Von Rhönbussard *bis* ASW 28. *Eine diachrone Korpusanalyse offizieller Namen von Segelflugzeugen*

Stéphane Hardy

1. Einleitung

Rhönbussard, *Mouette*, *Blaue Maus*, *Puchatek*, *Standard Libelle*, *Hol's der Teufel*, *Ventus* 2B oder *ASW 28*: Wer sich mit Segelflugzeugen beschäftigt, begegnet sehr vielfältigen Namen. Das Spektrum reicht von Bildungen aus unterschiedlichen lexikalisch-semantischen Bereichen über Kombinationen lexikalischer und numerischer Elemente bis zu technisch-systematischen Bezeichnungen aus Buchstaben, Abkürzungen und Zahlen.

Der vorliegende Beitrag untersucht offizielle Namen, die Hersteller:innen, Konstrukteur:innen oder entwickelnde Institutionen für Segelflugzeugtypen, Modell- bzw. Baureihen und Varianten sowie eigenständige Versuchs- und Forschungskonstruktionen verwenden. Diese werden im Folgenden als *Segelflugzeugnamen* bezeichnet. Nicht Gegenstand der Untersuchung sind dagegen inoffizielle Namen, die nachträglich von Pilot:innen für ein individuelles Segelflugzeug vergeben wurden. Ebenfalls unberücksichtigt bleiben Segelflugzeugkennzeichnungen und andere administrative Identifikatoren.[1]

Das Nebeneinander von Namen wie *Standard Libelle* und *ASW 28* verweist auf unterschiedliche Formen der Produktbenennung. Hersteller:innen können etwa auf Appellativa, andere Namen oder Syntagmen zurückgreifen. Diese Namen entsprechen häufig „der prototypischen Gestalt von Lexemen einer Sprache […], insofern als sie aussprechbare, phonologisch und morphologisch ins Sprachsystem integrierbare Einheiten sind" (Lötscher 2007: 117). Daneben stehen Initialen, Abkürzungen, Konstruktionsnummern und weitere alphanumerische Elemente. Beide Verfahren schließen sich jedoch nicht aus: Appellativische und technisch-systematische Bestandteile können miteinander verbunden werden (z. B. *Lo*

1 Da ein Segelflugzeug in Herstellerdokumentationen und amtlichen Verzeichnissen zugleich auf unterschiedlichen Ebenen bezeichnet werden kann, bedarf diese Eingrenzung einer genaueren Erläuterung. Die entsprechenden Bezeichnungsebenen und ihre onomastische Einordnung werden daher in Kap. 2 anhand konkreter Einträge aus der Segelflugzeugliste des Luftfahrt-Bundesamtes dargestellt.

Namenkundliche Informationen 118 © 2026 is licensed under CC BY 4.0

100 Zwergreiher[2]), Varianten eines Modells kennzeichnen (z. B. *Ventus 2A*, *Ventus 2B* und *Ventus 2C*) oder über mehrere aufeinanderfolgende Modelle hinweg fortgeführt werden (z. B. *Skylark 1* bis *Skylark 4*). Die Namen dienen somit nicht allein der Bezeichnung eines Produkts. Sie können dieses zugleich innerhalb einer Herstellersystematik einordnen, von anderen Modellen bzw. Baureihen unterscheiden und Beziehungen zu Vorgängern, Varianten oder Nachfolgemodellen herstellen. Während höhere Zahlen bei Automobilmodellnamen gewöhnlich größere Modelle bezeichnen (z. B. *BMW 116i, 320, 530*; vgl. Lötscher 2007: 118), können sie bei Segelflugzeugnamen innerhalb einer Modellfolge auf ein neueres Modell verweisen, das die Auslegung und zahlreiche Komponenten seines Vorgängers übernimmt. Ein Beispiel hierfür sind das doppelsitzige Schulflugzeug *SGS 2-22* der amerikanischen Schweizer Aircraft Corporation und sein Nachfolger *SGS 2-33* (vgl. Simons 2006b: 250). Höhere Zahlen bei Segelflugzeugnamen innerhalb einer Modellfolge können ebenso auf die technische Weiterentwicklung eines Vorgängermodells verweisen. So folgten auf *LS-1* die Muster *LS-2* bis *LS-8* des deutschen Herstellers Rolladen Schneider (heute von DG-Flugzeugbau übernommen) (vgl. Simons 2006b: 125).

Ziel des Beitrags ist es, diese Benennungspraxis auf der Grundlage eines abgegrenzten Korpus systematisch zu beschreiben. Untersucht werden Namenbasen, semantische Bezugs- und Benennungsbereiche sowie namenbildende Verfahren. Darüber hinaus wird danach gefragt, welche diachronen Veränderungen sich innerhalb dieser drei Analyseebenen erkennen lassen. Vor diesem Hintergrund geht der Beitrag von folgender Forschungsfrage aus:

Wie sind die offiziellen Namen von Segelflugzeugtypen, Modellen, Baureihen, Varianten sowie eigenständigen Versuchs- und Forschungskonstruktionen hinsichtlich ihrer sprachlichen Basis, ihrer semantischen Bezüge und ihrer formalen Bildung organisiert, und welche diachronen Veränderungen lassen sich zwischen 1920 und 2000 feststellen?

Soweit ersichtlich, liegt damit erstmals eine systematische sprachwissenschaftliche Untersuchung offizieller Segelflugzeugnamen vor. Die onomastische Forschung zu Verkehrsmittelnamen berücksichtigt diese Objektgruppe bisher

2 Der Name *Lo 100 Zwergreiher* besteht aus der Abkürzung des Vornamens *Lothar* (*Lo*), des Bruders des Konstrukteurs dieses Segelflugzeugs Alfred Vogt. Die Zahl 100 steht für eine Spannweite von 10 Metern (bzw. 100 Dezimetern). Das Appellativ *Zwergreiher* bezieht sich ebenso auf die geringe Spannweite von nur 10 Metern.

Namenkundliche Informationen 118 © 2026 is licensed under CC BY 4.0

nicht. Das Untersuchungskorpus umfasst Segelflugzeugnamen aus unterschiedlichen Ländern (wie Australien, Brasilien, Deutschland, Finnland, Frankreich, Italien, den Niederlanden, Österreich, Polen, der Schweiz, der Tschechoslowakei, Ungarn, den USA und dem Vereinigten Königreich). Länderspezifische Unterschiede bilden aufgrund der ungleichen Verteilung des Korpus keine eigenständige Analyseebene (vgl. Kap. 3) Für die am stärksten vertretenen Herstellungsländer werden jedoch Tendenzen skizziert.

2. Forschungsstand und theoretisch-begrifflicher Rahmen

Die Bezeichnungen, die einem Segelflugzeug in Herstellerunterlagen, technischen Darstellungen und amtlichen Verzeichnissen zugeordnet werden, beziehen sich nicht zwangsläufig auf dieselbe Bezeichnungsebene und erfüllen unterschiedliche Funktionen. Wie diese Bezeichnungen in einem nationalen Zulassungsverzeichnis erfasst und voneinander unterschieden werden, lässt sich exemplarisch für Deutschland anhand der Einträge *Rhönbussard*, *Doppelraab* sowie *K 8* in der Segelflugzeugliste des Luftfahrt-Bundesamtes (= LBA) verdeutlichen:

Kennblatt- u. Geräte-Nr. TCDS-No. and Approval-No.	**Gerät** Type of Product or Article	**Hersteller (Kurzbezeichnung)** Manufacturer's Name (abbreviation)	**Zugelassene Baureihe** Type or Models approved
1	2	3	4
50/SP	Rhönbussard	Schleicher	Rhönbussard
101/SP	Doppelraab	Raab, Unterföhring	Doppelraab IV Doppelraab V Doppelraab VI Doppelraab 7
216/SP	K 8	Schleicher	K 8 K 8 B K 8 C

Tab. 1: Auszug aus der Zusammenstellung der in der Bundesrepublik Deutschland vom Luftfahrt-Bundesamt als Muster zugelassenen Segelflugzeuge (*Das Blaue Buch*).

Namenkundliche Informationen 118 © 2026 is licensed under CC BY 4.0

Dort bezeichnen *50/SP*, *101/SP* oder *216/SP* die „Kennblatt- u. Geräte-Nr.“, *Rhönbussard*, *Doppelraab* bzw. *K 8* stehen in der Spalte „Gerät“ (*Type of Product or Article*), *Schleicher* und *Raab, Unterföhring* nennen die Hersteller:innen und *Rhönbussard*, *Doppelraab IV*, *Doppelraab V*, *Doppelraab VI*, *Doppelraab 7* bzw. *K 8*, *K 8 B* sowie *K 8 C* erscheinen als „zugelassene Baureihe[n]“ (*Type or Models approved*) (LBA 2021). Eine einzige amtliche Tabellenzeile enthält somit einen zulassungsbezogenen Identifikator, eine übergeordnete Gerätebezeichnung, einen Herstellernamen und mehrere Modell- bzw. Baureihenbezeichnungen.

Die Kategorien des LBA bilden unterschiedliche Ebenen der amtlichen Musterzulassung ab. Für die Auswertung der im LBA-Verzeichnis erfassten deutschen Belege dient die Spalte „Gerät“ (*Type of Product or Article*) als Ausgangspunkt für die Ermittlung der übergeordneten Segelflugzeugnamen. Da auch Modell-, Baureihen- und Variantenbezeichnungen untersucht werden, sind ergänzend die Einträge in der Spalte „zugelassene Baureihe“ (*Type or Models approved*) zu berücksichtigen. Beim *Rhönbussard* stimmen beide Bezeichnungen überein. Beim *Doppelraab* bildet der Eigenname *Doppelraab* die übergeordnete Produktbezeichnung, während *Doppelraab IV*, *Doppelraab V*, *Doppelraab VI* und *Doppelraab 7* die zugelassenen Modelle bzw. Baureihen bezeichnen. Entsprechend bildet *K 8* die übergeordnete Gerätebezeichnung, der in der Spalte „zugelassene Baureihe“ die Bezeichnungen *K 8*, *K 8 B* und *K 8 C* zugeordnet sind (LBA 2021).[3] Innerhalb des LBA-Verzeichnisses bildet die Spalte „Gerät“ folglich die primäre Erhebungsebene, während die Spalte „zugelassene Baureihe“ die für die Untersuchung relevanten Modell- und Variantenbildungen erschließt.[4]

Die am LBA-Verzeichnis exemplarisch aufgezeigte Unterscheidung zwischen Produktbezeichnungen, Modell- bzw. Baureihennamen und administrativen Identifikatoren findet sich in ähnlicher Form auch in der onomastischen Forschung

3 Alexander Schleicher bezeichnet die *K 8* als das erste in Poppenhausen an der Wasserkuppe gebaute Segelflugzeug (Baujahr 1957), das keinen „zusätzlichen Namen“ mehr erhielt. Gemeint ist offenbar nicht das Fehlen einer alphanumerischen Typenbezeichnung, sondern der Verzicht auf einen zusätzlichen, appellativisch basierten Eigennamen. Frühere Schleicher-Modelle führten neben technisch-systematischen Bezeichnungen wie *Ka 2*, *Ka 4*, *Ka 6* oder *K 7* noch Namen wie *Rhönschwalbe*, *Rhönlerche II*, *Rhönsegler* oder *Rhönadler*. Bei der *K 8* fungiert dagegen allein die alphanumerische Bezeichnung als Produktname (vgl. Schleicher o. J.a; siehe hierzu ebenso Kap. 4.1 sowie 4.3).

4 Für ihre hilfreichen Erläuterungen zur Einordnung der unterschiedlichen Namen, Typenbezeichnungen und Kennungen im LBA-Verzeichnis danke ich Reinhold Ruß und Kay Hoffmann von der Eichelsdörfer GmbH Flugzeugbau in Bamberg (persönliche Kommunikation vom 18. April, 22. und 26. Mai 2026).

Namenkundliche Informationen 118 © 2026 is licensed under CC BY 4.0

zu Verkehrsmittelnamen. Einen allgemeinen Ausgangspunkt bildet hierbei der Überblick von Nübling/Fahlbusch/Heuser (²2015: 306–316). Die Autor:innen ordnen die Namen mobiler technischer Geräte, darunter Kraftfahrzeuge, Züge, Flugzeuge und Schiffe, den Ergonymen zu, konstatieren jedoch eine „unzureichende Forschungslage" und kennzeichnen ihre Darstellung ausdrücklich als „subjektive Auswahl" (Nübling et al. ²2015: 306f.).[5] Für die vorliegende Untersuchung ist insbesondere die dort vorgenommene Unterscheidung zwischen dem Eigennamen eines einzelnen Verkehrsmittels, dem Waren- bzw. Modellnamen und einem alphanumerischen Identifikationscode relevant. So bezeichnet *Lüneburg* einen bestimmten Airbus A321 der Lufthansa, *Airbus A340-600* dagegen einen Flugzeugtyp, während *D-AISE* der amtlichen Registrierung und eindeutigen Identifikation eines einzelnen Flugzeugs dient (Nübling et al. ²2015: 306, 312).

Der Abschnitt zu Flugzeugnamen (Nübling et al. ²2015: 312–314) konzentriert sich auf motorisierte Passagier- und Militärflugzeuge. Behandelt werden insbesondere die individuellen Namen einzelner Verkehrsflugzeuge bei Lufthansa, Austrian Airlines und Swiss sowie informelle Namen und die sogenannte *Nose Art* militärischer Flugzeuge.[6] Ein Flugzeug kann demnach neben seiner herstellerseitigen Typen- oder Modellbezeichnung einen individuellen Namen tragen (z. B. *Boeing B-29 Superfortress Enola Gay*). Die angeführten Individualnamen beruhen u. a. auf Toponymen (*Dachstein*, *Neustadt a. d. Weinstraße*), Anthroponymen (*Gustav Dörr*, *Eddie Allen*), Theonymen (*Hermes*, *Dionysos*) oder Appellativa (*Wildkatze*, *Nachtigall*) und können auch in Form von Syntagmen auftreten (*Lucky Lady*, *Satan's Sister*). Segelflugzeuge und ihre Namen werden jedoch in diesem Überblick nicht berücksichtigt.

Eine frühe korpusbasierte Untersuchung zur Benennung kommerzieller Verkehrsflugzeuge legen Embleton/Lapierre (1997) vor. Ihre auf der Ausgabe von 1992 des Verzeichnisses *JP Airline-Fleets International* beruhende Datenbank umfasst 3058 Namen, die Flugzeugen von 416 Fluggesellschaften in mehr als 100 Ländern zugeordnet sind. 2734 dieser Namen werden semantischen Hauptkate-

5 Zu weiteren onomastischen Untersuchungen von Verkehrsmittelnamen vgl. Coates (2016; 2023) zu britischen Lokomotivnamen, Weyers (2008) zu Namen von Lokomotiven, Triebfahrzeugen und Zugläufen, Jones (2016) zu historischen Schiffsnamen, Ewald/Manzke (2024) zu Namen von Segelbooten sowie Lötscher (2007) zu Modellnamen für Automobile.

6 Als *Nose Art* werden individuell gestaltete Schriftzüge und bildliche Darstellungen bezeichnet, die meist am vorderen Rumpf eines Flugzeugs angebracht sind. Insbesondere bei militärischen Flugzeugen dient sie der Individualisierung einzelner Maschinen. Häufig umfasst sie einen inoffiziellen Namen, der mit einem Bildmotiv verbunden sein kann (vgl. Nübling et al. ²2015: 313).

Namenkundliche Informationen 118 © 2026 is licensed under CC BY 4.0

gorien zugewiesen. Gegenstand sind folglich überwiegend Namen einzelner Flugzeuge innerhalb kommerzieller Flotten, nicht herstellerseitige Typen- oder Modellnamen. Die Autor:innen unterscheiden ausdrücklich zwischen einzelnen Verkehrsmitteln als *tokens* und Typen als *types*. Die Referenzebene ihrer Untersuchung unterscheidet sich somit grundlegend von derjenigen des vorliegenden Beitrags (vgl. Embleton/Lapierre 1997: 218f., 224f.).

Für die Abgrenzung des Segelflugzeugkorpus ist zugleich die historische Darstellung der frühen Flugzeugbenennung relevant. Embleton/Lapierre (1997: 221) führen u. a. Lilienthals *Modell Stölln*, *Sturmflügelmodell* und *Normal-Segelapparat* sowie Pilchers Hängegleiter *Bat*, *Beetle*, *Gull* und *Hawk* an. Sie weisen darauf hin, dass bei frühen Konstruktionen die Unterscheidung zwischen dem Namen eines Modells und dem Individualnamen eines einzelnen Flugzeugs dadurch erschwert wird, dass von einem Modell häufig nur ein Exemplar existierte. Aus dieser Beobachtung lässt sich für die vorliegende Untersuchung ableiten, dass die Stückzahl allein nicht über die Referenzebene entscheidet: Auch eine nur einmal gebaute Konstruktion kann einen offiziellen Konstruktions- oder Modellnamen tragen, sofern die Bezeichnung der Konstruktion und nicht der Individualisierung des einzelnen Flugzeugexemplars dient. Segelflugzeuge erscheinen bei Embleton/Lapierre (1997: 220–222) allerdings lediglich als historische Einzelbeispiele und bilden keinen systematisch untersuchten Teilbestand.

Für die Ebene der Typen- und Produktbezeichnungen stellt Puzeys Beitrag *Aircraft Names* (2016) die unmittelbar vergleichbare onomastische Studie dar. Er berücksichtigt sowohl Bezeichnungen von Flugzeugtypen als auch offizielle Namen sowie inoffizielle Spitznamen einzelner Flugzeuge. Behandelt werden insbesondere britische und US-amerikanische militärische Benennungs- und Bezeichnungssysteme sowie alphanumerische Typenbezeichnungen (*Royal Aircraft Factory S.E.1*, *Sopwith Salamander*, *P-8 Poseidon*), alliierte Codenamen für japanische Flugzeuge im Zweiten Weltkrieg (*Oak*, *Frank*, *Tabby*), zivile Produktbezeichnungen am Beispiel der Boeing-700-Serie (*Dreamliner*) sowie inoffizielle Namen (*Munin*). Segelflugzeuge werden lediglich einleitend im Zusammenhang mit der Entwicklungsgeschichte der Luftfahrt erwähnt, doch ihre Namen bilden keinen gesonderten Analysegegenstand (vgl. Puzey 2016: 605).

Puzeys Darstellung beschränkt sich nicht auf die formale Organisation dieser Bezeichnungssysteme, sondern berücksichtigt auch semantische Herkunftsbereiche der Namenbasen und institutionelle Benennungsprinzipien. So wurden lexikalische Typennamen in britischen militärischen Benennungssystemen u. a. aus den Bereichen Fauna (*Sopwith Dolphin*), Flora (*Bristol Sycamore*) und Minera-

Namenkundliche Informationen 118 © 2026 is licensed under CC BY 4.0

lien sowie aus geographischen Bezeichnungen (*Avro Lancaster*) und Namen mythologischer Figuren (*Avro Vulcan*, benannt nach dem römischen Gott Vulcanus) geschöpft (Puzey 2016: 606–608). Die Auswahl konnte dabei an die Funktion des Flugzeugs gebunden sein. Daneben wurden Hersteller- und Typenname mitunter alliterierend aufeinander abgestimmt (etwa in *Vickers Valiant*, *Bristol Blenheim*, *Hawker Hurricane* und *Blackburn Buccaneer*) (vgl. Puzey 2016: 608 sowie 614, Fußnote 3). Anhand der alliierten Codenamen und der zivilen Luftfahrtproduktbenennung werden darüber hinaus regelgebundene[7] bzw. marketingbezogene[8] Auswahlverfahren sichtbar. Der Beitrag bietet damit Anknüpfungspunkte für die Untersuchung von Namenbasen und semantischen Bereichen, entwickelt jedoch keine einheitliche korpusbasierte Typologie dieser Kategorien.

Für die vorliegende Untersuchung ist besonders der Hinweis relevant, dass eine vollständige technische Flugzeugbezeichnung den Herstellernamen, eine alphanumerische Typenbezeichnung und einen Typennamen miteinander verbinden kann. Untervarianten lassen sich wiederum durch veränderte Markierungsnummern, modifizierte Bezeichnungen oder neue Typennamen unterscheiden (Puzey 2016: 614).

Für die kommerziell verwendeten Segelflugzeugnamen ist Ronneberger-Sibolds funktionale Definition der Warennamen maßgeblich. Sie definiert *Warennamen* als „Namen, unter denen Produkte und Dienstleistungen auf dem Markt angeboten werden“ (Ronneberger-Sibold 2004: 557). Aufgrund der industriellen Vervielfältigung des bezeichneten Produkts können sie sich auf zahlreiche gleichartige Exemplare beziehen und nehmen insofern eine Zwischenstellung zwischen prototypischen Eigennamen und Appellativen ein (Ronneberger-Sibold 2004:

7 Besonders deutlich wird die Regelbindung bei den alliierten Codenamen für fremde Flugzeugtypen. Während des Zweiten Weltkriegs erhielten japanische Schulflugzeuge Baumnamen wie z. B. *Oak* oder *Willow*, Transportflugzeuge weibliche Vornamen mit dem Anfangsbuchstaben *T* wie z. B. *Tabby* und Jagdflugzeuge männliche Vornamen wie z. B. *Clint* oder *Frank*. In dem 1954 eingeführten System für sowjetische, chinesische und später russische Flugzeuge kennzeichnete der Anfangsbuchstabe die jeweilige Flugzeugart: *B* stand für Bomber (*Badger*, *Blowlamp*, *Bull*), *C* für Transportflugzeuge (*Camber*, *Coaler*, *Coot*), *F* für Jagdflugzeuge (*Fishbed*, *Foxbat*, *Fritz*), *H* für Hubschrauber (*Helix*, *Hind*, *Hippo*) und *M* für sonstige Flugzeugtypen (*Mainstay*, *Midas*, *Mote*) (vgl. Puzey 2016: 609).

8 Marketingbezogene Benennungsentscheidungen veranschaulicht Puzey anhand der Boeing-700er-Reihe. Da *Model 700* für das erste Düsenverkehrsflugzeug des Unternehmens nicht hinreichend ambitioniert erschien, wurde die Bezeichnung *Boeing 707* gewählt und mit *727*, *737*, *747*, *757*, *767* und *777* zu einer Modellreihe ausgebaut. Der zusätzliche Name *Jet Stratoliner* konnte sich gegenüber der Modellnummer nicht durchsetzen. Für die *Boeing 787* wurde dagegen erneut ein offizieller Name vorgesehen: Eine weltweite Abstimmung über *Dreamliner*, *eLiner*, *Global Cruiser* und *Stratoclimber* führte zur Produktbezeichnung *Boeing 787 Dreamliner* (vgl. Puzey 2016: 610).

Namenkundliche Informationen 118 © 2026 is licensed under CC BY 4.0

557f.). Diese Bestimmung erfasst jedoch nicht die Namen von Prototypen, Forschungsflugzeugen und anderen Einzelkonstruktionen ohne Marktangebot.

Als übergreifender Arbeitsbegriff wird deshalb *Segelflugzeugname* verwendet. Dieser bezeichnet offizielle Namen und Typenbezeichnungen auf der Ebene einer Konstruktion, eines Typs, Modells, einer Baureihe oder Variante, unabhängig von Marktangebot und Stückzahl. Dazu gehören auch Versuchsmuster und Forschungsflugzeuge, von denen nur ein Exemplar gefertigt wurde. Die Akaflieg Braunschweig bezeichnet ihre Prototypen ausdrücklich als Einzelstücke, bei deren Entwicklung keine kommerziellen Interessen verfolgt werden (vgl. Akaflieg Braunschweig o. J.). Bei der Namengebung von Forschungssegelflugzeugen und Prototypen werden häufig rein alphanumerische Bezeichnungen verwendet, beispielsweise *D-38* der Akaflieg Darmstadt, *B 12*, *B 13* und *B 13e* der Akaflieg Berlin und *Mü 29* der Akaflieg München (vgl. Akaflieg Darmstadt o. J.; Akaflieg Berlin o. J.; Akaflieg München o. J.). Die Erweiterung einer alphanumerischen Bezeichnung um einen lexikalischen Bestandteil, etwa ein Anthroponym (*FS-31 Ferdinand Porsche* der Akaflieg Stuttgart) oder ein Appellativ (*Mü 24 Milan II* der Akaflieg München und *FS-29 Teleskopflügel* der Akaflieg Stuttgart), ist demgegenüber deutlich seltener belegt (vgl. Akaflieg Stuttgart o. J.; Akaflieg München o. J.). Namenartensystematisch gehören sämtliche untersuchten Bezeichnungen als Namen menschengeschaffener Objekte zu den *Ergonymen* (Nübling et al. ²2015: 266).

Eine weitere Präzisierung ermöglicht Meinekes Kategorie des *Serionyms*. Ein Serionym ist ein „Name für Gebrauchsgegenstände, die zu Verkaufszwecken meist in Serie hergestellt werden" bzw. ein „Warenname für ein in Serie hergestelltes Produkt" (Meineke 2026: 90, 721). Ein Segelflugzeugname ist folglich nur dann als Serionym einzuordnen, wenn sowohl die kommerzielle Angebotsfunktion als auch die Serienherstellung belegt sind. Die herstellerseitige Modellbezeichnung gilt primär dem *Type*, kann aber appellativisch auch auf einzelne *Tokens* bezogen werden, ohne diese zu individualisieren (Meineke 2026: 90f., 721f.).

Davon sind *Porejonyme* (griech. *poreion* 'Verkehrsmittel' + *-onym*) als individuelle Eigennamen einzelner Verkehrsmittel zu unterscheiden (Meineke 2026: 91, 658). Sie entsprechen der oben beschriebenen Kategorie des Eigennamens eines einzelnen Flugzeugs, wie *Lüneburg* sie repräsentiert. Die im vorliegenden Beitrag untersuchten Segelflugzeugnamen sind somit nicht als Porejonyme einzuordnen.

Zusammenfassend bildet *Ergonym* das namenartensystematische Hyperonym, während *Segelflugzeugname* als gegenstandsbezogener Arbeitsbegriff dient. *Warenname*, *Serionym* und *Porejonym* bezeichnen jeweils spezifische funktionale

Namenkundliche Informationen 118 © 2026 is licensed under CC BY 4.0

bzw. referenzielle Teilgruppen. Marktangebot, Serienfertigung und Einzelreferenz entscheiden folglich nicht über die Korpusaufnahme, sondern werden als Merkmale der untersuchten Namen kodiert. Neben herstellerseitigen Produktnamen können einzelne (Segel-)Flugzeuge jedoch auch sekundäre Individualnamen erhalten. Dabei ist zwischen bewusst vergebenen Taufnamen und informellen, im Nutzungskontext entstandenen Spitznamen zu unterscheiden (vgl. Puzey 2016: 612–614). So wurde der *Janus C* des Dr.-Angelika-Machinek-Fördervereins Frauensegelflug 2022 auf den Namen *Schwobamädle* getauft, der an die Pionierinnen des ehemaligen Clubs der Segelfliegerinnen Stuttgart erinnert. Es handelt sich somit um einen nachträglich vergebenen Individual- bzw. Taufnamen und nicht um einen Spitznamen im engeren Sinne (vgl. Deboben 2022). Ein informeller, vereinsintern gebrauchter Spitzname ist demgegenüber *Zickenbomber* für ein bestimmtes Exemplar des Typs *ASK 23* (eigene Beobachtung, Flugsportverein Grabfeld, Saal an der Saale, 2025). Die Bezeichnung wird damit erklärt, dass dieses Flugzeug gerne von Pilotinnen genutzt wird. Da solche sekundären Benennungen nicht herstellerseitig vergeben werden und nicht den Typ, das Modell oder die Baureihe bezeichnen, sind sie nicht Bestandteil des vorliegenden Korpus.

Die bisherige Forschung zu Namen von Verkehrsmitteln und technischen Objekten bietet somit Anknüpfungspunkte, aber keine Vergleichsdaten zu Segelflugzeugen. Untersucht wurden Namen von Fahrzeugen, Schiffen, Lokomotiven und Verkehrsflugzeugen, und zwar sowohl auf der Ebene individueller Exemplare (z. B. Embleton/Lapierre 1997; Ottersbach/Solling 2022) als auch auf der Ebene von Typen-, Modell- und Serienbezeichnungen (z. B. Lötscher 2007; Piller 1999; Puzey 2016). Segelflugzeugnamen werden in diesen Arbeiten nicht berücksichtigt. Auch der Überblick von Nübling et al. ([2]2015: 312–314) klammert sie aus. Daraus ergibt sich zugleich eine Einschränkung der Vergleichbarkeit: Befunde zu individuell vergebenen Namen lassen sich nur mit Vorbehalt auf herstellerseitig vergebene Typen- und Modellnamen übertragen und umgekehrt. Die folgenden Kapitel beschreiben deshalb zunächst Korpus und Methode (Kap. 3) und werten die Segelflugzeugnamen anschließend nach Namenbasen, semantischen Bereichen und Bildungsverfahren aus (Kap. 4). Die genannten Studien dienen dabei als Vergleichsfolie für die Einordnung der Ergebnisse.

Namenkundliche Informationen 118 © 2026 is licensed under CC BY 4.0

3. Korpusbildung und Methodik

Die Untersuchung beruht auf einem eigens erstellten diachronen Korpus von Segelflugzeugnamen aus dem Zeitraum von 1920 bis 2000. Zentrale Datengrundlage sind die drei Bände „Segelflugzeuge" von Martin Simons zu den Zeiträumen 1920–1945, 1945–1965 und 1965–2000.[9] Sämtliche dort als Namen oder offizielle Typenbezeichnungen geführten Konstruktionen wurden erfasst und anhand der Darstellungen im Fließtext überprüft. Ergänzend wurden offizielle Hersteller-Internetseiten und institutionelle Selbstdokumentationen, insbesondere akademischer Fliegergruppen, herangezogen. Das Verzeichnis der vom Luftfahrt-Bundesamt zugelassenen Segelflugzeugmuster diente ausschließlich dem Abgleich von Gerätebezeichnung, Hersteller:innen und zugelassener Baureihe. Es wurde nicht als Beleg für die Namenvergabe verwendet.

Als Untersuchungseinheit gilt die *Namenfamilie*. Ein lexikalisch übereinstimmender Name und die ihm nachweislich zugeordneten Modelle und Varianten werden in einem Korpusbeleg gebündelt. So umfasst die Namenfamilie *Grunau Baby* u. a. *Grunau Baby I*, *Grunau Baby II*, *Grunau Baby IIA*, *Grunau Baby IIB*, *Grunau Baby IV*. Dadurch wird nicht jede Modell- oder Variantenmarkierung als eigenständige Namenvergabe gezählt. Bandübergreifende Wiederholungen werden markiert und bei lexembezogenen Auswertungen nicht mehrfach berücksichtigt. Ein vergleichbares Vorgehen wählt Piller (1999: 88f.) für amerikanische Automobilnamen. Die Autorin erfasst Serienbezeichnungen und ordnet sie der Periode ihrer Einführung zu.

Das Gesamtkorpus umfasst 405 Namenfamilien: 152 aus dem Zeitraum 1920–1945, 122 aus 1945–1965 und 131 aus 1965–2000. Für 252 Belege ist eine Verkaufs- bzw. Bausatzfunktion nachgewiesen. Bei 55 Belegen ist die kommerzielle Funktion offen. 98 Fälle betreffen nichtkommerzielle Hochschul-, Forschungs-, Versuchs- oder Einzelkonstruktionen. Alle drei Gruppen gehen in die onomastische

9 Für die vorliegende Untersuchung dienen die Bandgrenzen (Simons 2005; 2006a; 2006b) als zeitliches Gliederungsraster. Die unterschiedlich langen Untersuchungsintervalle ergeben sich folglich aus der von Simons festgelegten Periodisierung. Dieser begründet insbesondere die Grenze von 1965 als technischen Wendepunkt: Wesentliche Entwicklungen im Segelflugzeugbau seien bis dahin erfolgt oder bereits absehbar gewesen. Zugleich bilde das Jahr einen praktikablen Abschluss für den zweiten Band (vgl. Simons 2006a: 4). Der dritte Band führt die Darstellung bis zum Ende des 20. Jahrhunderts fort (vgl. Simons 2006b: 4). Die zeitliche Gliederung der Ergebnisauswertung übernimmt ebenfalls diese drei Zeiträume (siehe Kapitel 4.2). Auch Piller (1999: 88) orientiert die Periodisierung ihres Automobilkorpus an der historischen Entwicklung des Fahrzeugbaus und unterteilt lange Phasen in kleinere Abschnitte, die dadurch ungleich lang sind.

Namenkundliche Informationen 118 © 2026 is licensed under CC BY 4.0

Analyse ein. Nicht aufgenommen werden dagegen amtliche Kennzeichen, Wettbewerbskennzeichen, Werk-, Serien- und Kennblattnummern sowie bloße Spitz- oder Individualnamen ohne Funktion als offizielle Konstruktionsbezeichnung.

Die Zuordnung zu einem Herstellungsland folgt den Länderkapiteln bei Simons sowie den Angaben der Hersteller:innen bzw. Institutionen. Das Korpus ist hierbei ungleich verteilt: Deutschland stellt den mit Abstand größten Einzelbestand, gefolgt von den USA, Polen und dem Vereinigten Königreich. Alle übrigen Länder sind mit nur wenigen Namenfamilien vertreten, etwa Frankreich, Italien und Australien oder die Schweiz. Für einige Länder, wie etwa Österreich, liegen in einzelnen Zeiträumen (etwa 1965–2000) keine Belege vor. Eine nach Ländern bzw. Sprachräumen differenzierte Auswertung aller drei Analyseebenen wäre auf dieser Grundlage quantitativ nur wenig belastbar. Hinzu kommt, dass Herstellungsland und Sprache des Namens nicht zusammenfallen müssen (z. B. *Grunau Baby*, *Standard Austria*) und dass die Belegdichte von der Auswahl in den Darstellungen von Simons abhängt. Eine Beschränkung auf deutsche Belege hätte das Korpus hingegen um mehr als die Hälfte reduziert und die internationale Breite der Namenvergabe ausgeblendet. Für die vier Länder mit mindestens 30 Namenfamilien werden im Kap. 4.4 folglich lediglich Tendenzen beschrieben.

Für jeden Beleg wurden die vollständige Produktbezeichnung, der Typencode, der Produkt- bzw. Reihenname, die zugehörigen Varianten, das Herstellungsland, das früheste belegte Produktionsjahr, Hersteller:in bzw. entwickelnde Institution oder Konstrukteur:in, Produkt- und Warenstatus, Namenart, Namenbasis, Struktur, semantische Bezüge sowie Angaben zur Benennungsmotivik (falls vorhanden)[10] erfasst. Namenbasis, morphosyntaktische Bildung und semantischer Bezug werden getrennt kodiert.

4. Analyse der Segelflugzeugnamen

Die Auswertung basiert auf dem Gesamtkorpus von 405 Namenfamilien und erfolgt in drei Schritten. Zunächst werden Namenbasen bestimmt. Anschließend werden die semantischen Bezugs- bzw. Benennungsbereiche sowie ihre diachrone Entwicklung untersucht. Den dritten Schritt bilden die namenbildenden Verfahren und deren Veränderungen im Untersuchungszeitraum.

10 Ein Benennungsmotiv gilt nur dann als belegt, wenn es Martin Simons oder eine offizielle Quelle ausdrücklich nennt. Die erschließbare Bedeutung einer Namenform allein wird nicht als Nachweis der Auswahlentscheidung gewertet.

Namenkundliche Informationen 118 © 2026 is licensed under CC BY 4.0

4.1 Namenbasen und diachrone Tendenzen

Die Klassifikation der Namenbasen folgt dem auf Schwerdt (2007) zurückgehenden Raster, das ursprünglich für die Untersuchung von Pferdenamen und damit im Bereich der Zoonomastik entwickelt wurde. Da die darin angesetzten Kategorien die sprachlichen Grundlagen der Namen und keine pferdespezifischen Eigenschaften erfassen, wird das Raster im vorliegenden Beitrag als übertragbares Modell auf die Segelflugzeugnamen angewandt. Unterschieden wird danach, ob einem Namen ein anderer Eigenname, ein Appellativ, eine sonstige sprachliche Einheit oder eine nicht sicher bestimmbare Basis zugrunde liegt. Varianten werden nach ihrer dominierenden Basis einer Kategorie zugeordnet. Die strukturelle Kombination mehrerer Basistypen wird als Hybrid erfasst.

Das Klassifikationsraster von Schwerdt (2007) ist für die onomastische Forschung insofern relevant, als es die Vergleichbarkeit zwischen den untersuchten Namen sowohl synchron als auch diachron ermöglicht (vgl. Herling/Hardy 2022: 176). Da dasselbe Raster in verschiedenen Studien (vgl. u. a. Solling 2025a zur individuellen Namensgebung von Autos; Solling 2025b sowie Ottersbach/Solling 2022 zu Individualnamen von Maschinen und technischen Geräten; Aydin 2018 zur individuellen Namengebung von Haushalts- und Bürogegenständen; Pohl 2024 zu Kuscheltiernamen) verwendet wird, lassen sich die Befunde zu Segelflugzeugnamen auf der Ebene der Kategorien mit diesen Ergebnissen in Beziehung setzen. Die genannten Studien betreffen allerdings die individuelle, inoffizielle Namengebung durch Besitzer:innen, während das vorliegende Korpus ausschließlich offizielle, von Hersteller:innen oder entwickelnden Institutionen vergebene Typen- und Modellnamen erfasst. Da das Raster die sprachliche Basis der Namen und nicht den Vergabekontext erfasst, bleibt es auch bei offiziellen Typen- und Modellnamen anwendbar. Auf Kategorien der Benennungsmotive, wie sie in anderen onomastischen Studien etabliert sind (vgl. etwa Solling 2025a), wird dagegen als Klassifikationsgrundlage verzichtet. Anders als die Namenbasis sind sie an den jeweiligen Vergabekontext gebunden und setzen Wissen über die Absichten der Namengeber:innen voraus, das für die Segelflugzeugnamen nur lückenhaft vorliegt. Die herangezogenen Sekundärquellen, vor allem Simons (2005; 2006a; 2006b), dokumentieren Vergabegründe nur in einem Teil der Fälle. Dokumentierte Benennungsmotive werden daher ergänzend miterfasst (siehe Kap. 3), die semantischen Bezüge in Kap. 4.2 ausgewertet.

Namenkundliche Informationen 118 © 2026 is licensed under CC BY 4.0

Segelflugzeugnamenbasis	**Anteil**	**Beispiele**
Basis ist ein anderer Name	**13,6 % (55)**	
Anthroponym	2,5 % (10)	*Lore*, *Marianne*, *Pelzner*, *Edith*, *Margarete*, *Pipö*, *Moritz*, *Hjordis*, *Horten*, *Theodor Bienen*
Toponym	4,0 % (16)	*Schloß Mainberg*, *Westpreussen*, *Starkenburg*, *Württemberg*, *Rheinland*, *Sedbergh*, *Blaník*, *Olympia*
Fiktionym	0,2 % (1)	*Puchatek*
Theonym	4,7 % (19)	*Helios*, *Phönix / Phoenix*, *Aphrodite*, *Phoebus*, *Janus*, *Pégase*
Ergonym	1,0 % (4)	*Dagling*, *Capstan*, *Duster*, *Polyt*
KunstwerkN	0,2 % (1)	*Grüne Post*
Kosmonym	0,5 % (2)	*Vega*, *Antares*
Ethnonym	0,5 % (2)	*Cherokee*, *Zuni*
Basis ist ein Appellativ	**30,4 % (123)**	
Konkretum[11]	25,7 % (104)	*Falke*, *Kranich*, *Pellicano*, *Moswey*, *Zugvogel*, *Flohschwanz*, *Ente*, *Colibri*, *Golden Eagle*, *Willow Wren*, *Windspiel*, *Arrow*, *Boomerang*, *Vasama*, *Cumulus*, *Jantar*, *Diamant*, *Edelweiss*, *Meteor*, *Gnome*, *Nymph*, *Elfe*, *Genesis*
Abstraktum	0,5 % (2)	*Sisu*, *Salto*
Personenbezeichnung	4,2 % (17)	*Prüfling*, *Zögling*, *Professor*, *Anfänger*, *Pioneer*, *Pirat*, *Junior*, *Smyk*
Basis ist SatzN, Syntagma, Adjektiv etc.	**51,9 % (210)**	
Syntagma	5,4 % (22)	*Blaue Maus*, *Frohe Welt*, *Hol's der Teufel*, *Baby Albatross*, *L'Oiseau-Mouche*, *Secondary Glider*, *Tandem Tutor*, *Standard Cirrus*, *Club Libelle*, *Duo Discus*

11 Unter „Konkretum" werden sowohl Simplizia (z. B. *Falke*, *Arrow*) als auch Komposita mit ausschließlich appellativischen Bestandteilen (z. B. *Zugvogel*, *Flohschwanz*, *Golden Eagle*) subsumiert. Die formale Unterscheidung zwischen beiden erfolgt in Kap. 4.3.

 © 2026 is licensed under CC BY 4.0

Adjektiv	0,7 % (3)	*Uribel*, *Urendo*, *Mokány*
Hybrid[12]	17,0 % (69)	*Rhönbussard*, *Rhönadler*, *Rhönsperber*, *Rhönschwalbe*, *Rhönlaus*, *Grunau Baby*, *Kirby Kite*, *Kirby Cadet*, *Peyret Tandem*, *Dickson Primary*, *Doppelraab*, *Avia 40P*, *Hütter H 17*, *Antonov PS-2*, *Standard Austria*, *Olympia-Meise*, *Olympia-Jolle*, *Minimoa*, *Lo 100 Zwergreiher*
Code	28,6 % (116)	*ASW 12*, *ASK 13*, *SGS 2-33*, *Mü 13D*, *CW 5*, *SG 38*, *BJ*
Basis ist opak	4,2 % (17)	*Utu*, *Nixope*, *Astir*, *Arcus*, *Gobé*
Gesamt	100,0 %	

Tab. 2: Namenbasen der Segelflugzeugnamen im Gesamtkorpus (n = 405).[13]

Als erste übergreifende Beobachtung lässt sich festhalten, dass bei der Benennung von Segelflugzeugen vielfach auf vorhandenes Wortmaterial zurückgegriffen wird. Darin zeigt sich eine Parallele zu Automobilnamen, für die Lötscher (2007: 118) feststellt, dass „sehr oft [...] direkt Lexeme aus einer Sprache übernommen" werden. Besonders deutlich wird diese Übereinstimmung bei appellativisch basierten Benennungen wie *Falke*, *Diamant* oder *Professor*, bei denen bereits vorhandene Lexeme als Produktnamen verwendet werden. Wie Automobilnamen

12 Die Abgrenzung zwischen Komposita, Syntagmen und Hybriden bedarf einer Präzisierung. Als Syntagmen gelten Nominalgruppen sowie mehrgliedrige Namen, deren Bestandteile der Klasse der Appellativa angehören, einschließlich attributiver Adjektive innerhalb einer Nominalgruppe (*Blaue Maus*, *Standard Cirrus*) und Bildungen mit Determinans (*L'Oiseau-Mouche*). Als Hybride werden dagegen Namen erfasst, die Bestandteile unterschiedlicher Basiskategorien verbinden, also mindestens einen Eigennamen oder Code mit einem Appellativ oder einem weiteren Namentyp (*Grunau Baby*, *Peyret Tandem*, *Rhönadler*, *Doppelraab*). Das Kriterium ist demnach die Herkunft der Bestandteile und nicht die syntaktische oder morphologische Form. Formal gleichartige Bildungen können deshalb unterschiedlichen Kategorien angehören: *Baby Albatross* und *Grunau Baby* sind beide pränominale Gefüge aus zwei Nomina, werden aber als Syntagma bzw. als Hybrid klassifiziert, weil *Grunau* ein Toponym ist. Umgekehrt können Hybride in der Auswertung der Namenbildung (Kap. 4.3) unterschiedlichen Verfahren zugeordnet sein, etwa als Komposita (*Rhönadler*, *Doppelraab*) oder als Syntagmen (*Grunau Baby*, *Peyret Tandem*). Die Kategorien in Tab. 2 und Tab. 4 sind folglich nicht deckungsgleich, was einen Teil der Abweichung zwischen den Fallzahlen der Syntagmen (22 in Tab. 2, 68 in Tab. 4) erklärt.

13 Alle Prozentangaben in den Tabellen und im Text sind auf eine Nachkommastelle gerundet. Summen können daher rundungsbedingt geringfügig von 100 % abweichen.

Namenkundliche Informationen 118 © 2026 is licensed under CC BY 4.0

bewahren solche lexikalisch basierten Segelflugzeugnamen eine vertraute Wortgestalt und unterscheiden sich darin von komplexeren, von geläufigen Wortmustern abweichenden Bildungen (vgl. ebd.). Die folgende Darstellung folgt der Größe der Gruppen, nicht der Reihenfolge der Tabelle.

4.1.1 SatzN, Syntagma, Adjektiv

Mit 210 Belegen (51,9 %) dominieren die unter „Basis ist SatzN, Syntagma, Adjektiv etc." zusammengefassten Namenbasen. Dazu gehören zunächst 22 Syntagmen (5,4 %). *Blaue Maus* kombiniert ein Farbadjektiv mit einer Tierbezeichnung, obwohl die betreffenden Flugzeuge nach Simons weiß bespannt waren. Ein auf die tatsächliche Farbe bezogener Vergabegrund ist daher nicht belegt (vgl. Simons ²2005: 12, 17). Der Satzname *Hol's der Teufel* geht auf den von schwedischen Studierenden verwendeten Fluchausdruck *Djävlar Anamma* zurück (vgl. Simons ²2005: 38–40, 52, 104–106). *Baby Albatross* verbindet eine Größenbezeichnung mit einem Vogelappellativ. Der Name knüpft innerhalb der von Hawley Bowlus, einem US-amerikanischen Segelflugpionier und Konstrukteur, entwickelten Segelflugzeuge an die Benennung der früheren *Albatross*-Modelle an und bezeichnet eine kleinere sowie preisgünstigere Ausführung als Bausatz für den Amateurbau (vgl. Simons ²2005: 227–231). Syntagmen liegen ebenso bei *Tandem Tutor* vor, das die Tandemanordnung und die Ausbildungsfunktion verbindet. *Standard Cirrus*, *Jantar Standard*, *Club Libelle*, *Duo Discus* und *Twin Astir* kombinieren dagegen Klassenangaben (etwa Standard- oder Clubklasse) oder Einsatz- bzw. Sitzplatzangaben (doppelsitziges Segelflugzeug, *Duo* oder *Twin*) mit tradierten Reihennamen (wie etwa *Libelle*, *Discus* oder *Astir*) (vgl. Simons ²2006a: 32; Simons 2006b: 117f., 147, 162f.).

Syntagmatische Bildungen sind in allen drei Untersuchungsperioden (1920–1945; 1945–1965; 1965–2000) belegt. Bereits seit den 1930er Jahren machen die Namen jedoch eine modellbezogene Differenzierung erkennbar: *Baby Albatross* kennzeichnet eine kleinere Ausführung als *Super Albatross*, während *Sperber Junior* und *Sperber Senior* Alters- bzw. Rangbezeichnungen als unterscheidende Zusätze verwenden. Ab den 1950er Jahren sind syntagmatische Bildungen belegt, deren Bestandteile konstruktive Merkmale und/oder die Ausbildungsfunktion bezeichnen: Während *Tandem Tutor* die Sitzplatzanordnung mit der Ausbildungsfunktion verbindet, erweitert *Longwing Kookaburra* eine Vogelbezeichnung um einen bauweisenbezogenen Zusatz. Für den Zeitraum 1965–2000 zeigen die Korpusdaten ein wiederkehrendes Muster, bei dem ein tradierter Reihenname durch einen klassifizierenden Zusatz erweitert wird. Besonders deutlich wird dies an

Namenkundliche Informationen 118 © 2026 is licensed under CC BY 4.0

Standard Libelle, *Standard Cirrus*, *Mucha Standard* und *Jantar Standard*: Die Klassenangabe *Standard* erscheint bei unterschiedlichen Hersteller:innen und sowohl vor als auch nach dem Reihennamen. Hinzu kommen funktions- und sitzplatzbezogene Zusätze wie *Club*, *Twin* und *Duo*. Diese jüngeren Bildungen lassen sich folglich als herstellerübergreifend verwendete Muster zur Differenzierung von Modellen und Varianten interpretieren.

Drei Namenfamilien (0,7 %) beruhen auf adjektivischen bzw. wertenden Basen. *Urendo* wird von Simons als Ausdruck des Mailänder Dialekts mit 'schrecklich' wiedergegeben. Die Bezeichnung sei dem Doppelsitzer von „bösen Zungen" beigelegt worden. *Uribel* wurde anschließend als positiv wertende Gegenbildung geschaffen und enthält das italienische *bello* 'schön'. Beide Formen sind keine unveränderten Adjektive, sondern substantivisch verwendete Neubildungen mit wertender Basis. Das ungarische *Mokány* glossiert Simons mit 'mutig', einen historischen Grund für die Auswahl dieser Eigenschaft nennt er nicht (vgl. Simons ²2006a: 190, 193, 223). Die adjektivisch bzw. wertend basierten Namen konzentrieren sich im vorliegenden Korpus auf den Zeitraum 1945–1965. Mit *Urendo*, *Uribel* und *Mokány* ist diese Benennungsressource jedoch so schwach vertreten, dass sich daraus keine allgemeine diachrone Entwicklungstendenz ableiten lässt.

4.1.2 Codes

Die zahlenmäßig größte Einzelkategorie bilden 116 Codebezeichnungen (28,6 %). Sie bestehen aus Initialen, Buchstabenfolgen, Zahlen und Variantenzeichen und können Konstrukteur:in, Hersteller:in oder Institutionen, Modellfolgen und technische Merkmale kodieren (siehe hierzu Kapitel 4.3). Bei *ESG 31A/B* verweist die Zahl auf das Entwicklungsjahr 1931, während die Buchstaben unterschiedliche Varianten kennzeichnen. Bei *SG 38* steht die Zahl entsprechend für das Entwurfsjahr 1938 (vgl. Simons ²2005: 47–49, 84–87). Bei *SG 3* entsprechen die Buchstaben den Initialen des Konstrukteurs Szczepan Grzeszczyk, bei *CW 5* der polnischen Namensreihenfolge Czerwiński Wacław (vgl. Simons ²2005: 209–213). In *Mü 13D* verweist *Mü* auf München. Zahl und Variantenbuchstabe differenzieren das Modell innerhalb der Entwicklungsfolge (vgl. Simons ²2005: 134–136). Bei *SGS 2–8* und *SGS 2–12* bezeichnet die erste Zahl die Zweisitzigkeit, die zweite die Entwurfsfolge (vgl. Simons ²2005: 244f.). Weitere konstrukteurs- oder herstellerspezifische Reihen sind *Ka*, *Mg*, *BG*, *BS*, *HP* und *SGS* (vgl. Simons ²2006a: 78, 121, 166, 176, 234, 236, 258). *ASW 12* und *ASK 13* verbinden den Hersteller Alexander Schleicher (*AS*) mit den Konstrukteursinitialen *W* für Gerhard Waibel bzw. *K* für Rudolf Kaiser und einer Modellnummer (vgl. Simons 2006b: 61–64). Hinzu kom-

Namenkundliche Informationen 118 © 2026 is licensed under CC BY 4.0

men fortlaufende alphanumerische Modellreihen wie etwa *LS-1*, *LS-2*, *LS-3*, *LS-4*, *LS-5*, *LS-6*, *LS-7* und *LS-8* (vgl. Simons 2006b: 125–137). Forschungs- und Hochschulkonstruktionen wie *SB 8*, *D-37* und *FS-18* zeigen, dass solche systematischen Typencodes nicht an eine kommerzielle Warenfunktion gebunden sind. Ihre einzelnen Bestandteile werden von Simons jedoch nicht in jedem Fall vollständig aufgelöst (vgl. Simons 2006b: 43f., 51, 58–60).

In diachroner Hinsicht zeigen die untersuchten Daten besonders für den Zeitraum 1965–2000 einen deutlichen Gewichtszuwachs der Buchstaben-Zahlen-Kombinationen. Dieser lässt sich mit dem Ausbau herstellerspezifischer Modellprogramme in Verbindung bringen: Technische Weiterentwicklungen und die Ausrichtung auf unterschiedliche Wettbewerbsklassen führen zu neuen Konstruktionen, deren Bezeichnungen bestehende Codesysteme fortsetzen. Die Baureihe der *ASW 20* veranschaulicht in besonderer Weise, wie technische Weiterentwicklungen und unterschiedliche Ausführungen durch die systematische und serienmäßige Erweiterung eines bestehenden Typencodes benannt werden. Zu dieser Baureihe gehören *ASW 20* (15 m Spannweite), *ASW 20 L* (16,6 m Spannweite), *ASW 20 B* (Überarbeitung der Flügelunterseite und höhere Wasserballastzuladung), *ASW 20 BL* (Ausführung der B-Version in 16,6 m Spannweite), *ASW 20 C* (Überarbeitung der Flügelunterseite und höhere Wasserballastzuladung), *ASW 20 CL* (Ausführung der C-Version in 16,6 m Spannweite) sowie *ASW 20 TOP* (Ausführung der *ASW 20* zum selbststartenden Segler mit nachrüstbarem TOP-Aufsatz mit einem Motor) (vgl. Schleicher o. J.b). Die wiederholte Anwendung solcher Schemata auf aufeinanderfolgende Modelle bietet folglich eine Erklärung für die stärkere Präsenz dieser Namenbasis im jüngeren Korpusabschnitt. Onomastisch lässt sich darin eine verstärkte Bindung der Namengebung an herstellerspezifische Entwicklungsfolgen erkennen. Damit gewinnt zugleich eine Benennungsweise an Gewicht, die nach Lötscher (2007: 118) vor allem für technische Geräte und Apparate charakteristisch ist: Buchstaben-Zahlen-Kombinationen finden insbesondere bei Elektronikgeräten, Lokomotiven und Flugzeugen Verwendung (vgl. hierzu auch Puzey 2016: 610). Die jüngeren Segelflugzeugnamen fügen sich insofern in eine übergreifende Benennungspraxis ein, in der Segelflugzeuge ebenso wie andere Flugzeuge als technische Produkte erfasst werden.

Namenkundliche Informationen 118 © 2026 is licensed under CC BY 4.0

4.1.3 Hybride

Hybride stellen mit 69 Namenfamilien (17,0 %) eine weitere bedeutende Gruppe dar. Sie verbinden Bestandteile unterschiedlicher Basiskategorien. *Rhönadler*, *Rhönbussard*, *Rhönsperber*, *Rhönschwalbe* und *Rhönlaus* kombinieren das Toponym *Rhön* mit einer Tierbezeichnung. *Grunau Baby* verbindet den Ortsnamen *Grunau* mit dem englischen Appellativ *baby* (vgl. Simons ²2005: 87–93, 107–114; Simons ²2006a: 14, 78–82). Bei *Kirby Kite* und *Kirby Cadet* verweist *Kirby* auf den Herstellerort Kirbymoorside, *kite* bezeichnet einen Milan, *cadet* eine Person in der Ausbildung (vgl. Simons ²2005: 171–176). Nach demselben Muster verbinden *Kirby Gull* und *Kirby Petrel* den Herstellerort mit den englischen Tierbezeichnungen *gull* ('Möwe') bzw. *petrel* ('Sturmvogel') (vgl. Simons ²2005: 171–181). *Peyret Tandem* verbindet den Familiennamen des Konstrukteurs Louis Peyret mit der konstruktiven Tandemanordnung, *Dickson Primary* einen Familiennamen mit einer englischen Bezeichnung des elementaren Schulungszwecks (vgl. Simons ²2005: 21–24, 46f.). *Doppelraab* kombiniert die Funktionsangabe *Doppel-* für die doppelsitzige Ausführung mit dem Konstrukteursnamen *Raab* (vgl. Simons ²2006a: 65).

Andere Hybride verbinden Eigennamen mit technischen Codes. *Avia 40P* besteht aus dem Firmennamen *Avia* und einer alphanumerischen Typenbezeichnung (vgl. Simons ²2005: 189–191). *Hütter H 17* kombiniert den Konstrukteursnamen mit einer Leistungszahl: 17 steht für die angestrebte Gleitzahl von 17:1 (vgl. Simons ²2005: 156–159). *Spalinger S 15* verbindet den Familiennamen des Konstrukteurs und dessen Initiale mit einer Zahl. *Laister-Kauffmann LK-10* kombiniert die Familiennamen der Firmengründer mit einem Initialenkürzel und einer Modellnummer (vgl. Simons ²2005: 209–220, 233–236). Bei *Franklin PS-2* steht *PS* für *Primary and Secondary*, während die Zahl die Modellfolge kennzeichnet (vgl. Simons ²2005: 226f.). *Standard Austria* verbindet eine Klassenbezeichnung (Standardklasse) mit dem Ländernamen für Österreich (vgl. Simons ²2006a: 247). *Olympia-Meise* kombiniert den Namen eines sportlichen Ereignisses mit einem Vogelappellativ. *Olympia-Jolle* verbindet denselben Ereignisbezug mit einer Wasserfahrzeugbezeichnung (vgl. Simons ²2005: 128–131; vgl. Flugwissenschaftliche Vereinigung Aachen (= FVA o. J.b.), Projektdokumentation zur FVA 13). *Lo 100 Zwergreiher* verbindet einen technischen Code mit einer Tierbezeichnung, die Zahl 100 verweist nach Simons auf die Spannweite von zehn Metern (vgl. Simons ²2006a: 85; siehe hierzu Fußnote 2 in der Einleitung).

In allen drei Untersuchungsperioden verbinden hybride Bildungen unterschiedliche Benennungsressourcen: Dabei werden häufig Toponyme, die Her-

Namenkundliche Informationen 118 © 2026 is licensed under CC BY 4.0

kunftsbezüge der jeweiligen Flugzeuge herstellen, mit appellativischen Bestandteilen kombiniert, überwiegend Personen-, Tier- und Naturbezeichnungen, aber auch Klassenbezeichnungen. Daneben finden sich Kombinationen aus Anthroponymen, meist Familiennamen der Hersteller:innen, mit alphanumerischen Codes. Funktional ermöglichen hybride Namen somit, mehrere Informationen innerhalb eines Segelflugzeugnamens zu bündeln. Dieses Grundprinzip bleibt im untersuchten Korpus über alle Perioden hinweg erhalten. Die Verbindung von Herkunftsangabe und Typenname ist auch in der britischen Militärluftfahrt bekannt: Seit 1918 sollten Flugzeugnamen aus einem Namen der Konstruktionsfirma, der den Ursprung des Entwurfs anzeigt, und einem weiteren Namen bestehen, nachdem der Herstellerverband kritisiert hatte, dass sich der Ursprung aus den früheren Namen nicht erkennen ließ (vgl. Puzey 2016: 607f.; z. B. *Avro Lancaster*). Während diese Struktur dort vorgeschrieben war, entsteht sie bei Segelflugzeugen ohne dokumentierte zentrale Regelung (*Kirby Kite*, *Peyret Tandem*) und in allen drei Perioden.

4.1.4 Appellativa

Appellativa bilden mit 123 Namenfamilien (30,4 %) die zweitgrößte Gruppe. Davon entfallen 104 Belege (25,7 %) auf Konkreta. Besonders häufig sind Tierbezeichnungen, vor allem Vogelappellativa wie *Habicht*, *Milan*, *Falke*, *Kranich*, *Reiher*, *Weihe*, *Kakadu*, *Marabu*, *Ente*, *Storch* und die allgemeine Bezeichnung *Zugvogel*. Das fremdsprachige Spektrum der Vogelappellativa erweitern die polnischen Benennungen *Sęp* (‘Geier’), *Jaskółka* (‘Schwalbe’), *Bocian* (‘Storch’) und *Puchacz* (‘Uhu’), die englischen Appellativa *Condor* (‘Kondor’), *Hawk* (‘Habicht’ bzw. allgemeiner ‘Greifvogel’), *Tern* (‘Seeschwalbe’), *Falcon* (‘Falke’), *Albatross* (‘Albatros’), *Kestrel* (‘Turmfalke’), *Kookaburra* (‘Lachender Hans’), *Kingfisher* (‘Eisvogel’), *Golden Eagle* (‘Steinadler’), *Willow Wren* (‘Fitis’) sowie *Swift* (‘Mauersegler’), die französischen Bezeichnungen *Mouette* (‘Möwe’) und *Fauvette* (‘Grasmücke’), das finnische *Kajava* (‘Möwe’), das italienische *Pellicano* (‘Pelikan’), das tschechische *Orlík* (‘Adler’) sowie das spanische *Colibri* (‘Kolibri’) (vgl. Simons ²2005: 55–57, 61f., 73–77, 107–128, 150f., 160–181, 227–231; ²2006a: 17–20, 49, 95, 103, 108, 152, 205, 261; Simons 2006b: 39–42, 195–197, 209f.).

Tierbezeichnungen außerhalb der Vogelwelt liegen u. a. mit den polnischen Namen für Segelflugzeuge *Komar* (‘Stechmücke’), *Salamandra* (‘Salamander’), *Mucha* (‘Fliege’) und *Foka* (‘Seehund’), dem italienischen *Canguro* (‘Känguru’), den deutschen Bezeichnungen *Gazelle*, *Libelle*, *Grille* und *Flohschwanz*, den englischen Namen *Hornet* (‘Hornisse’), *Mosquito* (‘Stechmücke’) und *Fox* (‘Fuchs’)

sowie dem französischen *Squale* ('Hai') vor. Hinzu kommt *Cobra* ('Kobra'), dessen Gebersprache anhand der ausgewerteten Quellen nicht eindeutig bestimmt werden kann (vgl. Simons ²2005: 201f., 206–209; Simons ²2006a: 97, 227, 261; Simons 2006b: 113–122, 195–197, 201f.).

Hinzu kommen Pflanzenbezeichnungen wie *Edelweiss* und *Zanonia*, meteorologische Termini wie *Cumulus*, *Nimbus*, *Cirrus* für Wolkenarten und *Ventus* als lateinischer Begriff für 'Wind' sowie astronomische Begriffe wie *Meteor*. Weitere meteorologisch bzw. naturbezogen geprägte Appellativa sind das englische *Scud* ('vom Wind getriebene Wolkenfetzen') und das ungarische *Fergeteg* ('Wirbelwind'). *Arrow* ('Pfeil'), *Dart* ('Pfeil'), *Sagitta* 'Pfeil' (Latein), V*asama* 'Pfeil' (Finnisch) werden als Pfeilbezeichnungen erläutert. In den Namen *Discus* ('Diskus, Wurfscheibe') sowie *Boomerang* liegen ebenfalls dynamische Gegenstands- bzw. Bewegungsbezeichnungen vor (vgl. Simons ²2006a: 212, 221, 240, 242, 244; Simons 2006b: 160f., 169f.). Das Korpus weist ebenso Material-, Mineral- bzw. Wertbezeichnungen auf: *Jantar* wird von Simons mit 'Bernstein' wiedergegeben, *Diamant* bezeichnet einen Edelstein bzw. Werkstoff von besonderem Wert (vgl. Simons ²2005: 50–57, 73–81, 118–120; Simons ²2006a: 51, 182, 221, 238, 240–244; Simons 2006b: 203–210). Mit dem englischen *Nugget* ('Goldklumpen') kommt eine weitere Material- bzw. Wertbezeichnung hinzu (vgl. Simons 2006b: 221f.). Schließlich repräsentieren einige Konkreta wie beispielsweise *Gnome*, *Nymph*, *Elfe* und *Vampyr* auch mythische Wesen.

Naturbezüge prägen das appellativische Nameninventar über den gesamten Untersuchungszeitraum von 1920 bis 2000, ihre Ausgestaltung unterscheidet sich jedoch zwischen Ländern und Herstellertraditionen. Vogelbezeichnungen bilden dabei eine beliebte und wiederkehrende Benennungsressource seit den 1920er Jahren. Ihre Häufung lässt sich vor dem Hintergrund funktionaler Gemeinsamkeiten zwischen Vogelflug und Segelflug interpretieren: Viele Vogelarten (v. a. Greif- und Zugvögel) nutzen – analog zu Segelflugzeugen – thermische Aufwinde zum Höhengewinn und legen anschließend Strecken im Gleitflug zurück. Vögel dienten darüber hinaus als Vorbilder für die konstruktive Gestaltung. So beschreibt der Konstrukteur August Nesemann 1922 das Modell eines Segelflugzeugs, dessen Rumpf einem Vogelkörper und dessen Flügel der Form und Wirkung von Möwenflügeln nachgebildet waren (vgl. Flugsport 1922). Auch Tierbezeichnungen außerhalb der Vogelwelt sowie botanische und meteorologische Benennungen sind bereits vor 1945 belegt. Bei flugfähigen Insekten bietet die Flugfähigkeit einen möglichen semantischen Anknüpfungspunkt für die Benennung. Botanische Bezeichnungen können ebenfalls auf natürliche Gleitmechanismen Bezug neh-

Namenkundliche Informationen 118 © 2026 is licensed under CC BY 4.0

men: Im Fall von *Zanonia* ist die Gleitfähigkeit der Samen der namengebenden Kletterpflanze *Zanonia macrocarpa* ausdrücklich als Vergabegrund dokumentiert.[14] Ein entsprechender Vergleich zwischen pflanzlichen Gleitmechanismen und Flugtechnik findet sich bereits bei Ahlborn (1896: 133), der die selbsttätige Stabilisierung eines geflügelten Samens als Vorbild für die Stabilität künstlicher Flugapparate heranzieht. Meteorologische Benennungen lassen sich hingegen als Verweise auf die atmosphärischen Bedingungen des Segelflugs interpretieren: Wolken und Luftbewegungen gehören zur fliegerischen Umwelt und bieten dadurch sachliche Anknüpfungspunkte für die Namenbildung.

Tier- und Wetterbezeichnungen sind auch aus der Benennung von Lokomotiven und Automobilen bekannt. Coates (2016: 647f.) unterscheidet bei Lokomotiven Namen, die natürliche Kraft und die ihr innewohnende Gefahr aufrufen (z. B. *Lion*, *Eagle*, *Viper*), von Namen, die Geschwindigkeit beanspruchen und dafür Flugwesen oder schnelle Gegenstände heranziehen (z. B. *Hornet*, *Dart*, *Arrow*, *Meteor*). In beiden Fällen wird die Dampfkraft als neuer Prototyp von Kraft bzw. Geschwindigkeit inszeniert. Auch für motorisierte Flugzeuge sind Natur- und Tierbezeichnungen belegt: Das britische System sah für Jagdflugzeuge Tier-, Pflanzen- und Mineraliennamen vor, später auch Lexeme für Geschwindigkeit, Aktivität und Aggressivität (*Gladiator*, *Tempest*, *Spitfire*; Puzey 2016: 606f.). Zivile Luftfahrtgesellschaften ordnen Namenbereiche ebenfalls systematisch Flugzeugtypen zu: Die Lufthansa benannte seit 1926 Junkers F 13 nach Vögeln, Dornier K III nach Wildtieren und Junkers G nach Göttern der antiken Mythologie, die KLM verwendete bis zum Zweiten Weltkrieg ausschließlich Vogelnamen (vgl. Embleton/Lapierre 1997: 228).

Für die Segelflugzeugnamen ergibt sich ein teils paralleles, teils abweichendes Bild. Parallel ist das Namenrepertoire: *Hornet*, *Dart*, *Arrow* und *Meteor* sind auch im vorliegenden Korpus belegt und können ebenfalls Geschwindigkeit und Dynamik evozieren. Dieselben Namen finden sich unter den von Piller (1999: 99–107) verzeichneten US-amerikanischen Automobilserien (z. B. *Dodge Dart*, *Hudson Hornet*, *Mercury Meteor*), ebenso *Falcon*, *Hawk*, *Cirrus*, *Vega* und *Pioneer* (z. B. *Ford Falcon*, *Studebaker Hawk*, *Pontiac Cirrus*, *Chevrolet Vega*). Gemeinsame Bildspender sind Raubvögel, Himmelskörper und Pioniertum. Abweichend ist dagegen die Funktion der Naturbezüge. Während sie bei Lokomotiven und Motorflugzeugen Kraft und Geschwindigkeit des Antriebs inszenieren, lässt sich die Häufung

14 „The aircraft was named after the Zanonia macrocarpa tropical flowering plant, the seeds of which are good gliders." (National Soaring Museum o. J.).

Namenkundliche Informationen 118 © 2026 is licensed under CC BY 4.0

von Vogelbezeichnungen und Naturbezügen (z. B. *Falke*, *Libelle*, *Cirrus*) bei Segelflugzeugen, wie dargelegt, auf Flug, Gleiten und die atmosphärischen Bedingungen des motorlosen Fliegens beziehen. Der Flug ist hier somit nicht Vergleichsgröße, sondern die ausgeübte Tätigkeit selbst. Bezeichnenderweise tragen bereits die frühesten benannten Hängegleiter (in den Konstruktionsjahren 1895–1896) Tiernamen: *Bat* ('Fledermaus'), *Beetle* ('Käfer'), *Gull* ('Möwe') und *Hawk* ('Habicht') (vgl. Embleton/Lapierre 1997: 221). In den späteren Perioden wird dieses Repertoire fortgeführt und durch weitere bewegungsbezogene sowie Material- und Wertbezeichnungen ergänzt.

Zwei Namenfamilien (0,5 %) beruhen auf Abstrakta. Das finnische *Sisu* gibt Simons mit 'Ausdauer' wieder und verweist damit auf eine zugeschriebene innere Eigenschaft (vgl. Simons ²2006a: 208). *Salto* bezeichnet dagegen eine Bewegung bzw. Kunstflugfigur und somit ein dynamisches Ereignis (vgl. Simons 2006b: 173f.).

Die 17 Personenbezeichnungen (4,2 %) umfassen Ausbildungsstufen, Amts- und Berufsbezeichnungen, Alterskategorien sowie soziale oder handlungsbezogene Rollen. *Prüfling*, *Zögling* und *Anfänger* bezeichnen Personen nach ihrem fliegerischen Ausbildungsstand und stehen im Zusammenhang mit der Schulungsfunktion der jeweiligen Segelflugzeuge. Rang- und Amtsbezeichnungen als Modellnamen sind auch aus der Automobilbenennung bekannt: Lötscher (2007: 120) führt für Opel *Kadett*, *Kapitän* und *Admiral* als Reihe von Offiziersgraden der Marine an. Eine vergleichbare Stufenlogik zeigen die Segelflugzeugnamen *Anfänger*, *Zögling* und *Prüfling* sowie *Sperber Junior* und *Sperber Senior*. Eine funktionsgebundene Namenwahl für Schulflugzeuge sah auch das britische System vor, welches Wörter für Unterricht und Bildungsorte verlangte (*Dominie*, *Magister*, *Oxford*; Puzey 2016: 607). Im Segelflugkorpus entspricht dem der Ausbildungsbezug in *Kirby Cadet*, *Dickson Primary* und *Tandem Tutor*. *Geheimrat*, *Konsul* und *Professor* sind Amts- bzw. Berufsbezeichnungen. *Pioneer* ('Pionier'), *Pirat*, *Strolch* und *Monarch* bezeichnen Personen nach einer gesellschaftlichen, charakterlichen oder handlungsbezogenen Rolle, während *Junior* eine Alters- oder Rangstufe ausdrückt. Das polnische *Smyk* gibt Simons mit 'Gassenjunge' wieder. Das ungarische *Futár* glossiert er als 'Kurier' (vgl. Simons ²2005: 24–30, 41–44, 59–62, 106f.; Simons ²2006a: 77, 106; Simons 2006b: 191f., 198–212, 241–244).

4.1.5 Eigennamen

55 Namenfamilien (13,6 %) beruhen auf anderen Eigennamen. Bei zehn Namenfamilien (2,5 %) bildet ein Anthroponym die Namenbasis. Sechs Bezeichnun-

Namenkundliche Informationen 118 © 2026 is licensed under CC BY 4.0

gen entsprechen formal weiblichen Ruf- oder Vornamen: *Lore*, *Edith*, *Margarete*, *Pipö*, *Hjordis*[15] und *Marianne*. Letztere kann formal sowohl als weiblicher Vorname als auch als Bezeichnung der französischen Nationalfigur interpretiert werden. Simons bestätigt den letztgenannten Bezug jedoch nicht (vgl. Simons 2006b: 37f.). *Margarete* erinnert an Margarete von Loessl, die Witwe des Darmstädter Segelflugpioniers und Konstrukteurs Eugen von Loessl, der 1920 beim ersten Rhön-Segelflugwettbewerb tödlich verunglückt war. *Pipö* war der Rufname der Schwester des aus Ungarn stammenden Aerodynamikers und Aachener Hochschullehrers Theodore von Kármán (vgl. Simons ²2005: 8f, 26f.; vgl. FVA o. J.a.). Mit *Moritz* liegt ein männlicher Rufname, mit *Theodor Bienen* ein aus Vor- und Familiennamen bestehendes männliches Anthroponym vor. *Pelzner* und *Horten* beruhen dagegen auf Familiennamen. Der Personenbezug ist nur bei einem Teil der Belege dokumentiert. *Theodor Bienen* ehrt den ersten Leiter der Flugwissenschaftlichen Vereinigung Aachen. *Pelzner* bezeichnet den von Willi Pelzner gebauten und geflogenen Hängegleiter, während *Horten* auf die Konstrukteure Walter und Reimar Horten verweist (vgl. Simons ²2005: 8f., 13, 143–147). Bei *Lore*, *Moritz* und *Hjordis* dokumentiert Simons lediglich die Namenform, nicht jedoch die bezeichnete Person oder das Benennungsmotiv (vgl. Simons ²2005: 20f., 24, 30, 34–37, 169–171).

Aus genderonomastischer Perspektive fällt innerhalb der Zusammenschau der appellativischen Personenbezeichnungen und der anthroponymischen Namenbasen eine funktionale geschlechtliche Asymmetrie auf. Besonders deutlich zeigt sich dies bei Bezeichnungen wie *Geheimrat* (Bj. 1922), *Konsul* (Bj. 1923), *Professor* (Bj. 1928), *Pirat* (Bj. 1966) und *Strolch* (Bj. 1923), denen keine femininen Formen wie z. B. *Konsulin, Professorin* oder *Piratin* gegenüberstehen. Feminin markierte Formen treten vielmehr unter den Ruf- und Vornamen auf, während bei den Bezeichnungen sozialer Rollen, Ämter, Berufe und Rangstufen morphologisch maskuline oder traditionell männlich konnotierte Formen überwiegen. Aus der grammatischen Form kann allerdings nicht durchweg auf eine männliche Referenz geschlossen werden: *Prüfling* (Bj. 1925) und *Zögling* (Bj. 1926) können geschlechtsübergreifend verwendet werden. Auch das englische *Monarch* (Bj. 1974) bezeichnet sowohl männliche als auch weibliche regierende Personen. Der Befund besteht folglich weniger in einer ausschließlich männlichen Referenz als in der unterschiedlichen Verteilung der Benennungstypen: Status, Autorität,

15 *Hjordis* ist eine Schreibvariante des überwiegend als Frauenname verwendeten nordischen Namens *Hjördis*.

Ausbildung und Pioniertum werden überwiegend durch maskuline oder männlich konnotierte Rollenbezeichnungen ausgedrückt, während feminine Formen vornehmlich als individuelle Personennamen begegnen (z. B. *Edith*, Bj. 1922; *Marianne*, Bj. 1985).

Dass weibliche Namen bereits vor und während der ersten Untersuchungsperiode (1920–1945) als Verkehrsmittelnamen etabliert waren, zeigt die Untersuchung von Schybergson (2016: 132) zu finnischen Schiffsnamen: Weibliche Vornamen wurden bereits im 18. Jahrhundert als Schiffsnamen populär. In internationalen Schiffsregistern machen weibliche Namen bis zu 40 % der verzeichneten Namen aus (vgl. ebd.). Schybergson zeigt ebenso auf, dass die Namengebung bei Frachtbooten im Zeitraum 1850–1938 überwiegend durch weibliche Vornamen erfolgt (vgl. Schybergson 2016: 134). Eine vergleichbare Differenzierung der Benennungsmotive ermöglicht Coates' Untersuchung britischer Lokomotivnamen des Zeitraums 1846–1954. Weibliche Namenspatinnen begegnen dort unter anderem als Königinnen und Herzoginnen sowie als mythologische und literarische Figuren: „A moderate number of locos were named after women: queens and duchesses, female characters in Greek and Roman mythology and history, and in literature written in English" (Coates 2023: 439). Lediglich zwei der untersuchten Bezeichnungen ehren reale Frauen der neueren Zeit aufgrund ihrer eigenen Leistungen anstelle ihres gesellschaftlichen Status (vgl. ebd.). Bei den zuvor erläuterten Segelflugzeugnamen *Edith*, *Margarete* und *Pipö* sind Bezüge auf reale Frauen dokumentiert, wobei die angeführten Erläuterungen deren familiäre Beziehungen zu männlichen Akteuren der Luftfahrt hervorheben (Ehefrau, Schwester). Ein vergleichbares Muster bei motorisierten Flugzeugen zeigt der bereits erwähnte Bomber *Enola Gay*, den der Pilot nach seiner Mutter benannte (vgl. Puzey 2016: 613). Die Wahl eines weiblichen Rufnamens zur Würdigung eigener Leistungen oder Errungenschaften einer Pilotin oder Konstrukteurin ist im untersuchten Korpus hingegen nicht belegt. Diese Asymmetrie lässt sich als sprachliche Sedimentierung einer historisch männlich dominierten Luftfahrtkultur interpretieren. Frauen waren vom Segelflug nicht grundsätzlich ausgeschlossen: Bereits in der Zwischenkriegszeit waren zahlreiche Segelfliegerinnen aktiv und es bestanden eigene Frauensegelfluggruppen. Sie bewegten sich jedoch in einem männlich dominierten Feld, waren institutionell marginalisiert und verfügten nur über eingeschränkte berufliche Möglichkeiten (vgl. Zegenhagen 2007).

Die 16 toponymischen Basen (4,0 %) umfassen Namen von Regionen und Landschaften wie *Westpreussen*, *Württemberg*, *Rheinland* und *Eifel*, von Städten und Orten wie *Wien*, *Darmstadt*, *Cambridge* und *Sedbergh*, von Bauwerken oder

Namenkundliche Informationen 118 © 2026 is licensed under CC BY 4.0

Örtlichkeiten wie *Schloß Mainberg* und *Starkenburg* sowie den Bergnamen *Blaník* (vgl. Simons ²2005: 30–31, 34–37, 82, 140–143; Simons ²2006a: 29, 187). Nur in einzelnen Fällen ist zugleich der historische Vergabegrund belegt. Wolf Hirth benannte *Württemberg* nach seiner Heimat (vgl. Simons ²2005: 30f.), Robert Kronfeld *Wien* nach seiner Heimatstadt. *Blaník* geht auf einen Berg in der Nähe Prags zurück (vgl. Simons ²2005: 30f., 62–65; Simons ²2006a: 187). *Woodstock* ist ebenfalls als raum- bzw. kulturbezogene Bezeichnung erfasst. Der Name ist jedoch mehrdeutig: Er bezeichnet mehrere Orte und ist zugleich durch das Woodstock-Festival von 1969 bekannt. Ob die Benennung des von Jim Maupin entworfenen Amateurbau-Segelflugzeugs auf das Festival, einen Ort oder andere Gründe zurückgeht, ist anhand der ausgewerteten Quellen nicht zu entscheiden (vgl. Simons 2006b: 261f.). In beiden Lesarten bleibt die Namenbasis indessen toponymisch. Bei *Olympia* verbindet sich der formal toponymische Bezug mit einer sport- und traditionsgeschichtlichen Bedeutung. Für die untersuchten *Olympia*-Modelle nennt Simons jedoch nicht durchgängig ein eigenes Benennungsmotiv (vgl. Simons ²2006a: 199, 212). Bei individuellen Gerätenamen sind Toponyme dagegen kaum belegt (vgl. Ottersbach/Solling 2022: 326). Raumbezüge scheinen folglich stärker an offizielle Benennungskontexte gebunden zu sein.

Die Tabellenrubrik „Theonyme“ umfasst 19 mythologisch oder religiös vorgeprägte Basen (4,7 %) und wird damit in einem weiteren als dem streng terminologischen Sinn verwendet. Als Theonyme lassen sich insbesondere *Helios*, *Phoebus*, *Aphrodite*, *Janus* und *Diana* bestimmen: Sie bezeichnen Gottheiten oder – im Fall von *Phoebus* – einen Beinamen Apollons. *Fafnir*[16], *Phönix*, *Atalante*, *Circe*, *Orion* und *Pégase* referieren dagegen auf mythologische Figuren oder Wesen (vgl. Simons ²2005: 15–17, 65–70, 134–136; Simons ²2006a: 178f., 194, 254, 266; Simons 2006b: 24–28, 37f., 152f., 203, 215f., 225f., 245–247, 256f.).

Mythologische Namen sind auch für Lokomotiven belegt. Coates (2016: 647–649) verweist auf antike und biblische Gestalten, die für menschliche Stärke oder göttliche Macht stehen (etwa *Atlas*, *Goliath*, *Hercules*). Daneben nennt er Namen, die auf Feuer, Hitze und Donner als sichtbare Zeichen des Antriebs anspielen, darunter *Vulcan*, *Sun* und *Thunderer*. Diese sind jedoch nicht den mythologischen Namen zuzurechnen. *Sun* und *Thunderer* verweisen appellativisch auf Naturerscheinungen. *Vulcan* geht zwar etymologisch auf den römischen Gott des Feuers

16 Eine zeitlich nahe Parallele zur Benennung des 1930 gebauten Segelflugzeugs bietet der bereits in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts verwendete Automobilname *Fafnir* (vgl. Lötscher 2007: 119). Die mythologische Namenbasis fand in beiden Bereichen der Verkehrsmittelbenennung Verwendung.

Namenkundliche Informationen 118 © 2026 is licensed under CC BY 4.0

und der Schmiedekunst zurück, doch fehlen Angaben zum Benennungsmotiv, sodass ein Bezug auf die Gottheit selbst nicht nachweisbar ist. Naheliegender ist eine metonymische Lesart im Sinne von Feuer und Schmiede. Verbindend ist in dieser Gruppe also nicht die mythologische Herkunft, sondern der Bezug auf Feuer und Energie. Identische Namen liegen im hier untersuchten Korpus nicht vor. Mit *Helios*, *Phoebus* und *Phönix* sind jedoch ebenfalls Sonnen- und Feuerbezüge vertreten. Anders als bei den Lokomotiven verweisen sie nicht auf einen Antrieb, da Segelflugzeuge motorlos fliegen. Denkbar wäre ein Bezug auf die Sonne als Quelle der thermischen Aufwinde. Weiterhin lassen sich mehrere der hier belegten Gottheiten und Figuren auf Himmel und Flug beziehen, etwa *Fafnir* (Drache) und *Pégase* (geflügeltes Pferd).

Puchatek ist das einzige Fiktionym. Die Bezeichnung geht auf den polnischen Namen der Figur *Winnie-the-Pooh*, *Kubuś Puchatek*, zurück. Der Grund für die Auswahl gerade dieses Figurennamens ist nicht bekannt (vgl. Simons 2006b: 193f.). Die geringe Vertretung von Fiktionymen unterscheidet das vorliegende Korpus von Untersuchungen zur individuellen Benennung anderer Verkehrsmittelnamen. Solling (2025a: 243) stellt für schwedische Autonamen zwar einen Anteil fiktionymischer Namenbasen von 16,2 % fest. Ähnlich hohe Anteile ermitteln Ottersbach/Solling (2022: 325) für Maschinen- und Gerätenamen (11,9 % bzw. 15,6 %), die u. a. auf Figuren aus Kinderserien und Comics zurückgehen (*Nono*, *Wall-E*, *Bamse*). *Puchatek* geht ebenfalls auf eine Figur der Kinderliteratur zurück. Diese Untersuchungen betreffen jedoch inoffizielle Individualnamen, die Besitzer:innen einzelnen Fahrzeugen bzw. Maschinen- und Gerätenamen zuweisen. Das vorliegende Korpus erfasst dagegen lediglich offizielle Namen, sodass die ermittelten Anteile nicht unmittelbar miteinander verglichen werden können. Fiktionale Bezüge begegnen auch bei institutionell vergebenen Individualnamen: Coates (2023: 439, 441) dokumentiert für britische Lokomotiven *Miranda* sowie die aus Walter Scotts Werken übernommenen Namen *Lucy Ashton* und *Jeanie Deans*. Die britische Fluggesellschaft Virgin Atlantic dokumentiert die vorübergehende Benennung einer Boeing 747 als *Austin Powered* nach der Filmfigur Austin Powers (vgl. Virgin Atlantic o. J.). Auch diese Beispiele betreffen einzelne Verkehrsmittel und keine Typen- bzw. Modellbezeichnungen. Ob fiktionymische Namenbasen auch bei der individuellen Benennung von Segelflugzeugen durch Pilot:innen eine größere Rolle spielen, müsste eine gesonderte Studie untersuchen.

Mit *Vega* und *Antares* liegen zwei Astronyme und damit Kosmonyme im engeren Sinne vor. *Vega* bezeichnet *Alpha Lyrae*, den hellsten Stern im Sternbild Leier (lat. *Lyra*), der zugleich einen Eckpunkt des Sommerdreiecks bildet (vgl.

Namenkundliche Informationen 118 © 2026 is licensed under CC BY 4.0

Simons 2006b: 29). *Antares* entspricht dem Namen von *Alpha Scorpii* im Sternbild Skorpion (vgl. DWDS, *Antares*). *Meteor* ist demgegenüber kein Eigenname eines astronomischen Objekts, sondern ein astronomisches Appellativ und wird deshalb den Konkreta zugeordnet (vgl. Simons ²2006a: 182). Kosmonyme sind im untersuchten Korpus nur vereinzelt vertreten und bilden keine regelmäßig wiederkehrende Namenbasis. Eine ebenfalls geringe Vertretung stellen Solling (2025a: 244f.) für individuelle schwedische Autonamen sowie Ottersbach/Solling (2022: 326) für Gerätenamen fest.

Vier Namenfamilien (1,0 %) beruhen auf bereits vorhandenen Ergonymen oder institutionellen Namen. *Dagling* ist aus dem Flugzeugherstellernamen *Dagnall* unter Hinzufügung eines Suffixes gebildet. Simons nennt den Hersteller, erläutert die genaue Wortbildung jedoch nicht (vgl. Simons ²2005: 44–47). *Polyt* ist als institutionsbezogene Kurzform erfasst, deren genaue Auflösung und Auswahlgrund Simons nicht erklärt (vgl. Simons ²2006a: 49). Bei *Capstan* liegt eine belegte Namenübernahme vor: Der von Imperial Tobacco geförderte Doppelsitzer erhielt den Namen der als Sponsor agierenden Zigarettenmarke *Capstan* (vgl. Simons ²2006a: 219). Sponsoringbezogene Namen sind ebenfalls bei einzelnen motorisierten Flugzeugen belegt: Im Zweiten Weltkrieg erhielten Spendenflugzeuge die Namen von Städten oder Unternehmen, die zu ihrer Finanzierung beigetragen haben (vgl. Puzey 2016: 613). Beim *BJ-1B Duster*, einem von dem US-amerikanischen Luftfahrtingenieur Henry Einar „Hank" Thor und dem Aerodynamiker Ben Jansson entwickelten Bausatzsegelflugzeug, greift *Duster* den Modellnamen des Automobils *Plymouth Duster* auf. Der Code *BJ* verweist zugleich auf Ben Jansson (vgl. Simons 2006b: 238f.).

Mit *Grüne Post* liegt ein Kunstwerkname bzw. Medientitel vor. Das Segelflugzeug wurde für die gleichnamige Zeitschrift entworfen, über die anschließend auch seine Baupläne vertrieben wurden (vgl. Simons ²2005: 44–46). Die Ethnonyme *Cherokee* und *Zuni* bezeichnen nordamerikanische indigene Völker.

Bei *Zuni* nennt Simons diesen Bezug ausdrücklich. Für *Cherokee* dokumentiert er dagegen keinen historischen Auswahlgrund (vgl. Simons ²2006a: 123). Die verwandte Bezeichnung *Mescalero* geht ebenfalls auf eine indigene Gruppe zurück, ist aufgrund der Verbindung mit einem Herstellerbestandteil jedoch den Hybriden zugeordnet (vgl. Simons 2006b: 229–233).

Insgesamt beruhen offizielle Segelflugzeugnamen weniger auf Eigennamen (13,6 %) als auf Codes, Hybriden und Syntagmen, die Hersteller:in, Herkunft, Klasse oder Modellfolge bündeln (51,9 % „Basis ist SatzN, Syntagma, Adjektiv etc."). Dieses Profil unterscheidet sich von dem individueller Gerätenamen: Bei

Namenkundliche Informationen 118 © 2026 is licensed under CC BY 4.0

Ottersbach/Solling (2022: 324), die dasselbe, erweiterte Raster verwenden, machen andere Eigennamen 65,0 % (deutsche Daten) bzw. 59,5 % (schwedische Daten) aus, darunter Anthroponyme mit 44,1 % (deutsche Daten) bzw. 36,9 % (schwedische Daten), während Codes (1,1 % bzw. 0 %) kaum vorkommen. Bei den Segelflugzeugnamen stehen dem 2,5 % Anthroponyme und 28,6 % Codes gegenüber. Gemeinsam ist beiden Korpora, dass die Konkreta die größte appellativische Gruppe (15,3 % bzw. 25,7 %) sind.

Der Gegensatz entspricht den Benennungskontexten: Besitzer:innen individualisieren ein einzelnes Exemplar durch einen personalisierenden Namen, Hersteller:innen gliedern Konstruktionen innerhalb von Produktreihen. Auch Flugzeugnamen bestätigen diesen Unterschied. Bei Embleton/Lapierre (1997: 224) entfallen auf vollständige Personennamen 14,0 % und auf Vornamen 11,7 %, zusammen also rund ein Viertel der Namen. Die KLM benennt Flugzeuge etwa nach Forscher:innen, Maler:innen und Komponist:innen (Embleton/Lapierre 1997: 227f.), Federal Express nach Beschäftigten und deren Kindern (Embleton/Lapierre 1997: 226). Personennamen sind auch bei einzelnen Flugzeugen belegt, etwa die nach der Ehefrau des Piloten benannte F-51D *Jeanie* oder die nach der Tochter eines Geldgebers benannte *Winnie Mae* (vgl. Embleton/Lapierre 1997: 222f.).

Bei den offiziellen Bezeichnungen von Typen oder Serien stehen hingegen andere Verfahren im Vordergrund: Die britischen Systeme ordnen Flugzeugklassen Namenbereiche wie Tiere, geographische Namen oder mythologische Gestalten zu (vgl. Puzey 2016: 606ff.), und bei Pillers Automobilserien (1999: 89) spielt die Person nur über das metonymische Konzept ‘Produzent für Produkt’ eine Rolle. Der geringe Anteil von Anthroponymen im Segelflugkorpus dürfte somit mit der Referenzebene zusammenhängen: Namen einzelner Flug- bzw. Fahrzeuge individualisieren ein konkretes Objekt, zu dem die Benennenden eine persönliche Beziehung haben, und knüpfen an Würdigung, Personifizierung und Zugehörigkeit an (vgl. Embleton/Lapierre 1997: 219, 223, 226). Typen- und Modellnamen werden dagegen von Hersteller:innen für eine Vielzahl gleichartiger Exemplare vergeben. Personenbezüge sind in den Segelflugzeugnamen zudem häufig nur indirekt enthalten, beispielsweise in Initialgruppen für Konstrukteur:innen und Hersteller:innen.

Namenkundliche Informationen 118 © 2026 is licensed under CC BY 4.0

4.2 Semantische Bereiche und ihre diachrone Entwicklung

Während die Namenbasis die Art der zugrunde liegenden sprachlichen Einheit erfasst, bezeichnet der semantische Bezugs- und Benennungsbereich die im vollständigen Ergonym aktivierten Inhalte und Benennungsverfahren. Beide Analyseebenen sind daher voneinander zu unterscheiden. Die Kategorien in Tab. 3 dienen als korpusbezogene Arbeitskategorien zur Erfassung unterschiedlicher Beziehungen zwischen Namen und benanntem Segelflugzeug. Sie wurden gewählt, um sowohl wiederkehrende Inhalte der Namen als auch flugzeugspezifische Angaben zu erfassen. Sie berücksichtigen sowohl thematische Bezugsbereiche, etwa Fauna, Personen oder Naturphänomene, als auch objektbezogene Charakterisierungen, funktionale Angaben und dokumentierte Benennungszusammenhänge.[17] Anknüpfungspunkte bieten Untersuchungen zu Automobilbezeichnungen und Schiffsnamen, die neben der sprachlichen Herkunft der Namen auch ihre Beziehungen zum bezeichneten Objekt und ihre semantischen Vernetzungen analysieren (vgl. Piller 1999: 89f.; Schybergson 2016: 136f.). Piller (1999: 89) unterscheidet bei Automobilnamen etwa metaphorische Übertragungen aus den Bereichen Mensch (*Monarch*), Tier (*Mustang*), Artefakt (*Javelin*), Natur (*Tempest*) und übernatürliche Wesen (*Demon*). Diese Bereiche finden sich in Tab. 3 als Personen und Rollen, Fauna, Natur und Mythologie wieder. Artefaktmetaphern wie *Sagitta* gehören zum Bereich Gestalt, Eigenschaften, Bewegung und Material. Anders als bei den Namenbasen sind bei den semantischen Bereichen Mehrfachzuordnungen möglich. Von den 405 Namenfamilien wurden 146 mindestens zwei Bereichen zugewiesen (36,0 %). Insgesamt ergeben sich 577 Zuordnungen. Die Prozentwerte in Tab. 3 beziehen sich jeweils auf die Zahl der Namenfamilien des betreffenden Untersuchungszeitraums und summieren sich aufgrund der Mehrfachzuordnungen nicht zu 100 %.

17 Die Zuordnung zu den Bereichen folgt drei Kriterien. Erstens wird nach der Bezugsdomäne gefragt, also nach dem außersprachlichen Bereich, aus dem der Name schöpft (z. B. Tiere, Naturphänomene, Orte, Personen oder Mythologie). Zweitens wird unterschieden, ob ein Name Informationen über das Segelflugzeug selbst gibt (etwa zu Gestalt, Eigenschaften, Funktion, Klasse oder technischer Systematik) oder ob er aus einem anderen Bereich übertragen ist. Dies entspricht der Unterscheidung zwischen Metonymie (Bezug auf Teil, Eigenschaft, Zweck, Hersteller:innen oder Herkunftsort des Objekts) und Metapher, die Piller (1999: 89) bei Automobilnamen zugrunde legt. Drittens bildet der dokumentierte Vergabezusammenhang (Fortführung, Übernahme, Ehrung, Sponsoring) einen eigenen Bereich, da er nicht den Inhalt, sondern die Entstehung des Namens betrifft. Bezugsdomänen mit geringer Besetzung und enger semantischer Nähe wurden zusammengefasst, etwa Pflanzen, Wetter und Gestirne zu „Natur (ohne Fauna)".

Namenkundliche Informationen 118 © 2026 is licensed under CC BY 4.0

Semantischer Bereich	1920–1945 (n = 152)	1945–1965 (n = 122)	1965–2000 (n = 131)	Gesamt (n = 405)
Technisch-systematische Benennung z. B. *Hütter H 17* (1934), *SGS 2-8* (1954), *ASW 28* (2000)	52 (34,2 %)	33 (27,0 %)	70 (53,4 %)	155 (38,3 %)
Fauna z. B. *Falke* (1930), *Kookaburra* (1954), *Puchacz* (1977)	44 (28,9 %)	40 (32,8 %)	16 (12,2 %)	100 (24,7 %)
Personen, Gruppen und soziale Rollen z. B. *Professor* (1928), *Cherokee* (1956), *Smyk* (1992)	46 (30,3 %)	27 (22,1 %)	10 (7,6 %)	83 (20,5 %)
Gestalt, Eigenschaften, Bewegung und Material[18] z. B. *Minimoa* (1935), *Sagitta* (1960), *Salto* (1970), *Jantar* (1977), *Discus* (1984)	19 (12,5 %)	15 (12,3 %)	15 (11,5 %)	49 (12,1 %)
Funktion, Ausbildung, Klasse und Leistung z. B. *Zögling* (1926), *Tandem Tutor* (1950), *Standard Cirrus* (1969)	23 (15,1 %)	8 (6,6 %)	11 (8,4 %)	42 (10,4 %)
Raum und Herkunft z. B. *Württemberg* (1927), *Blaník* (1956), *Woodstock* (1978)	28 (18,4 %)	14 (11,5 %)	1 (0,8 %)	43 (10,6 %)

18 Der Bereich „Gestalt, Eigenschaften, Bewegung und Material“ umfasst Namen, die das Segelflugzeug über physische oder dynamische Merkmale charakterisieren, also über sein Aussehen, seine Flugeigenschaften oder seine stoffliche Beschaffenheit. Bewegung (z. B. *Sagitta*, *Salto*) und Material (z. B. *Jantar* ‘Bernstein’, *Diamant*) werden gemeinsam erfasst, weil in beiden Fällen ein Gegenstand oder Stoff metaphorisch auf Eigenschaften des Flugzeugs übertragen wird, etwa Schnelligkeit, Härte oder Wert. Sie unterscheiden sich damit von Fauna- und Naturbezügen, die Lebewesen bzw. Naturerscheinungen als Vorbild heranziehen. Wegen der geringen Fallzahlen der Teilbereiche wurde auf eine weitere Differenzierung verzichtet.

Namenkundliche Informationen 118 © 2026 is licensed under CC BY 4.0

Tradition, Übernahme, Kommemoration und Sponsoring z. B. *Grüne Post* (1926), *Capstan* (1961), *Duster* (1971)	11 (7,2 %)	9 (7,4 %)	12 (9,2 %)	32 (7,9 %)
Natur (ohne Fauna) z. B. *Scud* (1931), *Edelweiss* (1962), *Vega* (1977)	7 (4,6 %)	9 (7,4 %)	14 (10,7 %)	30 (7,4 %)
Mythologie, Religion und Fiktion z. B. *Hol's der Teufel* (1923), *Gnome* (1955), *Pégase* (1981)	9 (5,9 %)	8 (6,6 %)	10 (7,6 %)	27 (6,7 %)
Sonstiges bzw. semantisch opak z. B. *Astir* (1974)	6 (3,9 %)	7 (5,7 %)	3 (2,3 %)	16 (4,0 %)

Tab. 3: Semantische Bezugs- und Benennungsbereiche der Segelflugzeugnamen nach Untersuchungszeitraum (Mehrfachzuordnungen möglich)

Die erste Untersuchungsperiode weist das semantisch am stärksten ausdifferenzierte Benennungsprofil auf. Auf 152 Namenfamilien entfallen 245 Zuordnungen, entsprechend durchschnittlich 1,61 Bereichen pro Namenfamilie. Technisch-systematische Benennungen sind mit 34,2 % bereits zwischen 1920 und 1945 der häufigste Bereich. Sie bilden somit keine erst in der zweiten Jahrhunderthälfte einsetzende Neuerung. Zugleich erreichen Personen-, Gruppen- und Rollenbezüge (30,3 %) sowie Faunabezüge (28,9 %) annähernd gleich hohe Anteile. Auch Raum und Herkunft (18,4 %) sowie Funktion, Ausbildung, Klasse und Leistung (15,1 %) sind vergleichsweise stark vertreten. Charakteristisch für die frühe Periode ist daher nicht die Abwesenheit technischer Systematik, sondern deren Einbindung in ein breites Spektrum personenbezogener, räumlicher, funktionaler und naturbezogener Benennungsbereiche.

Zwischen 1945 und 1965 verändert sich dieses Profil zunächst nicht zugunsten einer stärkeren technischen Systematisierung. Deren Anteil sinkt vielmehr um 7,2 Prozentpunkte auf 27,0 %. Mit 32,8 % bildet die Fauna nun den häufigsten Bezugsbereich und erreicht zugleich ihren höchsten Wert im Periodenvergleich. Rückläufig sind dagegen Personen-, Gruppen- und Rollenbezüge (22,1 %), Raum und Herkunft (11,5 %) sowie insbesondere Funktion, Ausbildung, Klasse und

Namenkundliche Informationen 118 © 2026 is licensed under CC BY 4.0

Leistung (6,6 %). Natur- und Umweltbezüge nehmen leicht zu, während traditionsbezogene und mythologisch-religiöse Bereiche weitgehend stabil bleiben. Die mittlere Periode erscheint damit als Übergangsphase, die noch nicht durch eine Dominanz technischer Bezeichnungen, wohl aber durch einen Rückgang personaler, räumlicher und funktionaler Bezüge gekennzeichnet ist. Zugleich verringert sich die durchschnittliche Zahl der Zuordnungen auf 1,39 pro Namenfamilie.

Der deutlichste Strukturwandel vollzieht sich zwischen 1965 und 2000. Technisch-systematische Benennungen steigen gegenüber der vorangehenden Periode um 26,4 Prozentpunkte auf 53,4 %. Erstmals lässt sich damit mehr als die Hälfte aller Namenfamilien diesem Bereich zuordnen. Gleichzeitig gehen mehrere zuvor zentrale Bezugsbereiche stark zurück. Der Anteil der Fauna sinkt von 32,8 % auf 12,2 %, derjenige der Personen-, Gruppen- und Rollenbezüge von 22,1 % auf 7,6 %. Raum und Herkunft verlieren mit einem Rückgang auf 0,8 % nahezu vollständig ihre frühere Bedeutung. Die zunehmende technische Systematisierung geht somit vor allem zulasten personaler, faunistischer und geographischer Bezugnahmen.

Andere Bereiche werden von dieser Entwicklung deutlich weniger erfasst. Gestalt, Eigenschaften, Bewegung und Material bleiben über den gesamten Untersuchungszeitraum mit 12,5 %, 12,3 % und 11,5 % nahezu konstant. Dies entspricht dem Befund, dass auch bei individuellen Gerätenamen das Aussehen und Eigenschaften des Geräts regelmäßig als Benennungsmotive genannt werden (vgl. Ottersbach/Solling 2022: 333f.). Auch Tradition, Übernahme, Kommemoration und Sponsoring weisen mit 7,2 %, 7,4 % und 9,2 % keine rückläufige Entwicklung auf. Natur- und Umweltbezüge ohne Fauna steigen sogar kontinuierlich von 4,6 % über 7,4 % auf 10,7 %. Eine ähnliche, wenn auch schwächere Zunahme zeigt sich bei Mythologie, Religion und Fiktion mit 5,9 %, 6,6 % und 7,6 %. Technische Systematisierung verdrängt lexikalische und kulturelle Benennungsverfahren demnach nicht vollständig. Vielmehr bestehen einzelne dieser Bereiche fort oder gewinnen relativ an Bedeutung.

Periodenübergreifend lassen sich damit drei unterschiedliche Verlaufsmuster erkennen. Erstens gehen Personen- und Raumbezüge kontinuierlich zurück. Zweitens weisen Fauna und technisch-systematische Benennung diskontinuierliche Verläufe auf: Faunabezüge nehmen zunächst zu und brechen erst nach 1965 deutlich ein, während technisch-systematische Benennungen zunächst zurückgehen und anschließend stark ansteigen. Drittens bleiben Gestalt- und Eigenschaftsbezüge weitgehend stabil, während Natur-, Traditions- und mythologisch-religiöse Bereiche leicht zunehmen. Auch Piller (1999: 91, 93) beobachtet bei

Namenkundliche Informationen 118 © 2026 is licensed under CC BY 4.0

amerikanischen Automobilnamen einen ungleichmäßigen Verlauf: Metaphorische Namen bleiben relativ konstant (40 %), während metonymische Bezüge von über 70 % in den 1920er Jahren ab 1965 stark zurückgehen (etwa 20 %) und danach wieder zunehmen. Die frühen Perioden deutet Piller als Phase des Experimentierens, nach 1945 verlaufen die Anteile stabiler. Eine semantisch vielfältigere Frühphase geht auch bei den Segelflugzeugnamen einer stärker standardisierten Phase voraus, die hier jedoch erst nach 1965 einsetzt.

Parallel dazu sinkt die durchschnittliche Zahl semantischer Zuordnungen von 1,61 über 1,39 auf 1,24 pro Namenfamilie. Dies deutet auf eine abnehmende Mehrfachaktivierung der hier kodierten Bezugsbereiche hin. Daraus kann jedoch nicht auf eine generelle semantische Verarmung geschlossen werden, da auch technisch-systematische Bezeichnungen Informationen über Hersteller:in, Konstruktion, Modellfolge oder technische Eigenschaften vermitteln können. Der zentrale diachrone Befund liegt vielmehr in einer zunehmenden Standardisierung und seriellen Organisation der Produktbenennung. Diese setzt sich erst nach 1965 klar durch, ohne lexikalische, naturbezogene, kulturelle oder traditionsbildende Benennungsverfahren vollständig abzulösen.

Ein Vergleich mit Embleton/Lapierre (1997) verdeutlicht, wie stark das semantische Profil von Flugzeugnamen von der jeweiligen Referenzebene und benennenden Institution abhängt. In ihrem Korpus individueller Verkehrsflugzeugnamen entfallen 37,2 % auf Ortsnamen und weitere 12,6 % auf Namen geographischer Gegebenheiten, während Tierbezeichnungen einschließlich Vogelnamen lediglich 1,6 % ausmachen. Im vorliegenden Korpus offizieller Segelflugzeugnamen erreichen demgegenüber Raum und Herkunft 10,6 %, Faunabezüge 24,7 % und technisch-systematische Benennungen 38,3 %. Die Werte sind aufgrund der unterschiedlichen Untersuchungseinheiten, Erhebungszeiträume und Kodierungsverfahren nicht unmittelbar quantitativ vergleichbar. Der Kontrast legt jedoch nahe, dass individuelle Flottennamen und herstellerseitige Typen- bzw. Modellnamen unterschiedliche onymische Funktionen erfüllen. Während Fluggesellschaften ihre Flugzeugflotten häufig durch geographisch oder thematisch definierte Benennungsrichtlinien strukturieren und dabei eine repräsentative Beziehung zu Städten, Regionen oder Staaten herstellen, dienen Segelflugzeugnamen stärker der technischen Differenzierung, der seriellen Organisation und der lexikalischen Charakterisierung von Konstruktionen und Produktfamilien (vgl. Embleton/Lapierre 1997: 224–230). Auch bei Militärflugzeugen waren Raumbezüge an die Typklasse gebunden: Bomber sollten überwiegend nach Städten benannt werden (*Avro Lancaster*, *Handley Page Halifax*, *Short Stirling*; Puzey 2016: 607). Bei den Segelflug-

zeugen bilden Raumbezüge dagegen keine klassenspezifische Vorgabe, sondern vor allem Herkunftsangaben der Hersteller:innen (*Rhön-*, *Kirby*, *Grunau*).

Einen weiteren Vergleichspunkt bieten Lokomotivnamen. Coates (2016: 649f.) fasst Namen zusammen, die die Lokomotive als ausgezeichnet darstellen, sei es durch unmittelbare Qualitätsangaben (*Sans Pareil*, *Perseverance*), durch Anspielungen auf Adel, Militär und Nation (*Prince Regent*, *Dreadnought*, *Britannia*), durch lokalen Stolz auf Herstellungs- und Einsatzort sowie auf Konstrukteure (*Stourbridge Lion*, *Stephenson*) oder durch den Sterntopos (*North Star*). Entsprechungen finden sich im vorliegenden Korpus in unterschiedlicher Stärke. Eigenschaften wie Ausdauer und Mut werden mit *Sisu* und *Mokány* aufgerufen, Rang und Prestige klingen in Bezeichnungen wie *Professor*, *Konsul*, *Geheimrat* oder *Monarch* an. Dem lokalen Stolz entsprechen Raum- und Herkunftsbezüge, etwa *Württemberg* und *Wien*, die nach der Heimat der Konstrukteure vergeben wurden, dem Sterntopos die Kosmonyme *Vega* und *Antares*, die jedoch deutlich seltener sind. Unterschiedlich verläuft jedoch die Entwicklung: Nach Coates (2016: 650) wird das kommemorative Benennen bei britischen Lokomotiven schließlich zur Norm. Bei den Segelflugzeugen bleibt der Bereich Tradition, Übernahme, Kommemoration und Sponsoring dagegen mit 7,2–9,2 % konstant, während Raum und Herkunft bis 1965–2000 auf 0,8 % zurückgehen und technisch-systematische Benennungen zur Norm werden.

4.3 Namenbildende Verfahren und ihre diachrone Entwicklung

Die folgende Analyse berücksichtigt ausschließlich Namenfamilien, deren Namenbasis als *Appellativ* (Konkretum, Abstraktum, Personenbezeichnung) oder als *SatzN* (Syntagma, Hybrid, Code) klassifiziert wurde. Reine Übernahmen von Personen-, Orts- und anderen Eigennamen sowie Adjektive bleiben unberücksichtigt. Dadurch ergibt sich eine Teilmenge von insgesamt 325 Namenfamilien: 112 aus dem Zeitraum 1920–1945, 97 aus dem Zeitraum 1945–1965 und 116 aus dem Zeitraum 1965–2000. Die Kategorien werden operational als einander ausschließende Hauptkategorien verwendet. Bei mehrgliedrigen Namen wird das für den Namen als Ganzes dominante Verfahren gewertet. So enthält beispielsweise *Standard Libelle* zwar das Simplex *Libelle*, der Gesamtname ist jedoch ein Syntagma.

Namenkundliche Informationen 118 © 2026 is licensed under CC BY 4.0

Kategorie	**1920–1945 (n = 112)**	**1945–1965 (n = 97)**	**1965–2000 (n = 116)**	**Gesamt (n = 325)**
Simplex	**14 (12,5 %)** z. B. *Ente, Konsul, Canguro, Delta, Komar, Racek, Kestrel*	**40 (41,2 %)** z. B. *Nimbus, Sęp, Mucha, Luňák, Spatz, Bocian*	**27 (23,3 %)** z. B. *Diamant, Pirat, Cuervo, Hornet, Mosquito, Platypus*	**81 (24,9 %)**
Kompositum	**13 (11,6 %)** z. B. *Weltensegler, Geheimrat, Besenstiel, Rhöngeist, Windspiel, Stummel-Habicht, Olympia-Meise, Willow Wren*	**11 (11,3 %)** z. B. *Doppelraab, Bergfalke, Steinadler, Zwergreiher, Rhönlaus, Zugvogel, Kingfisher*	**1 (0,9 %)** *Sunseeker*	**25 (7,7 %)**
Syntagma	**32 (28,6 %)** z. B. *Schwatzer Düvel, Peyret Tandem, Hol's der Teufel, Haller Hawk, Grunau Baby, Luftkurort Poppenhausen, Baby Albatross, Rot Front 7, Super Albatross, Tulak 37*	**13 (13,4 %)** z. B. *Air 100, Tandem Tutor, Grunau Baby IV, Longwing Kookaburra, Standard Austria, Zefir 1, Zefir 2A*	**23 (19,8 %)** z. B. *Standard Libelle, Standard Cirrus, Club Libelle, Twin Astir, Speed Astir, Jantar Standard, Super Blaník, Duo Discus, Concept 70, Quero Quero, Nimbus 1–4*	**68 (20,9 %)**
Sigel-, Kürzel- und Codebildung	**51 (45,5 %)** z. B. *S-8, E 2, FG-2, CW-2, Mü 13 D, PWS 101*	**31 (32,0 %)** z. B. *Fi-1, WLM-1, Ka 6, HKS, Mü 22, D-34, HP-11*	**64 (55,2 %)** z. B. *ASW 28, ASK 23, LS 8, DG-300, PIK-20*	**146 (44,9 %)**
Akronym	-	**1 (1,0 %)** *Sky*	**1 (0,9 %)** *MOBA*	**2 (0,6 %)**
Kontamination	**2 (1,8 %)** *Minimoa, Gövier*	**1 (1,0 %)** *Bijave*	-	**3 (0,9 %)**
Gesamt	**112 (100,0 %)**	**97 (100,0 %)**	**116 (100,0 %)**	**325 (100,0 %)**

Tab. 4: Diachrone Verteilung der formalen und wortbildenden Verfahren

Namenkundliche Informationen 118 © 2026 is licensed under CC BY 4.0

Die formalen Verfahren in Tab. 4 spannen einen Bogen von Einzelwörtern (Simplizia, Komposita) über Wortgruppen (Syntagmen) bis zu Zeichenfolgen (Sigel-, Kürzel- und Codebildungen). Darin zeigt sich eine Parallele zu Lokomotivnamen, für die Coates (2016: 645) festhält: „any linguistic object – word, phrase, or arbitrary string – may serve as a name". Wie bei Lokomotiven kann auch bei Segelflugzeugen praktisch jede Zeichenfolge als Name dienen. Zugleich ist ein Name für die bloße Identifikation nicht zwingend, etwa bei Flugzeugen. Diese sind stets registriert, jedoch nicht immer benannt (vgl. Embleton/Lapierre 1997: 219, 232).

Mit 81 Namenfamilien stellen Simplizia ein Viertel der untersuchten Teilmenge dar. Damit liegt ihr Anteil nur wenig über dem Durchschnitt von 22,0 %, den Piller (1999: 95) für US-amerikanische Automobilnamen ermittelt. Besonders hoch ist ihr Anteil zwischen 1945 und 1965: Er steigt von 12,5 % im ersten Zeitraum auf 41,2 % und sinkt danach auf 23,3 %. In der Nachkriegszeit sind kurze, lexikalisch transparente Namen somit am stärksten vertreten. Auffällig ist die häufig kompakte lautliche Gestalt. Es finden sich zahlreiche Einsilber wie *Spatz*, *Scud* (Englisch, 'vom Wind getriebene Wolkenfetzen'), *Sęp* (Polnisch, 'Geier'), *Mouette* (Französisch, 'Möwe'), *Dart* (Englisch, 'Pfeil') und *Fox* (Englisch, 'Fuchs'). Daneben stehen viele Zweisilber, wie etwa *Falke, Nimbus, Cirrus, Salto*, *Discus*, *Mucha* (Polnisch, 'Fliege'), *Bocian* (Polnisch, 'Storch'), *Luňák* (Tschechisch, 'Milan'), seltener dreisilbige Lexeme wie etwa *Cumulus*, *Professor* oder *Kajava* (Finnisch, 'Möwe').

Komposita machen insgesamt 7,7 % aus. Ihr Anteil liegt in den beiden frühen Zeiträumen relativ stabil bei 11,6 bzw. 11,3 %, fällt nach 1965 jedoch auf nur 0,9 %. Für den letzten Zeitraum konnte mit *Sunseeker* (Englisch, 'Sonnenhungriger') lediglich eine eindeutige Namenfamilie dieser Art angesetzt werden. Die frühen deutschen Determinativkomposita sind überwiegend semantisch transparent. Besonders produktiv sind Verbindungen mit Vogelbezeichnungen als Zweitglied: In *Rhönadler*, *Rhönbussard*, *Rhönschwalbe* und *Rhönsperber* fungiert das Toponym *Rhön* als Bestimmungswort, während das tierbezeichnende Zweitglied den morphosyntaktischen Kopf bildet. Weitere rechtsköpfige Determinativkomposita sind *Bergfalke*, *Steinadler* und *Zwergreiher*. Zugleich bleiben die Morphemgrenzen gut wahrnehmbar. Bei *Stummel-Habicht* oder *Olympia-Jolle* wird diese Grenze sogar orthographisch durch einen Bindestrich hervorgehoben. Der starke Rückgang nach 1965 ist bemerkenswert. Transparente metaphorische Zusammensetzungen werden weitgehend von technisch-systematischen Kürzeln und von serienbezogenen Syntagmen verdrängt. Die Namenbildung verschiebt sich damit von lexikalischer Bildhaftigkeit zu einer stärker katalogisierenden Produktnomenklatur. Die

Namenkundliche Informationen 118 © 2026 is licensed under CC BY 4.0

Gruppe der Komposita wird vor allem durch deutsche und englische Bildungen geprägt. Französische, italienische, tschechische oder polnische Komposita sind in dieser Gruppe nicht vertreten.[19] Die Mehrsprachigkeit des Korpus zeigt sich bei der Komposition somit weniger stark als bei den Simplizia und Syntagmen.

Syntagmen umfassen 68 Namenfamilien bzw. 20,9 %. Ihr Anteil ist vor 1945 mit 28,6 % am höchsten, sinkt zwischen 1945 und 1965 auf 13,4 % und steigt anschließend auf 19,8 %. Die Kategorie wird hier in einem breiten onomastischen Sinn verwendet und umfasst nicht nur reguläre Wortgruppen wie *Blaue Maus*, sondern auch mehrgliedrige Produktnamen und lexikalisch-numerische Juxtapositionen wie *Rot Front 7*, *Air 100*, *Zefir 2A* oder *Concept 70*. Entscheidend ist, dass mehrere graphisch selbstständige Bestandteile gemeinsam den Namen bilden. Morphosyntaktisch liegen unterschiedliche Muster vor. *Blaue Maus* besteht aus einem attributiven Adjektiv und einem nominalen Kopf. In *Baby Albatross* und *Tandem Tutor* fungiert dagegen ein Nomen als pränominaler Modifikator eines nominalen Kopfes.

Die frühen Syntagmen sind vielfach expressiv und/oder deskriptiv, wie etwa *Schwatzer Düvel* (Niederdeutsch ‘Schwarzer Teufel’), *Blaue Maus*, *Hol's der Teufel*, *Luftkurort Poppenhausen* und *Baby Albatross*. Die expressiven frühen Bildungen berühren sich mit spielerischen Verfahren der Individualbenennung von Maschinen und Geräten, bei denen Spaß und Sprachspiel als Motive genannt werden (vgl. Ottersbach/Solling 2022: 333). Ein verbreitetes lautliches Mittel ist die Alliteration: Bei Gerätenamen verbindet sie den Rufnamen mit der Gerätebezeichnung (z. B. *Manni Macbook*; Ottersbach/Solling 2022: 332), bei britischen Militärflugzeugen Hersteller- und Typenname (z. B. *Vickers Valiant*, *Hawker Hurricane*; Puzey 2016: 608, 614). Alliterierende Verbindungen finden sich ebenso unter den Segelflugzeugnamen: *Haller Hawk* und *Kirby Kite* verknüpfen einen Hersteller-, Konstrukteurs- oder Ortsbezug mit einer Vogelbezeichnung, *Tandem Tutor* und *Duo Discus* einen Zusatz mit einem Reihennamen. Andere Namen verbinden einen Hersteller-, Konstrukteurs- oder Ortsbezug mit einer Gattungsbezeichnung, beispielsweise *Peyret Tandem*, *Grunau Baby* und *Kirby Gull*. Der erneute Anstieg

19 Diese Verteilung ist allerdings nicht allein als Merkmal der Namengebung zu deuten, sondern spiegelt zum Teil die Wortbildungssysteme der Gebersprachen: Während Deutsch und Englisch Determinativkomposita als zentrales Muster nutzen – im Englischen auch in Getrenntschreibung (*Golden Eagle*, *Willow Wren* gegenüber *Sunseeker*, *Kingfisher*) –, realisieren die romanischen Sprachen entsprechende Benennungen überwiegend als analytische Bildungen. Das Fehlen französischer und italienischer Komposita im Korpus ist daher weniger als Benennungspräferenz der Hersteller:innen denn als Folge der jeweiligen Sprachstruktur zu verstehen.

Namenkundliche Informationen 118 © 2026 is licensed under CC BY 4.0

nach 1965 beruht dagegen wesentlich auf serien- und funktionsbezogenen Modifikatoren: *Standard Libelle*, *Club Libelle*, *Standard Cirrus*, *Twin Astir*, *Speed Astir*, *Jantar Standard*, *Super Blaník* und *Duo Discus*. Elemente wie *Standard*, *Club*, *Twin*, *Speed*, *Super* und *Duo* positionieren das Flugzeug innerhalb einer Produktfamilie oder Leistungsklasse. Die jüngeren Syntagmen sind daher weniger expressiv, dafür stärker taxonomisch und markenstrategisch organisiert. Das Verfahren, einen Reihennamen durch einen Zusatz für eine überarbeitete Variante zu erweitern, ist auch bei Militärflugzeugen üblich (z. B. *Lockheed C-130J Super Hercules*; Puzey 2016: 614).

Die mit Abstand größte Gruppe bilden Sigel, Kürzel und alphanumerische Codes. Sie umfassen 146 Namenfamilien bzw. 44,9 %. Ihr Anteil beträgt bereits zwischen 1920 und 1945 45,5 %, sinkt zunächst auf 32,0 % und erreicht im Zeitraum 1965–2000 mit 55,2 % seinen Höchstwert.

Vor allem die jüngere Periode wird durch systematisch aufgebaute Serien wie *ASW*, *ASK*, *LS*, *DG*, *PIK*, *SB*, *FS*, *LAK* und *SZD* geprägt. Initialgruppen kennzeichnen häufig Konstrukteur:in, Hersteller:in, institutionelle Herkunft oder Entwicklungsort (z. B. *SZD* für Szybowcowy Zakład Doświadczalny, ein polnischer Segelflugzeughersteller). Das Initialkurzwort *AV* geht demgegenüber auf das französische Syntagma *Aile volante* (‘Nurflügler’) zurück und verdichtet eine konstruktive Bezeichnung zu einer Initialbildung (vgl. Simons ²2006a: 61). Typisch ist die Kombination einer Buchstabenfolge mit einem numerischen Serienindex, etwa in *SZD-30*, *SZD-30C*, *SZD-55-1*, *ASW 20* oder *DG-100*, deren Zahlen Modelle und Entwicklungsstufen differenzieren. Weitere Zusätze (Buchstaben und Ziffern) markieren einzelne Varianten. Morphologisch handelt es sich folglich um die Erweiterung einer konstanten seriellen Basis durch differenzierende Identifikationselemente. Graphische Kürze darf dabei nicht mit lautlicher Kürze gleichgesetzt werden. Ein Segelflugzeugname wie *DG-800* beansprucht auf dem Papier nur wenige Zeichen, wird mündlich aber als Folge von Buchstabennamen und Zahlwörtern realisiert. Er kann dadurch phonetisch länger sein als ein zweisilbiges Simplex wie *Nimbus*. Die besondere Leistung solcher Namen liegt weniger in ihrer Sprechökonomie als in ihrer seriellen Anschlussfähigkeit: Neue Modelle lassen sich problemlos durch fortlaufende Zahlen oder Variantenbuchstaben in dasselbe Benennungssystem als Serionyme integrieren. Auch bei Verkehrsflugzeugen wird die Zugehörigkeit zu einer Serie formal erkennbar gemacht. Air New Zealand vergibt für jeden Flugzeugtyp Namen mit gleichen Anfangsbuchstaben (K- für Fokker F27, P- für B-737, A- für B-767), und die B-747-400 der KLM tragen Städtenamen in alphabetischer Reihenfolge (vgl. Embleton/Lapierre 1997:

Namenkundliche Informationen 118 © 2026 is licensed under CC BY 4.0

229f.). Dort bleiben die Namen lexikalisch, während die Segelflugzeugserien auf Kürzel und Zahlen zurückgreifen. Im Vergleich zu amerikanischen offiziellen Automobilnamen ist das Gewicht dieser Verfahren bei Segelflugzeugen hoch. Bei diesen machen „iconic names" (Piller 1999: 90), zu denen Piller sowohl fremdsprachige Bildungen (z. B. *Parisienne*) als auch Buchstaben-Zahlen-Kombinationen im Register der Technik (z. B. *XX-500*) zählt, insgesamt etwa 15 % der Serienbezeichnungen aus, reine Zahlenbezeichnungen durchschnittlich nur knapp 3 % (vgl. Piller 1999: 90, 95). Bei den Segelflugzeugnamen entfallen auf Sigel, Kürzel und Codes fast 45 %.

Nur zwei Namen werden als Akronyme im engeren Sinne klassifiziert: *Sky* und *MOBA*. *Sky* geht auf *Slingsby, Kirbymoorside, Yorkshire* zurück. *MOBA* steht für *My Own Bloody Aircraft* ('mein eigenes verdammtes Flugzeug') (vgl. Simons ²2006a: 37; Simons 2006b: 15).

Die drei Kontaminationen machen 0,9 % des Teilbestands aus. Das französische Beispiel *Bijave* verbindet das Anfangssegment *bi-* aus *biplace* ('doppelsitzig') mit der apokopierten Form von *Javelot* ('Speer') und kennzeichnet den Doppelsitzer als Nachfolger des einsitzigen *Javelot* (vgl. Simons ²2006a: 203). *Gövier* verschmilzt die Kürzung *Gö-* aus *Göppingen* mit dem Zahlwort *vier* und steht damit zwischen Kontamination, Kurzwortkompositum und graphischem Wortspiel (Simons ²2005: 99–103; ²2006a: 203). *Minimoa* kombiniert schließlich das Präfixoid *Mini-* mit einem Segment aus *Moazagotl*. Simons erklärt *Moazagotl* als örtlichen Beinamen des schlesischen Bauern Gottlieb Motz und zugleich als Bezeichnung einer von ihm beobachteten, ortsfesten Wolkenformation:

> Der Name geht zurück auf eine örtliche Begebenheit. Der schlesische Bauer Gottlieb Motz, in seiner Heimat „Moazagotl" genannt, hatte eine besondere Wolkenform entdeckt, die häufig über dem Tal in der Nähe seines Bauernhofes stand. Auch wenn der Südwestwind noch so heftig blies, veränderte diese Wolke ihre Position nicht. Nach ihrem Entdecker Gottlieb Motz wurde sie „Moazagotl" genannt (Simons ²2005: 94).

Minimoa bezeichnet demnach eine kleinere Ausführung des *Moazagotl* und verbindet Größenangabe, meteorologischen Bezug und Fortführung eines älteren Segelflugzeugnamens (vgl. Simons ²2005: 94, 99–102).

Derivationen werden aufgrund ihrer geringen Zahl nicht in die quantitative Verteilung einbezogen, bleiben jedoch als qualitative Randfälle relevant. *Mini-Nimbus* erweitert den Reihennamen *Nimbus* durch den Größenmodifikator *Mini-*

Namenkundliche Informationen 118 © 2026 is licensed under CC BY 4.0

(vgl. Simons 2006b: 154–157).[20] Außerhalb der quantifizierten Teilmenge ist *Dagling* aus dem Herstellernamen *Dagnall* unter Hinzufügung eines Suffixes gebildet (siehe hierzu Kap. 4.1.5; vgl. Simons ²2005: 44–47). Auch *Uribel* und *Urendo* sind keine unveränderten Adjektive, sondern substantivisch verwendete Neubildungen mit wertender Basis (vgl. Simons ²2006a: 190, 193; siehe hierzu Kap. 4.1.1).

In diachroner Perspektive lassen sich drei zentrale Befunde festhalten. Erstens dominieren über das gesamte Korpus technisch-systematische Kurz- und Codeformen. Ihr besonders hoher Anteil nach 1965 zeigt eine zunehmende Serialisierung der Namenbildung. Segelflugzeuge werden immer häufiger als Mitglieder modellübergreifender Reihen gekennzeichnet. Zweitens erreichen Simplizia zwischen 1945 und 1965 einen auffälligen Höhepunkt. Gerade diese Kategorie weist eine ausgeprägte sprachliche Vielfalt auf: Italienische, französische, polnische, tschechische, ungarische, finnische und englische Appellative werden unter Beibehaltung ihrer sprachspezifischen morphologischen Gestalt als Produktnamen verwendet. Anders als bei Automobilnamen, bei denen fremdsprachige Bildungen dem Produkt die Aura einer anderen Kultur verleihen sollen (z. B. *Parisienne*; Piller 1999: 90), handelt es sich bei diesen Namen überwiegend um Appellative der Sprache des jeweiligen Herstellungslandes. Diese Periode bevorzugt folglich kurze, lexikalisch transparente und vielfach bildhafte Bezeichnungen aus Bereichen wie Tierwelt, Wetter oder Bewegung. Danach bleibt das Simplex wichtig, verliert aber gegenüber den technischen Serionymen an Gewicht. Die Verwendung von Wörtern der jeweiligen Landessprache entspricht dem, was Lötscher (2007: 120) für Automobilnamen festhält: Die Namen werden meist der Landessprache entnommen und sind oft nur im betreffenden Land problemlos verständlich (z. B. frz. *Aronde* ‘Schwalbe’). Auch polnische, ungarische oder finnische Segelflugzeugnamen wie *Jaskółka* (‘Schwalbe’), *Mokány* (‘mutig’) oder *Sisu* (‘Ausdauer’) erschließen sich Außenstehenden nicht ohne Weiteres. Drittens gehen Komposita nach 1965 nahezu vollständig zurück. An ihre Stelle treten einerseits alphanumerische Codes, andererseits syntagmatische Produktnamen mit klassifizierenden Zusätzen wie *Standard*, *Club*, *Twin*, *Speed*, *Super* und *Duo*. Der Wandel

20 Funktional entspricht der Name damit *Minimoa*, das ebenfalls eine kleinere Ausführung eines älteren Namens bezeichnet. Die Zuordnung zu verschiedenen Verfahren beruht auf der Form: Bei *Mini-Nimbus* bleibt der Reihenname vollständig erhalten und ist durch eine erkennbare Morphemgrenze vom gebundenen Wortbildungselement *Mini-* getrennt (Derivation). Bei *Minimoa* wird der Ausgangsname hingegen gekürzt (*Moa-* aus *Moazagotl*) und mit *Mini-* zu einer neuen Lautgestalt verschmolzen (Kontamination).

Namenkundliche Informationen 118 © 2026 is licensed under CC BY 4.0

betrifft folglich nicht nur die Länge der Namen, sondern ihre kommunikative Funktion: Ältere Bildungen charakterisieren oder erzählen häufiger, jüngere Namen ordnen das Flugzeug verstärkt in Hersteller-, Leistungs- und Modellreihen ein.

4.4 Länderspezifische Tendenzen

Trotz der geringen Fallzahlen außerhalb Deutschlands (vgl. Kap. 3) zeichnen sich für die vier Länder mit mindestens 30 Namenfamilien (Deutschland, die USA, Polen und das Vereinigte Königreich) unterschiedliche Benennungsprofile ab.

Der Anstieg technisch-systematischer Benennungen nach 1965 geht wesentlich auf deutsche Hersteller:innen zurück. Die Codierung erweist sich hierbei jedoch nicht als nationale, sondern als herstellerspezifische Praxis. Die Hersteller Alexander Schleicher, Rolladen-Schneider und Glaser-Dirks bzw. DG Flugzeugbau benennen ihre Segelflugzeuge nach 1965 ausschließlich alphanumerisch (z. B. *ASW 20*, *LS-4*, *DG-300*). Schempp-Hirth und Grob führen dagegen durchgehend lexikalische Reihennamen (z. B. *Cirrus*, *Nimbus*, *Janus*, *Ventus*, *Discus*, *Astir*). Glasflügel verbindet Typennummern mit Tierbezeichnungen (*H-206 Hornet*). Diese lexikalischen Namen sind zudem kaum noch deutschsprachig. Neben *Libelle* stehen lateinische Wetter- und Gegenstandsbezeichnungen sowie englische Tierbezeichnungen (z. B. *Kestrel*, *Hornet*, *Mosquito*). Die Benennung nach 1965 folgt somit eher Herstellertraditionen als einem Nationalstil. Dies entspricht dem Befund von Puzey (2016: 607f.), dass Benennungssysteme in der Luftfahrt vielfach an Hersteller:innen und Institutionen gebunden sind.

Polnische Namen verlaufen gegenläufig. Vor 1945 überwiegen Konstrukteurs- und Herstellercodes (z. B. *CW 5*, *SG 3*, *PWS 101*). Danach tragen fast alle polnischen Namenfamilien einen lexikalischen Namen, der meist mit einem institutionellen Code verbunden wird (z. B. *SZD-24 Foka*). Code und Name stehen hier nicht in Konkurrenz, sondern ergänzen einander. Damit unterscheidet sich die polnische Praxis deutlich von jener Schleichers, für den die *K 8* bereits 1957 das erste Muster ohne zusätzlichen Namen war (vgl. Fußnote 3). Die polnischen Tierbezeichnungen entsprechen der von Lötscher (2007: 120) für Automobilnamen beschriebenen Bindungen an die Landessprache. Nach 1980 treten jedoch auch englische Appellative auf (z. B. *Junior*, *Swift*, *Fox*).

Britische Namen enthalten hingegen durchweg einen lexikalischen Bestandteil. Die Typennummern des dominierenden Herstellers Slingsby erscheinen stets in Verbindung mit einem Appellativ (z. B. *Type 34 Sky*). Bis 1965 prägen Verbin-

dungen eines Hersteller- oder Ortsbezugs mit einer Vogelbezeichnung das Bild (z. B. *Kirby Kite*, *Kirby Gull*, *Skylark*). Diese Struktur entspricht dem seit 1918 für britische Militärflugzeuge vorgeschriebenen Muster aus Firmen- und Typennamen (vgl. Puzey 2016: 607f.; vgl. Kap. 4.1.3).

US-amerikanische Namen zeigen schließlich eine Zweiteilung. Die Schweizer Aircraft Corporation benennt ihre Segelflugzeuge bereits seit den 1930er Jahren ausschließlich mit Codes (*SGS 2-8*, *SGS 1-26*, *SGS 2-33*). Daneben stehen Einzelkonstrukteur:innen und Bausatzanbieter:innen mit lexikalischen, häufig expressiven Namen (*Albatross*, *Penetrator*, *Duster*, *Woodstock*, *Sunseeker*), Codierung ist hier also früh etabliert, bleibt aber an einen großen Serienhersteller gebunden.

Neben sprachlichen und herstellerbezogenen Unterschieden lassen sich einzelne kulturell gebundene Benennungsressourcen erkennen. Ethnonyme indigener Völker treten im Korpus ausschließlich bei US-amerikanischen Segelflugzeugen auf (z. B. *Cherokee*, *Zuni*). Auf US-amerikanische Kontexte verweisen ebenso die Übernahme eines Automobilnamens (*Duster*) und der mehrdeutige Name *Woodstock* (vgl. Kap. 4.1.5). Ideologisch geprägte Namen finden sich hingegen nur unter sowjetischen Konstruktionen der 1930er Jahre (z. B. *Rot Front*, *Stakhanovetz*). Für Deutschland sind vor 1945 Raumbezüge charakteristisch, die an die Rhön als Zentrum des frühen Segelflugs sowie an regionale Herkunft und Trägergruppen anknüpfen (z. B. *Rhönadler*, *Rhönbussard*, *Württemberg*, *Darmstadt*). Kulturelle Prägungen zeigen sich demnach weniger in der Gesamtverteilung der Namenbasen als in einzelnen, jeweils nur in einem Land belegten Benennungsressourcen.

Für die Segelflugzeugnamen legen die Daten nahe, dass die Grenze weniger zwischen Ländern als zwischen Herstellertraditionen verläuft. Sprachgebunden ist hingegen vor allem die Komposition (z. B. *Windspiel*, *Kingfisher*). Diese Beobachtungen beruhen allerdings auf kleinen Datenmengen und sind als Tendenzen zu verstehen, die eine kontrastive Untersuchung auf breiterer Datengrundlage überprüfen müsste.

5. Fazit

Der Beitrag hat die offiziellen Namen von Segelflugzeugtypen, Modellen, Baureihen, Varianten sowie eigenständigen Versuchs- und Forschungskonstruktionen erstmals auf der Grundlage eines abgegrenzten diachronen Korpus untersucht. Die 405 Namenfamilien aus dem Zeitraum von 1920 bis 2000 wurden auf drei

Namenkundliche Informationen 118 © 2026 is licensed under CC BY 4.0

Analyseebenen ausgewertet: nach ihrer Namenbasis, ihren semantischen Bezugs- und Benennungsbereichen sowie ihren namenbildenden Verfahren. Der Arbeitsbegriff *Segelflugzeugname* umfasst dabei sämtliche offiziellen Konstruktions-, Typen-, Modell-, Baureihen- und Variantenbezeichnungen des Korpus. Nur bei nachgewiesener Marktangebots- bzw. Serienfunktion sind sie zugleich als *Warennamen* bzw. *Serionyme* einzuordnen.

Auf der Ebene der Namenbasen dominieren die unter „Basis ist ein SatzN, Syntagma, Adjektiv" zusammengefassten Bildungen mit 51,9 %. Hierzu gehören insbesondere Codes (28,6 %) und Hybride (17,0 %). Appellativische Basen stellen 30,4 %, andere Eigennamen 13,6 %. Bei 4,2 % bleibt die Basis opak. Semantisch bildet die technisch-systematische Benennung mit 38,3 % den größten Bereich, gefolgt von Faunabezügen (24,7 %) sowie Bezügen auf Personen, Gruppen und soziale Rollen (20,5 %). Der diachrone Vergleich zeigt jedoch keinen linearen Austausch lexikalischer durch technische Benennungen. Technisch-systematische Formen sind bereits zwischen 1920 und 1945 stark vertreten, gehen in der mittleren Periode zunächst zurück und steigen erst nach 1965 auf 53,4 %.

Auch die namenbildenden Verfahren bestätigen die Zunahme technisch-systematischer Benennungen nach 1965. In der hierfür ausgewerteten Teilmenge von 325 Namenfamilien entfallen 44,9 % auf Sigel-, Kürzel- und Codebildungen, 24,9 % auf Simplizia und 20,9 % auf Syntagmen. Komposita erreichen 7,7 %, Akronyme 0,6 % und Kontaminationen 0,9 %. Nach 1965 steigt der Anteil der Sigel-, Kürzel- und Codebildungen auf 55,2 %, während Komposita auf 0,9 % zurückgehen. Simplizia erreichen dagegen zwischen 1945 und 1965 mit 41,2 % ihren Höchstwert. Insgesamt verschiebt sich die Benennungspraxis somit zu stärker seriell anschlussfähigen und variantenbildenden Systemen, ohne dass lexikalische, naturbezogene und kulturell vorgeprägte Namen gänzlich verschwinden.

Bei den Segelflugzeugnamen zeigen sich zugleich Parallelen zu den von Lötscher (2007: 119f.) beschriebenen Automobilnamen. Familiär oder expressiv wirkende Bildungen wie *Grunau Baby* und *Hol's der Teufel* stehen neben mythologischen und literarischen Bezügen wie *Fafnir* und *Puchatek* sowie regional gebundenen Assoziationen wie bei *Moazagotl*. Dokumentierte persönliche Bezüge, etwa bei *Pipö*, bieten darüber hinaus Anknüpfungspunkte an Lötschers Beobachtung einer durch individuelle Motive, Assoziationen und Vorlieben geprägten Namenwahl.

Die Segelflugzeugnamen zeigen außerdem eine ähnliche Länderspezifik wie Automobilnamen (vgl. Lötscher 2007: 120). Appellative der Landessprache werden als Produktnamen verwendet. Diese sprachliche Verankerung nimmt im Verlauf des Korpus jedoch ab. Wie Kap. 4.4 zeigt, verläuft dieser Wandel allerdings nicht

Namenkundliche Informationen 118 © 2026 is licensed under CC BY 4.0

einheitlich. Die Zunahme technisch-systematischer Benennungen nach 1965 betrifft vor allem einzelne deutsche Hersteller:innen, während andere deutsche Hersteller:innen ebenso wie polnische Institutionen an lexikalischen Reihennamen festhalten. Die Grenze verläuft folglich weniger zwischen Ländern als zwischen Herstellertraditionen. Der Rückgang von Raum- und Herkunftsbezügen sowie von Faunabezügen nach 1965 und der Anstieg von Codes und Klassenbezeichnungen könnten darauf hindeuten, dass die Namengebung zunehmend sprachunabhängig und international anschlussfähig wird. Dafür spricht, dass auch bei Verkehrsflugzeugen die Exportorientierung die Namenwahl beeinflusst haben dürfte: Puzey (2016: 610) vermutet, dass etwa die Beschränkung der *Vickers VC10* auf eine Typenbezeichnung ein Versuch war, eine neutralere, für den Export geeignetere Bezeichnung zu wählen als nationale Namen wie *Bristol Britannia*. Bei internationalen Projekten gilt es zudem als vorteilhaft, wenn Namen in den Sprachen der Partner:innen leicht auszusprechen sind (z. B. *Tornado*; Puzey 2016: 611). Embleton/Lapierre (1997: 231) beobachten bei Verkehrsflugzeugen, dass Englisch als internationale Sprache der Luftfahrt gilt. Generische Namenelemente werden häufig englisch gebildet. Die Lufthansa wählte z. B. für alle Frachter englische Namensformen (*Africa* statt *Afrika*; ebd.). Sprachliche Internationalisierung bedeutet hier also nicht notwendig Verzicht auf die Landessprache, sondern eine Arbeitsteilung zwischen international verständlichen und national verankerten Bestandteilen.

Aus den Vergleichen mit anderen Studien zu Verkehrsmittelnamen und Namen von technischen Objekten[21] ergibt sich ein zweifacher Befund. Erstens unterscheiden sich herstellerseitige Typennamen systematisch von individuell vergebenen Namen: Anthroponyme (2,5 %) und Fiktionyme (nur ein Beleg) sind im Korpus randständig, kommen in Individualnamen von Maschinen und Autos aber in erheblichen Anteilen vor (vgl. Ottersbach/Solling 2022; Solling 2025a), und Toponyme (4,0 %) bleiben deutlich hinter den Flottennamen von Fluggesellschaften zurück (vgl. Embleton/Lapierre 1997: 224). Umgekehrt spielen Codes, die im Korpus mehr als ein Viertel der Namen stellen, in den Individualnamen von Maschinen und technischen Geräten kaum eine Rolle (vgl. Ottersbach/Solling 2022). Die Unterschiede dürften mit den Benennungskontexten zusammenhängen: Individualnamen knüpfen an persönliche Nähe, Würdigung und Spiel an, Typen- bzw. Modellnamen gliedern eine Produktpalette. Zweitens fügen sich die

21 Da die Vergleichsstudien auf unterschiedlichen Datengrundlagen beruhen (u. a. individuelle und offizielle Namenvergabe), handelt es sich hier lediglich um Tendenzen.

Namenkundliche Informationen 118 © 2026 is licensed under CC BY 4.0

Segelflugzeugnamen auf der Typenebene in die Fahrzeugbenennung ein, wie die genannten Übereinstimmungen mit Automobil- und Verkehrsflugzeugnamen zeigen: Serialität und Kürzelbildung (vgl. Lötscher 2007: 118; Embleton/Lapierre 1997: 229f.), die Zuordnung von Namenbereichen zu Konstruktionsklassen (vgl. Puzey 2016: 606ff.; Embleton/Lapierre 1997: 227f.) und die Verbindung von Landessprache und Internationalisierung.

Ein erstes Desiderat ergibt sich aus der zeitlichen Begrenzung des Korpus auf das Jahr 2000. Elektrische, hybride und solargestützte Antriebskonzepte bei Segelflugzeugen sind als unterschiedliche technische Entwicklungen auseinanderzuhalten, können aber gleichermaßen zu neuen Bezeichnungskonstellationen führen. Allstar PZL Glider verwendet *Allstar-e-motion* als Namen eines elektrischen Antriebssystems und integriert die Bezeichnung zugleich in den Modellnamen *SZD-55-2 NEXUS-e-motion* (vgl. Allstar PZL Glider o. J.). Alexander Schleicher führt eine Variante mit elektrischer Heimkehrhilfe unter der Bezeichnung *ASG 32 El* (vgl. Schleicher o. J.c). Daneben wurde 2024 für eine *Stemme S10* ein Elektro-Hybrid-Konzept aus Elektromotor, Batterie und Range Extender vorgestellt, bei dem auch Solarpaneele zur Energieversorgung vorgesehen sind (vgl. Banani 2024). Aus onomastischer Perspektive wäre zu untersuchen, ob und wie solche Antriebskonzepte in die offiziellen Namen eingehen: als nachgestelltes Element wie *El*, als graphisch markiertes Element wie *e-motion*, als eigenständiger Name eines Antriebssystems oder ohne sichtbare Auswirkung auf den Flugzeugnamen. Dafür wäre das bestehende Korpus um offizielle Segelflugzeugnamen nach 2000 zu erweitern und um Daten zur jeweiligen Produkt- und Variantenentwicklung zu ergänzen. Eine solche Analyse könnte zeigen, ob die Innovationen im Segelflugzeugbau nicht nur neue technische Kategorien, sondern auch neue Tendenzen der herstellerseitigen Segelflugzeugnamenvergabe hervorbringen.

Ein zweites Desiderat betrifft die in dieser Untersuchung ausgeschlossenen inoffiziellen Namen einzelner Segelflugzeuge. Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung konnte kein systematisch angelegtes Korpus solcher Benennungen ermittelt werden. Eine weiterführende Studie müsste daher zunächst eigene Daten erheben, etwa durch standardisierte Befragungen und Interviews mit Pilot:innen, Eigentümer:innen, Halter:innen und Vereinsmitgliedern sowie durch die Auswertung von Vereinschroniken, Bordbüchern und fotografischen Dokumentationen. Zu erfassen wären neben der Namenform insbesondere das konkrete Flugzeug, Zeitpunkt und Urheber:in der Benennung, Vergabeanlass, Verwendungskontext und kommunikative Funktion. Erst ein solches Korpus würde einen belastbaren Vergleich zwischen offiziellen Segelflugzeugnamen und Porejonymen bzw. inoffi-

Namenkundliche Informationen 118 © 2026 is licensed under CC BY 4.0

ziellen Spitznamen ermöglichen. Darüber hinaus wäre zu prüfen, ob sich individuelle Segelflugzeugnamen von den Namen anderer Objekte unterscheiden, die ihre Besitzer:innen selbst benennen, etwa Namen für Autos (vgl. Solling 2025a, 2025b), Kuscheltiere (vgl. Pohl 2024), Maschinen und technische Geräte (vgl. Ottersbach/Solling 2022) oder Segelboote (Ewald/Manzke 2024). Für die luftfahrtspezifische Unterscheidung zwischen Typen- und Individualnamen kann ergänzend Embleton/Lapierre (1997) herangezogen werden. Zu fragen wäre insbesondere, ob die oben beschriebenen Unterschiede bei Anthroponymen und Fiktionymen auch bei inoffiziellen Segelflugzeugnamen gelten. Bei Embleton/Lapierre (1997: 224, 229) sind Anthroponyme häufig, Fiktionyme hingegen nur vereinzelt belegt (z. B. die Benennung von Scanair-Maschinen anhand der Namen der Sieben Zwerge). Ebenso wäre zu klären, ob die Nähe der Besitzer:innen zum Objekt die Namengebung prägt. Anhaltspunkte hierfür liefern Embleton/Lapierre (1997: 219, 232). Sie beobachten, dass kleinere Fluggesellschaften mehr Verspieltheit, Kreativität und Humor zulassen, wie dies auch für private Boote im Vergleich zu größeren Handelsschiffen gilt, und verweisen auf Wortspiele, Alliteration und Reim in den Namen sowie auf psychologische Motive wie Vertrautheit und Kontrolle. Eine entsprechende Tendenz wäre bei Vereins- und Privatsegelflugzeugen zu prüfen. Als methodisches Vorbild bieten sich die Online-Umfragen von Ottersbach/Solling (2022: 314–318) an, die neben den Namen auch Benennungsmotive, Namengeber:innen und Gründe für die Nicht-Benennung erfassen. Zu prüfen wäre hierbei ebenso, ob der Wunsch, mehrere baugleiche Geräte zu unterscheiden, bei Vereinssegelflugzeugen eine Rolle spielt und ob amtliche Kennzeichen oder Wettbewerbskennzeichen von Segelflugzeugen als Namenbasis dienen, wie es für einzelne motorisierte Flugzeuge bei Puzey (2016: 612f.) belegt ist (*Alpha Alpha* nach der Zulassung G-BOAA, *Uncle Joe Again* nach dem Staffelcode JO-U).

Ein drittes Desiderat betrifft sprach- und länderspezifische Unterschiede der Namengebung. Mit Ausnahme Deutschlands sind die einzelnen Herstellungsländer im Korpus zu schwach vertreten, um die in Kap. 4.4 skizzierten Tendenzen abzusichern. Eine kontrastive Untersuchung, die das Korpus gezielt um Belege aus einzelnen Ländern erweitert, könnte klären, inwieweit Unterschiede auf die Wortbildungssysteme der jeweiligen Sprachen, auf nationale Benennungstraditionen oder auf die Praxis einzelner Hersteller:innen zurückgehen.

Namenkundliche Informationen 118 © 2026 is licensed under CC BY 4.0

Bibliographie

Ahlborn, Friedrich (1896): Zur Mechanik des Vogelflugs, in: Abhandlungen aus dem Gebiete der Naturwissenschaften, herausgegeben vom Naturwissenschaftlichen Verein in Hamburg, XIV. Band, Hamburg, 1–134.

Akaflieg Berlin (o. J.): Flugzeugpark / Unsere Prototypen, https://akaflieg-berlin.de/fliegen/flugzeuge/ [08.10.2026].

Akaflieg Braunschweig (o. J.): Akaflieg Braunschweig. Forschen | Bauen | Fliegen, https://akaflieg-braunschweig.de/ [29.07.2026].

Akaflieg Darmstadt (o. J.): D 38, https://www.akaflieg.tu-darmstadt.de/ [19.10.2026].

Akaflieg München (o. J.): Mü 29 (1985), https://www.akaflieg.vo.tum.de/de/mue-29-1985/ [08.10.2026].

Akaflieg Stuttgart (o. J.): Projekte, https://akaflieg-stuttgart.de/projekte/ [08.10.2026].

Allstar PZL Glider (o. J.): Die Lösung für Segelflugzeuge mit Elektroantrieb. Allstar-e-motion, https://www.szdallstar.com/de/produkte/allstar-e-motion [11.08.2026].

Aydin, Mehmet (2018): Computer *Isidor*, Schredder *Schröder* und Teigschaber *Katja*. Eigennamen von Haushalts- und Bürogegenständen, in: Heuser, Rita/Schmuck, Mirjam (Hg.): Sonstige Namenarten, Berlin/Boston: de Gruyter, 101–120.

Banani, Claudius (2024): Neuer Elektroantrieb im Segelflug: Klaus Ohlmann zeigt Hybridtechnik, in: fliegermagazin, 24.04.2024, https://www.fliegermagazin.de/news/neuer-elektroantrieb-im-segelflug-klaus-ohlmann-zeigt-hybridtechnik/ [11.08.2026].

Coates, Richard (2016): Railway Locomotive Names and Train Names, in: Hough, Carole (Hg.): The Oxford Handbook of Names and Naming, Oxford: Oxford University Press, 645–654.

Coates, Richard (2023): The Naming of Railway Locomotives in Britain as a Cultural Indicator, 1846–1954, in: Bijak, Urszula/Swoboda, Paweł/Walkowiak, Justyna B. (Hg.): Onomastics in Interaction With Other Branches of Science. Proceedings of the 27th International Congress of Onomastic Sciences, Volume 3, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, 433–448.

Deboben, Heike (2022): Flugzeugtaufe beim AM-Förderverein. Besondere Ehre für die ‚Schwobamädle', in: aerokurier, 06.05.2022, https://www.aerokurier.de/flugzeugtaufe-bei-den-seglerinnen-besondere-ehre-fuer-die-schwobamaedle/ [17.08.2026].

DWDS = Digitales Wörterbuch der deutschen Sprache, https://www.dwds.de/ [09.10.2026].

Embleton, Sheila/Lapierre, André (1997): „Commercial aircraft naming". History of naming of means of transport, in: Pitkänen, Ritva Liisa/Mallat, Kaija (Hg.): You Name It. Perspectives on Onomastic Research (Studia Fennica, Linguistica 7), Helsinki: Finnish Literature Society, 217–236.

Namenkundliche Informationen 118 © 2026 is licensed under CC BY 4.0

Ewald, Petra/Manzke, Georg (2024): Namen von Segelbooten in Deutschland, in: Ewald, Petra/Pohl, Inge (Hg.): Inoffizielle Eigennamen – Onomastische Studien, Berlin u.a.: Peter Lang, 379–411.

Flugsport (1922): *Flugsport*, herausgegeben von Oskar Ursinus, Heft 1/1922, Jahrgang XIV.

Flugsportverein Grabfeld (2025), Eigene Beobachtung, https://fsv-grabfeld.de/verein/flugzeuge/ [17.08.2026].

FVA = Flugwissenschaftliche Vereinigung Aachen (o. J.a): FVA 4 – Pipö, https://www.fva.rwth-aachen.de/projects/oldprojects/fva-4/ [10.08.2026].

FVA = Flugwissenschaftliche Vereinigung Aachen (o. J.b): FVA 13 – Olympia Jolle, https://www.fva.rwth-aachen.de/projects/oldprojects/fva-13/ [16.10.2026].

Herling, Sandra/Hardy, Stéphane (2022): „Ich nenne die Kohlmeise Karl…" Eine strukturelle und benennungsmotivische Analyse zur Namengebung bei Wildtieren, in: Lind, Miriam (Hg.): Mensch, Tier, Maschine. Sprachliche Praktiken an und jenseits der Außengrenze des Humanen, Bielefeld: transcript Verlag, 163–194.

Jones, Malcolm (2016): Ship Names, in: Hough, Carole (Hg.): The Oxford Handbook of Names and Naming, Oxford: Oxford University Press, 655–660.

LBA = Luftfahrt-Bundesamt (2021): Geräteart: Segelflugzeuge / Subject: Gliders, Ausgabe 2021-19-10, Bl. 4.1–4.10, https://www2.lba.de/data/bb/Blaues_Buch/04_segel.pdf [29.07.2026].

Lötscher, Andreas (2007): Von *Mercedes* zu *Xsara* – Modellnamen für Automobile in geografisch-historischer Perspektive, in: Kremer, Ludger/Ronneberger-Sibold, Elke (Hg.): Names in commerce and industry. Past and present, Berlin: Logos-Verlag, 115–129.

Meineke, Eckhard (Hg.) (2026): Onomastik. Ein Lern- und Konsultationswörterbuch. Mit einer Systematischen Einführung und englischen Übersetzungen (Wörterbücher zur Sprach- und Kommunikationswissenschaft 4), Berlin: Walter de Gruyter.

National Soaring Museum (o. J.): Ross R-1 Zanonia, https://www.soaringmuseum.org/glider_more.php?id=88 [09.10.2026].

Nübling, Damaris/Fahlbusch, Fabian/Heuser, Rita (2015): Verkehrsmittelnamen, in: dies.: Namen. Eine Einführung in die Onomastik, 2. Auflage, Tübingen: Narr, 306–316.

Ottersbach, Ambra/Solling, Daniel (2022): „Staubi" & „Robban": Individualnamen für Maschinen und technische Geräte im deutsch-schwedischen Vergleich, in: Beiträge zur Namenforschung, Bd. 57, Nr. 3, 311–341.

Piller, Ingrid (1999): Variation in Automobile Naming, in: Names 47/2, 83–107.

Pohl, Inge (2024): *Möhritz*, *Pferdinand*, *Tango* und *Mr. Wuff* – Onomastische Studie zu Namen von Kuscheltieren, in: Namenkundliche Informationen 116, 297–336, DOI: https://doi.org/10.58938/ni757.

Puzey, Guy (2016): Aircraft Names, in: Hough, Carole (Hg.): The Oxford Handbook of Names and Naming, Oxford: Oxford University Press, 605–614.

Namenkundliche Informationen 118 © 2026 is licensed under CC BY 4.0

Ronneberger-Sibold, Elke (2004): Warennamen, in: Brendler, Andrea/Brendler, Silvio (Hg.): Namenarten und ihre Erforschung. Ein Lehrbuch für das Studium der Onomastik, Hamburg: Baar, 557–603.

Schleicher, Alexander (o. J.a): K 8 / K 8 B / K 8 C, https://www.alexander-schleicher.de/flugzeuge/k-8-k-8-b-k-8-c/ [29.07.2026].

Schleicher, Alexander (o. J.b): ASW 20 – Baureihe, https://www.alexander-schleicher.de/flugzeuge/asw-20-baureihe/ [08.10.2026].

Schleicher, Alexander (o. J.c): ASG 32 El. Der 20m-Doppelsitzer mit der umweltfreundlichen Elektro-Heimkehrhilfe, https://www.alexander-schleicher.de/flugzeuge/asg-32-el/ [11.08.2026].

Schwerdt, Judith (2007): Hipponymie. Zu Benennungsmotiven bei Pferdenamen in Geschichte und Gegenwart, in: Beiträge zur Namenforschung 42(1), 1–43.

Schybergson, Anita (2016): Cognitive Systems in the Naming of Finnish Ships, in: Hough, Carole/Izdebska, Daria (Hg.): Names and Their Environment. Proceedings of the 25th International Congress of Onomastic Sciences, Volume 5, Glasgow: University of Glasgow, 132–139.

Simons, Martin (2005): Segelflugzeuge 1920–1945, 2. überarbeitete Auflage, Königswinter: EQIP.

Simons, Martin (2006a): Segelflugzeuge 1945–1965, 2. überarbeitete Auflage, Königswinter: EQIP.

Simons, Martin (2006b): Segelflugzeuge 1965–2000, 2. überarbeitete Auflage, Königswinter: EQIP.

Solling, Daniel (2025a): Individuelle Namensgebung von Autos in Schweden, in: Cotticelli-Kurras, Paola (Hg.): Names in Times of Crisis. Age of pandemics, energetic deficiency, and war, Tübingen: Narr Francke Attempto Verlag, 237–252.

Solling, Daniel (2025b): Deutsche Individualnamen von Maschinen und technischen Geräten in Schweden. Kulturelle und sprachliche Begegnungen, in: HumaNetten, Nr. 56, 6–23.

Virgin Atlantic (o. J.): G-VHOW do we name our aircraft?, https://flywith.virginatlantic.com/gb/en/stories/g-vhow-do-we-name-our-aircraft.html [09.10.2026].

Weyers, Christian (2008): Namen europäischer Fernzüge: ein Überblick (1950–1990), in: Onoma 43, 411–441.

Zegenhagen, Evelyn (2007): „Schneidige deutsche Mädel“: Fliegerinnen zwischen 1918 und 1945, Göttingen: Wallstein.

Namenkundliche Informationen 118 © 2026 is licensed under CC BY 4.0

[***Abstract***: This article provides the first systematic analysis of the official names of sailplanes. It is based on a diachronic corpus of 405 name families from various countries covering the period from 1920 to 2000, compiled primarily from works by Martin Simons and official sources from manufacturers and institutions. The analysis examines linguistic name bases, semantic domains of reference and naming, and name-formation processes. It focuses on how lexical, alphanumeric, and technical-systematic elements interact and what diachronic changes can be observed. The corpus includes official names of sailplane designs, types, models, series, and variants. Individual names, nicknames, names bestowed in naming ceremonies, and other identifiers are excluded.]

Namenkundliche Informationen 118 © 2026 is licensed under CC BY 4.0