

FAIR in the AIR!



Zahlreiche Piloten unterstützen unsere Kampagne „Fair in the Air“ als Botschafter. Das Ziel: Impulse setzen, sensibilisieren und fair bleiben. Armin Harich ist einer der erfolgreichsten XC Piloten in Deutschland. Er knackte als Erster die 300 km Marke mit einem Flug von Schriesheim/Mannheim bis hinter Dingolfing. Armin ist viel auf verschiedenen Startplätzen im Flachland und Mittelgebirge unterwegs und kennt die Perspektive als Mitglied in knapp 10 Vereinen und als Gastpilot.

Text: Björn Klaassen



Fluggelände im Mittelgebirge sind häufig speziell. Es gibt zwar einige Gelände, aber nur wenige sind richtig gut und einfach zu befliegen. Die meisten Hanggelände liegen in Waldschneisen.

Schirmbeherrschung und fliegerisches Können ist auf jeden Fall erforderlich. Dennoch hat das Mittelgebirge und Flachland sehr viel Potential für Genuss- und XC Piloten. Leider kann es an guten Flugtagen schnell eng werden. Manche Vereine fühlen sich regelrecht überrannt und sind gezwungen, den Flugbetrieb in Bahnen zu lenken, um das Gelände nicht zu gefährden. Gastpiloten fühlen sich andererseits in manchen Geländen gegängelt und unerwünscht.

■ Armin, du fliegst für deine Streckenflüge von den unterschiedlichsten Fluggeländen und probierst viel aus.

Zunächst mal eine fliegerische Frage: Welches Potential hat das Mittelgebirge und warum gehen die meisten Piloten immer wieder nur zu den Hotspots?

Die Segelflieger fliegen ca. 80% ihrer Streckenflüge im Flachland und Mittelgebirge und nicht in den Alpen. Das zeigt, dass das Streckenpotential vorhanden ist. Im Grunde verfügen die Segelflieger mit ihren Flugplätzen über eine gute Infrastruktur. Im Gegensatz dazu ist das größte Problem für einen Gleitschirmflieger, überhaupt in die Luft zu kommen. Startplätze, die zur Windrichtung passen und einen thermischen Einstieg in die ersten Thermikstunden eines Tages erlauben, sind rar. Für weite Flüge mit teilweise über 200 km musst du auch das optimale Wetter und die Lufträume mit einplanen. Das schränkt die potenziellen Startplätze nochmal extrem ein. Es bleiben dann fast nur noch 1-2 Startplätze übrig. Oft gibt es sogar gar kein

wirklich passendes Gelände. Wenn die vermeintlichen Streckencracks alle Startplatz A wählen, zieht das auch weitere Piloten an, obwohl beispielsweise Thermik- oder Soaringflüge an 20 anderen Startplätzen viel besser möglich wären. Mein Tipp: Lasst euch nicht verunsichern. Sucht euch für euer Vorhaben den passenden Startplatz raus. Dann verteilt es sich besser und alle haben mehr Platz und Spaß.

■ Du bist selbst Mitglied in verschiedenen Vereinen. Wie sollte sich ein Pilot als Gast in Euren Gelände verhalten?

Ein Gast sollte sich immer als Gast verhalten. Respekt und Wertschätzung gegenüber den Mitmenschen ist eigentlich immer der Schlüssel. Gelände zuzulassen und zu pflegen, ist im dichtbesiedelten Deutschland eine aufwendige und schwere Arbeit, von der wir alle sehr profitieren. Grundsätzlich

freut sich jeder, wenn er mit anderen Piloten den Flugspaß teilen kann. Wenn es aber mehr Ärger als Freude produziert, demotiviert es natürlich die Geländehalter. Die Regeln, die die Vereine für Gelände erstellt haben, haben praktisch immer gute Gründe. Diese sollten die Piloten vor der Fahrt zum Startplatz sehr genau studieren und verinnerlichen. Ich nehme immer vorher mit einem Local Kontakt auf. Dann ist man schon viel willkommener und außerdem sind Tipps immer hilfreich. Das war es eigentlich schon. Trotzdem kommen einige Piloten

praktisch nicht mehr in die Luft, da sie sich um viele Randprobleme kümmern müssen. Nach meinem 300 km Flug ist es so dem Verein ergangen, weil viele Piloten kamen, die sich nicht auskannten.

■ Umgekehrt fühlen sich Gastpiloten manchmal durch eine Vielzahl von Maßnahmen gegängelt. Was kann ein Verein tun, damit Regelungen im richtigen Maß eingesetzt werden? Eine Überregulierung kann schließlich auch nicht zielführend sein und wie verhältst Du dich als Gast in einem fremden Gelände?

Regelungen sollten klar und deutlich formuliert sein. Umso einfacher sind sie dann umzusetzen und zu verstehen. Am besten sind Infos auf der Vereinshomepage und zusätzlich auf einer Tafel im Gelände. Grafische Darstellungen sind extrem hilfreich.

Als Gast kann ich grundsätzlich durch vorbildliches Verhalten den größten Beitrag leisten. Regelungen musst du einfach akzeptieren. Vor allem ist gegenüber dem Verein eine große Portion Respekt mitzubringen. Gäste können übrigens auch auf andere Gäste positiv einwirken. Ungeschicktes Verhalten kann leider immer wieder zum Problem werden. Ich habe selbst schon aus Unwissenheit Mist gebaut.

■ Und was war das konkret?

Ich habe trotz Einweisung aus Versehen einen falschen Startplatz (selbe Startrichtung) angesteuert, und habe dort auch noch falsch geparkt, da meine Einweisung für das andere Gelände war. Es kann also trotz guter Vorsätze schnell mal was schief laufen.

■ Viele Vereine müssen inzwischen an Flugtagen mit hohem Pilotenaufkommen Personal einsetzen, um zum Beispiel das Parkproblem zu lösen. So ist der Verein plötzlich in der Rolle als ehrenamtlicher Dienstleister, obwohl eigentlich alle nur fliegen wollen. Wie kann man ignorante Piloten zu einem besseren Miteinander bewegen? Wir müssen alle versuchen ein

Vorbild zu sein, um andere Piloten mitzuziehen. Wir sollten die Arbeit im Gelände auch nicht nur den gewählten Vorständen überlassen. Nur wenn alle Piloten mithelfen, ist die Arbeit zu leisten. Ignorante Piloten müssen konsequent angesprochen und im Notfall halt konsequent sanktioniert werden. Gäste müssen sich einfach in die Lage des Geländehalters versetzen. Ein Gelände zuzulassen und vor allem vor der Schließung zu bewahren, ist eine Menge Arbeit.

■ Immer wieder wird das Vol Libre in Frankreich als positives Beispiel genannt. Ist es in Frankreich relaxter zum Fliegen oder liegt es einfach daran, dass in Deutschland einfach sehr viele Piloten am Start sind und mehr Organisation notwendig ist? Was hast Du für eine Vision?

Im Unterschied zu Frankreich leben in Deutschland viel mehr Menschen auf engem Raum zusammen. Das macht es nicht einfach. Zudem ist die Mentalität auch eine andere. Manchmal reicht hier schon eine kritische Person, um das Fliegen für viele Piloten einzuschränken oder zu verhindern. Aber dennoch ist hier in Deutschland auch einiges sehr positiv. Es ist eine Frage der Einstellung. Freuen wir uns einfach am Fliegen und an der großartigen Perspektive aus der Luft.

Für die Zukunft hoffe ich auch auf eine einfache und effiziente E-Aufstiegshilfe. Dann vergrößern sich die potentiellen Startmöglichkeiten drastisch und das Startproblem wird entzerrt. Ein paar Meter Wiese langen dann für den Einstieg in die Thermik. Das Flachland wird dann den Bergfliegern in der Ausbeute an Flugzeit gleichgestellt werden.

Wie auch immer. Ein gutes Miteinander ist immer das wichtigste. Fair in the AIR und auch am Boden. ▽



Armin Harich unterstützt die Kampagne Fair in the Air

ohne Kenntnis der Bedingungen in die Gelände und verursachen dadurch Probleme. Das kann zu Frust bei den Vereinen führen. Wenn beispielsweise durch Fehlverhalten von Gästen der Jagdpächter zum x-ten Mal auf allen Vieren um Nachsicht gebeten werden muss, kann man den Frust von manchen Geländehaltern verstehen. So etwas will man sich schlicht ersparen. Manche Vorstände kommen an guten Flugtagen selber



Fair in the Air ist eine DHV-Initiative für eine respektvolles Miteinander. Infos auf www.dhv.de unter Gelände/Luftraum