

Der Acro-Lobbyist

Podz-Glidz 102 — Marcus Benedict

Published	2023-02-17
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/der-acro-lobbyist-marcus-benedict-podz-glidz-102
Duration	00:57:02
Speakers	Lucian Haas, Marcus Benedict
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0102-der-acro-lobbyist-marcus-benedict.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	138 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	3
English	17
Show notes	17
Transcript	18
Français	30
Show notes	30
Transcript	31

Deutsch

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

Show notes

In Deutschland ist Kunstflug mit dem Gleitschirm nicht erlaubt. Marcus Benedict will das ändern.

In der Schweiz gibt es die Swiss Acro League, in Österreich die Austrian Acro League. Es geht jeweils darum, den Kunstflug mit dem Gleitschirm zu fördern und Piloten an diese spielerische Form des Gleitschirmfliegens heranzuführen. Und in Deutschland? Da wird das Thema eher stiefmütterlich behandelt. Auf der Website des DHV gibt es nicht einmal eine Rubrik fürs Acrofliegen.

Das hat auch einen rechtlichen Hintergrund. In der deutschen Luftverkehrs-Verordnung ist der Kunstflug mit Luftsportgeräten, also auch Gleitschirmen, offiziell verboten.

2009 hat der DHV in seiner Flugbetriebsordnung erstmals genauer definiert, bei welchen Flugzuständen mit dem Gleitschirm es sich überhaupt um Kunstflug handelt. 135 lautet da die Zauberzahl. Erst wenn der Pilot sich mehr als 135 Grad um die Längs- oder Querachse aufschwingt, gilt das offiziell als Kunstflug.

Heli, Fullstall, Spin, Kork, Sat, Groundspiral, BroHook, Tailslide, etc. Das alles sind technische Flugmanöver, die demnach nicht unter das Kunstflugverbot fallen. Und dennoch sieht man solches in deutschem Luftraum eher selten. Wie aus einer Tradition heraus wird das Acro-Fliegen in Deutschland noch immer diskriminiert. Das muss aber nicht so bleiben.

Marcus Benedict setzt sich als eine Art Acro-Lobbyist dafür ein, diese Situation zu ändern. Was er gemeinsam mit einigen Mitstreitern erreichen will und was ihn persönlich dazu motiviert, das erzählt er in dieser Folge 102 von Podz-Glidz.

Dem 36-jährigen geht es nicht allein darum, das Kunstflugverbot aus der Welt zu schaffen. Er will das technische Fliegen, also Acro und Freestyle, als vollwertige Disziplin in den Köpfen der Piloten und in der Arbeit des DHV etablieren.

#flysafeflyacro

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

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

Musik dieser Folge:

Track: Inside — Amine Maxwell & Soyb [Audio Library Release]

Music provided by Audio Library Plus

Watch: <https://youtu.be/LWUizLmq6GU>

Free Download / Stream: <https://hypeddit.com/aminemaxwellsoyb/inside>

In der deutschen Luftverkehrs-Verordnung (LuftVO) ist der Kunstflug mit Luftsportgeräten, also auch Gleitschirmen, offiziell verboten. 2009 hat der DHV in seiner Flugbetriebsordnung (FBO) erstmals genauer definiert, bei welchen Flugzuständen mit dem Gleitschirm es sich überhaupt um Kunstflug handelt. 135 lautet da die Zauberzahl. Erst wenn der Pilot sich mehr als 135 Grad um die Längs- oder Querachse aufschwingt, gilt das offiziell als Kunstflug.

Links:

- acrooverground: <https://www.instagram.com/acrooverground/>
- #flysafeflyacro: <https://www.instagram.com/explore/tags/flysafeflyacro/>
- Website: <https://www.swissleague.ch/acro-league>
- Instagram: https://www.instagram.com/swiss_acro_league/?hl=de
- Facebook: <https://www.facebook.com/austrianacroleague/>
- Instagram: <https://www.instagram.com/austrianacroleague/?hl=de>
- Flychiemgau.de: <https://flychiemgau.de/>
- Something Between: https://www.youtube.com/watch?v=T_hl-0MldfE
- Die Acro-Nomadin: <https://lu-glidz.blogspot.com/2021/08/podz-glidz-63-die-acro-nomadin.html>

Quelle: <https://lu-glidz.blogspot.com/2023/02/podz-glidz-102-der-acro-lobbyist.html>

Transcript

[00:00:01] **Marcus Benedict:** Akro ist halt nicht diese Hardcore-Tumbling-Manöver, sondern Akro ist im Grunde ein Lifestyle und das ist dieses Spielen mit dem Schirm, also wenn ich schon jemanden sehe, der ganz elegant startet und den Schirm einfach super fein unter Kontrolle hat und sich vielleicht mit dem Flügel die Wiese berührt, quasi diesen Stabby-Touch macht, ist für mich schon Akrofliegen. Wenn man quasi verstanden hat, dass Akrofliegen eigentlich mehr ist, wie nur dieses Hardcore-Tumbling und diese Geschichten und diese aggressiven Manöver, dann glaube ich, ist das Akro bei uns in der Szene angekommen und dann wird jeder feststellen, dass er auch ein Akropilot ist. Wir alle fliegen quasi schon Akro.

[00:00:49] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, der Lu-Glidz-Podcast. Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirm-Fliegens. Heute mit Marcus Benedict. Und ich bin Lucian Haas.

[00:01:04] In der Schweiz gibt es die Swiss Akro League, in Österreich die Austrian Akro League. Es geht jeweils darum, den Kunstflug mit dem Akro zu machen. Um den Gleitschirm zu fördern und Piloten an diese spielerische Form des Gleitschirm-Fliegens heranzuführen. Und in Deutschland? Da wird das Thema eher stiefmütterlich behandelt. Auf der Website des DHV gibt es nicht einmal eine Rubrik fürs Akrofliegen. Das hat auch einen rechtlichen Hintergrund. In der deutschen Luftverkehrsverordnung ist der Kunstflug mit Luftsportgeräten, also auch Gleitschirmen, offiziell verboten. 2009 hat der DHV in seiner Flugbetriebsordnung erstmals genauer definiert, bei welchen Flugzuständen mit dem Gleitschirm es sich überhaupt um Kunstflug handelt. 135 lautet da die Zauberzahl.

[00:01:52] Erst wenn der Pilot sich mehr als 135 Grad um die Längs - oder Querachse aufschwingt, gilt das offiziell als Kunstflug. Heli, Fullstall, Spin, Cork, Sat, Bodenspirale, Brawhook, Tailslide etc. Das alles sind technische Flugmanöver, die demnach nicht unter das Kunstflugverbot fallen. Und dennoch sieht man solches in deutschem Luftraum eher selten. Wie aus einer Tradition heraus wird das Akrofliegen in Deutschland noch immer diskriminiert. Das muss aber nicht so bleiben. Marcus Benedict setzt sich als eine Art Akro-Lobbyist dafür ein, diese Situation zu verändern. Was er gemeinsam mit einigen Mitstreitern erreichen will und was ihn persönlich dazu motiviert, das erzählt er in dieser Folge 102 von Podz-Glidz.

[00:02:45] Einem 36-Jährigen geht es nicht allein darum, das Kunstflugverbot aus der Welt zu schaffen. Er will das technische Fliegen, also Akro und Freestyle, als vollwertige Disziplin in den Köpfen der Piloten und in der Arbeit des THV etablieren. Hashtag FlySafeFlyAcro Wenn

[00:03:07] 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 Gleitschirm-Blogs Lu-Glidz. Und zwar dort, in der Beschreibung. Und auf der Seite Fördern.

[00:03:24] Marcus, wie wird man zu einem Akro-Lobbyisten?

[00:03:29] **Marcus Benedict:** Das ist eine sehr gute Frage. Zum Akro-Lobbyisten kommt man wie die Jungfrau zum Kind sozusagen. Bei mir war es so, mich hat jemand angesprochen, Thermik gebeten hat, da etwas zu unterstützen. Und

da habe ich natürlich als alter Akro-Liebhaber gesagt, klar mache ich auf jeden Fall. Und so bin ich da langsam reingewachsen letztes Jahr.

[00:03:50] **Lucian Haas:** Warum braucht das Akrofliegen in Deutschland eine Lobby?

[00:03:55] **Marcus Benedict:** Weil es nicht ganz so etabliert ist in Deutschland wie in allen anderen Ländern. Also tatsächlich ist das immer für alle umrum unbegreiflich, wie wir das ganze Thema handhaben. Und in Deutschland ist es tatsächlich so, dass die Disziplin Akrofliegen gar keine Plattform hat. Und das natürlich in alle Richtungen ganz viele Nachteile mit sich bringt. Also was die zum Beispiel Athletenförderung antrifft, was die Wettbewerbsförderung anbetrifft. Und auch was den Einstieg in die Akrofliegerei anbetrifft.

[00:04:25] **Lucian Haas:** Wahrscheinlich wird jetzt nicht jeder Zuhörer so die rechtlichen Hintergründe kennen, sage ich mal. Erklär doch einfach mal, wo für das Akrofliegen in Deutschland rechtlich gesehen im Grunde der Hund begraben ist.

[00:04:37] **Marcus Benedict:** Ich glaube, es fängt schon mit der Frage an, was ist denn eigentlich Akrofliegen? Was ist Akrofliegen? Genau, da wäre es mir super wichtig, vielleicht mal so ein bisschen aufzuräumen. Denn für jeden ist Akrofliegen was total anderes. Und als ich angefangen habe zu fliegen, war für mich Akrofliegen ganz extreme Manöver, Tumplings und was man da nicht alles kennt zu tun. Und mit der Zeit ist mir klar geworden und mit den Gesprächen, die ich mit Leuten geführt habe und auch mit meinen Umfragen, die ich gemacht habe über die Instagram-Kanäle, dass eigentlich Akrofliegen für die meisten eine Art Lifestyle ist. Also Akrofliegen ist die Community, mit der ich unterwegs bin. Akrofliegen ist das Spielen mit dem Schirm. Manche nennen es Freestyle-Fliegen. Manche nennen es technisches Fliegen. Also es ist die Beherrschung des Schirms auf ein Maximum zu treiben sozusagen.

[00:05:25] Und dabei mit guten Leuten unterwegs zu sein und gar nicht so immer extreme Dinge zu tun. Und das darf man in Deutschland nicht? Oder was ist der Punkt? Genau, das darf man auf jeden Fall in Deutschland natürlich alles. Und da haben ja auch meine Vorgänger 2009 einen ganz, ganz tollen Erfolg erzielt, indem sie quasi Akrofliegen ein Stück weit mehr legalisiert haben. Um das kurz zu erklären. Akrofliegen oder Kunstflug ist ja grundsätzlich für Luftsportgeräte in Deutschland verboten. Auch für leichte Luftsportgeräte, zu denen wir zählen. Und der DHV hat zusammen mit einer Arbeitsgruppe eine tolle Lösung gefunden und gesagt, Kunstflug beginnt erst ab 135 Grad Querneigung oder Längsneigung des Piloten. Und dadurch sind super viele Manöver möglich.

[00:06:12] Aber natürlich ist generell immer noch Kunstflug verboten, was es in vielen Bereichen einfach einschränkt.

[00:06:19] **Lucian Haas:** Das heißt, jetzt erstmal nochmal zum Verständnis. In Deutschland, das Gesetz sagt, das ist glaube ich die Luftverkehrsverordnung oder wie heißt das? LuftVO? Genau, die Luftverkehrsverordnung. Dieser Kunstflüge mit Luftsportgeräten sind verboten. Warum eigentlich?

[00:06:35] **Marcus Benedict:** Das ist eine gute Frage. Ich habe das versucht zu recherchieren. Und die Luftverkehrsverordnung ist sehr, sehr alt. Also die wurde 1969 glaube ich irgendwann mal, wurde das so aufgeschrieben. Da stand das damals schon so drin. Dann gab es immer wieder natürlich Updates und es wird auch immer wieder was daran getan. Nur zu den Luftsportgeräten zählen natürlich nicht nur wir als Gleitschirmflieger, sondern da zählen auch noch Trikes dazu, da zählen Modellfluggeräte dazu und was weiß ich nicht alles. Also da zählen auch ganz, ganz viele andere Luftsportgeräte dazu, außer wir Gleitschirm- und Hängegleiter. Wahrscheinlich hat man sich damals in den 80ern gedacht, dass es nicht vorteilhaft ist, mit solchen Geräten Kunstflug zu machen. Nur die Entwicklung ging natürlich weiter, insbesondere ja auch bei uns. Bei den Gleitschirmfliegern hat sich super, super viel getan, was das Material angeht, was die Pilotenskills angeht.

[00:07:21] Und da ist es einfach nicht mitgewachsen.

[00:07:24] **Lucian Haas:** Jetzt gilt aber in Deutschland als im Grunde Einschränkung oder Erweiterung Flugzustände mit einer Neigung von 135 Grad um die Quer- und Längsachse sind Kunstflug. Alles, was drunter bleibt, ist kein Kunstflug. Das hat der DHV so bestimmt. Warum darf der das

[00:07:42] **Marcus Benedict:** eigentlich? In der FBO kann der DHV natürlich sagen, man muss natürlich gewisse Dinge festlegen. Und so hat er auch festgelegt, was dein Kunstflug für Gleitschirmflieger ist. Und so hat er einfach mal für sich gesagt, naja, dann sagen wir, Kunstflug sind Flugmanöver alle über 135 Grad. Und man hat sich damals an der FAI orientiert. Und die FAI für Akro-Wettbewerbe sagt, wenn ich es jetzt richtig im Kopf habe, dass es mehr Punkte gibt, wenn das Manöver höher als 135 Grad gibt. Und daran hat man sich quasi entlangehangelt. An dieser FAI-135-Grad-Regel für mehr Punkte für dieses Manöver. Und das damals so etabliert. Vor 15 Jahren jetzt knapp.

[00:08:23] **Lucian Haas:** Wenn man sich heute das Akrofliegen so anguckt, welche von den klassischen Akro-Manövern fallen denn nach deutschem Recht dann überhaupt in diese Rubrik Kunstflug dann noch? Das Tumbling eigentlich, oder? Genau. Infinity-Tumbling. Das wäre es, wo du wirklich sagst, ich bin auf jeden Fall höher als 135 Grad und kipp da einfach ab. Einfach wirklich einmal um die Querachse drum rum. Also das ist ganz klar Kunstflug. Aber so viel mehr ist doch da wahrscheinlich gar nicht. Ein Sat darf man fliegen. Ein Heli, da ändert sich nichts und sowas. Also wahrscheinlich sind ja die meisten Akro-Manöver eigentlich kunstflugmäßig in Deutschland erlaubt.

[00:08:59] **Marcus Benedict:** So ist es genau. Und das stellt auch genau die Diskrepanz dar. Also Loopings sind verboten. Tumblings sind verboten. Alles, was über den Schirm geht, ist verboten. Super hohe Wing-Overs. Also wenn wir so den Tandempiloten oft zuschauen am Landeplatz, wenn die mit den Passagieren schöne hohe Wing-Overs fliegen, dann ist das alles im Grunde nicht erlaubt. Und alles, was da drunter ist, ist aber erlaubt. Also wie du es gerade gesagt hast, Spins, Sackflugs, Stalls, Dynamics, alles erlaubt, Helis erlaubt. Das birgt für mich diesen Sicherheitsaspekt oder da komme ich zu diesem Punkt des Sicherheitsaspektes, nämlich da gibt es einen riesen Gap. Also ich habe quasi den Piloten, der seine Ausbildung gemacht hat, der jetzt gelernt hat, durch den DHV aktiv zu fliegen und ist da aktiv in der Luft unterwegs. Und dann passiert ganz, ganz lange nichts. Da gibt es nichts.

[00:09:44] Ich konnte nichts dazu finden. Keine Konzepte, keine gute Handreichung. Bis hin dann zum Kunstflug, bei dem ich dann quasi erst über den Schirm gehen muss, um tatsächlich ein Kunstflugpilot zu sein. Und diese Lücke würde ich gerne schließen. Da gibt es natürlich die Sicherheitstrainings, die da viel anbieten und die da den Piloten hinführen. Aber das findet natürlich alles immer nur im Rahmen eines Sicherheitstrainings statt. Also wenn ich mir jetzt zum Beispiel vorstelle, ich bin ein guter Pilot, habe meine Lizenz, denke ich bin beim aktiv Fliegen einigermaßen sattelfest, kenne die Videos vom DHV und die ganzen Anleitungen dazu und gehe zu einem Sicherheitstraining, trainiere da jetzt meine Manöver, zum Beispiel taste ich mich an das Thema Stall ran und mein Sicherheitstraining geht zu Ende, dann habe ich gar keine Anleitung, gar keinen Rahmen, der mir gegeben wird, um diese Stalls zum Beispiel in meinem Fluggebiet über Grund oder über Wasser weiter zu trainieren.

[00:10:36] Und wenn ich natürlich letztes Jahr im Herbst oder letztes Jahr im Sommer meinen letzten Stall geflogen bin, dann ist die Garantie nicht gegeben oder dann ist natürlich der Trainingseffekt super gering, dass ich dieses Jahr noch die Skills habe, um bei einem Schirm, der mir in irgendeiner Form in eine Komplikation gerät, dann richtig zu reagieren.

[00:10:55] **Lucian Haas:** Was würde sich aber denn da ändern, wenn man jetzt sagt, Akro hat eine bessere Lobby in Deutschland, dann käme ich aus dem Sicherheitstraining und könnte noch trainieren? Also das verstehe ich nicht ganz.

[00:11:04] **Marcus Benedict:** Zunächst würde ich erstmal sagen, dass Akrofliegen nicht grundsätzlich diese extremen Manöver sind, sondern Akrofliegen ist diese komplette Range zwischen aktiv fliegen bis zum Kunstflug nach oben. Also das sind ganz, ganz viele Manöver. Und wenn ich natürlich eine größere Lobby innerhalb des DHVs habe, ich habe zum Beispiel Vertreter innerhalb des DHVs, die sich um das Thema kümmern, es ist eher etabliert in unserer kompletten Szene, also es ist Teil des Spiels, Teil unserer Disziplin, dann habe ich die Möglichkeit, darauf natürlich auch Schulungen auszubauen, Seminare aufzubauen und einfach Aufklärung zu betreiben. Also es gibt zum Beispiel ganz tolle Ansätze da, genauso wie es die XC-Seminare gibt oder jetzt im Winter finden ja regelmäßig die Videogeschichten vom DHV statt, die donnerstags gezeigt werden.

[00:11:51] So könnte ich natürlich auch genauso das Thema Akro aufgreifen. Und damit meine ich dann nicht immer, ich zeige jemandem, wie er ein Tumbling fliegt, sondern ich erkläre einem zum Beispiel, was ist denn eine Box, was passiert denn innerhalb der Box, wie lege ich die richtig fest, was ist ein Drift innerhalb einer Box, was sind gute Rettungsgeräte, wie bereite ich mich vor etc. etc. Das ist ein riesiges Spektrum. Wo kann ich das gut machen? Welche Gelände eignen sich? Welche nicht? Welche Höhe brauche ich? Welche nicht? Was mache ich? Wie baue ich mein

Höhenmanagement auf zu so Geschichten? Das heißt, du würdest

[00:12:21] **Lucian Haas:** gerne, dass der DHV überhaupt Akro mitdenkt, sage ich mal, und wie auch immer in sein Curriculum mit rein nimmt, dass man sagt, es gibt Sachen, weil wir offiziell ein Kunstflugverbot haben in Deutschland, das wirkt sich so weit aus, dass selbst die Sachen, die eigentlich alle erlaubt sind, auch nicht so gemacht werden, wie sie vielleicht gemacht werden könnten, weil die Leute das einfach gar nicht auf dem Schirm haben so ungefähr.

[00:12:47] **Marcus Benedict:** Genauso ist es. Es findet einfach nicht statt. Ich bin ja selber Fluglehrer, habe versucht natürlich auch mal zu schauen, was ist so innerhalb der Ausbildung, was wird da gegeben, was steht so in diesen klassischen Ausbildungsbüchern drin und was ich dazu finde zu diesem ganzen Thema, ist einfach super, super wenig. Es findet keine ordentliche Aufklärungsarbeit statt und das möchten wir einfach angehen. Unseren Arbeitstitel, für unser Tun, war ja der Titel die vergessene Disziplin. Das heißt, wenn der DHV den Schwerpunkt mehr auf das Thema technisches Fliegen, Freestyle Fliegen, wie auch immer man es dann nennt, im allgemeinen Akrofliegen legt,

[00:13:27] dann dringt das natürlich tiefer, dann hoffe ich, dringt das tiefer in die Community ein und bringt die ganzen Vorteile mit sich, über die wir gesprochen haben.

[00:13:35] **Lucian Haas:** Als Lobbyist, was würdest du denn gerne erreichen? Jetzt Lobbyist in Anführungszeichen, der Akro-Lobbyist, der du da bist. Willst du einfach sagen, hey DHV, bitte nehmt das Akro-Thema mehr drauf, egal ob da noch immer das 135 Grad Grenze für Kunstflug oder sowas steht oder willst du einfach sagen, hey DHV, nimm auf jeden Fall diese Grenze mal raus, dass es einfach diese Gedankenbremse Kunstflugverbot gar nicht mehr gibt?

[00:14:02] **Marcus Benedict:** Genau, da sind dem DHV auch so ein bisschen die Hände gebunden, weil der DHV natürlich diese Aufhebung des Kunstflugsverbots, nicht einfach selbst bestimmen kann. Zu dem Thema Akro-Lobbyist, also ich sehe mich da so gar nicht, ich war mir auch ganz, ganz lange gar nicht sicher, ob ich überhaupt ein Akropilot bin und weiß auch gar nicht, ob ich in der Form da der ideal richtige dafür bin oder ob es nicht besser wäre, wenn wir hier einen super guten Akropiloten hätten, der natürlich auch was vorweisen kann, was ich alles nicht kann. Aber ich denke, was ich ganz gut kann, ist mich für ein Thema engagieren und mich für ein Thema einsetzen, wenn ich von was überzeugt bin. Und was wir machen möchten, es sind zwei Stränge, sagen wir dazu, und die zwei Stränge, da konzentriert sich der eine Strang darauf, mit dem DHV zusammen Möglichkeiten zu erarbeiten, wie können wir dieses Kunstflugverbot auf Gesetzesebene,

[00:14:50] also in der LuftVO, für uns so aufweichen, wegarbeiten, dass es nicht mehr besteht. Und da ist jetzt der erste Vorschlag von uns an den DHV der, dass wir sagen, das Kunstflugverbot besteht weiterhin, aber in dem speziellen Fall Gleitschirm und Hengel, Hängegleiter ist der Beauftragte dafür zuständig, das zu lösen. Und das finde ich einen ganz charmanten Ansatz, weil der deutsche Hängegleiter ja ziemlich viele Aufgaben schon delegiert bekommen hat. Da gibt es einen Paragraph zu, der das regelt etc. Und somit würde man natürlich ausschließen, dass für andere Luftsportgeräte, für das wir das gar nicht entscheiden können, weil ich überhaupt nicht weiß, kann so ein Drake überhaupt zum Beispiel, so ein Drake überhaupt Kunstflug machen? Das weiß ich gar nicht.

[00:15:35] Somit könnte man die Kompetenz dahin ziehen, zu dem, der die auch hat, nämlich zum Beauftragten des DHVs. Das ist der eine Strang. Und der andere Strang ist einfach der kürzere, der natürlich etwas einfachere, so der erste Schritt zu sagen, lieber DHV, lasst uns doch nach 15 Jahren mal wieder darüber sprechen, was denn tatsächlich die FBO dazu sagt. Und sind denn diese 135 Grad noch die richtige Lösung? Unser Ansatz ist zu sagen, dieser Bereich Kunstflug ist ein variabler Bereich, der sich für jeden Piloten anders verhält. Das heißt, wenn ich ein aktiv fliegender Pilot bin und gehe über diese aktiv fliegende Grenze hinaus, bewege mich quasi in den Bereich Technikfliegen, Freestylefliegen, Akrofliegen und bin dem Manöver gewachsen und beherrsche das Manöver, weil ich im Training bin, weil ich mich habe einweisen lassen etc., dann ist es für mich kein Kunstflugmanöver mehr.

[00:16:24] Also zum Beispiel ein B-Stall ist ja genauso ein Abrissmanöver wie ein Fullstall. B-Stall ist ja auch kein normaler Flugzustand, von dem die Fliegerei spricht. Also die Schrömmung wird abgerissen, ich sink nach unten. Das birgt Gefahren. Das mache ich natürlich nicht super niedrig über Grund. Das muss ich trainieren. Das heißt, wenn ich Herr dieses Manövers bin und im Training bin und eingewiesen bin, dann ist es für mich ein Standardmanöver, was zu meinem Repertoire gehört und ist ein Normalflugzustand. Also ich persönlich finde den ja ganz gut, den B-Stall. Ich

fliege den sehr, sehr oft, um mal schnell Höhe abzubauen. Es geht easy. Und damit würde ich sagen, das überrascht mich nicht. Einen Theo de Blick zum Beispiel überrascht einen Stall auch nicht. Das heißt, aus diesem Gedanken heraus könnte man definieren, dass sobald ich eingewiesen bin in ein Manöver und trainiert bin in ein Manöver, dieses Manöver für mich einen Normalflugzustand darstellt.

[00:17:13] Und das bringt auf beiden Seiten einen super Vorteil, finde ich. Denn auf der einen Seite ist nicht Heli fliegen, Full Stall fliegen per se erlaubt, sondern ist per se erstmal Kunstflug. Wenn ich mich in das Thema einarbeite, dann nicht mehr. Dann ist es für mich ein Normalflugzustand. Das heißt, es bringt mehr. Es wird natürlich nicht nachgewiesen in irgendeiner Form durch eine Prüfung oder sowas, aber es ist, es bringt natürlich mehr Eigenverantwortung mit und es legt so ein bisschen den Fokus darauf, hey, bereite dich ordentlich auf so ein Thema vor. Das kann natürlich dann gefüttert werden mit ganz, ganz vielen, mit ganz, ganz viel Unterlage etc. und Anleitung da oben herum. Und das Zweite ist, für die geübten Piloten, die das Thema beherrschen, ist natürlich nach oben alles offen. Das heißt, wenn ich ein guter Pilot bin und jetzt kam ja gestern erst wieder ein Video raus vom Axel, wie der super niedrig über Grund so ein Super Stall to Infinity fliegt, mit einer Umdrehung dann gerade noch auspendelt und landet, den überrascht jetzt wahrscheinlich so ein Tumbling Fliegen in der Luft auch nicht mehr.

[00:18:09] Das heißt, für den ist das mehr ein Normalflugzustand, wie das ein Normalflugzustand vielleicht für einen Anfänger ist. Das ist mal so der, die grobe Strategie. Also Strang eins, Aufweichung der Luft-VO in Zusammenarbeit mit dem DAV. Das geht nur mit ihm zusammen. Und auf zweiter Ebene die Anpassung der FBO und dann natürlich noch ganz viele Kleinigkeiten, wie auf der DAV Homepage ist nichts von Akro zu finden. Also wenn ich mich informiere auf der DAV Homepage, und schaue, welche Disziplinen gibt es denn eigentlich alles, dann finde ich Streckenfliegen, dann finde ich Hike and Fly, dann finde ich Groundhandling und alles mögliche. Aber ich finde nichts zu Akrofliegen. Das heißt, das bräuchte hier in erster Linie mal jemanden, der sich dem Thema annimmt und so ein bisschen die DAV Seite damit füttert. Was ist das? Welche Informationen gibt es da? Et cetera, et cetera.

[00:18:54] Genau. Und da mehr Fokus auf das Thema zu legen.

[00:18:57] **Lucian Haas:** Was sagt denn der DAV dazu? Läufst du da quasi offene Türen ein oder läufst du vor verschlossene Türen und musst als Lobbyist da ziemlich ordentlich dran klopfen, dass du da überhaupt irgendwie Gehör findest?

[00:19:10] **Marcus Benedict:** Meine persönliche Erfahrung ist eine super, super gute. Also ich bin da in ganz engem Kontakt mit dem Robin Fries und der ist super offen dem Thema. Der unterstützt mich da total. Der hilft mir dabei, das Ganze auf die richtige Bahn zu bringen und bietet sich immer wieder regelmäßig an, um Themen durchzusprechen. Und mit dem DAV zusammen und dann natürlich auch intern mit dem DAV, das organisiert er. Die richtigen Leute an den Tisch zu bekommen. Alles, was ich aber so außenrum mitbekomme, ist immer wieder, dass ich doch oft höre, dass viele diesen Anlauf schon gewagt haben und viele schon gemacht haben und immer wieder aber dann sich im Sand verlaufen hat, abgeblitzt sind oder nicht die Unterstützung bekommen haben. Da bin ich einfach super gespannt, was da jetzt passiert. Also wir haben ja vor, sehr, sehr kurzfristig jetzt im März den Antrag an die Kommission einzureichen, die FBO anzupassen

[00:19:58] und mit einer vorgelagerten Arbeitsgruppe quasi das Thema zu erörtern. Da bin ich sehr gespannt, wie sich der DAV dann da aufstellt und mit uns zusammenarbeitet, da ich ja persönlich auch der Meinung bin, dass das ein Stück weit auch die Aufgabe des DAVs ist. Also wenn man sich das so anschaut und sich mal die Leitlinien des DAVs anguckt, das Leitbild des DAVs anguckt, was Sicherheit angeht, was den Zugang zum Luftraum angeht und so Geschichten, dann habe ich einfach so das Gefühl, dass so ein paar Piloten, ein paar Gleitschirmpiloten nicht gleich behandelt werden. Die wurden vergessen einfach. Und zwar sind es so diese, die Akroflieger, Akroflieger im großen Rahmen genannt. Und daher hoffe ich mir natürlich, dass der DAV erkennt, dass seit 15 Jahren nichts passiert ist und dass es doch Zeit ist, mal sich darüber Gedanken zu machen, dass Materialentwicklung weiter ging, dass Pilotenentwicklung weiter ging und dass da mal wieder was getan werden muss.

[00:20:49] Und vielleicht nicht immer nur alle 15 Jahre, sondern in einem kontinuierlichen Intervall. Also selbst das Gesetz passt. Die Luftfrau hat sich ja 2012 wieder angepasst und Dinge geändert, weil einfach alles vorwärts geht.

[00:21:02] **Lucian Haas:** Nur noch mal vom Verständnis, auch vom zeitlichen Ablauf hier. Du planst jetzt mit dem Geschäftsführer, Robin Fries vom DAV, quasi was vorzubereiten, was man dann der Kommission des DAV vorlegen kann. Kommission ist quasi der Vorstand und ein bisschen erweitert, die dann beschließen können, was wollen wir als DAV denn wirklich machen? Genau. Und diese Kommission soll dann beschließen, okay, wir versuchen jetzt, Akro irgendwie einen Raum im Rahmen des DAV zu geben.

[00:21:29] **Marcus Benedict:** Also zunächst muss die Kommission natürlich erst mal der DAV und der Robin Fries und der Björn davon überzeugt werden, dass unsere Idee sinnvoll ist und dass diese Idee der DAV mitträgt. Und dann kann diese Idee mit dem DAV zusammen in die Kommission eingebracht werden. Da sind ja verschiedenste Berater aus der Wirtschaft et cetera immer dabei. Und das hat sich einfach gezeigt. Und es ist die Empfehlung des DAV, so was nicht grundlegend zur Entscheidung bringen zu lassen in diesem Termin, sondern zusammen mit wiederum weiteren Experten, wie zum Beispiel dem Karl Slessek, der ja auf dem Gebiet der Sicherheit da super viele Erfahrungen hat, das ganze Thema in einer Arbeitsgruppe zu bewerten, auch mal zu verschriftlichen und zu überdenken, welche Vor- und Nachteile denn unser Vorschlag hat und dann diesen Vorschlag von der Kommission entscheiden zu lassen.

[00:22:19] Das würde dann im Sommer stattfinden.

[00:22:21] **Lucian Haas:** Das heißt so gesehen, die Kommission würde im März vielleicht sagen, okay, wir gründen einen Arbeitskreis oder diese Arbeitsgruppe und bitte berate uns oder liefere uns einen Entwurf, einen entsprechenden Vorschlag, wie wir da, worüber wir dann abstimmen können. Und der sollte dann mit allen Beteiligten und die dann auch schon die rechtlichen Hintergründe haben und juristisch abgeklopft, dass man sagen kann, was könnte man beispielsweise an der FBO in irgendeiner Weise ändern, dass das dann in Deutschland möglich ist.

[00:22:48] **Marcus Benedict:** Genau so ist es ja. Der würde uns idealerweise ein paar Arbeitsaufträge mitgeben, was so sein Bild von dieser Geschichte ist. Also da muss natürlich, wie du sagtest, ein Jurist vielleicht mal draufschauen, mit eingebunden werden. Da muss eine Versicherung dazu befragt werden. Da müssen Experten des DAVs befragt werden, aber auch Experten in der Szene befragt werden, die heute vielleicht noch gar kein Gehör gefunden haben. Und wenn man die Informationen alle zusammengetragen hat und dann was Rundes draus gemacht hat, ein rundes Konzept zu hat, dann finde ich, kann man es der Kommission zur Entscheidung vorlegen.

[00:23:17] **Lucian Haas:** Wie realistisch hältst du sowas? Also glaubst du, du wirst Erfolg haben?

[00:23:21] **Marcus Benedict:** Ja, sonst würde ich es nicht tun. Also auf jeden Fall. Und ich möchte mich auch nicht mit einem, ich würde mich auch nicht tatsächlich mit einem Nein zufrieden geben, sondern ich würde es nicht zulassen wollen, ein Nein, sondern ich würde nur eine Anpassung zulassen wollen. Also es ist glaube ich irgendwie jedem klar und wenn man die alten Protokolle durchliest, ist es jedem klar, dass im weitesten Sinne Akrofliegen überall stattfindet. Also man kann auf fast keinen Flugberg mehr gehen, jetzt insbesondere in Deutschland, natürlich auch in Österreich, wo ich nicht in irgendeiner Form ein Akro-Manöver finde. Und das ist, das Thema ist da. Es ist tatsächlich total angekommen. Jeder fliegt es damit. Wenn ich

[00:24:01] den Chrigel Maurer beim Endanflug, mein super Beispiel Chrigel Maurer Endanflug der X-Alp sehe, der ein Heli mit seinem Streckenflügel fliegt, dann zeigt mir das irgendwie, das ist angekommen. Ich sehe Influencer, die ein, zwei Jahre fliegen und mit ihren C-Schirmen Spins fliegen, weil es ihnen Spaß macht. Dann zeigt mir das, das Thema ist irgendwie angekommen und da kann man nicht mehr wegschauen. Also da braucht man in irgendeiner Form eine Lösung. Und die Lösung, die wir jetzt haben, die bietet super viel Freiraum und dieser Freiraum, den finde ich, den darf man ruhig jetzt nicht durch Regel, also nicht durch Gesetze oder durch Verbote oder Einschränkungen in geregelte Bahnen bringen, sondern einfach durch Maßnahmen, um mehr Sicherheit, mehr Verständnis für das ganze Thema zu schaffen, in geregelte Bahnen bringen.

[00:24:47] Also heute ist es ja so, tatsächlich, ich gehe raus und probiere halt, so wie ich das ja damals auch gemacht habe mit meinem Kumpel zusammen. Wir haben uns eine Emily gekauft, sind raus und haben einfach mal probiert. Und das wäre halt ganz toll, wenn es, wenn es so nicht mehr laufen müsste, weil es keine Angebote am Markt gibt, sondern ich fände es toll, wenn es Angebote gibt, die es ja auch gibt. Da gibt es Intentionen zu. Fly Chiemgau ist da ganz aktiv, die Kurse anbieten möchten, so ähnlich wie die Newcomer Challenge, zu sagen, wir erklären euch keine Manöver, aber

wir erklären euch mal die Rahmenbedingungen, die es braucht, um überhaupt nach einem Sicherheitstraining zum Beispiel sinnvolle Manöver trainieren zu können. Und da können wir auch schon von normalen Clubhands sprechen oder mal von einem B-Stall sprechen. Also wie viele Fliegen können dann regelmäßig tatsächlich mit ihrem Schirm dann ein B-Stall oder mal ein Full Stall?

[00:25:35] **Lucian Haas:** Das heißt, das wäre auch so was wie, ich meine, der DRV hat ja so ein Programm des Performance Trainings, wo es dann auch die entsprechenden Fluglehrer weitergebildet werden, dass die dann Performance Trainings machen können, wo es auch teilweise B-Stall und sonst was geht, aber so der Ansatz des technischen Fliegens. Aber die könnte man quasi noch ausweiten, aus deiner Sicht, dass man auch sagen kann, es gibt dann wirklich was, ob man das jetzt Freestyle oder technisches Fliegen, man muss es ja vielleicht nicht so nennen, weil dann jeder sofort zusammenzucken würde, aber dass man sagt, hey, wir zeigen euch noch etwas mehr, was dann da auch noch auch noch geht, damit ihr spielerischer mit eurem Schirm da noch umgehen könnt.

[00:26:10] **Marcus Benedict:** Wäre das auch ein Ziel? Genau, zum Beispiel ja. Also der Performance Trainer ist ja die Steigerung des Fluglehrers. Da muss ich ja besonders schnell in Acht fliegen können, muss halt überdurchschnittliches Können mit dem Schirm unter Beweis stellen können. Und auf jeden Fall, warum sollte, warum gibt es da kein Programm für den normalen Piloten? Also warum habe ich da keine Möglichkeit für die HV aus? Die Privaten bieten das natürlich an. Also die Sicherheitstrainings, die sind da ganz weit vorne dabei. Die machen dann ganz, ganz tollen Job auf jeden Fall in ihrem, in ihrem Bereich. Aber da drum rum passiert halt nichts. Da denke ich, gibt es viel Potenzial, das auszubauen, um zu sagen, durch Akro und Akro löst natürlich immer gleich was aus, was schade ist. Das würde ich gerne ändern wollen in der Zukunft, weil Akro ist einfach etabliert.

[00:26:55] Akro ist der Begriff in der Szene mit jedem, mit dem man aus dem Ausland spricht.

[00:27:00] Und Akro ist halt, wie gesagt, nicht die Hardcore-Tumbling-Manöver, sondern Akro ist alles. Akro ist mit dem Schirm spielen, Ground Spirals, Akro ist Stubby-Touch. Akro ist für mich, das ist für mich alles. Akro sind, sind alle schönen, flüssigen Manöver, die ich mit dem Schirm durchführen kann, außer halt gerade ausfliegen,

[00:27:22] **Lucian Haas:** links, rechts rollen, nicken. Jetzt hast du, oder du sprichst immer gerne von wir wollen das erreichen. Wer ist denn wir? Gibt es denn so was, wie quasi eine organisierte Akro-Szene, die gesagt hat, wir gründen jetzt mal einen Arbeitskreis und schieben das dort an und schieben dich dann halt vor, du sollst mal mit dem DHV sprechen? Oder wer ist da wir? Ist das eigentlich so eine selbsternannte Gruppe und sagt, wir nehmen das jetzt mal in die Hand?

[00:27:45] **Marcus Benedict:** Genau. Wir sind im Grunde der Johannes Glatz von der, von RG, der das Thema bei mir initial angestoßen hat letztes Jahr, der gesagt hat, wir müssen hier was tun und mich irgendwie auf den Trichter gebracht hat, zu sagen, lass uns da was tun. Wir ist Fly Chiemgau, der Sigi und die Dani, die super, super erfolgreiche deutsche Akropiloten sind, viele im Chiemgau fliegen und die zum Beispiel dieses Thema Newcomer Challenge auf Ebene Akro machen wollen. Also wie bereite ich junge Piloten darauf vor? Da gibt es eine Vortragsserie, die an der Gerlitzten starten soll dieses Jahr. Die beiden sind mit dem Boot und ein sehr, sehr guter Freund von mir aus Österreich, auch Fluglehrer, Anwarter, der Norbert Ebner, der zusammen das Thema mit mir anschiebt.

[00:28:31] Und dann hoffe ich natürlich auf, das war so ein bisschen mein, das ist so mein Wunsch und mein Ziel natürlich, dass die Community sich erhebt und sagt, ja, hey, ich bin ja eigentlich auch ein Akroflieger. Ich fliege ja da draußen auch rum. Ich spiele ja auch mit dem Schirm. Ich bin ja auch schon mal in Spin geflogen. Ich habe da auch ein Interesse dran, dass da so ein bisschen eine Community gibt. Ich würde mich freuen, wenn es da Angebote gibt und wenn wir da irgendwie zusammenkommen würden und wenn der, wenn ich da mehr, wenn der DHV diese Disziplinen aktiv bewerben oder nicht bewerben, sondern aktiv in seinem Programm etablieren würde und durch Posts oder was auch immer durch seine Stimme einfach versucht, dem Thema Gewicht zu geben. Fly safe, fly Akro, haben wir mal als Hashtag definiert.

[00:29:14] **Lucian Haas:** Widerspricht ja eigentlich grundsätzlich dem, was so in der klassischen Wahrnehmung von Piloten so ist, vielleicht auch gerade, weil es dieses Kunstflugverbot so gibt und wo die denken, oh, Akrofliegen, lasse ich mal lieber die Finger davon. Obwohl vieles wahrscheinlich so ist, dass ich ihn einfach nur sicherheitstechnisch voll

weiterbringen würde.

[00:29:30] **Marcus Benedict:** Total. Also in meiner Umfrage kam auch raus oder in meiner, ja, meine Umfrage kam auch raus, dass viele gesagt haben, hey, das Akrofliegen gibt mir beim XC-Fliegen total die Sicherheit. Also wenn ich einfach weiß, was mein Schirm in einem Extremzustand tut und ein Extremzustand wäre zum Beispiel ein einseitiger, kann zum Beispiel ein einseitiger Strömungsabriss sein und ich weiß, wie ich mich verhalten muss, weil ich weiß, wie das aussieht und ich weiß, was danach passiert, dann habe ich natürlich beim XC-Fliegen, in dem ich mal, würde ich mal behaupten,

[00:29:58] ein bodennaher Flieger als beim Akrofliegen einen super Vorteil.

[00:30:03] **Lucian Haas:** Lass uns mal den Fokus so ein bisschen weglenken von der rechtlichen Situation und du als Lobbyist, sondern erzähl mir einfach, wie bist du eigentlich selbst zum Gleitschirmfliegen, aber vor allem zum Akrofliegen gekommen?

[00:30:16] **Marcus Benedict:** Ich habe 2013 meine Ausbildung begonnen bei einer Flugschule im Chiemgau, und da ist mir damals dieser Film "Something Between" in die Hände gefallen, und den habe ich dann, habe ich mir natürlich 100.000 Mal reingezogen und war total fasziniert von diesem Film, wie elegant und wie ästhetisch diese Akropiloten damals mit dem Schirm geflogen sind, wie die gespielt haben im Gelände, an der Düne Pilat zum Beispiel oder an der Küste etc. Das hat mich total fasziniert und da war für mich irgendwie klar, das möchte ich auch machen, Akrofliegen. Und dann hat es, mein Weg in die Fliegerei war super, super schwierig, also ich habe total zu kämpfen gehabt mit Höhe, ich habe total zu kämpfen gehabt mit Übelkeit und lauter so Geschichten, warum ich dann auch lange auch...

[00:31:01] Passt ja zu Akrofliegen. Ja, genau. Von der Grundvorstellung. Total. Deswegen war das für mich ganz, ganz weit weg, dass ich das irgendwann mal in irgendeiner Form machen könnte, aber trotzdem hatte ich so als Ziel und dann bin ich auch recht ehrgeizig und habe gedacht, okay, vielleicht geht sich das irgendwie aus. Und 2018, nachdem ich dann sehr lange Pause gemacht habe und eigentlich nur vielleicht 20, 25 Flüge hatte, da damals 2013, habe ich 2018 wieder angefangen und ganz normal meine A-Lizenz gemacht und war viel am Fliegen und habe mich in das Thema reingekämpft, reingearbeitet in die Fliegerei, habe meine Höhenangst überwunden von ganz, ganz kurzen Flügen und die Abgleiter waren sehr geländernah zu immer, immer längeren Flügen und höheren Flügen. So langsam ging dann die Übelkeit auch weg mit dem Training.

[00:31:48] Tatsächlich habe ich dieses Jahr, wenn ich im Winter ein, zwei Monate Pause habe, immer noch damit zu tun, aber ich kriege es in den Griff. Es ist eine Gewöhnung, glaube ich. Das

[00:31:56] **Lucian Haas:** ist die große Sache,

[00:31:56] **Marcus Benedict:** sagst du. Genau, es ist eine Gewöhnung. Höhenangst und Übelkeit kriegt man durch viel Fliegen auch weg. Die kriegt man auch weg, genau. Und viel Willenskraft auf jeden Fall. Als ich dann den Schein hatte 2018, kam sofort so um das Thema Scheinerwerb der Gedanke auf, mit dem Akku fliegen, das ist ja, das ist schon cool. Das sieht toll aus, was die da machen, das möchte ich doch auch irgendwie. Dann kam mir dieser Film in Erinnerung, den habe ich dann wieder aus dem Regal gezogen, 2018 wieder angeschaut mit einem Freund zusammen und wir haben dann entschieden, dann lass uns so, okay, dann lass uns so einen Schirm kaufen. Und dann haben wir uns... Direkt nach der Schulung. Genau, ich glaube, wir haben den sogar noch davor bestellt. Der kam dann danach

[00:32:33] und da wurden super gut beraten, was das Thema auch angeht und immer wieder wurde gesagt, wie vorsichtig wir sein müssen und das war uns allen klar und wir sind ja auch überhaupt keine Draufgänger oder so irgendwas, sondern ich habe ein total gutes Sicherheitsbewusstsein und ich mache das in meiner Meinung nach so sicheren Rahmen wie möglich und dann kam irgendwann dieser Emilie dann bei uns an. Wir hatten natürlich noch gar keine geeigneten Gürtzeuge. Ich bin dann mit meinem Leichtgürtzeug geflogen und dann haben wir wirklich in super, super ruhiger Luft abends ganz viele Abgleiter mit dem Schirm gemacht und uns an diesen Akroschirm gewöhnt, uns dahin gearbeitet. Ob das heute der richtige Weg war, weiß ich gar nicht. Vielleicht hätten wir damals besser mit einem einfacheren Schirm begonnen, aber das war unser Weg damals. Wir wussten es nicht besser und so ging es los. Genau, dann haben wir Sicherheits-Trainings gemacht und versucht uns weiter in das Thema einzuarbeiten, weiter an dem Manöverfliegen zu arbeiten, mehr Manöver zu beherrschen.

[00:33:24] Vor allem dieses Full Stall-Manöver hat uns sehr begeistert damals. Und im Sicherheits-Training haben sie uns dann irgendwann gesagt, mit der Emily, das wird nichts, das kann ich euch nicht ansagen, die ist viel zu dynamisch, die ist viel zu schnell, da müsst ihr irgendwie selber mit klarkommen. Ja, und dann haben wir das gemacht und da für uns die nächsten Seen super weit weg sind und das alles immer mit großem Aufwand verbunden ist, haben wir Akro in großer Höhe so sicher wie möglich über Grund trainiert.

[00:33:51] **Lucian Haas:** Du wohnst, wenn ich das richtig sehe, in der Nähe von Aschaffenburg. Das ist ja eher, ich sag mal, eine leicht hügelige Landschaft dort. Das ist jetzt nichts, wo man sagen würde, bestes Umfeld, um irgendwie Akro zu trainieren. Gehst du bei dir in der Ecke wirklich auch mit einem Akro Gleitschirmfliegen und machst da auch Akro-Manöver?

[00:34:11] **Marcus Benedict:** Nein, leider gar nicht. Also ich fliege hier überhaupt nicht bei mir und das ist ein weiteres Thema, was es mir schwerfällt, so in diese ganze Fliegerei reinzukommen, weil ich natürlich nicht direkt um die Ecke vom Berg wohnen und abends nochmal schnell eine Runde fliegen gehen kann, sondern ich muss tatsächlich immer ins Auto und los. Und in die Berge fahren, uns dort machen. Ein Versuch war letztes Jahr mal, vorletztes Jahr mal, Segelfliegen anzufangen, was ich ja noch gemacht habe und bis zum Alleinflug dann auch betrieben habe. Um da mehr in die Fliegerei reinzukommen, fliegen ist einfach meine Leidenschaft. Das ist ein sehr, sehr großer Teil meines Lebens geworden. Und ja, leider geht es hier nicht. Und jetzt bin ich gerade dabei, vielleicht dieses Jahr mal hier ein bisschen am Weinberg in einem Verein zu fliegen. Aber tatsächlich findet für mich Fliegen in den Bergen statt und dann muss ich halt in die Berge, weil es hier keine Berge gibt.

[00:34:59] Wie häufig fährst

[00:35:00] **Lucian Haas:** du dann in die Berge,

[00:35:01] **Marcus Benedict:** auch um Akro zu fliegen? Schon sehr oft. Also die Saison geht jetzt für mich quasi dann wieder im Februar los. Dann besuche ich meinen Freund in Salzburg. Dann bin ich bei ihm. Ich habe die Möglichkeit, sehr flexibel von zu Hause aus arbeiten zu können. Und dann versuche ich einfach tagsüber meinen Job zu erledigen, die Aufgaben abzuarbeiten, damit ich dann möglichst schnell raus kann und fliegen gehen kann. Und ich würde mal sagen, also ich versuche nicht zu pendeln mit dem Auto, so dass ich ultra viele Kilometer aufs Auto schruppe. Und die Umwelt liegt mir ja auch natürlich am Herzen, da die Umwelt so stark belastet, sondern dann immer über längere Zeiträume runterzufahren. Also bin ich halt einfach mal zwei, drei Wochen unten in den Bergen und dann komme ich wieder heim. Und so verbringe ich meinen Sommer bis zum Anfang Oktober, indem ich alle zwei, drei Wochen in die Berge pendle.

[00:35:51] **Lucian Haas:** Welchen Anteil hat denn da so das Akrofliegen an deinen Flügen und deiner Flugmotivation? Den

[00:35:57] **Marcus Benedict:** größten würde ich sagen. Also Akrofliegen ist mir schon super wichtig und Akrofliegen mache ich ganz, ganz viel, zumal ich da jetzt kein Talent drin bin, sondern ich muss da, ich brauche viele Wiederholungen und viele Übungen und viele, viele Versuche, um da gut reinzukommen und die Manöver dann auch so sicher zu beherrschen, dass ich sage Okay, jetzt bin ich an einem Punkt angekommen, wo ich einen Step weitergehen kann. Es war schwierig, am Anfang überhaupt herauszufinden, was dann der nächste Step immer ist. Dann macht man natürlich so seine Erfahrungen. Also ich hatte natürlich auch schon meine Retteabgänge gehabt und so. Das wirft einen dann wieder etwas zurück. Dann durch die Ausbildung meines Fluglehrers musste ich leider das Akrofliegen ein bisschen hinten anstellen, weil auch da die, da ich natürlich den Anspruch hatte, die Praxis und die ganzen Manöver, die da so gefordert sind, Astra 1 und 1A zu beherrschen.

[00:36:45] Und da war ich schon am Üben, auch mit A-Schirmen, schneller Acht zu fliegen, Klapper zu fliegen, B-Stol zu fliegen, die ganzen Manöver ordentlich zu können. Dann kommt es natürlich nicht zum Akrofliegen. Dann habe ich letztes Jahr so ein bisschen mit dem Flug zum Streckenfliegen begonnen, mal an einem Wettbewerb teilgenommen, um da mal ein bisschen Wettbewerbsluft zu schnuppern. Das will natürlich auch geübt sein. Und dann passen halt oft auch nicht die Bedingungen zum Akrofliegen. Und dann fliege ich halt das, wo die Bedingungen gerade so passen. Und wenn die Bedingungen wieder passen, dann fliege ich wieder Akro.

[00:37:12] **Lucian Haas:** Würdest du denn sagen, von deinem eigenen Erleben, dass dir dieses Akrofliegen auch für deine andere Fliegerei schon was gebracht hat?

[00:37:19] **Marcus Benedict:** Auf jeden Fall. Das war der Schlüssel dazu. Die Fähigkeit zu besitzen, in Full Stall ordentlich fliegen zu können und das zu beherrschen und zu wissen, wenn der Schirm sehr schnell schießt, aus welchen Bedingungen auch immer, den abstoppen zu können, das gibt mir unglaublich viel Sicherheit beim Fliegen. Also ich weiß einfach, dass mich relativ wenig überraschen kann. Ich konnte schon sehr früh diese, ich hatte diese erzählten Erlebnisse, ich hatte eine Klappe in der Luft, die hat mich relativ wenig beeindruckt, weil die hatte ich natürlich auch am Anfang mittlerweile dann weniger, weil man weiß, wie man reagieren muss. Aber das hat mich alles nie besonders beeindruckt, weil ich wusste, das war ein Fehler von mir und ich muss einfach sagen, ich muss einfach noch ein bisschen mehr trainieren und dann kriege ich das, kriege ich das besser in den Griff und die Fähigkeiten durchs Akrofliegen, die haben das schon mal gleich auf ein ganz anderes Level gehoben.

[00:38:04] Und was man auch nicht vergessen darf, ist das Beschäftigen mit dem Rettungsgerät. Also mich, mein erster Retterabgang tatsächlich, der war super unspektakulär. Der lief in meinem Kopf total routiniert ab. Ich habe das trainiert am Boden. Ich habe mich darauf vorbereitet. Ich habe mich mit dem Thema auseinandergesetzt und dann lief das tatsächlich alles genauso ab, wie ich es mir vorgestellt habe. Ich bin super an den Griff, ich habe das Rettungsgerät ausgelöst. Ich habe an der Verbindungsleine gezogen. Ich habe mich mit den Quick Outs ohne Probleme abgetrennt. Ich habe mich ausgetwistet und habe dann versucht, diesen steuerbaren Retter in ordentlichem Gelände zu landen, was mir nicht geklickt ist, weil der Talwind zu stark war. Box und Drift unterschätzt. Auch ein Learning daraus. Und das sind alles Erfahrungen, die gibt einem das Akrofliegen. Und da bin ich sehr froh drum.

[00:38:51] Ich

[00:38:51] **Lucian Haas:** war mal beim Sicherheitstraining an der Gerlitz. Da war eine ganze Gruppe junger Akropiloten, die schon ziemlich gut ihre Manöver flogen. Aber ich fand es immer interessant. Die sagten, sie fürchten sich vorm Thermikfliegen. Das ist denen zu rappelig und so was. Dann habe ich mir gedacht, ihr macht da sonst irgendwie, fliegt da schon eure Helis und Dynamic Full Stalls und so was. Aber Thermikfliegen findet ihr zu rappelig. Kennst du sowas auch?

[00:39:18] **Marcus Benedict:** Nee, eigentlich nicht. Dadurch, dass ich so viel fliege. Ich kann nachvollziehen, was sie meinen, weil natürlich das Akrofliegen per se erstmal, wenn ich so viel fliege, wenn ich tatsächlich viele Runs mache, dann mache ich die ja in ruhiger Luft, weil thermische Luft natürlich das Manöverfliegen beeinflusst. Also habe ich eigentlich vom Ablauf her einen Start, einen relativ ruhigen Flug in einer Box, die auch relativ ruhig ist, an ruhigen Bedingungen, an Tagen, die ruhige Bedingungen bieten. Und dann kann ich da meine Manöver fliegen, lande wieder und dann geht es von vorne los. Dann kann ich mir natürlich schon vorstellen, wenn man dann auch dann nicht so super geübt ist oder da keine Erfahrung drin hat oder weniger Erfahrung drin hat, dass das Thermikfliegen einem zu hoppelig ist. Aber tatsächlich geht es mir nicht so, weil ich immer, immer genauso viel Thermik bestimmt geflogen bin, wie Akro geflogen bin.

[00:40:05] Da wir viele auch in Gebieten geflogen sind, wo ich keine Gondel benutzt habe, sondern immer wieder thermisch meine Höhe gewonnen habe, um dann mein Akromanöver zu fliegen.

[00:40:14] **Lucian Haas:** Sollte deiner Meinung nach jeder Flieger mal ein bisschen Akrotraining machen? Und wenn ja, was würdest du sagen, wie sollte man sich am ehesten dem soften Akrofliegen nähern? Also

[00:40:25] **Marcus Benedict:** in meiner Definition, was Akrofliegen ist, was ich verstanden habe, dass Akrofliegen ist, auf jeden Fall, also ganz klares Ja. Und im Idealfall über ein Sicherheitstraining. Also wenn ich gar keine Ahnung von dem Thema habe und ich weiß, worum es geht, dann gehe ich am besten in ein Sicherheitstraining und taste mich langsam an das Thema Akrofliegen ran. Und da kann Akro für einen vielleicht schon sein, eine Spirale mit einer ordentlichen Sinkgeschwindigkeit zu fliegen und die wieder gut auszuleiten oder einen French Pitch zu fliegen und den Schirmgewehr ordentlich abzufangen. Und das mache ich natürlich. Jetzt erklär mal kurz, was ist French Pitch? Ein French Pitch ist, wenn ich mich aus einem dynamischen Manöver quasi ohne den Schirm, ohne die Energie des Schirms in ordentlichen Bahnen abzubauen, rausschießen lasse, dann habe ich einen sehr hohen Pendler.

[00:41:13] Das heißt, ich pendel sehr weit nach vorne, der Schirm kommt sehr weit nach hinten und im Gegenzug kommt dann der Schirm, schießt der Schirm sehr stark nach vorne und ich muss quasi, ich trainiere den Schirm in einem, in einem Zustand abzufangen, ohne dass er zu weit vor mich kommt und klappt. Genau, ich lasse mich quasi aus einem dynamischen Manöver vorne rausschießen. Dadurch provoziere ich einen stark schießenden Schirm und das Training ist, den Schirm zu, im richtigen Moment zu stoppen.

[00:41:40] **Lucian Haas:** Was ja dann auch fürs Thermikfliegen oder sowas natürlich auch wieder vollkommen nützlich und sinnvoll ist, weil man dann, wenn man dieses extreme Pitchen kann, dann kann man wahrscheinlich das halbextreme Pitchen beim Thermikfliegen dann erst recht doppelt so gut. Also das, das zu kontrollieren.

[00:41:56] **Marcus Benedict:** Genau so ist es und genau das ist der Trainingseffekt. Ich darf nämlich nicht mehr lange überlegen in dem Moment, wenn es mir dann in freier Wildbahn passiert, sondern ich muss einfach super schnell auf der Bremse sein. Das hat mir das Akrofliegen beigebracht, dass ich, dass der sehr dynamische Schirm sehr, sehr schnell nach vorne kommen kann und dann muss ich einfach, ohne zu denken, ohne zu, ohne Verzögerung sehr schnell, sehr intensiv kurz auf der Bremse sein, um den Schirm abzufangen. Nicht so stark, dass ich nicht wieder abreiße etc. Und dieses Gefühl dafür zu bekommen, das ist meiner Meinung nach für jeden wichtig. Das kann für jeden wichtig sein und das lerne ich in einem Sicherheitstraining, um zu wissen, wo ist denn überhaupt der Grenzbereich.

[00:42:32] **Lucian Haas:** Du hast vorhin gesagt, du bist auch Fluglehrer. Arbeitest du auch als Fluglehrer oder hast

[00:42:37] **Marcus Benedict:** du nur den Schein gemacht? Nein, ich arbeite auch als Fluglehrer. Ich habe natürlich noch meinen Hauptjob, mit dem ich mein Geld verdiene. Das mache ich nicht über die Fluglehre, aber ich arbeite als Fluglehrer und ich bin ganz motiviert und ganz stark dabei, mein Leben noch mehr in die Fliegerei zu bewegen, also mein Tun noch mehr in die Fliegerei zu bewegen. Und mal schauen, was kommt. Also das große Ziel ist, in der Gleitschirmszene, in der Branche, als Fluglehrer, als Tandempilot, als whatever, mehr zu arbeiten. Und da wird die Fluglehre ein großer Bereich von sein, bestimmt.

[00:43:08] **Lucian Haas:** Und als Lobbyist, willst du dann irgendwann der erste Akro-Fluglehrer Deutschlands

[00:43:12] **Marcus Benedict:** werden? Da bin ich wahrscheinlich gar nicht der Richtige für. Da bin ich zu schlecht. Also da gibt es auf jeden Fall Bessere, die das besser können, als Akro-Fluglehrer zu arbeiten.

[00:43:21] **Lucian Haas:** Wenn du jetzt deine Akro-Künste mal so einschätzen würdest, fällt das denn eigentlich schon nach deutscher Definition unter Kunstflug, was du machst?

[00:43:32] **Marcus Benedict:** 98 Prozent davon nicht, aber zwei Prozent davon schon. Also ich habe begonnen, letztes Jahr rhythmisch satt zu fliegen. Das ist ein Manöver, in dem ich quasi in einer Satt-Rotation den Schirm so aufschaukel, dass ich rückwärts mich langsam, mich quasi hocharbeite und rückwärts über den Schirm gehe, muss ich langsam quasi ins Tumbling reinarbeiten. Und da würde ich sagen, bin ich schon oft in einem Zustand, wo ich über diesen 135 Grad bin. Und trainierst du immer nur über Wasser oder machst du das auch über Grund?

[00:44:03] Beides. Also ich habe letztes Jahr das erste Mal den Galasee kennengelernt als Trainingsgebiet, was mir sehr, sehr getaucht hat, weil es einfach eine unglaubliche Höhe bietet. Aber in den meisten Fällen trainiere ich über Grund, aufgrund dessen, weil einfach die Wassertrainingsgebiete zu weit für mich weg sind. Also ich komme ja aus Aschaffenburg, das ist in der Nähe von Frankfurt, da oben. Und da bin ich natürlich schnell mal nach Küssen gefahren oder an Bischlingen gefahren oder sonst wo gefahren, wie jetzt zum Beispiel an den Galasee oder an die Gerlitz. Ist dir das nicht so riskant, über Grund zu trainieren? Nee, gar nicht. Also dieses Akro over Ground ist bei mir ja ein großes Thema und finde ich überhaupt nicht. Also wenn man sich mit dem Thema beschäftigt und dann finde ich, dann hat beides seine Vor- und Nachteile.

[00:44:48] Und ich könnte nicht per se sagen, dass Akro over Ground also das Fliegen über Grund, das akrobatische Fliegen, das Trainieren über Grund gefährlicher ist, zumal es ja in 99 % der Fällen der Realität entspricht. Also was für mich ein wichtiger Faktor ist, ist die Höhe, die ich habe beim Trainieren, ist die Ausrüstung, die ich dabei habe beim Trainieren, ist die Vorbereitung, die ich getroffen habe während des Trainings. Also wie gesagt, die Box richtig zu wählen, den Drift richtig zu wählen, die richtigen Rettungsgeräte dabei zu haben für das Gelände, in dem ich trainiere,

die Höhe zu haben, dass ich ordentlich und gut trainieren kann. Das ist für mich auch so ein KopftHEMA. Ich höre sehr, sehr rechtzeitig auf zu trainieren und ein gutes Höhenmanagement habe. Also dass ich immer in der Lage bin, rauszuschauen und zu sehen, wie hoch ich noch bin, um zu sagen, jetzt muss ich abbrechen und jetzt ist es zu niedrig zum Beispiel, genau.

[00:45:37] Bei Wasser birgt auch viele Gefahren. Also wenn ich über Wasser trainiere, ohne dass fix unten einer im Boot ist und ich keine ordentliche Schwimmweste dabei habe, dann würde ich sogar sagen, ist über Wasser zu trainieren gefährlicher wie über Grund zu trainieren.

[00:45:51] **Lucian Haas:** Weil da einfach absolut

[00:45:51] **Marcus Benedict:** nicht mehr

[00:45:51] **Lucian Haas:** saufen kannst, wenn dich das Gurtzeug dann im Grunde unter Wasser drückt und so.

[00:45:56] **Marcus Benedict:** Ja, total. Also das Gurtzeug sorgt ja dafür. Der Protektor, der uns ja normalerweise schützt, der bietet ja Auftrieb, der sorgt dafür, dass der Kopf unter Wasser gedrückt wird. Wenn die Weste zu klein ist, arbeitet die dem nicht entgegen. Dann habe ich immer noch das Problem, dass ich in den meisten Fällen den Schirm noch an mir hängen habe. Dann habe Thermik nach unten ziehen kann, wenn der sich mit Wasser füllt und es vielleicht eine kleine Strömung gibt. Und das größte Problem, das habe ich letztes Jahr sehr, sehr eindrücklich gesehen, ist Wind und das Rettungsgerät. Also das Rettungsgerät, wenn ich ins Wasser gehe, kann natürlich in sich zusammenfallen, wird aber in der Regel aufgeblasen bleiben. Und bei einem relativ starken Wind, den ich am See habe, zum Beispiel am Gardasee, durch den Südwind, der dann da am Nachmittag durchzieht, zieht mich das Rettungsgerät rückwärts, mit dem Kopf nach unten, über das Wasser.

[00:46:45] Und da hätte ich letztes Jahr im Sicherheitstraining fast einen ertrinken sehen, wenn das Boot nicht schnell genug da gewesen wäre. Da geht es ja dann um wenige Sekunden. Und von daher würde ich fast sagen, fühle ich mich in einer ordentlichen Höhe mit einem ordentlichen Rettungssystem über Grund wohler, wenn ich weiß, es ist unten kein Boot für mich vorgesehen und so Geschichten wie über Wasser.

[00:47:06] **Lucian Haas:** Aber du würdest schon sagen, wenn man da anfängt, auch im kleineren Manöver zu trainieren, es wäre schon klasse, letzten Endes zumindest zwei Retter zu haben, dass man sagt, selbst wenn du das mit einem normalen Gurtzeug machst, baue dir am besten vielleicht noch einen Frontretter vorne dran, dass du noch einen Ersatz

[00:47:22] **Marcus Benedict:** hast irgendwie. So sicher wie möglich gestalten, ist die Devise. Also ein ganz wichtiger Punkt ist einfach, es darf nichts passieren. Also das ist für mich immer so die oberste Prämisse. Es darf nichts passieren. Also das heißt jetzt nicht, dass ich eine Wetterauslösung habe, sondern es darf mir einfach nichts passieren. Das ist die oberste Prämisse. Und darum baue ich alles auf. Ich gestalte das so sicher wie möglich. Das heißt, das fängt bei den Bedingungen an. Wenn ich weiß, es ist zu thermisch, sind zu viele Leute in der Luft, die Box ist zu klein, ich habe zu viel Wasser, Wind unten am Landeplatz oder innerhalb der Box, der Drift ist zu groß, es ist nicht gewährleistet, dass ich da unten ankomme. Ich habe nicht die Möglichkeit, genügend Höhe aufzubauen oder ich habe nicht das richtige Rettungs-Equipment dabei. Ich fliege ja mittlerweile mit einem Base-System. Das heißt zwei Rettungsgeräte, zwei klassische Rettungsgeräte und ein Base-System.

[00:48:08] Und genau, so versuche ich mir einfach, das Training, mein Training, so sicher wie möglich zu gestalten. Und das sollte immer die Devise sein.

[00:48:18] **Lucian Haas:** Du sagst, Übergrund in großer Höhe. Bis in welche Höhe gehst du selber, wo du sagst, da traue ich mich an den Grund ran? Oder ich sage, in der Höhe leite ich alles immer aus, weil ich sage, das ist einfach meine Sicherheitshöhe, die ich immer einhalten will?

[00:48:34] **Marcus Benedict:** Ich glaube, 450 Meter ist die Pflicht. Ich weiß es jetzt gar nicht. Aber ich würde mal so sagen, so ab 250 Meter höre ich auf mit dem, wo ich mir nicht mehr zu 100 Prozent sicher bin. Sondern dann kommen halt nur noch Kleinigkeiten, die ich dann unter 250 Meter mache. Und ich würde mal sagen, ab 150 Meter allerspätestens bereite ich mich eher auf Landungen vor.

[00:48:57] **Lucian Haas:** Du bist verheiratet, hast zwei Kinder. Wie gehst du damit um? Ich meine, was sagt deine Frau zu dem Risiko Akroflieger? Oder sieht sie das gar nicht so, sondern ach, der geht mal wieder fliegen und hat Spaß und er kommt dann entspannt nach Hause und ich freue mich dann an dem.

[00:49:13] **Marcus Benedict:** Ja, das ist eine ganz, ganz gute Frage. Und die hat mich auch und meine Frau, als wir unsere Tochter zur Welt gebracht haben, vor jetzt knapp ein, eineinhalb Jahren natürlich wieder beschäftigt. Aber ehrlich gesagt ist das, also ich liebe einfach das Fliegen und Fliegen ist für mich per se nicht gefährlich. Also ich finde, es gibt viele, viele Sachen, die viel gefährlicher sind wie Fliegen. Und für mich ist das nicht so dieser klassische Risikosport wie Basejumpen oder so irgendwas, was man manchmal im Kopf hat, sondern ich gestalte das einfach sicher. Und das ist, das ist immer das oberste Ziel. Und da das meine Passion ist, wollte und konnte ich das nicht aufgeben. Und damit müssen einfach alle leben um mich herum, sozusagen genauso wie ich auch. Und dass dieses Risiko, dass es lebensgefährlich ist und ich das jetzt aufhöre, weil ich, weil ich eine Tochter habe oder zwei Töchter habe und eine Frau habe, das sehe ich gar nicht so, sondern es ist,

[00:50:07] wir gestalten das so sicher wie möglich und wir haben da alle Spaß dran. Meine Frau selber fliegt ja auch und dann gehört das einfach mit dazu. Risiko ist Teil des Lebens. Fliegt die auch Akro? Ne, die fliegt am liebsten Akro. Sie ist ein Abgleiter in ruhiger Luft und ist da total happy mit und fühlt sich da sehr wohl. Wir fliegen sehr gerne Tandem zusammen. Das ist so ihre Welt. Aber weiß Gott, was da noch kommt. Also wenn man mir wahrscheinlich damals gesagt hätte, mit meiner Übelkeit und meiner Höhenangst und allem und mit dem, was ich da damals, mit dem, mit dem allen, was ich zu kämpfen hatte, um in die Fliegerei, in die Gleitschirmfliegerei zu kommen, dass ich jemals mich nur ansatzweise über den Schirm bewegt, dann hätte ich das auch nie für möglich gehalten.

[00:50:51] **Lucian Haas:** Wenn du am Anfang solche Probleme hattest, was war dein Antrieb, da trotzdem so dran zu bleiben? Ich meine, wenn einem da immer übel wird, dann sagt man immer, es ist ja vielleicht doch nicht meins, auch wenn ich Lust hätte, mal fliegen zu gehen. Aber was hat dich da getrieben, quasi zu sagen, da will ich drüber kommen?

[00:51:11] **Marcus Benedict:** Die Faszination am Fliegen, die Perspektive des Fliegens, das Gefühl vom Fliegen, alles das, was so die Leidenschaft des Gleitschirmfliegens ausmacht, hat immer allen Hindernissen, hat immer allen Hindernissen getrotzt und in dem Fall für mich überwogen. Also wenn ich zum Beispiel, Meduno ist ja fast mein Hausberg, kann man sagen, da fliege ich sehr, sehr viel. Und wenn ich einen ganz tollen Abendflug habe in Meduno und nach einer halben Stunde Sonne am Berg und fliege nochmal sehr geländenah über die Wiesen und genieße den Sonnenuntergang und die Perspektive und das Gefühl, da entlang zu gleiten, am besten noch mit meinem Kumpel zusammen, der direkt neben mir fliegt, dann ist das einfach alles so überwältigend und so toll, dass ich nicht den Wort habe, den Wort zu fassen und übertrifft diese Schwierigkeiten in Längen.

[00:52:01] **Lucian Haas:** Kleiner Ausblick noch nach vorne. Wenn du jetzt diesen DHV davon überzeugt bekämst, also auch die Kommission überzeugt bekämst, dass man da Akro irgendwie wieder weiter nach vorne bringen muss in Deutschland. Wann glaubst du, ist es soweit, dass man wirklich sagen kann, vielleicht dass zumindest pro forma irgendwie in der FBO oder sowas das Kunstflugverbot ist gefallen? Und die Denkbegrenzungen sind damit auch gefallen und es kann wieder vorangehen?

[00:52:32] **Marcus Benedict:** Alle spätestens in der, oder sagen wir mal, frühestens in der zweiten Kommissionssitzung. Die wäre dann, die ist glaube ich angesetzt für Juni diesen Sommer. Und wenn die Kommission zu dem Entschluss kommt, im Juni diesen Sommer, dass uns ein Vorschlag, die Arbeitsgruppe, das was ausgearbeitet wurde, noch nicht passt und nichts richtiges ist, dann geht es weiter, dann arbeiten wir weiter daran. Also ich habe keinen Grund aktuell und sehe keinen Anlass, da nachzulassen und da nicht weiterzuarbeiten, bis wir eine Lösung erzielt haben, die passt, die alle berücksichtigt, die die Sicherheitsthematiken berücksichtigt und die natürlich auch unseren Sport berücksichtigt in Form von Akro ist ein Teil dessen, was da draußen mit dem Gletschern passiert. Das heißt,

[00:53:16] **Lucian Haas:** so wie du dich gegen Übelkeit und Höhenangst hartnäckig quasi durchgesetzt hast als eigener Fluglobbyist und sagst, ich will das machen, so wirst du das auch im Akrobereich schaffen.

[00:53:27] **Marcus Benedict:** Das ist das Ziel. Genau. Dafür bin ich jetzt angetreten sozusagen. Mit meinen Jungs natürlich im Hintergrund, die mich unterstützen. Auf jeden Fall. Jungs und

[00:53:37] **Lucian Haas:** Mädels. Gut, Marcus. Dann wünsche ich dir viel Erfolg damit. Jetzt erst mal mit den weiteren Gesprächen beim DRV, der ersten Kommissionssitzung Anfang März. Möge das alles dir nicht zu viele Knüppel oder die hohen Herren des DRV dir da nicht zu viele Knüppel zwischen die Beine werfen, sondern dass da irgendwie etwas vorangeht. Und ich bin mal gespannt, ob sich vielleicht wirklich in den nächsten Jahren dann auch einstellungsmäßig bei der deutschen Fliegerei ein bisschen andere Einstellungen auch gegenüber dem Akrofliegen, Kunstfliegen, Freestyle-Fliegen oder vielleicht nennen wir es einfach nur technisches Fliegen, da eine andere Herangehensweise dann auch ergibt.

[00:54:18] **Marcus Benedict:** Finde ich schön. Die Frage ist einfach, was ist Akro? Und Akro ist halt nicht diese Hardcore-Tumbling-Manöver, sondern Akro ist im Grunde ein Lifestyle. Und das ist dieses Spielen mit dem Schirm. Also wenn ich schon jemanden sehe, der ganz elegant startet und den Schirm einfach super fein unter Kontrolle hat und sich vielleicht mit dem Flügel die Wiese berührt, quasi diesen Stubby-Touch macht, ist für mich schon Akrofliegen. Wenn man quasi verstanden hat, dass Akrofliegen eigentlich mehr ist wie nur dieses Hardcore-Tumbling und diese Geschichten und diese aggressiven Manöver, dann glaube ich, ist das Akro bei uns in der Szene angekommen. Und dann wird jeder feststellen, dass er auch ein Akropilot ist. Wir alle fliegen quasi schon Akro.

[00:55:01] **Lucian Haas:** Das war die Folge 102 von Podz-Glidz, der Akro-Lobbyist mit Marcus Benedict. Wenn du noch mehr über die hier angesprochenen Themen erfahren willst, so findest du in den Shownotes im Gleitschirm-Blog Lu-Glidz einige weiterführende Links. Mein Name ist Lucian Haas. Ich bin der Produzent von Podz-Glidz und Herausgeber von Lu-Glidz. Kürzlich erhielt ich von einem Piloten namens Thomas, einen Förderbeitrag von 100 Euro. Thomas schrieb dazu, Hallo Lucian, ich bin ein begeisterter Podcast-Fan von dir. Finde jede Folge super spannend, informativ und unterhaltsam. Bitte mache weiter so. Freue mich schon auf die nächsten 100 Folgen. Solche Rückmeldungen sind für mich natürlich sehr schön und motivierend.

[00:55:47] Genauso freut es mich, dass Thomas meine Arbeit dahinter anerkennt und deshalb auch finanziell unterstützt. Offensichtlich hat er sogar meinen unverbindlichen Vorschlag aufgegriffen, mir einen Euro pro Podcast-Folge zu geben, in diesem Fall dann aufsummiert als Förderbeitrag. Ein Euro für jeweils rund eine Stunde und mehr an guter Unterhaltung und einer Portion Weiterbildung ist meines Erachtens nicht viel und trotzdem gut investiertes Geld. Wenn auch du und viele weitere Zuhörerinnen und Zuhörer es so halten wie Thomas, dann kann ich Blog und Podcast auch weiterhin so professionell und völlig werbefrei betreiben und weiterentwickeln. Aus etlichen anderen Rückmeldungen weiß ich, ein Angebot wie Lu-Glidz und Podz-Glidz gibt es kein zweites Mal in der Gleitschirmszene.

[00:56:34] Wenn dir das etwas wert ist, dann sei wie Thomas. Alle nötigen Infos, wie du ganz einfach und ohne jede Verpflichtung zum Förderer werden kannst, findest du auf www.Lu-Glidz.blogspot.com und dort auf der Seite Fördern. Lu-Glidz schreibt sich L U minus G L I D Z. Bis zum nächsten Mal. Ciao.

English

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

Show notes

In Germany, aerobatics with a paraglider is not allowed. Marcus Benedict wants to change that.

In Switzerland there is the Swiss Acro League, in Austria the Austrian Acro League. In each case, the goal is to promote aerobatics with paragliding and to introduce pilots to this playful form of paragliding. And in Germany? There, the topic is treated rather like a stepchild. On the DHV website, there isn't even a section for Acrofliegen.

This also has a legal background. In the German Luftverkehrs-Verordnung, aerobatics with aviation equipment, including paragliders, is officially prohibited.

In 2009, the DHV first more precisely defined in its flight operations regulations which flight conditions with the paraglider actually constitute aerobatics. 135 is the magic number there. Only when the pilot swings more than 135 degrees around the longitudinal or lateral axis is it officially considered aerobatics.

Heli, Fullstall, Spin, Kork, Sat, Groundspiral, BroHook, Tailslide, etc. All of these are technical flight maneuvers, which therefore do not fall under the aerobatics ban. And yet, such things are seen rather rarely in German airspace. How Acro-flying in Germany is still discriminated against out of a tradition. But that does not have to remain the case.

Marcus Benedict acts as a kind of Acro-lobbyist to change this situation. What he wants to achieve together with some fellow campaigners and what personally motivates him to do so, he tells in this episode 102 of Podz-Glidz.

For the 36-year-old, it is not just about getting rid of the aerobatics ban. He wants to establish technical flying, i.e., Acro and Freestyle, as a full-fledged discipline in the minds of the pilots and in the work of the DHV.

#flysafeflyacro

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

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

Music for this episode:

Track: Inside — Amine Maxwell & Soyb [Audio Library Release]

Music provided by Audio Library Plus

Watch: <https://youtu.be/LWUizLmq6GU>

Free Download / Stream: <https://hypeddit.com/aminemaxwellsoyb/inside>

In the German Aviation Ordinance (LuftVO), aerobatics with aviation equipment, including paragliders, is officially prohibited. In 2009, the DHV first more precisely defined in its Flight Operations Ordinance (FBO) which flight conditions with a paraglider are considered aerobatics at all. 135 is the magic number there. Only when the pilot swings more than 135 degrees around the longitudinal or lateral axis is it officially considered aerobatics.

Links:

- acrooverground: <https://www.instagram.com/acrooverground/>
- #flysafeflyacro: <https://www.instagram.com/explore/tags/flysafeflyacro/>
- Website: <https://www.swissleague.ch/acro-league>

- Instagram: https://www.instagram.com/swiss_acro_league/?hl=de
- Facebook: <https://www.facebook.com/austrianacroleague/>
- Instagram: <https://www.instagram.com/austrianacroleague/?hl=de>
- Flychiemgau.de: <https://flychiemgau.de/>
- Something Between: https://www.youtube.com/watch?v=T_hl-0MldfE
- The Acro-Nomadin: <https://lu-glidz.blogspot.com/2021/08/podz-glidz-63-die-acro-nomadin.html>

Source: <https://lu-glidz.blogspot.com/2023/02/podz-glidz-102-der-acro-lobbyist.html>

Transcript

[00:00:01] **Marcus Benedict:** Akro isn't just these hardcore tumbling maneuvers; basically, Akro is a lifestyle, and it's this playing with the glider. So, if I see someone who starts very elegantly and has the glider under super fine control, and maybe touches the meadow with the wing, doing that "stabby touch" so to speak, that's already Akrofliegen for me. Once you've understood that Akrofliegen is actually more than just this hardcore tumbling and these stories and these aggressive maneuvers, then I think Akro has arrived in our scene, and then everyone will realize that they are also an Akropilot. We're all basically already flying Akro.

[00:00:49] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, the Lu-Glidz podcast. Stories from the cosmos of paragliding. Today with Marcus Benedict. And I'm Lucian Haas.

[00:01:04] In Switzerland, there's the Swiss Akro League, and in Austria, the Austrian Akro League. In both cases, the goal is to perform aerobatics with the Akro—to promote paragliding and introduce pilots to this playful form of paragliding. And in Germany? The topic is treated rather like a stepchild. There isn't even a section for Akrofliegen on the DHV website. That also has a legal background. In the German Aviation Ordinance, aerobatics with aviation sports equipment, including paragliders, is officially prohibited. In 2009, the DHV first defined more precisely in its flight operations regulations which flight conditions with a paraglider actually constitute aerobatics. 135 is the magic number there.

[00:01:52] Only when the pilot swings more than 135 degrees around the longitudinal or lateral axis is it officially considered aerobatics. Heli, Fullstall, Spin, Cork, Sat, Bodenspirale, Brawhook, Tailslide, etc. All of these are technical flight maneuvers, which therefore do not fall under the aerobatics ban. And yet, you still see this in German airspace quite rarely. As if out of tradition, Akrofliegen is still discriminated against in Germany. But it doesn't have to stay that way. Marcus Benedict is acting as a sort of Akro lobbyist to change this situation. What he wants to achieve together with some fellow campaigners and what personally motivates him to do so, he tells us in this episode 102 of Podz-Glidz.

[00:02:45] For a 36-year-old, it's not just about getting rid of the aerobatics ban. He wants to establish technical flying—meaning Akro and Freestyle—as a full-fledged discipline in the minds of pilots and in the work of the THV. #FlySafeFlyAcro When

[00:03:07] If you like Podz-Glidz, then why not support my work as a promoter? You can find out how that's possible, easily and without any obligation, on the website of my paragliding blog Lu-Glidz. Specifically, in the description there, and on the "Support" page.

[00:03:24] Marcus, how does one become an Akro lobbyist?

[00:03:29] **Marcus Benedict:** That's a very good question. Becoming an Akro lobbyist is like a girl becoming a mother, so to speak. In my case, someone approached me and asked for support regarding thermals. And of course, as an old Akro lover, I said, sure, I'll definitely do it. And so I slowly grew into it last year.

[00:03:50] **Lucian Haas:** Why does Akrofliegen need a lobby in Germany?

[00:03:55] **Marcus Benedict:** Because it's not as well-established in Germany as in all the other countries. So, in fact, it's always incomprehensible to everyone how we handle the whole subject. And in Germany, it's actually the case that the discipline of Akrofliegen has no platform at all. And that, of course, brings many disadvantages in every direction.

For example, regarding athlete support, regarding competition support, and also regarding getting into Akrofliegerei.

[00:04:25] **Lucian Haas:** Probably not every listener will know the legal background, let's say. Just explain where the real legal problem for Akrofliegen in Germany basically lies.

[00:04:37] **Marcus Benedict:** I think it starts with the question of what Akrofliegen actually is. What is Akrofliegen? Exactly, it would be super important for me to maybe clear that up a bit. Because for everyone, Akrofliegen is something totally different. And when I started flying, for me, Akrofliegen meant very extreme maneuvers, tumbling, and all sorts of things you know of. And over time, it became clear to me—through the conversations I've had with people and also with the surveys I've done on the Instagram channels—that for most people, Akrofliegen is actually a kind of lifestyle. So Akrofliegen is the community I'm part of. Akrofliegen is playing with the glider. Some call it freestyle flying. Some call it technical flying. So it's about pushing the mastery of the glider to the maximum, so to speak.

[00:05:25] And being out there with good people and not always doing extreme things. And you're not allowed to do that in Germany? Or what's the point? Exactly, you can definitely do all of that in Germany, of course. And my predecessors achieved a really, really great success in 2009 by basically legalizing Akrofliegen to some extent. To explain it briefly: Akrofliegen or aerobatics is fundamentally prohibited for aviation equipment in Germany. That includes light aviation equipment, which we fall under. And the DHV, together with a working group, found a great solution and stated that aerobatics only begins at a bank angle or longitudinal tilt of 135 degrees for the pilot. And because of that, a huge number of maneuvers are possible.

[00:06:12] But of course, aerobatics are still generally prohibited, which simply restricts it in many areas.

[00:06:19] **Lucian Haas:** That means, just to be clear first. In Germany, the law—I think it's the Luftverkehrsverordnung or what's it called? LuftVO? Exactly, the Luftverkehrsverordnung—prohibits aerobatics with sporting aircraft. Why is that, actually?

[00:06:35] **Marcus Benedict:** That's a good question. I tried to research that. And the Luftverkehrsverordnung is very, very old. So I think it was written down sometime in 1969. It was already written like that back then. Then of course there were updates every now and then, and things are still being done to it. But "luchtvaartsportapparaten" doesn't just include us as paragliders, of course; it also includes trikes, model aircraft, and I don't know what else. So a huge number of other aviation sports devices are included there, besides us paragliders and hang gliders. Probably back in the 80s, they thought it wasn't advantageous to do aerobatics with such devices. Only the development continued, of course, especially with us. For paragliders, a huge amount has changed regarding the materials and the pilot skills.

[00:07:21] And it just hasn't kept up with the times.

[00:07:24] **Lucian Haas:** But now, in Germany, flight attitudes with a bank of 135 degrees around the lateral and longitudinal axes are basically defined as aerobatics. Anything below that is not aerobatics. That's how the DHV determined it. Why is he allowed to do that?

[00:07:42] **Marcus Benedict:** Actually? In the FBO, of course, the DHV can say that, you have to define certain things, obviously. And that's how he also defined what aerobatics is for paragliders. He just basically said to himself, well, then let's say aerobatics are all flight maneuvers over 135 degrees. And at the time, they oriented themselves towards the FAI. And the FAI for Akro competitions says, if I remember correctly, that there are more points if the maneuver is higher than 135 degrees. And they basically crawled along that. Along this FAI 135-degree rule for more points for this maneuver. And that was established back then. Just under 15 years ago now.

[00:08:23] **Lucian Haas:** If you look at Akrofliegen today, which of the classic Akro maneuvers actually still fall under the category of aerobatics according to German law? Tumbling, actually, right? Exactly. Infinity tumbling. That would be where you really say, I'm definitely higher than 135 degrees and just tip over. Just really once around the transverse axis. So that is clearly aerobatics. But there's probably not much more than that. You can fly a Sat. A heli, nothing changes there, and stuff like that. So probably most Akro maneuvers are actually allowed as aerobatics in Germany.

[00:08:59] **Marcus Benedict:** That's exactly it. And that represents the exact discrepancy. So, loops are forbidden. Tumbings are forbidden. Everything that goes over the glider is forbidden. Super high wing-overs. So, when we often watch the tandem pilots at the landing field, when they fly beautiful high wing-overs with the passengers, that's all basically not allowed. But everything below that is allowed. So, as you just said, spins, deep stalls, Stalls, dynamics, everything is allowed, helis are allowed. For me, that carries this safety aspect, or that's where I get to this point about the safety aspect, namely, there is a huge gap. So, I basically have the pilot who has done his training, who has now learned to fly actively through the DHV and is actively out there in the air. And then, for a very, very long time, nothing happens. There is nothing there.

[00:09:44] I couldn't find anything. No concepts, no good guidance. It goes all the way up to aerobatics, where I basically have to go over the glider to actually be an aerobatics pilot. And I'd like to close that gap. Of course, there are SIV trainings that offer a lot and guide the pilots there. But that all always only takes place within the framework of an SIV training. So, if I imagine, for example, that I'm a good pilot, have my license, think I'm reasonably confident when flying actively, know the DHV videos and all the instructions for them, and go to an SIV training to practice my maneuvers—say, I start tackling the topic of Stalls—and then my SIV training ends, I have no instructions at all, no framework given to me to continue practicing these Stalls, for example, in my flight area over land or over water.

[00:10:36] And if I flew my last Stall last summer or last autumn, then there's no guarantee—or the training effect is naturally so low—that I'll still have the skills this year to react properly if a glider gets into some kind of complication.

[00:10:55] **Lucian Haas:** But what would actually change if someone says Akro has a better lobby in Germany, and then I'd come out of SIV training and could still train? I don't quite understand that.

[00:11:04] **Marcus Benedict:** First, I would say that Akrofliegen isn't fundamentally about these extreme maneuvers; Akrofliegen is this entire range between active flying and aerobatics. So that's a huge number of maneuvers. And if I naturally have a larger lobby within the DHV—for example, I have representatives within the DHV who look after the topic, it's more established in our entire scene, so it's part of the game, part of our discipline—then I have the opportunity to naturally expand on that with training, set up seminars, and simply provide information. For example, there are some great approaches there, just like there are XC seminars, or now in the winter, the DHV video stories are held regularly, which are shown on Thursdays.

[00:11:51] So I could, of course, also take up the topic of Akro in the same way. And by that, I don't always mean I'm showing someone how to fly a tumbling, but I'm explaining to them, for example, what a box is, what happens inside the box, how do I set it correctly, what is a drift within a box, what are good rescue devices, how do I prepare myself, etc., etc. It's a huge spectrum. Where can I do this well? Which terrains are suitable? Which aren't? What altitude do I need? Which don't? What do I do? How do I build up my altitude management to stories like that? That means you would

[00:12:21] **Lucian Haas:** I'm glad that the DHV even considers Akro at all, I'd say, and however they include it in their curriculum, that people say there are things—because we officially have a ban on aerobatics in Germany—that it has such an impact that even the things that are actually allowed aren't being done the way they could perhaps be done, because people just don't have it on their glider, so to say.

[00:12:47] **Marcus Benedict:** That's exactly it. It just doesn't happen. I'm a flight instructor myself, and I've tried to see what's actually being taught during training—what's being covered, what's in those classic training manuals—and what I find regarding this whole topic is just super, super little. No proper educational work is taking place, and that's exactly what we want to tackle. Our working title for our work was "The Forgotten Discipline." That means if the DHV puts more of a focus on technical flying, freestyle flying, or whatever you call it, general Akrofliegen,

[00:13:27] then it naturally penetrates deeper, and I hope it penetrates deeper into the community and brings all the advantages we've talked about.

[00:13:35] **Lucian Haas:** As a lobbyist, what would you like to achieve? Now, lobbyist in quotation marks, the Akro lobbyist that you are. Do you just want to say, hey DHV, please take the Akro topic more seriously, regardless of whether there's still that 135-degree limit for aerobatics or something like that, or do you just want to say, hey DHV, definitely get rid of this limit, so that this mental brake of the aerobatics ban doesn't exist at all anymore?

[00:14:02] **Marcus Benedict:** Exactly, the DHV's hands are tied a bit there too, because the DHV obviously can't just decide on the lifting of the aerobatic ban on its own. Regarding the Akro lobbyist thing, I don't see myself that way at all; I wasn't even sure for a very, very long time if I'm even an Akropilot, and I don't know at all if I'm the ideal right person for this in that form, or if it wouldn't be better if we had a super good Akropilot here who could actually show for it, which I can't do at all. But I think what I'm quite good at is getting involved and advocating for a topic when I'm convinced of something. And what we want to do—there are two strands, let's say—one of those strands focuses on working out possibilities together with the DHV, how can we, at the legislative level,

[00:14:50] so that it's softened or worked out in the LuftVO so that it no longer exists. And our first proposal to the DHV is to say that the aerobatic ban still exists, but in the specific case of paragliders and hang gliders, the designated authority is responsible for resolving that. And I think that's a very charming approach, because the German hang glider has already been delegated quite a few tasks. There's a paragraph for that which regulates it, etc. And thus, one would naturally exclude other aviation devices for which we can't decide at all, because I have no idea at all, can a Drake, for example, do aerobatics at all? I have no idea.

[00:15:35] So you could shift the competence to the person who actually has it, namely the DHV representative. That's one thread. And the other thread is simply the shorter, naturally somewhat simpler one, which is the first step of saying, "DHV, let's talk about this again after 15 years—what does the FBO actually say? And are these 135 degrees still the right solution?" Our approach is to say that this area of aerobatics is a variable area that behaves differently for every pilot. That means if I am an actively flying pilot and I go beyond this actively flying limit, I am moving into the area of technical flying, freestyle flying, Akrofliegen, and I am capable of the maneuver and master it because I am in training, because I have been instructed, etc., then it is no longer an aerobatic maneuver for me.

[00:16:24] So, for example, a B-Stall is just as much a break maneuver as a Full Stall. A B-Stall is also not a normal flight state as described in aviation. So the lift is broken, I sink downwards. That poses dangers. Of course, I don't do that super low over the ground. I have to train for that. That means if I am proficient in this maneuver and am in training and have been instructed, then for me it is a standard maneuver that belongs to my repertoire and is a normal flight state. So personally, I think the B-Stall is quite good. I fly it very, very often to lose altitude quickly. It's easy. And with that, I would say, it doesn't surprise me. A Theo de Blick, for example, doesn't surprise a Stall either. That means, from this perspective, one could define that as soon as I am instructed in a maneuver and trained in a maneuver, this maneuver represents a normal flight state for me.

[00:17:13] And I think that brings a huge advantage to both sides. Because on one hand, heli flying or Full Stall flying isn't permitted per se; it's essentially aerobatics. If I work myself into the subject, then it's no longer that. For me, it becomes a normal flight state. That means it brings more. Of course, it won't be proven in any form by an exam or anything like that, but it naturally brings more personal responsibility and puts a bit of focus on it, like, hey, prepare yourself properly for such a topic. That can, of course, be fed with very, very many, with very, very much documentation etc. and instructions around there. And the second thing is, for the experienced pilots who master the subject, everything is open upwards, of course. That means if I'm a good pilot and now a video from Axel just came out yesterday, where he flies a Super Stall to Infinity so low over the ground, with one rotation then just barely recovering and landing, then probably such tumbling flight in the air won't surprise him anymore.

[00:18:09] That means for him, it's more of a normal flight state, the way a normal flight state might be for a beginner. So that's the, the rough strategy. First, softening the Luft-VO in cooperation with the DAV. That can only be done with him. And on the second level, adjusting the FBO, and then of course many other little things, like nothing about Akro can be found on the DAV homepage. So if I look for information on the DAV homepage and see what disciplines actually exist, I find cross-country flying, I find hike and fly, I find ground handling and all sorts of things. But I find nothing about Akrofliegen. That means, first and foremost, someone would need to take on the topic and feed the DAV side with it a bit. What is it? What information is there? Et cetera, et cetera.

[00:18:54] Exactly. And to put more focus on the topic.

[00:18:57] **Lucian Haas:** What does the DAV say about this? Are you walking through open doors, or are you hitting a brick wall and having to knock pretty hard as a lobbyist just to get any kind of hearing?

[00:19:10] **Marcus Benedict:** My personal experience has been great, really great. I'm in very close contact with Robin Fries, and he is super open to the topic. He supports me completely. He helps me get the whole thing on the right track and regularly offers to discuss the issues. And he organizes getting the right people to the table, both with the DAV and, of course, internally within the DAV. But everything I hear from the outside is that I often hear that many have already dared to take this first step and many have already done it, but then it repeatedly fizzled out, they got shut down, or they didn't get the support. I'm just really curious to see what happens now. So, we plan to submit the application to the Commission to adjust the FBO very, very shortly, in March.

[00:19:58] and to discuss the topic with a preliminary working group. I'm very curious to see how the DAV positions itself and works with us, as I personally also believe that this is partly the task of the DAV. So, if you look at it that way and check the DAV's guidelines, the DAV's mission statement regarding safety, access to airspace, and things like that, I just have the feeling that a few pilots, a few paraglider pilots, are not treated equally. They were simply forgotten. Specifically, it's these, the Akroflieger, called Akroflieger in the broader sense. And therefore, I naturally hope that the DAV recognizes that nothing has happened for 15 years and that it is time to think about it again, that material development has progressed, that pilot development has progressed, and that something needs to be done again.

[00:20:49] And maybe not just every 15 years, but at a continuous interval. Even the law fits. The Luftfahrtgesetz was updated again in 2012 and things were changed because everything is moving forward.

[00:21:02] **Lucian Haas:** Just to clarify the understanding and the timeline here. You're planning with the managing director, Robin Fries from the DAV, to basically prepare something that can then be presented to the DAV commission. The commission is essentially the board, but slightly expanded, and they can decide what we actually want to do as the DAV. Exactly. And this commission is then supposed to decide, okay, we're going to try to give Akro some kind of space within the framework of the DAV.

[00:21:29] **Marcus Benedict:** So first, of course, the commission, the DAV, Robin Fries, and Björn have to be convinced that our idea makes sense and that the DAV supports it. And then this idea can be submitted to the commission together with the DAV. There are always various consultants from the business sector and so on involved. And that has simply shown itself. And it is the DAV's recommendation not to bring something like this to a fundamental decision in this meeting, but rather to have the whole topic evaluated in a working group together with other experts, such as Karl Slessek, who has a lot of experience in the field of security, to also put it in writing and reflect on the pros and cons of our proposal, and then have the commission decide on that proposal.

[00:22:19] That would then take place in the summer.

[00:22:21] **Lucian Haas:** That means, from that perspective, the commission might say in March, okay, we're setting up a working group or this task force, and please advise us or provide us with a draft, a corresponding proposal, on how we can proceed, which we can then vote on. And that should involve all the stakeholders and already include the legal background, having been checked legally, so that one can say, for example, what could be changed at the FBO in some way that would be possible in Germany.

[00:22:48] **Marcus Benedict:** That's exactly it. Ideally, they would give us a few assignments based on their vision of this situation. So, as you said, a lawyer would naturally have to take a look and be involved. An insurance company would have to be consulted. Experts from the DAV would have to be consulted, but also experts from the scene who might not have been heard at all today. And once all the information has been gathered and turned into something cohesive, a solid concept, then I think it can be presented to the commission for a decision.

[00:23:17] **Lucian Haas:** How realistic do you think this is? I mean, do you think you'll be successful?

[00:23:21] **Marcus Benedict:** Yeah, otherwise I wouldn't do it. So definitely. And I don't want to settle for a no, I wouldn't actually be satisfied with a no, but I wouldn't want to allow a no, I would only want to allow an adjustment. So I think it's clear to everyone, and if you read the old protocols, it's clear to everyone that in the broadest sense, Akrofliegen happens everywhere. So you can go to almost no flight mountain anymore, especially in Germany now, and of course also in Austria, where I can't find an Akro maneuver in any form. And that's it, the topic is there. It has actually really taken off. Everyone flies it with that. If I

[00:24:01] the Chrigel Maurer on final approach, my great example of the Chrigel Maurer final approach, the X-Alp, see the one flying a heli with his wing, that somehow shows me it's arrived. I see influencers who have been flying for a year or two and are flying spins with their C-gliders because they enjoy it. That shows me the topic has somehow arrived and you can't look away anymore. So you need a solution in some form. And the solution we have now offers a lot of leeway, and I think this leeway shouldn't be forced into regulated channels through rules—not through laws or prohibitions or restrictions—but simply through measures to create more safety and more understanding of the whole topic, to bring it into regulated channels.

[00:24:47] So today, it's actually like this: I go out and try it, just like I did back then with my buddy. We bought an Emily, went out, and just gave it a try. And it would be great if it didn't have to be like that—that there are no offers on the market—but I'd find it great if there were offers, which there are. There are intentions there. Fly Chiemgau is very active there, they want to offer courses, similar to the Newcomer Challenge, to say: we won't explain maneuvers to you, but we'll explain the framework required to be able to train meaningful maneuvers at all, for example, after an SIV training. And there we can already talk about normal club handles or even a B-Stall. So, how many people can actually regularly fly a B-Stall or a full stall with their glider?

[00:25:35] **Lucian Haas:** That means it would be something like, I mean, the DRV has this performance training program where the corresponding flight instructors are further trained so they can conduct performance trainings, where things like B-Stall and other stuff are covered, but with the approach of technical flying. But from your perspective, you could basically expand that to say there's really something there, whether you call it freestyle or technical flying—you might not have to call it that because everyone would flinch immediately—but to say, hey, we'll show you a bit more of what else is possible so that you can play around with your glider in a more playful way.

[00:26:10] **Marcus Benedict:** Would that also be a goal? Exactly, for example, yes. So, the performance trainer is the next level up from the flight instructor. I have to be able to fly in emergencies particularly quickly; I have to be able to demonstrate above-average skill with the glider. And in any case, why shouldn't—why isn't there a program for the normal pilot? So why don't I have an option for the HV? The private ones offer it, of course. So the SIV training is way out in front there. They do a really, really great job in their, in their field. But nothing is happening around that. I think there's a lot of potential to expand that to say, through Akro—and Akro always triggers something immediately, which is a shame. I'd like to change that in the future, because Akro is simply established.

[00:26:55] Akro is the term in the scene that everyone uses when talking to people from abroad.

[00:27:00] And Akro is, as I said, not the hardcore tumbling maneuvers, but Akro is everything. Akro is playing with the glider, Ground Spirals, Akro is Stubby-Touch. Akro is, for me, it's everything. Akro are, are all the beautiful, fluid maneuvers that I can perform with the glider, except for just flying out straight,

[00:27:22] **Lucian Haas:** left, right rolls, head nods. Now you, or you always like to say "we want to achieve this." Who is "we"? Is there something like, say, an organized Akro scene that said, "Let's form a working group and push this forward," and then pushed you to say, "You should talk to the DHV"? Or who is "we" there? Is it actually a self-appointed group saying, "We're going to take this into our own hands"?

[00:27:45] **Marcus Benedict:** Exactly. We are basically Johannes Glatz from RG, who initially brought up the topic with me last year, who said we have to do something here and somehow pushed me to say, let's do something about that. We are Fly Chiemgau, Sigi and Dani, who are super, super successful German Akropiloten, many in Chiemgau fly, and who want to do this Newcomer Challenge at the Akro level, for example. So, how do I prepare young pilots for that? There is a lecture series that is supposed to start at the Gerlitzten this year. The two of them are with the boat and a very, very good friend of mine from Austria, also a flight instructor, a candidate, Norbert Ebner, who is pushing the topic forward with me.

[00:28:31] And then, of course, I hope—that was sort of my, that is my wish and my goal, of course—that the community steps up and says, yeah, hey, I'm actually an Akroflieger too. I fly around out there too. I play around with the glider too. I've already flown in spins. I'm also interested in there being a bit of a community. I'd be happy if there were offers and if we somehow came together, and if the, if I had more, if the DHV actively promoted these disciplines

or didn't promote them, but actively established them in its program and simply tried to give the topic weight through posts or whatever, through its voice. Fly safe, fly Akro, we defined that as a hashtag once.

[00:29:14] **Lucian Haas:** Actually, it fundamentally contradicts what is generally perceived by pilots, perhaps especially because of this aerobatic ban, where they think, oh, Akrofliegen, I'd better stay away from that. Although in many cases, it's probably just about helping them progress in terms of safety.

[00:29:30] **Marcus Benedict:** Totally. So in my survey, it also came out—or in my, yeah, my survey it also came out—that many said, hey, Akrofliegen gives me total confidence when XC-flying. So if I just know what my glider does in an extreme state, and an extreme state would be, for example, a one-sided stall, for example, a one-sided flow collapse, and I know how I have to behave because I know what it looks like and I know what happens after, then of course when I'm XC-flying, in which I would say,

[00:29:58] a low-altitude flyer as a huge advantage in Akrofliegen.

[00:30:03] **Lucian Haas:** Let's shift the focus a bit away from the legal situation and your role as a lobbyist; just tell me, how did you actually get into paragliding, and especially Akrofliegen?

[00:30:16] **Marcus Benedict:** I started my training in 2013 at a flight school in Chiemgau, and I happened to come across the movie "Something Between" back then, and of course, I watched it a hundred thousand times and was totally fascinated by how elegant and aesthetic those Akropiloten flew the glider back then, how they played in the terrain, at the Dune Pilat for example or on the coast etc. That totally fascinated me and it was somehow clear to me, I want to do that too, Akrofliegen. And then, my path into flying was super, super difficult, I mean, I really struggled with height, I really struggled with nausea and all sorts of stories, which is why I also... for a long time...

[00:31:01] That fits with Akrofliegen. Yes, exactly. From the basic concept. Totally. That's why it felt very, very far-fetched to me that I could ever do it in some form, but I still had it as a goal and I'm quite ambitious, so I thought, okay, maybe it'll work out somehow. And in 2018, after taking a very long break and having only maybe 20, 25 flights back in 2013, I started again in 2018 and did my A-license normally. I flew a lot and fought my way into the topic, worked my way into aviation, overcame my fear of heights from very, very short flights, and the glides were very close to the ground, moving towards always longer and higher flights. So slowly, the nausea also went away with the training.

[00:31:48] Actually, I still deal with it this year when I take a one or two-month break in the winter, but I'm getting it under control. I think it's a matter of getting used to it. That

[00:31:56] **Lucian Haas:** is the big thing,

[00:31:56] **Marcus Benedict:** you say. Exactly, it's a matter of getting used to it. You can also get rid of height anxiety and nausea by flying a lot. You can, exactly. And a lot of willpower, in any case. When I got my license in 2018, the thought of getting the license and flying with the Akku immediately came up—that's, that's cool. What they do looks great, I want to do that too somehow. Then I remembered this movie, I pulled it out of the shelf again, watched it in 2018 with a friend, and we decided, okay, let's buy a glider. And then we... right after the training. Exactly, I think we even ordered it before that. It arrived afterwards.

[00:32:33] and we were advised really well on that topic too, and it was repeatedly mentioned how careful we had to be, and we were all aware of that, and we're not daredevils or anything like that at all, but I have a very good sense of safety and, in my opinion, I do this in the safest framework possible, and then at some point, this Emilie arrived with us. Of course, we didn't have any suitable harnesses yet. I flew with my light harness, and then we really did a lot of gliders with the glider in super, super calm air in the evenings and got used to this Akroschirm, worked our way up to it. Whether that was the right way today, I don't know at all. Maybe we would have been better off starting with a simpler glider back then, but that was our way at the time. We didn't know any better and that's how it started. Exactly, then we did safety training and tried to work our way further into the topic, to keep working on the maneuver flying, to master more maneuvers.

[00:33:24] Especially that Full Stall maneuver really excited us back then. And in the safety training, they eventually told us with the Emily, that's not going to work, I can't give you instructions on that, it's way too dynamic, it's way too

fast, you'll have to figure that out for yourselves somehow. Yeah, and then we did it, and since the next lakes are super far away for us and all of that is always involved with a lot of effort, we practiced Akro as safely as possible at high altitude over ground.

[00:33:51] **Lucian Haas:** You live, if I see that correctly, near Aschaffenburg. That's more of, I'd say, a slightly hilly landscape there. That's not exactly what you'd call the best environment for training Akro somehow. Do you actually go paragliding with an Akro glider in your area and do Akro maneuvers there too?

[00:34:11] **Marcus Benedict:** No, unfortunately not at all. I don't fly around here at all, and that's another reason why it's hard for me to get into all this flying stuff, because of course I don't live right around the corner from a mountain and can just go for a quick flight in the evening; I actually always have to get in the car and head off. And drive to the mountains to do our thing there. One attempt was last year, or the year before, to start hang gliding, which I did and practiced until my solo flight. To get more into flying—flying is simply my passion. It's become a very, very big part of my life. And yeah, unfortunately, it's not possible here. And right now, I'm looking into maybe flying a bit at the vineyard here with a club this year. But for me, flying actually takes place in the mountains, and so I have to go to the mountains because there are no mountains here.

[00:34:59] How often do you drive

[00:35:00] **Lucian Haas:** you go to the mountains,

[00:35:01] **Marcus Benedict:** ...to fly Akro? Very often. So for me, the season basically starts again in February. Then I visit my friend in Salzburg. I'm with him then. I have the opportunity to work very flexibly from home. And then I just try to get my job done during the day, to work through the tasks, so that I can get out as quickly as possible and go flying. And I'd say, I don't try to commute by car, so that I rack up ultra-high mileage on the car. And the environment is also naturally important to me, since the environment is so heavily burdened, so I always drive down over longer periods of time. So I'm just down in the mountains for two or three weeks and then I come back home. And that's how I spend my summer until the beginning of October, by commuting to the mountains every two or three weeks.

[00:35:51] **Lucian Haas:** What part does Akrofliegen play in your flights and your motivation to fly?

[00:35:57] **Marcus Benedict:** I'd say the biggest part. So Akrofliegen is super important to me and I do a lot of Akrofliegen, especially since I don't have any talent for it; I need a lot of repetitions, a lot of exercises, and many, many attempts to get good at it and to master the maneuvers so securely that I can say, okay, I've reached a point where I can take the next step. It was difficult at the beginning just to figure out what the next step always is. Then, of course, you gain experience. So I'd obviously already had my rescue deployments and such. That sets you back a bit. Then, because of my flight instructor's training, I unfortunately had to put Akrofliegen a bit on the back burner, because I also had the ambition to master the practice and all the maneuvers required for Astra 1 and 1A.

[00:36:45] And I was already practicing, even with A-gliders, flying fast eights, flying collapses, flying B-stalls, being able to do all the maneuvers properly. Then, of course, there's no Akrofliegen. Then last year I started a bit with cross-country flying, participated in a competition once to get a taste of competition air. That also requires practice, of course. And then often the conditions don't suit Akrofliegen. So I just fly whatever the conditions are currently right for. And when the conditions are right again, then I fly Akro again.

[00:37:12] **Lucian Haas:** Based on your own experience, would you say that this Akrofliegen has already contributed something to your other types of flying as well?

[00:37:19] **Marcus Benedict:** Definitely. That was the key to it. Having the ability to fly properly in Full Stall, to master it and know how to stop the glider when it's shooting forward very fast, no matter the conditions—that gives me an incredible amount of security while flying. So I just know that relatively little can surprise me. I was able to... I had these stories told to me, I had a collapse in the air that didn't impress me very much because, by that point, I'd had fewer of them, and you know how you have to react. But none of that ever really impressed me because I knew it was my mistake and I just have to say, I just have to train a bit more and then I'll get it, I'll get it under control better, and the skills from Akrofliegen have already taken that to a completely different level.

[00:38:04] And what you also mustn't forget is dealing with the rescue device. For me, my first rescue deployment was actually super unspectacular. It played out in my head totally routinely. I trained it on the ground. I prepared for it. I dealt with the topic, and then everything actually went down exactly as I had imagined. I got to the handle super fast, I deployed the rescue device. I pulled on the connection line. I detached from the quick outs without any problems. I twisted myself and then tried to land this steerable rescue device in decent terrain, which didn't work out because the valley wind was too strong. Box and drift underestimated. Also a learning experience from that. And those are all experiences that Akrofliegen gives you. And I'm very happy about that.

[00:38:51] I

[00:38:51] **Lucian Haas:** I was at the SIV training at Gerlitz once. There was a whole group of young Akropiloten who were already flying their maneuvers pretty well. But I always found it interesting. They said they were afraid of thermals. They found it too bumpy and stuff like that. Then I thought to myself, you guys do other things, you fly your helis and Dynamic Full Stalls and all that. But you find thermals too bumpy. Do you know anything like that?

[00:39:18] **Marcus Benedict:** No, not really. Because of how much I fly. I can understand what they mean, because of course Akrofliegen per se, when I fly so much, when I actually do many runs, I do them in calm air, because thermal air naturally affects maneuver flying. So, in terms of the process, I have a takeoff, a relatively calm flight in a box, which is also relatively calm, in calm conditions, on days that offer calm conditions. And then I can fly my maneuvers there, land again, and then it starts all over again. Of course, I can imagine that if you're not super practiced or don't have experience, or have less experience, that thermal flying is too bumpy for you. But actually, it's not like that for me, because I've always, always flown just as much thermals as I've flown Akro.

[00:40:05] Because we also flew in many areas where I didn't use a winch, but instead repeatedly gained altitude thermally to then fly my Akro maneuvers.

[00:40:14] **Lucian Haas:** Do you think every pilot should do a bit of Akro training? And if so, what would you say is the best way to approach soft Akrofliegen? I mean...

[00:40:25] **Marcus Benedict:** In my definition of what Akrofliegen is, from what I've understood, it's definitely, so a clear yes. And ideally through an SIV training. So if I have no idea about the subject at all and I know what it's about, then it's best for me to go into an SIV training and slowly approach the topic of Akrofliegen. And there, Akro for someone might already be flying a spiral with a decent sink rate and then guiding it out well again, or flying a French Pitch and properly catching the glider's forward surge. And of course, I do that. Now briefly explain, what is a French Pitch? A French Pitch is when I let myself shoot out of a dynamic maneuver, basically without dissipating the energy of the glider in proper paths, then I have a very high pendulum.

[00:41:13] That means I swing very far forward, the glider comes very far back, and in return, the glider shoots very strongly forward and I have to, I train the glider to catch it in a state where it doesn't come too far in front of me and collapse. Exactly, I let myself shoot out forward from a dynamic maneuver. By doing that, I provoke a strongly shooting glider, and the training is to stop the glider at the right moment.

[00:41:40] **Lucian Haas:** Which is also completely useful and sensible for thermals or something like that, because if you can do this extreme pitching, then you can probably do the semi-extreme pitching when thermal flying twice as well. I mean, controlling that.

[00:41:56] **Marcus Benedict:** That's exactly it, and that's the training effect. I can't afford to think for long in the moment when it happens out in the wild; I just have to be on the brake super fast. Akrofliegen taught me that the very dynamic glider can come forward very, very quickly, and then I just have to be on the brake very quickly and intensely, without thinking, without any delay, to catch the glider. Not so hard that I stall again, etc. And getting a feel for that is important for everyone, in my opinion. It can be important for everyone, and that's what I learn in an SIV training, to know where the limit actually is.

[00:42:32] **Lucian Haas:** You said earlier that you're also a flight instructor. Do you also work as a flight instructor or have

[00:42:37] **Marcus Benedict:** you just got your license? No, I also work as a flight instructor. Of course, I still have my main job, which is how I earn my money. I don't do that through flight instruction, but I do work as a flight instructor and I'm really motivated and working hard to move my life even more into aviation, so to move my activities even more into aviation. And let's see what happens. So the big goal is to work more in the paragliding scene, in the industry, as a flight instructor, as a tandem pilot, as whatever. And flight instruction will be a big part of that, for sure.

[00:43:08] **Lucian Haas:** And as a lobbyist, do you want to be the first Akro flight instructor in Germany at some point?

[00:43:12] **Marcus Benedict:** become? I'm probably not the right person for that. I'm too bad at it. So there are definitely better people out there who can do it better than to work as an Akro flight instructor.

[00:43:21] **Lucian Haas:** If you were to assess your Akro skills now, would what you do actually fall under aerobatics by the German definition?

[00:43:32] **Marcus Benedict:** 98 percent of it isn't, but two percent of it is. So, I started flying rhythmic satt last year. That's a maneuver where I basically rock the glider in a satt rotation so that I slowly work my way up backwards, and I have to slowly work my way into the tumbling backwards over the glider. And I'd say I'm already often in a state where I'm over those 135 degrees. And do you always just train over water, or do you do that over ground too?

[00:44:03] **Both.** So last year I got to know Galasee for the first time as a training area, which I liked very, very much because it simply offers incredible altitude. But in most cases, I train over land because the water training areas are just too far away for me. I come from Aschaffenburg, which is near Frankfurt, up there. And from there, I naturally drove to Kössen or Bischlingen or somewhere else, like for example to Galasee or Gerlitz. Isn't it so risky to train over land? No, not at all. So this Akro over Ground is a big topic for me and I don't find it risky at all. If you deal with the subject, I think both have their pros and cons.

[00:44:48] And I couldn't say per se that Akro over Ground—so flying over ground, acrobatic flying, training over ground—is more dangerous, especially since it corresponds to reality in 99% of cases. So, for me, an important factor is the altitude I have during training, the equipment I have with me during training, and the preparation I've made during the training. So, as I said, choosing the right box, choosing the right drift, having the right rescue gear for the terrain I'm training in, having the altitude so that I can train properly and well. That's also a mental thing for me. I stop training very, very early and have good altitude management. So that I'm always able to look out and see how high I still am, to say, "Now I have to abort, now it's too low," for example, exactly.

[00:45:37] Water also poses many dangers. So if I'm training over water without someone fixed in a boat below and without a proper life jacket, I'd even say that training over water is more dangerous than training over land.

[00:45:51] **Lucian Haas:** Because there's just absolutely

[00:45:51] **Marcus Benedict:** no longer

[00:45:51] **Lucian Haas:** you can drown if the harness basically pushes you underwater like that.

[00:45:56] **Marcus Benedict:** Yeah, totally. Well, the harness is what causes that. The protector, which normally protects us, provides buoyancy, which means it pushes the head underwater. If the vest is too small, it doesn't counteract that. Then I still have the problem that in most cases, I still have the glider hanging on me. Then the thermals can pull me down if it fills with water and there's maybe a small current. And the biggest problem, which I saw very, very vividly last year, is the wind and the rescue device. So the rescue device, when I go into the water, can of course collapse, but it usually stays inflated. And with relatively strong wind, which I have at the lake, for example at Lake Garda, because of the south wind that blows through there in the afternoon, the rescue device pulls me backwards, head down, across the water.

[00:46:45] And I almost saw someone drown during SIV training last year if the boat hadn't been there fast enough. It comes down to just a few seconds. Because of that, I'd almost say I feel safer at a decent altitude with a proper rescue system if I know there's no boat intended for me down there, and stories like that over the water.

[00:47:06] **Lucian Haas:** But you'd already say that if you start training even on smaller maneuvers, it would be great to have at least two rescuers in the end, so you'd say even if you do that with a normal harness, it's best to maybe add a front rescuer on the front, so that you have a backup.

[00:47:22] **Marcus Benedict:** You have to make it as safe as possible, that's the motto. So a very important point is simply that nothing must happen. That is always the primary premise for me. Nothing must happen. Now, that doesn't mean I have a weather trigger, it just means nothing must happen to me. That is the primary premise. And that's what I build everything on. I make it as safe as possible. That means it starts with the conditions. If I know it's too thermal, there are too many people in the air, the box is too small, I have too much water, wind down at the landing field or inside the box, the drift is too large, it's not guaranteed that I'll make it down there. I don't have the opportunity to build enough altitude or I don't have the right rescue equipment with me. I'm flying with a BASE system now. That means two rescue devices, two classic rescue devices, and a BASE system.

[00:48:08] And exactly, that's how I try to make my training—my training—as safe as possible. And that should always be the motto.

[00:48:18] **Lucian Haas:** You say, "base jumping at high altitude." To what altitude do you personally go where you say, "I dare to go for the base"? Or do I say, at altitude, I always abort everything because I say, that's simply my safety altitude that I always want to maintain?

[00:48:34] **Marcus Benedict:** I think 450 meters is the requirement. I don't know exactly right now. But I'd say from about 250 meters, I stop doing the stuff where I'm not 100 percent sure anymore. From then on, it's just minor things that I do below 250 meters. And I'd say from 150 meters, at the latest, I'm already preparing for landings.

[00:48:57] **Lucian Haas:** You're married, you have two kids. How do you deal with that? I mean, what does your wife say about the risk of being an Akroflieger? Or does she not see it that way at all, but rather, oh, he's going flying again and having fun, and then he comes home relaxed and I'm happy about that.

[00:49:13] **Marcus Benedict:** Yeah, that's a very, very good question. And it also occupied my wife and me again when we had our daughter about nearly one, one and a half years ago, of course. But honestly, I just love flying, and flying isn't inherently dangerous for me. I mean, I think there are many, many things that are much more dangerous than flying. And for me, it's not this classic extreme sport like base jumping or whatever people sometimes have in their heads; I just make it safe. And that is always the top priority. And since this is my passion, I didn't want to and couldn't give it up. And everyone around me simply has to live with that, so to speak, just as I do. And the idea that this risk is life-threatening and I should stop now because I have a daughter, or two daughters, and a wife—I don't see it that way at all; rather, it's...

[00:50:07] we make it as safe as possible and we all have fun with it. My wife flies too, so it's just part of it. Risk is part of life. Does she fly Akro too? No, she loves flying Akro the most. She's a glider in calm air and is totally happy with it and feels very comfortable there. We love flying tandem together. That's her world. But God knows what's coming next. So if someone had probably told me back then, with my nausea and my fear of heights and everything, and with all the things I was struggling with to get into flying, into paragliding, that I would ever move even slightly over the glider, I would never have thought that possible either.

[00:50:51] **Lucian Haas:** If you had such problems at the beginning, what was your motivation to keep at it anyway? I mean, if you're constantly feeling nauseous, you always think, maybe it's just not for me, even if I feel like going up for a flight. But what drove you to basically say, I want to get past this?

[00:51:11] **Marcus Benedict:** The fascination of flying, the perspective of flying, the feeling of flying—all that makes the passion for paragliding what it is—has always defied all obstacles and, in that case, has always outweighed them for me. So, for example, Meduno is almost my home mountain; you could say I fly there very, very often. And if I have a really great evening flight in Meduno with the sun on the mountain for half an hour, and I fly again very close to the terrain over the meadows and enjoy the sunset, the perspective, and the feeling of gliding along—ideally still with my buddy flying right next to me—then it's all just so overwhelming and so great that I don't have the words to describe it, and it far outweighs those difficulties.

[00:52:01] **Lucian Haas:** Just a quick look ahead. If you were to convince the DHV now—so, the commission as well—that Akro somehow has to be pushed forward again in Germany. When do you think the time will come where we can really say, perhaps at least pro forma in the FBO or something, that the aerobatic ban has been lifted? And that the limitations on thinking have also been lifted and things can move forward again?

[00:52:32] **Marcus Benedict:** At the latest in the, or let's say, at the earliest in the second commission meeting. That one is, I believe, scheduled for June this summer. And if the commission comes to the conclusion this June that the proposal—the workgroup's output—doesn't suit us yet and isn't quite right, then we move forward, we keep working on it. So I have no reason currently and see no cause to slack off or stop working on it until we have achieved a solution that works, that takes everyone into account, that considers the safety issues, and that of course also considers our sport in the form of Akro as part of what's happening out there with the glaciers. That means,

[00:53:16] **Lucian Haas:** just as you stubbornly pushed through nausea and fear of heights as your own flight lobbyist and said, I want to do this, you will also manage to do it in the Akrobereich.

[00:53:27] **Marcus Benedict:** That's the goal. Exactly. That's what I've set out to do, so to speak. With my guys in the background, of course, supporting me. Definitely. Guys and

[00:53:37] **Lucian Haas:** Girls. Alright, Marcus. Then I wish you much success with that. For now, with the further discussions at the DRV and the first commission meeting in early March. May none of the high-ranking officials at the DRV throw too many hurdles in your path, and may something actually move forward. And I'm curious to see if, in the coming years, a different attitude towards Akrofliegen, Kunstfliegen, freestyle flying, or maybe let's just call it technical flying, will emerge among the German flying community.

[00:54:18] **Marcus Benedict:** I think that's great. The question is simply, what is Akro? And Akro isn't these hardcore tumbling maneuvers; basically, Akro is a lifestyle. It's this playing with the glider. So, if I see someone who takes off very elegantly and has the glider under super fine control, and maybe touches the meadow with the wing, doing that stubby touch, for me, that's already Akrofliegen. Once people understand that Akrofliegen is actually more than just those hardcore tumbling stories and aggressive maneuvers, then I believe Akro has arrived in our scene. And then everyone will realize that they are also an Akropilot. We are all basically already flying Akro.

[00:55:01] **Lucian Haas:** That was episode 102 of Podz-Glīdz, the Akro lobbyist with Marcus Benedict. If you want to learn more about the topics discussed here, you can find some further links in the show notes of the paragliding blog Lu-Glīdz. My name is Lucian Haas. I am the producer of Podz-Glīdz and the publisher of Lu-Glīdz. Recently, I received a 100 euro contribution from a pilot named Thomas. Thomas wrote: "Hello Lucian, I am an enthusiastic fan of your podcast. I find every episode super exciting, informative, and entertaining. Please keep it up. I'm already looking forward to the next 100 episodes." Feedback like that is, of course, very nice and motivating for me.

[00:55:47] I'm also very happy that Thomas recognizes the work behind it and is therefore supporting me financially. Obviously, he even took up my non-binding suggestion to give me one euro per podcast episode, which in this case was summed up as a contribution. In my opinion, one euro for about an hour each of good entertainment and a dose of education is not much, yet it's well-invested money. If you and many other listeners feel the same way as Thomas, then I can continue to run and develop the blog and podcast so professionally and completely ad-free. From several other pieces of feedback, I know that there is no second offer like Lu-Glīdz and Podz-Glīdz in the paragliding scene.

[00:56:34] If you feel it's worth something, then be like Thomas. You can find all the necessary information on how to become a supporter easily and without any obligation at www.Lu-Glīdz.blogspot.com, on the "Fördern" page. Lu-Glīdz is spelled L U minus G L I D Z. Until next time. Ciao.

Français

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

Show notes

En Allemagne, le pilotage acrobatique en parapente n'est pas autorisé. Marcus Benedict veut changer cela.

En Suisse, il y a la Swiss Acro League, en Autriche l'Austrian Acro League. Le but est, dans chaque cas, de promouvoir le vol acrobatique en parapente et d'initier les pilotes à cette forme ludique de parapente. Et en Allemagne ? Le sujet y est traité plutôt avec désintérêt. Sur le site web du DHV, il n'y a même pas de rubrique pour le vol acrobatique.

Cela a aussi un fondement juridique. Dans la Luftverkehrs-Verordnung allemande, le pilotage acrobatique avec des appareils de sport aérien, y compris les parapentes, est officiellement interdit.

En 2009, le DHV a défini plus précisément dans son règlement d'exploitation aérienne quelles conditions de vol avec le parapente constituent réellement du voltige. Le chiffre magique est 135. Ce n'est que lorsque le pilote bascule plus de 135 degrés autour de l'axe longitudinal ou transversal que cela est officiellement considéré comme de la voltige.

Heli, Fullstall, Spin, Kork, Sat, Groundspiral, BroHook, Tailslide, etc. Tout cela sont des manœuvres de vol techniques qui, par conséquent, ne tombent pas sous le coup de l'interdiction de voltige. Et pourtant, on voit de telles choses plus rarement dans l'espace aérien allemand. Comment le vol acrobatique est encore discriminé en Allemagne à partir d'une tradition. Mais cela ne doit pas rester ainsi.

Marcus Benedict se positionne comme une sorte de lobbyiste de l'acro pour changer cette situation. Ce qu'il veut accomplir avec quelques compagnons de lutte et ce qui le motive personnellement à le faire, il en parle dans cet épisode 102 de Podz-Glitz.

Pour le trentenaire, il ne s'agit pas seulement de faire disparaître l'interdiction de voltige. Il veut établir le vol technique, c'est-à-dire l'Acro et le Freestyle, comme une discipline à part entière dans l'esprit des pilotes et dans le travail du DHV.

#flysafeflyacro

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

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

Musique de cet épisode :

Piste : Inside — Amine Maxwell & Soyb [Audio Library Release]

Musique fournie par Audio Library Plus

Regardez : <https://youtu.be/LWUizLmq6GU>

Téléchargement gratuit / Streaming : <https://hypeddit.com/aminemaxwellsoyb/inside>

In der deutschen Luftverkehrs-Verordnung (LuftVO) ist der Kunstflug mit Luftsportgeräten, also auch Gleitschirmen, offiziell verboten. 2009 hat der DHV in seiner Flugbetriebsordnung (FBO) erstmals genauer definiert, bei welchen Flugzuständen mit dem Gleitschirm es sich überhaupt um Kunstflug handelt. 135 lautet da die Zauberzahl. Erst wenn der Pilot sich mehr als 135 Grad um die Längs- oder Querachse aufschwingt, gilt das offiziell als Kunstflug.

Liens :

- acrooverground : <https://www.instagram.com/acrooverground/>

- #flysafeflyacro: <https://www.instagram.com/explore/tags/flysafeflyacro/>
- Site web : <https://www.swissleague.ch/acro-league>
- Instagram : https://www.instagram.com/swiss_acro_league/?hl=de
- Facebook : <https://www.facebook.com/austrianacroleague/>
- Instagram : <https://www.instagram.com/austrianacroleague/?hl=de>
- Flychiemgau.de: <https://flychiemgau.de/>
- Quelque chose entre : https://www.youtube.com/watch?v=T_hl-0MldfE
- Die Acro-Nomadin : <https://lu-glidz.blogspot.com/2021/08/podz-glidz-63-die-acro-nomadin.html>

Source : <https://lu-glidz.blogspot.com/2023/02/podz-glidz-102-der-acro-lobbyist.html>

Transcript

[00:00:01] **Marcus Benedict:** L'Akro, ce n'est pas ces manœuvres de tumbling hardcore, c'est en fait un style de vie, c'est ce jeu avec l'aile. Donc, quand je vois quelqu'un qui décolle avec élégance et qui a une maîtrise super fine de l'aile, et qui touche peut-être la prairie avec l'aile, en faisant cette sorte de "Stabby-Touch", pour moi, c'est déjà de l'Akrofliegen. Quand on a compris que l'Akrofliegen est en fait bien plus que juste du tumbling hardcore, ces histoires et ces manœuvres agressives, alors je pense que c'est là que l'Akro est arrivé dans notre milieu, et là, tout le monde va réaliser qu'il est aussi un Akropilot. On fait tous de l'Akrofliegen, en quelque sorte.

[00:00:49] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, le podcast Lu-Glidz. Des histoires du cosmos du parapente. Aujourd'hui avec Marcus Benedict. Et je suis Lucian Haas.

[00:01:04] En Suisse, il y a la Swiss Akro League, et en Autriche, l'Austrian Akro League. Le but est, dans les deux cas, de pratiquer l'acrobatie avec l'Akro. Pour promouvoir le parapente et initier les pilotes à cette forme ludique de pratique du parapente. Et en Allemagne ? Le sujet y est traité de manière assez négligée. Sur le site du DHV, il n'y a même pas de rubrique pour l'Akrofliegen. Cela a aussi une raison juridique. Dans la réglementation allemande de la navigation aérienne, l'acrobatie avec des appareils de sport aérien, donc aussi avec des parapentes, est officiellement interdite. En 2009, le DHV a défini pour la première fois avec précision, dans son règlement d'exploitation aérienne, à partir de quels états de vol avec le parapente il s'agit réellement d'acrobatie. 135 est le chiffre magique.

[00:01:52] Ce n'est que lorsque le pilote bascule de plus de 135 degrés sur l'axe longitudinal ou transversal que cela est officiellement considéré comme du voltige. Heli, Fullstall, Spin, Cork, Sat, Bodenspirale, Brawhook, Tailslide, etc. Tout cela constitue des manœuvres de vol techniques qui, par conséquent, ne tombent pas sous le coup de l'interdiction de voltige. Et pourtant, on voit encore rarement ce genre de choses dans l'espace aérien allemand. Comme par tradition, l'Akrofliegen est encore discriminé en Allemagne. Mais cela ne doit pas rester ainsi. Marcus Benedict se positionne comme une sorte de lobbyiste pour l'Akro afin de changer cette situation. Ce qu'il veut accomplir avec quelques compagnons de lutte et ce qui le motive personnellement à le faire, il nous en parle dans cet épisode 102 de Podz-Glidz.

[00:02:45] Pour un homme de 36 ans, il ne s'agit pas seulement de faire disparaître l'interdiction de voltige. Il veut établir le vol technique, c'est-à-dire l'Akro et le Freestyle, comme une discipline à part entière dans l'esprit des pilotes et dans le travail du THV. Hashtag FlySafeFlyAcro Quand

[00:03:07] Si tu aimes Podz-Glidz, alors soutiens mon travail de promoteur. Tu pourras découvrir sur le site de mon blog de parapente Lu-Glidz comment c'est tout simple et sans aucun engagement. C'est dans la description, et sur la page Soutenir.

[00:03:24] Marcus, comment devient-on un lobbyiste pour l'Akro ?

[00:03:29] **Marcus Benedict:** C'est une très bonne question. On devient lobbyiste pour Akro comme la Vierge devient mère, pour ainsi dire. Pour moi, c'est quelqu'un qui m'a abordé, qui m'a demandé de soutenir la thermique, et comme vieux passionné d'Akro, j'ai bien sûr dit : « Bien sûr, je le fais ». Et c'est comme ça que je me suis progressivement impliqué l'année dernière.

[00:03:50] **Lucian Haas:** Pourquoi l'Akrofliegen a-t-il besoin d'un lobby en Allemagne ?

[00:03:55] **Marcus Benedict:** Parce que ce n'est pas aussi bien établi en Allemagne que dans tous les autres pays. En fait, c'est toujours incompréhensible pour tout le monde, la façon dont nous gérons tout ce sujet. Et en Allemagne, c'est en fait le cas que la discipline Akrofliegen n'a aucune plateforme. Et cela comporte, bien sûr, énormément d'inconvénients dans tous les sens. Par exemple, en ce qui concerne le soutien aux athlètes, le soutien à la compétition. Et aussi en ce qui concerne l'initiation à l'Akrofliegerei.

[00:04:25] **Lucian Haas:** Probablement que tous les auditeurs ne connaissent pas les détails juridiques, disons. Explique-moi simplement où se situe le problème juridique pour l'Akrofliegen en Allemagne.

[00:04:37] **Marcus Benedict:** Je pense que ça commence déjà par la question : qu'est-ce que l'Akrofliegen, au juste ? C'est quoi l'Akrofliegen ? Exactement, il serait super important pour moi de mettre un peu les choses au clair. Parce que pour chacun, l'Akrofliegen est quelque chose de totalement différent. Quand j'ai commencé à voler, pour moi, l'Akrofliegen consistait en des manœuvres hyper extrêmes, des tumblings et tout ce qu'on peut imaginer. Et avec le temps, j'ai réalisé, à travers les discussions que j'ai eues avec des gens et aussi avec les sondages que j'ai faits sur les canaux Instagram, que pour la plupart, l'Akrofliegen est en fait une sorte de style de vie. Donc l'Akrofliegen, c'est la communauté avec laquelle je traîne. L'Akrofliegen, c'est jouer avec la aile. Certains appellent ça le freestyle-fliegen. D'autres appellent ça le technischen Fliegen. En gros, c'est pousser la maîtrise de la aile au maximum.

[00:05:25] Et être entouré de bonnes personnes et ne pas forcément faire des trucs extrêmes tout le temps. Et on ne peut pas faire ça en Allemagne ? Ou c'est quoi le problème ? Exactement, on peut tout faire en Allemagne, bien sûr. Et mes prédécesseurs ont réussi un truc vraiment, vraiment génial en 2009, en légalisant en quelque sorte Akrofliegen un peu plus. Pour expliquer ça rapidement : Akrofliegen ou le pilotage acrobatique est fondamentalement interdit pour les appareils de sport aérien en Allemagne. Même pour les appareils de sport aérien légers, auxquels nous appartenons. Et le DHV, avec un groupe de travail, a trouvé une super solution et a dit que le pilotage acrobatique ne commence qu'à partir de 135 degrés d'inclinaison latérale ou longitudinale du pilote. Et grâce à ça, énormément de manœuvres sont possibles.

[00:06:12] Mais bien sûr, l'aérobacie reste interdite en général, ce qui limite simplement les choses dans beaucoup de domaines.

[00:06:19] **Lucian Haas:** Cela signifie que, pour commencer, juste pour bien comprendre. En Allemagne, la loi dit — je crois que c'est l'ordonnance sur le transport aérien ou comment ça s'appelle ? LuftVO ? Exactement, la LuftVO. Ces vols de démonstration avec des appareils de sport aérien sont interdits. Pourquoi au juste ?

[00:06:35] **Marcus Benedict:** C'est une bonne question. J'ai essayé de faire des recherches là-dessus. Et la Luftverkehrsverordnung est très, très vieille. Je crois qu'elle a été rédigée vers 1969. C'était déjà écrit à l'époque. Ensuite, il y a eu des mises à jour régulières et on y travaille encore tout le temps. Mais les appareils de sport aérien ne comprennent évidemment pas seulement nous, les parapentistes, mais il y a aussi les trikes, les appareils de modélisme et je ne sais plus quoi. Donc, énormément d'autres appareils de sport aérien sont inclus, à part nous, les parapentistes et les deltaplanistes. Probablement qu'à l'époque, dans les années 80, on s'est dit que ce n'était pas avantageux de faire des acrobaties avec de tels appareils. Mais l'évolution a continué, surtout chez nous. Pour les parapentistes, énormément de choses ont changé, que ce soit au niveau des matériaux ou des compétences des pilotes.

[00:07:21] Et n'a tout simplement pas évolué avec le temps.

[00:07:24] **Lucian Haas:** Mais en fait, dans la FBO, le DHV peut bien sûr dire qu'il faut définir certaines choses. Et il a aussi défini ce que constitue le voltige pour les parapentistes. Il s'est simplement dit, enfin, disons que la voltige, ce sont toutes les manœuvres de vol au-delà de 135 degrés. À l'époque, on s'était basé sur la FAI. Et la FAI, pour les compétitions d'agro, dit, si je me rappelle bien, qu'il y a plus de points si la manœuvre dépasse 135 degrés. Et on s'est quasiment appuyé là-dessus. Sur cette règle de la FAI des 135 degrés pour obtenir plus de points pour cette manœuvre. Et ça a été établi à l'époque comme ça. Il y a presque 15 ans maintenant. Maintenant, en Allemagne, c'est considéré comme une restriction ou une extension : les états de vol avec une inclinaison de 135 degrés autour des axes transversaux et longitudinaux sont de la voltige. Tout ce qui reste en dessous n'est pas de la voltige. C'est ce que le DHV a déterminé. Pourquoi a-t-il le droit de faire ça ?

[00:07:42] **Marcus Benedict:** en fait ? Dans la FBO, le DHV peut bien sûr dire qu'il faut définir certaines choses. Et c'est ainsi qu'il a défini ce qu'est le vol acrobatique pour les pilotes de parapente. Il s'est simplement dit : bon, on va dire que le vol acrobatique, ce sont tous les manœuvres de vol au-delà de 135 degrés. Et à l'époque, ils se sont basés sur la FAI. Et la FAI, pour les compétitions d'Akro, dit, si je me rappelle bien, qu'il y a plus de points si la manœuvre dépasse 135 degrés. Et ils se sont calqués sur ça, sur cette règle de la FAI des 135 degrés pour obtenir plus de points pour cette manœuvre. Et ils l'ont établi comme ça à l'époque. Il y a un peu moins de 15 ans.

[00:08:23] **Lucian Haas:** Si on regarde l'Akrofliegen aujourd'hui, lesquels des manœuvres d'acrobatie classiques tombent encore sous la catégorie du pilotage acrobatique selon le droit allemand ? Le Tumbling en fait, non ? Exactement. L'Infinity-Tumbling. C'est là que tu dis vraiment : je suis forcément au-dessus de 135 degrés et je bascule simplement. Juste une rotation complète autour de l'axe transversal. Donc, c'est clairement du pilotage acrobatique. Mais il n'y a probablement pas grand-chose d'autre. On peut faire un Sat, un Heli, ça ne change rien, et ce genre de choses. Donc, probablement, la plupart des manœuvres d'acrobatie sont en fait autorisées en tant que pilotage acrobatique en Allemagne.

[00:08:59] **Marcus Benedict:** C'est exactement ça. Et ça illustre précisément la disparité. Les boucles sont interdites. Les Tumblings sont interdits. Tout ce qui dépasse la limite de la aile est interdit. Les Wing-Overs super élevés aussi. Donc, quand on regarde souvent les pilotes en tandem à l'atterrissage, quand ils font de beaux Wing-Overs élevés avec les passagers, tout ça n'est pas autorisé en principe. Et tout ce qui est en dessous, par contre, est autorisé. Donc comme tu viens de le dire, les Spins, les décrochages parachutaux, les Stalls, les Dynamics, tout est autorisé, les Helis aussi. Pour moi, ça pose cet aspect sécuritaire, ou j'en viens à ce point sur la sécurité, à savoir qu'il y a un énorme fossé. J'ai quasiment le pilote qui a fait sa formation, qui a appris à voler activement avec le DHV et qui est actif en l'air. Et puis, il ne se passe rien pendant très, très longtemps. Il n'y a rien.

[00:09:44] Je n'ai rien pu trouver. Aucun concept, aucune bonne méthode. Jusqu'au pilotage de voltige, où je dois pratiquement passer au-dessus de l'aile pour être réellement un pilote de voltige. Et j'aimerais combler ce fossé. Il y a bien sûr les cours SIV, qui proposent beaucoup de choses et qui accompagnent les pilotes. Mais tout cela se passe bien sûr toujours uniquement dans le cadre d'un cours SIV. Donc, si je m'imagine par exemple, je suis un bon pilote, j'ai ma licence, je pense être assez solide en vol actif, je connais les vidéos du DHV et toutes les instructions qui vont avec, et je vais à un cours SIV, j'y entraîne mes manœuvres, par exemple je m'attaque au sujet des Stalls, et mon cours SIV se termine, alors je n'ai aucune instruction, aucun cadre qui m'est donné pour continuer à entraîner ces Stalls par exemple dans ma zone de vol au-dessus de la terre ou de l'eau.

[00:10:36] Et si bien sûr que j'ai effectué mon dernier Stall l'été ou l'automne dernier, la garantie n'est plus là ou alors l'effet de l'entraînement est tellement faible que je n'aurai plus les compétences cette année pour réagir correctement face à une aile qui se retrouverait en quelque sorte dans une complication.

[00:10:55] **Lucian Haas:** Mais qu'est-ce qui changerait si on disait que l'Akro a un meilleur soutien en Allemagne, alors que je sortirais d'un cours SIV et que je pourrais encore m'entraîner ? Je ne comprends pas tout à fait.

[00:11:04] **Marcus Benedict:** D'abord, je dirais que l'Akrofliegen ne consiste pas fondamentalement en ces manœuvres extrêmes, mais que l'Akrofliegen couvre toute la gamme, du vol actif jusqu'au vol acrobatique vers le haut. Ce sont donc énormément de manœuvres. Et si j'ai bien sûr une plus grande visibilité au sein du DHV, par exemple des représentants au sein du DHV qui s'occupent de ce sujet, si c'est plutôt établi dans toute notre scène, c'est-à-dire que ça fait partie du jeu, de notre discipline, alors j'ai la possibilité de développer des formations, des séminaires et simplement de faire de la sensibilisation. Il y a par exemple de super approches là-dedans, tout comme il y a les séminaires XC ou, en ce moment en hiver, les histoires en vidéo du DHV qui sont diffusées régulièrement le jeudi.

[00:11:51] Je pourrais donc tout à fait aborder le sujet de l'Akro de la même manière. Et par là, je ne veux pas dire que je montre à quelqu'un comment faire un Tumbling, mais j'explique par exemple ce qu'est une Box, ce qui se passe à l'intérieur de la Box, comment la fixer correctement, ce qu'est un Drift à l'intérieur d'une Box, quels sont les bons appareils de secours, comment je me prépare, etc. etc. C'est un spectre immense. Où puis-je bien le faire ? Quels terrains sont adaptés ? Lesquels ne le sont pas ? De quelle altitude ai-je besoin ? Lesquelles non ? Que fais-je ? Comment je construis ma gestion d'altitude pour des histoires comme ça ? Ça veut dire que tu pourrais

[00:12:21] **Lucian Haas:** Je suis content que le DHV intègre du tout Akro, je dirais, et peu importe comment il l'inclut dans son cursus, que l'on dise qu'il y a des choses, parce que nous avons officiellement une interdiction de voltige en Allemagne, cela a des répercussions telles que même les choses qui sont normalement autorisées ne sont pas faites comme elles pourraient peut-être l'être, parce que les gens ne l'ont tout simplement pas du tout en aile, pour ainsi dire.

[00:12:47] **Marcus Benedict:** C'est exactement ça. Ça n'a tout simplement pas lieu. En tant qu'instructeur de vol, j'ai bien sûr essayé de voir ce qui est enseigné pendant la formation, ce qui est transmis, ce qui est écrit dans ces manuels de formation classiques, et ce que je trouve sur tout ce sujet est tout simplement super, super peu. Il n'y a aucun travail de sensibilisation sérieux et c'est justement ce que nous voulons aborder. Le titre de travail pour notre action était "la discipline oubliée". Cela signifie que si le DHV met davantage l'accent sur le vol technique, le freestyle, ou peu importe comment on l'appelle, sur l'Akrofliegen en général,

[00:13:27] alors ça va forcément plus loin, et j'espère que ça va pénétrer plus profondément dans la communauté et apporter tous les avantages dont nous avons parlé.

[00:13:35] **Lucian Haas:** En tant que lobbyiste, qu'est-ce que tu aimerais accomplir ? Maintenant, lobbyiste entre guillemets, le lobbyiste Akro que tu es là. Tu veux juste dire : « Hé DHV, s'il vous plaît, prenez plus en compte le sujet Akro », peu importe s'il y a toujours la limite de 135 degrés pour le voltige ou quelque chose du genre, ou tu veux juste dire : « Hé DHV, retirez en tout cas cette limite, pour que cette barrière mentale de l'interdiction du voltige n'existe plus du tout » ?

[00:14:02] **Marcus Benedict:** Exactement, les mains du DHV sont aussi un peu liées, parce que le DHV ne peut évidemment pas décider lui-même de cette levée de l'interdiction de voltige. Pour ce qui est de lobbyiste Akro, je ne me vois pas du tout comme tel, je ne savais pas non plus pendant très, très longtemps si j'étais seulement un Akropilot et je ne sais pas du tout si je suis la personne idéale pour ça sous cette forme, ou s'il ne serait pas mieux qu'on ait ici un super bon Akropilot qui puisse évidemment présenter des références que je n'ai pas du tout. Mais je pense que ce que je sais bien faire, c'est m'engager et me battre pour une cause quand je suis convaincu par quelque chose. Et ce que nous voulons faire, il y a deux fils, disons, et l'un de ces fils se concentre sur le fait de travailler avec le DHV pour élaborer des possibilités, comment pouvons-nous lever cette interdiction de voltige au niveau législatif,

[00:14:50] donc dans la LuftVO, pour nous, l'assouplir, le travailler pour qu'il n'existe plus. Et là, notre première proposition au DHV est de dire que l'interdiction de voltige existe toujours, mais dans le cas spécifique du parapente et du deltaplane, le responsable en est chargé pour résoudre le problème. Et je trouve que c'est une approche très charmante, parce que le deltaplane allemand a déjà vu beaucoup de tâches lui être déléguées. Il y a un paragraphe à ce sujet qui règle ça, etc. Et ainsi, on exclurait naturellement que pour d'autres engins de sport aérien, pour lesquels nous ne pouvons pas du tout décider, parce que je ne sais absolument pas si un Drake, par exemple, peut faire de la voltige. Je n'en ai aucune idée.

[00:15:35] On pourrait donc transférer la compétence à celui qui la possède, à savoir le responsable du DHV. C'est une piste. Et l'autre piste est simplement la plus courte, la plus simple, c'est la première étape : dire plutôt au DHV, parlons-en à nouveau après 15 ans, que dit réellement la FBO. Et est-ce que ces 135 degrés sont toujours la bonne solution ? Notre approche est de dire que cette zone de voltige est une zone variable qui se comporte différemment pour chaque pilote. Cela signifie que si je suis un pilote actif et que je dépasse cette limite de vol actif, je me déplace pratiquement dans le domaine du vol technique, du freestyle, de l'Akrofliegen, et que je suis à la hauteur de la manœuvre et que je la maîtrise parce que je suis en entraînement, parce que je me suis fait instruire, etc., alors ce n'est plus pour moi une manœuvre de voltige.

[00:16:24] Par exemple, un B-Stall est tout aussi un manœuvre de décrochage qu'un Fullstall. Le B-Stall n'est pas non plus un état de vol normal, comme on en parle dans l'aviation. La portance est rompue, je descends vers le bas. Cela comporte des dangers. Bien sûr, je ne le fais pas à très basse altitude. Je dois m'entraîner pour ça. Cela veut dire que si je maîtrise cette manœuvre, que je suis en entraînement et que j'ai été instruit, alors pour moi, c'est une manœuvre standard qui fait partie de mon répertoire et c'est un état de vol normal. Personnellement, je trouve le B-Stall très bien. Je le fais très, très souvent pour perdre de l'altitude rapidement. C'est facile. Et avec ça, je dirais que ça ne me surprend pas. Un Theo de Blick, par exemple, ne surprend pas non plus un Stall. Cela veut dire que, partant de cette idée, on pourrait

définir qu'une fois que je suis instruit et entraîné à une manœuvre, cette manœuvre représente pour moi un état de vol normal.

[00:17:13] Et ça présente un super avantage des deux côtés, je trouve. Parce que d'un côté, piloter un hélicoptère ou faire un Full Stall n'est pas autorisé en soi, c'est par définition de l'acrobatie. Si je me forme sur le sujet, ce n'est plus le cas. Pour moi, ça devient un état de vol normal. Ça veut dire que ça apporte plus. Bien sûr, ça ne sera pas prouvé sous quelque forme que ce soit par un examen ou quelque chose du genre, mais ça implique évidemment plus de responsabilité personnelle et ça met un peu l'accent sur : "Hé, prépare-toi correctement à ce sujet". Ça peut bien sûr être alimenté par énormément de documents, etc., et d'instructions là-haut. Et le deuxième point, pour les pilotes expérimentés qui maîtrisent le sujet, c'est que tout est ouvert vers le haut. Ça veut dire que si je suis un bon pilote et que je viens de voir hier une vidéo d'Axel où il fait un Super Stall to Infinity très bas au-dessus du sol, avec une rotation puis il se replace à peine et atterrit, alors un vol en tumbling dans les airs ne le surprendra probablement plus non plus.

[00:18:09] Ça veut dire que pour lui, c'est plus un état de vol normal, comme le vol normal l'est peut-être pour un débutant. C'est la stratégie globale. Donc, d'une part, l'assouplissement de la VO aérienne en collaboration avec le DAV. Ça ne peut se faire qu'avec lui. Et au deuxième niveau, l'adaptation de la FBO, et puis bien sûr plein de petits détails, comme sur la page d'accueil du DAV, on ne trouve rien sur Akro. Donc, si je me renseigne sur la page d'accueil du DAV et que je regarde quelles disciplines il existe au juste, je trouve le vol de cross-country, je trouve le Hike and Fly, je trouve le maniement au sol et tout ce qui est possible. Mais je ne trouve rien sur Akrofliegen. Ça veut dire qu'il faudrait avant tout quelqu'un qui s'occupe du sujet et qui alimente un peu la partie DAV avec ça. C'est quoi ? Quelles informations y a-t-il ? Et cetera, et cetera.

[00:18:54] Exactement. Et mettre davantage l'accent sur ce sujet.

[00:18:57] **Lucian Haas:** Qu'est-ce que le DAV en dit ? Est-ce que tu as les portes ouvertes ou est-ce que tu te heurtes à des portes closes et que tu dois, en tant que lobbyiste, frapper assez fort pour être seulement entendu ?

[00:19:10] **Marcus Benedict:** Mon expérience personnelle est excellente. Je suis en contact très étroit avec Robin Fries et il est super ouvert sur le sujet. Il me soutient totalement. Il m'aide à mettre le projet sur les rails et se propose régulièrement pour discuter des différents points. Et avec le DAV, et bien sûr aussi en interne au sein du DAV, il organise les choses. Il fait en sorte que les bonnes personnes soient à la table. Mais tout ce que j'entends de l'extérieur, c'est que j'apprends souvent que beaucoup ont déjà tenté cette approche, que beaucoup l'ont déjà faite, mais que ça s'est souvent enlisé dans le sable, qu'ils ont été mis à l'écart ou qu'ils n'ont pas obtenu le soutien nécessaire. Je suis donc très curieux de voir ce qui va se passer maintenant. En effet, nous prévoyons de déposer la demande auprès de la Commission très, très prochainement, en mars, pour adapter la FBO.

[00:19:58] et de discuter du sujet avec un groupe de travail préalable. Je suis très curieux de voir comment le DAV va se positionner et collaborer avec nous, car je pense personnellement que c'est aussi en partie la tâche du DAV. Si on regarde ça de plus près et qu'on examine les lignes directrices du DAV, la vision du DAV concernant la sécurité, l'accès à l'espace aérien et ce genre de choses, j'ai simplement l'impression que certains pilotes, certains parapentistes, ne sont pas traités de la même manière. Ils ont été simplement oubliés. Et il s'agit de ces Akroflieger, appelés Akroflieger dans le sens large. C'est pourquoi j'espère bien sûr que le DAV réalisera que rien ne s'est passé depuis 15 ans et qu'il est temps de réfléchir à la question, que le développement du matériel a progressé, que le développement des pilotes a progressé et qu'il faut à nouveau agir.

[00:20:49] Et peut-être pas seulement tous les 15 ans, mais à des intervalles réguliers. Même la loi est adaptée. La loi sur l'aviation a été ajustée en 2012 et des choses ont changé, parce que tout avance tout simplement.

[00:21:02] **Lucian Haas:** Just to clarify the timeline here. You're planning with the managing director, Robin Fries from the DAV, to prepare something that can then be presented to the DAV commission. The commission is essentially the board, but slightly expanded, and they can decide what we actually want to do as the DAV. Exactly. And this commission is then supposed to decide, okay, we're going to try to give Akro some kind of space within the framework of the DAV.

[00:21:29] **Marcus Benedict:** Alors, d'abord, il faut bien sûr convaincre la commission, le DAV, Robin Fries et Björn, que notre idée est pertinente et que le DAV peut s'y associer. Ensuite, cette idée pourra être présentée à la commission en collaboration avec le DAV. Il y a toujours différents conseillers du monde de l'économie et autres qui sont présents. Et ça s'est simplement montré. Et la recommandation du DAV est de ne pas soumettre quelque chose d'aussi fondamental à la décision lors de ce rendez-vous, mais plutôt d'évaluer tout le sujet au sein d'un groupe de travail avec d'autres experts, comme par exemple Karl Slessek, qui a énormément d'expérience dans le domaine de la sécurité, de le mettre par écrit et de réfléchir aux avantages et inconvénients de notre proposition, pour ensuite laisser la commission décider de cette proposition.

[00:22:19] Cela se passerait alors en été.

[00:22:21] **Lucian Haas:** Ce qui veut dire que, vu comme ça, la commission pourrait dire en mars : « D'accord, on crée un groupe de travail ou ce groupe de réflexion, et s'il vous plaît, conseillez-nous ou fournissez-nous un projet, une proposition correspondante, sur laquelle nous pourrions ensuite voter. » Et ce projet devrait impliquer toutes les parties prenantes et inclure déjà les bases juridiques, avoir été vérifié par des juristes, pour qu'on puisse dire, par exemple, ce qu'on pourrait modifier d'une manière ou d'une autre à la FBO pour que ce soit possible en Allemagne.

[00:22:48] **Marcus Benedict:** C'est exactement ça. Idéalement, il nous donnerait quelques missions de travail basées sur sa vision de cette histoire. Alors, comme tu l'as dit, il faut bien sûr qu'un juriste y jette un œil, qu'il soit impliqué. Il faut interroger une assurance. Il faut interroger des experts du DAV, mais aussi des experts de la scène qui n'ont peut-être pas encore été entendus aujourd'hui. Et une fois qu'on aura rassemblé toutes les informations et qu'on aura élaboré quelque chose de cohérent, un concept complet, je trouve qu'on pourra le présenter à la commission pour décision.

[00:23:17] **Lucian Haas:** À quel point est-ce réaliste selon toi ? Tu penses que tu vas réussir ?

[00:23:21] **Marcus Benedict:** Oui, sinon je ne le ferais pas. En tout cas. Et je ne voudrais pas me contenter d'un non, je ne voudrais pas accepter un non, mais je ne voudrais accepter qu'un ajustement. Je pense que c'est clair pour tout le monde et si on relit les vieux protocoles, il est clair pour tous qu'au sens large, l'Akrofliegen se pratique partout. On ne peut plus aller sur presque aucun site de vol, maintenant particulièrement en Allemagne, bien sûr aussi en Autriche, où je ne trouve aucune forme de manœuvre d'Akro. Et le sujet est là. Il est vraiment bien passé. Tout le monde le fait avec ça. Si je

[00:24:01] le Chrigel Maurer en approche finale, mon super exemple, le Chrigel Maurer en approche finale de l'X-Alp, je vois un hélico voler avec son Streckenflügel, ça me montre en quelque sorte que c'est arrivé. Je vois des influenceurs qui volent depuis un an ou deux et qui font des spins avec leurs ailes C parce que ça leur fait plaisir. Ça me montre que le sujet est arrivé d'une certaine manière et qu'on ne peut plus détourner le regard. Donc là, il faut une solution d'une manière ou d'une autre. Et la solution qu'on a maintenant offre énormément de liberté, et cette liberté, je trouve qu'on ne doit pas la canaliser par des règles, donc pas par des lois ou par des interdictions ou des restrictions, mais simplement par des mesures pour créer plus de sécurité, plus de compréhension sur tout ce sujet, pour la canaliser.

[00:24:47] Alors aujourd'hui, c'est comme ça, en fait, je sors et j'essaie, comme je l'avais fait à l'époque avec mon pote. On s'est acheté une Emily, on est sortis et on a juste essayé. Et ce serait vraiment super si ça n'avait plus à se faire parce qu'il n'y a pas d'offres sur le marché, mais je trouverais ça génial s'il y avait des offres, et il y en a d'ailleurs. Il y a des intentions. Fly Chiemgau est très actif là-dessus, ils veulent proposer des cours, un peu comme la Newcomer Challenge, pour dire : on ne vous explique pas de manœuvres, mais on vous explique les conditions cadres nécessaires pour pouvoir, par exemple, entraîner des manœuvres pertinentes après un cours SIV. Et là, on peut déjà parler de simples manœuvres de club ou même d'un B-Stall. Alors, combien de pilotes peuvent réellement, régulièrement avec leur aile, faire un B-Stall ou parfois un Full Stall ?

[00:25:35] **Lucian Haas:** Ça veut dire que ce serait aussi un peu comme, je veux dire, la DRV a un programme de formation de performance où les instructeurs de vol correspondants sont formés pour pouvoir donner des entraînements de performance, où on peut parfois faire des B-Stall et tout le reste, mais avec l'approche du vol technique. Mais on pourrait carrément élargir ça, selon ton point de vue, pour pouvoir dire qu'il y a vraiment quelque chose, que ce soit du freestyle ou du vol technique, on ne doit peut-être pas l'appeler comme ça parce que tout le monde ferait une grimace

tout de suite, mais dire : « Hé, on va vous montrer encore un peu plus de ce qui est possible pour que vous puissiez manipuler votre aile de manière plus ludique. »

[00:26:10] **Marcus Benedict:** Est-ce que ce serait aussi un objectif ? Exactement, par exemple oui. Le Performance Trainer est une étape supérieure au moniteur de vol. Je dois être capable de voler particulièrement vite, je dois pouvoir faire preuve d'une compétence supérieure avec l'aile. Et en tout cas, pourquoi n'y aurait-il pas de programme pour le pilote normal ? Pourquoi n'ai-je pas de possibilité pour les HV ? Les privés proposent ça, bien sûr. Les cours SIV sont tout en haut de la liste. Ils font un travail vraiment, vraiment génial dans leur domaine. Mais autour de ça, il ne se passe rien. Je pense qu'il y a beaucoup de potentiel à développer pour dire, à travers l'Akro... et l'Akro provoque toujours une réaction immédiate, ce qui est dommage. J'aimerais changer ça à l'avenir, parce que l'Akro est tout simplement établi.

[00:26:55] Akro est le terme utilisé dans la scène avec tout le monde, même avec ceux qui viennent de l'étranger.

[00:27:00] Et Akro, comme je l'ai dit, ce ne sont pas les manœuvres de tumbling hardcore, mais Akro, c'est tout. Akro, c'est jouer avec l'aile, les Ground Spirals, Akro, c'est le Stubby-Touch. Akro, pour moi, c'est tout ça. Akro, ce sont tous les beaux manœuvres fluides que je peux faire avec l'aile, sauf justement le vol direct,

[00:27:22] **Lucian Haas:** roulis à gauche, à droite, des nœuds. Maintenant, tu dis, ou tu dis toujours volontiers « on veut atteindre ça ». Qui est ce « on » ? Est-ce qu'il existe quelque chose comme une scène Akro organisée qui a dit : « on va créer un groupe de travail, on va pousser le projet et on va te mettre en avant pour que tu ailles parler au DHV » ? Ou qui est ce « on » ? Est-ce que c'est une sorte de groupe auto-proclamé qui se dit : « on va prendre les choses en main maintenant » ?

[00:27:45] **Marcus Benedict:** Exactement. En fait, nous sommes Johannes Glatz de RG, qui a initialement lancé le sujet avec moi l'année dernière, qui a dit qu'on devait faire quelque chose ici et qui m'a poussé à dire : "faisons quelque chose". Le "nous", c'est Fly Chiemgau, Sigi et Dani, qui sont des Akropiloten allemands super, super performants, beaucoup volent dans le Chiemgau et qui veulent par exemple faire cette chose de Newcomer Challenge au niveau Akro. Alors, comment je prépare les jeunes pilotes à ça ? Il y a une série de conférences qui devrait commencer à Gerlitz cette année. Les deux sont avec le bateau et un ami très, très proche de moi d'Autriche, aussi moniteur de vol, candidat, Norbert Ebner, qui pousse le sujet avec moi.

[00:28:31] Et puis, j'espère bien sûr, c'était un peu mon souhait, mon objectif bien sûr, que la communauté se lève et dise : « Ouais, en fait, je suis aussi un Akroflieger. Je vole aussi là-bas. Je joue aussi avec la aile. J'ai déjà volé en spin. » J'ai aussi intérêt à ce qu'il y ait un peu une communauté. Je serais ravi s'il y avait des offres et si nous arrivions à nous rassembler d'une manière ou d'une autre, et si le DHV, qu'il promeuve activement ces disciplines ou pas, mais qu'il les établisse activement dans son programme et qu'il essaie simplement de donner du poids au sujet par des posts ou quoi que ce soit, par sa voix. Fly safe, fly Akro, on a défini ça comme hashtag.

[00:29:14] **Lucian Haas:** Cela contredit en fait fondamentalement ce qui est dans la perception classique des pilotes, peut-être justement à cause de cette interdiction de voltige, où ils se disent : « Oh, l'Akrofliegen, je vais plutôt m'en tenir à distance. » Alors que pour beaucoup, c'est probablement juste une question de progression technique en termes de sécurité.

[00:29:30] **Marcus Benedict:** Tout à fait. Eh bien, dans mon sondage, il est aussi ressorti que beaucoup ont dit : « Hé, l'Akrofliegen me donne une sécurité totale pour le XC-Fliegen. » Donc, si je sais simplement ce que fait mon aile dans un état extrême — et un état extrême serait, par exemple, un décrochage unilatéral, par exemple, et je sais comment je dois me comporter parce que je sais à quoi ça ressemble et je sais ce qui se passe après, alors j'ai bien sûr, pour le XC-Fliegen, dans lequel je dirais,

[00:29:58] un vol de vol proche du sol comme un super avantage en Akrofliegen.

[00:30:03] **Lucian Haas:** Essayons de détourner un peu l'attention de la situation juridique et de ton rôle de lobbyiste, et raconte-moi simplement comment tu as commencé le parapente, et surtout l'Akrofliegen.

[00:30:16] **Marcus Benedict:** J'ai commencé ma formation en 2013 dans une école de vol dans le Chiemgau, et c'est là que je suis tombé sur le film "Something Between". Je me l'ai bien sûr regardé 100 000 fois et j'étais totalement fasciné

par ce film, par l'élégance et l'esthétique avec lesquelles ces Akropiloten pilotaient leur aile à l'époque, par la façon dont ils jouaient avec le terrain, par exemple à la dune de Pilat ou sur la côte, etc. Ça m'a totalement fasciné et pour moi, c'était clair : je veux aussi faire ça, l'Akrofliegen. Et puis, mon parcours dans le vol a été super, super difficile, j'ai vraiment eu du mal avec la hauteur, j'ai vraiment eu du mal avec les nausées et plein d'autres histoires, c'est pour ça que j'ai aussi mis longtemps à...

[00:31:01] Ça colle bien avec l'Akrofliegen. Oui, exactement. Dès le concept de base. Totalement. C'est pour ça que pour moi, c'était très, très loin de pouvoir faire ça d'une manière ou d'une autre un jour, mais j'avais quand même cet objectif et je suis assez ambitieux, alors je me suis dit, OK, peut-être que ça va finir par marcher. Et en 2018, après avoir fait une très longue pause et n'avoir eu que peut-être 20 ou 25 vols en 2013, j'ai recommencé en 2018 et j'ai passé ma licence A normalement, j'ai beaucoup volé et je me suis battu, j'ai travaillé sur le sujet du vol, j'ai surmonté ma peur du vide avec des vols très, très courts et les descentes étaient de plus en plus proches du sol, vers des vols toujours plus longs et plus hauts. Petit à petit, les nausées ont aussi disparu avec l'entraînement.

[00:31:48] En fait, cette année, quand j'ai une ou deux mois de pause en hiver, j'en ai encore, mais je gère. C'est une question d'habitude, je pense. Ça

[00:31:56] **Lucian Haas:** c'est la grande chose,

[00:31:56] **Marcus Benedict:** tu dis. Exactement, c'est une question d'habitude. Le vertige et la nausée, ça finit par passer avec beaucoup de vols. Ça passe aussi, exactement. Et beaucoup de volonté, c'est sûr. Quand j'ai eu mon brevet en 2018, l'idée de passer le brevet avec le drone est tout de suite venue, c'est déjà cool. Ce qu'ils font là-bas, c'est magnifique, j'ai envie de faire ça aussi d'une certaine manière. Puis je me suis souvenu de ce film, je l'ai ressorti de l'étagère, je l'ai reregardé en 2018 avec un ami et on a décidé : d'accord, alors achetons une aile. Et on s'est... Juste après la formation. Exactement, je crois qu'on l'a même commandé avant. Il est arrivé après.

[00:32:33] et on nous a super bien conseillés sur le sujet aussi, on nous répétait sans cesse à quel point on devait être prudents et c'était clair pour nous tous, on n'est pas du tout des casse-cou ou quoi que ce soit, j'ai une conscience de la sécurité très développée et je fais ça, selon moi, dans le cadre le plus sûr possible, et puis à un moment donné, cette Emily est arrivée chez nous. On n'avait évidemment pas encore de harnais adaptés. Je suis parti avec mon harnais léger et on a fait vraiment plein de glissades avec l'aile dans des conditions de vol super, super calmes le soir, on s'est habitués à cet Akroschirm, on s'est entraînés pour ça. Je ne sais pas si c'était la bonne méthode aujourd'hui. On aurait peut-être mieux fait de commencer avec une aile plus simple à l'époque, mais c'était notre chemin à ce moment-là. On ne savait pas mieux et c'est comme ça que ça a commencé. Exactement, ensuite on a fait des entraînements de sécurité et on a essayé de s'immerger davantage dans le sujet, de continuer à travailler sur le vol de manœuvres, à maîtriser plus de manœuvres.

[00:33:24] Surtout cette manœuvre de Full Stall nous a beaucoup enthousiasmés à l'époque. Et pendant la formation de sécurité, ils nous ont dit à un moment donné que pour l'Emily, ça ne marcherait pas, qu'ils ne pouvaient pas nous le dicter, qu'elle est beaucoup trop dynamique, beaucoup trop rapide, et qu'on devait s'en accommoder d'une manière ou d'une autre. Oui, et on l'a fait, et comme les prochains lacs sont super loin pour nous et que tout cela demande toujours beaucoup d'efforts, on a entraîné l'Akro en grande altitude, aussi en sécurité que possible, au-dessus du sol.

[00:33:51] **Lucian Haas:** Tu habites, si je vois bien, près d'Aschaffenburg. C'est plutôt, je dirais, un paysage légèrement vallonné là-bas. Ce n'est pas du tout le genre d'endroit où on dirait que c'est le meilleur environnement pour s'entraîner à l'Akro. Est-ce que tu fais vraiment du parapente Akro dans ton coin et est-ce que tu fais aussi des manœuvres d'Akro ?

[00:34:11] **Marcus Benedict:** Non, malheureusement pas du tout. Je ne vole pas du tout ici chez moi, et c'est un autre sujet qui rend difficile mon immersion dans tout cet univers de l'aviation, parce que bien sûr, je n'habite pas juste à côté d'une montagne pour aller faire un tour rapidement le soir. Je dois en fait toujours prendre la voiture et partir. Aller dans les montagnes pour y faire nos trucs. Une tentative a été faite l'année dernière, ou l'année d'avant, de commencer le vol à voile, ce que j'ai fait et pratiqué jusqu'au vol en solo. Pour m'immerger davantage dans l'aviation, voler est simplement ma passion. C'est devenu une très, très grande partie de ma vie. Et oui, malheureusement, ça ne se fait pas ici. Et là, je suis en train de voir si je peux peut-être voler un peu cette année dans un club au vignoble. Mais en réalité, pour moi,

voler se passe en montagne, et je dois donc aller en montagne parce qu'il n'y a pas de montagnes ici.

[00:34:59] À quelle fréquence tu y vas ?

[00:35:00] **Lucian Haas:** tu vas dans les montagnes,

[00:35:01] **Marcus Benedict:** pour faire de l'Akro ? Déjà très souvent. En fait, pour moi, la saison reprend quasiment en février. Je vais voir mon ami à Salzbourg, je reste chez lui. J'ai la possibilité de travailler très flexiblement depuis la maison. Et ensuite, j'essaie simplement de faire mon boulot pendant la journée, de boucler mes tâches, pour pouvoir sortir le plus vite possible et aller voler. Et je dirais que j'essaie de ne pas faire l'aller-retour en voiture, pour ne pas mettre des kilomètres de dingue sur la voiture. Et comme l'environnement me tient aussi à cœur, vu à quel point il est très pollué, je préfère toujours descendre sur de plus longues périodes. Donc, je reste juste deux ou trois semaines là-bas dans les montagnes et ensuite je rentre. C'est comme ça que je passe mon été jusqu'au début du mois d'octobre, en allant dans les montagnes toutes les deux ou trois semaines.

[00:35:51] **Lucian Haas:** Quelle de place occupe l'Akrofliegen dans tes vols et ta motivation à voler ?

[00:35:57] **Marcus Benedict:** Je dirais la plus grande partie. L'Akrofliegen est super important pour moi et j'en fais énormément, d'autant plus que je n'ai pas de talent pour ça ; je dois faire beaucoup de répétitions, beaucoup d'exercices et énormément d'essais pour bien prendre mes marques et maîtriser les manœuvres avec suffisamment d'assurance pour me dire : OK, là je suis arrivé à un point où je peux passer à l'étape suivante. Au début, c'était difficile de savoir quelle était l'étape suivante à chaque fois. Ensuite, on acquiert de l'expérience, bien sûr. J'ai évidemment déjà eu mes sorties de secours et tout ça. Ça te recule un peu. Et à cause de la formation de mon moniteur, j'ai malheureusement dû mettre l'Akrofliegen un peu de côté, parce que j'avais évidemment l'ambition de maîtriser la pratique et toutes les manœuvres requises pour l'Astra 1 et 1A.

[00:36:45] Et j'étais déjà en train de m'entraîner, aussi avec des ailes A, pour voler des huit rapides, des fermetures, des B-Stol, pour maîtriser correctement toutes les manœuvres. Mais ensuite, ça ne se passe pas pour l'Akrofliegen. L'année dernière, j'ai commencé un peu le vol en ligne droite, j'ai participé à une compétition pour goûter un peu à l'ambiance de la compétition. Ça demande aussi de s'entraîner, bien sûr. Et puis, souvent, les conditions ne sont pas adaptées à l'Akrofliegen. Alors je vole ce qui convient aux conditions du moment. Et quand les conditions sont à nouveau bonnes, je refais de l'Akro.

[00:37:12] **Lucian Haas:** Est-ce que tu dirais, d'après ton propre vécu, que cette pratique de l'Akrofliegen t'a aussi apporté quelque chose pour tes autres types de vols ?

[00:37:19] **Marcus Benedict:** Absolument. C'était la clé. Avoir la capacité de voler correctement en Full Stall, de maîtriser ça et de savoir quand la aile part très vite, quelles que soient les conditions, et de pouvoir l'arrêter, ça me donne une sécurité incroyable en vol. Je sais simplement que peu de choses peuvent me surprendre. J'ai pu très tôt, j'ai eu ces expériences racontées, j'ai eu un couac en l'air, ça ne m'a pas vraiment impressionné parce que, bien sûr, au début, j'en avais moins, mais avec le temps, on sait comment réagir. Mais tout ça ne m'a jamais particulièrement impressionné, parce que je savais que c'était une erreur de ma part et que je devais simplement m'entraîner un peu plus et que je maîtriserais mieux la chose, et les compétences acquises grâce à l'Akrofliegen ont déjà porté ça à un tout autre niveau.

[00:38:04] Et qu'il ne faut pas oublier non plus, c'est de s'occuper du matériel de secours. Pour ma part, mon premier déploiement de secours était en fait super peu spectaculaire. Ça s'est passé de manière totalement routinière dans ma tête. Je l'ai entraîné au sol. Je m'y suis préparé. Je me suis penché sur le sujet et puis tout s'est déroulé exactement comme je l'avais imaginé. Je suis super rapide sur la poignée, j'ai déclenché le matériel de secours. J'ai tiré sur la suspente de connexion. Je me suis détaché sans problème avec les Quick Outs. Je me suis twisté et j'ai ensuite essayé d'atterrir ce secours télécommandable sur un terrain correct, ce qui n'a pas marché parce que la brise de vallée était trop forte. Box et Drift sous-estimés. C'est aussi un apprentissage. Et ce sont toutes des expériences que l'Akrofliegen procure. Et j'en suis très content.

[00:38:51] Moi,

[00:38:51] **Lucian Haas:** Je suis déjà allé au cours SIV à la Gerlitz. Il y avait tout un groupe de jeunes Akropiloten qui maîtrisaient déjà assez bien leurs manœuvres. Mais je trouvais ça toujours intéressant. Ils disaient qu'ils avaient peur de la thermique. Que c'était trop saccadé pour eux, ce genre de truc. Et je me suis dit : mais sinon, vous le faites, vous volez vos Helis et vos Dynamic Full Stalls et tout ça. Mais la thermique, vous la trouvez trop saccadée. Tu connais des trucs comme ça aussi ?

[00:39:18] **Marcus Benedict:** Non, pas vraiment. À force de voler autant, je peux comprendre ce qu'ils veulent dire, parce que bien sûr, l'Akrofliegen en soi, quand je vole autant, quand je fais effectivement beaucoup de runs, je les fais dans de l'air calme, parce que l'air thermique influence évidemment le vol de manœuvres. Donc, en termes de déroulement, j'ai un départ, un vol relativement calme dans une box qui est aussi relativement calme, dans des conditions calmes, les jours qui offrent des conditions calmes. Et là, je peux faire mes manœuvres, atterrir à nouveau et ensuite on recommence. Alors, je peux bien sûr imaginer que si on n'est pas super entraîné ou qu'on n'a pas d'expérience, ou moins d'expérience, que le vol en thermique soit trop cahoteux. Mais en réalité, ce n'est pas mon cas, parce que j'ai toujours, toujours volé autant en thermique qu'en Akro.

[00:40:05] Parce que nous avons aussi volé dans des zones où je n'ai pas utilisé de gondole, mais où j'ai systématiquement gagné de l'altitude par les thermiques pour ensuite effectuer mes manœuvres d'Akro.

[00:40:14] **Lucian Haas:** À ton avis, est-ce que chaque pilote devrait faire un peu d'entraînement en Akro ? Et si oui, comment dirais-tu qu'on devrait s'approcher le plus naturellement de l'Akrofliegen soft ? Enfin...

[00:40:25] **Marcus Benedict:** selon ma définition de ce qu'est l'Akrofliegen, de ce que j'ai compris, c'est clairement un oui. Et idéalement via un cours SIV. Donc, si je n'y connais rien du tout et que je sais de quoi il s'agit, le mieux est de suivre un cours SIV et d'aborder progressivement le sujet de l'Akrofliegen. Et là, l'Akro pour un débutant pourrait être de voler une spirale avec une vitesse de descente correcte et de la sortir proprement, ou de faire un French Pitch et d'amortir correctement la poussée de la voile. Et ça, je le fais bien sûr. Maintenant, explique-moi brièvement, c'est quoi un French Pitch ? Un French Pitch, c'est quand je me laisse projeter hors d'une manœuvre dynamique, quasiment sans la voile, sans dissiper l'énergie de la voile de manière ordonnée, alors j'ai un pendule très élevé.

[00:41:13] Ça veut dire que je balance très loin vers l'avant, la voile vient très loin vers l'arrière et en retour, la voile tire très fort vers l'avant et je dois, en gros, je m'entraîne à rattraper la voile dans un état où elle ne vient pas trop loin devant moi et ne se retourne pas. Exactement, je me laisse quasiment être projeté vers l'avant à partir d'une manœuvre dynamique. Par ce biais, je provoque une voile qui tire fort et l'entraînement consiste à arrêter la voile au bon moment.

[00:41:40] **Lucian Haas:** Ce qui est aussi tout à fait utile et pertinent pour le vol en thermique ou des choses du genre, parce que quand on est capable de faire ce pitching extrême, on peut probablement faire le pitching semi-extrême en thermique encore deux fois mieux. Enfin, le fait de le contrôler.

[00:41:56] **Marcus Benedict:** C'est exactement ça, et c'est précisément l'effet de l'entraînement. Je ne peux plus me permettre de réfléchir longtemps au moment où ça m'arrive en plein vol, je dois simplement être super rapide sur le frein. C'est ce que m'a appris l'Akrofliegen : que l'aile très dynamique peut venir vers l'avant très, très vite, et je dois alors, sans réfléchir, sans aucune hésitation, être très rapide et très intensément et brièvement sur le frein pour rattraper l'aile. Pas trop fort, pour ne pas décrocher à nouveau, etc. Et acquérir ce ressenti, c'est important pour tout le monde, à mon avis. Ça peut être important pour n'importe qui, et c'est ce que j'apprends dans un cours SIV pour savoir où se situe la zone limite.

[00:42:32] **Lucian Haas:** Tu as dit tout à l'heure que tu es aussi moniteur de vol. Est-ce que tu travailles aussi comme moniteur ou est-ce que tu as...

[00:42:37] **Marcus Benedict:** Tu as juste passé ton diplôme ? Non, je travaille aussi comme moniteur de vol. Bien sûr, j'ai toujours mon boulot principal avec lequel je gagne ma vie. Je ne le fais pas via l'enseignement du vol, mais je travaille comme moniteur et je suis très motivé et vraiment en train de déplacer davantage ma vie vers l'aviation, donc mon activité vers l'aviation. Et on verra bien ce qui arrive. Le grand objectif, c'est de travailler davantage dans la scène du parapente, dans le secteur, comme moniteur, comme pilote de biplace, comme quoi que ce soit. Et l'enseignement du vol en fera certainement une grande partie.

[00:43:08] **Lucian Haas:** Et en tant que lobbyiste, tu veux devenir un jour le premier instructeur d'Akro en Allemagne ?

[00:43:12] **Marcus Benedict:** devenir ? Je ne suis probablement pas la bonne personne pour ça. Je suis trop mauvais. Il y a forcément des gens bien meilleurs que moi pour travailler en tant qu'instructeur de vol Akro.

[00:43:21] **Lucian Haas:** Si tu devais évaluer tes acrobaties Akro maintenant, est-ce que ce que tu fais relève déjà du pilotage acrobatique selon la définition allemande ?

[00:43:32] **Marcus Benedict:** Pas 98 % du temps, mais 2 % oui. En fait, j'ai commencé à faire du vol rythmique en "Satt" l'année dernière. C'est une manœuvre où je fais osciller l'aile en rotation "Satt" pour que je puisse, en arrière, me hisser lentement, et passer en arrière au-dessus de l'aile, je dois progressivement entrer dans le tumbling. Et là, je dirais que je suis souvent dans un état où je dépasse ces 135 degrés. Et est-ce que tu t'entraînes toujours au-dessus de l'eau ou est-ce que tu le fais aussi au-dessus du sol ?

[00:44:03] Les deux. L'année dernière, j'ai découvert le Galasee pour la première fois comme zone d'entraînement, et j'ai beaucoup aimé parce qu'il offre une altitude incroyable. Mais dans la plupart des cas, je m'entraîne sur terre, parce que les zones d'entraînement en eau sont tout simplement trop loin pour moi. Je viens d'Aschaffenburg, c'est près de Francfort, là-haut. Et là, je me suis bien sûr vite rendu à Kössen ou à Bischlingen ou ailleurs, comme par exemple au Galasee ou à Gerlitz. Tu ne trouves pas que s'entraîner sur terre soit risqué ? Non, pas du tout. Pour moi, l'Akro over Ground est un sujet important et je ne trouve pas ça risqué du tout. Quand on se penche sur la question, je trouve que les deux ont leurs avantages et leurs inconvénients.

[00:44:48] Et je ne pourrais pas dire en soi que l'Akro over Ground, donc le vol au-dessus du sol, le vol acrobatique, l'entraînement au-dessus du sol est plus dangereux, d'autant plus que dans 99 % des cas, cela correspond à la réalité. Donc, pour moi, un facteur important, c'est l'altitude que j'ai pendant l'entraînement, c'est l'équipement que j'ai avec moi pendant l'entraînement, c'est la préparation que j'ai faite pendant l'entraînement. Donc, comme je l'ai dit, choisir la bonne boîte, choisir le bon drift, avoir le bon matériel de secours pour le terrain où je m'entraîne, avoir l'altitude nécessaire pour pouvoir m'entraîner correctement et bien. C'est aussi une question de mental pour moi. J'arrête de m'entraîner très, très à temps et j'ai une bonne gestion de l'altitude. Donc, je suis toujours en mesure de regarder et de voir à quelle hauteur je suis encore, pour dire : maintenant, je dois arrêter et maintenant c'est trop bas, par exemple, exactement.

[00:45:37] L'eau comporte aussi beaucoup de dangers. Donc, quand je m'entraîne au-dessus de l'eau sans qu'il y ait quelqu'un en bateau en bas pour m'aider et sans que j'aie un gilet de sauvetage correct, je dirais même qu'il est plus dangereux de s'entraîner au-dessus de l'eau que sur terre.

[00:45:51] **Lucian Haas:** Parce que là, c'est tout simplement absolument

[00:45:51] **Marcus Benedict:** plus

[00:45:51] **Lucian Haas:** tu peux te noyer si le sellette te pousse en gros sous l'eau et tout ça.

[00:45:56] **Marcus Benedict:** Oui, totalement. Le sellette assure ça. Le protecteur, qui nous protège normalement, offre de la flottabilité, ce qui fait que la tête est enfoncée sous l'eau. Si le gilet est trop petit, il ne contre pas cet effet. Ensuite, j'ai toujours le problème que dans la plupart des cas, j'ai encore l'aile accrochée à moi. La thermique peut alors me tirer vers le bas si elle se remplit d'eau et qu'il y a peut-être un léger courant. Et le plus gros problème, que j'ai vu de manière très, très frappante l'année dernière, c'est le vent et le dispositif de secours. Le dispositif de secours, quand je tombe à l'eau, peut bien sûr s'affaisser, mais il reste généralement gonflé. Et avec un vent relativement fort que j'ai au lac, par exemple au lac de Garde, à cause du vent du sud qui passe l'après-midi, le dispositif de secours me tire vers l'arrière, la tête en bas, sur l'eau.

[00:46:45] Et là, l'année dernière lors d'un cours SIV, j'ai failli voir quelqu'un se noyer si le bateau n'était pas arrivé assez vite. Ça se joue à quelques secondes. C'est pour ça que je dirais que je me sens plus en sécurité à une altitude correcte avec un système de secours adéquat quand je sais qu'il n'y a pas de bateau prévu pour moi en bas, et avec des histoires comme ça au-dessus de l'eau.

[00:47:06] **Lucian Haas:** Mais tu dirais déjà que si on commence à s'entraîner même sur de petites manœuvres, ce serait génial d'avoir au final au moins deux secouristes, pour se dire que même si tu fais ça avec un sellette normal, il vaudrait mieux peut-être te rajouter un secouriste frontal devant, pour avoir une sorte de secours supplémentaire.

[00:47:22] **Marcus Benedict:** Le principe, c'est de rendre ça aussi sûr que possible. Donc, un point très important, c'est qu'il ne doit rien se passer. Pour moi, c'est toujours la prémisse absolue. Il ne doit rien se passer. Ça ne veut pas dire que j'ai un déclencheur météo, mais qu'il ne doit simplement rien m'arriver. C'est la prémisse fondamentale. Et c'est sur ça que je base tout. Je conçois ça de la manière la plus sûre possible. Ça commence par les conditions. Si je sais que c'est trop thermique, qu'il y a trop de monde dans les airs, que la boîte est trop petite, que j'ai trop d'eau, du vent en bas à l'atterrissage ou à l'intérieur de la boîte, que la dérive est trop grande, qu'il n'est pas garanti que j'arrive en bas. Si je n'ai pas la possibilité de gagner assez d'altitude ou si je n'ai pas le bon équipement de secours avec moi. Je vole maintenant avec un système BASE. Ça veut dire deux dispositifs de secours, deux dispositifs de secours classiques et un système BASE.

[00:48:08] Et voilà, c'est comme ça que j'essaie de rendre mon entraînement, mon propre entraînement, aussi sûr que possible. Et ça devrait toujours être la règle d'or.

[00:48:18] **Lucian Haas:** Tu dis : « terrain de base à haute altitude ». Jusqu'à quelle altitude vas-tu toi-même pour dire : « là, j'ose m'approcher du terrain » ? Ou est-ce que je dis : en altitude, je dévie toujours tout parce que je me dis que c'est simplement mon altitude de sécurité que je veux toujours respecter ?

[00:48:34] **Marcus Benedict:** Je pense que 450 mètres, c'est obligatoire. Je ne sais plus trop, mais je dirais qu'à partir de 250 mètres, j'arrête ce que je ne suis plus sûr à 100 %. À partir de là, il n'y a plus que des petites choses que je fais en dessous de 250 mètres. Et je dirais qu'à partir de 150 mètres, au plus tard, je commence plutôt à me préparer pour l'atterrissage.

[00:48:57] **Lucian Haas:** Tu es marié, tu as deux enfants. Comment est-ce que tu gères ça ? Je veux dire, qu'est-ce que ta femme pense du risque d'être Akroflieger ? Ou est-ce qu'elle ne le voit pas du tout comme ça, genre « oh, il va encore voler et s'amuser, et il rentrera détendu à la maison » et toi tu en profites ?

[00:49:13] **Marcus Benedict:** Oui, c'est une très, très bonne question. Et elle nous a occupés, ma femme et moi, quand nous avons mis notre fille au monde il y a à peu près un an, un an et demi bien sûr. Mais pour être honnête, je veux simplement voler et le vol n'est pas dangereux en soi pour moi. Je trouve qu'il y a beaucoup, beaucoup de choses bien plus dangereuses que le vol. Et pour moi, ce n'est pas ce sport de risque classique comme le basejump ou quelque chose comme ça qu'on a parfois en tête, mais je m'organise simplement de manière sécurisée. Et c'est, c'est toujours l'objectif prioritaire. Et comme c'est ma passion, je ne voulais pas et je ne pouvais pas abandonner ça. Et tout le monde autour de moi doit simplement vivre avec, pour ainsi dire, tout comme moi. Et le fait que ce risque soit potentiellement mortel et que j'arrête maintenant parce que j'ai une fille ou deux filles et une femme, je ne le vois pas du tout comme ça, c'est plutôt que...

[00:50:07] on le fait de la manière la plus sûre possible et on s'amuse tous avec. Ma femme elle aussi pratique le parapente, donc ça fait simplement partie du lot. Le risque fait partie de la vie. Est-ce qu'elle fait aussi de l'Akro ? Non, elle adore faire de l'Akro. C'est une adepte du vol en pente dans de l'air calme, elle est totalement épanouie et se sent très bien comme ça. On adore faire du tandem ensemble. C'est son univers. Mais Dieu sait ce qui nous attend encore. Enfin, si on m'avait probablement dit à l'époque, avec mes nausées, mon vertige et tout ce avec quoi je devais lutter pour me lancer dans le parapente, que je finirais par bouger ne serait-ce qu'un peu au-dessus de l'aile, je ne l'aurais jamais cru possible.

[00:50:51] **Lucian Haas:** Quand tu avais de tels problèmes au début, qu'est-ce qui t'a poussé à continuer malgré tout ? Je veux dire, quand on a toujours la nausée, on finit par se dire que ce n'est peut-être pas pour nous, même si on a envie d'aller voler. Mais qu'est-ce qui t'a poussé, en quelque sorte, à te dire que tu voulais surmonter ça ?

[00:51:11] **Marcus Benedict:** La fascination pour le vol, la perspective du vol, la sensation de voler, tout ce qui fait la passion du parapente, a toujours bravé tous les obstacles et, dans mon cas, a toujours prévalu. Enfin, si je prends Meduno par exemple, c'est presque ma montagne de prédilection, on peut dire que j'y vole très, très souvent. Et quand

j'ai un super vol en soirée à Meduno, avec le soleil sur la montagne après une demi-heure et que je vole encore très près du terrain au-dessus des prairies en profitant du coucher de soleil, de la perspective et de la sensation de glisser ainsi, idéalement avec mon pote qui vole juste à côté de moi, alors tout cela est tellement accablant et génial que je n'ai pas les mots pour l'exprimer, ça dépasse de loin toutes ces difficultés.

[00:52:01] **Lucian Haas:** Petit aperçu vers l'avenir. Si tu arrivais à convaincre le DHV, donc aussi la commission, qu'il faut absolument faire progresser l'Akro à nouveau en Allemagne. À ton avis, quand est-ce qu'on pourra vraiment dire que, peut-être au moins pro forma, l'interdiction de voltige a été levée dans la FBO ou quelque chose du genre ? Et que les limites de réflexion ont aussi été levées et qu'on peut à nouveau avancer ?

[00:52:32] **Marcus Benedict:** Au plus tard lors de la, ou disons, au plus tôt lors de la deuxième réunion de la commission. Celle-ci est, je crois, prévue pour juin cet été. Et si la commission conclut, en juin cet été, que la proposition de la groupe de travail, ce qui a été élaboré, ne nous convient pas encore et n'est pas vraiment correcte, alors on continue, on continue à y travailler. Je n'ai donc aucune raison actuellement et je ne vois aucune raison de relâcher l'effort ou d'arrêter de travailler dessus jusqu'à ce que nous ayons obtenu une solution qui convient, qui prend en compte tout le monde, qui prend en compte les questions de sécurité et qui prend évidemment aussi en compte notre sport, car l'Akro fait partie de ce qui se passe là-bas avec les glaciers. Cela signifie que,

[00:53:16] **Lucian Haas:** tout comme tu t'es battu avec acharnement contre les nausées et le vertige en tant que lobbyiste pour le vol, en disant que tu veux le faire, tu y arriveras aussi dans l'Akrobereich.

[00:53:27] **Marcus Benedict:** C'est l'objectif. Exactement. C'est pour ça que je me suis lancé, en quelque sorte. Avec mes gars bien sûr derrière moi pour me soutenir. En tout cas, les gars et...

[00:53:37] **Lucian Haas:** Les filles. Bon, Marcus. Je te souhaite beaucoup de succès pour la suite, notamment avec les discussions au DRV et la première réunion de la commission début mars. J'espère que les hauts responsables du DRV ne vont pas te mettre trop de bâtons dans les roues et que les choses vont avancer. Je suis curieux de voir si, dans les prochaines années, on ne verra pas une approche différente s'installer au sein de la communauté aéronautique allemande vis-à-vis de l'Akrofliegen, du Kunstfliegen, du Freestyle-Fliegen ou peut-être simplement du vol technique.

[00:54:18] **Marcus Benedict:** Je trouve ça super. La question est simplement : c'est quoi l'Akro ? Et l'Akro, ce ne sont pas ces manœuvres de tumbling hardcore, mais l'Akro, c'est en fait un style de vie. C'est ce jeu avec l'aile. Donc, si je vois déjà quelqu'un qui décolle avec élégance et qui a une maîtrise super fine de l'aile, et qui touche peut-être la prairie avec l'aile, en faisant genre ce "stubby-touch", pour moi, c'est déjà de l'Akrofliegen. Si on a compris que l'Akrofliegen est en fait bien plus que juste ce tumbling hardcore, ces histoires et ces manœuvres agressives, alors je pense que l'Akro est arrivé chez nous dans la scène. Et là, tout le monde va réaliser qu'il est aussi un Akropilot. On pratique tous déjà de l'Akro.

[00:55:01] **Lucian Haas:** C'était l'épisode 102 de Podz-Glitz avec Marcus Benedict, le lobbyiste de l'Akro. Si vous voulez en savoir plus sur les sujets abordés ici, vous trouverez plusieurs liens complémentaires dans les notes de l'épisode sur le blog de parapente Lu-Glitz. Je m'appelle Lucian Haas. Je suis le producteur de Podz-Glitz et le rédacteur en chef de Lu-Glitz. Récemment, j'ai reçu une contribution de 100 euros de la part d'un pilote nommé Thomas. Thomas a écrit : « Salut Lucian, je suis un grand fan de ton podcast. Je trouve chaque épisode super passionnant, informatif et divertissant. Continue comme ça, j'ai déjà hâte d'écouter les 100 prochains épisodes. » Ce genre de retour est bien sûr très agréable et motivant pour moi.

[00:55:47] Ça me fait aussi très plaisir que Thomas reconnaisse le travail qu'il y a derrière et qu'il me soutienne financièrement pour autant. Évidemment, il a même suivi ma proposition non contraignante de me donner un euro par épisode de podcast, qui, dans ce cas, a été cumulé en tant que contribution. Un euro pour environ une heure de contenu à chaque fois, avec du bon divertissement et une dose de formation, n'est pas beaucoup à mon avis, mais c'est quand même de l'argent bien investi. Si toi et beaucoup d'autres auditeurs pensez comme Thomas, alors je pourrai continuer à gérer et à développer le blog et le podcast de manière aussi professionnelle et totalement sans publicité. D'après plusieurs autres retours, je sais qu'une offre comme Lu-Glitz et Podz-Glitz n'existe pas une deuxième fois dans la scène du parapente.

[00:56:34] Si tu penses que ça a de la valeur, alors fais comme Thomas. Toutes les infos nécessaires pour savoir comment devenir contributeur très simplement et sans aucun engagement se trouvent sur www.Lu-Glidz.blogspot.com, sur la page Fördern. Lu-Glidz s'écrit L U moins G L I D Z. À la prochaine. Ciao.