

03.10.2009

Autor: Gundolf Giersdorf

Vom Piloten zum Vereinspiloten

Nee, bloß keinen Verein. Das kenn ich doch schon. Unendliche lange Sitzungen, es wird über Dinge diskutiert, die mein Hobby überhaupt nicht betreffen und oftmals wird eine Besprechung von Menschen zur Selbstdarstellung genutzt, die eigentlich auf anderen Feldern nichts zu sagen haben. Im Privatleben kann man solchen Leuten aus dem Weg gehen, aber im Verein ist das unmöglich und was das Schlimmste ist: sie haben im Verein häufig das große Wort.

Also die Fliegerei muss ganz deutlich ohne den Verein stattfinden. Aber wo?

Also werden alle Flugplätze „gescannt“, auf denen Vercharterer Flugzeuge anbieten. Für einen entscheide ich mich und es wird mit ihm eine Pauschale für 20 Flugstunden vereinbart. Von jetzt ab habe ich keine Sorgen mehr mit der Fliegerei. Schlüssel abholen und los geht es.

Klingt gut; klappt auch oft. Aber halt nur oft. Wann will VFR Pilot fliegen? Wenn das Wetter schön ist! Dann wollen aber viele los und damit ist das Flugzeug oft belegt. Zusätzlich sind nicht alle so zeitgenau in Ihrer Planung. Also heißt das oftmals, dass wenn das Flugzeug für 13:00 gebucht ist, dass der Vorbenutzer leider erst um 13:30 eintrudelt. „Sorry. Bin hängen geblieben. Kannst Du vielleicht noch schnell tanken, dann kommst Du ja auch schneller in die Luft.“ Was ich hasse, ist Stress und Zeitdruck beim Fliegen. Schließlich brauche ich das jetzt nicht mehr. Ich will bummeln, die Seele hängen lassen, oder einfach nur ohne Hektik beruflich von A nach B kommen. Also noch schnell tanken. Leider habe ich auch nur 3 Stunden reserviert, das heißt jetzt nur noch 2 Stunden netto, denn das Tanken kostet ja auch noch mal Zeit.

Wartung. Auch so ein Thema. Es gibt 2 Sorten von Vercharternern. Eine Sorte, die hat viel Geld ins Flugzeug gesteckt und pflegt es auch, denn das ist sein Kapital und seine Zukunft. Die andere Gruppe hat sich so ein Flugzeug zugelegt, weil es verchartert werden soll und möglichst schnell Geld verdienen muss. Wie der Flieger nach Gebrauch aussieht, ist egal - Hauptsache der Laden brummt. Und da es verchartert werden soll und viele darauf fliegen sollen, lohnt es sich nicht, mehr als das gesetzlich Nötige zu machen. So sieht das „Möhrchen“ dann auch aus.

Übrigens: Wenn ein Vorflieger mal eine harte Landung gemacht hat, dann ist es sein Interesse, eher den Schaden zu vertuschen, denn sonst kann er ja zur Rechenschaft gezogen werden. Risse im Fahrwerk sieht man aber nicht bei der Vorflugkontrolle und müssen auch nicht unmittelbar nach der Landung auftreten, sondern erst nach 2 oder 3 Monaten mit einem lauten brechenden Geräusch zum Tragen kommen. Hat der Vercharterer nur 1 Maschine, dann ist die oft ausgebucht. Oder, weil viel geflogen wird, oft zu schönen Flugzeiten in der Werft.

Nach 20 abgeflogenen Flugstunden dann ein Lehrstunde in moderner Betriebswirtschaftslehre. „Ich brauch wohl jetzt ein 40 Stundenbündel, bekomm ich jetzt einen Supermengenrabatt?“- „Nein. Das ist anders. Die Gemeinkosten des Fliegers habe ich in der Kalkulation auf mehrere Schultern verteilt. Wenn Du jetzt aber mein Hauptmieter bist, dann musst Du auch fast die gesamten Gemeinkosten tragen. Das hat für Dich eher

EDXC

54 25,53 N
09 32,43 E
09/27 825 GRAS
Kropp Info HX
118,675

eine Erhöhung des Stundenpreises zur Folge.“ Schluck. Hieß es nicht mal, wenn Menge rauf dann Preis runter? O.K. Wieder was gelernt. Langsam reift der Entschluss. Wenn Du schon so viel zahlst, dann mach es doch gleich mit dem eigenen Flugzeug. Also werden die einschlägigen Fachzeitschriften gewälzt und Zack – da ist so ein „Schätzchen“. Aus Kostengründen ist das eine Haltergemeinschaft. Auch nicht schlecht! Wo sind die gleich? Kropp? Kropp!!!! Das ist doch ein Verein. Da steht der Flieger der Haltergemeinschaft. Erste Frage: „Können wir nicht nach Rendsburg mit dem Flieger“ Antwort „Nein. Dann müssen wir anderen so viel fahren.“ Aber... der Preis stimmt und das Team scheint auch o.k zu sein. Das habe ich ja schon gelernt, das Perfekte ist nie zusammen, also ab in den Verein. Aber Vorsicht. Nur aus der Distanz das Ganze erst einmal beobachten. Schlüssel abholen entfällt jetzt ja, denn den habe ich in der Tasche. Aber das Flugzeug rausholen war vorher nicht. Das stand oft geparkt schon auf dem Vorfeld. Als ich die Hangartore aufschiebe, kommt ein Fremder auf mich zu und sagt: "Ich helf Dir schnell. Bin Dein Hallennachbar.“ Gemeinsam den Flieger rausziehen, ist dann gar nicht so schwer. Übrigens das gemeinsame Sitzen auf der - wenn auch nicht sehr schönen - Terrasse, das Beobachten der an- und abfliegenden Kollegen und das freundliche und wohlwollende Gespräch..... etwas fängt es mich schon. Aber die Vorbehalte bleiben schon noch. Warte erst mal ab. Zu Anfang ist alles immer ganz gut. Über die Distanz kommen dann aber Verschleißerscheinungen und schließlich endet es wie immer im unnötigen Palaver. Nur..... die einzelnen Typen sind schon ganz nett. Viele haben Charakter und sind echte Seelen.

Vorher war 90 % Fliegen und 10% reden, meistens nur mit einer Person, dem Vercharterer, nun ist 70% Fliegen und 30 % Kontakt mit ganz unterschiedlichen Personen, die oft schillernd, interessant oder informativ aus Ihrem Fliegerleben berichten. Dadurch kann ich viel lernen.

Mal ein paar Stunden nicht geflogen? Früher: "Kann mal ein Kollege mit mir fliegen?" Klar, macht ein Fluglehrer. Kostet 200 €. Heute: Fluglehrer: „Ich habe jetzt noch schnell eine Flugstunde. Um 15:00 Uhr 3 Platzrunden. Passt das?“ Eindeutig: Ich bin noch kein Vereinsmensch, denn wenn so eine Reaktion kommt, dann will ich den Kameraden immer bezahlen. Ich habe also noch den merkantilen Gedanken und muß mich erst an die kostenlose Dienstleistung, ohne schlechtes Gewissen zu entwickeln, gewöhnen. Das geht aber eigentlich sehr schnell.

Eines Samstags Nachmittags nach einem schönen Rundflug über Schleswig-Holstein saß ich mit Kameraden auf der Bank und trank meinen Kaffee. Es wurde Abend, die Sonne ging über dem Platz friedlich unter, es wurde der ruhige Flugplatz in rotes Licht getaucht..... da kam der Gedanke: Einfach schön hier. Die Stimmung ist gut. Ein echt schönes Fleckchen Erde.

Das, was ich von den Menschen bekommen habe und das, was ich auch dort noch gelernt habe, sollte ich das nicht zurückgeben?

Und nun sitze ich hier. Oft in überflüssigen Diskussionen mit Menschen, die sich manchmal darstellen wollen und ein Meeting zum Aufbau des eigenen Egos missbrauchen, ellenlangen Wortbeiträge, bei denen man schon nach 3 Sätzen weiß, in welche Richtung es gehtund ich genieße es!!!!!!

Weitere Beiträge, Reiseberichte und Fotos rund ums Fliegen beim Aero-Club Kropp finden Sie unter www.aeroclubkropp.de.

Wenn Sie selbst einen Artikel veröffentlichen möchten, senden sie Ihren Text bitte an redaktion@aeroclubkropp.de.

EDXC

54 25,53 N
09 32,43 E
09/27 825 GRAS
Kropp Info HX
118,675