

Luftrechtler

Podz-Glidz 103 — Hans Lang

Published	2023-03-03
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/luftrechtler-hans-lang-podz-glidz-103
Duration	01:03:47
Speakers	Hans Lang, Lucian Haas
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0103-luftrechtler-hans-lang.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	19 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	3
English	17
Show notes	17
Transcript	18
Français	31
Show notes	31
Transcript	32

Deutsch

German · transcribed from the audio by faster-whisper large-v3

Show notes

Das Thema Luftrecht wird von Gleitschirmfliegern eher stiefmütterlich behandelt. Hans Lang wirbt für mehr Verständnis

Sei mal ehrlich: Weißt Du noch welche Wolkenabstände man im Luftraum G einhalten muss und wie sich diese von denen im Luftraum E unterscheiden?

Oder was meinst Du zu folgendem Fall: Du bist mit Deinem Gleitschirm auf einer Wiese zum Groundhandling und ein nicht fliegender Freund kommt vorbei. Dürftest Du ihm Deinen Schirm überlassen und ihn dann bei seinen ersten Aufziehhübungen auch noch anleiten?

Bei all diesen Fällen kommt das Luftrecht ins Spiel. Und vielleicht wirst auch Du Dich gerade beim Zuhören erwischen mit dem Gedanken: Oh, so genau weiß ich das gar nicht – wenn überhaupt. Damit bist Du sicher nicht der oder die Einzige. In der Gleitschirmszene wird das Thema Luftrecht eher stiefmütterlich behandelt.

Für Piloten, die aus der großen, viel geregelteren Fliegerei kommen, ist das verwunderlich. Hans Lang zum Beispiel war viele Jahr lang Militärjetpilot- und -Ausbilder. Als er spät noch das Gleitschirmfliegen lernte, fiel ihm diese Kulturunterschiede beim Umgang mit Luftrechtsfragen gleich auf.

Da Gegensätze aber immer auch irgendwie Energie freisetzen, machte er es sich zur Aufgabe, anderen Gleitschirmpiloten das Luftrecht irgendwie näher zu bringen.

Hans Lang hat ein kleines Lehrbuch geschrieben: „Luftrecht für Gleitschirmflieger“. Über so manche Erkenntnis daraus spreche ich mit ihm im Podz-Glitz Nummer 103. Aber keine Sorge. Das Thema mag trocken erscheinen, diese Folge ist es nicht.

Wenn Du Podz-Glitz und den Blog Lu-Glitz fördern möchtest, so findest Du alle zugehörigen Infos unter:

<https://lu-glitz.blogspot.com/p/fordern.html>

Musik dieser Folge:

Track: The Trapezists | Künstler: Quincas Moreira

No Copyright Music

Watch: <https://www.youtube.com/watch?v=Ij3W6F6aiyI>

Download MP3: <https://hypeddit.com/14pan0>

- Website von Hans Lang (inkl. Bestellmöglichkeit Buch Luftrecht für Gleitschirmflieger)

Links:

- Website von Hans Lang: <https://www.create-your-life.org/>
- Facebook-Gruppe: <https://www.facebook.com/groups/236225831097541>
- Infos zum Luftrecht: <https://www.dhv.de/piloteninfos/gelaende-luftraum-natur/luftraumlufrecht/>
- Infos zu Notams: <https://www.dhv.de/piloteninfos/gelaende-luftraum-natur/luftraumlufrecht/flugplanung/notam/>
- Notams abrufen, aber wie?: <https://www.youtube.com/watch?v=EG-kWWm3t4M>

- Notams bzw. DABS: <https://www.skybriefing.com/de/home>
- Lufträume und Notams: <https://airspace.xcontest.org/>

Quelle: <https://lu-glidz.blogspot.com/2023/03/podz-glidz-103-der-luftrechtler.html>

Transcript

[00:00:07] **Hans Lang:** Luftrecht hin oder her, wir haben trotzdem riesige Freiheiten, die wir schätzen sollten. Wir können vollkommen eigene Entscheidungen treffen, wir können fliegen, wo wir wollen. Wir haben unsere Ruhe, kein Funk, kein Stink, kein Motor. Das ist die schönste Art der Fliegerei.

[00:00:38] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, der Lu-Glidz-Podcast. Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens. Heute mit Hans Lang und ich bin Lucian Haas.

[00:00:53] Sei mal ehrlich, weißt du noch, welche Wolkenabstände man im Luftraum G einhalten muss und wie sich diese von denen im Luftraum E unterscheiden? Oder was meinst du zum folgenden Fall? Du bist mit deinem Gleitschirm auf einer Wiese zum Groundhandling und ein nicht fliegender Freund kommt vorbei. Dürftest du ihm deinen Schirm überlassen und ihn dann bei seinen ersten Aufziehhübungen auch noch anleiten? Bei all diesen Fällen kommt das Luftrecht ins Spiel. Und vielleicht wirst auch du dich gerade beim Zuhören erwischen mit dem Gedanken, oh, so genau weiß ich das gar nicht, wenn überhaupt. Damit bist du sicher nicht der oder die Einzige. In der Gleitschirmszene wird das Thema Luftrecht eher stiefmütterlich behandelt.

[00:01:41] Für Piloten, die aus der großen, viel geregelteren Fliegerei kommen, ist das verwunderlich. Hans Lang zum Beispiel war viele Jahre lang Militärjetpilot und Ausbilder. Als er spät noch das Gleitschirmfliegen lernte, fielen ihm diese Kulturunterschiede beim Umgang mit Luftrechtsfragen gleich auf. Da Gegensätze aber immer auch Energie freisetzen, machte er es sich zur Aufgabe, anderen Gleitschirmpiloten das Luftrecht irgendwie näher zu bringen.

[00:02:10] Hans Lang hat ein kleines Lehrbuch geschrieben. Luftrecht für Gleitschirmflieger. Über so manche Erkenntnis daraus spreche ich mit ihm in dieser Folge Nr. 103 von Podz-Glidz. Aber keine Sorge, das Thema mag trocken erscheinen, diese Folge ist es nicht. Wenn dir Podz-Glidz gefällt, dann unterstütze doch meine Arbeit als Förderer. Wie das ganz einfach und ohne jede Verpflichtung möglich ist, erfährst du auf der Website meines Gleitschirmblogs Lu-Glidz, und zwar dort auf der Seite Fördern.

[00:02:47] Hans, wie kommt man auf die Idee, ein Buch über Luftrecht zu schreiben?

[00:02:54] **Hans Lang:** Das ist, glaube ich, eine sehr gute Frage. Ich glaube, alles begonnen hat alles damit, dass ich, nachdem ich meine Gleitschirmausbildung gemacht habe und man mitgekriegt hat, was ich vorher beruflich gemacht habe in der Fliegerei, dann bin ich eben angesprochen worden von dem Inhaber der Flugschule und er sagt, könntest du bei uns nicht die B-Schein-Lehrgänge machen? Also sprich Luftrecht, Meteorologie, Navigation und so. Und dann habe ich mir das so überlegt und dann habe ich das angefangen und habe ein paar Jahre lang, also jetzt immer noch, aber ich habe eine ganze Zeit lang diese B-Schein-Unterrichte gemacht und kam dann auf die Idee, dass ich auch, ja, Luftrecht ist so ein bisschen mein Hobby geworden,

[00:03:39] dass ich das auch möglicherweise in Seminaren anbieten kann. Also habe ich dann Online-Seminare gegeben, ich habe mich mit dem DHV in Verbindung gesetzt und, ja, die habe ich dann auch gemacht. Und dann bin ich immer öfter darauf angesprochen worden, könntest du das nicht alles mal aufschreiben, so dass man sich das auch später noch, ja, durchlesen kann, immer wieder mal zurate ziehen. Da habe ich mich ziemlich lange geweigert, weil ich gesagt habe, das ist viel zu umfangreich. So, meine Frau hat mich letztendlich dazu überredet während Corona, alles war Lockdown und hat gesagt, dann schreib doch einfach mal, fang doch mal an. Ja, und so habe ich einfach mal angefangen und, ja, das ist dann über Monate hinweg, immer dicker und immer umfangreicher geworden.

[00:04:25] Ja, so kam ich dazu, ein

[00:04:27] **Lucian Haas:** Luftrecht-Buch zu schreiben. Jetzt hast du gerade gesagt so, ja, Luftrecht ist so ein bisschen wie ein Hobby geworden. Ich stelle mir Hobbys immer vor als etwas, also ein Subjekt, was in irgendeiner Weise Spaß

macht, mit dem man viel Zeit verbringen will. Ist Luftrecht für dich so etwas?

[00:04:44] **Hans Lang:** Im Prinzip schon, um ganz ehrlich zu sein. Ich habe Hobbys, ich, wie du weißt, ich gehe auch Gleitschirmfliegen oder alles. Aber trotzdem ist Luftrecht so ein bisschen mein Hobby geworden. Und zwar vor allen Dingen deswegen, weil ich herausgefunden habe, dass wir Gleitschirmflieger haben nicht so eine große Lobby, okay? Niemand vertritt uns, wir sind Freizeit- und Hobbyflieger. Und die große Fliegerwelt, alles das, was mit Kommerz zu tun hat, denen sind wir immer schon ein klein bisschen ein Dorn im Auge. Und das ist mir wirklich mehrfach aufgefallen, dass man gesagt hat, ja, ihr Gleitschirmflieger habt doch eh keine Ahnung von der Fliegerei. Das taucht auch immer wieder auf, wenn irgendjemand irgendwo was falsch macht.

[00:05:29] Dann heißt es ja, kein Wunder, ihr Gleitschirmflieger habt doch keine Ahnung. Und dann ist es mir so ein bisschen ans Herz gewachsen, dass ich sage, das kann doch nicht sein. Die machen doch alle eine Ausbildung. Die müssen das doch wissen, dass man bestimmte Sachen nicht darf oder wie was zu handhaben ist. Und habe aber dann festgestellt, dass diese Ausbildung, nachdem die ja wirklich sehr, sehr kurz ist an den Schulen, zumindest bei uns in Deutschland, und so kam mir das in den Sinn, da musst du ein bisschen was tun. Das kann nicht sein, dass man uns überall verhindern möchte eigentlich. Und habe dann angefangen, diese Facebook-Gruppe zu gründen. Habe herausgefunden, dass ziemlich schnell viele interessierte Menschen sich einloggen und erfahren wollen, worum geht es denn da eigentlich.

[00:06:19] Und ich glaube, da hat sich über die letzten, sagen wir mal, zwei, zweieinhalb, drei Jahre schon einiges entwickelt in der Richtung. Da ist das Verständnis, glaube ich, größer geworden. Und dieser allgemeine Vergleich mit, sagen wir mal, der Autofahrerei. Du weißt selber, falsch parken kostet einen Zehner, zu schnell fahren kostet 40 Euro. Das hat mich dann dazu veranlasst, mal nachzuforschen, warum denn Leute glauben, das macht nichts, man braucht Luftrechte nicht kennen. Wenn irgendwas passiert, muss man halt 40 Euro bezahlen. Das ist bei weitem ganz anders. Fliegen hat was damit zu tun, dass es teuer ist, und ebenso teuer sind dann auch die Strafen dazu.

[00:07:04] Aber so kam ich auf die Idee, da vielleicht für mehr Verständnis zu sorgen.

[00:07:10] **Lucian Haas:** Von dem, was du da jetzt dir erarbeitet hast im Luftrecht, und wenn du siehst, dass auch bei deinen Kursen, die du da gegeben hast, das Verständnis bei den Gleitschirmfliegern und in der Gleitschirmszene. Warum ist dieses Thema Luftrecht bei den Gleitschirmfliegern eigentlich so wenig en vogue oder wird so gerne verdrängt?

[00:07:29] **Hans Lang:** Ich glaube, es gibt mehrere Gründe dafür. Erstens mal gibt es nicht so wahnsinnig viele Leute, die auf Strecke gehen. Die meisten fliegen, oder sagen wir viele, fliegen halt doch nur vom Hausberg auf den Landeplatz. Da haben sie mit Luftrecht relativ wenig zu tun, weil sie kaum irgendwo unterwegs sind. Das ist Punkt eins. Der Hauptgrund aber liegt, glaube ich, bei uns an der Ausbildung. Es war ja bislang möglich, dass du einen Gleitschirmschein innerhalb von 14 Tagen, drei Wochen zustande kriegst. Die Leute wollen wenig Geld ausgeben. Sie wollen Gleitschirmfliegen, sie wollen Pilot werden, aber sie wollen nichts ausgeben dafür. Die Schulen haben bei uns dann die Ausbildung so gestaltet, dass man praktisch da rausgeht mit einem Minimum.

[00:08:16] Mit einem Minimum an Können und Verständnis. Es geht offensichtlich kaum anders zu machen. Ich glaube, in der Schweiz ist das ein bisschen anders. Da ist so ein Gleitschirmschein schon bei weitem umfangreicher. Und was ich jetzt herausgefunden habe, ist auch innerhalb des DHVs überlegt man sich, ob man die Ausbildung nicht ein bisschen umfangreicher gestalten könnte. Dann ist mit Sicherheit auch mehr Luftrechtliches mit auf dem Lehrplan. Es geht, glaube ich, kaum irgendwo auf der Welt, dass man mit so wenig Ausbildung dann doch einen Flugschein bekommen kann. Da wird sich sicherlich einiges tun, glaube ich, in nächster Zeit.

[00:08:56] **Lucian Haas:** Wenn so wenig Wissen über Luftrecht vorhanden ist, müsste es ja häufig passieren, dass in irgendeiner Weise gegen Luftrecht, auch unwissentlich, weil man es nie gelernt hat oder nie behalten hat, sagen wir mal so, unwissentlich gegen solches Luftrecht verstößt. Welche Regeln des Luftrechts werden denn aus deiner Erfahrung oder deiner Sicht oder was du so von den Piloten so erzählt bekommst, was wird denn da am häufigsten missachtet, auch unwissentlich oder wissentlich, je nachdem?

[00:09:26] **Hans Lang:** Ich denke, dass 99 Prozent davon wahrscheinlich unwissentlich. Ich glaube nicht, dass jemand absichtlich gegen Luftrecht verstößt, außer dass er sich vielleicht einbildet. Das wäre nicht so schlimm, wenn man da einen Luftraum ein bisschen ankratzt. Ich glaube, in der Regel geht es um Unwissenheit. Die häufigsten Verstöße, wenn ich mir jetzt sagen wir mal YouTube-Videos oder so angucke, haben möglicherweise mit Abständen, mit Wolkenabständen zu tun, mit Geländeabständen. Das, glaube ich, dürfte das allerhäufigste sein. Dass in Gebiete eingeflogen wird, in die man nicht rein darf, das haut, glaube ich, einigermaßen hin. Auch dadurch, dass Vereine, die relativ nah an irgendwelchen Flugplätzen ihre Starkgelände haben, die kommunizieren das schon sehr wohl, worauf man da achtet.

[00:10:16] Aber wenn es um Wolkenabstände geht, da bin ich ganz sicher, das interessiert die wenigsten. Die meisten wissen wahrscheinlich, dass man Abstände einhalten muss oder auch bestimmte Sichtflugbedingungen haben muss. Aber man wird nicht erwischt. Nach der Landung packt man ein und ist weg. Also es ist sehr selten, dass man da irgendwo zur Verantwortung gezogen wird. Aber ich glaube, das mit den Wolkenabständen wird am allermeisten missachtet.

[00:10:44] **Lucian Haas:** Da dann auch eher der vertikale Abstand und nicht der horizontale, weil du von unten natürlich an die Wolken heranfliegen willst und so viel Höhe herausziehen willst wie möglich.

[00:10:54] **Hans Lang:** Ja, das dürfte wohl am meisten sein. Also die seitlichen Abstände kommen vielleicht weniger zum Tragen, aber die 300 Meter unterhalb der Wolke, ich glaube, das hat jeder schon gebastelt.

[00:11:07] **Lucian Haas:** Gibt es denn einen quasi Strafenkatalog irgendwo, wo man sehen könnte, wenn einer einem das nachweisen könnte, was müsste ich eigentlich zahlen, wenn ich zu nah an eine Wolke dranfliege?

[00:11:18] **Hans Lang:** Ja, das ist also etwas, was ganz anders ist als im Bußgeldkatalog im Straßenverkehr, wo es einen Katalog gibt, welches Vergehen kostet wie viel. Im Luftrecht gibt es das nicht. Dort gibt es maximal Erfahrungswerte, was denn Gerichte oder Behörden entschieden haben. Das geht in der Regel bei ein paar tausend Euro los und sollte dann erhebliche Gefährdung von Menschenleben darstellen, die dazu kommen, dann geht es ganz schnell auf Gefängnisstrafe ab sechs Monate. Das ist das, was luftrechtlich so definiert

[00:11:54] **Lucian Haas:** ist und festgeschrieben. Ein paar tausend Euro, hast du gesagt. Gibt es nicht weniger? Also das war ja nur, ich meine, dieses an die Wolke heranfliegen wäre dann ja vielleicht nur im Grunde ein kleines Vergehen und man darf es zwar dann nicht, aber wenn einer einen anzeigt, aber jetzt einen anderen nicht gefährdet hat, würdest du trotzdem glauben, dass da irgendjemand sagt, dann musst du trotzdem ein paar tausend Euro zahlen? Sagen wir

[00:12:20] **Hans Lang:** mal so, wenn man demjenigen nachweisen kann, dass er das vorsätzlich getan hat, weil es ihm zum Beispiel egal ist, dann kann es schon sein, dass er eine sehr heftige Strafe kassiert dafür und ich denke, dass das auf jeden Fall im Tausenderbereich ist.

[00:12:35] **Lucian Haas:** Okay. Da bin ich überzeugt davon. Kennst du denn Fälle von Piloten, die schon mal ordentlich in die Tasche greifen mussten, wegen irgendwelchen rechtlichen, also luftrechtlichen Verstößen? Ja, ich kenne

[00:12:46] **Hans Lang:** persönlich einen einzigen Fall, wo ich aber nicht weiß, kam er mit Geldstrafe davon oder musste er ins Gefängnis. Seinen Schein musste er auf jeden Fall abgeben. Der hat Züricher Luftraum verletzt und man wollte dann ein Exempel statuieren und dann sind also Leute von dem Flugplatz mit Auto losgefahren und haben ihn beim Einpacken erwischt. An dem wurde mit Sicherheit ein Exempel statuiert. Und ich weiß es nicht, ob er ins Gefängnis gehen musste, aber mit ein paar tausend Euro war er dabei. Also ich habe gute Verbindungen zum Luftfahrtbundesamt und dort will man mir natürlich nur sagen, dass es einzelne Fälle gab, die erheblich bestraft wurden, aber natürlich nicht wie hoch und wer. Das

[00:13:30] **Lucian Haas:** ist ja klar. Und wenn so ein Flugschein einmal weg ist, kann man den auch wiederbekommen oder ist sowas dann quasi eine lebenslange Flugentzugsstrafe, die man dann bekommt? Also so wie ich

[00:13:40] **Hans Lang:** das aus meiner früheren Fliegerei kenne, das gilt für Zeitlebens. Also den würde man höchstwahrscheinlich nicht wiederbekommen.

[00:13:50] **Lucian Haas:** Ist ja nicht so erfreulich. Aber ein Grund mehr, sich vielleicht doch wirklich mit dem Luftrecht etwas weiter zu beschäftigen. Was hast du denn beim Schreiben des Buches oder auch der sonstigen Beschäftigung damit für dich selber auch noch vielleicht auch Neues und Überraschendes erfahren zum Thema Luftrecht?

[00:14:08] **Hans Lang:** Ja, das ist sehr witzig. Ich erinnere mich so an eine Episode, wo ein guter Freund von mir kam und hat gesagt, zeig mir doch mal, wie das geht mit dem Gleitschirm. Also sind wir da auf die Wiese gegangen und wir haben geübt. Ich dürfte das alles gar nicht sagen, aber das ist bestimmt verehrt. Wir haben also geübt und wir haben aufgezoogen und der Lauser dreht sich um und gibt Gas und rennt. Und dann ist er halt ein paar Meter möglicherweise gehüpft. Das ist etwas, was ich dachte, was vollkommen in Ordnung wäre. Und erst durch meine Beschäftigung mit dem Buch habe ich gesehen, das ist schlicht und einfach eine Straftat. Weil man sich damit anmaßt, eine Flugschule oder ein Fluglehrer zu sein. Und das geht nicht. Ich denke, das ist auch etwas, das taucht nur in meinem Buch auf.

[00:14:54] Das gibt es auch so kaum an irgendwelchen Unterrichten. Gerade diese, ich zeige meinem Kumpel, wie sowas geht. Gerade da ist wirklich der dicke Hund begraben. Wenn der sich nämlich weh tut und das Ganze nimmt offizielle Formen an. Und dann könnte das durchaus

[00:15:13] **Lucian Haas:** empfindlich ausgehen. Also du warst dann fälschlicherweise Fluglehrer, der du nicht bist. Der ist mit einem quasi für ihn dann unversicherten Gleitschirm geflogen, weil dann die Versicherung sagt, diese Haftung übernehmen wir nicht mehr, weil das war ja nicht ein korrekter und sonstiges.

[00:15:29] Falls du das überhaupt weißt, was ist denn, wenn der andere, dem ich irgendwie beim Groundhandling helfe, ihm ein bisschen Anleitung gebe, wenn der schon einen A-Schein beispielsweise hat und sagt, du kannst mir mal ein bisschen Groundhandling beibringen. Ich bin jetzt aber auch kein Fluglehrer. Wie ist das rechtlich? Wenn der schon

[00:15:45] **Hans Lang:** einen Schein hat und dann leiste ich ihm quasi als Freund nur Hilfestellung. Er trifft aber sämtliche Entscheidungen selber und dann ist das überhaupt gar kein Problem mehr. Eine Versicherung würde in so einem Falle auch bezahlen, wenn das Gelände gar nicht für irgendwelche Starts

[00:16:02] **Lucian Haas:** zugelassen ist oder so. Solange er zumindest nicht geflogen ist. Wenn er da abhebt von einem nicht zugelassenen Gelände in Deutschland, zumindest wird wahrscheinlich dann vielleicht die Versicherung sagen, das war ein Flug, das hättest du da nämlich nicht machen dürfen.

[00:16:14] **Hans Lang:** Es wäre zumindest eine Ordnungswidrigkeit. Das ist klar. Da muss ein Gericht entscheiden, ob man dem Angeklagten oder dem Verursacher, ob man dem eine Flugabsicht unterstellen kann. Das kann man immer dann, wenn er ganz oben auf einem Hügel steht, dann könnte man ihm unterstellen, er wollte bestimmt fliegen. Wenn das jetzt, so wie bei mir zu Hause hier, unten im Tal eine Wiese ist, da kann man mir gar keine Flugabsicht unterstellen. Folge dessen wäre der Fall dann möglicherweise einfacher zu regeln.

[00:16:48] **Lucian Haas:** Das heißt, wenn dich da eine Böe hochreißt und sei es dann zehn Meter oder sonstiges und dann war es aber quasi die Naturgewalt, der du dich beugen musstest und dann kam noch eine Sicherheitsnotlandung hinterher. Ich bin ganz sicher, ein Richter

[00:17:04] **Hans Lang:** würde das nachvollziehen können, weil er nicht davon ausgehen kann, dass derjenige absolut abheben wollte. Es hat ihn einfach vom Boden gerissen. Ich denke, das kann beim Grauenhändling mal vorkommen, wenn man nicht aufpasst.

[00:17:19] **Lucian Haas:** Beim Durchblättern von deinem Buch ist mir heute Morgen, als ich so ein bisschen vorbereitet habe, noch ein Satz oder einen Bereich aufgefallen. Da schreibst du so schön oder zitierst so schön im Gesetzestext heißt es, ich lese das mal vor. Bei der Vorbereitung des Fluges hat der Luftfahrzeugführer sich mit allen Unterlagen und Informationen, die für die sichere Durchführung des Fluges von Bedeutung sind, vertraut zu machen. Wird das nicht eigentlich von jedem Gleitschirmflieger fast immer missachtet, weil man, also kennst du Leute, die alle Unterlagen und Informationen, die für die sichere Durchführung des Fluges an Bedeutung sind, dass die sich alle damit vertraut machen?

[00:17:59] Das ist ganz

[00:17:59] **Hans Lang:** witzig, dass du das sagst. Das ist so das erste, was ich den Schülern immer so erzähle. In diesem Luftrecht gibt es wahnsinnig viele gute Unterlagen, Gummi-Paragraphen. Man kann möglicherweise gar nicht alles erfüllen. Man sollte sich aber bemühen, möglichst viel davon abzuholen. Da gehört eine ganze Batterie an Dingen dazu. Trotzdem gelingt es wahrscheinlich einem findigen Anwalt, irgendetwas zu finden, was derjenige nicht getan hat. Wir finden im Luftrecht ganz, ganz viele von solchen Formulierungen in den Gesetzestexten. Das ist wahnsinnig schwierig. Man kann im Prinzip eigentlich nur sein Möglichstes geben, um alles zu erfüllen. Das dürfte in dem einen oder anderen Fall relativ einfach sein, wenn jemand kein Wetter gecheckt hat oder vielleicht nicht einen Landeplatz sich vorher angeguckt hat oder keine NOTAMs geguckt hat.

[00:18:53] Dann ist das relativ einfach nachzuweisen. Wenn er kleinere Verstöße begangen hat, weil er vielleicht sich die Frequenz am Funk nicht aufregt, aufgeschrieben hat oder so, dann würde das mit Sicherheit vor Gericht ihm zugutekommen. Aber es bestehen ganz allgemein in der Luftfahrt viele, viele Texte brauchen Auslegung. Und das ist die große Schwierigkeit. Auslegen kann man nur dann, wenn man Erfahrung hat mit Urteilen, die schon stattgefunden haben. Ich weiß aber, es gibt dort, was Gleitschirmflieger anbelangt, nur sehr wenig Urteile. Und das ist gut so. Das soll auch so bleiben.

[00:19:38] Aber man kann da nicht wirklich auf Erfahrungswerte zurückgreifen. Das ist so.

[00:19:44] **Lucian Haas:** Das klingt für mich jetzt so ein bisschen so, also wir Gleitschirmflieger fliegen immer mit zumindest einem geschlossenen Auge, was das Luftrecht betrifft. Und dann gilt noch immer der Spruch, wo kein Kläger, da kein Richter. Und netterweise gibt es so wenige Kläger in dem Bereich, wenn wir uns durch die Luft schwingen, dass wir auch selten auf einen Richter treffen, der uns da irgendwie etwas vorhalten könnte, was wir vergessen, unterlassen, missachtet oder sonst etwas haben.

[00:20:08] **Hans Lang:** Ich denke, das ist auch so. Zumindest ist es bis jetzt so. Es gibt allerdings, zukünftig werden wir uns da einfach verändern müssen. Du kennst mit Sicherheit die Diskussion, oder jeder kennt die Diskussion, die gerade laufen bezüglich Drohnen. Dort ist ja einiges an Gesetzen, was da gerade überarbeitet wird, oder beziehungsweise der Drohnenflug wird in die Gesetzgebung mit einbearbeitet. Ich denke, da werden wir Gleitschirmflieger, der wir da am untersten Ende sind von dieser Nahrungskette, als erstes Einbußen erleiden. Das wird uns also definitiv betreffen. Und die kommerzielle Luftfahrt wird kein Mitleid mit uns haben.

[00:20:55] Und wenn dann mehr und mehr Verstöße begangen werden, dann werden die mit Sicherheit auch geahndet. In einem größeren Ausmaß, als das vielleicht bislang der Fall war. Da bin ich fest überzeugt von.

[00:21:08] **Lucian Haas:** Das ist die Zukunft. Warten wir mal ab, was da wirklich wie auf uns zukommt. In irgendeiner Weise werden wir uns auf jeden Fall elektronisch kenntlich machen müssen in der Luft. Und damit wird auch viel einfacher nachvollziehbar sein für im Grunde jeder Mann oder jede Behörde, wo wir uns im Luftraum wann wie wo befunden haben. Und wo dann vielleicht manches leichter dann auch überprüft werden kann. Bleiben wir mal bei der Situation, die jetzt noch so herrscht. Wenn du mal so einen typischen B-Schein-Piloten nimmst, der sagt, ich möchte einen Streckenflug machen. Wenn er das luftrechtskonform machen wollte, was müsste er denn so als Mindestvorbereitung dann überhaupt am Morgen eines Flugtages dann sich alles an Informationen einholen? Ja, das ist

[00:21:50] **Hans Lang:** jede Menge. Es geht damit los, dass er im Prinzip das Wetter checkt zu Hause. Er müsste also sich sicher sein, dass das Wetter über den Tagesgang auch fliegbar bleibt. Oder zumindest wissen, welche Gegenden er vermeiden muss. Er sollte da also ordentlich, am besten auf ein paar verschiedenen Plattformen nachgeguckt haben, wie entwickelt sich das Wetter. Dann würde er eine ICAO-Karte, also eine Karte mit Flugsicherheitsaufdruck hernehmen. Egal ob in Papierform oder online, da ist ja auch einiges zu finden. Würde seinen geplanten Flugweg überprüfen. Auf Lufträume, die er vermeiden muss. Am besten auch links und rechts neben seiner Strecke, weil er ja nicht garantieren kann, dass er genau auf seiner Linie bleiben kann.

[00:22:39] Als nächstes müsste er die NOTAMs checken. NOTAMs sind ja jetzt, sagen wir mal, kurzfristig anberaumte Veränderungen des Luftraums, die man in der Karte ja nicht wiedergeben konnte, weil sie nur entweder wenige Wochen gelten oder wenige Tage gelten. Die müsste er also auch checken. Er muss des Weiteren dafür sorgen, dass er plant an einem zugelassenen Landeplatz. Das ist zum Beispiel so ein Mythos, von dem ich denke, viele Gleitschirmflieger

wissen das vielleicht nicht. Aber die Planung der Strecke muss immer enden an einem zugelassenen Landeplatz. Wenn er dann dort den nicht erreichen kann, weil die Thermik ausbleibt oder sich die Windsituation anders entwickelt und er muss außen landen, dann darf er das.

[00:23:33] Aber die

[00:23:33] **Lucian Haas:** Planung muss zu einem Landeplatz gehen. Muss ich denn diese Planung in irgendeiner Weise dokumentieren? Oder sage ich, ich hatte im Kopf, ich wollte ja von A nach B fliegen und B war mein offizieller Landeplatz und den definiert man einfach. Wenn beispielsweise die Polizei käme und sagt, wir nehmen jetzt hier einen Unfall oder eine Außenlandung mit Schaden und was hatten Sie denn eigentlich vor? Sagen Sie mal, wo wollten Sie denn überhaupt hin? Ich denke zumindest im

[00:23:58] **Hans Lang:** Kopf sollte man diese Planung haben. Es gab mal früher oder sagen wir mal bei anderen Fliegern, die müssen sehr wohl eine schriftliche Planung gemacht haben, in der Form, dass die auf Papier ist. Seit Jahren wird vollkommen akzeptiert, dass das auch in elektronischer Form stattfinden kann. Also wenn da eine Strecke auf einem Flugnavi programmiert ist mit Wegpunkten und Landeplatz und dann ist das zu 100 Prozent ausreichend. Wenn jetzt jemand hergeht und sagt, für die 50 Kilometer brauche ich keine Wegpunkte, die kenne ich auswendig, dann sollte er wenigstens jemandem gegenüber gut argumentieren können, dass er das kennt und so. Das würde mit Sicherheit von einem Gericht zum Beispiel akzeptiert werden, wenn er sagt, die Strecke kenne ich auswendig.

[00:24:50] **Lucian Haas:** Muss ich denn beim Flug auch so eine ICAO-Karte beispielsweise immer dabei haben? In welcher Form auch immer? Da

[00:24:57] **Hans Lang:** gibt es keine Urteile darüber. Da gibt es verschiedene Meinungen darüber, aber es gibt kein Urteil darüber. Es gibt Leute, die behaupten, ja, die Karte muss immer als Backup dabei sein für den Fall, dass mein Flugnavi plötzlich keinen Strom mehr hat. Aber es gibt kein einziges Urteil dazu.

[00:25:15] Also ich würde, wenn man mich persönlich fragt, davon ausgehen, dass es ausreicht, das in elektronischer Form dabei zu haben und eine Papierkarte. Eine Papierkarte ist nicht zwingend vorgesehen.

[00:25:26] **Lucian Haas:** Und in elektronischer Form wäre das dann beispielsweise, es muss eine offizielle oder sehr danach abgeleitete ICAO-Luftraumkarte sein, die ich dann beispielsweise auf dem Handy habe. Oder ist auch so eine ganz vereinfachte Luftraumkarte, wie sie jetzt in einem Skytrax mir einfach angezeigt wird als Vario, wo dann halt die entsprechenden Lufträume drin sind, ist das schon eine gültige Luftraumkarte aus Sicht des Luftrechts ungefähr?

[00:25:50] **Hans Lang:** Ich denke, das ist auf jeden Fall eine gültige Luftrechtskarte. Also wenn gewährleistet ist, dass die Luftraumdaten von sicherer Quelle kommen, dann ist es auf jeden Fall eine Karte. Ich bin ein absoluter Verfechter davon, dass ich sage, auch meinen Schülern, holt euch Luftraumdaten von sicheren Quellen und nicht von Wetter-Apps zum Beispiel. Es gibt ja jede Menge Wetter-Apps, die das mit anbieten. Das würde ich, sagen wir mal, für den groben Überblick benutzen. Aber die eigentliche Nachverfolgung, nach Verfolgung der Strecke, würde ich dann doch auf einem, ja, ich würde mich auf Daten zurück besinnen, die dann wirklich offiziell zur Verfügung gestellt sind. Gibt es ja genügend, sei es die Deutsche Flugsicherung,

[00:26:38] Ausdruckkontrol, XContest macht das, DHV stellt zur Verfügung. Die einschlägigen Hersteller von Navigationsgeräten für die Gleitschirmfliegerei versichern, dass sie ihre Quellen offiziell haben. Das muss voll und ganz genügen. Das reicht auch, denke ich.

[00:26:56] **Lucian Haas:** Wenn ich jetzt bei so einem Gleitschirmstreckenflug dann am Ende gelandet bin, da ist auch noch so eine kleine interessante Geschichte bei dir im Buch drin, nämlich die Unterscheidung, wenn da einer kommt, was hast du denn hier gemacht? Du bist ja jetzt hier gelandet. Da gibt es die Unterscheidung, ich habe eine Sicherheitslandung gemacht oder man kann sagen, ja, es war eine Notlandung. Aus der Not heraus, dass die Thermik weg war. Welchen Terminus sollte ich denn am besten dann nutzen?

[00:27:19] Das

[00:27:20] **Hans Lang:** Luftrecht im Allgemeinen spricht immer dann von einer Notlandung, wenn an meinem Fluggerät etwas kaputt gegangen ist und es nicht mehr sicher fliegt und ich deswegen schnell runtergehe. Dann ist es eine Notlandung, also was weiß ich, wenn Leinen gerissen sind, angenommen ich hätte vielleicht einen großen Verhänger und wie auch immer. Es spricht generell davon, am Fluggerät ist was kaputt. Alle anderen Entscheidungen, die basieren auf Wetter, auf Tageszeit, auf ich fühle mich unwohl oder oder oder, könnte man mit einer Sicherheitslandung titulieren. Im Luftrecht heißt es, eine Notlandung muss gemeldet werden, eine Sicherheitslandung nicht. Und ich sage auch den A-Schülern, solange sie noch keinen B-Schein haben, sie dürfen jederzeit entscheiden,

[00:28:08] wo anders zu landen, als auf dem vorgegebenen Landeplatz, also dem, der zum Startplatz gehört. Wenn die Windsituation am Landeplatz eine sichere Landung dort nicht zulässt, aber vielleicht nicht, vielleicht zwei Kilometer weiter, passt alles, dann darf er eine Sicherheitslandung machen. Niemand kann ihm das übel

[00:28:29] **Lucian Haas:** nehmen. Ich konstruiere noch mal einen besonderen Fall. Ich plane jetzt einen Streckenflug, starte an einem Startplatz, weiß, ich habe Westwind, sonst was, ich lasse mich jetzt mit dem Westwind nach Osten hin verblasen. Der nächste offizielle Landeplatz auf meiner Route wäre aber vielleicht erst in 200 Kilometern. Hm?

[00:28:52] Die Wahrscheinlichkeit, dass ich den erreichen kann, ist ziemlich gering. Ich muss schon ziemlich gut fliegen an diesem Tag, dass ich dort hinkomme. Das heißt, die Wahrscheinlichkeit, dass ich eigentlich außen landen werde, ist 100 Prozent, sage ich mal. Darf ich dann da überhaupt losfliegen? Das ist eine

[00:29:09] **Hans Lang:** supergute Frage.

[00:29:13] Ich schätze, letztendlich wird man sich schwer tun, dir zu beweisen, dass du nicht in der Lage gewesen wärst, trotzdem diese 200 Kilometer zu fliegen, zumindest wenn du es behauptest. Wenn du sagst, ich bin ein guter Pilot, ich kann das, da sollte mein Landeplatz sein, ich wollte diese 200 Kilometer fliegen, dann wird man dir das abkaufen müssen. Wenn du allerdings, sagen wir mal, grinsend antwortest, war schon klar, dass man da nie hinkommt, so mache ich das immer, und jetzt lande ich halt 10 Kilometer weiter weg, dann könnte man dir das anlasten. Also ganz viel dort basiert auf geschickter

[00:29:51] **Lucian Haas:** Argumentation, sagen wir mal so. Das heißt, ich sollte vielleicht auch nicht um 17 Uhr gestartet sein und behaupten, ich wollte noch 200 Kilometer weit kommen, weil da ist dann schon die bürgerliche Dämmerung weit fortgeschritten, dass ich da noch irgendwie runterkomme.

[00:30:06] **Hans Lang:** Das wäre äußerst ungeschickt. Es geht auch darum, zum Beispiel viele sagen mir immer, ja, ich habe noch keinen B-Schein, aber, mein Gott, so ein paar Kilometer außenrum kann man da immer fliegen und wenn da ein bisschen Wind dazu kommt, dann wird man gleich um ein paar Kilometer verblasen. Meine Antwort darauf ist, Punkt 1, so wie du es mir gesagt hast, ist es illegal. Punkt 2, wie könnte man da rauskommen? Indem man wirklich sagt, hey, ich bin verblasen worden. Wenn das ein paar Kilometer sind, dann wird einem das jemand abkaufen müssen. Wenn man allerdings 50 Kilometer weit verblasen ist, dann tut sich so ein Anwalt recht leicht, einem nachzuweisen, dass es eigentlich gar nicht sein kann. Und außerdem sollte Wind herrschen an diesem Tag.

[00:30:51] Und außerdem sollte Wind herrschen an diesem Tag. Auf jeden Fall. Also, die Fliegerei hat ganz grundsätzlich mit viel Köpfchen zu tun. Es ist weniger

[00:31:05] feingefühliges Geschick oder so. Es hat wahnsinnig viel mit Köpfchen zu tun. Das ist bei aktivem Fliegen genau so. Das ist genauso der Fall wie beim Umgang mit Luftrecht oder mit Wetter. Das hat mit Köpfchen zu tun. Die Entscheidungen werden dort

[00:31:19] **Lucian Haas:** getroffen. Jetzt mal Hand aufs Herz oder Hand auf dein Köpfchen. Checkst du vor jedem Flugtag wirklich all das, was du mir vorhin gesagt hast, was man checken sollte? Oder sagen wir einfach, checkst du vor jedem Flugtag, den du machst, auch welche Notams gibt es? Gibt es neue? Gehst du da auf eine Seite und checkst? Also Notams und

[00:31:38] **Hans Lang:** dergleichen, wenn ich geplant habe, wegzufiegen zwischen Startplatz und Landeplatz, dann gucke ich die tatsächlich. Das kann ich nämlich auch noch im Auto tun, wenn ich mit meinen Kumpels unterwegs bin. Wettermäßig verlasse ich mich manchmal darauf, dass die sagen, wir haben das Wetter gecheckt, das ist super heute.

[00:31:56] Aber Notams kann ich inzwischen auf meinem Handy durch einen Klick schnell mal abrufen für eine bestimmte Gegend. Das ist gar keine Schwierigkeit, braucht nur wenige Minuten. Das machst du auch? Das mache ich regelmäßig, das ist kein Ding. Es kommt mal vor, dass man das mal vergessen hat. Ich persönlich fühle mich dann unwohl und versuche da irgendwie zu kompensieren, indem ich mich an andere Leute hänge. Man fühlt sich unwohl. Aber in

[00:32:26] **Lucian Haas:** der Regel checke ich die kurz nach. Hast du einen Tipp, wo man das am besten schnell checken kann, auch auf dem Handy, wenn du sagst, auf dem Weg zum Startplatz habe ich das noch mal eben gemacht oder mache das noch mal eben? Ich kann

[00:32:38] **Hans Lang:** nur sagen für iOS, aber ich bin sicher, es gibt es auch für Android. Wenn man bei dem App Store mal eingibt Notams und dann werden einem verschiedene Apps dazu angeboten und die lädt man sich runter. Ich kenne eins, das benutze ich. Da ist das IQ-Symbol irgendwie weiß-rot schraffiert und in der Mitte steht Fat Notams drin. Das tut es für mich super gut. Da kann ich sicher sein, das ist immer auf dem neuesten

[00:33:09] **Lucian Haas:** Stand. Nun sind die Notams ja von dem, wie sie ausgegeben werden, ungeheuer kryptisch. Da stehen lauter so Kürzel drin oder sowas. Gibt es denn Seiten, wo diese kryptische Schreibweise in irgendeiner Weise in verständliches Deutsch oder Englisch übersetzt wird? Ja, das gibt es.

[00:33:26] **Hans Lang:** Man findet beim DHV unter Luftraum, Luftrecht eine Anleitung, wie Notams zu lesen sind. Man findet dort auch, glaube ich, ein Heftchen mit Abkürzungen, wie die zu lesen sind. Unglücklicherweise werden Notams in englischer Sprache veröffentlicht und bestehen aus jede Menge Abkürzungen. Das war halt, sagen wir mal, in 45 Jahren Fliegerei geht einem das in Fleisch und Blut über. Ich weiß, dass es für Beginner in der Richtung nicht zu einfach ist, aber es ist möglich, dort sich Anleitungen runterzuladen, speziell beim DHV auch, um die übersetzen zu können.

[00:34:07] **Lucian Haas:** Du hast gerade gesagt, 45 Jahre Fliegerei. Da will ich gleich auch nochmal zu sprechen drauf kommen. Eine Sache noch zum Rechtlichen. Luftraumgrenzen. Man darf nicht in gesperrte Lufträume hineinfliegen. Wie nah darf ich denn an sie heranfliegen? Gibt es da eine luftraumrechtliche Definition? Oder ist es eigentlich wirklich, das geht halt bis ein Meter dran, ist immer noch erlaubt? So wie du

[00:34:33] **Hans Lang:** es gesagt hast, ist es absolut korrekt. Also seitliche Grenzen, die üblichen Grenzen bei allen diesen verbotenen Lufträumen oder für uns verbotene Lufträume, ist tatsächlich ein Zentimeter. Ich dürfte bis an die Grenze aber nicht ankratzen und nicht rein. Es gibt einen einzigen Hinweis der Flugsicherung, wenn wir an die Höhe denken. Wir haben ja generell über Deutschland, wenn nicht anders eingeschränkt, dann oben den Deckel drauf bei Flugfläche 100 beziehungsweise 3048 Meter. An den Alpen ist das Flugfläche 130, wo ich theoretisch ran dürfte bis auf einen Fuß. Also wenn wir sagen, Flugfläche 100 sind 10.000 Fuß, dann dürfte ich auf 9999 Fuß hoch.

[00:35:21] Was wenig Sinn macht, deswegen gibt es von der Flugsicherung etwas, das nennt sich Trennfläche. Man bittet also alle Hobbypiloten, mindestens 500 Fuß Abstand zu halten. Das ist eine dringende Empfehlung seit der Flugsicherung, aber keine Vorschrift. Es würde Sinn machen, weil die Flugfläche 100 gehört schon nicht mehr uns, sondern in Flugfläche 100 kann theoretisch bereits ein Airbus A380

[00:35:53] **Lucian Haas:** fliegen. Aber diese Trennfläche geht immer nach unten oder gibt es diese Empfehlung von der DFS dann genauso für die A380 Piloten zu sagen, haltet mal 500 Fuß oberhalb von dieser FL100, also Flugfläche 100 dann entsprechend ein? Die Trennfläche

[00:36:07] **Hans Lang:** geht nach unten, also wir sollen nicht höher als Flugfläche 95 steigen. Was die Flugsicherung dazu tut, das werden die so öffentlich nicht sagen, aber meine Erfahrung in der Fliegerei oder beziehungsweise meine Verbindung zur Flugsicherung ist die, dass man, solange es der Flugverkehr zulässt, nicht die Flugfläche 100, 110 oder 120 benutzen wird für derartig große Maschinen. Das würde man nicht tun. Also die denken mit bei der Arbeit und die wissen auch, dass nicht jeder diese Trennfläche möglicherweise kennt. Entsprechend werden große Flugzeuge in größeren Höhen geparkt, also nicht in Flugfläche 100. Wenn es geht, solange es

[00:36:48] **Lucian Haas:** geht. Jetzt zu deinen 45 Jahren Flugerfahrung. Du bist jetzt, wenn ich es richtig gerechnet habe, 62? Korrekt. Du fliegst aber auch erst seit rund 8 Jahren Gleitschirm. Warum warst du beim Gleitschirm so ein Spätstarter? Das frage ich mich auch und zwar schon lange. Länger als 8 Jahre auch nicht, oder?

[00:37:10] **Hans Lang:** Doch, ich habe vielleicht vor 15 oder 20 Jahren mal mit meiner Frau einen Ausflug gemacht, die kommt aus Lenkeries und da waren wir bei den Gleitschirmfliegern und ich dachte, das machst du. Und ich habe den Gedanken aber dann wieder verloren und hatte dann ein paar Jahre Modellfliegerei dazwischen und eines Tages, witzige Geschichte, wir stehen am Modellflugplatz und ja, Modellfliegen ist ein bisschen, ich sage immer, ein bisschen wie Playboy lesen. Man kriegt eine gute Vorstellung, ist aber nicht dabei.

[00:37:43] Ich stand da unten und da fliegt ein Gleitschirmflieger drüber und ich sehe den an und in dem Augenblick wusste ich, das machst du jetzt. Und ich habe in der gleichen Stunde meine Modelle eingepackt, bin nach Hause rausgefahren und habe einen Kurs gebucht. Am selben Tag noch? Am selben Tag. Meine Frau sagte, du bist verrückt, was machst du da? Du weißt doch noch gar nicht, ob dir das gefällt. Dann habe ich tief in die Augen geguckt und gesagt, willst du mir sagen, ich weiß nicht, ob mir Fliegen gefällt oder wie meinst du das? Dann war das Thema praktisch abgepackt und ja, und daraufhin bin ich auf meinen Gleitschirmkurs gegangen.

[00:38:16] **Lucian Haas:** Und fliegst du jetzt seit 8 Jahren Gleitschirm. Was fasziniert dich daran? Also gerade am Gleitschirmfliegen? Was mich daran fasziniert, ist,

[00:38:25] **Hans Lang:** die unglaubliche Freiheit zu tun, was man gerne möchte. Luftrecht hin oder her, wir haben trotzdem riesige Freiheiten, die wir schätzen sollten. Wir können vollkommen eigene Entscheidungen treffen. Wir können fliegen, wo wir wollen. Wir haben unsere Ruhe. Kein Funk, kein Stink, kein Motor. Das ist die schönste Art der Fliegerei. Und direkt im Wind zu sitzen, das kam für mich der eigentlichen Fliegerei eigentlich am nächsten. Noch realer geht es gar nicht. Du warst

[00:39:01] **Lucian Haas:** früher Jetpilot. Also quasi das absolute konträre Vorstellung von dem, was man Gleitschirmfliegen hat. Langsam fliegen, Wind im Gesicht und sonstiges, sondern da düstest du jetzt mit mach was auch immer Überschallgeschwindigkeit in der Phantom über die Landschaft und es ist eine ganz andere Form der Fliegerei. Gibt es eigentlich irgendwie etwas, wo du sagst, das, was ich als Jetpilot erlebt habe, irgendwas davon lässt sich auf die Gleitschirmfliegerei übertragen? Kann man da in gleicher Weise bei irgendwas sagen, ja, das ist auch Fliegen gefühlt irgendwie? Oder emotional?

[00:39:41] **Hans Lang:** Das ist eine schwierige Frage. Emotional würde ich sagen, ich habe in meinem Leben alles geflogen. Motorflieger, Segelflieger, Motorsegler, was auch immer. Mir hat bislang die Gleitschirmfliegerei eigentlich am meisten Spaß gemacht. Hast du aber später mit angefangen dann? Da habe ich leider zu spät damit angefangen, das bereue ich immer wieder. Die Jetfliegerei ist etwas ganz anderes. Das ist harte Arbeit. Die Momente, in denen man dort das Fliegen, das eigentliche Fliegen genießen kann, sind relativ wenige, weil man in der Regel keine Zeit hat dafür. Man ist dort einfach von der ersten bis zur letzten Sekunde eingebunden. In Verfahrensweisen, man muss Dinge tun, man muss dabei bleiben,

[00:40:26] ständig mitrechnen. Das hat wenig mit Spaß zu tun. Das ist harte Arbeit. Du bist eigentlich ein Rädchen in der Maschine, so ungefähr. Nichts anderes. Du bist ein Rädchen in der Maschine und es bleibt kaum Zeit, Momente zu genießen. Einzelne Momente sind da immer da, auf jeden Fall. Aber von einer Stunde Flugzeit sind das nur wirklich ganz, ganz wenige

[00:40:47] **Lucian Haas:** Minuten, wenn überhaupt. Eine der schönen Sachen beim Gleitschirmfliegen ist ja, du kannst einmal alles loslassen, hängst dich einfach zurück und sagst, ich genieße jetzt einfach nur die Luft und kann einmal rum. Könnte man in so einer Phantom jemals irgendwie auch nur, sagen wir mal, für 30 Sekunden irgendwie alles loslassen oder wird einem da das Ding schon vollkommen um die Ohren fliegen?

[00:41:07] **Hans Lang:** Man kann nur dann alles loslassen, wenn man in großer Höhe den Autopilot einschaltet, ansonsten nicht. Das ist mit den modernen Chats heutzutage anders. Die werden größtenteils vom Computer gesteuert. Wenn der Pilot also alles los lässt, dann weiß der Computer, ah, nicht bewegen, wir machen genauso weiter wie die letzte Information, die wir hatten. Und dann wird das Ding halt geradeaus weiterfliegen. Kein Problem. Aber früher war

das nicht möglich. Also man kann nicht alles loslassen.

[00:41:36] **Lucian Haas:** Bist du als Jetpilot damals auch mal in der Luft irgendwelchen Gleitschirmfliegern begegnet? Wie hat man das aus Jetperspektive dann wahrgenommen? Punkt eins, ja. Ich bin Gleitschirmfliegern

[00:41:49] **Hans Lang:** begegnet. Grundsätzlich machen die Jetpiloten folgendes, und zwar ganz generell. An Tagen, an denen es schöne Wolkenstraßen hat, an denen die Sportflieger unterwegs sein werden, definitiv, wird das Militär diese Bereiche definitiv meiden. Das heißt, dort werden Übungen einfach dann über die Cumulusbewölkung verlegt. Dort weiß man, dort ist kein Segelflieger, kein Gleitschirmflieger und nichts dergleichen. Trotzdem hat man welche getroffen. Ja klar, man guckt raus, wenn man sehr tief fliegt. Das Radar kann kein Gleitschirmflieger sehen. Entsprechend muss man einfach die Augen draußen halten. Aber man wird geschult in dieser Fliegerei, dass man wirklich Dinge sehr schnell und frühzeitig genug erkennen kann.

[00:42:38] Also zu einer gefährlichen Begegnung kam es in meinem ganzen Fliegerleben mit Jet nur ein einziges Mal. Da hatte ich einen Motorsegler übersehen. Nicht Motorsegler, ein Ultraleicht. Das Blöde ist, man hat die vordere Scheibe sehr schnell durch Fliegen zugekleistert. Dann bricht man halt seinen Tiefflug ab. In dem Fall war da ein Ultraleichtflieger. Drei Sekunden später war der schon riesengroß. Wir haben uns nicht getroffen. Wir sind sehr nahe aneinander vorbeigeflogen. Das will man mit allem vermeiden, was man da so hat. Man hält sich aus Gegenden raus, wo man weiß, dass ein Gleitschirmflieger ist.

[00:43:26] Aber

[00:43:26] **Lucian Haas:** wäre das so die klassische Zeitspanne, dass man sagen könnte, von der Größe eines Gleitschirms, das kann ich etwa drei Sekunden vorher überhaupt erst erkennen? Dass ich da sehe, da ist ein Farbfleck irgendwo am Himmel, der da nicht hingehört und jetzt muss ich meine Maschine irgendwie andersrum ziehen? Ja, es sind wenige Sekunden.

[00:43:46] **Hans Lang:** Insgesamt wird so ein Gleitschirmflieger vielleicht, er wäre sichtbar fünf, sechs Sekunden lang, bis man da ist. Aber er kann ja nicht, der Pilot guckt ja nicht nur auf diesen einen Punkt, der da vor ihm ist, sondern er muss ja links, rechts, oben, unten. Also wird er wahrscheinlich nur wenige Sekunden auf dem Spot verweilen, wo auch der Gleitschirmflieger ist. Daher kommen diese drei Sekunden oder möglicherweise vier. Und ja, die Zeit reicht, um zu reagieren. Das ist kein Problem. Man ist geschult. Das mag man so vielleicht nicht so recht glauben, aber das ist so. Und es funktioniert. In meiner ganzen Fliegerei, dort, ich bin 20 Jahre Jets geflogen, kenne ich nur

[00:44:31] zwei Vorfälle, wo es mal sagen wir mal, zu einer Begegnung in der Luft kam. Die glimpflich ausgegangen ist, aber die Schrecksekunde

[00:44:39] **Lucian Haas:** war groß. Ich wohne hier in Bonn, bei uns gibt es hier die Eifel, da gibt es gleich zwei Militärflugplätze, Büchel und Spangdahlem. Von daher ist da auch immer mal wieder so ein bisschen Traffic in der Luft los. Und wenn da was ist, dann sag ich mal so, die Gleitschirmflieger zucken dann immer so ein bisschen zusammen. Auch wenn das ein bisschen weiter weg ist, wenn man da sieht, ah, da ist wieder was unterwegs. Was würdest du denn empfehlen Gleitschirmfliegern, wie sollte man denn reagieren, wenn man da so irgendwelche Militärjets oder auch andere Jets irgendwo am Himmel wahrnimmt? Gibt es überhaupt eine Möglichkeit, sich bemerkbar zu machen, wenn du sagst, auf dem Radar tauchen wir ja nicht auf? Auf dem Radar tauchen die nicht auf. Es gibt

[00:45:16] **Hans Lang:** definitiv Möglichkeiten, sich bemerkbar zu machen. Punkt eins ist auf jeden Fall farbenfrohe Schirme. Knallige Farben, also ich habe ab und zu mal welche gesehen mit einem schwarzen Gleitschirm oder einem dunkelgrünen Gleitschirm. Das wäre weniger empfehlenswert. Farbenfrohe Schirme zu haben und sollte man Verkehr in der Luft sehen oder es wird irgendwo von irgendwo her lauter, dann Bewegung hilft. Also rollen, nicken, rollen, Wingover, irgendwas machen, sich bewegen. Solange man jetzt genau auf jemanden zuhält, kann der ja praktisch nur die Eintrittskante sehen. Wenn sich der Gleitschirm bewegt und er kriegt eine große Fläche Farbe gezeigt, ja dann kann er das viel schneller auffassen.

[00:46:01] **Lucian Haas:** Ja, aber wenn jetzt so dieser Jetpilot vielleicht drei Sekunden Zeit hat, dann in drei Sekunden habe ich ja auch noch gar kein Wingover in irgendeiner Weise eingeleitet. Also das wäre wahrscheinlich, wenn ich

irgendwo was rauschen höre von Düse, sonst was, sollte ich halt drumherum gucken und am besten anfangen, ein bisschen rumzuwackeln, so ungefähr. Rumwackeln ist immer gut. Hört sich lustig an, wird funktionieren. Okay, halten wir das mal so fest. Leute, wackelt mehr in der Luft rum, wenn irgendwelche Jets in der Gegend sind. Ja, viele wackeln ohnehin rum. Ich wackele auch dauernd rum.

[00:46:33] Gibt es denn Dinge, die du aus deiner Jeterfahrung aufs Gleitschirmfliegen in irgendeiner Weise übertragen kannst?

[00:46:40] **Hans Lang:** Ja, Wetter auf jeden Fall.

[00:46:43] Also ich, wie gesagt, ich bin seit vielen, vielen Jahren in der Fliegerei. Wetter ist immer noch ein großes Geheimnis für mich, muss ich zu meiner Schande gestehen. Ich habe bei Weitem noch nicht alles verstanden, aber wer hat das schon? Ich denke, dort konnte ich mir viel, ja, viel an gewonnener Erfahrung kann ich jetzt nutzen, sinnvoll. Ich bin eher vielleicht, was das Wetter anbelangt, immer auf der vorsichtigen Seite. Also es ist mir schon oft passiert, dass ich gesagt habe, oh, das wird echt komisch, da zieht was auf, da überentwickelt sich das Wetter, da kann ein Gewitter entstehen, dann sehe ich zu, dass ich runterkomme und lande, dann geht das eine halbe Stunde, das Ding verzieht sich wieder und ist weg.

[00:47:30] Alle anderen sind geflogen, toll, wunderbar, wieso bist du gelandet? Ja, okay, das habe ich für mich so entschieden. Ich lande, ich möchte unter gar keinen Umständen da irgendwie mit Gewittern was zu tun haben, nicht mit dem Gleitschirm auf gar keinen Fall. Und ich denke, daher kommt auch mein Spruch, der für mich da so gilt, du hast ihn sicherlich gelesen, ich denke, ich treffe meine eigenen Entscheidungen und wenn andere anders entscheiden, dann sind die entweder besser als ich oder dümmer als ich, eins von beiden. In beiden Fällen habe ich die für mich richtige, absolut richtige Entscheidung

[00:48:06] **Lucian Haas:** getroffen und ich stehe dazu. Du hast mir ja geschrieben, du bist mal mit einer Phantom in ein Gewitter geraten, wie war das und wie kam das und wie war das?

[00:48:15] **Hans Lang:** Das mit dem Gewitter, das ist so eine Geschichte, wenn man im allgemeinen Luftverkehr unterwegs ist, ein Gewitter zieht auf, das sieht jeder, das sieht die Flugsicherung, das sehen wir auf dem Radar, also das sehen die Militärflieger auf dem Radar, die Zivilflieger aber auch. Und jetzt haben nun mal Passagiermaschinen in dem Augenblick einen gewissen Vorteil, das heißt, die werden von der Flugsicherung sofort außen um das Gewitter herumgeleitet und das Militär hat halt jetzt die letzte Priorität, die sind eh agiler, die können schneller reagieren, auch auf Dinge und niemand schüttet seinen Kaffee aus da hinten. Deswegen ist man gezwungen natürlich auf seinem Flugweg so lange zu bleiben, bis der Rest an Flugverkehr umgeleitet ist und in dem Fall war es halt so, wir waren eben nicht dran.

[00:49:02] Dann mussten wir zu zweit hoch erhobenen Hauptes mitten in dieses Gewitter da reinfliegen und das macht keinen Spaß. Das ist absolut, da passieren ganz viele Dinge, erstens mal Funkverbindung bricht zu zusammen, statische Entladungen überall, es wird laut, es knistert nur noch, man kann mit niemandem mehr sprechen. In meinem Fall, die Maschine fängt dann außen so gründlich an zu leuchten, also Elmsfeuer hat man da überall und es haut einen umeinander wie auf einer ganz üblen Schotterstraße mit Löchern. Das mag man nicht glauben, so eine Phantom wiegt 25 Tonnen und wird wie ein Spielball durch die Lüfte geschmissen. Vielleicht auch daher mein großer Respekt vor Gewittern.

[00:49:51] Dort drin hat man keine Chance, noch nicht mal mit 25 Tonnen. Wir sind also da durchgeflogen, es hat uns ordentlich durchgeschaukelt und hinterher die Erkenntnis, wenn es irgendwie geht, wollen wir das nicht

[00:50:05] **Lucian Haas:** nochmal haben. Was gäbe es als Alternative? Könntest du nicht in der Phantom sagen, ich ziehe sie einfach hoch und fliege über das Gewitter drüber? Das könnte ich, dazu müsste ich

[00:50:13] **Hans Lang:** einen Notfall erklären und dann dürfte ich das sogar. Die Frage ist halt, was bringt man also flugsicherungstechnisch alles an Verkehr durcheinander, wenn man da mittendrin durchballert? Das Risiko wollten wir nicht eingehen und wir hatten auch, sagen wir mal, die Auswirkung des Gewitters mittendrin ein bisschen unterschätzt. Wir dachten, man ist schnell, man ist schwer, so schlimm kann es nicht werden.

[00:50:39] **Lucian Haas:** Hast du denn schon was ähnliches schüttelndes, bewegendes schon mal mit dem Gleitschirm erlebt? Vielleicht nicht im Gewitter, aber in irgendeiner anderen Form? Auch

[00:50:48] **Hans Lang:** Turbulenzen, ich bin halt schon auch bei Wetterlagen geflogen, wo es so turbulent war, wo es so gekracht hat an einem Tag, wo ich nach einer Stunde anderthalb gesagt habe, das macht heute echt keinen Spaß mehr. Ich muss jede Sekunde aufpassen, dann gehe ich lieber landen. Irgendwie genießt man ja bei so einem längeren Flug immer mal diese Phasen, wo es eben nicht turbulent ist, wo es zwischen den Wolken mal ruhig ist, da kann man halt schnell was trinken oder was essen und wenn das dauerhaft mega turbulent ist, dann fülle ich auch schon mal den Spaß dran und dann gehe

[00:51:22] **Lucian Haas:** ich runter.

[00:51:23] **Hans Lang:** Andere fliegen

[00:51:24] **Lucian Haas:** weiter. Es muss ja Spaß, es soll ja Spaß machen, sagen wir mal so. Es soll Spaß machen, wenn es irgendwie geht. Was war bisher so deine höchst erflogene Höhe mit einem Gleitschirm? Bist du bis an den Luftraumgrenze auf einen Fuß herangeflogen? Nein,

[00:51:37] **Hans Lang:** ich war mal an die dreieinhalbtausend Meter hoch, da wäre noch was gegangen, da wären also noch 500 Meter drin gewesen, wovon ich nur vielleicht hätte 350 vielleicht noch ausfliegen sollen in Alpennähe, aber das waren knapp dreieinhalbtausend Meter, wenn ich mich recht erinnere, wo ich mal war. Schön da oben. Und mit deinem Militärjet, wie hoch bist du da gekommen? Oh, das allerhöchste, was ich da mal sehen wollte, das war Flugfläche 600, das wären also 20.000 Meter. Ich hoffe, das ist verjährt und niemand hört das. Das war beim Testflug. Auch beim Testflug durfte man nicht über Flugfläche 480 gehen, aber die Kiste ging so gut, die ging über 2 Mach.

[00:52:24] Wir hatten also eine Geschwindigkeit von 2,1-2,15 Mach erreicht und die Flugsicherung hat mich animiert, indem sie mir gesagt hat, der Luftraum über dir ist im Übrigen frei. Und dann wusste ich schon und damit war klar, wir ballern jetzt mal hoch, so hoch es geht. Und da kamen wir bei 60.000 Fuß raus, also Flugfläche 600. Damals war da drüber ja wieder freies Fliegen, jetzt ist das bei Flugfläche 660 und ja, allerdings muss man auch dort mit Köpfchen fliegen, weil wir fliegen nach wie vor aerodynamisch. Die Luft da oben ist aber so dünn. Wir haben auch eine Verbrennung da hinten am Laufen, die Sauerstoff braucht, aber die Luft ist da so dünn.

[00:53:12] Also kann man das nur tun, indem man sowas wie eine Art ballistische Kurve fliegt. So eine Parabel, die du dann quasi machst. Eine Parabel, immer dann, wenn man seinem Flügel keinen Auftrieb abverlangt, kann er auch nicht stallen. Also haben wir so eine Parabel geflogen da. Man kann da nicht oben bleiben, aber für, ja, für eine

[00:53:32] **Lucian Haas:** Zeit lang hat es gereicht. So Parabelflüge werden ja auch gemacht, um die Schwerelosigkeit zu simulieren. Hast du dich dabei dann auch schwerelos gefühlt, schon ein halber Astronaut da oben?

[00:53:43] **Hans Lang:** Ja gut, man ist da fest eingeschnallt, man fühlt schon Schwerelosigkeit, das fühlt man bei in dieser Fliegerei öfter mal. Gerade bei Trainingsflügen zu zweit, zu dritt, wo man gegeneinander

[00:53:56] angeht. Da fühlt man sich schwerelos, ja, aber man ist da fest reingeschnallt. Das ist wie im Schraubstock. Da bewegt sich halt so nichts. Man kann nicht wirklich schweben. Man fühlt, die ganze Kiste ist schwerelos. Das ist, ja, eine schöne Sache. Kennst du noch mehr Jetpiloten, die Gleitschirmpiloten geworden sind? Ich kenne noch ein paar, die Gleitschirmpiloten geworden sind. Richtig, wir stehen auch in Verbindung und wir treffen uns sogar regelmäßig. Auf der Thermikmesse oder bei sonstigen Events. Das ist eine witzige Angelegenheit. Dann schwelgt ihr

[00:54:29] **Lucian Haas:** noch übers Jetfliegen oder schwelgt ihr übers Gleitschirmfliegen, wenn ihr euch dann trifft? Über beides. Wir kriegen große feuchte Augen und erzählen uns von früher. So ist das. Die alten Flughasen, die sich dann von früher dann noch was erzählen. Ganz genau. Von dieser, ich meine, du hast gesagt, als Jetpilot bist du so ein Rädchen in so einer Maschine. Ich will jetzt nochmal den Bogen zurückkriegen, um wieder bei dem Luftrecht zu landen. Ich stelle mir das so vor, Jetpilotenfliegen ist wahrscheinlich noch strenger reguliert oder nach absoluten Protokollen, die man da einhalten muss, als so die große Luftfahrt. So stelle ich es mir zumindest vor, dass das noch viel mehr wirklich nach militärischen strikten Regeln dann dort zugeht. Wenn du dann jetzt vor acht Jahren ins Gleitschirmfliegen gewechselt bist und jetzt in so einer Flugszene bist, die so, sagen wir mal so, diese Fair, Laissez-Fly, irgendwie auch

immer da so vorgeht und sich an nicht so viel

[00:55:25] Rechtlichen absolut strikt orientiert, hat dich das auch erschreckt, als du das erst so gesehen hast? Aus deiner alten Schule heraus, sage ich mal?

[00:55:36] Ja.

[00:55:37] **Hans Lang:** Die Antwort auf deine Frage ist ein eindeutiges Ja. Ich habe da erst so richtig mitbekommen, wie wenig, sagen wir mal, Priorität auf dieses ganze Thema gelegt wird. Man fliegt einfach rum und fliegt da, wo es lustig ist, weil es da schön ist. Und ich habe mir gedacht, das kann doch nicht sein, da musst du doch aufpassen, was du da machst. Das hat mich tatsächlich erschreckt. Und so kam ich auch zu dieser Geschichte, dass ich an der Flugschule gesagt habe, passt mal auf, ihr müsst den Leuten da einfach mehr zeigen, mehr sagen, mehr beibringen. Vergesst das nicht. Und ja schon, aber das Thema ist so umfangreich, das kann man doch gar nicht alles, ja okay, lass uns mal was probieren. Und das war tatsächlich dann auch der Auslöser, wieso ich, wie ich zu diesen B-Schein-Unterrichten kam.

[00:56:27] Dass man gesagt hat, ja, wenn du dich da auskennst, dann mach das halt. Und ich hatte wie alle dann auch mit dem DHV mein Interview, ob ich dazu geeignet bin, das überhaupt offiziell zu machen. Das war recht spannend. Aber wie gesagt, seitdem mache ich das. Das sind inzwischen auch schon wieder keine Ahnung, vier Jahre oder so. Wo ich diese B-Schein-Kurse mache. Wir haben jedes Mal allerdings viel Spaß.

[00:56:52] **Lucian Haas:** Jetzt, wo du acht Jahre Gleitschirm fliegst und nicht mehr so Jet fliegst oder sowas, merkst du denn bei dir selber von der Einstellung her, dass du da auch rechtlich vielleicht etwas lockerer geworden bist? Oder ist einmal Jetpilot im Kopf immer Jetpilot? Dann hält man halt auch seine Flugroutinen entsprechend ein.

[00:57:12] **Hans Lang:** Ich denke mal, es bleibt von dieser Art Fliegerei, die man 20 Jahre gemacht hat, es bleibt definitiv etwas übrig. Bei mir zum Beispiel ist es so, und da sind wahrscheinlich die anderen Jetpiloten auch so, ganz generell, wenn etwas passiert, was ich nicht verstehe, dann will ich definitiv herausfinden, was war da? Wieso ist mir etwas passiert? Ich habe dir das auch geschrieben. Ich gebe keine Ruhe, bis ich herausgefunden habe, was da passiert. Solange ich es nämlich nicht verstanden habe, solange habe ich beim Fliegen ein ungutes Gefühl. Weil ich nicht akzeptieren kann, dass Dinge passieren, die nicht erklärbar sind. Ich will wissen, habe ich etwas falsch gemacht? Habe ich falsche Entscheidungen getroffen?

[00:57:58] Was ist da passiert? Und bis das aufgelöst ist, kann ich keine Ruhe geben. Das habe ich gelernt in 20 Jahren Fliegerei. Ich gehe natürlich ein bisschen lockerer an das Metier heran, wie das früher vielleicht mal der Fall war. Wir haben ja auch bei weitem nur ganz, ganz wenige Regeln. Wenn man sieht, dieses Luftrechtbuch ist ja nicht besonders dick. Also da gab es, wenn man in allen Lufträumen unterwegs ist, wird das ganz schnell erheblich viel dicker. Viel mehr Regeln, gerade wenn es um militärisch geht. Aber in der Gleitschirmfliegerei, wir haben es so schön. Es gibt nur ein paar Regeln, die wir da kennen müssen. Aber der Rest hat mit meiner Erziehung zu tun.

[00:58:43] So bin ich groß geworden. Und ja, es passiert auch schon mal was. So eine Szene letztes Jahr. Die, die ich alle dazu befragt habe, wissen sicherlich, was gemeint ist. Aber da ist mir etwas passiert, was ich einfach nicht verstanden habe. Mental. Ich habe mir zu Hause alles Mögliche zurechtgelegt, aerodynamisch. Ich kam auf keine Lösung, bis mir dann jemand erklärt hat, hey, vergiss nicht, du hängst an einem Pendel. Ah, und dann ist mir plötzlich ein großes Licht aufgegangen. Da habe ich herausgefunden, dass es durchaus möglich ist, einen Schirm mit beiden Händen oder Bremsgriffen am Karabiner full zu stallen. Das war

[00:59:24] **Lucian Haas:** mir so nicht klar. Also wo du dachtest, du hast erst höchstens einen halben Bremsweg gezogen und dann ging die Kiste aber schon weg.

[00:59:30] **Hans Lang:** Ein Drittel. Ich habe mit dem Schirm fullstalls gemacht. Ohne Ende. Aber mir war das nicht klar. Ich habe mir das aus der Segelfliegerei so angewöhnt, wenn ich auf Strecke gehe. Ich fliege sehr viel beschleunigt. Ich mache mir, wenn es geht, die erste halbe Stunde so ein bisschen den Kopf drüber, wie gut kann denn heute die Thermik sein. Und wenn ich herausfinde, jeder zweite Bad geht mit drei Meter oder mehr, dann nehme ich eine Thermik, die weniger gibt, gar nicht mehr an. Ich fliege dort nur zeitverzögert durch, um das Steigen geradeaus mitzunehmen. In dem Fall war es halt so, ich treffe auf eine Thermik, ich lasse den Beschleuniger los, also zu deutsch,

ich habe ihn rausschnalzen lassen und bremse an.

[01:00:15] Und diese drei Faktoren sind wunderschön. Und schon bist du mitten im Fullstall. Was ich die ersten paar Sekunden so nicht realisiert habe, deswegen hat meine Ausleitung auch ein bisschen länger gedauert. Aber hinterher wollte ich wissen, was war da. Wieso kann das Ding fullstallen, bis mir einer gesagt hat, vergiss nicht, du hängst da am Pendel. Das heißt, man fliegt in die Thermik rein, pendelt vor. Man lässt den Beschleuniger schnalzen. Der Ansteller wird erhöht. Und wenn man jetzt noch anbremst, dann kommt dreimal Erhöhung des Anstellwinkels dazu und schon stolzt das Ding. Der Schirm hat nichts falsch gemacht. Ich war mit dem Kopf nicht dabei zu 100 Prozent. Und das war der Auslöser. Das beruhigt mich, das zu wissen.

[01:01:00] Deswegen gehe ich ganz beruhigt weiterhin fliegen und weiß, das kann

[01:01:05] **Lucian Haas:** mir jetzt nicht mehr passieren. Welche Lehre hast du für dich da rausgezogen? Langsam aus dem Beschleuniger zu gehen? Oh, definitiv langsam.

[01:01:13] **Hans Lang:** Aus dem Beschleuniger zu gehen und nicht auf Stelle und gleichzeitig ordentlich anzubremsen. Also immer ein bisschen Zeit lassen, ein paar Sekunden verstreichen lassen und alles wird gut.

[01:01:24] **Lucian Haas:** Hans, ich danke dir für deine sehr bunten Erzählungen über sowohl Luftrecht, was dann doch eigentlich ein dröges Thema, aber ich denke, du hast das sehr schön rübergebracht. Leute, wenn ihr dann noch mehr zu erfahren wollt, kauft euch dieses Buch von Hans. Da steht einiges dazu noch drin, was man auch, was vielleicht wirklich sinnvoll sein kann, ist nach Abschluss der ganzen A-Schein - und B-Schein-Schulung zwei Jahre später vielleicht da nochmal so drüber zu lesen, wo man sagt, ach ja, da war er noch. Damit war vielleicht auch noch was und hm, hatte ich doch mal gehört, aber mir nie gemerkt und die drei Kreuzchen, die ich in der Fragerunde vom DHV da machen musste, die habe ich noch alle irgendwie auswendig gelernt, aber danach war es dann hinüber. Hans, vielen Dank und dir noch viele schöne Flüge, aus denen du noch viel lernen kannst und dir immer alles erklären kannst, was letzten Endes da in der Luft los war.

[01:02:12] **Hans Lang:** Ja, Lucian, danke dir auch. Ja, gerne. Generell bin ich der Meinung, Fliegerei hat mit lebenslangem Lernen zu tun. Wir lernen nie aus. Die Vollprofis lernen genauso wie ich. Man lernt bei jedem Flug dazu. Ansonsten hoffe ich, Leute hätten auch Spaß mit meinem Buch. Ich habe das versucht, so halbwegs ein bisschen aufzulockern, sodass man das auch relativ leicht lesen kann.

[01:02:42] **Lucian Haas:** Das war die Folge 103 von Podz-Glitz, der Luftrechtler mit Hans Lang. Wenn du dich noch mehr für das Thema Luftrecht für Gleitschirmflieger interessierst, in den Shownotes zu dieser Folge im Gleitschirm-Blog Lu-Glitz, habe ich einige weiterführende Links zusammengestellt. Mein Name ist Lucian Haas. Ich bin der Produzent von Podz-Glitz und Herausgeber von Lu-Glitz. Gehörst du zu denen, die meine Arbeit an Podcast und Blog schon unterstützen? Danke. Ansonsten kann ich dir nochmals ans Herz legen. So ein Angebot wie Lu-Glitz und Podz-Glitz gibt es kein zweites Mal in der Gleitschirm-Szene. Trage mit dazu bei, dass sich beide Projekte auch zu deinem Vergnügen weiter betreiben und entwickeln kann. Alle nötigen Infos, wie du ganz einfach und ohne jede Verpflichtung zum Förderer werden kannst, findest du auf www.Lu-Glitz.blogspot.com auf der Seite Fördern.

[01:03:36] Lu-Glitz schreibt sich L U minus G L I D Z.

[01:03:43] Bis zum nächsten Mal. Ciao.

English

English · machine translation of the German transcript by gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf

Show notes

The topic of aviation law is treated rather like a stepchild by paragliders. Hans Lang advocates for more understanding

Be honest: Do you still know which cloud separations must be maintained in airspace G and how these differ from those in airspace E?

Or what do you think about the following case: You are on a meadow for groundhandling with your Gleitschirm and a non-flying friend comes by. Would you be allowed to let him take your Schirm and then also instruct him during his first inflation exercises?

In all these cases, aviation law comes into play. And perhaps you will also catch yourself while listening with the thought: Oh, I don't know that exactly – if at all. You are certainly not the only one. In the paragliding scene, the topic of aviation law is treated rather like a stepchild.

For pilots coming from the large, much more regulated aviation industry, this is surprising. Hans Lang, for example, was a military jet pilot and instructor for many years. When he learned paragliding later in life, he immediately noticed these cultural differences in dealing with aviation law issues.

Since opposites always release some kind of energy, he made it his mission to somehow bring air law closer to other paragliding pilots.

Hans Lang has written a small textbook: „Luftrecht für Gleitschirmflieger“. In Podz-Glidz Number 103, I talk with him about many of the insights from it. But don't worry. The topic may seem dry, but this episode is not.

If you want to promote Podz-Glidz and the blog Lu-Glidz, you can find all the relevant information at:

<https://lu-glitz.blogspot.com/p/fordern.html>

Music for this episode:

Track: The Trapezists | Artist: Quincas Moreira

No Copyright Music

Watch: <https://www.youtube.com/watch?v=Ij3W6F6aiyI>

Download MP3: <https://hypeddit.com/14pan0>

Website of Hans Lang (incl. ordering option for the book Luftrecht für Gleitschirmflieger)

Links:

- Website of Hans Lang: <https://www.create-your-life.org/>
 - Facebook group: <https://www.facebook.com/groups/236225831097541>
 - Information on aviation law: <https://www.dhv.de/piloteninfos/gelaende-luftraum-natur/luftraumlufrecht/>
 - Info on Notams: <https://www.dhv.de/piloteninfos/gelaende-luftraum-natur/luftraumlufrecht/flugplanung/notam/>
 - Retrieve Notams, but how?: <https://www.youtube.com/watch?v=EG-kWWm3t4M>
 - Notams or DABS: <https://www.skybriefing.com/de/home>
 - Airspaces and NOTAMs: <https://airspace.xcontest.org/>
-

Transcript

[00:00:07] **Hans Lang:** Air law aside, we still have huge freedoms that we should appreciate. We can make our own decisions completely; we can fly wherever we want. We have our peace—no radio, no smell, no engine. That is the most beautiful way of flying.

[00:00:38] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, the Lu-Glidz podcast. Stories from the cosmos of paragliding. Today with Hans Lang and I am Lucian Haas.

[00:00:53] Be honest, do you remember which cloud separations you have to maintain in airspace G and how they differ from those in airspace E? Or what do you think about the following case? You're out on a meadow for ground handling with your paraglider and a friend who doesn't fly comes by. Would you be allowed to let him take your glider and then also give him instructions during his first inflation exercises? In all these cases, aviation law comes into play. And maybe you'll catch yourself thinking, oh, I don't know that exactly, if at all, just by listening to this. You're certainly not the only one. In the paragliding scene, the topic of aviation law is treated rather as an afterthought.

[00:01:41] For pilots coming from the large, much more regulated world of aviation, this is surprising. Hans Lang, for example, was a military jet pilot and instructor for many years. When he learned paragliding later in life, he immediately noticed these cultural differences in how aviation law issues are handled. But since opposites often create energy, he made it his mission to somehow bring aviation law closer to other paraglider pilots.

[00:02:10] Hans Lang wrote a small textbook. Air law for paraglider pilots. In this episode No. 103 of Podz-Glidz, I talk to him about many of the insights from it. But don't worry, the topic might seem dry, but this episode isn't. If you enjoy Podz-Glidz, why not support my work as a patron? You can find out how it's possible very easily and without any obligation on the website of my paraglider blog Lu-Glidz, specifically on the "Support" page.

[00:02:47] Hans, how do you come up with the idea to write a book about aviation law?

[00:02:54] **Hans Lang:** That's a very good question, I think. I believe it all started with the fact that after I finished my paragliding training and people realized what I had done professionally in aviation before, the owner of the flight school approached me and asked if I couldn't do the B-license courses for us. So, things like aviation law, meteorology, navigation, and so on. And then I thought about it, started doing it, and for a few years—well, I still do, but for a long time—I taught these B-license courses and then got the idea that I could also... well, aviation law has become a bit of a hobby of mine,

[00:03:39] that I could possibly offer this in seminars as well. So I gave online seminars, I got in touch with the DHV, and, yeah, I did those too. And then I was approached more and more, asking if I couldn't write it all down so that people could read through it later, yeah, consult it again and again. I refused for quite a long time because I said it's way too extensive. So, my wife eventually talked me into it during Corona, when everything was in lockdown, and said, then just write it, just start. Yeah, and so I just started, and, yeah, over the months, it kept getting thicker and more extensive.

[00:04:25] Yes, that's how I ended up writing a

[00:04:27] **Lucian Haas:** to write a book on aviation law. Now you just said that aviation law has become a bit of a hobby. I always imagine hobbies as something, like a subject, that is fun in some way and that you want to spend a lot of time on. Is aviation law something like that for you?

[00:04:44] **Hans Lang:** Basically, to be honest. I have hobbies, and as you know, I also go paragliding or all that. But even so, aviation law has become a bit of a hobby for me. And mainly because I found out that we paragliders don't have a big lobby, okay? Nobody represents us; we are recreational and hobby pilots. And the big aviation world, everything to do with commerce, we've always been a bit of a thorn in their side. And I've really noticed several times that people have said, "Well, you paragliders don't have a clue about aviation anyway." That keeps coming up whenever someone does something wrong somewhere.

[00:05:29] Then they say, "No wonder, you paraglider pilots have no clue." And it sort of grew on my heart to say, that can't be true. They all do training. They have to know that certain things aren't allowed or how to handle something. But then I realized that this training, since it's really, very short at the schools, at least here in Germany, and so it occurred to me, you have to do a bit more. It can't be that they actually want to stop us everywhere. And then I started founding this Facebook group. I found out that quite a few interested people logged in pretty quickly and wanted to know what it's actually all about.

[00:06:19] And I think quite a bit has developed in that direction over the last, let's say, two, two and a half, three years. I believe the understanding has grown. And this general comparison with, let's say, driving a car. You know yourself, parking wrongly costs ten euros, driving too fast costs 40 euros. That prompted me to look into why people believe it doesn't matter, that you don't need to know air rights. If something happens, you just have to pay 40 euros. That is far from the case. Flying involves the fact that it's expensive, and the penalties for it are just as expensive.

[00:07:04] But that's how I came up with the idea of maybe creating more understanding there.

[00:07:10] **Lucian Haas:** Based on what you've worked out regarding aviation law, and if you see that even in the courses you've given, the understanding among paragliders and in the paragliding scene is lacking—why is this topic of aviation law actually so out of fashion among paragliders, or why is it so often pushed aside?

[00:07:29] **Hans Lang:** I think there are several reasons for that. First of all, there aren't that many people who go on cross-country flights. Most people—or let's say many people—just fly from the home mountain to the landing field. They have relatively little to do with aviation law because they're hardly ever out on the road. That's point one. But the main reason, I believe, lies with our training. Until now, it's been possible to get a paragliding license within 14 days, three weeks. People don't want to spend much money. They want to go paragliding, they want to become pilots, but they don't want to spend anything on it. The schools here have designed the training so that you practically walk out with the bare minimum.

[00:08:16] With a minimum amount of skill and understanding. It's obviously hardly possible to do it any other way. I think it's a bit different in Switzerland. There, a paragliding license is by far more extensive. And what I've found out now is that even within the DHV, they are considering whether the training couldn't be made a bit more comprehensive. Then there would certainly be more aviation law on the curriculum. I don't think there's anywhere in the world where you can get a pilot's license with so little training. I believe quite a bit will certainly change in the near future.

[00:08:56] **Lucian Haas:** If there's so little knowledge about aviation law, it must happen often that people violate it in some way, even unintentionally, because they never learned it or never remembered it—let's say, unintentionally. From your experience, or your perspective, or what you hear from the pilots, which aviation rules are most commonly disregarded, whether unintentionally or intentionally, depending on the case?

[00:09:26] **Hans Lang:** I think that 99 percent of it is probably unintentional. I don't believe anyone intentionally violates aviation law, unless they're maybe just imagining it. It wouldn't be that bad if you slightly encroached on some airspace. I believe it's usually a matter of ignorance. The most common violations, if I look at, say, YouTube videos or something, might have to do with distances—with cloud separation, with ground clearance. I think that's probably the most frequent. Flying into areas where you're not allowed is also quite common, I guess. Also, because clubs that have their strongholds relatively close to certain airfields do communicate very clearly what you need to watch out for.

[00:10:16] But when it comes to cloud separation, I'm quite sure that interests very few people. Most people probably know that you have to maintain distances or meet certain visual flight conditions. But you don't get caught. After landing, you pack up and leave. So it's very rare that you're held accountable for it. But I believe that cloud separation is the thing that's disregarded the most.

[00:10:44] **Lucian Haas:** In that case, it's more about the vertical distance than the horizontal, because of course you want to fly towards the clouds from below and pull out as much altitude as possible.

[00:10:54] **Hans Lang:** Yeah, that's probably the biggest one. So the lateral distances might matter less, but the 300 meters below the cloud—I think everyone has already messed with that.

[00:11:07] **Lucian Haas:** Is there like a penalty catalog somewhere where I could see, if someone were to prove it to me, what I'd actually have to pay if I fly too close to a cloud?

[00:11:18] **Hans Lang:** Yes, that's something completely different from the fine catalog in road traffic, where there's a list of how much each offense costs. That doesn't exist in aviation law. There are only, at most, experience values regarding what courts or authorities have decided. That usually starts at a few thousand euros, and if there's a significant risk to human life involved, it can very quickly turn into a prison sentence of at least six months. That's how it's defined in aviation law.

[00:11:54] **Lucian Haas:** is and fixed. A few thousand euros, you said. Is there not less? I mean, flying up to the cloud would basically just be a minor offense, and while you're not allowed to do it, if someone reports you but you didn't endanger anyone else, would you still believe that someone would say you still have to pay a few thousand euros? Let's say

[00:12:20] **Hans Lang:** ...like, if you can prove that the person did it intentionally, because they just didn't care, for example, then it's possible they could get hit with a very heavy fine for it, and I think that's definitely in the thousands.

[00:12:35] **Lucian Haas:** Okay. I'm convinced of that. Do you know of any cases where pilots had to shell out a lot of money because of some legal, I mean aviation law, violations? Yes, I know...

[00:12:46] **Hans Lang:** personally, I only know of one case, but I don't know if he got off with a fine or had to go to prison. He definitely had to hand in his license. He violated Zurich airspace and they wanted to make an example out of him, so people from the airfield drove out in cars and caught him while he was packing up. They definitely wanted to make an example of him. And I don't know if he had to go to prison, but he was hit with a few thousand euros. I have good connections at the Federal Aviation Office, and of course, they only want to tell me that there were individual cases where significant penalties were imposed, but naturally not how high they were or who they were. That

[00:13:30] **Lucian Haas:** That's clear. And if a pilot's license is taken away once, can you get it back, or is it like a lifelong ban from flying that you get? Like, the way I...

[00:13:40] **Hans Lang:** from my previous aviation experience, that applies for life. So you most likely wouldn't get it back.

[00:13:50] **Lucian Haas:** That's not very pleasant. But it's one more reason to maybe really dive deeper into aviation law. What did you learn that was new or surprising about aviation law for yourself while writing the book or otherwise dealing with it?

[00:14:08] **Hans Lang:** Yeah, that's very funny. I remember an episode where a good friend of mine came over and said, "Show me how it's done with the paraglider." So we went out to the meadow and practiced. I'm not supposed to say any of this, but it's probably forbidden. So we practiced and we set it up, and the guy turns around, gives it gas, and runs. And then he just jumped a few meters, maybe. That's something I thought would be completely fine. And only through my work on the book did I see that it's simply a criminal offense. Because you're presuming to be a flight school or a flight instructor. And that's not allowed. I think that's also something that only comes up in my book.

[00:14:54] That hardly ever happens in any kind of instruction. Especially with "let me show my buddy how this works." That's really where the real trouble lies. Because if he gets hurt and the whole thing takes on an official form, then it could quite possibly...

[00:15:13] **Lucian Haas:** behave sensitively. So you would then be wrongly acting as a flight instructor, which you aren't. He would have flown a paraglider that was essentially uninsured for him, because then the insurance company says, we're no longer assuming this liability, because that wasn't a correct and proper instruction.

[00:15:29] If you even know, what happens if the other person, whom I'm somehow helping with ground handling, asks for a bit of instruction—say he already has an A-license and says, "Can you teach me a bit of ground handling?" I'm not a flight instructor, though. What's the legal situation? If he already...

[00:15:45] **Hans Lang:** has a license and I'm just providing some assistance as a friend. He makes all the decisions himself, and then it's not a problem at all. An insurance company would also pay in such a case, even if the terrain isn't approved for any kind of take-offs

[00:16:02] **Lucian Haas:** ...is authorized or something. As long as he hasn't actually flown. If he takes off from a non-authorized site in Germany, the insurance will probably say that was a flight, and that you weren't allowed to do that.

[00:16:14] **Hans Lang:** It would at least be an administrative offense. That's clear. A court would have to decide whether the defendant or the perpetrator could be assumed to have had the intent to fly. You can always assume that if he's standing at the very top of a hill; then you could claim he definitely wanted to fly. But if it's a meadow down in the valley, like here at my place, you can't attribute any intent to fly to me at all. Consequently, the case might be easier to settle.

[00:16:48] **Lucian Haas:** That means if a gust of wind lifts you up, whether it's ten meters or whatever, and it was essentially an act of God that you had to yield to, and then there was an emergency landing afterwards. I'm quite sure a judge

[00:17:04] **Hans Lang:** ...could understand that, because he can't assume that the person absolutely wanted to take off. It just ripped him off the ground. I think that can happen with paragliding if you're not careful.

[00:17:19] **Lucian Haas:** While flipping through your book this morning while I was doing a bit of preparation, I noticed one sentence or section. You write so nicely, or quote so nicely, in the legal text it says—let me read that out. In the preparation of the flight, the aircraft pilot shall familiarize himself with all documents and information that are important for the safe conduct of the flight. Isn't that actually almost always disregarded by every paraglider pilot, because, I mean, you know people who don't familiarize themselves with all the documents and information that are important for the safe conduct of the flight?

[00:17:59] That is quite

[00:17:59] **Hans Lang:** It's funny that you say that. That's the first thing I always tell the students. In this aviation law, there are an insane amount of good documents, rubber paragraphs. It might not be possible to fulfill everything. But one should strive to check off as much as possible. That involves a whole battery of things. Nevertheless, a clever lawyer will probably manage to find something that the person didn't do. We find very, very many of such formulations in the legal texts. It's incredibly difficult. In principle, you can really only do your best to fulfill everything. That should be relatively easy in this one case or that if someone didn't check the weather, or maybe didn't look at a landing field beforehand, or didn't check any NOTAMs.

[00:18:53] Then it's relatively easy to prove. If he committed minor violations because he maybe didn't write down the radio frequency or something, then that would certainly benefit him in court. But in aviation in general, there are many, many texts that require interpretation. And that is the big difficulty. You can only interpret them if you have experience with judgments that have already taken place. But I know that, as far as paraglider pilots are concerned, there are very few judgments. And that's a good thing. It should stay that way.

[00:19:38] But you can't really rely on experience values there. That's just how it is.

[00:19:44] **Lucian Haas:** That sounds to me a bit like, well, we paraglider pilots always fly with at least one closed eye when it comes to aviation law. And then there's still the saying, where there's no plaintiff, there's no judge. And fortunately, there are so few plaintiffs in that area when we're swinging through the air that we rarely run into a judge who could somehow hold something against us, like something we forgot, omitted, disregarded, or anything else.

[00:20:08] **Hans Lang:** I think that's the case too. At least it has been until now. However, in the future, we're simply going to have to change. You're certainly familiar with the discussion, or everyone is, currently taking place regarding drones. A lot of laws are being revised there, or rather, drone flight is being incorporated into the legislation. I think we paragliders, who are at the very bottom of this food chain, will be the first to suffer losses. So it will definitely affect us. And commercial aviation won't have any sympathy for us.

[00:20:55] And if more and more violations are committed, then they will certainly be penalized. On a larger scale than perhaps was the case until now. I am firmly convinced of that.

[00:21:08] **Lucian Haas:** That's the future. Let's wait and see what actually comes our way. In some way, we will definitely have to identify ourselves electronically in the air. And that will make it much easier for basically anyone or any authority to see where we were in the airspace, when, and how. And where some things can then perhaps be checked more easily. Let's stick to the situation that exists right now. If you take a typical B-license pilot who says, I want to do a cross-country flight. If he wanted to do that in compliance with aviation law, what would he have to gather as a minimum preparation on the morning of a flight day? Yes, that is

[00:21:50] **Hans Lang:** a lot. It starts with him basically checking the weather at home. He would have to be sure that the weather remains flyable throughout the day. Or at least know which areas he has to avoid. So he should have looked thoroughly, preferably on a few different platforms, at how the weather is developing. Then he would take an ICAO chart—that is, a chart with aviation safety information. Whether in paper form or online, there's a lot to be found there. He would check his planned flight path for airspaces he needs to avoid. Ideally also to the left and right of his route, because he can't guarantee that he can stay exactly on his line.

[00:22:39] Next, he would have to check the NOTAMs. NOTAMs are, let's say, short-term changes to the airspace that couldn't be shown on the map because they only apply for a few weeks or a few days. He would have to check those as well. Furthermore, he must ensure that he plans to land at an authorized landing field. That's a bit of a myth, and I think many paraglider pilots might not know this. But the route planning must always end at an authorized landing field. If he then can't reach it there because the thermals are missing or the wind situation develops differently and he has to land outside, then he's allowed to do that.

[00:23:33] But the

[00:23:33] **Lucian Haas:** The planning must lead to a landing field. Do I have to document this planning in any way? Or do I say I had it in my head, that I wanted to fly from A to B and B was my official landing field and you just define that. If, for example, the police came and said, we're taking a crash or an emergency landing with damage here, and what were you actually planning? Tell me, where were you even trying to go? I think at least in the

[00:23:58] **Hans Lang:** Ideally, you should have this planning in your head. There was a time, or let's say with other pilots, they must have had a written plan in the form of paper. For years now, it's been completely accepted that this can also take place in electronic form. So, if a route is programmed on a flight navigator with waypoints and a landing field, then that is one hundred percent sufficient. If someone now says, "For these 50 kilometers I don't need waypoints, I know them by heart," then he should at least be able to argue well to someone that he knows them and so on. That would certainly be accepted by a court, for example, if he says, "I know the route by heart."

[00:24:50] **Lucian Haas:** Do I have to have an ICAO chart with me during the flight, for example, in any form whatsoever? Because...

[00:24:57] **Hans Lang:** there are no rulings on that. There are different opinions about it, but there is no ruling. There are people who claim, yes, the map must always be with you as a backup in case my flight nav suddenly loses power. But there isn't a single ruling on that.

[00:25:15] So, if you were to ask me personally, I would assume that having it in electronic form is sufficient, and a paper map is not mandatory.

[00:25:26] **Lucian Haas:** And in electronic form, that would be, for example, it has to be an official or very closely derived ICAO airspace map, which I might have on my phone. Or is even a very simplified airspace map, like the one shown to me as a Vario in a Skytrax, where the corresponding airspaces are included, already a valid airspace map from an aviation law perspective, roughly speaking?

[00:25:50] **Hans Lang:** I think that is definitely a valid aviation law map. So, as long as it's guaranteed that the airspace data comes from a reliable source, then it is definitely a map. I am a firm advocate of telling my students to get airspace data from reliable sources and not from weather apps, for example. There are tons of weather apps that offer that. I

would use those, let's say, for a rough overview. But for the actual tracking, following the route, I would still rely on data that is actually provided officially. There's plenty of that available, whether it's from Deutsche Flugsicherung,

[00:26:38] Expression control, XContest does that, DHV provides it. The relevant manufacturers of navigation devices for paragliding guarantee that they have official sources. That must be completely sufficient. That's enough, I think.

[00:26:56] **Lucian Haas:** When I've finished a cross-country flight like this and landed, there's also this small interesting story in your book, namely the distinction of what happens if someone comes up and asks, "What did you do here? You've landed here now." There's the distinction between whether I made a safe landing or you could say, yeah, it was an emergency landing. From the perspective of the thermals being gone. Which term should I best use then?

[00:27:19] That

[00:27:20] **Hans Lang:** In general aviation law, an emergency landing is always spoken of when something has broken on my aircraft and it can no longer fly safely, and I have to come down quickly because of that. Then it's an emergency landing, so I don't know, if lines have snapped, assuming I might have a big hang-up or whatever. It generally speaks of something being broken on the aircraft. All other decisions, based on weather, on the time of day, on me feeling uncomfortable or or or, could be titled an emergency landing. In aviation law, it says an emergency landing must be reported, an emergency landing does not. And I also tell the A-students, as long as they don't have a B-license yet, they can decide at any time,

[00:28:08] to land somewhere other than the designated landing field, i.e., the one belonging to the launch site. If the wind situation at the landing field doesn't allow for a safe landing there, but maybe two kilometers further away everything is fine, then he is allowed to make a safety landing. No one can blame him for that.

[00:28:29] **Lucian Haas:** take away from him. Let me construct a specific case. I'm planning a cross-country flight, I take off from a launch site, I know I have a west wind or something, and I let myself get blown east by that west wind. But the next official landing field on my route might not be for another 200 kilometers. Hm?

[00:28:52] The probability of me reaching it is pretty low. I'd have to fly really well that day to get there. That means the probability of me actually landing outside is, let's say, 100 percent. Am I even allowed to take off then? That's a

[00:29:09] **Hans Lang:** That's a great question.

[00:29:13] I guess, ultimately, it will be hard for them to prove to you that you wouldn't have been able to fly those 200 kilometers anyway, at least if you claim you could. If you say, I'm a good pilot, I can do this, my landing field should be there, I wanted to fly those 200 kilometers, then they'll have to take your word for it. However, if you respond with a grin, saying it was already clear that you'd never make it, that's how I always do it, and now I'm just landing 10 kilometers away, then they could hold that against you. So a lot of it there is based on clever

[00:29:51] **Lucian Haas:** ...argumentation, let's put it that way. That means I probably shouldn't have taken off at 5 p.m. and claimed I wanted to go another 200 kilometers, because by then civil twilight is well underway, and I'd have to somehow manage to land.

[00:30:06] **Hans Lang:** That would be extremely clumsy. It's also about—for example, many people always tell me, "Yeah, I don't have a B-license yet, but my god, you can always fly a few kilometers around," but if there's a bit of wind, you'll get blown off course by a few kilometers immediately. My answer to that is: point one, just as you told me, it's illegal. Point two, how could you get out of that? By actually saying, "Hey, I got blown off course." If it's a few kilometers, someone will have to buy that. However, if you're blown off course by 50 kilometers, it would be very easy for a lawyer to prove that it's actually impossible. And besides, there was supposed to be wind that day.

[00:30:51] And besides, there shouldn't have been any wind that day. Definitely. So, aviation fundamentally involves a lot of brains. It's less

[00:31:05] ...delicate skill or something like that. It has an incredible amount to do with brains. It's exactly the same when you're actively flying. It's just the same as dealing with aviation law or with weather. That involves brains. The decisions are made there...

[00:31:19] **Lucian Haas:** made. Now, hand on heart or hand on your head. Do you really check all that stuff you told me earlier about what needs to be checked before every flight day? Or let's just say, before every flight day you do, do you also check which NOTAMs there are? Are there any new ones? Do you go to a site and check? So, NOTAMs and...

[00:31:38] **Hans Lang:** in cases like that, if I've planned to fly between a launch site and a landing field, I actually check them. I can also do that in the car when I'm out with my buddies. Weather-wise, I sometimes rely on them saying, "we've checked the weather, it's great today."

[00:31:56] But I can now quickly pull up NOTAMs on my phone with one click for a specific area. It's no trouble at all, just takes a few minutes. Do you do that too? I do it regularly, it's no big deal. It does happen sometimes that you forget. Personally, I feel uneasy then and try to somehow compensate by relying on other people. You feel uneasy. But in

[00:32:26] **Lucian Haas:** I check them briefly right after. Do you have a tip on where one can check that quickly, even on a phone, when you say, "I just did that on the way to the launch site" or "I'll just do that real quick"? I can

[00:32:38] **Hans Lang:** Just to say, for iOS, but I'm sure there's one for Android too. If you type "Notams" into the App Store, you'll be offered various apps and you can download them. I know one that I use. It has the IQ symbol in some kind of white and red stripe pattern, and "Fat Notams" is written in the middle. It works great for me. I can be sure it's always up to date.

[00:33:09] **Lucian Haas:** Well, Notams are incredibly cryptic in the way they are issued. They're full of acronyms and stuff like that. Are there websites where this cryptic notation is translated into understandable German or English in some way? Yes, there are.

[00:33:26] **Hans Lang:** You can find a guide on how to read NOTAMs under "Airspace" or "Air Law" on the DHV website. I believe there's also a booklet there with abbreviations and how to read them. Unfortunately, NOTAMs are published in English and consist of a ton of abbreviations. That's just how it is—let's just say, after 45 years of flying, it becomes second nature. I know it's not that easy for beginners in that regard, but it is possible to download guides, specifically from the DHV as well, to be able to translate them.

[00:34:07] **Lucian Haas:** You just mentioned 45 years of flying. I want to come back to that right away. One more thing regarding the legal side. Airspace boundaries. You're not allowed to fly into restricted airspace. How close can I get to them? Is there an airspace law definition for that? Or is it really just that you can get within a meter and it's still allowed? Like you...

[00:34:33] **Hans Lang:** what you said is absolutely correct. So, regarding the lateral boundaries, the usual limits for all these prohibited airspaces—or for us, prohibited airspaces—is actually one centimeter. I could fly right up to the boundary, but I'm not allowed to scrape it or go inside. There is only one note from air traffic control when we think about altitude. Generally over Germany, unless otherwise restricted, there's a ceiling at flight area 100, which is 3,048 meters. In the Alps, it's flight area 130, where I could theoretically get as close as one foot. So, if we say flight area 100 is 10,000 feet, then I could go up to 9,999 feet.

[00:35:21] What makes little sense, which is why the air traffic control has something called a separation surface. All private pilots are asked to maintain a distance of at least 500 feet. This is an urgent recommendation from air traffic control, but not a regulation. It would make sense because Flight Level 100 is no longer ours; theoretically, an Airbus A380 can already fly at Flight Level 100.

[00:35:53] **Lucian Haas:** ...fly. But does this separation surface always go down, or is there also this recommendation from DFS to tell A380 pilots to maintain, say, 500 feet above this FL100, i.e., flight level 100? The separation surface...

[00:36:07] **Hans Lang:** goes down, so we aren't supposed to climb higher than flight level 95. What air traffic control does regarding that, they won't say publicly, but my experience in aviation, or rather my connection to air traffic control, is that as long as air traffic allows it, they won't use flight level 100, 110, or 120 for such large aircraft. They wouldn't do that. So they think along while working and they also know that not everyone might know this separation boundary. Accordingly, large aircraft are parked at higher altitudes, so not at flight level 100. If it's possible, as long as it

[00:36:48] **Lucian Haas:** Now, to your 45 years of flying experience. You're 62 now, if I've calculated it correctly? Correct. But you've only been paragliding for about 8 years. Why were you such a late starter with paragliding? I've been wondering about that for a long time. Not longer than 8 years either, right?

[00:37:10] **Hans Lang:** Well, maybe 15 or 20 years ago I went on a trip with my wife—she's from Lenkeries—and we were with some paragliders and I thought, you should do that. But then I lost that thought again and had a few years of model aviation in between, and one day, funny story, we're standing at the model airfield and, yeah, model flying is a bit, I always say, a bit like reading Playboy. You get a good idea of it, but you're not actually there.

[00:37:43] I was standing down there and a paraglider flew over, and I looked at him and in that moment I knew, you're doing this now. And in the same hour I packed up my models, drove home, and booked a course. On the same day? The same day. My wife said, you're crazy, what are you doing? You don't even know yet if you like it. Then I looked her deep in the eyes and said, are you telling me I don't know if I like flying or what do you mean? Then the subject was practically settled and yeah, and after that, I went to my paraglider course.

[00:38:16] **Lucian Haas:** And you've been paragliding for 8 years now. What fascinates you about it? Specifically about paragliding? What fascinates me about it is,

[00:38:25] **Hans Lang:** the incredible freedom to do what you want. Air law aside, we still have huge freedoms that we should appreciate. We can make completely our own decisions. We can fly wherever we want. We have our peace and quiet. No radio, no fumes, no engine. That is the most beautiful way of flying. And sitting directly in the wind, for me, that actually came closest to real flying. It couldn't be any more real. You were

[00:39:01] **Lucian Haas:** ...former jet pilot. So it's basically the absolute opposite of what you have with paragliding. Flying slowly, wind in your face and all that, but there you're heading out at some supersonic speed in the Phantom over the landscape, and it's a completely different form of flying. Is there actually anything where you'd say, the stuff I experienced as a jet pilot, can any of that be transferred to paragliding? Can you say in the same way about anything, yeah, that feels like flying somehow? Or emotionally?

[00:39:41] **Hans Lang:** That's a difficult question. Emotionally, I'd say I've flown everything in my life. Motor gliders, sailplanes, motor-sailplanes, whatever. So far, paragliding has actually been the most fun for me. But did you start with that later on? Unfortunately, I started too late; I regret that over and over again. Jet flying is something completely different. It's hard work. The moments where you can enjoy the flying—the actual flying—there are relatively few, because you usually don't have the time for it. You're simply engaged from the first to the last second. In procedures, you have to do things, you have to stay on top of them,

[00:40:26] constantly calculating. That has little to do with fun. It's hard work. You're basically a cog in the machine, something like that. Nothing else. You're a cog in the machine and there's hardly any time left to enjoy moments. Individual moments are always there, in any case. But out of an hour of flight time, those are really, really few

[00:40:47] **Lucian Haas:** minutes, if at all. One of the nice things about paragliding is that you can let everything go once, just lean back and say, I'm just going to enjoy the air and just drift around. Could you ever do that in a Phantom, say, for just 30 seconds, or would the thing completely fly out of control?

[00:41:07] **Hans Lang:** You can only let go of everything if you turn on the autopilot at a high altitude, otherwise not. That's different with modern jets nowadays. They're mostly controlled by the computer. So if the pilot lets go of everything, the computer knows, "Ah, don't move, we'll just keep going exactly like the last piece of information we had." And then the thing just keeps flying straight. No problem. But that wasn't possible in the past. So you can't just let go of everything.

[00:41:36] **Lucian Haas:** Did you ever encounter any paragliders in the air back then as a jet pilot? How was that perceived from a jet's perspective? Point one, yes. I am paragliders

[00:41:49] **Hans Lang:** ...encounter. Basically, jet pilots do the following, quite generally. On days when there are nice cloud streets, when sport aircraft will definitely be out, the military will definitely avoid those areas. That means exercises will simply be moved over the cumulus clouds. There, you know there are no sailplanes, no paragliders, or

anything of the sort. Nevertheless, people have encountered them. Yes, of course, you look out when you're flying very low. The radar can't see a paraglider. Accordingly, you just have to keep your eyes outside. But you are trained in this type of flying to be able to recognize things very quickly and early enough.

[00:42:38] So, in my entire life as a pilot, there was only one single time I had a dangerous encounter with a jet. I had overlooked a motor glider. Not a motor glider, an ultralight. The annoying thing is, the front windshield gets covered with grime very quickly from flying. Then you just break off your low-level flight. In that case, there was an ultralight aircraft. Three seconds later, it was already huge. We didn't collide. We flew very close to each other. You want to avoid that at all costs. You stay away from areas where you know there is a paraglider.

[00:43:26] But

[00:43:26] **Lucian Haas:** would that be the classic timeframe where you could say, based on the size of a paraglider, that I can only even notice it about three seconds beforehand? That I see a speck of color somewhere in the sky that doesn't belong there and now I have to somehow pull my machine the other way? Yes, it's a few seconds.

[00:43:46] **Hans Lang:** Overall, a paraglider might be visible for maybe five or six seconds until you reach it. But the pilot isn't just looking at that one point in front of him; he has to look left, right, up, and down. So he'll probably only stay on the spot where the paraglider is for a few seconds. That's where those three or maybe four seconds come from. And yes, there's enough time to react. It's not a problem. You're trained. You might not really believe that, but that's how it is. And it works. In all my flying, I've flown jets for 20 years, and I only know

[00:44:31] There were two incidents where, let's say, an aerial encounter occurred. It ended harmlessly, but there was that split second of pure terror.

[00:44:39] **Lucian Haas:** was big. I live here in Bonn, and we have the Eifel nearby, where there are two military airfields, Büchel and Spangdahlem. Because of that, there's always a bit of traffic in the air from time to time. And when there is something, I'd say the paragliders always flinch a little. Even if it's a bit further away, when you see, oh, there's something out there again. What would you recommend to paragliders, how should one react if you notice some military jets or other jets somewhere in the sky? Is there even a way to make yourself noticed, since you say we don't show up on the radar? They don't show up on the radar. There are

[00:45:16] **Hans Lang:** There are definitely ways to make yourself noticeable. First point is definitely colorful gliders. Bright colors—I've occasionally seen people with a black paraglider or a dark green paraglider. That would be less recommended. You should have colorful gliders, and if you see traffic in the air or it gets louder from somewhere, then movement helps. So rolling, nodding, rolling, a wingover, do something, move. As long as you're heading directly towards someone, they can practically only see the leading edge. If the paraglider moves and they're shown a large area of color, then they can pick that up much faster.

[00:46:01] **Lucian Haas:** Yes, but if this jet pilot only has about three seconds, I wouldn't have even initiated a wingover in those three seconds. So, if I hear some roaring from a jet or something, I should probably look around and, ideally, start wobbling a bit, something like that. Wobbling is always good. Sounds funny, but it'll work. Okay, let's put it like this. People, wobble around more in the air if there are any jets in the area. Yeah, many people wobble around anyway. I'm constantly wobbling around too.

[00:46:33] Are there things you can translate from your experience as a jet pilot to paragliding in any way?

[00:46:40] **Hans Lang:** Yes, weather for sure.

[00:46:43] So, as I said, I've been in aviation for many, many years. Weather is still a big mystery to me, I have to admit to my shame. I haven't understood everything by a long shot, but who has? I think I can use a lot of, yeah, a lot of the experience I've gained there in a meaningful way now. I'm probably more on the cautious side when it comes to the weather. So it's happened to me many times that I've said, oh, this is going to get really weird, something is building up, the weather is developing, a thunderstorm could form, then I make sure to get down and land, and then half an hour later, the thing moves off and it's gone.

[00:47:30] Everyone else flew, great, wonderful, why did you land? Yeah, okay, I decided that for myself. I land, I don't want to have anything to do with thunderstorms under any circumstances, definitely not with the paraglider. And I think that's where my saying comes from, which applies to me, you've surely read it, I think I make my own decisions and if others decide differently, then they're either better than me or dumber than me, one of the two. In both cases, I've made the right decision for me, the absolutely right decision.

[00:48:06] **Lucian Haas:** made and I stand by it. You wrote to me that you once flew into a thunderstorm in a Phantom—how was that, how did it happen, and what was it like?

[00:48:15] **Hans Lang:** The thing with the thunderstorm—it's like this: when you're in general civil aviation and a storm builds up, everyone sees it. Air traffic control sees it, we see it on the radar—so the military planes see it on the radar, but the civil planes do too. And now, passenger planes have a certain advantage at that moment; that is, they are immediately rerouted by air traffic control around the storm, and the military just has the lowest priority. They're more agile anyway, they can react faster to things, and nobody is spilling their coffee back there. That's why you're forced to stay on your flight path for as long as the rest of the air traffic is being rerouted, and in that case, it was just that we weren't next.

[00:49:02] Then we had to fly into the middle of that thunderstorm together with our heads held high, and that's no fun. It's absolute—so many things happen. First of all, the radio connection breaks down, there are static discharges everywhere, it gets loud, it just crackles, you can't talk to anyone anymore. In my case, the plane starts glowing thoroughly on the outside—you have St. Elmo's Fire everywhere—and it tosses you around like on a really nasty gravel road with potholes. You might not believe it, but a Phantom weighs 25 tons and gets thrown through the air like a ball. Maybe that's why I have such great respect for thunderstorms.

[00:49:51] You have no chance in there, not even with 25 tons. So we flew through it, it tossed us around quite a bit, and afterwards the realization was: if there's any way to avoid it, we don't want to.

[00:50:05] **Lucian Haas:** have again. What would be the alternative? Couldn't you say in the Phantom, I'll just pull up and fly over the storm? I could do that, but for that I would have to

[00:50:13] **Hans Lang:** explain an emergency and then I might even be allowed to. The question is just, what kind of air traffic do you mess up from an air traffic control perspective if you barrel through right in the middle of it? We didn't want to take that risk, and we also, let's just say, slightly underestimated the impact of the storm right in the middle of it. We thought, you're fast, you're heavy, it can't get that bad.

[00:50:39] **Lucian Haas:** Have you ever experienced anything similar, like shaking or moving, with a paraglider? Maybe not in a thunderstorm, but in some other form? Also

[00:50:48] **Hans Lang:** Turbulence—I've flown in weather conditions where it was so turbulent, where it was so rough one day that after an hour and a half I said, it's really not fun anymore today. I have to pay attention every second, so I'd rather go land. You always enjoy those phases during a longer flight where it's not turbulent, where it's calm between the clouds; you can quickly have a drink or something to eat, but if it's constantly super turbulent, I lose the fun and then I go

[00:51:22] **Lucian Haas:** I'm getting off.

[00:51:23] **Hans Lang:** Others fly

[00:51:24] **Lucian Haas:** Anyway. It has to be fun, it's supposed to be fun, let's put it that way. It's supposed to be fun if it's possible somehow. What was your highest altitude so far with a paraglider? Did you fly right up to the airspace limit? No,

[00:51:37] **Hans Lang:** I once went up to three and a half thousand meters; I could have gone a bit higher, another 500 meters, of which I maybe should have only flown out about 350 near the Alps, but it was just under three and a half thousand meters, if I remember correctly, where I was. Beautiful up there. And with your military jet, how high did you get? Oh, the highest I ever wanted to see was Flight Level 600, which is 20,000 meters. I hope that's outdated and no one

hears this. That was during the test flight. Even during the test flight, you weren't allowed to go above Flight Level 480, but the bird performed so well, it went over Mach 2.

[00:52:24] So we reached a speed of 2.1 to 2.15 Mach, and air traffic control encouraged me by saying that, by the way, the airspace above you is clear. And then I knew, and it was settled, we're blasting up now as high as it goes. And we ended up at 60,000 feet, so Flight Level 600. Back then, it was free flight above that again; now it's at Flight Level 660, and yes, you still have to fly smart there because we're still flying aerodynamically. But the air up there is so thin. We also have a combustion going back there that needs oxygen, but the air is so thin.

[00:53:12] So you can only do that by flying something like a ballistic curve. A parabola, so to speak, that you then make. A parabola—whenever you don't demand lift from your wing, it can't stall either. So we flew a parabola like that. You can't stay up there, but for, yeah, for a

[00:53:32] **Lucian Haas:** For a while, that was enough. These parabolic flights are also done to simulate weightlessness. Did you feel weightless during it, like a half-astronaut up there?

[00:53:43] **Hans Lang:** Well, you're strapped in tight, but you do feel weightless; you feel that more often in this kind of aviation. Especially on training flights with two or three people, where you're going against each other

[00:53:56] You feel weightless, yes, but you're buckled in tight. It's like being in a vise. Nothing really moves. You can't really hover. You feel the whole rig is weightless. That's, yeah, a nice thing. Do you know any more jet pilots who became paraglider pilots? I know a few who became paraglider pilots. Right, we're also in touch and we even meet up regularly. At the Thermik trade fair or other events. It's a funny thing. Then you reminisce

[00:54:29] **Lucian Haas:** do you still rave about jet flying or do you rave about paragliding when you meet up? Both. We get all misty-eyed and tell each other stories about the old days. That's how it is. The old aviation geeks telling each other stories from back then. Exactly. About this—I mean, you said as a jet pilot you're like a cog in a machine. I want to circle back now to land on the aviation law again. I imagine that jet flying is probably even more strictly regulated or follows absolute protocols that you have to stick to than general aviation. At least that's how I imagine it, that it's still much more about strict military rules over there. If you then switched to paragliding eight years ago and are now in a flying scene that is, let's say, this "fair, laissez-fly" kind of thing that always goes on and doesn't follow so many

[00:55:25] Strictly oriented towards the legal side—did that scare you when you first saw it? From your old school of thought, I mean?

[00:55:36] Yes.

[00:55:37] **Hans Lang:** The answer to your question is a clear yes. I only really realized how little priority is given to this whole topic, let's say. People just fly around and fly wherever it's fun because it's beautiful. And I thought to myself, that can't be right, you have to be careful about what you're doing there. It actually shocked me. And that's how I got to the point of telling the flight school, look, you just have to show people more, tell them more, teach them more. Don't forget that. And yeah, sure, but the topic is so extensive, you can't possibly do it all, yeah okay, let's try something. And that was actually the trigger for why I ended up doing these PPL courses.

[00:56:27] That people said, yeah, if you know your stuff, then just do it. And like everyone else, I had my interview with the DHV to see if I was even suitable to do it officially. That was quite exciting. But as I said, I've been doing it since then. It's been, I don't know, four years or so now that I've been running these B-license courses. We have a lot of fun every time, though.

[00:56:52] **Lucian Haas:** Now that you've been paragliding for eight years and don't fly jets or anything like that anymore, do you notice a change in your own attitude, like maybe you've become a bit more relaxed legally? Or is once a jet pilot always a jet pilot in your head? Do you still stick to your flight routines accordingly?

[00:57:12] **Hans Lang:** I think that from this kind of flying you've done for 20 years, something definitely remains. For me, for example—and the other jet pilots are probably the same, generally speaking—if something happens that I don't understand, I definitely want to find out what happened. Why did something happen to me? I wrote that to you too. I

don't rest until I've figured out what happened. Because as long as I haven't understood it, I have a bad feeling while flying. Because I can't accept that things happen that aren't explainable. I want to know, did I do something wrong? Did I make the wrong decisions?

[00:57:58] What happened there? And until that's resolved, I can't rest. That's what I've learned in 20 years of flying. Of course, I approach the field a bit more loosely than might have been the case in the past. We only have very, very few rules, after all. When you see this aviation law book, it's not particularly thick. Well, if you're traveling in all airspaces, it gets significantly thicker very quickly. Many more rules, especially when it comes to military stuff. But in paragliding, we have it so nice. There are only a few rules we need to know. But the rest has to do with my upbringing.

[00:58:43] That's how I grew up. And yeah, things do happen sometimes. Like that scene last year. The people I interviewed all know what I mean. But something happened to me that I just didn't understand. Mentally. I tried to figure out all sorts of things at home, aerodynamically. I couldn't come up with a solution until someone explained to me, hey, don't forget, you're hanging from a pendulum. Ah, and then it suddenly clicked. That's when I found out that it is indeed possible to fully stall a glider with both hands or the brake toggles on the carabiner. That was

[00:59:24] **Lucian Haas:** wasn't clear to me. Like, where you thought you'd only pulled about half the brake travel and then the thing was already gone.

[00:59:30] **Hans Lang:** A third. I did fullstalls with the glider. Constantly. But it wasn't clear to me. I got into the habit from glider flying, when I'm doing cross-country. I fly with a lot of acceleration. If possible, I spend the first half hour kind of thinking about how good the thermals can be today. And if I find out that every second bad one is with three meters or more, then I don't take a thermal that gives less at all. I just fly through there with time delay to catch the straight-ahead lift. In that case, it was like this: I hit a thermal, I let go of the speed bar—in other words, I let it snap out—and I applied the brake.

[01:00:15] And these three factors are beautiful. And already you're in the middle of a fullstall. What I didn't realize for the first few seconds, which is why my recovery also took a bit longer. But afterwards I wanted to know what happened there. Why can this thing fullstall, until someone told me: don't forget, you're hanging there on the pendulum. That means you fly into the thermals, you're swinging forward. You let the speed bar snap out. The angle of attack is increased. And if you now also brake, then you get a three-fold increase in the angle of attack and the thing stalls. The glider didn't do anything wrong. I wasn't 100 percent mentally present. And that was the trigger. It reassures me to know that.

[01:01:00] That's why I can continue flying completely relaxed, knowing that this can

[01:01:05] **Lucian Haas:** ...happen to me anymore. What lesson did you take from that? To slowly come off the speed bar? Oh, definitely slowly.

[01:01:13] **Hans Lang:** Taking your foot off the speed bar and not staying in the same spot while simultaneously applying the brake properly. So, always leave a little time, let a few seconds pass, and everything will be fine.

[01:01:24] **Lucian Haas:** Hans, thank you for your very colorful stories about aviation law, which is actually a dry topic, but I think you conveyed it very well. Guys, if you want to learn more, buy this book by Hans. It still contains a lot of information that might actually be useful to read through again, maybe two years after finishing all the A-license and B-license training, where you'd say, oh yeah, that was there. Maybe there was still something there and, hmm, I had heard it once, but never noticed it, and the three checkmarks I had to make in the DHV Q&A session, I somehow memorized them all, but after that, it was gone. Hans, thanks a lot and have many more great flights where you can still learn a lot and always be able to explain what was going on up there in the end.

[01:02:12] **Hans Lang:** Yes, Lucian, thanks to you too. Yes, my pleasure. Generally, I believe that aviation involves lifelong learning. We never stop learning. The full professionals learn just as much as I do. You learn something from every flight. Otherwise, I hope people enjoy my book too. I tried to loosen it up a bit so that it's relatively easy to read.

[01:02:42] **Lucian Haas:** That was episode 103 of Podz-Glīdz, the aviation law expert with Hans Lang. If you're interested in learning more about aviation law for paragliders, I've put together some further links in the show notes for

this episode on the paragliding blog Lu-Glidz. My name is Lucian Haas. I am the producer of Podz-Glidz and the publisher of Lu-Glidz. Are you one of those who already supports my work on the podcast and blog? Thank you. Otherwise, I can recommend it to you once more. There won't be another offer like Lu-Glidz and Podz-Glidz in the paragliding scene. Help contribute to both projects being continued and developed for your enjoyment as well. All the necessary information on how you can easily become a supporter without any obligation can be found on www.Lu-Glidz.blogspot.com on the Support page.

[01:03:36] Lu-Glidz is spelled L U minus G L I D Z.

[01:03:43] Until next time. Ciao.

Français

French · machine translation of the German transcript by gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf

Show notes

Le sujet du droit aérien est traité de manière assez superficielle par les parapentistes. Hans Lang plaide pour plus de compréhension

Sois honnête : te souviens-tu des distances d'écartement entre les nuages qu'il faut respecter dans l'espace aérien G et comment elles diffèrent de celles de l'espace aérien E ?

Où qu'en penses-tu pour le cas suivant : tu es sur une prairie avec ton parapente pour du Groundhandling et un ami qui ne vole pas passe par là. Serais-tu autorisé à lui confier ton parapente et à l'accompagner ensuite lors de ses premiers exercices de gonflage ?

Dans tous ces cas, le droit aérien entre en jeu. Et peut-être vas-tu aussi te surprendre en écoutant avec la pensée : Oh, je ne sais pas si précisément – si tant est-ce que je le sais. Tu n'es certainement pas le seul ou la seule. Dans le milieu du parapente, le sujet du droit aérien est traité de manière assez superficielle.

Pour les pilotes venant de l'aviation commerciale, beaucoup plus réglementée, c'est surprenant. Hans Lang, par exemple, a été pilote et instructeur de jets militaires pendant de nombreuses années. Lorsqu'il a appris le parapente plus tard, il a immédiatement remarqué ces différences culturelles dans la gestion des questions relatives au droit aérien.

Comme les opposés libèrent toujours une certaine énergie, il s'est donné pour mission de faire comprendre d'une manière ou d'une autre le droit aérien aux autres pilotes de parapente.

Hans Lang a écrit un petit manuel : « Luftrecht für Gleitschirmflieger ». Je discute avec lui de bien des conclusions qui en découlent dans le Podz-Glidz numéro 103. Mais ne vous inquiétez pas. Le sujet peut paraître aride, mais cet épisode ne l'est pas.

Si vous souhaitez promouvoir Podz-Glidz et le blog Lu-Glidz, vous trouverez toutes les informations correspondantes sous :

<https://lu-glitz.blogspot.com/p/fordern.html>

Musique de cet épisode :

Piste : The Trapezists | Artiste : Quincas Moreira

Musique sans droits d'auteur

Regardez : <https://www.youtube.com/watch?v=Ij3W6F6aiyI>

Télécharger le MP3 : <https://hypeddit.com/14pan0>

- Site web de Hans Lang (incluant la possibilité de commander le livre Luftrecht für Gleitschirmflieger)

Liens :

- Site web de Hans Lang : <https://www.create-your-life.org/>
- Groupe Facebook : <https://www.facebook.com/groups/236225831097541>
- Infos sur le droit aérien : <https://www.dhv.de/piloteninfos/gelaende-luftraum-natur/luftraumlufrecht/>
- Infos sur les Notams :
<https://www.dhv.de/piloteninfos/gelaende-luftraum-natur/luftraumlufrecht/flugplanung/notam/>

- Récupérer les Notams, mais comment ? : <https://www.youtube.com/watch?v=EG-kWWm3t4M>
- Notams ou DABS : <https://www.skybriefing.com/de/home>
- Espaces aériens et NOTAMs : <https://airspace.xcontest.org/>

Source : <https://lu-glidz.blogspot.com/2023/03/podz-glidz-103-der-luftrechtler.html>

Transcript

[00:00:07] **Hans Lang:** Qu'il en soit ainsi ou non pour le droit aérien, nous avons quand même d'immenses libertés que nous devrions apprécier. On peut prendre nos propres décisions, on peut voler où on veut. On a notre tranquillité, pas de radio, pas de pollution, pas de moteur. C'est la plus belle façon de voler.

[00:00:38] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, le podcast Lu-Glidz. Des histoires du cosmos du parapente. Aujourd'hui avec Hans Lang et je suis Lucian Haas.

[00:00:53] Sois honnête, est-ce que tu te souviens des distances entre nuages à respecter dans l'espace aérien G et comment elles diffèrent de celles de l'espace aérien E ? Ou que penses-tu du cas suivant ? Tu es sur une prairie avec ton parapente pour du maniement au sol et un ami qui ne vole pas passe par là. Serais-tu autorisé à lui prêter ton aile et à le guider ensuite lors de ses premiers exercices de gonflage ? Dans tous ces cas, le droit aérien entre en jeu. Et peut-être que toi aussi, en écoutant, tu te surprendras à te dire : oh, je ne sais pas précisément ça, si tant est que je le sache. Tu n'es certainement pas le seul. Dans la scène du parapente, le sujet du droit aérien est traité assez superficiellement.

[00:01:41] Pour les pilotes qui viennent de l'aviation classique, beaucoup plus réglementée, c'est surprenant. Hans Lang, par exemple, a été pilote de chasse militaire et instructeur pendant de nombreuses années. Quand il a appris le parapente plus tard, il a tout de suite remarqué ces différences culturelles dans la manière d'aborder les questions de droit aérien. Mais comme les contrastes génèrent toujours de l'énergie, il s'est donné pour mission de faire connaître le droit aérien aux autres parapentistes d'une manière ou d'une autre.

[00:02:10] Hans Lang a écrit un petit manuel. Le droit aérien pour les pilotes de parapente. Je discute avec lui de plusieurs enseignements tirés de cet ouvrage dans cet épisode n° 103 de Podz-Glidz. Mais ne vous inquiétez pas, le sujet peut paraître aride, mais cet épisode ne l'est pas. Si vous aimez Podz-Glidz, alors soutenez mon travail en tant que mécène. Vous découvrirez sur le site de mon blog de parapente Lu-Glidz, sur la page « Soutenir », comment c'est tout simple et sans aucun engagement.

[00:02:47] Hans, comment est-ce qu'on a l'idée d'écrire un livre sur le droit aérien ?

[00:02:54] **Hans Lang:** C'est, je pense, une très bonne question. Je crois que tout a commencé quand, après avoir fait ma formation au parapente et qu'on a compris ce que j'avais fait auparavant professionnellement dans l'aviation, le propriétaire de l'école de vol m'a sollicité en me demandant si je ne pourrais pas assurer les cours pour le brevet B. C'est-à-dire le droit aérien, la météorologie, la navigation, etc. J'y ai réfléchi, j'ai commencé et j'ai fait ces cours pour le brevet B pendant plusieurs années, enfin, je les fais encore, mais j'en ai fait pendant longtemps, et j'ai eu l'idée que le droit aérien était devenu un peu mon passe-temps,

[00:03:39] que je pourrais éventuellement proposer ça dans des séminaires. Donc, j'ai donné des séminaires en ligne, j'ai pris contact avec le DHV et, oui, je les ai faits. Et puis, on m'a de plus en plus demandé : « Est-ce que tu ne pourrais pas tout mettre par écrit pour qu'on puisse le relire plus tard, s'y référer régulièrement ? » J'ai refusé pendant assez longtemps parce que je disais que c'était beaucoup trop vaste. Enfin, ma femme m'a fini par convaincre pendant le Covid, quand tout était en lockdown, elle m'a dit : « Alors écris, commence un peu. » Et oui, j'ai juste commencé et, oui, ça est devenu de plus en plus épais et plus complet au fil des mois.

[00:04:25] Oui, c'est comme ça que je me suis mis à en écrire un.

[00:04:27] **Lucian Haas:** écrire un livre sur le droit aérien. Maintenant, tu viens de dire que le droit aérien est devenu un peu comme un hobby. Pour moi, un hobby, c'est toujours quelque chose, enfin un sujet, qui est amusant d'une manière ou d'une autre et avec lequel on veut passer beaucoup de temps. Est-ce que le droit aérien est quelque chose comme ça

pour toi ?

[00:04:44] **Hans Lang:** Pour être honnête, oui, en principe. J'ai des loisirs, comme tu le sais, je fais aussi du parapente ou tout ça. Mais malgré tout, le droit aérien est devenu un peu mon hobby à moi. Et surtout parce que j'ai découvert que nous, les pratiquants de parapente, n'avons pas une grande lobby, d'accord ? Personne ne nous représente, nous sommes des pilotes de loisirs et de passion. Et pour le grand monde de l'aviation, tout ce qui touche au commercial, nous avons toujours été un petit peu une épine dans le pied. Et j'ai vraiment remarqué à plusieurs reprises qu'on disait : « Oui, vous, les pratiquants de parapente, vous n'y connaissez rien en aviation. » Ça ressort toujours dès que quelqu'un fait une erreur quelque part.

[00:05:29] Alors, on se dit : « Pas étonnant, vous les parapentistes, vous n'y connaissez rien. » Et ça m'a un peu touché, je me suis dit : « Mais non, ce n'est pas possible. Ils font tous une formation. Ils doivent bien savoir que certaines choses sont interdites ou comment gérer telle ou telle situation. » Mais j'ai ensuite constaté que cette formation est vraiment très, très courte dans les écoles, du moins chez nous en Allemagne, et ça m'a fait penser : il faut faire quelque chose. On ne peut pas laisser faire le fait qu'on veuille nous empêcher de voler partout. J'ai donc commencé à créer ce groupe Facebook. J'ai vu que très rapidement, beaucoup de personnes intéressées se sont connectées pour savoir de quoi il s'agissait exactement.

[00:06:19] Et je crois que pas mal de choses ont évolué dans ce sens ces deux, deux ans et demi, trois dernières années. Je pense que la compréhension est devenue plus grande. Et cette comparaison générale avec, disons, la conduite automobile. Tu sais toi-même, se garer mal coûte dix euros, rouler trop vite coûte 40 euros. Ça m'a poussé à faire des recherches pour comprendre pourquoi les gens pensent que ça ne fait rien, qu'on n'a pas besoin de connaître les droits aériens. Si quelque chose arrive, il suffit de payer 40 euros. C'est loin d'être la même chose. Voler, ça a un rapport avec le fait que c'est cher, et les amendes qui vont avec le sont tout autant.

[00:07:04] Mais c'est comme ça que j'ai eu l'idée de peut-être favoriser une meilleure compréhension à ce sujet.

[00:07:10] **Lucian Haas:** Vu ce que tu as élaboré là sur le droit aérien, et si tu vois que même lors de tes cours, la compréhension chez les parapentistes et dans la scène du parapente est limitée... Pourquoi ce sujet du droit aérien est-il en fait si peu à la mode chez les parapentistes ou est-il si souvent mis de côté ?

[00:07:29] **Hans Lang:** Je pense qu'il y a plusieurs raisons à cela. Premièrement, il n'y a pas énormément de gens qui font de la cross-country. La plupart volent, ou disons beaucoup, volent juste de la montagne voisine jusqu'à l'atterrissage. Là, ils ont relativement peu à voir avec le droit aérien parce qu'ils ne sont presque jamais en déplacement. C'est le premier point. Mais la raison principale, je pense, réside chez nous dans la formation. Jusqu'à présent, il était possible d'obtenir un brevet de parapente en 14 jours, trois semaines. Les gens ne veulent pas dépenser beaucoup d'argent. Ils veulent faire du parapente, ils veulent devenir pilotes, mais ils ne veulent rien dépenser pour ça. Les écoles chez nous ont donc conçu la formation de manière à ce qu'on en sorte pratiquement avec le minimum.

[00:08:16] Avec un minimum de compétences et de compréhension. Il est évident qu'on ne peut pas faire autrement. Je pense qu'en Suisse, c'est un peu différent. Là-bas, le brevet de parapente est déjà bien plus complet. Et ce que j'ai découvert, c'est que même au sein du DHV, on se demande si on ne pourrait pas rendre la formation un peu plus approfondie. Alors, il y aura certainement plus de droit aérien dans le programme. Je ne pense pas qu'il existe ailleurs dans le monde qu'on puisse obtenir une licence de pilote avec si peu de formation. Il va certainement y avoir des changements prochainement, je pense.

[00:08:56] **Lucian Haas:** Si on a si peu de connaissances sur le droit aérien, ça doit arriver souvent de transgresser ce droit d'une manière ou d'une autre, même involontairement, parce qu'on ne l'a jamais appris ou retenu, disons, par ignorance. Quelles règles du droit aérien sont le plus souvent ignorées, d'après ton expérience, ton point de vue ou ce que les pilotes te racontent, que ce soit involontairement ou sciemment, selon les cas ?

[00:09:26] **Hans Lang:** Je pense que 99 % de ces cas sont probablement involontaires. Je ne crois pas que quelqu'un enfonce délibérément le droit aérien, sauf s'il s'imagine peut-être que ce ne serait pas si grave de frôler un peu un espace aérien. Je pense qu'il s'agit généralement d'ignorance. Les infractions les plus fréquentes, quand je regarde par exemple des vidéos sur YouTube, ont peut-être un rapport avec les distances, les distances par rapport aux nuages ou au

relief. Je pense que ce serait le cas le plus fréquent. Le fait de pénétrer dans des zones interdites, ça arrive aussi assez souvent. Mais comme les clubs qui ont leurs zones de vol libre relativement proches de certains aéroports communiquent très bien sur ce qu'il faut respecter, ça devrait limiter les choses.

[00:10:16] Mais quand il s'agit des distances par rapport aux nuages, j'en suis certain, ça intéresse très peu les gens. La plupart savent probablement qu'il faut respecter certaines distances ou avoir des conditions de vol à vue spécifiques. Mais on ne se fait pas prendre. Après l'atterrissage, on range ses affaires et on s'en va. Donc, c'est très rare qu'on soit tenu pour responsable. Mais je pense que c'est la règle des distances par rapport aux nuages qui est la plus souvent ignorée.

[00:10:44] **Lucian Haas:** C'est plutôt la distance verticale qui compte alors, pas l'horizontale, parce que quand tu arrives d'en bas, tu veux forcément te rapprocher des nuages et gagner autant de hauteur que possible.

[00:10:54] **Hans Lang:** Oui, ça doit être ce qui compte le plus. Les distances latérales comptent peut-être moins, mais les 300 mètres sous la nuage, je pense que tout le monde a déjà bricolé ça.

[00:11:07] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il existe une sorte de barème des amendes quelque part, pour que si quelqu'un pouvait me le prouver, je puisse voir combien je devrais payer si je vole trop près d'un nuage ?

[00:11:18] **Hans Lang:** Oui, c'est quelque chose de très différent du catalogue des amendes du code de la route, où il y a une liste précisant le coût de chaque infraction. En droit aérien, ça n'existe pas. On n'a au maximum que des valeurs d'expérience sur ce que les tribunaux ou les autorités ont décidé. En règle générale, ça commence à quelques milliers d'euros, et si cela représente un danger important pour des vies humaines, ça peut très vite passer à une peine de prison à partir de six mois. C'est comme ça que c'est défini en droit aérien.

[00:11:54] **Lucian Haas:** et est inscrit. Quelques milliers d'euros, tu as dit. Est-ce qu'il n'y a pas moins ? Enfin, c'était juste, je veux dire, ce vol vers le nuage ne serait au fond qu'une petite infraction et on n'a pas le droit, mais si quelqu'un porte plainte, mais qu'on n'a pas mis quelqu'un d'autre en danger, est-ce que tu crois quand même que quelqu'un pourrait dire : « alors tu dois quand même payer quelques milliers d'euros » ? Disons

[00:12:20] **Hans Lang:** par exemple, si on peut prouver que la personne l'a fait intentionnellement, parce que par exemple elle s'en fiche, alors il est possible qu'elle se prenne une amende très lourde pour ça, et je pense que c'est forcément dans les milliers d'euros.

[00:12:35] **Lucian Haas:** D'accord. J'en suis convaincu. Est-ce que tu connais des cas de pilotes qui ont déjà dû payer des sommes importantes pour des infractions juridiques, enfin, des infractions au droit aérien ? Oui, j'en connais.

[00:12:46] **Hans Lang:** personnellement, je n'en connais qu'un seul, mais je ne sais pas s'il s'en est sorti avec une amende ou s'il a dû aller en prison. Il a dû rendre son brevet, c'est certain. Il a violé l'espace aérien de Zurich et ils ont voulu faire un exemple, donc des gens de l'aérodrome sont partis en voiture et l'ont surpris en train de faire ses bagages. On a sûrement voulu faire un exemple avec lui. Je ne sais pas s'il a dû aller en prison, mais il a dû payer quelques milliers d'euros. J'ai de bons contacts avec l'Office fédéral de l'aviation civile et là-bas, on ne me dit bien sûr que des cas isolés ont été lourdement sanctionnés, mais évidemment pas à quel point et par qui. Ça

[00:13:30] **Lucian Haas:** C'est clair. Et si une licence de pilote est retirée une fois, peut-on la récupérer ou est-ce une sorte de peine d'interdiction de vol à vie ? Enfin, comme moi...

[00:13:40] **Hans Lang:** ce que je connais de mon ancienne carrière d'aviateur, ça s'applique pour la vie. Donc, on ne le récupérerait probablement pas.

[00:13:50] **Lucian Haas:** Ce n'est pas très réjouissant. Mais c'est une raison de plus pour se pencher sérieusement sur le droit aérien. Qu'est-ce que tu as appris de nouveau ou de surprenant sur le sujet en écrivant le livre ou en t'occupant de ça d'une autre manière ?

[00:14:08] **Hans Lang:** Oui, c'est très drôle. Je me souviens d'un épisode où un bon ami est venu me voir et m'a dit : « Montre-moi comment on fait avec le parapente. » Alors on est allés dans la prairie et on a pratiqué. Je ne devrais pas dire tout ça, mais c'est sûrement interdit. On a donc pratiqué, on a préparé le matériel, et le gars s'est retourné, a donné un

coup d'accélérateur et a couru. Et puis, il a peut-être sauté de quelques mètres. C'est quelque chose que je pensais être tout à fait correct. Et seulement grâce à mon travail sur le livre, j'ai vu que c'est tout simplement un délit. Parce qu'on s'attribue le rôle d'une école de vol ou d'un moniteur de vol. Et ça, c'est interdit. Je pense que c'est aussi quelque chose qui n'apparaît que dans mon livre.

[00:14:54] Ça arrive très rarement dans n'importe quel cours. Surtout quand c'est du genre « je montre à mon pote comment ça marche ». C'est là que le bât blesse vraiment. Parce que s'il se blesse et que ça prend une tournure officielle. Et là, ça pourrait tout à fait

[00:15:13] **Lucian Haas:** ...agir avec prudence. Donc, tu aurais été considéré à tort comme moniteur de vol, ce que tu n'es pas. Il serait parti avec un parapente qui serait quasi non assuré pour lui, parce que l'assurance dirait : on ne prend plus en charge cette responsabilité, parce que ce n'était pas un cours correct et tout le reste.

[00:15:29] Si tu le sais au moins, qu'est-ce qui se passe si l'autre personne à qui j'aide d'une manière ou d'une autre pour le maniement au sol, si je lui donne quelques instructions, alors qu'il a déjà un brevet A par exemple et me dit : « Tu peux m'apprendre un peu le maniement au sol. » Mais je ne suis pas non plus moniteur de vol. Comment ça se passe juridiquement ? S'il a déjà...

[00:15:45] **Hans Lang:** s'il a un brevet et que je ne fais que lui donner un coup de main en tant qu'ami. C'est lui qui prend toutes les décisions par lui-même, et là, ça ne pose plus aucun problème du tout. Une assurance paierait aussi dans un tel cas, même si le terrain n'est pas du tout autorisé pour des décollages.

[00:16:02] **Lucian Haas:** ...autorisé ou quelque chose du genre. Tant qu'il n'a pas décollé. S'il décolle d'un terrain non autorisé en Allemagne, l'assurance dira probablement que c'était un vol, et que tu n'aurais pas dû le faire.

[00:16:14] **Hans Lang:** Ce serait au moins une infraction administrative. C'est clair. Il faudra alors qu'un tribunal décide si on peut imputer une intention de vol à l'accusé ou à l'auteur. On peut toujours le faire s'il se tient tout en haut d'une colline, on pourrait alors lui reprocher d'avoir voulu décoller. Mais si c'est comme ici chez moi, une prairie en bas dans la vallée, on ne peut pas du tout m'imputer d'intention de vol. En conséquence, l'affaire serait peut-être plus simple à régler.

[00:16:48] **Lucian Haas:** Cela signifie que si une rafale te soulève, que ce soit de dix mètres ou autre, et que c'était en fait une force de la nature à laquelle tu as dû te soumettre, suivie d'un atterrissage de sécurité, je suis certain qu'un juge

[00:17:04] **Hans Lang:** il pourrait comprendre, parce qu'il ne peut pas supposer que la personne voulait absolument décoller. Ça l'a simplement arraché du sol. Je pense que ça peut arriver avec le Grauenhändling si on ne fait pas attention.

[00:17:19] **Lucian Haas:** En feuilletant ton livre ce matin, alors que je préparais un peu de choses, j'ai remarqué une phrase ou une section. Tu écris si bien ou tu cites si bien : dans le texte de loi, il est écrit, je vais te le lire. Lors de la préparation du vol, le pilote d'aéronef doit se familiariser avec tous les documents et informations importants pour la réalisation sécurisée du vol. Est-ce que ce n'est pas en fait presque toujours ignoré par tous les pratiquants de parapente, parce que, enfin, tu connais des gens qui se familiarisent avec tous les documents et informations importants pour la réalisation sécurisée du vol ?

[00:17:59] C'est tout à fait

[00:17:59] **Hans Lang:** C'est drôle que tu dises ça. C'est la première chose que je dis toujours aux élèves. Dans ce droit aérien, il y a énormément de bons documents, des paragraphes élastiques. On ne peut peut-être pas tout respecter. Mais on devrait s'efforcer d'en cocher le plus possible. Ça comprend toute une batterie de choses. Pourtant, un avocat astucieux réussira probablement à trouver quelque chose que la personne n'a pas fait. On trouve énormément de ces formulations dans les textes de loi du droit aérien. C'est incroyablement difficile. En principe, on ne peut faire que de son mieux pour tout respecter. Ça devrait être relativement simple dans un cas où l'autre si quelqu'un n'a pas vérifié la météo, ou peut-être pas regardé un atterrissage avant, ou pas consulté les NOTAMs.

[00:18:53] Alors, c'est relativement facile à prouver. S'il a commis des infractions mineures parce qu'il n'a peut-être pas noté la fréquence radio ou quelque chose comme ça, alors cela jouerait certainement en sa faveur devant le tribunal. Mais de manière générale, dans l'aviation, il y a énormément de textes qui nécessitent une interprétation. Et c'est là toute la difficulté. On ne peut interpréter que si l'on a de l'expérience avec des jugements qui ont déjà eu lieu. Mais je sais qu'en ce qui concerne les pratiquants de parapente, il y a très peu de jugements. Et c'est une bonne chose. Ça doit rester comme ça.

[00:19:38] Mais on ne peut pas vraiment s'appuyer sur des données empiriques. C'est comme ça.

[00:19:44] **Lucian Haas:** Ça me donne l'impression que nous, les parapentistes, on vole toujours avec au moins un œil fermé en ce qui concerne le droit aérien. Et puis il y a toujours ce dicton : pas de plaignant, pas de juge. Et heureusement, il y a si peu de plaignants dans ce domaine quand on se balance dans les airs qu'on tombe rarement sur un juge qui pourrait nous reprocher quelque chose qu'on aurait oublié, omis, ignoré ou autre chose de ce genre.

[00:20:08] **Hans Lang:** Je pense que c'est aussi le cas. Du moins, jusqu'à présent. Cependant, à l'avenir, nous allons devoir changer les choses. Tu connais sûrement la discussion, ou tout le monde connaît la discussion, qui a lieu actuellement concernant les drones. Il y a pas mal de lois qui sont en train d'être révisées, ou plutôt le vol de drones est en train d'être intégré dans la législation. Je pense que nous, les pilotes de parapente, qui sommes au bas de cette chaîne alimentaire, serons les premiers à subir des pertes. Ça va donc nous toucher définitivement. Et l'aviation commerciale n'aura aucune pitié pour nous.

[00:20:55] Et si les infractions se multiplient, elles seront certainement sanctionnées. Sur une échelle bien plus grande que ce qui a pu être le cas jusqu'à présent, j'en suis fermement convaincu.

[00:21:08] **Lucian Haas:** C'est l'avenir. Voyons bien ce qui va réellement nous arriver. D'une manière ou d'une autre, nous allons forcément devoir nous identifier électroniquement dans les airs. Et avec ça, il sera beaucoup plus facile pour n'importe quel homme ou autorité de savoir où nous nous sommes trouvés dans l'espace aérien, quand et comment. Et là, peut-être que certaines choses pourront être vérifiées plus facilement. Restons sur la situation actuelle. Si tu prends un pilote typique avec une licence B qui dit : « je veux faire un vol de distance ». S'il voulait le faire conformément au droit aérien, quelle serait la préparation minimale qu'il devrait effectuer le matin du jour du vol pour rassembler toutes les informations ? Oui, c'est

[00:21:50] **Hans Lang:** beaucoup de choses. Ça commence par le fait qu'il doit, en principe, vérifier la météo chez lui. Il doit donc être sûr que la météo reste propice au vol tout au long de la journée. Ou du moins, savoir quelles zones il doit éviter. Il devrait donc avoir bien vérifié, idéalement sur plusieurs plateformes différentes, comment évolue la météo. Ensuite, il prendrait une carte OACI, c'est-à-dire une carte avec des informations de sécurité aérienne. Que ce soit en version papier ou en ligne, on y trouve pas mal de choses. Il vérifierait son itinéraire prévu, les espaces aériens qu'il doit éviter. Idéalement aussi à gauche et à droite de sa trajectoire, parce qu'il ne peut pas garantir de rester exactement sur sa ligne.

[00:22:39] Ensuite, il devrait vérifier les NOTAMs. Les NOTAMs sont, disons, des changements de l'espace aérien prévus à court terme, qu'on ne peut pas représenter sur la carte parce qu'ils ne sont valables que quelques semaines ou quelques jours. Il doit donc aussi les vérifier. De plus, il doit s'assurer de planifier son trajet vers une atterrissage autorisée. C'est un peu un mythe, je pense que beaucoup de parapentistes ne le savent peut-être pas. Mais la planification du trajet doit toujours se terminer sur une atterrissage autorisée. S'il ne peut pas y accéder ensuite parce que la thermique manque ou que la situation du vent évolue différemment et qu'il doit atterrir à l'extérieur, alors il a le droit de le faire.

[00:23:33] Mais les

[00:23:33] **Lucian Haas:** La planification doit mener à un atterrissage. Dois-je documenter cette planification d'une manière ou d'une autre ? Ou est-ce que je dis que j'avais en tête que je voulais voler de A à B, que B était mon atterrissage officiel et qu'on le définit simplement. Si, par exemple, la police venait et disait : « Nous prenons maintenant cet accident ou cet atterrissage forcé avec dommages, et qu'aviez-vous prévu au juste ? Dites-nous, où vouliez-vous aller au moins ? » Je pense au moins dans le...

[00:23:58] **Hans Lang:** En théorie, on devrait avoir cette planification en tête. Autrefois, ou disons pour d'autres pilotes, ils devaient forcément faire une planification écrite, sous forme de papier. Depuis des années, il est tout à fait accepté que cela puisse se faire sous forme électronique. Donc, si une route est programmée sur un GPS de vol avec des points de passage et l'atterrissage, c'est à 100 % suffisant. Si quelqu'un arrive maintenant et dit qu'il n'a pas besoin de points de passage pour les 50 kilomètres parce qu'il les connaît par cœur, alors il devrait au moins être capable de bien argumenter face à quelqu'un qu'il les connaît, et ainsi de suite. Cela serait certainement accepté par un tribunal, par exemple, s'il dit qu'il connaît la route par cœur.

[00:24:50] **Lucian Haas:** Est-ce que je dois aussi toujours avoir une carte ICAO par exemple avec moi pendant le vol ? Sous quelle forme que ce soit ? Là

[00:24:57] **Hans Lang:** il n'y a pas de jurisprudence à ce sujet. Il y a différents avis, mais aucune décision de justice. Il y a des gens qui affirment que oui, la carte doit toujours être avec soi en secours au cas où mon GPS de vol n'aurait soudainement plus de batterie. Mais il n'y a pas une seule décision à ce sujet.

[00:25:15] Alors, si on me pose la question personnellement, je partirais du principe que c'est suffisant de l'avoir en format électronique et une carte papier. Une carte papier n'est pas impérativement prévue.

[00:25:26] **Lucian Haas:** Et en format électronique, ce serait par exemple, il faut que ce soit une carte d'espace aérien ICAO officielle ou très proche de celle-ci, que j'aurais par exemple sur mon téléphone. Ou est-ce qu'une carte d'espace aérien très simplifiée, comme celle qui m'est affichée simplement comme un Vario dans un Skytrax, avec les espaces aériens correspondants à l'intérieur, est déjà une carte d'espace aérien valide du point de vue du droit aérien environ ?

[00:25:50] **Hans Lang:** Je pense que c'est en tout cas une carte valide au regard du droit aérien. Donc, si on garantit que les données de l'espace aérien proviennent de sources sûres, alors c'est en tout cas une carte. Je suis un fervent défenseur du fait de dire, même à mes élèves, de vous procurer des données de l'espace aérien provenant de sources sûres et non d'applications météo, par exemple. Il y a énormément d'applications météo qui proposent ça. Je les utiliserais, disons, pour avoir une vue d'ensemble globale. Mais pour le suivi réel, le suivi du parcours, je me baserais finalement sur des données, oui, je me baserais sur des données qui sont réellement fournies officiellement. Il y en a suffisamment, que ce soit la Deutsche Flugsicherung,

[00:26:38] Pour le contrôle des termes, XContest le fait, le DHV le met à disposition. Les fabricants concernés d'appareils de navigation pour le parapente garantissent que leurs sources sont officielles. Ça doit être tout à fait suffisant. Je pense que ça suffit aussi.

[00:26:56] **Lucian Haas:** Si je termine un vol de distance en parapente et que je me pose, il y a aussi une petite histoire intéressante dans ton livre, à savoir la distinction quand quelqu'un arrive et demande : « Qu'est-ce que tu as fait ici ? Tu viens de te poser. » Il y a la distinction entre : j'ai fait un atterrissage de sécurité, ou on peut dire, oui, c'était un atterrissage de détresse. La détresse venant du fait que la thermique avait disparu. Quel terme devrais-je utiliser dans ce cas ?

[00:27:19] C'est

[00:27:20] **Hans Lang:** Le droit aérien parle généralement d'un atterrissage d'urgence quand quelque chose est cassé sur mon appareil et qu'il ne peut plus voler en toute sécurité et que je dois descendre rapidement pour cette raison. C'est alors un atterrissage d'urgence, donc je ne sais pas, si les suspentes sont rompues, supposons que j'aie peut-être un gros problème ou quoi que ce soit. En général, on parle du fait que quelque chose est cassé sur l'appareil. Toutes les autres décisions, qui sont basées sur la météo, sur l'heure de la journée, sur le fait que je ne me sens pas bien ou ou ou, pourraient être qualifiées d'atterrissage de sécurité. Le droit aérien dit qu'un atterrissage d'urgence doit être signalé, pas un atterrissage de sécurité. Et je dis aussi aux élèves de niveau A, tant qu'ils n'ont pas encore leur brevet B, ils peuvent décider à tout moment,

[00:28:08] de faire reprocher.

[00:28:29] **Lucian Haas:** ...prendre. Je vais construire un cas particulier. Je planifie maintenant un vol de distance, je décolle d'un Startplatz, je sais que j'ai un vent d'ouest ou autre chose, et je me laisse maintenant dériver vers l'est avec ce

vent d'ouest. Mais le prochain Landeplatz officiel sur mon itinéraire ne serait peut-être qu'à 200 kilomètres. Hm ?

[00:28:52] La probabilité que je puisse l'atteindre est assez faible. Il va falloir que je pilote vraiment bien ce jour-là pour y arriver. Ça veut dire que la probabilité que je finisse par atterrir à l'extérieur est de 100 %, disons. Est-ce que j'ai seulement le droit de décoller dans ces conditions ? C'est une

[00:29:09] **Hans Lang:** C'est une excellente question.

[00:29:13] Je pense qu'au final, on aura du mal à te prouver que tu n'étais pas capable de parcourir ces 200 kilomètres quand même, du moins si tu le prétends. Si tu dis : « Je suis un bon pilote, je peux le faire, mon atterrissage devait être là, je voulais faire ces 200 kilomètres », alors on devra te croire. Par contre, si tu réponds avec un sourire : « Il était bien clair qu'on n'y arriverait jamais, c'est comme ça que je fais toujours, et là je me pose juste 10 kilomètres plus loin », alors on pourrait te le reprocher. Donc, une grande partie repose sur une habileté

[00:29:51] **Lucian Haas:** ... d'argumentation, disons. Ça veut dire que je n'aurais peut-être pas dû décoller à 17 heures en prétendant vouloir parcourir encore 200 kilomètres, parce qu'à ce moment-là, le crépuscule civil est déjà bien avancé pour que je puisse encore atterrir d'une manière ou d'une autre.

[00:30:06] **Hans Lang:** Ce serait extrêmement maladroît. C'est aussi une question de... par exemple, beaucoup me disent toujours : « Oui, je n'ai pas encore de licence B, mais mon Dieu, pour quelques kilomètres autour, on peut toujours voler », et s'il y a un peu de vent en plus, on se fait tout de suite dériver de quelques kilomètres. Ma réponse à cela est : point 1, comme tu me l'as dit, c'est illégal. Point 2, comment pourrait-on s'en sortir ? En disant vraiment : « Hé, j'ai été dériver ». Si ce sont quelques kilomètres, quelqu'un devra forcément nous croire. Par contre, si on est dériver de 50 kilomètres, un avocat aura très facilement à faire pour prouver que c'est en fait impossible. Et en plus, il devait y avoir du vent ce jour-là.

[00:30:51] Et außerdem, il ne devrait pas y avoir de vent ce jour-là. En tout cas. Donc, le pilotage, fondamentalement, demande beaucoup de jugeote. C'est moins une question de...

[00:31:05] ...une certaine finesse ou de l'adresse, par exemple. Ça demande énormément de réflexion. C'est exactement la même chose quand on vole activement. C'est tout aussi vrai pour la gestion du droit aérien ou de la météo. Ça demande de la réflexion. Les décisions sont prises là...

[00:31:19] **Lucian Haas:** Franchement, mettons la main sur le cœur ou sur le cerveau. Est-ce que tu vérifies vraiment avant chaque journée de vol tout ce que tu m'as dit tout à l'heure qu'il fallait vérifier ? Ou disons, est-ce que tu vérifies avant chaque vol que tu fais quels sont les NOTAMs ? S'il y en a de nouveaux ? Est-ce que tu vas sur un site pour vérifier ? Enfin, les NOTAMs et...

[00:31:38] **Hans Lang:** pour ce genre de choses, quand j'ai prévu de décoller entre le décollage et l'atterrissage, je les regarde effectivement. Je peux d'ailleurs le faire encore en voiture quand je suis en route avec mes potes. Côté météo, je compte parfois sur le fait qu'ils disent : on a checké la météo, c'est super aujourd'hui.

[00:31:56] Mais pour les NOTAM, je peux maintenant les consulter rapidement sur mon téléphone en un clic pour une zone précise. Ce n'est pas compliqué du tout, ça prend juste quelques minutes. Tu fais ça aussi ? Je le fais régulièrement, c'est rien. Il arrive parfois qu'on oublie de le faire. Personnellement, je ne me sens pas à l'aise dans ces cas-là et j'essaie de compenser d'une manière ou d'une autre en me basant sur les autres. On ne se sent pas à l'aise. Mais en

[00:32:26] **Lucian Haas:** Je vérifie ça rapidement juste après. Tu as un conseil sur l'endroit idéal pour vérifier ça vite, même sur le téléphone, quand tu dis que tu l'as fait juste avant de partir pour le décollage ou que tu vas le refaire ? Je peux

[00:32:38] **Hans Lang:** Je vais juste dire pour iOS, mais je suis sûr qu'il y en a aussi pour Android. Si on tape Notams dans l'App Store, on se voit proposer différentes applis et on les télécharge. J'en connais une que j'utilise. Là, le symbole IQ est genre hachuré blanc et rouge et il y a écrit Fat Notams au milieu. Ça marche super bien pour moi. Je peux être sûr que c'est toujours à jour.

[00:33:09] **Lucian Haas:** Alors, les Notams sont extrêmement cryptiques dans la manière dont ils sont publiés. Il y a plein d'abréviations ou des trucs du genre. Est-ce qu'il existe des sites où cette écriture cryptique est traduite d'une manière ou d'une autre en allemand ou en anglais compréhensible ? Oui, ça existe.

[00:33:26] **Hans Lang:** On trouve sur le site du DHV, dans la section espace aérien et droit aérien, un guide sur la manière de lire les NOTAM. On y trouve aussi, je crois, une brochure avec les abréviations et comment les interpréter. Malheureusement, les NOTAM sont publiés en anglais et sont composés d'une tonne d'abréviations. C'est le genre de chose qui, disons, finit par devenir une seconde nature après 45 ans d'aviation. Je sais que ce n'est pas évident pour les débutants, mais il est possible de télécharger des guides, notamment chez le DHV, pour pouvoir les traduire.

[00:34:07] **Lucian Haas:** Tu viens de dire 45 ans d'aviation. Je veux aussi revenir là-dessus tout de suite. Une chose de plus sur le plan juridique. Les limites de l'espace aérien. On ne doit pas pénétrer dans les espaces aériens interdits. Mais à quelle distance puis-je m'en approcher ? Existe-t-il une définition juridique de l'espace aérien ? Ou est-ce vraiment, comme tu le dis, qu'on peut s'en approcher jusqu'à un mètre et que c'est toujours autorisé ? Comme toi

[00:34:33] **Hans Lang:** ce que tu as dit est tout à fait exact. Donc, pour les limites latérales, les limites habituelles pour tous ces espaces aériens interdits, ou pour nous, les espaces aériens interdits, c'est en fait un centimètre. Je pourrais aller jusqu'à la limite sans la frôler et sans entrer dedans. Il n'y a qu'une seule indication du contrôle aérien quand on pense à l'altitude. En général, au-dessus de l'Allemagne, sauf restriction contraire, il y a un plafond au-dessus de la zone de vol 100, soit 3048 mètres. Dans les Alpes, c'est la zone de vol 130, où je pourrais théoriquement m'approcher jusqu'à un pied. Donc, si on dit que la zone de vol 100 est à 10 000 pieds, je pourrais monter jusqu'à 9 999 pieds.

[00:35:21] Ce qui n'a pas beaucoup de sens, c'est pourquoi le contrôle aérien a instauré ce qu'on appelle une zone de séparation. On demande donc à tous les pilotes de loisir de garder une distance d'au moins 500 pieds. C'est une recommandation urgente du contrôle aérien, mais pas une règle. Ça aurait du sens parce que le niveau de vol 100 ne nous appartient déjà plus, et dans le niveau de vol 100, un Airbus A380 peut théoriquement déjà...

[00:35:53] **Lucian Haas:** ...voler. Mais cette zone de séparation descend toujours, ou est-ce que la DFS donne aussi cette recommandation aux pilotes d'A380 de respecter, par exemple, 500 pieds au-dessus de ce FL100, donc la zone de vol 100 ? La zone de séparation

[00:36:07] **Hans Lang:** va vers le bas, donc on ne doit pas monter plus haut que le niveau de vol 95. Ce que le contrôle aérien fait à ce sujet, ils ne le diront pas publiquement, mais mon expérience dans l'aviation ou plutôt mon lien avec le contrôle aérien est que, tant que le trafic aérien le permet, on n'utilisera pas les niveaux de vol 100, 110 ou 120 pour des machines aussi grandes. On ne le ferait pas. Ils réfléchissent donc en travaillant et ils savent aussi que tout le monde ne connaît peut-être pas cette zone de séparation. En conséquence, les gros avions sont stationnés à des altitudes plus élevées, donc pas au niveau de vol 100. Si c'est possible, tant que ça

[00:36:48] **Lucian Haas:** ...ça marche. Maintenant, tes 45 ans d'expérience en vol. Tu as 62 ans maintenant, si j'ai bien calculé ? C'est ça. Mais tu ne fais du parapente que depuis environ 8 ans. Pourquoi as-tu commencé le parapente si tard ? Je me pose aussi la question depuis longtemps. Pas plus de 8 ans non plus, si ?

[00:37:10] **Hans Lang:** Oui, il y a peut-être 15 ou 20 ans, j'ai fait une excursion avec ma femme, elle vient de Lenkeries, et on était chez des pratiquants de parapente et je me suis dit : tu vas faire ça. Mais j'ai ensuite perdu cette idée, et j'ai fait quelques années de modélisme entre-temps et un jour, histoire marrante, on est sur le terrain de modélisme et oui, le modélisme, c'est un peu, je dis toujours, c'est un peu comme lire le Playboy. On se fait une bonne idée, mais on n'y est pas.

[00:37:43] J'étais là-dessous et un parapentiste est passé au-dessus de moi, je l'ai regardé et à cet instant précis, j'ai su : je fais ça maintenant. Et dans la même heure, j'ai rangé mes modèles, je suis rentré chez moi et j'ai réservé un cours. Le jour même ? Le jour même. Ma femme m'a dit : « Tu es fou, qu'est-ce que tu fais ? Tu ne sais même pas encore si ça va te plaire. » Alors je l'ai regardée droit dans les yeux et j'ai dit : « Tu veux me dire que je ne sais pas si le vol me plaît ou comment tu veux dire ça ? » Là, le sujet était pratiquement clos et oui, et ensuite je suis allé à mon cours de parapente.

[00:38:16] **Lucian Haas:** Et tu fais du parapente depuis 8 ans maintenant. Qu'est-ce qui te fascine là-dedans ? Enfin, précisément dans le parapente ? Ce qui me fascine, c'est...

[00:38:25] **Hans Lang:** la liberté incroyable de faire ce que l'on veut. Peu importe les règles aériennes, on a quand même d'énormes libertés qu'on devrait apprécier. On peut prendre nos propres décisions. On peut voler où on veut. On est tranquilles. Pas de radio, pas de pollution, pas de moteur. C'est la plus belle façon de voler. Et être assis directement dans le vent, pour moi, c'était ce qui se rapprochait le plus du vrai vol. Rien n'est plus réel que ça. Tu étais

[00:39:01] **Lucian Haas:** ancien pilote de chasse. Donc, c'est quasiment l'opposé absolu de ce qu'on a en parapente. Voler doucement, avoir le vent dans le visage et tout ça, non, là tu fonces avec un truc ou autre à une vitesse supersonique dans le Phantom au-dessus du paysage, et c'est une forme de vol complètement différente. Est-ce qu'il y a quand même quelque chose où tu te dis que ce que j'ai vécu en tant que pilote de chasse, une partie de ça peut être transposée au parapente ? Est-ce qu'on peut dire de la même manière pour quelque chose, oui, c'est aussi du vol, ressenti d'une manière ou d'une autre ? Ou émotionnellement ?

[00:39:41] **Hans Lang:** C'est une question difficile. Émotionnellement, je dirais que j'ai tout piloté dans ma vie. Avions à moteur, planeurs, avions de tourisme, peu importe. Jusqu'à présent, c'est le parapente qui m'a le plus amusé. Mais tu as commencé plus tard, non ? Malheureusement, j'ai commencé trop tard, je le regrette encore et encore. Le pilotage de jets, c'est quelque chose de totalement différent. C'est du travail acharné. Les moments où l'on peut y apprécier le vol, le vrai vol, sont relativement peu nombreux, parce qu'en règle générale, on n'a pas le temps pour ça. On est simplement impliqué de la première à la dernière seconde. Dans les procédures, il faut faire des choses, il faut rester concentré,

[00:40:26] Tu dois constamment tout calculer. Ça n'a pas grand-chose à voir avec le plaisir. C'est du boulot. Tu es en fait un rouage dans la machine, grosso modo. Rien d'autre. Tu es un rouage dans la machine et il reste à peine de temps pour savourer des moments. Il y a toujours des moments isolés, en tout cas. Mais sur une heure de vol, ça ne représente vraiment que très, très peu de minutes.

[00:40:47] **Lucian Haas:** minutes, si tant est-ce que. L'une des belles choses avec le parapente, c'est que tu peux lâcher prise d'un coup, tu te penches en arrière et tu te dis que tu profites juste de l'air et que tu peux juste planer. Est-ce qu'on pourrait un jour, dans un truc comme un Phantom, même juste, disons, pendant 30 secondes, lâcher prise d'un coup ou est-ce que le truc te viendrait complètement en pleine figure ?

[00:41:07] **Hans Lang:** On ne peut tout lâcher que si on active le pilote automatique à haute altitude, sinon non. C'est différent avec les jets modernes de nos jours. Ils sont pour la plupart pilotés par ordinateur. Si le pilote lâche tout, l'ordinateur se dit : « Ah, ne bouge pas, on continue comme sur la dernière information qu'on avait ». Et alors, le truc continue de voler tout droit. Pas de problème. Mais avant, ce n'était pas possible. Donc, on ne peut pas tout lâcher.

[00:41:36] **Lucian Haas:** Est-ce qu'en tant que pilote de chasse, tu as déjà croisé des parapentistes en vol à l'époque ? Comment est-ce que ça se percevait du point de vue d'un jet ? Point un, oui. Je suis parapentistes

[00:41:49] **Hans Lang:** rencontre. En principe, les pilotes de jets font ceci, de manière très générale. Les jours où il y a de beaux traînées de nuages, où les avions de sport seront en vol, certainement, les militaires éviteront définitivement ces zones. Cela signifie que les exercices seront alors déplacés au-dessus de la couverture nuageuse de cumulus. Là, on sait qu'il n'y a pas de planeur, pas de parapente et rien de tout cela. Pourtant, on en a croisé. Oui, bien sûr, on regarde dehors quand on vole très bas. Le radar ne peut pas voir de parapente. Par conséquent, il faut simplement garder les yeux ouverts. Mais on est formé dans cette aviation pour pouvoir reconnaître des choses très rapidement et suffisamment tôt.

[00:42:38] Dans toute ma vie de pilote, il n'y a eu qu'une seule fois une rencontre dangereuse avec un jet. Là, j'avais raté un planeur motorisé. Non, pas un planeur motorisé, un ultraléger. Le problème, c'est que le pare-brise avant s'est très vite encrassé à cause du vol. On interrompt alors son vol à basse altitude. Dans ce cas précis, il y avait un ultraléger. Trois secondes plus tard, il était déjà énorme. On ne s'est pas percutés. On est passés très près l'un de l'autre. C'est ce qu'on veut éviter à tout prix avec tous les moyens à notre disposition. On évite les zones où l'on sait qu'il y a un parapente.

[00:43:26] Mais

[00:43:26] **Lucian Haas:** ce serait la durée classique pour dire que, vu la taille d'un parapente, je ne peux même pas le détecter avant environ trois secondes ? Que je voie qu'il y a une tache de couleur quelque part dans le ciel qui n'a rien à faire là et que maintenant je dois tirer ma machine dans l'autre sens ? Oui, ce sont quelques secondes.

[00:43:46] **Hans Lang:** En général, un parapente serait visible pendant peut-être cinq ou six secondes avant qu'on ne soit dessus. Mais il ne peut pas, le pilote ne regarde pas seulement ce point précis devant lui, il doit regarder à gauche, à droite, en haut, en bas. Donc il ne restera probablement que quelques secondes sur le point où se trouve le parapente. D'où ces trois secondes, ou peut-être quatre. Et oui, le temps est suffisant pour réagir. Ce n'est pas un problème. On est formé. On a peut-être du mal à le croire, mais c'est comme ça. Et ça fonctionne. Dans toute ma carrière de pilote, j'ai piloté des jets pendant 20 ans, je ne connais que

[00:44:31] Il y a eu deux incidents où, disons, il y a eu une rencontre en l'air. Ça s'est bien terminé, mais il y a eu un moment de panique.

[00:44:39] **Lucian Haas:** c'était énorme. J'habite ici à Bonn, on a l'Eifel juste à côté, et il y a deux bases aériennes militaires, Büchel et Spangdahlem. Du coup, il y a toujours un peu de trafic dans les airs de temps en temps. Et quand il y en a, je dirais que les parapentistes sursautent toujours un peu. Même si c'est un peu plus loin, quand on voit, ah, il y a encore quelque chose qui circule. Qu'est-ce que tu recommanderais aux parapentistes, comment devraient-ils réagir s'ils perçoivent des jets militaires ou d'autres jets quelque part dans le ciel ? Est-ce qu'il y a seulement une possibilité de se faire remarquer, quand tu dis qu'on n'apparaît pas sur le radar ? Ils n'apparaissent pas sur le radar. Il y a

[00:45:16] **Hans Lang:** Il y a définitivement des moyens de se faire remarquer. Le premier point, c'est absolument d'avoir des ailes colorées. Des couleurs vives, parce que j'en ai parfois vu avec des parapentes noirs ou vert foncé. Ce serait moins recommandé. Il faut avoir des ailes colorées et si on voit du trafic dans les airs ou que ça devient plus bruyant quelque part, alors le mouvement aide. Donc faire des roulades, des tangages, des roulades, des wingovers, faire n'importe quoi, bouger. Tant qu'on ne se dirige pas précisément vers quelqu'un, il ne peut pratiquement voir que le bord d'attaque. Si le parapente bouge et qu'il voit une grande surface de couleur, alors il peut le percevoir beaucoup plus rapidement.

[00:46:01] **Lucian Haas:** Oui, mais si ce pilote de chasse a peut-être trois secondes de temps de réaction, en trois secondes, je n'aurai même pas encore commencé à initier un Wingover d'une quelconque manière. Donc, si j'entends un vrombissement quelque part, un réacteur ou autre chose, je devrais regarder autour de moi et idéalement commencer à bouger un peu, genre. Bouger un peu, c'est toujours bien. Ça a l'air drôle, mais ça va marcher. Ok, on va retenir ça. Les gens, bougez plus en l'air s'il y a des jets dans le coin. Oui, beaucoup bougent déjà de toute façon. Moi aussi, je bouge tout le temps.

[00:46:33] Y a-t-il des choses que tu peux transférer de ton expérience de pilote de jet au parapente d'une manière ou d'une autre ?

[00:46:40] **Hans Lang:** Oui, la météo en tout cas.

[00:46:43] Alors moi, comme je l'ai dit, je suis dans l'aviation depuis de très, très nombreuses années. La météo reste un grand mystère pour moi, je dois l'avouer à mon grand regret. Je n'ai pas encore tout compris, mais qui l'a déjà ? Je pense que je peux maintenant tirer beaucoup de choses, oui, beaucoup d'expérience acquise, de manière utile. Je suis plutôt, en ce qui concerne la météo, toujours du côté de la prudence. Il m'est déjà arrivé souvent de dire : « Oh, ça va devenir vraiment bizarre, quelque chose se prépare, la météo évolue, un orage peut se former », alors je m'assure de descendre et d'atterrir, et puis ça dure une demi-heure, le truc se dissipe et disparaît.

[00:47:30] Tous les autres ont volé, super, merveilleux, mais pourquoi as-tu atterri ? Oui, d'accord, c'est une décision que j'ai prise pour moi-même. J'atterris, je ne veux sous aucun prétexte avoir affaire aux orages, surtout pas avec le parapente, en aucun cas. Et je pense que c'est de là que vient ma phrase qui s'applique à moi, tu l'as sûrement lue, je pense : je prends mes propres décisions et si les autres décident différemment, alors ils sont soit meilleurs que moi, soit plus bêtes que moi, l'un des deux. Dans les deux cas, j'ai pris la décision qui est la bonne pour moi, la décision absolument juste.

[00:48:06] **Lucian Haas:** prise et j'assume. Tu m'as écrit que tu étais une fois tombé dans un orage avec un Phantom, comment ça s'est passé, comment c'est arrivé et comment c'était ?

[00:48:15] **Hans Lang:** Pour ce qui est de l'orage, c'est une histoire classique : quand on est dans le trafic aérien général et qu'un orage se forme, tout le monde le voit, le contrôle aérien le voit, on le voit sur le radar, donc les avions militaires le voient sur le radar, mais les avions civils aussi. Et là, les avions de passagers ont un certain avantage à ce moment précis, ce qui veut dire qu'ils sont immédiatement déroutés par le contrôle aérien pour contourner l'orage, alors que les militaires ont la dernière priorité ; ils sont de toute façon plus agiles, ils peuvent réagir plus vite aux choses, et personne ne renverse son café là-dedans. C'est pour ça qu'on est obligé, bien sûr, de rester sur sa trajectoire de vol jusqu'à ce que le reste du trafic soit dérouté, et dans ce cas précis, c'était juste que ce n'était pas notre tour.

[00:49:02] Alors, on a dû s'envoler à deux, la tête haute, en plein milieu de cet orage, et c'est pas vraiment amusant. C'est absolu, il se passe énormément de choses : d'abord, la liaison radio coupe, il y a des décharges statiques partout, ça devient bruyant, ça ne fait plus que crépiter, on ne peut plus parler à personne. Dans mon cas, l'avion commence à briller intensément à l'extérieur, il y a des éclairs partout et on se fait secouer comme sur une piste de gravier défoncée. On a du mal à le croire, un Phantom pèse 25 tonnes et se fait balancer dans les airs comme un ballon de baudruche. C'est peut-être pour ça que j'ai un tel respect pour les orages.

[00:49:51] Là-dedans, on n'a aucune chance, même pas avec 25 tonnes. On a donc traversé ça, ça nous a sacrément secoués, et après on s'est rendu compte que si c'est possible, on ne veut pas le faire.

[00:50:05] **Lucian Haas:** avoir encore. Quelles seraient les alternatives ? Tu ne pourrais pas dire dans le Phantom que je la remonte simplement et que je passe au-dessus de l'orage ? Je pourrais le faire, pour cela il me faudrait

[00:50:13] **Hans Lang:** expliquer une urgence et là, je pourrais même le faire. La question, c'est plutôt : qu'est-ce qu'on perturbe au niveau du contrôle aérien si on fonce au milieu de tout ça ? On ne voulait pas prendre ce risque et on a aussi, disons, un peu sous-estimé l'impact de l'orage en plein dedans. On s'est dit qu'on était rapides, qu'on était lourds, que ça ne pouvait pas être si grave.

[00:50:39] **Lucian Haas:** Est-ce que tu as déjà vécu quelque chose de similaire, avec des secousses ou des mouvements, en parapente ? Peut-être pas dans un orage, mais sous une autre forme ? Aussi

[00:50:48] **Hans Lang:** Des turbulences, j'ai déjà volé dans des conditions météo où c'était tellement turbulent, où ça secouait tellement un jour, qu'après une heure et demie j'ai dit : "Là, ça ne fait vraiment plus plaisir aujourd'hui. Je dois faire attention à chaque seconde, je préfère atterrir." On finit toujours par apprécier ces phases de calme pendant un long vol, quand ce n'est pas turbulent, quand c'est tranquille entre les nuages, on peut vite boire ou manger quelque chose, et quand c'est hyper turbulent en permanence, ça me coupe le plaisir et je vais...

[00:51:22] **Lucian Haas:** je descends.

[00:51:23] **Hans Lang:** D'autres volent

[00:51:24] **Lucian Haas:** ...plus loin. Ça doit être amusant, ça doit être sympa, disons. Ça doit être sympa, si c'est possible d'une manière ou d'une autre. Quelle a été ta plus haute altitude atteinte avec un parapente jusqu'à présent ? Tu as frôlé la limite de l'espace ? Non,

[00:51:37] **Hans Lang:** Je suis monté jusqu'à trois mille cinq cents mètres, j'aurais pu aller encore un peu plus loin, il restait environ 500 mètres, dont j'aurais peut-être dû en voler 350 près des Alpes, mais c'était presque trois mille cinq cents mètres, si je me souviens bien, là où j'étais allé. C'est beau là-haut. Et avec ton jet militaire, jusqu'où es-tu monté ? Oh, le plus haut que je voulais voir, c'était la zone de vol 600, donc 20 000 mètres. J'espère que c'est périmé et que personne n'entend ça. C'était pendant le vol d'essai. Même pendant le vol d'essai, on n'avait pas le droit de dépasser la zone de vol 480, mais la machine était tellement performante qu'elle a dépassé Mach 2.

[00:52:24] On avait atteint une vitesse de 2,1 à 2,15 Mach et le contrôle aérien m'a encouragé en me disant que l'espace aérien au-dessus de moi était, d'ailleurs, libre. Et là, j'ai tout de suite compris : c'est clair, on monte maintenant aussi haut que possible. Et on est arrivés à 60 000 pieds, donc zone de vol 600. À l'époque, c'était à nouveau du vol libre au-dessus,

maintenant c'est la zone 660 et, bien sûr, il faut aussi y piloter avec prudence, parce qu'on vole toujours de manière aérodynamique. Mais l'air là-haut est si rare. On a aussi une combustion à l'arrière qui a besoin d'oxygène, mais l'air est tellement ténu.

[00:53:12] Alors, on ne peut faire ça qu'en volant une sorte de courbe balistique. Une parabole, en quelque sorte, que tu fais. Une parabole, dès que tu ne demandes pas de portance à ton aile, elle ne peut pas aller en Stall. Alors, on a volé une telle parabole là-bas. On ne peut pas rester en haut, mais pour, oui, pour une

[00:53:32] **Lucian Haas:** Ça a suffi pendant un moment. On fait aussi ce genre de vols paraboliques pour simuler l'apesanteur. Est-ce que tu t'es senti en apesanteur, comme un demi-astronaute là-haut ?

[00:53:43] **Hans Lang:** Oui, on est bien attaché, on ressent déjà l'apesanteur, on la ressent souvent dans ce genre de vol. Surtout lors de vols d'entraînement à deux ou trois, quand on se fait face...

[00:53:56] On se sent en apesanteur, oui, mais on est bien attaché. C'est comme dans un étau. Rien ne bouge vraiment. On ne peut pas vraiment planer. On sent que tout le bloc est en apesanteur. C'est, oui, une belle chose. Tu connais d'autres pilotes de jets devenus parapentistes ? J'en connais encore quelques-uns qui sont devenus parapentistes. Exactement, on reste en contact et on se voit même régulièrement. Sur le salon Thermik ou lors d'autres événements. C'est une histoire amusante. Alors vous vous épanchez

[00:54:29] **Lucian Haas:** encore sur le vol en jet ou sur le parapente quand vous vous voyez ? Sur les deux. On a les larmes aux yeux et on se raconte des souvenirs. C'est comme ça. Les vieux mordus d'aviation qui se racontent des histoires d'autrefois. Exactement. De cette... je veux dire, tu as dit qu'en tant que pilote de jet, tu es comme un rouage dans une machine. Je veux revenir sur ce point pour revenir au droit aérien. Je me représente ça comme ça : le vol en jet est probablement encore plus strictement réglementé ou soumis à des protocoles absolus qu'il faut respecter que la grande aviation. Du moins, c'est comme ça que je me le représente, que ça se passe encore beaucoup plus selon des règles militaires strictes là-bas. Et si tu es passé au parapente il y a huit ans et que tu es maintenant dans une scène de vol qui se passe, disons, avec ce côté "Fair, Laissez-Fly", qui se déroule toujours un peu comme ça et qui ne dépend pas tant de...

[00:55:25] Est-ce que ça t'a aussi choqué quand tu l'as vu pour la première fois, venant de ton ancienne école, si on peut dire ?

[00:55:36] Oui.

[00:55:37] **Hans Lang:** La réponse à ta question est un oui catégorique. C'est seulement là que j'ai vraiment réalisé à quel point, disons, peu d'importance est accordée à tout ce sujet. Les gens s'envolent n'importe où, là où ça fait plaisir parce que c'est beau. Et je me suis dit que ça ne pouvait pas être comme ça, qu'il fallait faire attention à ce qu'on fait. Ça m'a vraiment fait peur. Et c'est comme ça que je suis arrivé à cette histoire où j'ai dit à l'école de pilotage : « Écoutez, vous devez simplement montrer plus aux gens, en dire plus, leur apprendre plus. N'oubliez pas ça. » Et oui, c'est déjà fait, mais le sujet est tellement vaste qu'on ne peut pas tout faire, alors d'accord, essayons quelque chose. Et c'est en fait ce qui a déclenché le fait que je me mette à donner ces cours pour la licence B.

[00:56:27] Qu'on a dit : oui, si tu t'y connais, alors fais-le. Et comme tout le monde, j'ai eu mon entretien avec le DHV pour savoir si j'étais apte à le faire officiellement. C'était assez passionnant. Mais comme je l'ai dit, je le fais depuis. Ça fait maintenant, je ne sais plus, quatre ans ou quelque chose comme ça, que je donne ces cours de licence B. Et on s'amuse beaucoup à chaque fois.

[00:56:52] **Lucian Haas:** Maintenant que tu fais du parapente depuis huit ans et que tu ne fais plus de jet ou autre, est-ce que tu remarques toi-même, au niveau de ton état d'esprit, que tu es devenu peut-être un peu plus relax sur le plan légal ? Ou est-ce qu'une fois que c'est jetpilote dans la tête, ça reste jetpilote ? Est-ce qu'on respecte alors ses routines de vol en conséquence ?

[00:57:12] **Hans Lang:** Je pense qu'il reste définitivement quelque chose de cette façon de piloter que l'on a pratiquée pendant 20 ans. Pour moi, par exemple, et c'est probablement pareil pour les autres pilotes de chasse en général, quand il arrive quelque chose que je ne comprends pas, je veux absolument savoir ce qui s'est passé. Pourquoi m'est-il arrivé

quelque chose ? Je te l'ai écrit aussi. Je ne peux pas avoir la paix tant que je n'ai pas compris ce qui s'est passé. Tant que je ne l'ai pas compris, j'ai un mauvais pressentiment quand je vole. Parce que je ne peux pas accepter que des choses arrivent sans explication. Je veux savoir : est-ce que j'ai fait quelque chose de mal ? Est-ce que j'ai pris de mauvaises décisions ?

[00:57:58] Qu'est-ce qui s'est passé ? Et tant que ce n'est pas résolu, je ne peux pas rester tranquille. C'est ce que j'ai appris en 20 ans de pratique. Je prends bien sûr le métier un peu plus léger que ce que c'était peut-être autrefois. On n'a d'ailleurs que très, très peu de règles. Quand on voit, ce livre de droit aérien n'est pas particulièrement épais. Bon, s'il y a des déplacements dans tous les espaces aériens, ça devient très vite beaucoup plus épais. Bien plus de règles, surtout quand il s'agit de militaire. Mais dans le parapente, on a la belle vie. Il n'y a que quelques règles qu'on doit connaître. Mais le reste, ça a à voir avec mon éducation.

[00:58:43] C'est comme ça que j'ai grandi. Et oui, il arrive bien des choses. Une scène l'année dernière... ceux que j'ai tous interrogés savent certainement de quoi je parle. Mais il m'est arrivé quelque chose que je n'ai tout simplement pas compris. Mentalement. J'ai tout essayé chez moi, sur le plan aérodynamique. Je ne trouvais aucune solution jusqu'à ce que quelqu'un m'explique : « Hé, n'oublie pas que tu es suspendu à un pendule. » Ah, et là, j'ai eu un énorme déclic. J'ai découvert qu'il est tout à fait possible de mettre une aile en full stall avec les deux mains ou les poignées de frein sur le mousqueton. C'était

[00:59:24] **Lucian Haas:** ce n'était pas clair pour moi. Enfin, là où tu pensais n'avoir parcouru qu'une demi-distance de freinage et que la chose partait déjà.

[00:59:30] **Hans Lang:** Un tiers. J'ai fait des fullstalls avec l'aile. Sans compter. Mais je ne m'en étais pas rendu compte. Je me l'étais habitué avec le vol à voile quand je fais de la distance. Je vole beaucoup en accéléré. Si je peux, je me concentre pendant la première demi-heure sur la question de savoir à quel point la thermique peut être bonne aujourd'hui. Et si je découvre que chaque deuxième badge est à trois mètres ou plus, alors je ne prends plus du tout une thermique qui donne moins. Je ne fais que passer en retard pour profiter de la montée en ligne droite. Dans ce cas précis, c'était comme ça : je tombe sur une thermique, je lâche l'accélérateur, enfin pour dire en allemand, je l'ai laissé claquer et j'ai freiné.

[01:00:15] Et ces trois facteurs sont magnifiques. Et tu es déjà en plein fullstall. Ce que je n'ai pas réalisé pendant les premières secondes, c'est pour ça que ma sortie a aussi pris un peu plus de temps. Mais après, je voulais savoir ce qui s'était passé. Pourquoi ce truc peut-il aller en fullstall, jusqu'à ce que quelqu'un me dise : n'oublie pas, tu es suspendu au pendule. Ça veut dire qu'on entre dans la thermique, on pendule vers l'avant. On laisse l'accélérateur claquer. L'angle d'attaque augmente. Et si on freine en plus, alors on ajoute trois fois l'augmentation de l'angle d'attaque et le truc finit par staller. L'aile n'a rien fait de mal. Je n'étais pas à 100 % présent mentalement. Et c'était le déclencheur. Ça me rassure de le savoir.

[01:01:00] C'est pour ça que je continue de voler tout sereinement, en sachant que ça peut

[01:01:05] **Lucian Haas:** ne plus m'arriver. Quelle leçon en as-tu tirée ? Relâcher doucement l'accélérateur ? Oh, définitivement doucement.

[01:01:13] **Hans Lang:** Sortir de l'accélérateur sans rester sur place et, en même temps, bien freiner. Il faut toujours laisser un peu de temps, laisser passer quelques secondes et tout ira bien.

[01:01:24] **Lucian Haas:** Hans, merci pour tes récits très colorés sur le droit aérien, qui est pourtant un sujet assez sec, mais je pense que tu l'as très bien transmis. Les amis, si vous voulez en savoir plus, achetez ce livre de Hans. Il y a encore pas mal de choses dedans, et ce qui pourrait être vraiment utile, c'est de le relire deux ans après avoir terminé toute la formation pour la licence A et la licence B, pour se dire : "Ah oui, c'était là". Ça a peut-être encore servi et, hmm, j'avais entendu ça quelque part, mais je ne m'en étais jamais souvenu. Les trois coches que j'ai dû mettre lors de la session de questions-réponses du DHV, je les ai toutes apprises par cœur, mais après ça, c'était fini. Hans, merci beaucoup et je te souhaite encore beaucoup de beaux vols, où tu pourras continuer d'apprendre et toujours t'expliquer ce qui se passait finalement là-haut dans les airs.

[01:02:12] **Hans Lang:** Oui, Lucian, merci à toi aussi. Oui, avec plaisir. En général, je pense que l'aviation est une question d'apprentissage continu. On n'arrête jamais d'apprendre. Les pros apprennent tout autant que moi. On apprend à chaque vol. Sinon, j'espère que les gens prendront aussi du plaisir avec mon livre. J'ai essayé de le rendre un peu plus léger pour qu'on puisse le lire assez facilement.

[01:02:42] **Lucian Haas:** C'était l'épisode 103 de Podz-Glitz, le spécialiste du droit aérien avec Hans Lang. Si vous vous intéressez davantage au droit aérien pour les pratiquants de parapente, j'ai rassemblé quelques liens complémentaires dans les notes de cet épisode sur le blog de parapente Lu-Glitz. Je m'appelle Lucian Haas. Je suis le producteur de Podz-Glitz et l'éditeur de Lu-Glitz. Faites-vous partie de ceux qui soutiennent déjà mon travail sur le podcast et le blog ? Merci. Sinon, je peux encore vous le recommander. Une offre comme Lu-Glitz et Podz-Glitz n'existe pas deux fois dans le milieu du parapente. Contribuez à ce que ces deux projets puissent continuer à se développer pour votre plaisir. Toutes les informations nécessaires sur la façon simple et sans aucun engagement de devenir contributeur se trouvent sur www.Lu-Glitz.blogspot.com sur la page Fördern.

[01:03:36] Lu-Glitz s'écrit L U moins G L I D Z.

[01:03:43] À la prochaine fois. Ciao.