotos per Post verschickt, halst den Redaktionen zusätzliche Arbeit auf, da die Texte erst noch erfasst, also abgetippt werden müssen. Wer die Redaktionen ausschließlich per E-Mail versorgt, aber nie persönlich vorstellig wird, verschenkt die Möglichkeit, ein persönliches Verhältnis aufzubauen.

Auf welche Art und Weise eine Pressemitteilung am besten in die Redaktion gelangt, sollte vorab mit dem jeweiligen Ansprechpartner geklärt werden. Es gibt mehrere Möglichkeiten der Informationsübermittlung, die im Folgenden erörtert werden sollen. Welche Möglichkeit gewählt wird, hängt vom Einzelfall ab.

<u>Telefon</u>	
<ul style="list-style-type: none">+ schnelle, spontane Übermittlung+ Nachfragen noch während des Gespräches möglich+ Redakteur kann den Text selbst verfassen	<ul style="list-style-type: none">- Missverständnisse, Verständigungsprobleme möglich- nur handschriftliche Notizen des Redakteurs vorhanden- kann bei längeren Gesprächen teuer werden
<u>Post</u>	
<ul style="list-style-type: none">+ Fotos oder umfangreiche Materialien können zusätzlich transportiert werden+ Text liegt in gedruckter Form vor	<ul style="list-style-type: none">- Portokosten- Text muss noch erfasst werden- dauert verhältnismäßig lange
<u>Fax</u>	
<ul style="list-style-type: none">+ schnelle Übermittlung+ Text liegt in gedruckter Form vor	<ul style="list-style-type: none">- Text muss noch erfasst werden- manchmal schlechte Qualität
<u>E-Mail</u>	
<ul style="list-style-type: none">+ schnelle Übermittlung+ Fotos und Grafiken können verschickt werden+ Text kann direkt ins Redaktionssystem eingelesen werden+ kein „Papierkram“	<ul style="list-style-type: none">- Virengefahr- Internetanbindung von Redaktion und Pressewart notwendig
<u>Persönlich</u>	
<ul style="list-style-type: none">+ Kontakte zu Redakteuren werden intensiviert+ Fragen können direkt beantwortet werden+ weitere Materialien können mitgeliefert werden+ Text liegt in gedruckter Form vor	<ul style="list-style-type: none">- höherer Zeitaufwand, Gespräch sollte vorbereitet werden

VI.2. Vom Umgang mit Medienvertretern und Pressereferenten

Journalisten haben meist nur wenig Zeit, haben den Kopf voll mit den unterschiedlichsten Zahlen, Fakten und Geschichten, die in den kommenden Tagen ins Blatt gebracht werden müssen. Der redselige Luftsport-Pressewart, der zwischen zwei Presseterminen seine dreiseitige handgeschriebene Pressemitteilung in der Redaktion vorbeibringt und das Gespräch sucht, wird demnach kaum damit rechnen können, seinen Text in den nächsten Tagen in der Zeitung zu finden. Deshalb ist es angebracht, dem Journalisten das eigene Anliegen so zu servieren, dass er es ohne großen Aufwand verwerten kann.

Wir müssen also Werbung betreiben, allerdings nicht für unseren Verein, sondern für dessen Pressearbeit – denn wenn der Redakteur weiß, dass er sich auf uns als Partner für bereits gut aufbereitete Informationen verlassen kann, wird er öfter auf unsere Mitteilungen zurückgreifen, weil er weiß, dass er mit ihnen wenig Arbeit hat.

Wichtig ist deshalb, dass der Redakteur in einem Verein einen ständigen Ansprechpartner hat, der kompetent Auskunft geben kann (und auch vom Verein dazu ermächtigt ist, dies zu tun). Durch den regelmäßigen Kontakt bekommen beide Seiten ein Gespür dafür, was dem Gegenüber wichtig ist; man kann sich gezielter zuarbeiten, und der Pressewart kann beispielsweise schon vor dem Verfassen einer Pressemitteilung entscheiden, in welcher Form sie in der betreffenden Redaktion überhaupt eine Chance auf Veröffentlichung hat. Sind Zweifel vorhanden, ob der Text „ankommt“, so ist es besser, die Pressemitteilung landet bereits im Papierkorb des Pressewartes und nicht in dem der Redaktion – so vermeidet man den Ruf, die Zeitung mit überflüssigen Mitteilungen zu belästigen.

Der straffe Zeitplan des Journalistenalltags bedeutet weiterhin, dass man nicht warten darf, bis eine Redaktion an den Pressewart herantritt. Die Kontaktperson muss deshalb die Redakteure mit Informationen versorgen, aber nicht überfluten. Um zu erreichen, dass möglicherweise doch eine Kontaktaufnahme seitens der Redaktion erfolgt, sind persönliche Gespräche empfehlenswert, um sich besser kennen zu lernen. Auch hier muss der Pressesprecher wieder die Initiative ergreifen, in der Redaktion anrufen und einen Gesprächstermin vereinbaren.

Gibt es mehrere Presseorgane vor Ort, so müssen alle Einrichtungen gleichermaßen mit Informationen versorgt und gleiche Kontakte gepflegt werden. So kann man ein Gespür dafür entwickeln, welche Prioritäten die Zeitung setzt, welche Besonderheiten sie aufweist (zum Beispiel eine Jugendseite, Vereinsbeilagen, ...). Ein Service für die Redaktion kann dabei die Übergabe einer Pressemappe sein (siehe Teil B, Kapitel II.2.). Bei einem Treffen kann zum Beispiel die Möglichkeit genutzt werden, mit dem Redakteur über zukünftige Projekte zu sprechen oder sich zu erkundigen, aus welchen Gründen beispielsweise die vorhergegangene Pressemitteilung gar nicht oder nur sehr verkürzt veröffentlicht wurde. Hat der Redakteur einen Text stark verändert oder eventuelle Fehler verursacht, so machen wir ihn höflich darauf aufmerksam, ohne ausfallend zu werden, und erkundigen uns nach den Gründen. Allerdings sollten wir dem Redakteur nicht mit einem vereinzelt Rechtschreibfehler nerven. Umgekehrt gilt natürlich in jedem Fall, dass wir uns für eine besonders gelungene Veröffentlichung bedanken, denn auch ein Redakteur freut sich über Lob für seine Arbeit.

Kommt der Redakteur in den Verein, so muss sichergestellt sein, dass ein kompetenter Ansprechpartner vor Ort ist. Zusätzlich mag zwar der erste Vorsitzende gerne anwesend sein, aber das eigentliche Gespräch mit dem Journalisten sollte der Pressewart führen. Die Erfahrung zeigt, dass sich schon nach kurzer Zeit andere Mitglieder einmischen werden, um Zusatzinformationen zu geben, die meist niemand wissen will. Deshalb ist es von Vorteil, wenn der Pressewart die Gesprächsführung von Seiten des Vereins übernimmt, da er am besten abschätzen kann, was der Redakteur wissen will. Natürlich muss er die Verantwortlichen für gewisse Projekte hinzuziehen.

Die Hauptaufgabe eines Journalisten besteht darin, Neuigkeiten zu finden und sie für die Leserschaft aufzubereiten. Doch es kommt nicht selten vor, dass die gedruckten Informationen für den Betroffenen höchst unerfreulich sind – sei es, weil die eingereichte Pressemitteilung übermäßig gekürzt wurde, falsch oder gar nicht veröffentlicht wurde, oder weil der Redakteur Fakten herausgefunden hat, die man im Verein bisher unter den Tisch kehrte. Hiermit muss der Pressewart umgehen und mit dem Redakteur sachlich darüber diskutieren – und auch im Verein darauf aufmerksam machen, dass er nicht die Instanz ist, die letztendlich über Art und Inhalt einer Veröffentlichung entscheidet, sondern nur als Zuarbeiter in punkto Informationen fungiert.

Man muss immer bedenken, dass Journalisten nicht auf der Welt sind, um Vereine zu loben. Kommt es einmal zu einem schwerwiegenden Konflikt, so sollte man zunächst die Ursachen klären, bevor weitere Maßnahmen ergriffen werden. Möglichkeiten zur Korrektur bieten sich zunächst in Form einer zweiten Pressemitteilung oder eines richtig stellenden Leserbriefes.

Der Pressewart im Verein

Der Pressewart hat oftmals keinen leichten Stand im Verein. Seine Arbeit wird oftmals belächelt und zum Beispiel der Werkstattarbeit untergeordnet, nach dem Motto „Der tippt ja nur an seinem Computer rum“. Dass hinter dieser simplen „Tipperei“ weitaus mehr steckt, sollte bereits klar geworden sein. Es liegt am Pressewart, seinen Vereinskollegen die Wichtigkeit seiner Aufgabe klarzumachen. Ein Argument könnte beispielsweise lauten: *„Hätte die Stadtverwaltung nicht aus der Zeitung von unseren Ferienspaßangeboten für Kinder erfahren, hätten wir nicht den Zuschuss von 500 Euro für die Jugendarbeit bekommen.“* Politiker und Geschäftsleute bekommen ihre Informationen schließlich zu einem großen Teil aus der Lokalpresse – und je präsenter ein Verein ist, desto höher sind die Chancen, beachtet zu werden.

Der Pressewart braucht zudem ein dickes Fell. Nicht alles, was er in die Zeitung bringt, mag bei den Vereinsmitgliedern, speziell dem Vorstand, auf Zustimmung stoßen. In einem solchen Fall ist es wichtig, ihnen die Notwendigkeit der Veröffentlichung deutlich zu machen und sich von Kritikern nicht abschrecken zu lassen – die gibt es leider in jedem Verein. So kann man die Frage eines Redakteurs nach dem Anschaffungspreis des neu gekauften und in der Presse vorgestellten Segelflugzeuges nicht einfach unbeantwortet lassen; hier gehören Zahlen auf den Tisch, notfalls hilft auch ein Vergleich wie "der Mercedes unter den Segelflugzeugen".

Um die Öffentlichkeit informieren und gegebenenfalls Fragen von Journalisten umfassend beantworten zu können, ist es wichtig, das der Pressewart über das Vereinsleben Bescheid weiß und regelmäßig Informationen aus dem Vorstand erhält. Norbert Franck macht hierzu folgende Anmerkungen: *„Eine gute Medienresonanz ist häufig nur dann zu erreichen, wenn der Vorstand [...] in einer Organisation davon überzeugt werden kann, dass Pressearbeit einer eigenen Logik folgt. Die Interessen der Vorsitzenden [...] decken sich nicht notwendig mit den Erfordernissen, vor denen der oder die Verantwortliche für Pressearbeit steht. [...]*

Solche unterschiedlichen Perspektiven sind in vielen Vereinen und Verbänden Quellen von unerfreulichen und unproduktiven Auseinandersetzungen. Sie sind nur sinnvoll zu lösen, wenn eindeutige und verbindliche Zuständigkeiten festgelegt werden.“¹³

Welche Informationen der Pressewart letztlich an die Presse weitergibt, sollte er selbst entscheiden dürfen, dabei aber natürlich (soweit möglich) zum Wohle des Vereins handeln. Man sollte aber bedenken, dass auch negative Nachrichten das Verständnis für den Verein fördern können. Eine Pressepolitik des „Verschleierns“, beispielsweise bei brisanten Themen wie Flugplatzweiterungen oder Anschaffung neuer

¹³ Frank 1996, S. 138f.

Motorflugzeuge, führt auf die Dauer zu einer schlechten Zusammenarbeit mit Journalisten und einem Misstrauen bei der Bevölkerung. Wenn sich bereits eine Bürgerinitiative gegen das Vorhaben der Flieger gebildet hat, ist es zu spät – die klassischen Mittel der Öffentlichkeitsarbeit helfen nicht mehr. Agieren statt reagieren ist angesagt! *„Vom Olymp fällt man tief – also sollte man nicht so tun, als sein man im Himmel zu Hause. [...] Das kann nur heißen, die Hochs und Tiefs gleichermaßen zu kommunizieren und nicht die Problemlagen dieser Wirklichkeit zur Verschlussache zu erklären.“*¹⁴ Wenn das Kind erst einmal in den Brunnen gefallen ist, nützt es nichts mehr, die Öffentlichkeitsarbeit als Notlösung zu betrachten. Ein gutes Verhältnis zu den Medien und damit auch eine positive Präsenz in der Öffentlichkeit muss man sich nach und nach durch den ständigen Beweis der eigenen Glaubwürdigkeit erarbeiten.

Was viele vergessen: Auch Pressearbeit kostet Geld. Es sollte selbstverständlich sein, dass sich ein Pressewart für seine Arbeit Baustunden im Verein anschreiben kann. Doch auch darüber hinaus schlagen PR-Maßnahmen zu Buche: Sei es die Entwicklung von Fotos, seien es Kopien für Handzettel, seien es Fahrt- oder Telefonkosten, seien es möglicherweise auch größere Ausgaben für den Druck einer Chronik. Nicht zu vergessen: Kostenlose Flüge für Pressevertreter im Segelflugzeug beziehungsweise Motorsegler sollten selbstverständlich sein. Wenn ein Verein nicht gewillt ist, diese Kosten zu übernehmen, kann auf die Dauer keine erfolgreiche Pressearbeit geleistet werden.

¹⁴ Brauer 1993, S. 390

TEIL B: ANHANG

I. Beispiele aus der Praxis

I.1. Beispiele aus der Pressearbeit des Luftsport-Vereins Gifhorn

Die folgenden Beispiele aus der Pressearbeit des Luftsport-Vereins Gifhorn sollen Anregungen liefern, um die eigene Pressearbeit zu gestalten. Natürlich müssen die Pressemitteilungen den örtlichen Bedürfnissen angepasst werden. Folgende Themen werden behandelt:

- Theorieunterricht
- Jahresversammlung
- Winterarbeit
- Jahresnachprüfung
- Aprilscherz
- Erster Alleinflug
- Lizenzerwerb
- Vergleichsfliegen auf eigenem Flugplatz (Vor-, Zwischen-, Nachberichte)
- Junioren-Landesmeisterschaft (Vor-, Zwischen-, Nachberichte)
- Flugtag
- Große Streckenflüge
- Modellflugwettbewerb
- Weltmeisterschaftsteilnehmer
- Abfliegen
- Jahresnachprüfung der Fallschirme
- Saisonrückblick

Weiterhin folgen Ausschnitte aus Pressemitteilungen, die der dringenden Überarbeitung benötigen. Sie sind mit entsprechenden Kommentaren versehen, um häufige Fehler aufzuzeigen.



Luftsport - Verein Gifhorn e.V.

IM DEUTSCHEN AERO - CLUB E. V.

LUFTSPORTVEREIN GIFHORN E.V., 38503 GIFHORN, POSTFACH 1323, presse@lsv-gifhorn.de

Pressemitteilung

Text und Fotos : Helge Zembold
Thema : Theorieunterricht für Segelflieger
bei Rückfragen : Helge Zembold, Tel. (01 70) 1 23 45 67

WILSCHE/Angehende Segelflieger aus Gifhorn und Repke pauken Theoriestoff

Lernen, wie ein Flugzeug fliegt

Sonne, Quellwolken und ganz viel Luft unter den Flügeln – davon träumen die Segelflieger des Luftsport-Vereins Gifhorn (LSV) im Winter. Damit zumindest die Flugschüler während der trüben Jahreszeit nicht ganz aus der Übung kommen, gibt es ersatzweise ein wenig Theorieunterricht.

Die Lerneinheiten werden vom Gesetzgeber vorgeschrieben, um später einmal den Pilotenschein für Segelflugzeuge erwerben zu können. An drei Wochenenden in diesem Winter büffeln die 10 LSV-Flugschüler gemeinsam mit Kollegen der Luftsportvereinigung Altkreis Isenhagen im Unterrichtsraum auf dem Flugplatz in Wilsche. Unterrichtsstoff gibt es genug: Orientierungshilfen werden in Navigation gegeben, im Technikunterricht werden die Grundlagen der Aerodynamik vermittelt und in Meteorologie lernen die angehenden Piloten, Wettererscheinungen richtig zu deuten. Weiterhin werden die Fächer Luftrecht, Menschliches Leistungsvermögen sowie Verhalten in besonderen Fällen geschult.

„Das schwierigste Fach ist Technik“, stöhnt Flugschüler Andreas Steck. Aber er weiß immerhin: Auch erfahrene Piloten kommen bisweilen ins Stocken, wenn es gilt, Begriffe wie „totalenergiekompensiertes Nettovariometer“ zu erklären.

„Rund 60 Stunden Unterricht müssen die Flugschüler insgesamt besuchen, um auf die Luftfahrerscheinprüfung vorbereitet zu sein“, erläutert LSV-Ausbildungsleiter Rainer Mehlhase. Dieses Programm bietet der Verein innerhalb von zwei Winterhalbjahren an. Am Ende stehe die offizielle Theorieprüfung bei der Bezirksregierung, die 200 Fragen sowie eine Navigationsaufgabe beinhaltet.

Der Unterricht in Wilsche wird von den 14 ehrenamtlichen Fluglehrern des Luftsport-Vereins abgehalten. Mehlhase: „Unsere Ausbilder sind allesamt erfahrene Segelflieger und vermitteln den Flugschülern deshalb auch Kenntnisse, die weit über die offiziellen Erfordernisse hinausreichen.“

Bildunterschrift:

Büffeln für die Behörde: Andreas Steck (links) und Jan Hentschel studieren die Fliegerkarte im Navigationsunterricht.



Luftsport - Verein Gifhorn e.V.

IM DEUTSCHEN AERO - CLUB E. V.

LUFTSPORTVEREIN GIFHORN E.V., 38503 GIFHORN, POSTFACH 1323, presse@lsv-gifhorn.de

Pressemitteilung

Text und Fotos : Helge Zembold
Thema : Jahresversammlung
bei Rückfragen : Helge Zembold, Tel. (01 70) 1 23 45 67

Bartsch und Krause seit 50 Jahren im Luftsport-Verein aktiv

Flieger brauchen mehr Nachwuchs

Ehrungen, Rückblicke und die Planungen für die kommende Flugsaison standen im Mittelpunkt der Jahresversammlung des Luftsport-Vereins Gifhorn (LSV) am Sonntag. „Das vergangene Jahr ist super gelaufen, aber das war nur möglich mit dem enormen Engagement der Mitgliedschaft“, betonte Geschäftsführerin Helga Pohl und verwies damit auf den Großflugtag sowie die Deutschen Juniorenmeisterschaften mit 72 Piloten im vergangenen Jahr, die den Vereinsmitgliedern etliches an persönlichem Einsatz abverlangt hatten.

Pohl stellte auch die Bilanz der vergangenen Flugsaison vor: 3673 Flugbewegungen, knapp 400 weniger als im Vorjahr, wurden von den 193 Mitgliedern, davon 106 Segelflieger, auf dem Segelfluggelände in Wilsche durchgeführt. „Das Wetter war einfach zu schlecht, deshalb sind die Flugbewegungen trotz Flugtag und Deutscher Meisterschaft zurückgegangen“, so Pohl.

Ausbildungsleiter Rainer Mehlhase berichtete von den Schulungserfolgen: Ihre Flugausbildung beendeten im vergangenen Jahr zwei Piloten, mehrere Flugschüler bestanden Zwischenprüfungen auf dem Weg zum Luftfahrerschein. „Leider sind unsere Schülerzahlen mit derzeit acht Anwärtern auf einem sehr niedrigen Stand, obwohl wir mit 14 ehrenamtlichen Fluglehrern bestens ausgestattet sind“, so Mehlhase.

Einige Vereinsmitglieder stellten am Sonntag ein Konzept zur Erneuerung des Flugzeugsparks vor. Frank Martin erläuterte: „Wir wollen mit modernen und einfach zu fliegenden Flugzeugen ein breites Angebot für jedes Mitglied schaffen.“ Die Mitglieder beschlossen die sofortige Anschaffung eines neuen Seglers vom Typ „Discus CS“ sowie eine weitere Modernisierung ihres Flugzeugparks in den kommenden Jahren.

Bei den LSV-Modellfliegern, deren Jugendgruppe zu den größten Niedersachsen zählt, gewann Christoph Lischewski den Georg-Brendes-Freiflugpokal, Kai Frantz wurde für seinen Titelgewinn bei den niedersächsischen Freiflugmeisterschaften geehrt. Den „Sitzfleischpokal 2004“ für den mit 8:07 Stunden längsten Segelflug von Wilsche aus erhielt Frank Schlafke.

Für 50-jährige Vereinszugehörigkeit wurden Volker Bartsch und Edgar Krause geehrt, seit 30 Jahren sind Christiane-Schweitzer-Mehlhase, Hanns-Henrik Lisy und Karsten Meyer dabei. Für das 25-jährige Jubiläum wurden Andreas Kohn, Rahel Buczys, Helmut Martin und Lars Stawinski ausgezeichnet.

Bildunterschrift: LSV-Vorsitzender Kersten Feige (rechts) ehrte Segelflieger Volker Bartsch für 50-jährige Vereinszugehörigkeit.



Luftsport - Verein Gifhorn e.V.

IM DEUTSCHEN AERO - CLUB E. V.

LUFTSPORTVEREIN GIFHORN E.V., 38503 GIFHORN, POSTFACH 1323, presse@lsv-gifhorn.de

Pressemitteilung

Text und Fotos : Helge Zembold
Thema : Winterarbeit bei Segelfliegern
bei Rückfragen : Helge Zembold, Tel. (01 70) 1 23 45 67

Gifhorns Luftsportler reparieren ihre Flugzeuge in Wilsche selbst

Schleifen, schrauben, säubern

Ob Boeing oder Airbus, LS 4 oder Libelle – jedes Flugzeug, unabhängig von Größe und Typ, muss in gewissen Abständen einer gründlichen Überprüfung unterzogen werden. Bei den Verkehrsmaschinen kommt das natürlich häufiger vor, doch auch bei den Segelflugzeugen des Luftsport-Vereins Gifhorn (LSV) wird die technische Wartung keineswegs vernachlässigt.

Jedes Jahr im Winter werden die acht Segel- und zwei Motorflugzeuge auf dem Flugplatz in Wilsche genauestens von den Segelfliegern geprüft – unter Aufsicht von erfahrenen Werkstattleitern. Dabei achten die LSV-Mitglieder vor allem auf Beschädigungen im und am Flugzeug sowie auf die Funktionalität aller Steuerorgane und der Instrumente. Auch Schönheitsreparaturen, wie zum Beispiel die Ausbesserung etwaiger Lackschäden, werden vorgenommen. Zusätzlich werden die Flugzeuge gereinigt und poliert. Bei den Motorflugzeugen wird zudem ein genauer Blick auf das Antriebsaggregat geworfen, um Verschleiß, aber auch unnötigen Lärm oder Luftverschmutzung zu vermeiden.

Allerdings: Viel zu tun haben die LSV-Mitglieder in diesem Winter nicht. Der Verein besitzt fast nur noch Flugzeuge, die in moderner Kunststoffbauweise hergestellt wurden. „Das macht die Segler wesentlich robuster. Sie sind leichter zu reparieren und zu pflegen,“ erläutert Karl Prause, der im LSV für die technische Leitung zuständig ist. Lediglich der LSV-„Oldtimer“, eine Ka 8, benötigt etwas mehr Pflege, das dieses Muster aus den Sechziger Jahren noch aus Stahl, Holz und Stoff gebaut ist.

Bei der Winterarbeit im LSV stehen jedoch nicht nur die handwerklichen Tätigkeiten im Vordergrund, auch die soziale Komponente hat einen hohen Stellenwert: „Bei uns lernen manche Flugschüler zum ersten Mal, wie man richtig mit Werkzeug und verschiedenen Werkstoffen umgeht“, berichtet Prause. „Außerdem wird die Fliegergemeinschaft auch im Winter zusammengehalten, man fachsimpelt und schmiedet Pläne für die kommende Saison.“

Am Ende der Winterarbeit steht beim Luftsport-Verein die Jahresnachprüfung. Ein Beauftragter des Luftfahrtbundesamtes überprüft hierbei, ob Wartungsarbeiten ordnungsgemäß durchgeführt wurden und ob das Flugzeug flugtüchtig ist. Wie beim Auto-TÜV bekommt das Flugzeug dann die Freigabe, wieder eine Saison lang lautlos durch die Lüfte segeln zu dürfen.



Luftsport - Verein Gifhorn e.V.

IM DEUTSCHEN AERO - CLUB E. V.

LUFTSPORTVEREIN GIFHORN E.V., 38503 GIFHORN, POSTFACH 1323, presse@lsv-gifhorn.de

Pressemitteilung

Text und Fotos : Helge Zembold
Thema : Jahresnachprüfung der Segelflugzeuge
bei Rückfragen : Helge Zembold, Tel. (01 70) 1 23 45 67

Wie beim Auto: Gifhorer Segelflugzeuge werden regelmäßig gecheckt

Flugzeugprüfer meint: LSV-Flieger wieder startklar

Das Warten auf den Frühling hat sich für die Segelflieger des Luftsport-Vereins Gifhorn (LSV) gelohnt: Nach fünf Monaten am Boden gingen die Piloten am vergangenen Wochenende endlich wieder in die Luft – zunächst allerdings quasi zwangsweise. Denn bevor die Flieger am kommenden Wochenende richtig in die Saison starten können, bedurfte es erst noch einer offiziellen Überprüfung der Segelflugzeuge durch einen Prüfer des Luftfahrt-Bundesamtes.

„Ähnlich wie beim TÜV für Autos gibt es auch eine regelmäßige Nachprüfung für Flugzeuge der allgemeinen Luftfahrt“, erklärte Karl Prause, Technischer Leiter des LSV. Diese Überprüfung finde jährlich statt, nachdem die winterlichen Wartungsarbeiten von den Vereinsmitgliedern abgeschlossen seien.

Rumpf und Tragflächen, Cockpit und Steueranlage, Fahrwerk und Lack wurden von Prüfer Kornelius Volosciuk genauestens in Augenschein genommen. Zudem überprüfte er vorgenommene Reparaturen auf Vollständigkeit und Festigkeit. „Wie erwartet, haben die LSV-Mitglieder im Winter ordentlich gearbeitet“, zeigte sich Volosciuk zufrieden.

Einen Nachprüfschein und damit die erneute Zulassung für den Luftverkehr für zwölf Monate erhielt jedoch nur das Flugzeug, das auch einen Probeflug absolvierte, bei dem erfahrene LSV-Werkstattpiloten das Flugverhalten genauestens überprüften. Mit Erfolg: Alle LSV-Flugzeuge wurden von Kornelius Volosciuk für ein weiteres Jahr für lufttüchtig erklärt und können ab dem kommenden Wochenende in die neue Saison starten.

Bildunterschrift:

Flugzeugprüfer Kornelius Volosciuk (Mitte, kniend) checkt mit Werkstattleiter Stefan Schacht (rechts, kniend) das Steuergestänge des Schulflugzeuges ASK 21.



Luftsport - Verein Gifhorn e.V.

IM DEUTSCHEN AERO - CLUB E. V.

LUFTSPORTVEREIN GIFHORN E.V., 38503 GIFHORN, POSTFACH 1323, presse@lsv-gifhorn.de

Pressemitteilung

Text und Fotos : Helge Zembold
Thema : Aprilscherz
bei Rückfragen : Helge Zembold, Tel. (01 70) 1 23 45 67

Kooperation zwischen Gifhorer Polizei und Luftsportlern

Kontrollen jetzt auch aus der Luft

Die Gifhorer Polizei hat einen weiteren Schritt unternommen, um die Straßen des Landkreises Gifhorn sicherer zu machen. Ab sofort werden Geschwindigkeitskontrollen mittels Lasermessgerät auch aus der Luft vorgenommen. In Kooperation mit dem Luftsport-Verein Gifhorn (LSV) sollen in unregelmäßigen Abständen verschiedene Bereiche des Landkreises überwacht werden. Zum Einsatz kommen soll hierbei ein Kontrollgerät vom Typ LGM 4-1, die ersten Testflüge mit dem neuen System wurden bereits durchgeführt.

Erster Polizeihauptkommissar Reinhold Erichsen erläutert den Sinn dieser in Deutschland bislang einzigartigen Zusammenarbeit: „Da der Landkreis Gifhorn eine sehr hohe Schwerverletzten- und Todesrate aufweist, deren Hauptursache überhöhte Geschwindigkeit ist, mussten wir etwas unternehmen, um die Raserei zu stoppen.“ Die Gifhorer Polizei setzte sich daraufhin mit verschiedenen Luftfahrtunternehmen und Flugvereinen in Verbindung, um ihre Unterstützung zu gewinnen. „Wir freuen uns besonders, dass die Gifhorer Luftsportler als örtlicher Verein mit uns kooperieren und uns Flugzeuge und Piloten zur Verfügung stellen“, so Erichsen.

Die Vorteile der luftgestützten Verkehrsüberwachung sieht der Polizist vor allem darin, dass jetzt in der hellen Jahreszeit auch die Stoßzeiten des Berufsverkehrs observiert werden können. Doch sei ebenfalls eine Erweiterung auf die Nachtüberwachung mit Infrarotgeräten geplant. Vor allem der umweltfreundliche Motorsegler soll eingesetzt werden, Segelflugzeuge sollen ihm hauptsächlich am Wochenende als Beobachter zur Seite stehen.

Frank Träger, der neuernannte Verkehrsbeauftragte des Luftsport-Vereins, betont, dass schon oft von Piloten aus der Luft Verkehrsvergehen beobachtet wurden. So sieht er die zusätzliche Überwachung hauptsächlich als Möglichkeit, den Rasern nur noch wenig Gewissheit zu lassen, wann und wo Kontrollen stattfinden. Zumeist am Wochenende wollen nun Träger und seine Fliegerkollegen im Einsatz sein, um die Gifhorer Polizei bei der Sicherung des Straßenverkehrs zu unterstützen.

ACHTUNG: APRILSCHERZ!



Luftsport - Verein Gifhorn e.V.

IM DEUTSCHEN AERO - CLUB E. V.

LUFTSPORTVEREIN GIFHORN E.V., 38503 GIFHORN, POSTFACH 1323, presse@lsv-gifhorn.de

Pressemitteilung

Text und Fotos : Helge Zembold
Thema : Erste Alleinflüge eines Flugschülers
bei Rückfragen : Helge Zembold, Tel. (01 70) 1 23 45 67

WILSCHE/Ausbildungserfolg bei Flugschülern des LSV Gifhorn

14-Jähriger flog erstmals allein

„Schmerzliche Glückwünsche“ erhielt der 14-jährige Flugschüler Daniel Duismann jüngst auf dem Segelflugplatz Wilsche von seinen Fliegerkameraden des Luftsport-Vereins Gifhorn (LSV). Glückwünsche deshalb, weil er seine ersten drei Alleinflüge im Segelflugzeug absolviert hatte. Schmerzlich, weil die Fliegertradition es verlangte, dem Alleinflug-Novizen erst mal gründlich den Hintern zu versohlen.

Dabei sind die Segelflieger keineswegs eine grausame Gemeinschaft – vielmehr haben die Schläge auf das Hinterteil einen sehr pragmatischen Hintergrund. LSV-Ausbildungsleiter Rainer Mehlhase erklärt den Brauch: „Zwar haben wir in den Flugzeugen hochmoderne Instrumente, die das Steigen und Fallen des Segelflugzeuges anzeigen, aber das wahre Gespür für die Thermik sitzt bei den Piloten im Po.“ Nicht umsonst sage man einigen sehr erfolgreichen Segelfliegern nach, dass sie „mit dem Hintern“ flögen.

Daniel Duismann hat seine Ausbildung im LSV erst vor rund drei Monaten aufgenommen. Nach 60 Starts mit den ehrenamtlichen Fluglehrern hatte der 14-Jährige alles Wichtige über Start- und Landung, Kurvenflüge und Verhalten in Notfällen gelernt und absolvierte unter Aufsicht von Fluglehrer Nils Richter seine drei Alleinflüge ohne Probleme.

Bis Daniel Duismann ohne die wachsamen Augen eines Fluglehrers starten darf, wird jedoch noch einige Zeit vergehen: Das Mindestalter für den Erwerb des Segelflug-Pilotenscheines liegt bei 17 Jahren. Bis dahin ist weiterhin pauken angesagt: Im Winter wird Theorie gebüffelt, im kommenden Frühjahr dann wird Duismann weitere Alleinstarts sowie Flüge mit Fluglehrern absolvieren, die das sichere Beherrschen des Flugzeuges, das Aufspüren und Ausnutzen der Thermik sowie die Streckenflugtaktik schulen.

Bildunterschrift:

Glückwünsche zum ersten Alleinflug erhielt Daniel Duismann (links) von den Mitgliedern des LSV Gifhorn.



Luftsport - Verein Gifhorn e.V.

IM DEUTSCHEN AERO - CLUB E. V.

LUFTSPORTVEREIN GIFHORN E.V., 38503 GIFHORN, POSTFACH 1323, presse@lsv-gifhorn.de

Pressemitteilung

Text und Fotos : Helge Zembold
Thema : Luftfahrerscheinprüfung
bei Rückfragen : Helge Zembold, Tel. (01 70) 1 23 45 67

Passend zum Sommeranfang darf 19-Jähriger jetzt ohne Fluglehrer abheben

Andreas Steck bestand Segelflugprüfung

Grund zur Freude bei den Segelfliegern des Luftsport-Vereins Gifhorn (LSV): Am vergangenen Wochenende bestand Andreas Steck seine Pilotenprüfung und ist nun offiziell Inhaber des Luftfahrerscheins für Segelflieger.

Insgesamt rund 470 Starts mit ein- und doppelsitzigen Segelflugzeugen hatte Steck in den vergangenen vier Ausbildungsjahren beim LSV absolviert und dabei knapp 100 Stunden ohne Motor in der Luft verbracht. Am Ende der Ausbildung stand für den Wolfsburger endlich die praktische Prüfung, die von Steffen Leuer aus Rothemühle abgenommen wurde. Der Prüfer der Bezirksregierung Braunschweig verlangte von Steck drei saubere Flüge in der Platzrunde, bei denen er besonderen Wert auf exakte Steuerbewegungen sowie die Durchführung spezieller Übungen wie Schnell- oder Langsamflug legte. Präzise Ziellandungen des 19-Jährigen auf dem Segelfluggelände Wilsche rundeten die Prüfungsflüge ab.

Um sich für den Segelflugschein zu qualifizieren, erlernte Andreas Steck unter Anleitung der ehrenamtlichen LSV-Fluglehrer zunächst die Grundlagen des Fliegens: Geradeaus- und Kurvenflug, Start und Landung. Nach dem ersten Alleinflug ging es weiter mit Flügen, die das Ausnutzen der thermischen Aufwinde schulen. Höhepunkt der praktischen Flugausbildung war ein Streckenflug über 50 Kilometer von Wilsche nach Salzwedel.

Vor der praktischen Prüfung galt es jedoch, eine andere Hürde zu bewältigen: eine theoretische Prüfung in den Fächern Navigation, Technik, Meteorologie, Luftrecht und Verhalten in besonderen Fällen. Die Grundlage dafür wird beim LSV in den Winterhalbjahren gelegt, in denen die Fluglehrer insgesamt 60 Stunden unterrichten. „Manche Fächer haben es ganz schön in sich“, spricht Steck aus leidvoller Erfahrung. Er kann sich von nun an ohne Fluglehrer in die Lüfte begeben - pünktlich zum Beginn des verspäteten Sommers.

Bildunterschrift:

Bestanden: Prüfer Steffen Leuer von der Bezirksregierung (rechts) gratuliert LSV-Pilot Andreas Steck zum Pilotenschein für Segelflieger.



Luftsport - Verein Gifhorn e.V.

IM DEUTSCHEN AERO - CLUB E. V.

LUFTSPORTVEREIN GIFHORN E.V., 38503 GIFHORN, POSTFACH 1323, presse@lsv-gifhorn.de

Presseinformation

Text und Fotos : Helge Zembold
Thema : Wilscher Vergleichsfliegen (2 Seiten)
bei Rückfragen : Helge Zembold, Tel. (01 70) 1 23 45 67

Sehr geehrte Damen und Herren,

auf dem Segelflugplatz Wilsche findet **vom 29.05. bis 01.06. sowie vom 06.06. bis zum 09.06.2003 (Himmelfahrt/Pfingsten)** das **12. Wilscher Vergleichsfliegen** statt. Das Vergleichsfliegen ist einer der größten und beliebtesten Segelflugwettbewerbe Niedersachsens und findet bereits seit 1979 wechselweise in Salzgitter und Gifhorn, seit 1997 auch in Bronkow statt. In diesem Jahr haben sich rekordverdächtige 80 Piloten mit 49 Flugzeugen angemeldet.

Der Luftsport-Verein Gifhorn als Ausrichter würde sich freuen, die in den vergangenen Jahren sehr erfolgreiche Berichterstattung auch in diesem Jahr mit Ihnen fortsetzen zu dürfen. Wir sind bemüht, die aktuellen Ergebnisse auf unserer Internetseite <http://www.lsv-gifhorn.de> bereitzustellen. Zusätzlich werden wir Ihnen in gewohnter Manier kurze Berichte über die aktuellen Zwischenstände zukommen lassen, sofern herausragende Ergebnisse der „Lokalmatadoren“ vorliegen, gegebenenfalls auch mit Bildern. Wir würden uns jedoch sehr freuen, wenn wir einen ihrer Mitarbeiter während des Vergleichsfliegens auf dem Flugplatz in Wilsche begrüßen zu dürfen.

Eröffnet wird der Wettbewerb am 29.05.2003 um 09.00 Uhr in der alten Flugzeughalle, die Siegerehrung wird am 09.06.2003 stattfinden. Je nach Wetter finden die Starts auf dem Flugplatz zwischen 10 Uhr und 12 Uhr statt, die Landungen erwarten wir täglich zwischen 16 Uhr und 19 Uhr.

Für Nachfragen oder Terminabsprachen wenden Sie sich bitte an **Helge Zembold, Tel. 0170-1234567**. Als Ansprechpartner während des Wettbewerbes steht Ihnen zusätzlich auch **Sportleiter Bernd Schulte auf dem Flugplatz in Wilsche, Tel. 05371-12345** zur Verfügung.

Ich möchte Sie bitten, den Vorbericht auf der folgenden Seite in den kommenden Tagen zu veröffentlichen.

Mit freundlichen Grüßen,

Helge Zembold, LSV Gifhorn



Luftsport - Verein Gifhorn e.V.

IM DEUTSCHEN AERO - CLUB E. V.

LUFTSPORTVEREIN GIFHORN E.V., 38503 GIFHORN, POSTFACH 1323, presse@lsv-gifhorn.de

Pressemitteilung

Zwölftes Segelflug-Vergleichsfliegen unter Regie des LSV Gifhorn

Rekord: 80 Piloten starten in Wilsche

Es ist bereits seit 1979 Tradition bei den Gifhorer Luftsportlern: das Wilscher Vergleichsfliegen. Über die Jahre stieg das Interesse an dieser zu den größten niedersächsischen Segelflugwettbewerben gehörenden Veranstaltung, und in diesem Jahr scheint sich ein neuer Rekord anzubahnen: 80 Piloten mit 49 Flugzeugen werden am Himmelfahrt- und Pfingstwochenende vom Segelfluggelände in Wilsche aus den Himmel über Norddeutschland erobern.

Ausrichter in diesem Jahr ist der Luftsport-Verein Gifhorn (LSV), der im jährlichen Wechsel mit den Fliegerfreunden aus Salzgitter und Bronkow bei Berlin die Organisation übernimmt. Sportleiter ist erstmals der Gifhorer Bernd Schulte.

Wenn es das Wetter zulässt, dürften für die Piloten, die größtenteils aus der Region, aber auch aus Fassberg, Bremen und Frankfurt anreisen, Streckenflüge zwischen 200 und 400 Kilometern kein Problem sein. Gestartet wird in drei Gruppen, in denen die einzelnen Segelflugzeugtypen je nach Flugleistungen eingeteilt sind. Neben absoluten Wettbewerbsneulingen treten auch die „alten Hasen“ beim Vergleichsfliegen an, darunter der amtierende Segelflug-Europameister Tassilo Bode. Ebenfalls an den Start geht eine reine Damenmannschaft mit drei Fallersleber Pilotinnen.

In die Luft gebracht wird das enorme Teilnehmerfeld von sechs Schleppflugzeugen. Groß genug für 50 Flugzeuge ist der Wilscher Flugplatz mittlerweile: innerhalb der vergangenen Monate ist zu dem Gelände noch ein weiteres Stück Land hinzugekommen. „Wir hoffen, dass der neu angesäte Rasen bis dahin so weit gewachsen ist, dass er stabil genug ist, die Maschinen zu tragen“, freut sich der LSV-Vorsitzende Kersten Feige auf ein Stück zusätzliche Sicherheit im Startbetrieb. Nach dem Start gewinnen die Segelflieger nur mit Hilfe der natürlichen thermischen Aufwinde an Höhe. Sind sie hoch genug, fliegen sie die geplante Strecke ab. Tagessieger wird normalerweise somit derjenige, der die vorgeschriebene Strecke ohne Fehler und am schnellsten zurücklegen konnte. Für Zuschauer besonders interessant werden könnten die morgendlichen Starts sowie die nachmittäglichen Zielüberflüge in Wilsche.

Dem Teilnehmerfeld gehören auch 25 LSV-Mitglieder an. „Zusammen mit den Helfern werden wir weit über 100 Personen sein“, verweist Kersten Feige auf dem bevorstehenden Hochbetrieb in Wilsche. Allerdings sei das Vergleichsfliegen kein Wettkampf im engeren Sinne. „Die meisten Teilnehmer kennen sich untereinander und schätzen die familiäre Atmosphäre“, betont Feige.

Bildunterschrift:

Hochbetrieb wird am Himmelfahrt- und Pfingstwochenende auf dem Segelflugplatz in Wilsche beim Vergleichsfliegen herrschen



Luftsport - Verein Gifhorn e.V.

IM DEUTSCHEN AERO - CLUB E. V.

LUFTSPORTVEREIN GIFHORN E.V., 38503 GIFHORN, POSTFACH 1323, presse@lsv-gifhorn.de

Pressemitteilung

Text und Fotos : Helge Zembold
Thema : Vergleichsfliegen – Zwischenbericht (2 Seiten)
bei Rückfragen : Helge Zembold, Tel. (01 70) 1 23 45 67

Zwei Wertungstage beim Vergleichsfliegen - Weiß-blau soll der Fliegerhimmel sein

Nachwuchspilot Bastian Busse auf Höhenflug

Es ist nicht einfach, es einem Segelflieger recht zu machen: Weint der Himmel, weint auch der Pilot - aber auch wenn gar nichts am blauen Himmel zu sehen ist, ist der Flieger nicht wirklich zufrieden. Denn ein paar weiße Haufenwolken sollte es schon geben, die dem Luftsportler die thermischen Aufwinde anzeigen. Doch man kann nicht alles haben, und so mussten sich die 80 Teilnehmer beim zwölften Wilscher Vergleichsfliegen bislang überwiegend mit „Blauthermik“ in der Region begnügen.

Seit Donnerstag herrscht geschäftiges Treiben beim Luftsport-Verein Gifhorn (LSV). 50 Flugzeuge starten an diesem und dem kommenden Wochenende vom Segelfluggelände, um am norddeutschen Himmel um Siegerehren zu kämpfen. Am ersten Wertungstag hatte Sportleiter Bernd Schulte Großes mit den Piloten vor: Zwischen 250 und 480 Kilometer sollten die Teilnehmer im motorlosen Gleitflug zurücklegen und unterwegs verschiedene Wendepunkte in Niedersachsen, Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt anfliegen. Trotz teilweise guter Thermik verließ etliche Piloten das Glück: Nur rund ein Drittel der 50 Maschinen überquerte in den Abendstunden wieder die Ziellinie, der Rest beendete den Flug auf Wiesen und Feldern mit einer Außenlandung.

Dokumentiert wird der gesamte Flug mit Hilfe von Flugschreibern, die über GPS-Signale Daten wie Höhe und Geschwindigkeit aufzeichnen. So ist Schummeln ausgeschlossen. Gestartet wird in Wilsche in drei Gruppen, der Sicherheit und der Fairness wegen. Dabei gilt: Die älteren, leistungsschwächeren Flugzeuge fliegen kleinere Strecken als die Hochleistungssegler, die aus 1000 Metern Flughöhe teilweise bis zu 60 Kilometer nur mit Sonnenenergie zurücklegen können.

Den Tagessieg am Donnerstag in Gruppe Eins holte sich laut vorläufiger Wertung der erst 19-jährige Bastian Busse vom LSV Gifhorn. Er schaffte die 254 Kilometer lange Aufgabe in rund viereinhalb Stunden als einer von zwei Piloten seiner Klasse. Bester der zweiten Gruppe wurde Titelverteidiger Helge Liebertz von der Luftsportgemeinschaft Fallersleben. Mit nur einem Punkt Vorsprung siegte in Klasse drei LSV-Pilot Matthias Haufe vor seinem Vereinskollegen Klaus Busse.

Auch gestern wurden die Teilnehmer wieder vor Flugaufgaben gestellt, die allerdings ein wenig kleiner ausfielen: Zwischen 160 und 390 Kilometer galt es zu absolvieren. Bereits am späten Nachmittag hatten die ersten Piloten ihre Strecke geschafft, eine Wertung stand jedoch zu Redaktionsschluss noch nicht fest.

Zusatzinformation: Die Außenlandung

Was für Außenstehende einem Absturz gleicht, ist für Segelflieger keineswegs ein Notfall: Die Außenlandung ist ein ganz normales Manöver, wenn dem Segler der nötige Aufwind fehlt. Schon in der Schulung wird der angehende Pilot mit der Auswahl eines geeigneten Feldes vertraut gemacht: groß, eben und frei von Hindernissen soll es sein. Was dann folgt, ist eine ganz normale Landung, die auch vom Gesetzgeber erlaubt ist. Gegen Schäden, die zum Beispiel an der Bepflanzung entstehen, sind die Piloten versichert. Sind die Rückholer am Landeort eingetroffen, wird das Flugzeug auseinandergelassen und per Anhänger wieder zum Heimatflugplatz gebracht. Auch wenn eine solche Tour bis spät in die Nacht dauern kann – Außenlandungen sind für Segelflieger wie das Salz in der Suppe.



Luftsport - Verein Gifhorn e.V.

IM DEUTSCHEN AERO - CLUB E. V.

LUFTSPORTVEREIN GIFHORN E.V., 38503 GIFHORN, POSTFACH 1323, presse@lsv-gifhorn.de

Pressemitteilung

Text und Fotos : Helge Zembold
Thema : Vergleichsfliegen – Zwischenbericht (2 Seiten)
bei Rückfragen : Helge Zembold, Tel. (01 70) 1 23 45 67

Jürgen Liebisch siegte mit Oldtimer – Menge, Winter und Bode erfolgreichste Gifhorer **Fallersleben gegen Gifhorn: Lokalderby in der Luft**

Noch ein Rekord beim Wilscher Vergleichsfliegen! Nachdem schon die Teilnehmerzahl mit 80 Piloten neue Maßstäbe gesetzt hatte, bewältigte der Gifhorer Heinrich Gaus am Sonntag mit 592 Kilometern den größten Flug der Wettbewerbsgeschichte. Auch die anderen Piloten seiner Wertungsklasse landeten nach mehr als 500 Kilometern ohne Motorhilfe wieder auf dem Flugplatz in Wilsche und absolvierten somit über 100 Kilometer mehr als bei den Wettbewerben der Vorjahre. Nach nunmehr vier Wertungstagen zeichnen sich zur Halbzeit spannende Kopf-an-Kopf-Rennen ab.

Aufgrund der guten Wetterprognose am Sonntagmorgen hatte sich Bernd Schulte vom Luftsport-Verein Gifhorn (LSV) entschieden, für alle Klassen relativ große Strecken auszuschreiben. „Die Ergebnisse der vorherigen Tage haben gezeigt, dass die Piloten genügend Potenzial für große Aufgaben haben“, so der Sportleiter.

Maximal 390 Kilometer konnten die Piloten der Gruppe eins am Sonntag erfliegen, den Tagessieg erreichte Jürgen Liebisch. Der Goslarer nimmt schon seit vielen Jahren am Vergleichsfliegen teil und startet mit einem alten Holzsegelflugzeug vom Typ Ka 6. Trotz der relativ schlechten Flugleistungen des Seglers war Liebisch schon mehrmals Gesamtsieger des Wettbewerbes. Bester Gifhorer am Sonntag war der Zweitplatzierte Uwe Menge, der auch schon an den vorherigen Tagen konstant gute Leistungen zeigte. In Gruppe zwei waren 445 Kilometer anzustreben. Hier setzte sich das Fallersleber Dreierteam mit Benno Beesten, Helge Liebertz und Peter Meurers auf die Spitzenplätze. Ihnen dicht auf den Fersen war der Gifhorer Marc-Anton Winter.

Die größte Nuss hatten die Piloten der leistungsstarken Gruppe drei zu knacken: 640 Kilometer waren maximal erreichbar. Wieder einmal hatte LSV-Pilot Tassilo Bode die Nase vorn: Mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 117 Stundenkilometern bewältigte er 570 Kilometer. Bodes Segler vom Typ ASW 22BLE hat eine Spannweite, die mit knapp 28 Metern fast doppelt so groß ist wie bei anderen Seglern. Für dieses Leistungs-Plus bekommt er allerdings Punkte abgezogen, so dass immer noch eine gewisse Chancengleichheit gewahrt ist. Dies ist ungefähr vergleichbar mit der Handicap-Regel im Golfsport.

In der vorläufigen Gesamtwertung der Gruppe eins führt die Mannschaft von Felix Hornbach aus Hildesheim vor Sonja und Bastian Busse sowie Uwe Menge aus Gifhorn. In Gruppe zwei zeichnet sich ein spannendes Rennen zwischen den Nachbarvereinen LSG Fallersleben und LSV Gifhorn ab: Helge Liebertz führt mit 15 Punkten vor Marc-Anton Winter. In Gruppe drei führt der Braunschweiger Hans-Martin Tronnier vor den

LSV-Piloten Matthias Haufe und Bode. Nach den ersten vier Wertungstagen am Wochenende gönnen sich die Piloten nun eine Pause und hoffen auf weitere vier Wettbewerbsflüge am Pfingstwochenende.

Zusatzinformation: So funktioniert ein Segelflugwettbewerb

Jeden Morgen stellt die Sportleitung in Abhängigkeit vom Wetter Flugaufgaben, die je nach Leistungen von Flugzeugen und Piloten variieren können. Es gibt zwei Aufgabenarten: Traditionell müssen festgelegte Punkte angefliegen und umrundet werden. Seit einigen Jahren ist es aber auch möglich, Gebiete zu definieren, in denen der Pilot seine Wendepunkte selbst aussuchen und somit die Streckengröße variieren kann, „So sind die Teilnehmer flexibler und können auf die Aufwindverhältnisse besser reagieren“, erläutert Bernd Schulte.

Damit die Flüge dokumentiert werden können, haben die Piloten Flugschreiber dabei, die über Satellitensignale den Flugweg aufzeichnen. Nach dem Auslesen dieser „Logger“ wertet ein Computer die Leistungen über eine komplizierte Wertungsformel aus. Zudem wird aus den Aufzeichnungen erkennbar, wenn gemogelt oder in gesperrte Lufträume eingeflogen wird.

Sieger werden meist jene Piloten, die das beste Gespür für thermische Aufwinde und Wetterentwicklungen und somit eine Strecke in kürzester Zeit zurückgelegt haben. Da sich ein Segelflugwettbewerb über mehrere Tage erstreckt, sind konstante Leistungen wichtig, um vorne dabei zu sein.



Luftsport - Verein Gifhorn e.V.

IM DEUTSCHEN AERO - CLUB E. V.

LUFTSPORTVEREIN GIFHORN E.V., 38503 GIFHORN, POSTFACH 1323, presse@lsv-gifhorn.de

Pressemitteilung

Text und Fotos : Helge Zembold
Thema : Vergleichsfliegen – Nachbericht (2 Seiten)
bei Rückfragen : Helge Zembold, Tel. (01 70) 1 23 45 67

Rekord-Wettbewerb: Liebisch siegt zum dritten Mal, zweite Plätze gehen nach Gifhorn

Wilscher Vergleichsfliegen beendet: Piloten umrundeten fast zwei Mal den Globus

Spannender hätte es fast nicht mehr werden können: Bis zum letzten Tag beim 12. Wilscher Vergleichsfliegen war das Gerangel um die Ränge zwei und drei der jeweiligen Leistungsklassen noch in vollem Gange. Die Erstplatzierten hingegen hatten ihre Schäfchen schon früh ins Trockene gebracht: Den Sieg konnte Jürgen Liebisch, Helge Liebertz und Hans-Martin Tronnier nach sieben Wertungstagen keiner mehr nehmen.

Waren die Teilnehmer am Himmelfahrtswochenende noch von Petrus verwöhnt worden, so schlug der himmlische Wettermacher am vergangenen Wochenende andere Töne an: Schwache Thermik, Schauer und Gewitter und zuletzt starker Wind kitzelten Höchstleistungen aus den Piloten heraus. Keine leichte Aufgabe auch für Sportleiter Bernd Schulte vom Luftsport-Verein Gifhorn (LSV), dem es oblag, gemäß der Wettervorhersage die besten Flugstrecken auszuwählen.

Am Freitag hatten die Piloten zwischen 264 und 439 Kilometer zu absolvieren. In Gruppe eins siegte erneut Jürgen Liebisch (LSV Goslar), gefolgt vom Gifhorer Uwe Menge. Wenig Neues auch in Gruppe zwei: Helge Liebertz von der Luftsportgemeinschaft Fallersleben heimste seinen zweiten Tagessieg ein. In Gruppe drei setzte Tassilo Bode noch eins drauf und errang seinen dritten Spitzenplatz während des Wettbewerbes.

Auch Wetterfrösche irren beizeiten, so dass es am Sonnabend viel für die Rückholer zu tun gab: Alle Piloten mussten entgegen der Prognose wegen mangelnder Aufwinde auf Feldern in der Harzgegend landen. Dennoch kam in den Klassen eins und zwei eine Wertung zustande: Uwe Menge überraschte abermals mit guten Leistungen und erreichte seinen zweiten Tagessieg, zweiter wurde LSV-Nachwuchspilot Bastian Busse. In Gruppe zwei siegte das Salzgitteraner Team um Harald Hoffmann.

Nachdem am Sonntag aufgrund einer Gewitterwarnung keine Flüge stattfanden, lieferten sich die Piloten am Montag noch ein kurzes, schnelles Rennen am niedersächsischen Himmel. Zwischen 88 und 256 Kilometer galt es zu bewältigen, was sich aufgrund des starken Windes als gar nicht so einfach erwies. Jürgen Liebisch aus Goslar wurde abermals Tagessieger in Gruppe eins vor LSV-Pilotin Sonja Busse. In den Gruppen zwei und drei waren mit Marc-Anton Winter und Günter Leineweber zwei Gifhorer an der Spitze.

Somit stand auch die Gesamtwertung fest. Bereits zu dritten Mal erklimm Jürgen Liebisch das Siegertreppchen bei einem Wilscher Vergleichsfliegen. Der Goslarer ist

bereits seit 1979 beim Vergleichsfliegen aktiv und vertraut „ausschließlich dem Gefühl“ sowie seinem „Oldtimer-Segler“ vom Typ Ka 6, mit dem Liebisch trotz relativ schlechter Flugeigenschaften unschlagbar scheint. Auf dem zweiten Platz landete das Gamsener Geschwisterpaar Sonja und Bastian Busse, Rang drei erlangte der Wilscher Uwe Menge, der für diesen Erfolg besonders von den Gifhorer Luftsportlern gefeiert wurde. Auch in Gruppe zwei siegte ein alter Bekannter: Helge Liebertz stand schon 2000 ganz oben auf dem Podest. Dem Nationalmannschaftspiloten folgten Marc-Anton Winter sowie Liebertz' Vereinskollege Peter Meurers. In Gruppe drei gewann souverän Hans-Martin Tronnier vom Aeroclub Braunschweig. Günter Leineweber schob sich durch seinen Tagessieg mit nur einem Punkt Vorsprung vor seinen Vereinskollegen Matthias Haufe auf Platz zwei.

„Ein erfolgreicher und rekordverdächtiger Wettbewerb geht unfallfrei zuende“, freute sich Kersten Feige bei der Siegerehrung. In sieben Tagen haben die Piloten insgesamt 71000 Kilometer ohne Motorhilfe zurückgelegt – „das ist fast eine doppelte Weltumrundung“, so der LSV-Vorsitzende. Aufgrund des guten Wetters erreichten auch die Streckengrößen mit 600 Kilometern neue Dimensionen. Im kommenden Jahr findet das Vergleichsfliegen im südbrandenburgischen Bronkow statt, der LSV Gifhorn wird 2006 wieder als Ausrichter tätig sein. Allerdings verriet Kersten Feige am Rande des Wettbewerbs, dass schon im kommenden Jahr wieder ein Großereignis in Wilsche stattfinden könnte: „Wir haben uns um die Ausrichtung der deutschen Segelflug-Juniorenmeisterschaften beworben.“ Ob der Wettbewerb tatsächlich im Landkreis Gifhorn stattfinden wird, steht noch nicht fest.

Zusatzinformation: Geschichte des Vergleichsfliegens

Die Geschichte des Vergleichsfliegens reicht bis 1979 zurück, als die Tradition dieses zu den größten niedersächsischen Wettbewerben zählenden Ereignisses in Salzgitter begann. Das 12. Wilscher Vergleichsfliegen war zugleich auch der 25. Wettkampf, der im Wechsel mit dem LSV Gifhorn, der LSG Salzgitter-Schäferstuhl und seit 1997 auch mit dem FC Bronkow ausgetragen wird. Für viele Piloten steht nicht der sportliche Wettkampf im Vordergrund, sondern die familiäre Atmosphäre unter den Teilnehmern, die sich seit vielen Jahren kennen und zum Teil seit 1979 regelmäßig dabei sind.

„Teilweise gehen beim Vergleichsfliegen mehrere Generationen gleichzeitig an den Start, es fliegen schon die Kinder von Piloten der ersten Stunden mit“, weiß Kersten Feige. Bester Beweis: Die LSV-Nachwuchstalente Sonja und Bastian Busse, Zweitplatzierte der Gruppe eins, die das Vergleichsfliegen als Vorbereitung für die niedersächsischen Juniorenmeisterschaften im Juli in Burgdorf nutzten. Ihr Vater Klaus, seit 40 Jahren im LSV und schon seit 1981 erfolgreich bei dem Traditionswettbewerb, ging in diesem Jahr in Gruppe drei an den Start und belegte Rang sieben.



Luftsport - Verein Gifhorn e.V.

IM DEUTSCHEN AERO - CLUB E. V.

LUFTSPORTVEREIN GIFHORN E.V., 38503 GIFHORN, POSTFACH 1323, presse@lsv-gifhorn.de

Pressemitteilung

Text und Fotos : Helge Zembold
Thema : LSV-Nachwuchspiloten starten bei LM
bei Rückfragen : Helge Zembold, Tel. (01 70) 1 23 45 67

Neun Piloten kämpfen um Siegerehren und Kaderplätze

Geschwister Busse starten bei Segelflug-Juniorenwettbewerb

Mitfiebern ist in den kommenden zwei Wochen bei den Mitgliedern des Luftsport-Vereins Gifhorn (LSV) angesagt - immerhin werden mit Bastian und Sonja Busse zwei Nachwuchspiloten ab Sonntag die Fahnen ihres Vereins bei den niedersächsischen Juniorenmeisterschaften bei Burgdorf hochhalten.

Die Vorbereitung auf den Wettbewerb lief für das Geschwisterpaar nahezu optimal: Beim Wilscher Vergleichsfliegen zu Himmelfahrt und Pfingsten belegten die beiden als Team den zweiten Rang in ihrer Leistungsklasse und absolvierten darüber hinaus in diesem Jahr etliche Trainingsflüge. Nun müssen sich der 19-Jährige Bastian und die 22-Jährige Sonja in der Clubklasse gegen sieben andere Junioren behaupten. Dabei geht es nicht nur um die Siegerehren, sondern bei entsprechend guter Platzierung auch um die Aufnahme in den niedersächsischen Landeskader und die Qualifikation für die Deutschen Meisterschaften im kommenden Jahr. Sie könnten möglicherweise sogar in Wilsche stattfinden, denn der LSV Gifhorn hat sich um die Ausrichtung beworben.



Luftsport - Verein Gifhorn e.V.

IM DEUTSCHEN AERO - CLUB E. V.

LUFTSPORTVEREIN GIFHORN E.V., 38503 GIFHORN, POSTFACH 1323, presse@lsv-gifhorn.de

Pressemitteilung

Text und Fotos : Helge Zembold
Thema : Zwischenbericht Segelflug-Junioren-LM
bei Rückfragen : Helge Zembold, Tel. (01 70) 1 23 45 67

LSV-Nachwuchspilot derzeit auf Silberkurs bei Segelflug-LM

Wolkenfelder machten Busse langsam

Bastian Busse schlägt sich wacker: Bei den Landesmeisterschaften der Segelflieger in Ehlershausen nahe Burgdorf belegt der Nachwuchspilot vom Luftsport-Verein Gifhorn (LSV) nach sieben Wettbewerbsflügen den zweiten Rang im Gesamtklassement der Clubklasse. Den Spitzenplatz, den der 19-Jährige zwischenzeitig innehatte, musste er wieder an Jan Hillebrandt aus Braunschweig abtreten.

Nach einem zweiten Tagesplatz am vergangenen Donnerstag musste sich Busse am Freitag mit Rang vier zufrieden geben. Schauer hatten das motorlose Vorankommen in der Lüneburger Heide erschwert. Nachdem am Wochenende keine Wertungsflüge zustande gekommen waren, belegte Busse am Montag Rang drei in der Tageswertung, da er für die Flugstrecke von knapp 290 Kilometern eine Stunde länger benötigte als der Sieger Jan Hillebrandt aus Braunschweig. Busse erzählt: „Ich weiß nicht, wie Jan es hinbekommt, aber er fliegt einfach immer schneller als ich.“ Mehr als 20 Stundenkilometer schneller war der Pilot vom Braunschweiger Aero-Club am Montag gegenüber dem Gamsener, der mit abschirmenden Wolkenfeldern zu kämpfen hatte.

Auch am Dienstag hatte der LSV-Juniorpilot keine Chance, eine Aufholjagd zu starten. 305 Kilometer galt es ohne Motorhilfe zu bewältigen, und wieder war der Braunschweiger Konkurrent schneller unterwegs. „Auf dem Streckenabschnitt von Hildesheim nach Gifhorn gab es wieder dichte Wolken. Sie haben die thermischen Aufwinde gestört und mich langsam gemacht“, erklärt Busse, der sich mit dem dritten Tagesplatz begnügen musste.

In der Gesamtwertung liegt Hillebrandt (5011 Punkte) mit deutlichem Vorsprung vor Busse (4207) und Theo Hankers aus Braunschweig (3849). LSV-Pilotin Sonja Busse liegt auf Rang sieben. Alle Piloten haben aber noch die Möglichkeit, ihre Ergebnisse zu verbessern: Noch bis Sonnabend dauert die spannende Verfolgungsjagd am norddeutschen Himmel, bei der es nicht nur um die Siegerehren geht, sondern auch um die Qualifikation zur Deutschen Meisterschaft im kommenden Jahr. Ob hierfür der zweite Platz in seiner Leistungsklasse ausreicht, sei allerdings noch unklar, so Busse. Am Wochenende wird es sich zeigen.

Bildunterschrift:

Erst die Arbeit, dann das Fliegen: Jeden Morgen holt Bastian Busse sein Segelflugzeug aus dem Anhänger.



Luftsport - Verein Gifhorn e.V.

IM DEUTSCHEN AERO - CLUB E. V.

LUFTSPORTVEREIN GIFHORN E.V., 38503 GIFHORN, POSTFACH 1323, presse@lsv-gifhorn.de

Pressemitteilung

Text und Fotos : Helge Zembold
Thema : LSV-Nachwuchspilot wird Vize-Landesmeister
bei Rückfragen : Helge Zembold, Tel. (01 70) 1 23 45 67

Zehn Tage zeigte LSV-Nachwuchssegelflieger konstant gute Leistungen

Vizemeister Bastian Busse für Junioren-DM qualifiziert

Der Luftsport-Verein Gifhorn (LSV) lässt die Korken knallen: Junior Bastian Busse ist Vize-Landesmeister der Segelflieger. Nach zehn Wertungstagen stand am Sonnabend in Ehlershausen bei Burgdorf das Ergebnis fest: Der 19-Jährige hatte sich mit konstant guten Leistungen den Silberplatz in der Clubklasse erflogen, ist zudem Mitglied im Landeskader und hat sich für den Bundesvergleich im kommenden Jahr qualifiziert. LSV-Pilotin Sonja Busse wurde Siebte.

Am vergangenen Mittwoch, dem achten Flugtag, mussten die Piloten eine „Flächenaufgabe“ erfüllen. Die Flugstrecken waren so gewählt, dass es keine definierten Wendepunkte gab, sondern die Eckpunkte der Flugstrecken lediglich in einem definierten Sektor liegen mussten. Bastian Busse belegte dabei Platz zwei, legte trotz schlechten Flugwetters eine Strecke von 185 Kilometern ohne Motorhilfe zurück. Jan Hillebrandt, der im Gesamtklassement führende Pilot aus Braunschweig, musste schon frühzeitig auf einem Feld außenlanden, so dass Busse seinen Rückstand von 800 auf 400 Punkte verkleinerte.

Am Donnerstag wurde Busse über eine Distanz von 250 Kilometern Tagesvierter, hatte aber noch ein gutes Polster zum dritten Gesamtplatz. Bei traumhaften Flugbedingungen am Freitag flogen die Piloten ein „Cat's Cradle“: „Das Prinzip ist ganz einfach: Wer am weitesten fliegt, hat gewonnen“, erklärte Busse. Er sei allerdings eher auf Sicherheit geflogen, um seine Platzierung nicht zu gefährden, und landete deshalb nur auf dem fünften Tagesplatz. Die Silbermedaille konnte ihm aber dennoch keiner mehr nehmen. Schon den gesamten Wettbewerb über hatte Busse den zweiten Platz der Gesamtwertung quasi für sich gepachtet, übernahm nach dem dritten Wertungstag k sogar kurzfristig die Führung. Die musste er jedoch bald wieder an Jan Hillebrandt abgeben, der die Konkurrenz vor allem durch hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten beeindruckte und für die vorgeschriebenen Flugstrecken zum Teil eine Stunde weniger benötigte als der Gamsener. So baute der Braunschweiger einen komfortablen Punktevorsprung auf, der ihm letztendlich zum Meistertitel verhalf.

Auch wenn es nicht zum Sieg gereicht hat, ist Busse nicht enttäuscht: „Ich freue mich riesig über die Qualifikation zur Deutschen Meisterschaft im kommenden Jahr“, so der 19-Jährige, der vielleicht bald noch mehr Grund zur Freude haben könnte: Als bald Wehrpflichtiger könnte er seinen Dienst bei der Bundeswehr-Sportfördergruppe Segelflug verrichten – wenn Vater Staat mitspielt. Die sportlichen Voraussetzungen hat Busse jetzt jedenfalls in der Tasche.



Luftsport - Verein Gifhorn e.V.

IM DEUTSCHEN AERO - CLUB E. V.

LUFTSPORTVEREIN GIFHORN E.V., 38503 GIFHORN, POSTFACH 1323, presse@lsv-gifhorn.de

Pressemitteilung

Text und Fotos : Helge Zembold
Thema : Großflugtag am 12./13. Juni 2004
bei Rückfragen : Helge Zembold, Tel. (01 70) 1 23 45 67

Aufregende Vorführungen beim Flugtag des LSV Gifhorn am 12. und 13. Juni

Volles Programm am Wilscher Himmel

Die Genickstarre beim Blick in den Himmel ist vorprogrammiert: Kunstflüge, Formationen und vieles mehr bietet der Luftsport-Verein Gifhorn (LSV) seinen Besuchern am 12. und 13. Juni. Beim Großflugtag mit vielen Attraktionen in der Luft und am Boden werden auf dem Segelfluggelände in Wilsche bei Gifhorn sowohl alte als auch moderne Segel- und Motorflugzeuge sowie Flugmodelle ausgestellt und vor allem vorgeführt.

Die Gifhorer Luftsportler bieten den Besuchern ab zwölf Uhr am Sonnabend und ab zehn Uhr am Sonntag ein umfangreiches Programm rund um den Luftsport. Neben Kunstflügen, Starts und Landungen historischer Flugraritäten und Demonstrationsflügen moderner Sportflugzeuge haben die Gäste auch die Möglichkeit, selbst an einem Rundflug im Segel- oder Motorflugzeug teilzunehmen oder den Hauptpreis bei einer Tombola zu gewinnen und den Brocken im Harz aus der Luft zu bestaunen.

Ein Höhepunkt ist die Formation mit historischen Stampe-Doppeldeckern aus Nordhorn, die im Mai auch hunderttausende Zuschauer auf der Internationalen Luft- und Raumfahrttausstellung (ILA) in Berlin mit ihrem Showprogramm begeisterten. Eine weitere Formation bilden Steffen Leuer und Frank Pfeil mit ihren Piper PA-18-Sportflugzeugen. Ebenfalls abheben werden „Legenden der Lüfte“ wie die amerikanische Boeing Stearman, die russische Yak 50 sowie die Antonow AN-2, der größte Doppeldecker der Welt, der auch Fallschirmspringer absetzten wird. Angekündigt hat sich weiterhin ein Hubschrauber der Bundeswehr.

Die mehrfach ausgezeichneten Motorkunstflug-Meister Rolf Hankers und Gerko Wende werden mit ihren Flugzeugen „Laser“ und „RV4“ wilde Figuren an den Himmel zeichnen. Die Segelkunstflieger Kai Gonet und Wulf Schmidt zeigen indes, dass auch Segelflugzeuge im Rückenflug durchaus eine gute Figur machen können. Der besondere Clou dabei: Die Piloten werden ihren Flug live aus dem Cockpit kommentieren.

Bei ruhigem Wetter sind weiterhin Starts von Heißluftballonen geplant. Auch Oldtimer-Segelflugzeuge wie ein Grunau Baby von 1942 oder ein Schulgleiter aus den Dreißigern werden in den Himmel steigen – natürlich stilecht mit Gummiseilstart.

Bildunterschrift:

Bunt wie Smarties: Die Formation der historischen Stampe-Doppeldecker aus Nordhorn schmückt am 12. und 13. Juni den Himmel über Wilsche.



Luftsport - Verein Gifhorn e.V.

IM DEUTSCHEN AERO - CLUB E. V.

LUFTSPORTVEREIN GIFHORN E.V., 38503 GIFHORN, POSTFACH 1323, presse@lsv-gifhorn.de

Pressemitteilung

Text und Fotos : Helge Zembold
Thema : LSV-Leistungsträger erfliegt Rekordstrecke
bei Rückfragen : Helge Zembold, Tel. (01 70) 1 23 45 67

Tassilo Bode stellt mit 972 Kilometern Flugstrecke neuen LSV-Vereinsrekord auf Polen und zurück: Fast 1000 Kilometer ohne Motor

Einmal Polen und zurück: Fast bis zur polnischen Grenze flog der Gifhorer Segelflieger Tassilo Bode am vergangenen Sonnabend und legte dabei 972 Kilometer ohne Motorkraft zurück. Damit stellte der 29-jährige Pilot des Luftsport-Vereins Gifhorn (LSV) nicht nur einen neuen persönlichen Rekord auf, sondern setzte auch eine neue Bestmarke für den größten Flug mit Start auf dem Wilscher Segelfluggelände.

„Das Wetter war einfach gigantisch“, freute sich der Europameister nach seinem knapp achtstündigen Flug. Konvergenzlinien, ein Wetterphänomen, bei dem verschiedene Luftströmungen zusammentreffen, bescherten dem stellvertretenden LSV-Vorsitzenden Flughöhen bis 2500 Meter und Geschwindigkeiten bis zu 200 Stundenkilometer. Einziger Wermutstropfen: Die „magische 1000er-Grenze“ hat Bode nicht knacken können. „Das Wetter hätte eine größere Strecke hergegeben, aber ich bin leider zu früh gelandet.“ Bodes Strecke führte zunächst in das Gebiet nordöstlich von Berlin, dann in Richtung Soltau und schließlich in die Gegend um Magdeburg.

Auch andere LSV-Piloten nutzten das gute Segelflugwetter zu überdurchschnittlich großen Flugstrecken: Günter Leineweber bewältigte rund 800 Kilometer, Bernd Schulte legte 775 Kilometer motorlos zurück. Sie flogen ebenfalls in die Gegend um Berlin und später in den Süden Richtung Dresden.



Luftsport - Verein Gifhorn e.V.

IM DEUTSCHEN AERO - CLUB E. V.

LUFTSPORTVEREIN GIFHORN E.V., 38503 GIFHORN, POSTFACH 1323, presse@lsv-gifhorn.de

Pressemitteilung

Text und Fotos : Helge Zembold
Thema : LSV-Modellflieger Vizemeister
bei Rückfragen : Helge Zembold, Tel. (01 70) 1 23 45 67

Gifhorer Modellflieger erfolgreich bei deutscher Meisterschaft in Kaltenkirchen

Die Technik macht's: Kleinert erschleudert Platz zwei

Eigentlich sieht alles ganz einfach aus: Den Modellsegler an der Tragflächenspitze festhalten, sich ein paar Mal um die eigene Achse drehen und den Flieger im richtigen Moment gen Himmel befördern. Doch wenn Jens Kleinert seinen Kunststoffsegler in die Luft schleudert, steckt eine ausgeklügelte Wurftechnik dahinter, mit der der Modellflieger des Luftport-Vereins Gifhorn (LSV) jüngst den zweiten Platz bei der Deutschen F3K-Modellflug-Meisterschaft in Kaltenkirchen erreichte.

Bis zu 50 Meter hoch schleudert Jens Kleinert sein Modell „Fireworks 3“, das dabei Geschwindigkeiten von bis zu 120 Stundenkilometern erreichen kann. „Diese spezielle Startart nennt sich ‚side-arm-lauch‘ und ähnelt einer Mischung aus Diskus- und Hammerwurf“, erklärt der 27-Jährige. Doch beim Bundesvergleich kam es nicht nur auf große Höhen an – vielmehr mussten die 39 Teilnehmer sechs unterschiedliche Vorgaben erfüllen. „Eine Aufgabe bestand darin, dass alle Piloten gleichzeitig starteten und versuchen mussten, ihr Modell unter Ausnutzung von thermischen Aufwinden möglichst lange in der Luft zu halten“, berichtet Kleinert. „Bei einem anderen Durchgang ging es darum, innerhalb von zehn Minuten fünf Flüge von möglichst zwei Minuten Dauer zu absolvieren.“

Neben fliegerischen Fertigkeiten war für Jens Kleinert vor allem viel Erfahrung der im Schlüssel zum Erfolg: „Man benötigt eine ausgefeilte Flugtaktik und muss das Wettergeschehen einschätzen können, um keine Zeit zu verschenken.“ Dass es dennoch nicht für den Gesamtsieg reichte, stört den Gifhorer nicht wirklich: „Der Sieger, Ralf Mittelbach aus Bayern, ist vierfacher deutscher Meister, da kommt man nicht so einfach ran.“ In Kaltenkirchen am Start waren neben Jens Kleinert auch die LSV-Modellpiloten Hannes Bergmann und Michael Böhm. Sie belegten Plätze im Mittelfeld.

Sein Hobby hat Kleinert in der Modellfluggruppe des Luftsport-Vereins Gifhorn gelernt, die zu den größten und aktivsten Modellfluggruppen in ganz Niedersachsen zählt. Sein Modell „Fireworks 3“ besitzt eine Spannweite von 1,50 Metern und wiegt nur 320 Gramm. „ Da beim Starten extrem hohe Belastungen auf das Modell einwirken, ist es komplett aus Kohlefaser gebaut“, erläutert Kleinert. Sein Wissen gibt er bei den mehrmals wöchentlich stattfindenden LSV-Bauabenden am Sportzentrum Süd auch an den Nachwuchs weiter.



Luftsport - Verein Gifhorn e.V.

IM DEUTSCHEN AERO - CLUB E. V.

LUFTSPORTVEREIN GIFHORN E.V., 38503 GIFHORN, POSTFACH 1323, presse@lsv-gifhorn.de

Pressemitteilung

Text und Fotos : Helge Zembold
Thema : LSV-Pilot startet bei Segelflug-WM
bei Rückfragen : Helge Zembold, Tel. (01 70) 1 23 45 67

Spitzenpilot Tassilo Bode bereitet sich auf Segelflug-Weltmeisterschaften vor **Im Gleitflug unter die Top Ten der WM**

Unter der sengenden Sonne Südafrikas finden im Dezember die Segelflug-Weltmeisterschaften statt. Mit dabei ist Tassilo Bode vom Luftsport-Verein Gifhorn (LSV). Für ihn gehen die Vorbereitungen nun in die letzte Runde, denn am 8. Dezember beginnt die lange Reise nach Mafikeng, rund 300 Kilometer nordwestlich von Johannesburg.

Wenn Bode auf der Südhalbkugel eintrifft, ist sein Flugzeug schon seit einigen Wochen dort. Die Maschine wurde im September auf einen Schiffscontainer verfrachtet und soll in der vergangenen Woche bereits in Durban eingetroffen sein. Der Segler vom Typ ASW 22 BLE gehört der sogenannten Offenen Klasse an, deren Flugzeugmuster eine Spannweite von fast 30 Metern besitzen und aus 1000 Metern Flughöhe mehr als 60 Kilometer im lautlosen Gleitflug zurücklegen können.

Zehn Tage hat Tassilo Bode Zeit, sich an die südafrikanischen Gegebenheiten zu gewöhnen und sich gemeinsam mit seinem Teampartner Michael Sommer auf die örtlichen Gegebenheiten einzustellen. Schon im vergangenen Winter hat Bode in Mafikeng an der Vor-Weltmeisterschaft teilgenommen, konnte so etliche Eindrücke sammeln: „Vor allem die raschen Wetteränderungen sind beeindruckend, aber es ist nicht einfach, sich darauf einzustellen“, findet der 28-Jährige. Zudem müssen sich die Segelflieger auf große Gewitterneigung gefasst machen.

Am 18. Dezember dann fällt der Startschuss für den Vergleich der Weltbesten Segelfliegen. Zwei Wochen lang werden sich die rund 70 Piloten einen spannenden Wettkampf am Himmel liefern. Um an der Spitze mithalten zu können, übt sich der stellvertretende LSV-Vorsitzende derzeit in mentalem Training: „Ich präge mir die Landschaftsmerkmale schon vorab ein, um während des Fluges nicht so oft auf die Karte schauen zu müssen.“ Sein praktisches Flugtraining hat Bode in der nun zu Ende gegangenen Segelflugsaison absolviert, nahm an etlichen Wettbewerben und Trainingslagern teil.

Qualifiziert für den Spitzenvergleich hat sich Tassilo Bode im vergangenen Jahr bei den Deutschen Meisterschaften in Mengen, wo er jüngster Deutscher Meister aller Zeiten wurde. Sein Ziel für die WM ist klar: „Ein Platz in der ersten Hälfte sollte es schon werden.“ Am 31. Dezember wird feststehen, ob sich die intensiven Vorbereitungen des Wolfsburgers gelohnt haben.



Luftsport - Verein Gifhorn e.V.

IM DEUTSCHEN AERO - CLUB E. V.

LUFTSPORTVEREIN GIFHORN E.V., 38503 GIFHORN, POSTFACH 1323, presse@lsv-gifhorn.de

Pressemitteilung

Text und Fotos : Helge Zembold
Thema : Saisonabschluss mit Ziellandewettbewerb
bei Rückfragen : Helge Zembold, Tel. (01 70) 1 23 45 67

LSV Gifhorn beendete Flugsaison mit Ziellandewettbewerb

Piloten benötigten gutes Augenmaß

Weißer Haufenwolken am blauen Sommerhimmel – da werden bei den Segelfliegern Erinnerungen wach. Die Zeit der Aufwinde ist jedoch vorbei, seit kurzem auch offiziell beim Luftsport-Verein Gifhorn (LSV). Ein letztes Mal in diesem Jahr veranstalteten die Gifhorer Piloten ihren regulären Flugbetrieb. Höhepunkt war dabei der Ziellandewettbewerb.

Doch es ging nicht darum, noch einmal längere Thermikflüge zu absolvieren. Vielmehr war es das Ziel, mit dem Segelflugzeug auf einer nur wenige Zentimeter breiten Linie aufzusetzen und in einem markierten Landefeld zum Stillstand zu kommen. Wer die Linie verfehlte, musste mit Punktabzügen rechnen. Damit Chancengleichheit zwischen erfahrenen Wettbewerbspiloten und Flugschülern herrschte, gingen alle Teilnehmer mit denselben Segelflugzeugen an den Start: mit dem mehr als 30 Jahre alten Übungssegler vom Typ Ka 8 oder dem Schulungsdoppelsitzer ASK 21.

„Die Flugschüler sind meistens besser mit den Übungsflugzeugen vertraut als so manch ein erfahrener Leistungspilot, der immer nur mit seinem modernen Kunststoffsegler fliegt“, weiß LSV-Ausbildungsleiter Rainer Mehlhase. „So lassen sich Leistungsfieger und Anfänger gut vergleichen, und es ergeben sich immer wieder interessante Ergebnisse.“

In diesem Jahr siegte jedoch die Erfahrung: Fluglehrer Günter Leineweber setzte punktgenau auf der Ziellinie auf und gewann damit zum zweiten Mal nach 2000 den begehrten Wanderpokal. Einen Meter vor der Linie und damit auf Platz zwei landete Hendrik Lanatowitz, Platz drei belegte Christiane Schweitzer-Mehlhase. Insgesamt gingen 33 LSV-Mitglieder an den Start.

Neben den Ergebnissen des Ziellandewettbewerbs feierten die Flieger am Samstagabend auch die Resultate der Deutschen Meisterschaft im Streckensegelflug. Bei diesem dezentralen Wettbewerb, der von Januar bis September stattfindet, werden alle Streckensegelflüge aus Deutschland eingereicht. Insgesamt legten die 44 Gifhorer Streckenflieger 2003 rund 108 000 Kilometer im motorlosen Flug zurück und belegten somit in der Vereinswertung auf Landesebene den vierten Platz nach dem LSV Burgdorf. Bundesweit ist der Gifhorer Verein auf Rang 15 zu finden.

Bildunterschrift: Mit dem Schulungsflugzeug Ka 8 peilten die Gifhorer Piloten die Ziellinie auf dem Flugplatz in Wilsche an.



Luftsport - Verein Gifhorn e.V.

IM DEUTSCHEN AERO - CLUB E. V.

LUFTSPORTVEREIN GIFHORN E.V., 38503 GIFHORN, POSTFACH 1323, presse@lsv-gifhorn.de

Pressemitteilung

Text und Fotos : Helge Zembold
Thema : Prüfung der Rettungsfallschirme
bei Rückfragen : Helge Zembold, Tel. (01 70) 1 23 45 67

Luftsport-Verein Gifhorn: Sicherheit ist stets gewährleistet

Auch Rettungsgerät der Luftsportler wird gewartet

Sollte ein Segelflugzeugführer des Luftsport-Vereins Gifhorn (LSV) einmal in eine nicht mehr zu beendende Notlage während eines Fluges geraten, so bleibt oft nur eines - der Absprung mit dem Rettungsfallschirm. Ab einer bestimmten Höhe hat der Pilot hiermit die Chance, relativ unbeschadet den Erdboden zu erreichen. Um eine reibungslose Öffnung des Rettungsgerätes zu garantieren, benötigen sie dieselbe Pflege und Wartung wie die Flugzeuge des Luftsport-Vereins, in denen sie mitgeführt werden.

Alle vier Monate werden die Schirme von ausgebildeten Fallschirmpackern geöffnet, kontrolliert und neu gepackt. Hinzu kommt alle zwölf Monate die Jahresnachprüfung, so auch wieder in diesen Wochen auf dem Segelfluggelände in Wilsche. Fallschirmprüferin Inge Leppin erläutert die Vorgehensweise: „Nach einer äußeren Sichtkontrolle der Packhülle wird der Fallschirm mit der Reißleine geöffnet. Dann wird mit der Rostuntersuchung an den Metallteilen begonnen, worauf die Überprüfung der Fallschirmleinen folgt.“

Hiernach komme jedoch der wichtigste Teil überhaupt, so Leppin. Jede der 20 bis 24 Bahnen des Fallschirmes müsse mit viel Licht auf Risse oder aufgelöste Nähte überprüft werden, die dann gegebenenfalls eine Reparatur erforderten. Ist die Jahresnachprüfung ohne Beanstandungen verlaufen, so wird dies mit einem Stempel auf den Fallschirm, einem Eintrag ins Fallschirmbuch und einem Prüfbericht beglaubigt.

Inge Leppin benötigt für einen Fallschirm etwa 45 Minuten. „Das dauert mit all dem Papierkram bei den 30 LSV-Schirmen ganz schön lange.“ Dies ist jedoch erforderlich, da die Fallschirme beim Luftfahrtbundesamt in Braunschweig ebenfalls unter dem Oberbegriff 'Luftfahrzeug' geführt werden und somit fast den gleichen Aufwand erzeugen wie die Segelflugzeuge. Durch diese Vielzahl an Überprüfungen ist jedoch jederzeit sichergestellt, dass einem Piloten im Ernstfall das Leben gerettet werden kann.

Bildunterschrift:

Fallschirmprüferin Inge Leppin überprüft gewissenhaft jede Bahn der Rettungsfallschirme des Luftsport-Vereins Gifhorn.



Luftsport - Verein Gifhorn e.V.

IM DEUTSCHEN AERO - CLUB E. V.

LUFTSPORTVEREIN GIFHORN E.V., 38503 GIFHORN, POSTFACH 1323, presse@lsv-gifhorn.de

Pressemitteilung

Text und Fotos : Helge Zembold
Thema : Saisonbilanz der Segelflieger
bei Rückfragen : Helge Zembold, Tel. (01 70) 1 23 45 67

Segelflieger stellten Streckenflugbilanz vor – Gifhorer Piloten erflogen 66000 Kilometer

Mehr als einmal um den Globus geflogen

Was für einen Satelliten eine Kleinigkeit ist, ist für die Segelflieger des Luftsport-Vereins Gifhorn (LSV) das Ergebnis einer ganzen Segelflugsaison. Rund 66000 Kilometer legten die Piloten ohne Motorkraft zurück – das entspricht etwa einer anderthalbfachen Erdumrundung. Dafür wurde der Verein belohnt – mit Platz vier in der Landeswertung der Deutschen Meisterschaft im Streckensegelflug (DMSt). Bundesweit landete der LSV auf Rang 23.

Dennoch gibt es für den LSV-Vorsitzenden Kersten Freude einen Wermutstropfen: „Leider war das Wetter nicht so gut wie im Vorjahr, als wir noch über 100000 Kilometer erflegen konnten.“ Feige betont zudem, dass die Vereinsmitglieder 2004 viel Zeit in die Organisation des Flugtages sowie der Deutschen Juniorenmeisterschaften investiert hätten und somit auf etliche Flüge verzichten mussten.

Bei der DMSt handelt es sich um einen dezentralen Wettbewerb, bei dem alle innerhalb einer Flugsaison absolvierten Flüge gewertet werden. Eingeteilt werden die DMSt-Flüge je nach Flugleistung des jeweiligen Flugzeugtyps. So starten die Hochleistungsgleiter in der Offenen Klasse, während die älteren Maschinen in der Clubklasse gemeldet sind. Zudem gibt es eine Wertung, in der die gesamte Kilometerleistung der Vereine ermittelt wird.

Gut vertreten sind die Gifhorer Flieger in den Einzelwertungen: Günter Leineweber absolvierte im Sommer einen Überlandflug über mehr als 760 Kilometer sowie mehrere Flüge über 550 Kilometer Weite und wurde somit landesweit Fünfter in der 18-Meter-Klasse. In der Offenen Klasse erreichte Tassilo Bode, der in diesem Jahr bei den Europameisterschaften in Litauen Vierter wurde, den dreizehnten Platz unter den Niedersachsen.

In der Standardklasse (Landeswertung) taucht Matthias Haufe auf dem vierten Rang als bester LSV-Pilot auf, Marc-Anton Winter wurde Neunter. Bester LSVer in der Doppelsitzerklasse ist Alexander Burkart auf Rang fünf, erfolgreichste Pilotin ist Bettina Bartels, die in der Damenwertung auf Rang drei landete. In der Juniorenwertung der Clubklasse wurde Vize-Landesmeister Bastian Busse Zweiter.

Auch in den niedersächsischen Mannschaftswertungen waren Gifhorer vorne dabei: In der zusammengefassten Konkurrenz von Offener und 18-Meter-Klasse belegten Frank Schlafke, Günter Leineweber und Heinrich Gaus landesweit Platz drei, bei den Clubklasse-Junioren landete das Team Bastian Busse, Dietmar Goldschmidt und Christoph Klein auf dem vierten Rang.

I.2. Häufige Fehler in Pressemitteilungen

Pressemitteilung „Fliegerlager“

- vom 1.8.2001 bis zum 8.8.2001 auf dem Flugplatz A-Stadt
- zwei A Prüfungen
- zwei Außenlandungen
- fast nur gutes Wetter
- viele Teilnehmer (viele Jugendliche)
- jeden Abend gegrillt und viel Spaß gehabt
- viele Flüge und Flugstunden

Das Fliegerlager 2001 war insgesamt ein sehr großer Erfolg für den Verein. Doch auch für die Mitglieder ließ sich ein akzeptabler Erfolg verbuchen. Es wurden zwei A-Prüfungen und ein erfolgreicher 50-Kilometer-Flug absolviert. Auch die anderen jungen Piloten konnten durch die hohe Start und Flugstundenzahl viel Erfahrung sammeln. Das Verhältnis zwischen den Jugendlichen und den älteren Mitgliedern ist im Verein sehr gut und abends wurde beim gemeinsamen Grillen und einem gemütlichen Bier noch über den Tag und über die Flüge gesprochen.

Kommentar:

Stichpunktartige Pressemitteilungen sind keine gute Vorlage für einen Redakteur, da es ihm zusätzliche Arbeit bereitet, daraus einen Text zu erstellen. Der Begriff „A-Prüfung“ muss erklärt werden, ebenso, warum das Fliegerlager ein großer Erfolg war. Grillen und Bier sind absolut tabu in Pressemitteilungen, ebenso Fotos, auf denen alkoholische Getränke zu sehen sind! Dass die Teilnehmer eines Fliegerlagers Spaß gehabt haben, versteht sich eigentlich von selbst – berichtenswert wäre eher, wenn dies nicht der Fall gewesen wäre.

Segelfliegen: Deutscher Juniorentitel ging nach A-Stadt

Bei den Deutschen Juniorenmeisterschaften im Segelflug in D-Hausen, die am Wochenende beendet wurden, konnte der Meistertitel nach A-Stadt geholt werden. A. B., Mitglied des Luftsportvereins A-Stadt, dessen Sitz an der Spatzengasse im Stadtteil Vogelheim ist, konnte die Konkurrenz schlagen und gewann. Somit können wir stolz sein, bei regionalen und deutschen Wettbewerben mit unseren Piloten ganz vorn zu sein. Näheres unter www.lsv-a-stadt.de.

Kommentar:

Ein deutscher Meister in eigenen Reihen? Das schreit nach einem großen Artikel und nicht nach einem Sechszweiler! Dabei muss die Nachricht nach vorn: WER hat den Meistertitel geholt? WANN und WO wurde der Sieg errungen? Wo der Verein seinen Sitz hat, ist anfangs völlig belanglos. Des weiteren versteht sich von selbst, dass die Vereinsmitglieder stolz auf den Erfolg sind – das könnte man höchstens noch in einem Zitat betonen, aber nicht in dieser Form. Der Verweis auf die Homepage halst dem Redakteur zusätzliche Arbeit auf – warum kopiert man nicht die Inhalte der Homepage in die Pressemitteilung?

Erfolgreiche A-Städter Piloten

Die A-Städter Segelflugpiloten kehrten mit Spitzenplatzierungen von den in D-Hausen ausgetragenen Landesmeisterschaften zurück. Innerhalb von eineinhalb Stunden wurden die aufgrund unterschiedlicher Flugleistungen in verschiedene Leistungsklassen eingeteilten 85 Maschinen mit vier Winden in den Himmel gebracht. 20 Minuten nach dem Start des letzten Segelflugzeuges der jeweiligen Klasse wurde die Abfluglinie freigegeben. [...]

Insgesamt kamen während der Meisterschaften fünf Wertungstage, an denen Strecken bis zu 430 Kilometer mit Durchschnittsgeschwindigkeiten mit 95 km/h geflogen wurden, zusammen. Die zurückgelegten Flugwege zeichnete ein Satellitennavigationssystem auf. [...]

In der Rennklasse (neue Kunststoffsegelflugzeuge mit veränderbarem Profil und Wasserballast) siegte A. B. vom Luftsportverein A-Stadt mit souveränem Vorsprung. In der Clubklasse (ältere Segelflugzeuge mit starrem Profil) gewann B. C. aus C-Büttel. C. D., D. E. und E. F. vom LSV erfliegen die Plätze vier, fünf und sechs. [...]

Die A-Städter Segelflieger sind mit ihren Platzierungen für die Deutschen Meisterschaften im kommenden Jahr qualifiziert.

Kommentar:

Dieser Nachbericht einer Landesmeisterschaft enthält die wichtige Nachricht, dass ein örtlicher Pilot den Meistertitel erfliegen hat. Diese Nachricht gehört nach vorn! Die Anzahl der Winden hingegen gehört überhaupt nicht in den Text, da der Leser mit dieser Tatsache so gut wie nichts anfangen kann. Den Hinweis, dass man für den Start 85 Maschinen knapp neunzig Minuten benötigte, kann man allenfalls am Ende des Textes einfließen lassen, dann jedoch mit der weitaus griffigeren Variante „... jede Minute hob ein Segelflugzeug ab...“. Die eingeklammerten Klassendefinitionen sind keine elegante Lösung. Insgesamt sollten die Leistungen der eigenen Piloten weitaus mehr im Vordergrund stehen, die Details über den Wettbewerbsablauf sollten hingegen auf ihren Informationswert für den Nicht-Flieger geprüft werden. Die Geschwindigkeitsangabe „95 Stundenkilometer“ beispielsweise ist allein nicht aussagekräftig – entweder muss ein Vergleich her, oder es muss betont werden, dass diese Geschwindigkeit ohne Motorkraft erzielt wurde.

„Hannover Turm, Delta Echo Lima Hotel Golf kommen.“ Flugschüler A. B. aus C-Büttel ist im Anflug auf dem Flughafen Hannover und hat gerade seinen Erstruf abgesetzt. Nun wartet er auf die Antwort des Towers. „Delta Echo Bravo Alfa Papa, machen sie Vollkreis links und verbleiben sie in der Warteschleife, wir haben eine Boeing 747 im Anflug“. Die junge Segelflugschülerin B. C. aus A-Stadt ist A. B. schon ein Stück „vorausgeflogen“ und muss den Anflug mit ihrer Cessna wohl oder übel abrechen und in Sichtweite der 2400 m langen Landebahn des Flughafen Hannovers erst mal in der Luft warten. So oder ähnlich klingt es zur Zeit in der Flugplatzkantine am Wochenende bei den Luftsportlern. Das für den Außenstehenden nicht schlüssige Sprachgewirr hat System. Wer sich dazu entschlossen hat, beim Luftsportverein A-Stadt das Einmaleins der Fliegerei zu erlernen, kommt am Sprechfunkzeugnis für den Flugfunkdienst nicht vorbei. [...]

Als Segelflieger wird wohl kaum jemand auf einem Verkehrsflughafen landen wollen, aber die Vorschriften besagen, dass auch die Motorlosen bei der Flugsicherung im Fluge in bestimmten Lufträumen Freigaben zur Benutzung einholen müssen. So wird bei der Übung des Sprechfunktens dem Segelflieger ein fingiertes Motorflugzeug mit einem selbstgewählten Rufzeichen zugeordnet. So können An- und Abflüge und das Rollen und Parken auf den Flughäfen Hannover, Bremen und Hamburg geübt werden. Im März müssen die angehenden Piloten vor einem Prüfungsausschuss der Regulierungsbehörde für Telekommunikation und der Flugsicherungs-AG beweisen, dass sie in einem schriftlichen Test das Fachwissen beherrschen. Danach kommt dann der von den Fliegern nicht sonderlich beliebte Teil der praktischen Prüfung. Ein Anflug und Abflug gespielt mit Sondersituationen und Notlagen auf einem Verkehrsflughafen wird simuliert durchgeführt. Der Prüfungsrat, der hier als Fluglotse fungiert, gibt dem Prüfling genaueste Anweisungen bezüglich seines Flugvorhabens. Viel Wert legen die Prüfer auf korrekten Gebrauch der festgelegten Sprechgruppen. Unsicherheiten und Missachtung von sogenannten Freigaben (erlaubte Flugbewegungen) quittieren sie in der Regel mit Prüfungswiederholungen. [...]

Neben der theoretischen Büffelei wird in der Werkstatt mit Hochdruck an der Instandsetzung und Vorbereitung der Flugzeuge und Gerätschaften zur kommenden Flugsaison gearbeitet. Mitte März stehen wieder die notwendigen Jahresabnahmen durch das Luftfahrtbundesamt an, danach soll es dann die ersten Kommandos „Seil straff“ für den beginnenden Segelflugbetrieb geben.

[...]

Ein wichtiger Termin ist dann auch wieder der traditionelle Tag der offenen Tür am 1.Mai. Wer zur neuen Saison eine Ausbildung zum Segel- oder Motorseglerpiloten beginnen möchte, sollte schon jetzt an Wochenenden am Flugplatz in A-Stadt oder bei Ausbildungsleiter E. F., Tel. 01234/56789 unverbindliche Informationen einholen. Wie sagte ein besorgter Zaungast in der letzten Flugsaison: Die lassen da ja Kinder allein mit Segelflugzeugen fliegen! Stimmt, Segelfliegen kann bereits mit 14 Jahren erlernt werden, auch wenn die Piloten/innen zur Erlangung der Mindestzuladung oftmals mit Bleikissen an den Start gehen müssen.

Kommentar:

Diese bereits gekürzte Pressemitteilung über den BZF-Lehrgang enthält sehr viele Details, von denen die meisten für den Leser nicht interessant sind. Der (hier fettgedruckte) Einstieg ist zwar spannend formuliert, aber viel zu komplex und vor allem zu lang, um dem Leser das Geschehen verständlich zu machen. Auch im weiteren Text wird zu viel auf unwichtige Sachverhalte eingegangen, der Begriff „Flugsicherungs-AG“ ist schlichtweg falsch. Der Textteil über die Werkstattarbeit hat hier nichts zu suchen und gehört in eine eigene Pressemitteilung, der Schluss ist nichts als (billig formulierte) Werbung, die es unbedingt zu vermeiden gilt.

II. Checklisten

II.1. Checkliste für die Pressemitteilung

Inhalt, Aufbau und Form

- Ist das Thema einer Pressemitteilung würdig?
- Ist das Ereignis noch aktuell?
- Ist der Umfang dem Thema angemessen?
- Ist der Text logisch aufgebaut?
- Steht das Wichtigste am Anfang?
- Ist der Einstieg spannend?
- Werden alle W-Fragen (Wer, Wie, Wo, Wann, Was, Warum, Woher) beantwortet?
- Habe ich wichtige Personen mit Vor- und Nachnamen, Titel und Funktion (ggf. Alter) genannt?
- Habe ich jedes Versprechen, das mein Text gibt, auch eingelöst?
- Sind alle Inhalte meines Textes nachprüfbar?
- Habe ich keine offensichtliche Werbung einfließen lassen?
- Ist der Text für den unbedarften Leser verständlich?
- Ist die Überschrift treffend?
- Gefällt mir mein Text? Hat ein Fremder meinen Text gelesen?
- Besitzt meine Pressemitteilung eine angemessene Form?
- Ist die Pressemitteilung für einen Redakteur gut zu lesen und zu redigieren?
- Erhalten alle Presseorgane dieselben Informationen?

Sprache

- Ist der Text überwiegend in Hauptsätzen geschrieben?
- Ist der Text frei von komplizierten und unverständlichen Satzgebilden?
- Habe ich überflüssige Substantivierungen vermieden?
- Habe ich Abkürzungen und Fremdwörter vermieden?
- Habe ich Wiederholungen und Behördendeutsch vermieden?
- Habe ich überwiegend im Aktiv geschrieben?
- Habe ich schwulstige Phrasen vermieden?
- Habe ich Übertreibungen vermieden?
- Habe ich die Regeln für Formulierungen und Wortwahl beachtet?
- Stimmen NEUE (!) Rechtschreibung, Zeichensetzung und Grammatik?

II.2. Die Pressemappe

Pressemappen dienen der Vorstellung des Vereins gegenüber Journalisten. Bei einem Flugplatzfest beispielsweise ist nicht immer genügend Zeit vorhanden, dem Pressemitarbeiter alles zu zeigen - im Gedächtnis bleibt die Informationsfülle sowieso nicht. Eine Menge an Standardinformationen können in solchen Mappen mit relativ wenig Aufwand verteilt werden. Mit kleinen Modifikationen kann das Material auch zur Mitgliederwerbung verwendet werden.

Die Mappen sollten gelegentlich mit Presseartikeln verschickt und bei jedem Reporterbesuch ausgehändigt werden. Hierbei ist jedoch wichtig, dass die Mappe nicht wie eine reine Sammlung von Werbematerial wirkt.

In einer Pressemappe sollte zu finden sein:

- Allgemeine Informationen über den Verein (Anschrift, Flugplatz, Mitgliederzahl, Gebäude/Hallen, Infrastruktur, Flugzeugpark etc.)
- Informationen über den Ort, in dem der Verein ansässig ist (gilt natürlich nicht für die Pressemappe, die an die Lokalredaktionen vor Ort geht)
- Namen und Telefonnummern wichtiger Kontaktpersonen
- Ein Text über die Segelflug-Ausbildung
- Ein Text über den Leistungs-/Streckenflug
- eine Kurzchronik, in der die Erfolge des Vereins und einzelner Piloten erwähnt werden (und wenn es nur der 39. Platz in der DMSt-Vereinswertung sein sollte!)
- aktuelle Pressemitteilungen zum Anlass, bei dem die Pressemappe überreicht wurde, sowie eventuell Kopien vorheriger Presseartikel
- zwei bis drei Fotos vom Flugbetrieb fürs Archiv
- sämtliche Texte und Bilder auf Diskette/CD
- Einladung zu einem kostenlosen Presseflug

II.3. Umgang mit der Presse im Unglücksfall

Im Unglücksfall werden sicher auch Reporter auftauchen - eher früher als später. Der richtige Umgang mit ihnen kann weiteren Schaden für alle Beteiligten minimieren.

1. Ansprechpartner für die Reporter bestimmen.

Die Person sollte nicht am Geschehen beteiligt gewesen sein, aber dennoch in der Lage sein, kompetent Auskunft zu erteilen (z. B. Fluglehrer, Scheinpiloten...). Der Flugleiter ist unter Umständen mit wichtigeren Dingen beschäftigt und sollte entlastet werden. Am besten eignet sich natürlich der Pressesprecher.

2. Alle sollen die Reporter an den Ansprechpartner verweisen.

Fragen nach den Geschehnissen soll möglichst nur der Ansprechpartner beantworten, da sonst unweigerlich mehrere Versionen aufkommen. Insbesondere dürfen nicht genannt werden: Namen von Beteiligten, Mutmaßungen über die Unfallursache und Schuldzuweisungen.

3. Reporter von der unmittelbaren Unglücksstelle fernhalten.

Dabei immer höflich bleiben! Die Reporter tun auch nur ihre Arbeit. Versuchen, sie zu verjagen ist sinnlos und unklug. Aber:

- Rettungsarbeiten dürfen nicht behindert werden
- Ermittlungen an der Unfallstelle dürfen nicht behindert werden (Zerstörung von Spuren)
- Fluggelände ist Privatgrund (Nur als letzten Ausweg anwenden)

4. Beteiligte von der Presse abschirmen

KEINE Auskünfte über Namen, die darf wenn dann nur die Polizei geben. Evtl. sind Angehörige noch nicht benachrichtigt oder der Name noch nicht bekannt (anderer Verein). Die erste Unfallschilderung nur den ermittelnden Stellen geben. (Gilt allgemein: Auch nicht mit anderen Vereinsmitgliedern sprechen. Die Erinnerungen könnten ungewollt beeinflusst werden.) Beteiligte zuerst zum Arzt (Schock)

5. Die Reporter auf später vertrösten.

Kurz nach einem Unfall hat noch niemand einen Überblick über das Geschehen.

6. Presseerklärung vorbereiten

(Die Stichworte sind als Hinweis zu verstehen, nicht alle zwingend nötig):

- *Wann?* → Startzeit, Unfallzeit
- *Wo?* → Startort, Unfallort
- *Wer?* → KEINE NAMEN!
- *Angaben zum Piloten:* Alter, Flugerfahrung, Schein seit ????, Wohnort, Familienstand, Kinder, Beruf
- *Evtl. Angaben zu Passagieren* nach obigem Muster.
- *Was?* → Flugzeugtyp, Baujahr, Hersteller, Herkunftsland, Personenschäden, Höhe Sachschaden
- *Wie?* → Unfallhergang knapp erläutern. Nur Offensichtliches, keine Spekulationen und Schuldzuweisungen! (z. B.: "*Beim Landeanflug ins Trudeln geraten.*" NICHT: "*Zu langsam geflogen.*" - auch wenn das sehr wahrscheinlich ist)
- *Warum?* KEINE AUSKUNFT! Begründung: Die zuständigen Behörden sind eingeschaltet und ermitteln. Der Untersuchungsbericht muss abgewartet werden. Auskunft ist nicht möglich und wäre auch nicht erlaubt.

- **WAS WURDE GETAN, UM DEN UNFALL ZU VERMEIDEN?**
Beispiele passend auswählen und genauer erläutern. Die hier genannten Stichworte dienen nur als Gedächtnisstütze:

Gesetzliche Vorgaben bzw. SBO:

- Mindestalter für Ausbildungsbeginn zum Piloten 14 Jahre
- Vor Alleinflug fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis
- Alle am Flugbetrieb Beteiligten sind für ihre Aufgaben ausgebildet bzw. eingewiesen
- Jährliche Überprüfung der Flugzeuge durch amtlichen Prüfer
- Gründliche Überprüfung der Flugzeuge vor jedem Flugbetrieb
- Check des Flugzeugs durch den Piloten unmittelbar vor jeden Start
- Start nur bei funktionsfähiger Sprechverbindung zwischen Startstelle und Winde
- Konstruktionsvorschriften für Segelflugzeuge und Zubehör.
- Nahezu alle Geräte und Zubehörteile für den Flugbetrieb müssen genehmigt und geprüft werden; es bestehen Betriebszeiten, nach deren Ablauf die Dinge nicht mehr verwendet werden dürfen bzw. erneut geprüft werden müssen
- Es gibt über die Luftverkehrsvorschriften hinausgehende, allgemein anerkannte Regelungen für das Kreisen in der Thermik
- Fluggelände muss abgesperrt werden, Absperrung ist zu Überwachen
- Geforderter Übungsstand für Gastflüge: Drei Starts in den letzten drei Monaten

PPL-Mindestanforderungen:

- Fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis, zu erneuern alle 2 Jahre
- Mindestalter 16 Jahre
- Polizeiliches Führungszeugnis
- Theorieunterricht in Luftrecht, Luftverkehrs- und Flugsicherungsvorschriften, Navigation, Meteorologie, Technik und Verhalten in besonderen Fällen
- Vorgeschriebene Mindest-Flugstunden und Starts
- Verschiedene praktische Übungen, auch mit Fluglehrern
- Theoretische Prüfung durch amtliche Stelle
- Praktische Prüfung durch amtlichen Prüfer

Verlängerung des PPL:

- Mindestens 24 Flüge innerhalb der vergangenen 24 Monate
- mindestens 5 Starts je Startart

Zusatzanforderungen im Verein:

- Flüge werden nur mit Rettungsfallschirm durchgeführt
- Prüfungsflüge mit Fluglehrer zu Beginn des Jahres für alle Piloten
- Mindestanforderungen, um bestimmte Flugzeugtypen zu fliegen
- Geforderter Mindest-Übungsstand, um mit Flugzeugen außerhalb des Platzbereiches zu fliegen
- Jährliches Pflichtbriefing für alle Piloten, bei dem u.a. die Platzregelungen und allgemeine Sicherheitsaspekte wiederholt werden
- Besuch von Flugsicherheitsvorträgen durch einen FSI
- ...

III. Das Grammatik-ABC¹⁵

Adjektiv	Adjektive nennt man auch Wie-Wörter, das sie beschreiben, wie eine Sache ist. Sie können sowohl →Substantive als auch →Verben näher definieren. Adjektive können gesteigert werden.
Hauptsatz	Ein Hauptsatz besteht mindestens aus einem →Substantiv und einem →Verb.
Konjunktion	Konjunktionen verbinden Wörter, Satzteile und Sätze. Beispiele: <i>und, oder, aber, sondern, nämlich, denn, zwar, trotzdem, ...</i>
Konjunktiv	Der Konjunktiv wird in erster Linie in der indirekten Rede (→Zitat) benutzt sowie im gehobeneren Sprachgebrauch.
Nebensatz	Der Nebensatz kann im Gegensatz zum →Hauptsatz nicht alleine stehen. Der Nebensatz liefert meist ergänzende Informationen. Beispiel: „ <i>Es war heute besonders schnell [Hauptsatz], weil er 200 Liter Wasser getankt hatte [Nebensatz].</i> “
Passiv	Das Passiv nennt man auch Leidensform. Man bildet es durch eine Form des →Verbs „werden“ und dem Partizip des Hauptverbs. Beispiel: „ <i>Das Passiv wird gebildet durch eine Form...</i> “ Während Aktiv-Sätze meist einen „Handelnden“ in den Vordergrund stellen, tritt dieser bei Passivkonstruktionen in den Hintergrund - hervorgehoben wird vielmehr der von der Handlung Betroffene.
Pronomen	Das Pronomen („für einen Namen“) steht oft anstelle einer →Substantivgruppe, wenn diese zuvor bereits erwähnt wurde. Beispiel: „ <i>Das Flugzeug wurde weiß lackiert. Es ist drei Jahre alt.</i> “
Relativsatz	Ein Relativsatz ist immer ein Teil eines komplexen Satzes; er kann nicht alleine stehen. Er wird eingeleitet durch ein Relativ→pronomen und bezieht sich immer auf den davor liegenden Satzteil. Beispiel: „ <i>Das Flugzeug, das ich fliege, hat Winglets.</i> “
Satzgefüge	In einem Satzgefüge werden →Haupt- und →Nebensätze verbunden.
Satzreihe	In einer Satzreihe werden mehrere →Hauptsätze durch eine →Konjunktion oder ein Komma verbunden. Beispiel: „ <i>Heinz ist schneller geflogen, aber ich habe mehr Kilometer geschafft.</i> “

¹⁵ Vgl. Dieter Wunderlich: Grammatisches Grundwissen zum Nachschlagen. Hirschgraben-Verlag, Frankfurt/Main 1978

Substantiv	Substantive sind Hauptwörter mit einer eigenen Bedeutung. Sie können zusammen stehen mit →Artikeln, →Adjektiven sowie Zahl- und Mengenworten und bilden dann eine Substantivgruppe. Das Substantiv kann in der Einzahl und in der Mehrzahl gebildet werden. Es kann durch ein Personal→pronomen ersetzt werden.
Substantivierung	→Verben und →Adjektive können wie →Substantive gebraucht werden. Die Form ändert sich nicht, die Worte werden aber groß geschrieben.
Synonym	Ein Synonym ersetzt ein Wort, ohne den eigentlichen Sinn gravierend zu verändern. Beispiel: „Haus“ → „Gebäude“
Verb	Nur wenige Sätze lassen sich ohne ein Verb formulieren. Es bezeichnet meist die Tätigkeit, die ein Satz beschreibt. Das Verb wird abhängig von der Zeit und der Person verändert.
Zitat	Ein Zitat ist die Wiedergabe des Wortlautes einer Aussage einer Person. Man unterscheidet zwischen direkter und indirekter Wiedergabe: <u>(direkt):</u> „Der Landkreis muss aktiv werden“, forderte der Bürgermeister. Bei der direkten Rede übernimmt man die Aussagen einer Person so genau wie möglich. Die direkte Rede wird in Anführungszeichen gesetzt. <u>(indirekt):</u> Der Bürgermeister forderte, dass der Landkreis aktiv werden müsse. In der indirekten Rede berichtet man aus der eigenen Perspektive. Personen, Ort und Zeit werden angepasst: „morgen“ → „am folgenden Tag“, „hier“ → „dort“, ... Man beachte hier die Verwendung des →Konjunktiv!

IV. Literaturhinweise

Gernot Brauer:

ECON Handbuch Öffentlichkeitsarbeit

ECON, Düsseldorf 1993

ISBN 3-430-11485-3

Norbert Franck:

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit – ein Ratgeber für Vereine, Verbände und Initiativen.

Bund-Verlag, Köln 1996

ISBN 3-7663-2547-7

Michael Konken:

Pressearbeit – Mit den Medien in die Öffentlichkeit.

FBV Medien-Verlags-GmbH, Limburgerhof 1998

ISBN 3-929469-15-4

Wolf Schneider/Paul-Josef Raue:

Handbuch des Journalismus

Rowohlt, Hamburg 1998

ISBN 3-499-60434-5

Norbert Schulz-Brudoehl:

Die PR- und Pressefibel. Zielgerichtete Medienarbeit. Ein Praxisbuch für Ein- und Aufsteiger

F.A.Z.-Institut

ISBN 3-934191-48-7

Über den Verfasser:

Helge Zembold (Jg. 1981) ist seit 1995 aktiver Segelflieger und betreibt seit 1997 die Pressearbeit im Luftsport-Verein Gifhorn (Niedersachsen). Journalistische Erfahrungen sammelte er als langjähriger freier Mitarbeiter des Braunschweiger Zeitungsverlages. 2002 richtete Zembold ein Seminar für Luftsport-Pressewarte im DAeC-Landesverband Niedersachsen aus. Seit 2003 ist er Beauftragter für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der Segelflugkommission des DAeC. Helge Zembold ist als Verkehrspilot tätig.

Fragen, Feedback oder Kommentare werden gerne entgegen genommen unter

presse@lsv-qifhorn.de