

Flychair

Podz-Glidz 189 — Dagmar Wilisch

Published	2026-06-26
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/podz-glidz-189-flychair-dagmar
Duration	00:59:18
Speakers	Dagmar Wilisch, Lucian Haas
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0189-flychair-dagmar-wilisch.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	15 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	3
English	18
Show notes	18
Transcript	19
Français	32
Show notes	32
Transcript	33

Deutsch

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

Show notes

Dagmar Wilisch hat eine Gleitschirmschule gegründet, um selbst fliegen zu können. Nun erfüllt sie vielen anderen ihre Träume

Es gibt Menschen, für die ist das Fliegen ihre größte Leidenschaft. Aber sie selbst kommen gar nicht mehr so viel in die Luft. Dafür kümmern sie sich umso mehr darum, das andere diesen Traum leben können – als Keimzelle und stetig laufender Motor einer ganzen Fliegergemeinschaft.

Dagmar Wilisch aus Waren an der Müritz in Mecklenburg-Vorpommern ist dafür ein Paradebeispiel. Vor über 20 Jahren war sie die einzige Gleitschirmpilotin vor Ort, musste aber immer weit fahren, um abzuheben. Als das wegen der Pflege ihrer Mutter nicht mehr möglich war, begeisterte sie Mitstreiter dafür, am nahen Segelflugplatz Waren-Vielist Windenschlepp anzubieten und schließlich sogar ab 2013 eine Flugschule aufzubauen. Heute, mit mittlerweile 66 Jahren und offiziell schon in Rente, leitet sie diese noch immer.

Die Norddeutsche Gleitschirmschule ist heute nicht nur „die“ Anlaufstelle für die Flachland-Gleitschirmszene nördlich von Berlin. Dort wird auch Geschichte geschrieben. An der Schule läuft ein Erprobungsprogramm, um Gehbehinderte ganz offiziell im Gleitschirmfliegen auszubilden. Zumindest in Deutschland ist das ein Novum. Dafür wurde eigens der sogenannte Flychair als Startwagen für den Windenschlepp zugelassen.

Dagmar Wilisch erzählt in dieser Episode 189 von Podz-Glitz nicht nur von diesem Vorzeige-Projekt. Es geht unter anderem auch um ihre Vorreiterrolle beim Einsatz von Elektrowinden, die Organisation von Teamflug-Wettbewerben und die Bedeutung der Gemeinschaft, um seinen Fliegertraum zu leben.

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

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

Musik dieser Folge:

Track: Pueblo Magico | Künstler: Quincas Moreira

Youtube Audio Library: <https://www.youtube.com/watch?v=p1D8nh1UrWM>

Lu-Glitz Links:

- Blog: <https://lu-glitz.blogspot.com>
 - Facebook: <https://www.facebook.com/luglitz>
 - Instagram: <https://www.instagram.com/luglitz/>
 - Whatsapp-Kanal: <https://whatsapp.com/channel/0029VaBVs05CHDynzdlJU34>
 - Youtube: <https://youtube.com/@Lu-Glitz>
 - Soundcloud: <https://soundcloud.com/lu-glitz>
 - Spotify: <https://open.spotify.com/show/6ZNvk83xxGHHtfgFjiAHyJ>
 - Apple-Podcast: <https://itunes.apple.com/de/podcast/podz-glitz-der-lu-glitz-podcast/id1447518310?mt=2>
 - Linktree: <https://linktr.ee/luglitz>
-

LINKS zu Dagmar Wilisch

- Norddeutsche Gleitschirmschule: <https://norddeutsche-gleitschirmschule.de/>
- Flychair: <https://norddeutsche-gleitschirmschule.de/flychair/>
- NDR-Film zum Flychair: <https://www.ardmediathek.de/video/nordmagazin/paragleiten-in-waren-rollstuhlfahrer-heben-ab/ard/Y3JpZDovL25kci5kZS8zYTZhYTRINS1iNTQzLTQwMjMtOGRlMy1iNjM1YjVmNzU5MzQ>
- Mobiler G-Force-Trainer: <https://www.dynacore-paragliding.de/>

Transcript

[00:00:02] **Dagmar Wilisch:** Ich bin keine Streckenfliegerin. Ich bin wirklich keine gute Pilotin. Ich bin leidenschaftliche Pilotin. Ich freue mich, wenn ich eine halbe, dreiviertel Stunde oben in der Luft bin. Wenn ich mal fünf oder zehn Kilometer vom Platz wegfliege, mache ich es selten, weil ich meistens arbeiten muss, weil wenn die Bedingungen sind, ist Schulungswetter. Und das ist auch nicht meine Intention. Meine Intention ist, die Leute zu begleiten und auch ab und zu in die Luft zu kommen. Und das ist mein Spaß. Also ich muss nicht im Wettkampf mitfliegen. Ich würde jedes Team aufhalten, weil ich keinen Ehrgeiz habe.

[00:00:48] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, der Lu-Glidz -Podcast.

[00:00:51] **Dagmar Wilisch:** Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens.

[00:00:54] **Lucian Haas:** Heute mit Dagmar Wielisch. Und ich bin Lucian Haas.

[00:01:02] Es gibt Menschen, für die ist das Fliegen ihre größte Leidenschaft, aber sie selbst kommen gar nicht mehr so viel in die Luft. Dafür kümmern sie sich umso mehr darum, dass andere diesen Traum leben können. Als Keimzelle und stetig laufender Motor einer ganzen Fliegergemeinschaft. Dagmar Wielisch aus Waren an der Müritz in Mecklenburg-Vorpommern ist dafür ein Paradebeispiel. Vor über 20 Jahren war sie die einzige Gleitschirmpilotin vor Ort, musste aber immer weit fahren, um abzuheben. Als das wegen der Pflege ihrer Mutter nicht mehr möglich war, begeisterte sie Mitstreiter dafür. Am nahen Segelfluggelände waren viele Windenschlepp anzubieten. Und schließlich sogar ab 2013 eine Flugschule aufzubauen, die sie mit mittlerweile 66 Jahren und offiziell schon in Rente noch immer leitet.

[00:01:53] Die norddeutsche Gleitschirmschule ist heute nicht nur die Anlaufstelle für die Flachland -Gleitschirmszene nördlich von Berlin. Dort wird auch Geschichte geschrieben. An der Schule läuft ein Erprobungsprogramm, um Gehbehinderte ganz offiziell im Gleitschirmfliegen auszubilden. Zumindest in Deutschland ist das ein Novum. Dafür wurde eigens der sogenannte Flychair als Startwagen für den Windenschlepp zugelassen. Dagmar Wilisch erzählt in dieser Episode 189 von Podz-Glidz nicht nur von diesem Vorzeigeprojekt. Es geht unter anderem auch um ihre Vorreiterrolle beim Einsatz von Elektrowinden, die Organisation von Teamflugwettbewerben und die Bedeutung der Gemeinschaft, um seinen Fliegertraum zu leben.

[00:02:38] Solche Gespräche kann ich dir übrigens nur präsentieren, weil es Förderer gibt, die meine Arbeit an Podcast und Blog finanziell unterstützen. Mach doch mit! Wie das geht, steht im Gleitschirm-Blog Lu-Glidz und zwar dort auf der Seite Fördern.

[00:02:57] Dagmar, erzähl mir mal, wie kommt man auf diese Idee, im Alter von 53 Jahren im norddeutschen Flachland, also da gibt es ja keine Berge, eine Gleitschirmschule zu gründen und das ohne selbst Fluglehrerin zu sein?

[00:03:12] **Dagmar Wilisch:** Das kommt eigentlich aus der Kindheit, dass ich einen Traum vom Fliegen hatte. Das kommt eigentlich aus der Kindheit, dass ich einen Traum vom Fliegen hatte. Ich hätte mit Mitte 40 überhaupt fliegen lernen dürfen, weil ich nie ein Medical bekommen hätte. Dann habe ich natürlich versucht, diesen Traum umzusetzen und bin seit 2004 durch die große weite Welt gezogen und habe dort alle Fluggelände besucht, die ich in meiner Reichweite hatte. Aber 2008 war für mich ein sehr einschneidendes Erlebnis. Da ist mein Vati gestorben, der meine damals schon an Demenz erkrankte und körperlich und geistig behinderte Mutter, der meine damals schon an Demenz erkrankte und körperlich und geistig behinderte Mutter, betreut hatte und ich musste dann meine Eltern, also meine Mutti pflegen. Damit komme ich nicht mehr weg. Hier in der Nähe gibt es einen Flugplatz mit einer wunderbaren Infrastruktur, hier in der Nähe gibt es einen Flugplatz mit einer wunderbaren Infrastruktur, da gab es aber keine Gleitschirmfliegen und ich habe getrommelt,

[00:04:04] kommt doch hierher und habe mit Windenführern gesprochen, wer sich noch erinnert, Bernd Mohaupt hatte mal Winden gebaut und der hat uns hier besucht und so. wer sich noch erinnert, Bernd Mohaupt hatte mal Winden gebaut und der hat uns hier besucht und so. um hier fliegen zu lernen oder mit mir zu fliegen. Ich konnte gar fliegen.

[00:04:21] **Lucian Haas:** Das heißt, du wolltest irgendwie weiterfliegen und sagst, das kann ich nur zu Hause, weil ich kann jetzt nicht weg. Und weil ich nicht weg kann, muss ich mir zu Hause quasi die Infrastruktur dafür aufbauen. Dann gründe ich einfach eine Flugschule.

[00:04:35] **Dagmar Wilisch:** Nein, nein. Dann kaufe ich erst mal eine kleine Winde. Ah, okay. Und diese kleine Winde habe ich dann auf den Flugplatz gestellt. Ich konnte noch nicht mehr fahren. Ich musste dann noch als Windenführer lernen. Und dann habe ich auch wieder getrommelt. Kommt her, fliegen. Aber auch dann gab es noch keine Piloten hier. Und eines Tages kam eine Freundin aus dem DCB Berlin. Die erzählte mir, dass es ein paar Leute gab, die wollten eine Flugschule gründen. Und ich sage, kommt her, ich unterstütze euch. Ich habe einen großen Platz, 60 Hektar. Ich habe eine Winde. Und ihr dürft dann hier letztendlich, ich öffne euch die Türen und ich möchte nur fliegen. Die kamen her und haben dann auch die Flugschule 2020 gegründet. Und 2013 haben sie das in die GmbH verwandelt.

[00:05:20] Und zwischenzeitlich waren sie in mein Haus eingezogen mit der Flugschule. Und auf dem Platz waren sie aktiv. Und ich natürlich habe mich auch engagiert. Und dann haben sie mich gefragt, ob ich mit in die GmbH komme. Und da habe ich gesagt, ich möchte letztendlich nur fliegen. Ich bin voll beschäftigt, habe meine Mutter zu pflegen. Ich unterstütze euch so weit, wie ich kann. Aber die Flugschule, das seid ihr. Das ging bis 2012. 2018, 2019 gut. Und dann stiegen meine Gesellschafter aus. Und da war die Alternative, die Flugschule letztendlich aufzulösen oder weiterzumachen. Und zwischenzeitlich hatte ich schon tolle Leute kennengelernt, die mich unterstützt haben. Und habe dann entschieden, die Flugschule weiterzumachen und ein neues Team aufzubauen.

[00:06:05] **Lucian Haas:** Da kommen wir gleich noch mal zu. Ich möchte mal einen Schritt zurückgehen, weil du sagtest, du hast als erstes eine Winde gekauft. Nun braucht man ja, um mit einer Winde zu starten, einen Windenfahrer. Der das überhaupt machen kann. Wenn du jetzt fliegen willst, wen hast du denn dann im Flachland, wo sonst vielleicht auch keine Flieger waren? Wie hast du da Leute ranbekommen, die dich dann vielleicht mal in die Luft gezogen haben? Oder hat letzten Endes dein Flugwunsch hauptsächlich dazu geführt, dass du auf der Winde saßt und du hast andere Leute in die Luft gezogen?

[00:06:31] **Dagmar Wilisch:** Naja, das in die Luft ziehen, das war später der Fall, als ich dann den Windenführerschein hatte. Aber derjenige, Thermik zum Fliegen gebracht hat, das war der Bernd Lämme, der war Windenführer. Später hatte er ja auch, auch dann bei uns die Molli -Winds gebaut. Da kommen wir bestimmt noch dazu. Und der hatte mich, Bernd Lämme, hat mich dann auch an der Winde ausgebildet und hat mich natürlich hochgeschleppt. Aber er war nicht immer hier. Er kam aus dem Münsteraner Raum und deswegen musste ich hier irgendwo Leute rankriegen, die auch in der Zeit, wo er keine Zeit hatte, mit mir fliegen gehen konnten.

[00:07:05] **Lucian Haas:** Das heißt, du hast versucht, eine Flieger -Community dort aufzubauen. Gab es denn schon andere Gleitschirmflieger damals? Ich meine, der Flugplatz ist, der Waren viel ist. Ich glaube, zwei Kilometer nördlich von Waren gelegen, an der Müritz, schöner großer See und sowas. Gab es da denn schon andere Gleitschirmflieger, die aus dieser Gegend kamen? Und wenn die Gleitschirmfliegen wollten, wo sind die da damals überhaupt fliegen gegangen?

[00:07:30] **Dagmar Wilisch:** Es gab nicht viele. Direkt in Waren gab es keine. Es gab jemand aus dem Neustrelitzer Raum, der irgendwann mal mit der Gründung der Flugschule auf uns zukam und auf uns getroffen ist. Aber es gab hier keine. Und Gleitschirmfliegen war überhaupt nicht bekannt. Den meisten Leuten ging es wie mir. Die haben in den Bergen vielleicht mal welche gesehen. Aber dass man das auch im Flachland machen kann und dass man nicht überhaupt mit so einem Tuch über sich fliegen kann, war hier in Norddeutschland überhaupt nicht präsent. Und es ist jetzt noch so nach 20 Jahren Fliegerkarriere bei mir, dass mich die Leute mit großen Augen angucken und sagen, so was kann man machen. Und das hier im Flachland, das ist eben noch ein großer Schritt, ein weiter Weg, das wirklich so bekannt zu machen, zu etablieren, dass Gleitschirmfliegen selbstverständlich wirkt hier im Flachland.

[00:08:18] **Lucian Haas:** Das heißt, man kann schon sagen, du bist sowas wie die Keimzelle des Gleitschirmfliegens rund um Waren. Ja, das kann man sagen. Du bist die Mutter des Gleitschirmfliegens im norddeutschen Flachland, also im Mecklenburg -Vorpommern.

[00:08:31] **Dagmar Wilisch:** Lass mal mit der Mutter weg. Aber ich bin die erste Pilotin hier aus Waren, die Gleitschirmfliegen konnte. Und mittlerweile gibt es im Umfeld bis nach Rostock hoch, gibt es schon ein paar, die wir ausbilden. Oder die irgendwann in den Bergen sich haben ausbilden lassen und dann bei uns über die Weiterbildung den Windenschlepp gelernt haben und mit uns jetzt gemeinsam fliegen gehen.

[00:08:54] **Lucian Haas:** Seid ihr jetzt, ich meine, du hast diese Flugschule gegründet. Gibt es daneben auch noch einen Verein oder seid ihr quasi als Flugschule auch sowas wie gleichzeitig der Verein für die Leute, die dort fliegen wollen, dass man sagt, mit der Flugschule im Zentrum ist das eigentlich so das Flugzentrum für alle in der Gegend, die dort fliegen gehen wollen?

[00:09:12] **Dagmar Wilisch:** Also dieser wunderbare Flugzentrum, der dort geflogen wird, gehört der Gemeinde. Und die hat es dann den Warner Luftsportverein verpachtet. Und der Warner Luftsportverein war bis 2006 ein reiner Segelflugverein mit Modellfliegern. Da gab es also keine Gleitschirmpiloten. Und 2006 habe ich den Antrag gestellt, dort Mitglied zu werden zusammen mit Bernd. Und wir sind die ersten beiden Gleitschirmpiloten in diesem Verein geworden. Und damit haben wir die Sparte Gleitschirmfliegen gegründet. Wie groß ist die Sparte dann heute? Ja, leider Gottes nicht so groß, wie ich mir das vorgestellt hätte. Es sind ungefähr 20 Mitglieder in dieser Sparte. Aber es gibt um die Gleitschirmschule, du hast schon recht,

[00:10:00] letztendlich der Kernpunkt ist die Gleitschirmschule, weil wir haben die Winden, wir stellen die auch dem Verein zur Nutzung kostenfrei zur Verfügung. Und in der Community, die ist viel größer als die Mitglieder in der Sektion Gleitschirmfliegen im Wanderluftsportverein.

[00:10:17] **Lucian Haas:** Wie viele Piloten habt ihr dann seit Gründung der Flugschule ungefähr ausgebildet? Oder wie viele bewegen sich jetzt in eurem Dunstkreis so herum?

[00:10:27] **Dagmar Wilisch:** Ja, das sind schon 200, 300 Leute, die das hier kennen. Aber die kommen ja auch aus meiner Zeit, die ich im DCB war. Dort war ich aktiv, habe zum Beispiel bei den German Flatlands die ganze Startleitung organisiert. Ich kannte die Leute. Ich habe also sehr viele Leute, die im Flachland sowieso schon geflogen sind, auch auf den Flugplatz gezogen, die uns einfach nur mal besuchen. Wir haben jetzt zum Beispiel den Inntal -Verein, der war hier bei uns zu Besuch und hat eine Woche Gleitschirmurlaub gemacht. Und war wunderbar. Und die, die in den Riechwinde fliegen konnten, die haben eben schnell nochmal die Binnenschein gemacht.

[00:11:07] **Lucian Haas:** Das heißt, die haben dann wirklich so einen Vereinsausflug zu euch gemacht und gesagt, wir sind

[00:11:12] **Dagmar Wilisch:** hier, wir sind hier, wir sind hier.

[00:11:12] **Lucian Haas:** Wir prüfen mal das Gleitschirmfliegen oder das Flachlandfliegen im norddeutschen Flachland, wie das so ist, da über die Seen hinweg zu gleiten. Wie ist das überhaupt, über diese Mecklenburger Seenplatte zu fliegen? Ist das was Besonderes? Also ist das auch technisch was Besonderes? Muss man dafür was mitbringen, was man woanders vielleicht nicht so lernt?

[00:11:31] **Dagmar Wilisch:** Flachlandfliegen ist, wenn du einmal in der Thermik eingestiegen bist, viel einfacher als Bergfliegen. Bestätigen mir viele Piloten, wenn du mal eine ordentliche Wolkenstraße hast, dann kommst du wirklich gut, gut voran. Und du hast diese ganzen Lessituationen nicht, die du in den Bergen beachten musst und die wir als Flachländer gar nicht so schnell begreifen können, weil wir einfach nicht zu Hause sind. Das Komplizierte am Flachlandfliegen ist der Einstieg in die Thermik, weil die Thermik steht ja immer woanders. Du musst also das Relief und die Wolken zusammen lesen und musst dann zusehen, dass du irgendwo den Einstieg bekommst und da geht es eben zum Beispiel nicht so gut, nicht, dass man von der schwachen Thermik in die stärkere zieht, sondern wenn du schon mal den Einstieg gefunden hast, also wenn du Nullschieber hast, dann bleib drin, weil irgendwann zieht es hoffentlich durch und damit kommst du dann nach oben.

[00:12:25] Wenn man diese Geduld aufbringt und dieses gelernt hat, auf dieses Popometer hört, dann ist das Flachlandfliegen eigentlich eine wunderbare Geschichte. Zumal wir haben ja bei uns, du siehst es hier im Hintergrund bei meinem Bild, Riesenflächen, du kannst überall landen und dann geht man wandern.

[00:12:47] **Lucian Haas:** Nach Hause wieder wandern oder was meinst du?

[00:12:50] **Dagmar Wilisch:** Ja, Trampen oder ich nenne es immer Luftwandern. Wir gehen dann auf Strecke und wir gehen Luftwandern und landen dann irgendwo, ja, du hast überall Landeflächen, du kannst, wenn du nicht gerade in den Wäldern bist, kannst du also überall hinfliegen.

[00:13:08] **Lucian Haas:** Weil alles da so flach ist, ist das eigentlich auch rekordträchtig, als wenn man so guckt, die Leute fahren nach, nach Brasilien, um über dem brasilianischen Flachland große Strecken zu fliegen. Es gibt auch Rekorde, wo über Finnland, was ja auch flaches Land ist und auch viele Seen und sowas, wo auch da, ja, ich glaube schon fast 400 Kilometer aus der Winde rausgeflogen wurde. Gibt es solche ähnlichen Rekorde im Mecklenburg-Vorpommerischen Flachland dann auch?

[00:13:31] **Dagmar Wilisch:** Ich habe keine Ambitionen auf Rekorde. Natürlich haben die einen oder anderen schon einen schönen Streckenflug gemacht, aber wir haben eine Begrenzung, 80 Kilometer, dann ist die Küste da, wenn es gen Norden geht. Und ja, nach Westen kann man oder nach Osten kann man weit, so weit fliegen, wie man kommt. Aber gut, bei mir triffst du nicht denjenigen, der irgendwelchen Rekorden hinterherjagt, sondern ich genieße eher diese Aussicht und genieße es, dort oben in der Luft zu sein und zu sehen, die Erde ist keine Scheibe, sondern sie ist rund und wohin ich gucke, sehe ich letztendlich diese tausend Seen, die dort verteilt sind. Und ja, ja, ich bin der Überzeugung, dass auch das Wasser ein Stück weit die Thermik beeinflusst, weil da direkt über dem Wasser sollte man nicht tief fliegen, weil da geht es ja nicht hoch, sondern runter.

[00:14:21] Aber das, was da runter geht, geht an anderer Stelle wieder hoch. Und deswegen ist, glaube oder weiß ich, dass es ein gut aktives Gebiet ist und dass gute Streckenflieger hier auch richtig tolle Strecken machen. Das heißt,

[00:14:35] **Lucian Haas:** Wasser ist auch vielleicht immer wieder eine gute Abrisskante, wo man weiß, alles, was an warmer Luft da dran geschoben wird, über dem kalten Wasser, will sie nicht weiter fließen. Die wird dann da eben nach oben steigen und vielleicht sogar noch ein bisschen von der Feuchtigkeit von dem See mitnehmen, was dann letzten Endes vielleicht oben raus die Thermik auch noch besser und angenehmer macht. Auch das, ja.

[00:14:56] Gucken wir noch mal ganz zurück. Da hast du ja gesagt, du hast immer schon als Kind vom Fliegen geträumt. Nun bist du ein Flachlandkind.

[00:15:06] Was hat dich da in die Luft getrieben oder zumindest gedanklich in die Luft getrieben?

[00:15:13] **Dagmar Wilisch:** Hört sich vielleicht ein bisschen komisch an. Ich weiß, ich war so verträumt als Kind, dass ich wusste, wie meine Stadt von oben aussieht. Ich bin also viel umher geträumt und hatte immer das Gefühl, fliegen zu können. Und dieses Gefühl ist dann irgendwann meinem Erwachsenwerden verloren gegangen, weil ich auch wusste, ich werde nicht fliegen können. Irgendwann kommt ja die Realität, holt dich ein und ich fühle mich oben in der Luft sicher. Ich habe das Wasser direkt vor mir, also im Wasser fühle ich mich nicht so sicher, weil ich nicht weiß, was da drunter ist, wie in der Luft. Ist komisch, ist aber so. Und ich habe ja die These, es gibt Luft, Erde, Wasser und Feuermenschen und ich bin ein Luftmensch.

[00:15:58] Ich fühle mich da wohl und sicher und ich habe immer die Vögel beneidet, wenn du so die, wir haben viele Raubvögel hier, wenn die aufgedreht haben und du dazu guckst, wie so in der Thermik, wie sie da aufdrehen und habe mich da mit denen in die Luft geträumt.

[00:16:12] **Lucian Haas:** Das schon als Kind. Also du hast verstanden, dass die Thermikfliegen, diese Vögel und da hast du immer gedacht, sowas möchte ich auch. Ob ich das verstanden habe, weiß ich nicht. Ich habe es gemacht.

[00:16:21] **Dagmar Wilisch:** Kinder können das.

[00:16:23] **Lucian Haas:** Wie lange hat es dann von der Kindheit gedauert, bis du, ich glaube, du hast vorhin gesagt, erst mit 40 oder sowas, hast du dann wirklich angefangen zu fliegen? Wie bist du dann wirklich genau zum

Gleitschirmfliegen gekommen?

[00:16:35] **Dagmar Wilisch:** Mich hat jemand im Internet angesprochen und hat eine Partnerschaft gesucht und ich hatte eigentlich überhaupt keine Lust, aber da waren zwei Bilder von Gleitschirmen, Gleitschirmfliegern drauf. Und da bin ich neugierig geworden, was das ist. Und daraus wurde eine wunderbare Partnerschaft, Thermik dann ein Stück weit zum Gleitschirmfliegen verführt hat. Das heißt, du hast eine Art Online -Dating gemacht, aber...

[00:17:03] **Lucian Haas:** War eine Checkgruppe. Ich bin angeflirtet worden. Ah, und da war im Hintergrund ein Gleitschirmbild und da hast du gesagt, deswegen flirte ich jetzt mal zurück. Perfekt. Und dann hat es aber auch, hat es auch noch gefunkt oder waren es nur die Gleitschirme, die letzten Endes gezogen haben? Das war nicht

[00:17:19] **Dagmar Wilisch:** Luftrunken, das war Knallen, das war...

[00:17:23] **Lucian Haas:** Aber derjenige kam dann aber nicht auch aus Mecklenburg -Vorpommern oder doch?

[00:17:27] **Dagmar Wilisch:** Nee, das war der Bernd, der aus dem Osnabrücker Raum kam und wir haben uns dann immer irgendwo getroffen und sind dann fliegen gegangen. Ich habe dann meinen ersten Tandemflug gemacht, den ersten Schnupperkurs und ja, habe dann letztendlich die Ausbildung gemacht, nach 2004 und bin dann Pilotin gewesen.

[00:17:51] **Lucian Haas:** Die Ausbildung hast du aber auch im norddeutschen Flachland, also da im Osnabrücker Raum gemacht oder bist du dafür dann wirklich in die Alpen gefahren?

[00:17:59] **Dagmar Wilisch:** Die dichteste Flugschule lag 250 Kilometer entfernt, unterhalb von Berlin. Dort habe ich meine Ausbildung gemacht. Okay. Ich saß dann im Büro und habe dann das Telefon abgehört, ob nachmittags irgendwo noch geflogen werden kann dort und wenn dann um 14 Uhr hieß, ja, es ist fliegen, fliegen möglich, dann habe ich mich ins Auto gesetzt und bin die 250 Kilometer runtergefahren, um dort vielleicht eine halbe Stunde zu Ground handeln oder einen Flug zu machen und bin dann die 250 Kilometer wieder nach Hause gefahren. Am gleichen Tag? Am gleichen Tag.

[00:18:31] **Lucian Haas:** Das heißt, du hast dich auf die Autobahn geschwungen, bist dann durchgebraust wie sonst was, um ein bisschen Ground zu handeln oder vielleicht zweimal mit dem, wahrscheinlich war das auch Windenausbildung dort und

[00:18:42] **Dagmar Wilisch:** dann war am

[00:18:43] **Lucian Haas:** Seil zweimal hochgezogen zu werden noch, nachmittags um 5 oder so.

[00:18:47] **Dagmar Wilisch:** Verrückt, aber es war so. Ich wollte fliegen.

[00:18:50] **Lucian Haas:** Ja, was man halt so mitnimmt. War dann diese Phase, wo das kam, dass du deine Mutter pflegen musstest und da nicht mehr fliegen konntest, war das etwas, wo du gewissermaßen wirklich starke Entzugserscheinungen hattest? Selbstverständlich. Wie hat sich sowas angefühlt für dich?

[00:19:11] **Dagmar Wilisch:** Für mich fühlt sich sowas an oder eben mein Lebensmotto ist, es gibt keine Probleme, sondern Lösungsansätze. Das ist Das heißt, ich musste einen Ansatz finden, wie ich zum Fliegen komme. Und da war eben Trommeln und mit Leuten sprechen, die ich kannte und immer wieder versuchen, hier irgendwas auf den Weg zu bringen. Natürlich war es vielleicht alle vier Wochen mal möglich, irgendwo ein Wochenende auszubuchen, wenn die Betreuungspflege dann organisiert war und auch mal fliegen zu gehen, aber ich war ja hier gebunden und dann habe ich natürlich alles mir Menschenmögliche getan, um hier die Gleitschirmfliegen anzusiedeln, damit ich ab und zu mal fliegen kann.

[00:19:52] **Lucian Haas:** Das heißt, sehr schönes Ergebnis, aber es ist im Grunde eine sehr egoistische Startphase da. Ja, absolut. Du wolltest in die Luft und sagst jetzt, ich muss mir das den Rahmen dafür schaffen. Genau so ist es. Nun bist du ja heute eine, die natürlich immer noch selbst fliegt, aber gleichzeitig unheimlich viele andere Leute dann auch in die Luft schon gebracht hat und immer noch weiterbringt. Was fasziniert dich daran, auch, andere Menschen zum Fliegen zu bringen?

[00:20:20] **Dagmar Wilisch:** Mehr Flugschulen und ich glaube, das geht vielen so. Deswegen bleiben wir auch dabei und das sollte auch bis zum Schluss die Intention sein. Wir haben die Chance, Menschen glücklich zu machen. Wenn du das erste Mal erlebst, dass jemand abhebt und durch die Luft schwebt und wieder einlandet und du den Jubel hörst und du weißt, der hat nächsten Tag Muskelkater in den Wangen, weil er so gelächelt hat, dann ist das ein riesiges Erlebnis. Und das ist immer wieder spannend zu sehen, welche Emotionen noch darüber rüberkommen. Das ist etwas, was mich glücklich macht und ich mag es auch, wenn man auf dem Platz, weißt du, wenn du so hinkommst auf dem Platz und wenn du dort siehst, das ist eine Community, die hilft sich.

[00:21:08] Es ist so ein Stück weit familiäres Verhältnis. Das ist wie nach Hause kommen. Das ist wie eine große Familie und das ist etwas, was mir, ja, was mich antreibt, das auch weiter zu machen. Weil Geld verdienen muss ich damit nicht, habe ich auch noch nie viel. Ich habe mein Geld mit meinem bürgerlichen Beruf verdient. Ich kriege seit drei Jahren Rente. Da müsste ich eigentlich nichts mehr tun. Ich könnte ja meinen Flugzeug nehmen und in die große, weite Welt gehen. Aber es macht schon Spaß, hier zu erleben, wie Leute fliegen gehen, wie die Community wächst, wie meine Fluglehrer sich auch wohlfühlen hier auf dem Platz. Die kommen ja aus sehr großen, weiten Welt. Norddeutschland geht bis in die Welt, nach Südtirol. Denn mein Ausbildungsleiter ist Ruben Alpknecht, der aus Kastel-Ruth kommt.

[00:21:56] Und er kommt nicht hierher, weil er nichts anderes zu tun hat. Der verdient sein Geld über ganz andere Geschichten, sondern weil eben diese Gegend und diese Leute hier letztendlich sehr am Herzen liegen und ja, weil wir eine riesige Freundschaft haben miteinander.

[00:22:13] **Lucian Haas:** Nun hast du in der Flugschule auch noch ein ganz besonderes Projekt. Du willst viele Leute in die Luft bringen, aber ihr wollt auch Leute in die Luft bringen, die normalerweise nicht fliegen können. Das heißt, ihr arbeitet auch mittlerweile mit behinderten Menschen zusammen, bringt die in die Luft und habt dafür sogar einen eigenen ja, Gurtzeug, Startwagen, wie auch immer man es bezeichnen will, entwickelt, mit dem die dann in die Luft kommen können. Das ist der sogenannte Flychair. Erzähl mal darum, wie kam es überhaupt dazu, dass ihr gesagt habt als Flugschule, wir wollen diesen Leuten die Fliegerei auch ermöglichen bei uns?

[00:22:52] **Dagmar Wilisch:** Wir hatten

[00:22:54] 2016, 2017 einen Fluglehrer, Christian Schäfer heißt der, der hat einen Bruder, der selbst im Rollstuhl sitzt. Und der hatte von einem Projekt gehört, das es in der Schweiz gibt, da gab es eine Flugschule, die Menschen mit Behinderung im Rollstuhl ausbilden. Diese Flugschule gibt es jetzt auch noch, aber ich weiß gar nicht, ob sie noch ausbilden. Jedenfalls ist er dorthin gefahren, hat sich dort das angeguckt, hat sich dort auch ausbilden lassen in dem Rollstuhl fliegen und ist dann zurückgekommen und hat gesagt, können wir das nicht hier machen? Und wir als Flugschule haben gesagt, klar, ist ein Projekt, was wir unterstützen. Und haben dann angefangen, die Zulassung für den Flightshare hier in Deutschland zu bekommen. Der ist in Finnland gebaut worden.

[00:23:40] Und in Deutschland kannst du ja nicht alles einfach so machen, sondern du musst ja eine Zulassung haben. Und dieser Zulassungsprozess hat über sieben Jahre gedauert, um letztendlich den DHV auch zu übernehmen. Das hat uns überzeugen, dass man mit einem Startwagen nicht nur starten kann, sondern den mit in die Luft nimmt und dass Menschen, die nicht laufen können, auch fliegen lernen dürfen. Also wir haben diesen Flightshare zugelassen bekommen, um damit zum Beispiel Tandemgäste mitfliegen zu lassen. Und wir haben momentan eine Probegenehmigung für die Ausbildung von Gleitschirmpilotinnen und Piloten, die eben nicht laufen können, in diesem Flightshare. Und in dieser Testphase sind wir jetzt um rauszubekommen, wie musst du überhaupt auf die unterschiedlichen Grade der Behinderung eingehen?

[00:24:29] Wie muss dieser Flightshare auch umgebaut werden, um an die einzelnen Bedürfnisse der Leute angepasst zu werden? Es ist also ein Riesenprojekt, was aber einen Riesenspaß macht, weil, glaub mir eins, als wir die erste, die Morena, als die das erste Mal abgehoben und gelandet ist, haben wir erst mal zehn Minuten Pause machen müssen, weil das so hoch emotional war. Also ich habe geweint, weil du weißt, du darfst dir Menschen etwas geben, die wirklich nie eine Chance hatten. Und ich kann es ja nachvollziehen, weil ich aufgrund meines Augenfehlers ja auch nie hätte fliegen dürfen, wenn Gleitschirmfliegen nicht medical-frei wäre. Und die, die im Rollstuhl sitzen, die haben ja noch weniger die Chance, überhaupt selber fliegen zu dürfen.

[00:25:15] Ja, und das ist unser Flightshare. Und mit dem arbeiten wir und mit dem bringen wir auch Leute, die sonst nicht fliegen können. Und die, die sonst nicht können, mit in die Luft.

[00:25:26] **Lucian Haas:** Erklär mal kurz den Aufbau von so einem Flightshare. Da hat man normales Gurtzeug, was dort eingehängt wird? Oder ist der Flightshare selber das Gurtzeug dann auch?

[00:25:34] **Dagmar Wilisch:** Es ist ein ganz normales Gurtzeug. Du hast ein ganz normales zugelassenes Gurtzeug. Der Hersteller hat zugesagt, dass wir das in Flightshare fliegen dürfen. Und darunter hast du ein Gestell, in dem zwei normale Räder sind von einem Rollstuhl, lang nach vorne vorgezogen. Hast du dann etwas kleinere Räder, die so fixiert sind, dass sie beim Schlepp nicht ausbrechen. Es kann ja keiner lenken, weil diejenigen, die im Rollstuhl sitzen, können ja mit den Füßen nichts machen. Das muss man beachten. Die Füße werden also auf diesem Flightshare fixiert und mit dem Start nimmst du sie mit in die Luft, diesen Flightshare, und landest eben auf den Rädern. Findet man auch ein schönes Video bei uns auf der Internetweite, um sich das mal anzuschauen.

[00:26:20] **Lucian Haas:** Und wie überzeugt man jetzt den DHV davon, dass man mit einem solchen Flightshare auch schulen kann? Also, dass man sagt, ich nehme einen Tandem -Passagier mit. Das kann ich mir vereinfacht vorstellen. Weil man sagt, es gibt ja auch Leute, die starten einfach auch am Berg mit Behinderten, wo man sagt, die haben doch nicht mal einen Rollwagen darunter, sondern die werden irgendwie hochgehalten. Und dann kann man da bei entsprechenden Bedingungen raus starten und fliegen. Aber wenn man jetzt sagen will, okay, da soll jemand als Solo -Pilot starten. Man hat jetzt ja keinen Übungshang und Sonstiges. Also, wie funktioniert so was? Und wie macht man da überhaupt so eine Art Lehrplan? Was für Übungen müssen die dann entsprechend machen?

[00:27:01] **Dagmar Wilisch:** Mit ganz viel Geduld und mit Fachwissen. Ich habe den Vorteil, dass Ruben Markknecht, mit dem ich übrigens den Assistenzenkurs damals gemacht habe, da haben wir uns kennengelernt, eine ganze Zeit im Lehrteam des DHVs war und auch an der Aktualisierung der APO mitgearbeitet hat, der also ganz genau weiß, was man hier beachten muss. Also, APO ist

[00:27:24] **Lucian Haas:** Ausbildungsprüfungsordnung, wenn ich es

[00:27:25] **Dagmar Wilisch:** richtig weiß. Genau, Entschuldigung, ja. Und nachdem wir den Flightshare zugelassen hatten, haben wir dann an der Zulassung für die Ausbildung gearbeitet. Und ich hatte ja schon gesagt, wir sind noch in der Erprobung, weil wir müssen erst mal durch mindestens eine Schulung durch. Und die dauert ein bisschen länger bei Flightshare -Pilotinnen und Piloten. Wir lassen sie ganz normal in der Ausbildung mitlaufen. Aber du kannst dir vorstellen, dass es eben sieben Flüge am Tag da nicht so möglich ist. Und es ist ja auch kein Geschäft, wo man Gewinn machen kann. Im Gegenteil, man buttet ja letztendlich mit rein, weil wir möchten den gleichen Preis nehmen für die Flightshare -Piloten wie für jeden anderen. Und ansonsten könnte es auch keiner bezahlen. Also es dauert länger und wir müssen eben durch alles durch und alle Flugfiguren mit denen arbeiten.

[00:28:16] Aber vielleicht kann, ja, wir sind zum Beispiel mit dem Flightshare am Gardasee gewesen und haben dort alle Flugfiguren, dann im Rahmen eines Sicherheitstraining durchgetrainiert. Also wir haben dort Klappe und Rollen, Nicken und alles das, was du brauchst für die Ausbildung, haben wir auch dort geflogen, einschließlich mit einem Abgang am Retter. Mit Wasserlandung, mit diesem Wagen? Mit Wasserlandung. Oh wow. Das hat Eckhard Sammel damals noch gemacht. Und da mussten wir testen, ob es zum Beispiel ein Frontcontainer besser ist als ein Rückencontainer und solche Sachen. Also das haben wir auch alles mit durchgespielt. Wie mit jeder anderen Zulassung. Und beim DHV hat er einen Belastungstest gemacht. Da haben sie den ersten Flightshare erstmal gecrashed.

[00:29:01] Weil er wurde da irgendwo aus der Höhe von fünf Metern runterfallen gelassen oder mit 30 km/h über eine Betonpiste gezogen. Und das musste dieser Flightshare erstmal bestehen, bevor er zugelassen werden kann.

[00:29:12] **Lucian Haas:** Ist jetzt eigentlich so ein Flightshare, gerade wenn er an der Winde gestartet wird, würdest du sagen, das ist schwieriger zu starten damit? Oder macht er das vielleicht sogar einfacher? Ja, weil... Letzten Endes, ich glaube, der Schwung kommt ja dann wirklich nur noch aus dem Zug von der Winde. Derjenige kann ja nicht laufen und nicht mit seinem Lauf... Kann auch nicht unterlaufen und sowas. Aber wenn man sagt, Wind steht gut drauf und sonst irgendwas, dass sogar, weil der einfach nur mit dem Zug der Winde rollen kann und man sehr langsam anziehen kann und sowas wahrscheinlich, dass es sogar, könnte ich mir vorstellen, sogar relativ gut kontrollierbare Starts dann

entsprechend werden.

[00:29:50] **Dagmar Wilisch:** Wir wollten ja eigentlich, haben wir gedacht, dass wir erst Aufziehübungen machen, Handschlepp und solche Sachen. Das kannst du alles vergessen. Das kannst du ein paar Aufziehübungen machen. Aber du musst letztendlich von vornherein mit den Betreffenden auch ziemlich schnell an der Winde starten. Warum

[00:30:06] **Lucian Haas:** muss man das?

[00:30:07] **Dagmar Wilisch:** Ja, versuch mal über eine Wiese mit dem Handschlepp jemanden so zu ziehen, dass sein Schirm aufsteht und dann auch so mal zwei Meter abhebt. So schnell kannst du gar nicht rennen und da brauchst du fünf Mann.

[00:30:18] **Lucian Haas:** Ach so, einfach von der Energie her.

[00:30:20] **Dagmar Wilisch:** Einfach schwer.

[00:30:21] **Lucian Haas:** Ja, ich meine, wenn man die Winde hat und die kann ziehen, dann kann die das ja auch schon übernehmen.

[00:30:24] **Dagmar Wilisch:** Ja, und

[00:30:24] **Lucian Haas:** übernimmt es auch.

[00:30:26] **Dagmar Wilisch:** Also müssen unsere Kandidaten ziemlich schnell auch starten. Das Schöne dabei ist, das sind Menschen, die können im Rahmen ihrer Möglichkeiten mit ihrem Oberkörper sehr viel machen. Die haben ein Gleichgewichtsgefühl, weil sie sich immer auskarrieren müssen. Und damit haben diese Leute auch ein sehr gutes Gefühl, was der Umgang mit dem Oberkörper betrifft. Und die können das Unterlaufen, was du nicht machen kannst, können sie dort ausgleichen. Und ja, du kannst eben nicht mit Seitenwind starten. Du musst eben sehr gute Bedingungen haben, um den Schirm auch gerade auszurichten. Das Starten ist also das Schwierigere. Das Landen ist total einfach. Du kannst sogar mit dem Wind landen, weil du rollst dir aus.

[00:31:14] Und ab und zu purzelt auch mal so ein Flightshot zur Seite, wenn man einen Fehlstart gibt. Das kennen aber Rollstuhlfahrer auch. Und das ist für die, für uns war das immer ein großes Problem, für die gar nicht so sehr, das Problem, weil sie kennen es mal, mit dem Rollstuhl umzufallen. Das

[00:31:30] **Lucian Haas:** heißt, ihr habt den großen Schreck und die sagen, ach ja, jetzt ist es damit auch mal passiert. Genau.

[00:31:34] **Dagmar Wilisch:** Krone richten und weitermachen.

[00:31:37] **Lucian Haas:** Fangt ihr denn dann so mit einer Art Flachslepp an? Also ich kann, wenn man normal an den Übungshang geht, dann startest du ja und fliegst erstmal so in zwei Meter Höhe so einen flachen Übungshang hinunter. Ist dann auch mit so einem Flightchair sowas, wo ihr sagt, wir ziehen mit vielleicht 30 Kilo oder sonst irgendwie was, die kommen dann auch nur ein paar Meter hoch und dann ziehen wir sie 500 Meter flach über den Ding. Und dann können sie erstmal wieder landen. Dann haben sie das erste Gefühl mal gehabt oder zieht ihr die gleich richtig in die Höhe?

[00:32:01] **Dagmar Wilisch:** Wir ziehen sie in der Regel gleich richtig in die Höhe. Ich halte, ich persönlich als Windführerin und ich habe ein paar tausend Windschlepps gemacht, halte von Flachslepps an der Winde gar nichts. Okay, warum? Weil du bist in der gefährlichsten Höhe, 10 bis 30 Meter. Wenn dort dir eine Böe reingeht, der ist am Seil. Du kannst zwar nachlassen, aber der geht am Seil und geht ab wie ein Korken. Dann ziehe ich ihn selber, schon nach oben, um dann vom Fluglehrer beobachten zu lassen. Und wenn ich ihn 500 Meter weiter wieder absetze, müsste ja in 500 Meter weiter der Fluglehrer stehen, um letztendlich den Piloten dann auch bei der Landung zu begleiten.

[00:32:42] Dann machen wir lieber eine sehr gute theoretische Einweisung. Sehr viel Training am Simulator, wo alles das trainiert wird, was in der Luft passiert. Ground Handling. Und dann geht der Pilot, ob mit oder ohne Flightchair, in der Regel beim 1. oder 2. Flug schon so weit in die Luft, dass er selbstständig ausklingt, umdreht, zurückfliegt, landet. Und das funktioniert sehr gut und ist aus unserer Sicht viel sicherer, als die Leute in 10 bis 30 Meter Höhe da über den

Platz zu ziehen und zu hoffen, dass es gut geht.

[00:33:17] **Lucian Haas:** Das heißt, der Erstflug von deiner ersten Schülerin, die im letzten Jahr war, der ging direkt rauf auf 300 Meter oder 200? Nein, nicht

[00:33:26] **Dagmar Wilisch:** ganz. Das sind ja nur 150 Meter so hoch, dass sie gut umdrehen kann, zum Start zurückfliegen kann und dann landen kann. Da gibt es auch Aufnahmen davon.

[00:33:37] **Lucian Haas:** Wie viele Flugschüler oder Schülerinnen habt ihr da mittlerweile, die mit Behinderung zu euch kommen? Wir haben mittlerweile zwei,

[00:33:45] **Dagmar Wilisch:** die bei uns in der Ausbildung sind. Und das reicht auch erstmal, die müssen wir abschließen, weil es ist ziemlicher Aufwand. Und wir sind immer noch in der Testphase. Aber wir haben beim Tandem, einige mehr.

[00:33:59] **Lucian Haas:** Das heißt aber, ihr plant in diesem Jahr diese Ausbildung und diese ersten zwei Testausbildungen wahrscheinlich abzuschließen. Und dann könnte man sagen, es gibt die erste deutsche Gleitschirmpilotin, die schon behindert das Gleitschirmfliegen gelernt hat. Und das an der Winde. Alle Achtung.

[00:34:16] **Dagmar Wilisch:** Es ist auch nur an der Winde zugelassen. Wir hoffen, dass wir irgendwann den nächsten Schritt machen und auch das Gleitschirmfliegen am Hang zugelassen bekommen. Aber nur an der Winde. So ist die Argumentation. Nur an der Winde kann hilfefrei der Pilot selbstständig starten. Es ist ja keine Bremse dran. Und er wird zwar durch das Seil gestartet. Am Hang müsste irgendjemand sein, der den Gleitschirm festhält, damit der Pilot nicht losrollt. Und das Thema Startabbruch müsste man am Hang auch mehrmals testen, wie man schult, einen ordentlichen Startabbruch zu machen, ohne dass es wirklich zum Bruch kommt. Deswegen ist auch der Gleitschirm erstmal nur an der Winde zugelassen.

[00:34:58] **Lucian Haas:** Hattet ihr denn schon mal Bruch?

[00:35:00] **Dagmar Wilisch:** Ja, natürlich. Dann ist ein Rad kaputt, dann muss ein neues besorgt werden.

[00:35:04] **Lucian Haas:** Aber nichts Ernsthaftes?

[00:35:05] **Dagmar Wilisch:** Nein. Aber die Rollstühle sind ja auch so konzipiert, dass sie so Sollbruchstellen haben. Wenn er mal umkippt, kann ein Rad mal verbiegen.

[00:35:15] **Lucian Haas:** Nun integriert ihr, du hast ja gesagt, diese Flugschülerinnen oder jetzt mittlerweile zwei, die sind bei euch in die normale Schulung mit integriert. Wie verändert eigentlich dieses Thema gelebte Inklusion die Stimmung bei euch? Am Flugplatz? Ich

[00:35:30] **Dagmar Wilisch:** glaube, es verändert nichts, weil wir die Stimmung vorher schon hatten. Was so ein bisschen ist, wir müssen unseren Verein noch überzeugen, dass wir barrierefreie Toilette bauen können, damit dann auch unsere Gäste bei uns übernachten können auf dem Platz. Christian kommt mit seinem Auto und schläft im Auto auch. Aber es wäre natürlich gut, wenn er dann auch eine barrierefreie Toilette hätte. Und er weiß nicht, ob er immer zu helfen und die Marine auch. Aber für uns als Flugschule ist das ja von Anfang an klar gewesen. Dass jeder Mensch, der fliegen möchte, ob der behindert ist oder was normal ist, ob der irgendeine Ausrichtung hat, homosexuell und was weiß ich, die sind alle herzlich willkommen. Wir schulen auch in Englisch.

[00:36:15] Da ist die Begrenzung nur die Sprache. Dass wir eben nicht Hindi können. Aber ansonsten, jeder, der fliegen möchte, ist herzlich willkommen auf unserem Flugplatz. Und der gehört mit ins Team und in die Community. Du

[00:36:28] **Lucian Haas:** willst alle in die Luft bringen?

[00:36:30] **Dagmar Wilisch:** Diejenigen, die den Traum vom Fliegen haben.

[00:36:35] **Lucian Haas:** Um diesen Flightshare mit der Winde ordentlich zu ziehen. Ihr habt eine Elektrowinde. Und wart, glaube ich, auch die erste Flugschule überhaupt, die eine Elektrowinde standardmäßig im Einsatz hatte, wenn ich das richtig weiß.

[00:36:48] **Dagmar Wilisch:** Ja. Der Bernd, Thermik ja zum Flightshare -Fliegen verführt hat, der hatte immer den Traum vom Fliegen auch. Und zwar vom selbstständig Fliegen. Und er hat an der Uni in Berlin, in der Uni Osnabrück gearbeitet als Techniker und hat dort vieles auch entwickeln müssen. War also was so Entwicklung, Technik, irgendwie so ziemlich visiert. Und hatte sich die Idee ausgedacht, wie man eine Elektrowinde bauen könnte. Und hat dort einen Partner gefunden in der Firma Molitor. Motorregelung. Der sagte, du, deine Ideen, die du hast, baue ich dir. Und da wir beide ja liiert waren und ich eine Flugschule hatte, brauchtest du jemanden, der diese Entwicklung dann auch praktisch umsetzt.

[00:37:33] Dann haben wir also die ersten Tests nur mit Motor und einem Asimut vorne dran und alles solche Sachen gemacht und haben dann den ersten Prototyp hier, das war eine Eintrommelwinde, genutzt. Haben zusammen mit dem DHV dann eben diese ganzen Tests gemacht, die dazu geführt haben, dass dann die erste Motorwinde auch gebaut werden konnte.

[00:37:56] Der Nachteil dieser Winde, wirklich der Nachteil dieser Winde, ist, dass er nicht mit Batterien betrieben wird. Das hat aber schlicht und einfach folgenden Grund. Zur damaligen Zeit, das ist ja jetzt auch schon zehn Jahre her, waren die Batterien einfach noch nicht so weit, um solche Winden auch langfristig betreiben zu können.

[00:38:19] Momentan arbeitet die Firma Molitor daran, auch eine batteriebetriebene Molli -Windsch rauszubringen. Deswegen haben wir immer noch einen Generator auf dem Platz stehen. Und wir arbeiten seit 2006 mit dieser Elektrowinde, die sehr zuverlässig auch dort den Belastungen standhält, die wir im Wirtschaftsbetrieb haben. Am Tag 100 Schlepps und das mit ganz feiner Regelung, weil du kannst dir vorstellen, in der ersten Zeit, wenn die Piloten ihre ersten Flüge machen, musst du ganz anders drauf eingehen und viel sensibler schleppen als in einem normalen Vereinsbetrieb. Wogegen ich bin ja auch der Meinung, wir müssen auch da sehr sensibel umgehen, sonst grenzen wir. Kleine und unerfahrene Piloten

[00:39:04] **Lucian Haas:** aus. Da kommen wir gleich noch mal zu. Meine Frage, wo ich vorhin das ein bisschen eingetextet habe, jetzt sind wir schon ein bisschen weitergekommen. Dieses Schleppen des Flightchairs, wäre das mit einer normalen Verbrennerwinde eigentlich möglich oder wären die einfach zu heftig dafür? Also muss man diese feine Regelung, die eine Elektrowinde bietet, braucht man die, um so ein Flightchair vernünftig schleppen zu können? Vielleicht auch gerade in der Ausbildung?

[00:39:28] **Dagmar Wilisch:** Ich kenne großartige Windenfahrer, die auch sehr sensibel mit der Elektrowinde sind. Und die mit Motorwinden schleppen können. Und wenn eine Motorwinde sehr gut gewartet ist und wenn der Windenfahrer sehr sensibel ist und weiß, wie er mit diesem umgeht, kann es auch an der Motorwinde geschleppt werden. Ich habe persönlich nichts gegen Motorwinden. Und Motorwinden, wenn sie gut eingestellt, gut geregelt sind, guten Windfahrers, machen die ihren Job sehr, sehr gut. Wir haben aber mit den Elektrowinden ein Forder, dass wir gerade im unteren Gewichtsbereich sensibler schleppen können. Also es spricht nichts dagegen, auch mit einer Motorwinde so einen Flightchair zu schleppen.

[00:40:05] **Lucian Haas:** Warum können Elektrowinden im unteren Bereich besser regeln?

[00:40:08] **Dagmar Wilisch:** In der Zulassung, in der Geschichte der Motorwinden sind ja alte Pkw, so eine Halbautomatik, ich bin jetzt kein Techniker, aber es sind in der Regel so eine Halbautomatik -Motoren eingebaut worden in eine Winde. Und um überhaupt in die Luft zu kommen, mussten ja Standards irgendwo festgelegt werden. Und diese Standards waren, dass man sagt, okay, sie muss, wann fängt sie an zu regeln, wann, wie zieht sie im ersten Gang oder, ne? Und da wurde mal der Standard festgelegt, sie muss mindestens ab 60 Kilo regeln. Und ein zweiter Standard ist festgelegt, wenn du in den Leerlauf gehst bei diesen Motoren, dann darf sie nicht über 20 Kilo ziehen, diese Winde.

[00:40:54] Dann darf sie zugelassen werden. Es spricht nichts dagegen, dass es auch weniger ist. Aber das ist der Mindeststand, das ist der Mindeststandard. Mit dem Fortschreiten der heutigen Technik ist aus meiner Sicht dieser Mindeststandard nicht mehr notwendig, sondern wir können eben, und das ist der Vorteil von Elektromotoren, wir können runter sie so einstellen, dass sie auch im unteren Gewichtsbereich ab 5, 6, 7 Kilo die Vorspannung aufbauen und auch ab 20 Kilo schon sauber regeln. Das heißt, dass die Winde den Zug regelt. und nicht der Winkelführer mit der

Hand. Und es wird immer noch, gerade mit den älteren, erfahrenen Windenfahrern, es ist oftmals eine Diskussion, ja, ich kann mit der Hand viel besser regeln als jede Elektrowinde.

[00:41:47] Ja, sie können besser regeln als jede Motorwinde. Aber so sensibel wie eine gute Elektrowinde können sie eben nicht.

[00:41:56] Und deswegen plädiere ich dafür, dass wir uns neue Standards geben sollten für die Zulassung neuer Winden, weil a, es ist technisch möglich und b, es ist auch sicherer. Ich habe hier eine Pilotin, das Mädel wiegt 45 Kilo. Und wenn du die schleppst, dann ist, wenn die Maschine erst mit 60 Kilo arbeitet, ist sie immer in einem kritischen Bereich.

[00:42:20] **Lucian Haas:** Das heißt, die wird eigentlich immer zu stark geschleppt und die Winde gibt nie nach, wenn mal eine Böe kommt.

[00:42:26] **Dagmar Wilisch:** Genau, sie gibt eben nicht rechtzeitig nach. Und deswegen plädiere ich dafür, dass wir die weiter runtersetzen, um letztendlich diesen, und es muss nicht jeder 45 Kilo, es können auch 50 oder 60 oder auch 70 Kilo Piloten. Du brauchst im Start maximal die Hälfte der Gewichtskraft, die man angibt, um sie vom Boden hochzureißen. Eher weniger. Und in dem Bereich sollten die Winden schon regeln. Und zwar so, dass es sofort beim Piloten ankommt, wenn eine Böe reingeht. Mir persönlich ist es schon mal so gegangen, es ist auch Jahre her und Gott sei Dank nicht viel mehr, ich habe bei Seilstraf, Vorspannung 20 Kilo, ist bei mir mal eine Böe reingefahren und ich bin ja eine prächtige Mädel von über 80 Kilo. Und mich hat es dabei so ausgehebelt, dass ich mir zwei Halswirbel verstaucht habe.

[00:43:15] Nur gestaucht? Nicht getroffen, aber nur gestaucht. Ich habe eine lange Zeit... Ja, das dauert eine Weile. Und das muss ja nicht sein. Bei 4, 5 Kilo kann ich mit dem Seil 100 Meter weiter laufen zu Kraft. Und deswegen, sollte man über diese Dinge noch mehr nachdenken.

[00:43:35] **Lucian Haas:** Sprichst du da auch viel mit dem DHV darüber? Und machst da quasi Lobbying für Elektrowinden und die bessere Regelung? Oder wie sieht das aus?

[00:43:44] **Dagmar Wilisch:** Ich bin sehr froh, dass viele neue Elektrowinden mittlerweile auf dem Markt sind. Und dass damit auch die Sicherheit für die Pilotinnen und Piloten auch sich maßgeblich erhöht hat. Ich hoffe, dass diese Entwicklung weitergeht. Und ich finde es toll, dass der DHV eine Förderung ausgegeben hatte, um eine neue Elektrowinde anzuschaffen. Finde ich total klasse. Und diese Entwicklung ist super. Und ja, wir müssen weiter darüber sprechen. Ich bin eine Zeit lang ziemlich ruhig geworden, weil es sagt einfach kein Gehör gefunden. Und wenn du etwas 10, 15 Mal wiederholst und es kommt keine Resonanz darauf, dann brauchst du nicht weiterreden. Aber in der Community selber reden wir drüber. Und ich hoffe und ich weiß, wir haben also jetzt auch tolle Leute in DHV, dass da eine Bewegung ist.

[00:44:31] **Lucian Haas:** Ein Vorteil von Elektrowinden ist ja auch, dass dadurch, dass sie so einen geringen Auszieh Widerstand haben und sowas, dass man damit auch Stufenschlepp anbieten kann. Also wo man in mehreren Stufen fliegt wieder zurück und lässt sich da noch weiter wieder hochziehen, dreht wieder ein zur Winde hin und sowas. Bietet ihr sowas auch?

[00:44:47] **Dagmar Wilisch:** Wir bieten das an und wir machen es auch selber. Stufenschlepp ist gerade, wenn ein bisschen stärker der Wind ist, bei wenig Wind und nur Thermik ist Stufenschlepp umsonst. Weil du verlierst zu viel Höhe, wenn du mit dem Wind, mit fließt. Aber wenn du ein bisschen stärker den Wind hast, dann ist Stufenschlepp eine wunderbare Möglichkeit, Höhe zu gewinnen und den Platz nach der Thermik abzuscannen. Ich hatte dir ja gesagt, wir an der Winde haben ja den Nachteil, dass wir tief in die Thermik einsteigen und wenn du höher einsteigen kannst, kommst du besser hoch. Und Stufenschlepp ist auch eine wunderbare Gelegenheit, im Flachland zu trainieren. Also wenn du mit 400 Meter oder 450 Meter aus der Winde rausgehst, dann kannst du natürlich viel besser

[00:45:33] rollen, nicken, Ansatzsteilspirale trainieren, als wenn du mit 300 oder 200 Metern rausgehst.

[00:45:40] **Lucian Haas:** Welche Schlepphöhen erreicht ihr so typischerweise? Also beim Normalschlepp an eurem Flugplatz und wenn ihr Stufenschlepp macht?

[00:45:48] **Dagmar Wilisch:** Wenn du es nicht weiter sagst, wir sind einmal zwei Meter unter einem Kilometer hochgekommen. Wow. Also wir haben die 1000 Meter noch nicht geknackt. Aber

[00:45:57] **Lucian Haas:** das mit einem Stufenschlepp, nicht mit einem normalen

[00:45:59] **Dagmar Wilisch:** Schlepp? Mit einem Stufenschlepp. Beim Normalschlepp müsstest du so viel Wind haben, das möchtest du gar nicht

[00:46:04] **Lucian Haas:** dran hängen am Seil. Aber man kann schon schön Höhe machen. Wenn ich es richtig weiß, ihr habt ja jetzt nicht nur eine Winde, sondern eine ganze Reihe. Ihr habt glaube ich vier Moli -Winches in der Schule mittlerweile, oder? Braucht ihr so viele? Also,

[00:46:20] **Dagmar Wilisch:** wir haben vier Moli -Winches. Ich habe ja irgendwann mal die Winde in die Flugschule übernommen, als, ich sage immer, schlecht fliegendste Flugschule, die es jemals gab. Und habe die ja nicht übernommen, die Flugschule, um sie ein Leben lang weiterzuführen. Weil als Nicht -Flugschullehrerin ist das einfach nicht die Grundlage. Diese Firmen müssen sehr personenbezogen, werden sehr personenbezogen. Klar, ich habe genug im Hintergrund zu tun. Und ja, ich werde ja auch irgendwann mal in zwei, drei Jahren, 70, ich will ja auch irgendwann mal mich zurücklehnen und sagen, ich muss nicht nur noch arbeiten. So, und ich habe einen sehr engagierten, sehr gut ausgebildeten und einen tollen Typen hier, den Lenny, der in die Flugschule eingestiegen ist und auch sehr stark investiert hat.

[00:47:11] Lenny hat unter anderem, das habe ich dir gar nicht geschrieben, aber unter anderem den ersten GeForce -Trainer gebaut, der eben nicht irgendwo in einem Haus eingebaut ist, sondern mit dem du eben zu den Vereinen und zu den Flugschulen fahren kannst. Und um diese Mobilität auch noch zu ergänzen, haben wir uns entschieden, zwei weitere MOLLE -Winches anzuschaffen, um dann eben genug Technik -Power zu haben, um dann eben auch nicht nur in Waren, sondern auch in anderen Gebieten unseren Service anbieten zu können.

[00:47:44] **Lucian Haas:** Das heißt, Norddeutsche Gleitschirmschule geht auf Tour.

[00:47:46] **Dagmar Wilisch:** Genau. Und Norddeutschland ist groß.

[00:47:50] **Lucian Haas:** Ihr habt, vielleicht nicht als Flugschule, aber du warst maßgeblich auch mit daran beteiligt. Ihr habt auch mal einen besonderen, oder schon zweimal einen ganz besonderen Gleitschirmwettbewerb bei euch. Organisiert. Die Müritz Open. Da finde ich auch wieder interessant, dass das so ein ganz besonderer Ansatz für einen Wettbewerb hat, weil da wird im Team geflogen. Wie bist du auf diese Idee gekommen?

[00:48:15] **Dagmar Wilisch:** Das ist nicht meine Idee, sondern das ist die Idee von den Kottbussern. Die Kottbusser, der Kottbusser Luftfahrtverein, hier Uwe Krenz als damaliger Vorsitzender, der hat einen Wettbewerb ins Leben gerufen, die Spreewald oben. Und dort war das Teamwettbewerb auch schon von Anfang an, dass man letztendlich hier ein Dreierteam zusammenbringt, die aus einem sehr erfahrenen Wettkampfpiloten besteht, aus einem, der schon gut Strecken fliegt, aber eben noch nicht so wettkampferfahren ist und ein Einsteiger, der vielleicht gerade den B -Schein hat und schon die ersten Strecken machen möchte und so. Und diese Teams werden dann zusammen gewertet. Und die Kottbusser haben das viele Jahre auch sehr erfolgreich und sehr gut gemacht. Aber du kannst dir vorstellen, einen so einen Wettbewerb, der fordert einen Verein.

[00:49:03] Und jedes Jahr ihn zu organisieren, die Leute müssen ja auch Helfer stellen aus den Vereinen, ist auch, ein Stück weit geht dann die Luft raus, wenn man das immer selber macht und nicht selbst auch fliegen kann. Und ich war sehr gern auch bei den Kottbussern und habe dann mal den Vorschlag gemacht, dass wir hier in Waren diesen Wettkampf organisieren. Und im ersten Jahr 2018 ist er dann auch vom Warner Luftsportverein organisiert worden. Damals war ich noch Vereinsmitarier, Mitglied und war dann auch Wettkampfleiterin. Und dann haben wir hier die erste Wien -Wirruts Open gemacht. Toller Event. Und für die Kottbusser kamen dann hierher und haben bei uns Wettbewerb geflogen und wir sind das nächste Mal nach Kottbus wieder gefahren.

[00:49:48] Wir haben es ergänzt dazu, dass wir der erste Wettbewerb waren, wo Tandempiloten fliegen durften. Es hieß bis dahin immer, Tandempiloten dürfen keinen Wettkampf fliegen. Ist nicht erlaubt. Und dann habe ich mal den DHV angerufen und habe gefragt, warum das nicht erlaubt ist. Wir sind immer davon ausgesagt, Wettbewerb und

Passagiere und was weiß ich, was alles geht. Und die so, wieso, ist nicht verboten, das macht bloß keiner. Dann haben wir einfach ausgeschrieben, dass wir eben in diesen Dreierteams, dass da auch Tandems mitfliegen dürfen, die dann als Einzelwertung auch gewertet werden. Und das war natürlich auch schön. Dann haben wir am 1. 2018 sieben Tandempiloten gehabt, die dann mit ihren Partnern, Freunden, Kindern auf Strecke gegangen sind. Dann kam Corona, da hatten wir dann die Müritz -Open nicht wieder gemacht.

[00:50:36] Und dann war im letzten Jahr die Entscheidung, machen wir es nochmal und machen sie nicht. Und dann haben wir als Flugschule gesagt, ja, wir organisieren sie. Und der Verein, war ein Luftsportverein, hat uns unterstützt dabei. Und ja, war ein toller Event. Mit abends Disco und allen drum und dran. Und innerhalb von kürzester Zeit waren auch die Plätze ausgebucht. Und nächstes Jahr wollen wir es wieder machen.

[00:51:00] **Lucian Haas:** Das heißt, ihr habt jetzt geplant, immer einen zweijährigen Wechsel. Also es gibt die in Cottbus, die Spreewald -Open und dann bei euch die Müritz -Open. Und die Tandempflieger, die fliegen in der eigenen Wertung. Oder es gibt immer noch eine Einzelwertung oder gibt es eigentlich nur diese Teamwertung?

[00:51:15] **Dagmar Wilisch:** Es gibt die Teamwertung für die Teams. Dann haben wir die Tandemwertung. Und wenn genug Frauen dabei sind, das muss auch immer noch gefördert werden, dann machen wir auch die Frauenwertung.

[00:51:26] **Lucian Haas:** Aber es gibt nicht die Wertung für die männlichen Überflieger, die dann sagen, ich muss jetzt am weitesten geflogen sein, sondern es ist immer noch eine Einzelwertung. Es ist das Interesse eigentlich im Team, gemeinsam am weitesten zu kommen.

[00:51:36] **Dagmar Wilisch:** Ja, und das macht auch Spaß, weil ich habe jahrelang in Altes Lager als Startleiterin gearbeitet bei der German Open. Und das ist natürlich Testastron gesteuert, die ganze Geschichte. Und hier bei dem Spreewald -Open und bei der Müritz -Open, da geht es wirklich darum, dass man miteinander startet, miteinander geht. Die Jungs setzen sich abends hin und machen Streckenplanung. Es wird ausgewertet. Es werden neue Leute kennengelernt. Dann haben wir so ein jolles Orga -Team und in die Szene kennt die Nettie und Gunnar und Petra. Die machen dann noch irgendwo irgendwelche Spiele mit den Leuten, wo dann auch noch eine Inni -Wertung einfließt und so. Also es ist natürlich Fliegen im Mittelpunkt, aber es ist nicht so todernst, dass irgendjemand sich hier Sporen oder Orden erwirtschaften kann, weil er eben die 300 Meter geknackt hat.

[00:52:29] Sondern es ist viel schöner, wenn eben der große Crack zwei mitnimmt und die gemeinsam dann eben die Sieger sind. Und es macht einen Heidenspaß. Sie dürfen sich dann auch alle ihren Teamnamen ausdenken. Und du glaubst gar nicht, was da für Fantasienamen auch entstehen. Tolle Bilder, tolle Zeiten.

[00:52:49] **Lucian Haas:** Bist du denn da auch, ich meine, du warst Leiterin, aber hättest du auch Lust gehabt, dort selbst mitzufliegen? Ich bin keine

[00:52:56] **Dagmar Wilisch:** Streckenfliegerin. Ich bin wirklich keine gute Pilotin. Ich bin leidenschaftlich. Ich freue mich, wenn ich eine halbe, dreiviertel Stunde oben in der Luft bin. Wenn ich mal fünf oder zehn Kilometer vom Platz wegfliege, mache ich es selten, weil ich meistens arbeiten muss. Weil wenn die Bedingungen sind, ist Schulungswetter. Und das ist auch nicht meine Intention. Meine Intention ist, die Leute zu begleiten und auch ab und zu in die Luft zu kommen. Und das ist mein Spaß. Also ich muss nicht im Wettkampf mitfliegen. Ich würde jedes Team aufhalten, weil ich keinen Ehrgeiz habe.

[00:53:27] **Lucian Haas:** Nun organisierst du die Flugschule, sitzt wahrscheinlich auch häufig selber auf der Winde und liest die Flugschüler und die anderen Leute, die fliegen wollen in die Höhe und freust dich über deren lachende Gesichter. Wie häufig kommst du dann tatsächlich noch selbst in die Luft?

[00:53:40] **Dagmar Wilisch:** Ich organisiere mir das jetzt. Ich habe gemerkt, dass ich, wenn ich auf dem Flugplatz bin, einfach nicht die Ruhe habe und mich loslassen kann. Deswegen, wenn hier Schulung ist, bin ich meist nicht in der Luft. Meine eigene Schuld, aber das ist nun mal so. Aber ich organisiere mir das, indem ich jetzt zum Beispiel zwei Monate jedes Jahr nach Namibia fahre, an die Düne, mache einen Heidenschutz, Spaß, diesen Sandberg hoch zu kiten und da oben umher zu fliegen und wieder zu landen, mit Freunden zu sitzen und wieder hoch. Und es tut meinen alten Knochen auch gut, die Wärme. Dann fahre ich, wir fahren im Frühjahr nach Basano zur Schulung, im März und im April. Dann

fahre ich mit dem Wohnwagen runter und bleibe die ganzen Monate dort unten und gehe dann, wenn wir keine Schulung haben, fliegen.

[00:54:26] Und man trifft ja dort immer Freunde. Ich bin nie einen Tag dort allein. Und gehe dort fliegen und so organisiere ich mir das, dass ich jetzt auch in die Luft komme.

[00:54:35] **Lucian Haas:** Das heißt, du bist eher eine Winterfliegerin sozusagen?

[00:54:39] **Dagmar Wilisch:** Ja. Nee, warm muss es sein. Du kannst hier im März, April noch nicht viel fliegen. Wir fangen ja auch erst im Mai mit der Schulung an, weil zwischen Mai und Oktober oder Ende September hast du hier fliegbares Wetter. Danach hast du hier im Norden zu viel Wind, zu tiefe Basis, Nebel, Regen, zu lange dunkel und in der Zeit musst du woanders hinfliegen gehen. Das gehen wir mit der Flugschule auch. Da gehen wir eben, wie gesagt, Namibia, Portugal, Italien. In zwei Jahren will ich sogar nach Usbekistan, aber das ist wohl nächstes Jahr, das ist wieder ein nächstes Thema. Aber das sind so, da machen wir die Reisen in die große, weite Welt und im Sommer schulen wir dann hier.

[00:55:20] **Lucian Haas:** Das heißt, ihr seid eigentlich schulungstechnisch eine Halbjahres -Gleitschirmschule, zumindest vor Ort bei euch in Waren. Wie viele andere? Zwei Flugschulen, die im Nordraum schulen. Gibt es einen Fliegertraum, den du dir noch erfüllen würdest? Mein Traum ist, dass diese Flugschule

[00:55:38] **Dagmar Wilisch:** mich überlebt. Ich meine nicht, dass sie sterben will, sondern dass ich irgendwo in drei, vier Jahren mich wirklich zurücklehnen kann, ab und zu mal fliegen kann und sage, so es läuft. Und ich muss mich im Hintergrund um kaum noch was kümmern. Und die freuen sich, wenn ich mal auf dem Platz erscheine und ich komme noch in die Luft. Und ich hoffe, dass ich noch ziemlich lange fliegen kann. Aber ich weiß eben, dass in der Regel ist da eine Grenze gesetzt und doch dann wird sich was Neues finden.

[00:56:05] **Lucian Haas:** Manchmal machen ja irgendwann mal die Laufknochen und sowas nicht mit. Theoretisch könntest du ja dann irgendwann sogar mit einem Flyjet starten.

[00:56:13] **Dagmar Wilisch:** Praktisch sollte ich es vielleicht schon tun, weil ich habe sehr starke Arthrose in den Beinen und lande seit zehn Jahren auf dem Protektor. Das ist zum Beispiel ein Grund, warum ich meinen Fluglehrer nicht geschafft habe, weil ich nicht auf den Beinen landen kann, weil die Knie so kaputt sind. Aber macht nichts. Ich habe viel gelernt und tolle Leute kennengelernt damals. Hast du es mal probiert, mit dem Flychair zu starten? Ja, habe ich probiert, aber noch kann ich laufen. Und solange ich die drei Schritte im Start hinkriege, mache ich es noch nicht mit Flychair.

[00:56:42] **Lucian Haas:** Gut, Dagmar. Danke für dieses tolle Erzählen rund um das Gleitschirmfliegen in Norddeutschland und die spannende Aufbau einer Gleitschirmschule, um hauptsächlich selber weiter in die Luft kommen zu können. Finde ich eine tolle Geschichte und toll, was du dort wirklich rundum waren. Und wahrscheinlich im Umkreis von 200 Kilometern hast du wahrscheinlich als Einzugsbereich die ganzen Leute, die zu euch kommen, was du da alles aufgebaut hast und was da für eine schöne Stimmung bei euch am Platz herrschen muss. Es kam ja auch so, dass Leute mich angeschrieben haben und gesagt haben, du musst mal unbedingt die Dagmar in ihren Podcast holen. Die hat hier so was Tolles aufgebaut. Und ja, ohne die gäbe es das ganze Gleitschirmfliegen bei uns hier oben nicht. Also von mir aus dann auch Chapeau.

[00:57:25] **Dagmar Wilisch:** Ohne die vielen anderen, ohne meine Freunde, ohne Ruben, ohne Philipp, ohne Lenny, ohne, ach, wie sie alle heißen, würde es die Flugschule auch nicht weitergehen. Ich bin nur einer Punkt von vielen.

[00:57:37] **Lucian Haas:** Zeigt aber auch, dass Gleitschirmfliegen, so sehr es eine Individualsportart ist, wenn man in der Luft ist, dann doch zumindest vor allem im Flachland eigentlich nur leben kann, wenn man das als Gemeinschaft dann entsprechend lebt.

[00:57:48] **Dagmar Wilisch:** Korrekt. Und es wäre auch nicht schlecht, wenn wir es in den Bergen hinkriegen, dass die Community zusammenhält.

[00:57:54] **Lucian Haas:** Das lasse ich als Schlusswort so stehen. Dagmar, vielen Dank.

[00:57:57] **Dagmar Wilisch:** Danke dir, Lucian. Die

[00:58:02] **Lucian Haas:** Links zur Norddeutschen Gleitschirmschule und den von Dagmar Willisch genannten Videos über die Ausbildung mit dem Flightshare sind in den Shownotes zu finden. Podz-Glitz ist der Podcast des Gleitschirmblogs Flugleits. Beides sind Projekte, die ich seit Jahren als freier Journalist und passionierter Gleitschirmflieger völlig unabhängig und werbefrei betreibe. Möglich ist das allerdings nur, weil es Menschen gibt, die meine Arbeit schätzen und mir deshalb als Förderer eine Unterstützung zukommen lassen. Mach doch mit. Mit einem frei wählbaren Gleitschirmflieger und einem frei wählbaren Betrag trägst du dazu bei, dass ich dir alle möglichen Facetten, News und faszinierende Persönlichkeiten dieses Sports präsentieren kann. Die Höhe des Förderbeitrags kannst du ganz frei wählen. Alle weiteren Infos und Links, wie du mich via PayPal oder Banküberweisung erreichst, findest du auf der Seite

[00:58:54] Und wenn du jemanden kennst, von dem du meinst, dass ich ihn auch mal in diesen Podcast Podz-Glitz einladen sollte, dann schreib mir eine E-Mail an luggleitzkontakt@gmail.com mit dem Namen, den Kontaktdaten und auch der Geschichte dahinter, die sich hier vielleicht erzählen ließe. Für mich sind solche Hinweise immer sehr wertvoll. Bis zum nächsten Mal. Euer Lucian.

English

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

Show notes

Dagmar Wilisch founded a paragliding school so that she could fly herself. Now she fulfills the dreams of many others.

There are people for whom flying is their greatest passion. But they themselves don't get into the air all that much anymore. Instead, they care all the more about ensuring that others can live this dream – as the nucleus and constantly running engine of an entire flying community.

Dagmar Wilisch from Waren an der Müritz in Mecklenburg-Vorpommern is a prime example of this. Over 20 years ago, she was the only paragliding pilot in the area, but always had to travel far to take off. When this was no longer possible due to caring for her mother, she inspired fellow enthusiasts to offer winch towing at the nearby Segelflugplatz Waren-Vielitz and eventually even set up a flight school starting in 2013. Today, now at 66 years old and officially retired, she still runs it.

The Norddeutsche Gleitschirmschule is today not just "the" point of contact for the lowland paragliding scene north of Berlin. History is also being made there. The school is running a pilot program to officially train people with mobility impairments in paragliding. At least in Germany, this is a novelty. For this purpose, the so-called Flychair was specifically approved as a launch trolley for winch towing.

In this episode 189 of Podz-Glitz, Dagmar Wilisch does not only talk about this flagship project. It is also about, among other things, her pioneering role in the use of electric winches, the organization of team flight competitions, and the importance of community in living out one's flight dream.

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

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

Music for this episode:

Track: Pueblo Magico | Artist: Quincas Moreira

Youtube Audio Library: <https://www.youtube.com/watch?v=p1D8nh1UrWM>

Lu-Glitz Links:

- Blog: <https://lu-glitz.blogspot.com>
 - Facebook: <https://www.facebook.com/luglitz>
 - Instagram: <https://www.instagram.com/luglitz/>
 - Whatsapp channel: <https://whatsapp.com/channel/0029VaBV505CHDynzdlJIU34>
 - Youtube: <https://youtube.com/@Lu-Glitz>
 - Soundcloud: <https://soundcloud.com/lu-glitz>
 - Spotify: <https://open.spotify.com/show/6ZNvk83xxGHHtfgFjiAHyJ>
 - Apple-Podcast: <https://itunes.apple.com/de/podcast/podz-glitz-der-lu-glitz-podcast/id1447518310?mt=2>
 - Linktree: <https://linktr.ee/luglitz>
-

LINKS to Dagmar Wilisch

- Norddeutsche Gleitschirmschule: <https://norddeutsche-gleitschirmschule.de/>

- Flychair: <https://norddeutsche-gleitschirmschule.de/flychair/>
- NDR film about the Flychair: <https://www.ardmediathek.de/video/nordmagazin/paragleiten-in-waren-rollstuhlfahrer-heben-ab/ard/Y3JpZDovL25kci5kZS8zYTZhYTU1NTQzLTQwMjMtOGRlMy1iNjM1YjVmNzU5MzQ>
- Mobile G-Force Trainer: <https://www.dynacore-paragliding.de/>

Transcript

[00:00:02] **Dagmar Wilisch:** I'm not a cross-country pilot. I'm really not a very good pilot. I'm a passionate pilot. I'm happy when I'm up in the air for half or three-quarters of an hour. If I ever fly five or ten kilometers away from the field, I rarely do it because I usually have to work, because when the conditions are right, it's training weather. And that's not my intention either. My intention is to accompany the people and also get into the air every now and then. And that's my fun. So I don't have to fly in competition. I would hold up any team because I don't have any ambition.

[00:00:48] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, the Lu-Glitz podcast.

[00:00:51] **Dagmar Wilisch:** Stories from the cosmos of paragliding.

[00:00:54] **Lucian Haas:** Today with Dagmar Wielisch. And I'm Lucian Haas.

[00:01:02] There are people for whom flying is their greatest passion, but they don't get into the air that much themselves. Because of that, they care even more about making sure others can live out that dream. They act as the breeding ground and the constantly running engine of an entire flying community. Dagmar Wielisch from Waren an der Müritz in Mecklenburg-Vorpommern is a prime example of this. Over 20 years ago, she was the only paraglider pilot in the area, but she always had to travel far to take off. When that was no longer possible because she had to care for her mother, she inspired fellow enthusiasts. There were many winch tow options at the nearby sailplane airfield. And eventually, she even built a flight school starting in 2013, which she still runs today at 66 years old and officially retired.

[00:01:53] The North German paragliding school is today not just the go-to spot for the lowland paragliding scene north of Berlin. History is also being made there. The school is running a pilot program to officially train people with mobility impairments in paragliding. At least in Germany, this is a first. For this purpose, the so-called Flychair was specifically approved as a launch vehicle for winch towing. In this episode 189 of Podz-Glitz, Dagmar Wielisch doesn't just talk about this flagship project. It's also about her pioneering role in the use of electric winches, the organization of team competition flights, and the importance of community in living out one's flying dream.

[00:02:38] By the way, I can only present conversations like these because there are sponsors who financially support my work on the podcast and blog. Join in! You can find out how on the Gleitschirm-Blog Lu-Glitz, specifically on the "Fördern" page.

[00:02:57] Dagmar, tell me, how do you come up with the idea of founding a paraglider school at the age of 53 in the flatlands of northern Germany—where there are no mountains—and that without being a flight instructor yourself?

[00:03:12] **Dagmar Wilisch:** It actually comes from my childhood, having a dream of flying. I would have been able to learn to fly at all by my mid-40s, because I never would have gotten a medical certificate. Then, of course, I tried to make this dream a reality and have been traveling across the wide world since 2004, visiting all the flying sites that were within my reach. But 2008 was a very defining experience for me. That's when my dad died, who had been caring for my mother, who was already suffering from dementia and was physically and mentally disabled, and I then had to care for my parents—well, my mother. I couldn't get away from that anymore. There's an airfield nearby with wonderful infrastructure, but there was no paragliding there, and I kept pushing for it,

[00:04:04] ...came here and spoke with winch operators, if anyone remembers, Bernd Mohaupt once built winches and he visited us here and such, to learn to fly here or to fly with me. I couldn't fly at all.

[00:04:21] **Lucian Haas:** So you wanted to keep flying somehow and you're saying, I can only do that at home because I can't leave right now. And because I can't leave, I basically have to build the infrastructure for it at home. Then I just start a flight school.

[00:04:35] **Dagmar Wilisch:** No, no. First, I'll buy a small winch. Ah, okay. And I put this small winch on the airfield. I couldn't drive anymore. I still had to learn how to be a winch operator. And then I started drumming again. Come here, fly. But even then, there were no pilots here. And one day, a friend from DCB Berlin came. She told me there were a few people who wanted to start a flight school. And I say, come here, I'll support you. I have a large site, 60 hectares. I have a winch. And you can eventually [fly] here, I'll open the doors for you, and I just want to fly. They came over and then founded the flight school in 2020. And in 2013, they turned it into a GmbH.

[00:05:20] In the meantime, they moved into my house with the flight school. And they were active on the airfield. And of course, I got involved too. And then they asked me if I wanted to join the GmbH. And I said, ultimately, I just want to fly. I'm completely busy, I have to care for my mother. I'll support you as much as I can. But the flight school, that's you guys. That went on until 2012. 2018, 2019 was good. And then my partners pulled out. And the alternative was either to ultimately dissolve the flight school or to keep going. In the meantime, I had already met great people who supported me. And I then decided to keep the flight school going and build a new team.

[00:06:05] **Lucian Haas:** We'll get back to that in a moment. I'd like to take a step back because you said you bought a winch first. Now, to start with a winch, you need a winch operator who is actually able to do it. If you want to fly now, who do you have in the flatlands, where there might not even be other pilots? How did you get people to come along who might have pulled you into the air? Or did your desire to fly ultimately lead to you sitting on the winch and pulling other people into the air?

[00:06:31] **Dagmar Wilisch:** Well, pulling people into the air happened later, once I had my winch license. But the one who got the thermals for flying was Bernd Lämme; he was a winch operator. Later on, he also built the Molli winches for us. We'll definitely get to that. And Bernd Lämme trained me on the winch and, of course, towed me up. But he wasn't always here. He came from the Münster area, so I had to find people here who could fly with me during the times he wasn't available.

[00:07:05] **Lucian Haas:** So you tried to build a flying community there. Were there any other paragliders back then? I mean, the airfield is Waren viel. I think it's located two kilometers north of Waren, on the Müritz, a beautiful large lake and such. Were there already other paragliders coming from this area? And if they wanted to go paragliding, where did they even go to fly back then?

[00:07:30] **Dagmar Wilisch:** There weren't many. There weren't any directly in Waren. There was someone from the Neustrelitz area who eventually approached us about founding the flight school and met us. But there were none here. And paragliding wasn't known at all. Most people were like me. They might have seen some in the mountains once. But the idea that you can do it in the flatlands too, and that you can actually fly with a piece of fabric over your head, wasn't present here in Northern Germany at all. And even now, after 20 years of a flying career, people still look at me with wide eyes and say, you can actually do something like that. And doing it here in the flatlands—that's still a big step, a long way to go, to really make it known, to establish paragliding as something natural here in the flatlands.

[00:08:18] **Lucian Haas:** That means you could say you're something like the breeding ground for paragliding around Waren. Yes, you could say that. You're the mother of paragliding in the northern German lowlands, in Mecklenburg-Vorpommern.

[00:08:31] **Dagmar Wilisch:** Let's leave out the "mother" part. But I am the first pilot from Waren who could do paragliding. And by now, in the surrounding area all the way up to Rostock, there are already a few people we train. Or people who were trained in the mountains at some point and then learned winch towing with us through further training and now go flying with us.

[00:08:54] **Lucian Haas:** Are you guys... I mean, you founded this flight school. Is there also a club alongside it, or are you basically, as a flight school, also something like the club at the same time for the people who want to fly there? Like, is it the case that with the flight school in the center, it's actually the flight center for everyone in the area who wants to go flying there?

[00:09:12] **Dagmar Wilisch:** So this wonderful flight center where people fly belongs to the municipality. And they then leased it to the Warner Luftsportverein. And the Warner Luftsportverein was a pure gliding club with model aircraft

flyers until 2006. So there were no paragliding pilots there. And in 2006, I submitted the application to become a member there together with Bernd. And we became the first two paragliding pilots in this club. And with that, we founded the paragliding department. How big is that department today? Well, unfortunately not as big as I would have imagined. There are about 20 members in this department. But regarding the paragliding school, you're right,

[00:10:00] Ultimately, the core point is the paragliding school, because we have the winches, and we also make them available to the club for use free of charge. And the community is much larger than the members in the paragliding section of the Wanderluftsportverein.

[00:10:17] **Lucian Haas:** Approximately how many pilots have you trained since the flight school was founded? Or how many people are currently in your circle?

[00:10:27] **Dagmar Wilisch:** Yes, that's already 200, 300 people who know about this place. But they also come from my time at the DCB. I was active there, for example, I organized the entire start team for the German Flatlands. I knew the people. So I have very many people who had already flown in the flatlands anyway, who also came to the airfield just to visit us. For example, we now have the Inntal association, they came to visit us and did a week of paraglider vacation. And it was wonderful. And those who could fly the winch winds just quickly got their inland license again.

[00:11:07] **Lucian Haas:** That means they actually made a club trip to see you and said, we are

[00:11:12] **Dagmar Wilisch:** here, we are here, we are here.

[00:11:12] **Lucian Haas:** Let's look at paragliding or flatland flying in the North German plain, what it's like, gliding over the lakes. What is it like at all, flying over the Mecklenburg Lake District? Is it something special? Is it also technically something special? Do you have to bring something to the table for that which you might not learn elsewhere?

[00:11:31] **Dagmar Wilisch:** Once you've caught a thermal, flatland flying is much easier than mountain flying. Many pilots confirm that if you have a decent cloud street, you can really make good, good progress. And you don't have all those lee situations that you have to watch out for in the mountains, which we flatlanders can't really grasp that quickly because we're just not from there. The complicated part about flatland flying is getting into the thermals, because the thermals are always somewhere else. You have to read the relief and the clouds together and then make sure you get into one somewhere, and for example, it's not about moving from weak thermals into stronger ones, but once you've found the entry point—so if you have zero lift—then stay in it, because hopefully, it'll eventually pull you through and that's how you get up.

[00:12:25] If you can muster that patience and have learned to listen to your "popometer," then flatland flying is actually a wonderful thing. Especially since we have huge areas here—you can see it in the background of my picture—you can land anywhere and then go for a hike.

[00:12:47] **Lucian Haas:** Then hike back home or what do you think?

[00:12:50] **Dagmar Wilisch:** Yes, hitchhiking or I always call it air-wandering. We go out on a route and we air-wander and then land somewhere, yeah, you have landing areas everywhere, you can fly anywhere as long as you're not in the woods.

[00:13:08] **Lucian Haas:** Because everything there is so flat, it's actually quite record-heavy, in the sense that people travel to Brazil to fly long distances over the Brazilian plains. There are also records over Finland, which is also flat land with many lakes and such, where, yeah, I think someone was flown almost 400 kilometers out from the winch. Are there similar records in the Mecklenburg-Vorpommern lowlands as well?

[00:13:31] **Dagmar Wilisch:** I don't have any ambitions for records. Of course, one or another has already done a nice cross-country flight, but we have a limit—80 kilometers, then the coast is there if you go north. And yes, to the west or to the east, you can fly as far as you can get. But well, you won't run into someone chasing records with me; I'd rather enjoy the view and enjoy being up there in the air and seeing that the earth isn't a flat disc, but that it's round, and wherever I look, I ultimately see those thousand lakes scattered out there. And yes, yes, I'm convinced that the water

also influences the thermals to some extent, because you shouldn't fly low directly over the water, because it doesn't go up there, it goes down.

[00:14:21] But what goes down there goes back up somewhere else. And that's why I believe, or I know, that it's a very active area and that good cross-country pilots can do some really great flights here. That means,

[00:14:35] **Lucian Haas:** Water can also be a good ridge line, where you know that everything being pushed against it by warm air doesn't want to flow further over the cold water. It then rises there and might even pick up a bit of moisture from the lake, which ultimately might make the thermals even better and more pleasant at the top. That too, yes.

[00:14:56] Let's go way back. You said you always dreamed of flying as a child. Now, you're a child of the lowlands.

[00:15:06] What drove you into the air, or at least into the air mentally?

[00:15:13] **Dagmar Wilisch:** It might sound a bit weird. I know, I was such a dreamy child that I knew what my city looked like from above. So I dreamed around a lot and always felt like I could fly. And that feeling eventually got lost as I grew up, because I also knew I wouldn't be able to fly. Eventually, reality hits, catches up with you, and I feel safe up in the air. I have the water right in front of me, so I don't feel as safe in the water because I don't know what's under there, unlike in the air. It's strange, but that's how it is. And I have this theory that there are air, earth, water, and fire people, and I'm an air person.

[00:15:58] I feel comfortable and safe there, and I always envied the birds—we have many birds of prey here—when they took off and you'd watch them, like in the thermals, how they'd spiral up, and I'd dream myself into the air with them.

[00:16:12] **Lucian Haas:** That since I was a kid. So you understood that these birds fly on thermals, and you always thought, I want to do that too. I don't know if I understood it. I just did it.

[00:16:21] **Dagmar Wilisch:** Children can do that.

[00:16:23] **Lucian Haas:** How long did it take from your childhood until you—I think you said earlier, only at 40 or something—until you actually started flying? How did you end up getting into paragliding exactly?

[00:16:35] **Dagmar Wilisch:** Someone approached me on the internet looking for a partnership and I actually didn't feel like it at all, but there were two pictures of paragliders and paragliders on it. And that made me curious about what it was. And that turned into a wonderful partnership, where thermals then led to paragliding to some extent. That means you did a kind of online dating, but...

[00:17:03] **Lucian Haas:** It was a check group. I was being flirted with. Ah, and there was a paraglider picture in the background and you said, "That's why I'm flirting back now." Perfect. And then it also, it also clicked, or was it just the paragliders that ultimately pulled it off? It wasn't

[00:17:19] **Dagmar Wilisch:** High as a kite, that was a blast, that was...

[00:17:23] **Lucian Haas:** But didn't that person also come from Mecklenburg-Vorpommern, or did they?

[00:17:27] **Dagmar Wilisch:** No, that was Bernd, who came from the Osnabrück area, and we always met up somewhere and went flying. I did my first tandem flight, the first introductory course, and yeah, I eventually did the training after 2004 and became a pilot.

[00:17:51] **Lucian Haas:** Did you do your training in the North German plain, so in the Osnabrück area, or did you actually drive to the Alps for that?

[00:17:59] **Dagmar Wilisch:** The nearest flight school was 250 kilometers away, south of Berlin. That's where I did my training. Okay. I'd sit in the office and listen in on the phone to see if they were still flying anywhere in the afternoon, and if they said at 2 p.m. that, yes, flying is possible, then I'd get in the car and drive the 250 kilometers down there to maybe do half an hour of ground school or take a flight, and then drive the 250 kilometers back home. On the same day? On the same day.

[00:18:31] **Lucian Haas:** That means you hopped on the highway, sped through like nothing else just to do a bit of ground handling or maybe twice with the—probably that was winch training there too, and

[00:18:42] **Dagmar Wilisch:** then it was at

[00:18:43] **Lucian Haas:** To be pulled up the rope twice, around 5 in the afternoon or something.

[00:18:47] **Dagmar Wilisch:** Crazy, but it was like that. I wanted to fly.

[00:18:50] **Lucian Haas:** Yeah, that's what you take away from it. Was that phase when you had to care for your mother and couldn't fly anymore—was that something where you sort of really had withdrawal symptoms? Of course. What did that feel like for you?

[00:19:11] **Dagmar Wilisch:** For me, it feels like—or rather, my life motto is—there are no problems, only solutions. That means I had to find a way to get into the air. And that involved drumming up interest and talking to people I knew, trying over and over again to get something started here. Of course, maybe every four weeks it was possible to get away for a weekend when the caregiving was organized and go flying, but I was tied down here, and so I did everything humanly possible to establish paragliding here so that I could fly every now and then.

[00:19:52] **Lucian Haas:** That means it's a very nice result, but it's basically a very selfish starting phase. Yes, absolutely. You wanted to get into the air and you say, I have to create the framework for that. That's exactly how it is. Now, today you are someone who, of course, still flies yourself, but at the same time, you've gotten an incredible number of other people into the air and are still doing so. What fascinates you about getting other people to fly as well?

[00:20:20] **Dagmar Wilisch:** More flight schools, and I think many people feel that way. That's why we're sticking with it, and that should be the intention until the very end. We have the chance to make people happy. When you experience for the first time someone taking off, soaring through the air, and landing again, and you hear the cheering, and you know they're going to have sore cheeks the next day from smiling so much, then that's a huge experience. And it's always exciting to see what other emotions come through. That's something that makes me happy, and I also love it when you're on the airfield, you know, when you walk out onto the airfield and see that it's a community that helps each other.

[00:21:08] It's a bit of a family relationship. It's like coming home. It's like a big family, and that's what drives me, yeah, to keep doing this. I don't have to make money from it; I never have. I've earned my money with my civilian job. I've been receiving a pension for three years now. I shouldn't actually have to do anything anymore. I could take my plane and go out into the big, wide world. But it's fun to experience how people go flying, how the community is growing, and how my flight instructors feel comfortable here at the airfield. They come from very big, wide worlds. Northern Germany goes all the way to the world, to South Tyrol. Because my training director is Ruben Alpknecht, who comes from Kastelruth.

[00:21:56] And he doesn't come here because he has nothing else to do. He earns his money through completely different means, but it's because this area and these people here are ultimately very close to his heart and, yeah, because we have a huge friendship with each other.

[00:22:13] **Lucian Haas:** Now, you also have a very special project at the flight school. You want to get many people into the air, but you also want to get people into the air who normally can't fly. That means you're now also working with people with disabilities, getting them into the air, and you've even developed your own, yes, harness, launch cart, whatever you want to call it, with which they can get into the air. That's the so-called Flychair. Tell us about that—how did it even come about that you, as a flight school, said we want to make flying possible for these people here too?

[00:22:52] **Dagmar Wilisch:** We had

[00:22:54] In 2016, 2017, a flight instructor named Christian Schäfer—his brother is in a wheelchair—heard about a project in Switzerland. There was a flight school there that trained people with disabilities in wheelchairs. That flight school still exists, but I don't know if they still offer training. Anyway, he went there, checked it out, got trained in wheelchair flying, and then came back and asked, "Can't we do this here?" And we, as a flight school, said, "Sure, it's a

project we'd like to support." And then we started getting the certification for the Flightshare here in Germany. It was built in Finland.

[00:23:40] And in Germany, you can't just do everything like that; you have to have a license. And this licensing process took over seven years to ultimately get the DHV on board. That convinced us that you can not only take off with a launch trolley but also take it into the air, and that people who cannot walk are also allowed to learn to fly. So, we got this Flightshare approved so that we can, for example, take tandem guests along. And we currently have a trial permit for the training of paraglider pilots who cannot walk in this Flightshare. And in this testing phase, we are now trying to figure out how you have to approach the different degrees of disability.

[00:24:29] How does this Flightshare also have to be modified to be adapted to the individual needs of the people? So it's a huge project, but it's also a lot of fun because, believe me, when we had Morena take off and land for the first time, we had to take a ten-minute break because it was so emotional. I mean, I cried, because you know, you're giving people something they really never had a chance at. And I can relate, because due to my vision defect, I also would never have been allowed to fly if paragliding weren't medical-free. And those in wheelchairs have even less of a chance to be allowed to fly at all.

[00:25:15] Yes, and that's our Flightshare. And that's what we work with, and that's what we use to get people who otherwise wouldn't be able to fly up into the air.

[00:25:26] **Lucian Haas:** Briefly explain the setup of a Flightshare. Is there a normal harness that gets hooked onto it? Or is the Flightshare itself also the harness?

[00:25:34] **Dagmar Wilisch:** It's a completely normal harness. You have a standard, certified harness. The manufacturer has approved that we can fly it in Flightshare. And underneath, you have a frame with two normal wheels from a wheelchair, pulled far forward. You have slightly smaller wheels that are fixed so they don't break loose during the tow. No one can steer, because the people sitting in the wheelchair can't do anything with their feet. You have to keep that in mind. So, the feet are secured to this Flightshare, and with the start, you take them into the air with this Flightshare, and you land on the wheels. You can find a nice video of us on the internet to take a look at it.

[00:26:20] **Lucian Haas:** And how do you convince the DHV that you can also train with a Flightshare like this? Like saying, I'm taking a tandem passenger with me. I can imagine that easily. Because you say there are people who just start on the mountain with disabled people, where they don't even have a wheelchair underneath, but they're somehow held up. And then you can take off and fly there under the right conditions. But if you want to say, okay, someone should start as a solo pilot. You don't have a practice slope or anything else. So, how does something like that work? And how do you even create a kind of curriculum? What kind of exercises do they have to do accordingly?

[00:27:01] **Dagmar Wilisch:** With a lot of patience and expertise. I have the advantage that Ruben Markknecht, whom I did the assistant course with—that's where we met—was part of the DHV teaching team for a long time and also worked on updating the APO, so he knows exactly what needs to be considered here. So, the APO is

[00:27:24] **Lucian Haas:** Training examination regulations, if I...

[00:27:25] **Dagmar Wilisch:** I know exactly. Right, sorry, yes. And after we got the Flightshare certified, we worked on the certification for training. And as I already said, we're still in the testing phase because we have to go through at least one training course first. And that takes a bit longer with Flightshare pilots. We let them fly along in the training as normal. But you can imagine that it's not really possible with seven flights a day. And it's not a business where you can make a profit either. On the contrary, we're actually subsidizing it because we want to charge the same price for Flightshare pilots as for everyone else. Otherwise, no one would be able to pay for it. So it takes longer and we have to go through everything and work with all the flight maneuvers.

[00:28:16] But maybe we can, yeah, for example, we went to Lake Garda with the Flightshare and practiced all the maneuvers there as part of an SIV training. So we flew stalls and rolls, nods, and everything else you need for the training there, including a release with a rescuer. With a water landing, with that vehicle? With a water landing. Oh wow. Eckhard Sammel still did that back then. And we had to test whether, for example, a front container is better than a

back container and things like that. So we played all of that out too. Just like with any other certification. And the DHV did a stress test. They crashed the first Flightshare first.

[00:29:01] Because it was dropped from a height of five meters somewhere or pulled over a concrete runway at 30 km/h. And this Flightshare had to pass that first before it could be certified.

[00:29:12] **Lucian Haas:** Is it actually like a flightshare, especially when it's started from the winch, would you say it's harder to start with? Or does it maybe even make it easier? Yes, because... In the end, I think the momentum really only comes from the pull of the winch. The person can't run and can't use their running... Can't run underneath and stuff like that. But if you say the wind is good and anything else, because it can just roll with the pull of the winch and you can pull very slowly and stuff like that, probably, that it could even, I can imagine, even become relatively well-controllable starts accordingly.

[00:29:50] **Dagmar Wilisch:** We actually wanted to, we thought, to do the pulling exercises first, hand-hauling and stuff like that. You can forget all that. You can do a few pulling exercises, but ultimately you have to start quite quickly with the people involved at the winch from the very beginning. Why

[00:30:06] **Lucian Haas:** do you have to do that?

[00:30:07] **Dagmar Wilisch:** Yeah, try pulling someone across a meadow with a hand sled so that their glider stands up and then lifts off about two meters. You can't run that fast, and you'd need five people for that.

[00:30:18] **Lucian Haas:** Oh, so just in terms of the energy.

[00:30:20] **Dagmar Wilisch:** Just difficult.

[00:30:21] **Lucian Haas:** Yes, I mean, if you have the winch and it can pull, then it can already take over that.

[00:30:24] **Dagmar Wilisch:** Yes, and

[00:30:24] **Lucian Haas:** takes over as well.

[00:30:26] **Dagmar Wilisch:** So our candidates have to start pretty quickly too. The great thing about it is that these are people who can do a lot with their upper bodies within their capabilities. They have a sense of balance because they always have to lean out. And because of that, these people also have a very good feel for how to handle their upper bodies. And they can compensate for the under-running, which you can't do. And yeah, you just can't start with a crosswind. You have to have very good conditions to align the glider straight. So starting is the harder part. Landing is totally easy. You can even land with the wind because you roll yourself out.

[00:31:14] And every now and then, a flight shot might tumble to the side if you have a bad launch. But wheelchair users know that too. And for them, it wasn't always such a big problem, whereas for us it always was, because they're used to tipping over with a wheelchair. That

[00:31:30] **Lucian Haas:** It means you get a huge fright and they're like, oh yeah, that's happened now too. Exactly.

[00:31:34] **Dagmar Wilisch:** Adjust your helmets and keep going.

[00:31:37] **Lucian Haas:** Do you start with some kind of flat tow? I mean, if you go to the practice slope normally, you start and fly down the slope at about two meters high. Is it also with something like a flight chair, where you say we'll pull with maybe 30 kilos or something, and they only get a few meters up, and then we pull them 500 meters flat over the thing? And then they can land again. Then they've had that first feeling, or do you pull them straight up into the air right away?

[00:32:01] **Dagmar Wilisch:** We usually pull them straight up into the air. Personally, as a winch operator, and I've done a few thousand winch tows, I'm not a fan of flat tows at the winch at all. Okay, why? Because you're at the most dangerous height, 10 to 30 meters. If a gust hits you there, you're on the rope. You can let off, but you're on the rope and you'll fly off like a cork. So I pull him up myself, then have the flight instructor observe. And if I set him down again 500 meters further, the flight instructor would have to be standing 500 meters further to ultimately guide the pilot during

the landing as well.

[00:32:42] Then we'd rather do a very good theoretical briefing. A lot of training on the simulator, where everything that happens in the air is practiced. Ground handling. And then the pilot, whether with or without a flight chair, is usually up in the air by the first or second flight to the point where they can independently glide out, turn around, fly back, and land. And that works very well and, from our perspective, is much safer than dragging people over the site at 10 to 30 meters high and hoping for the best.

[00:33:17] **Lucian Haas:** So, the first flight of your first student, who was there last year, did it go straight up to 300 meters or 200? No, not

[00:33:26] **Dagmar Wilisch:** ...at all. That's only about 150 meters high, just enough so she can turn well, fly back for the start, and then land. There are also recordings of that.

[00:33:37] **Lucian Haas:** How many flight students with disabilities have you had coming to you by now? We have two at the moment,

[00:33:45] **Dagmar Wilisch:** who are in our training program. And that's enough for now; we have to finish them because it's quite a lot of work. And we're still in the testing phase. But we have a few more with the tandem.

[00:33:59] **Lucian Haas:** That means you're planning to finish this training and these first two test training sessions this year. And then you could say there's the first German paraglider pilot who has already learned paragliding with a disability. And on the winch. Everyone, take note.

[00:34:16] **Dagmar Wilisch:** It's only permitted on the winch. We hope that we'll eventually take the next step and get permission for paragliding on the slope as well. But only on the winch. That's the argument. Only on the winch can the pilot take off independently without assistance. There's no brake on it, after all. And while he is launched by the rope, on the slope someone would have to hold the paraglider so that the pilot doesn't roll away. And the issue of aborting a launch would also have to be tested several times on the slope—how to practice making a proper abort without it actually resulting in a break. That's why the paraglider is only permitted on the winch for now.

[00:34:58] **Lucian Haas:** Have you ever had a collapse?

[00:35:00] **Dagmar Wilisch:** Yes, of course. Then a wheel breaks, and you have to get a new one.

[00:35:04] **Lucian Haas:** But nothing serious?

[00:35:05] **Dagmar Wilisch:** No. But the wheelchairs are also designed with break-away points, so if he ever tips over, a wheel can bend.

[00:35:15] **Lucian Haas:** Well, you're integrated—you mentioned these flight students, or two of them now, who are integrated into your normal training. How does this topic of lived inclusion actually change the atmosphere with you? At the airfield? I...

[00:35:30] **Dagmar Wilisch:** I don't think it changes anything, because we already had that atmosphere before. What's a bit of an issue is that we still have to convince our club that we can build an accessible toilet so that our guests can also stay overnight at the airfield. Christian comes with his car and sleeps in the car too. But it would of course be good if he also had an accessible toilet. And he doesn't know if he'll always be able to help, and the Marines too. But for us as a flight school, it's been clear from the start. That every person who wants to fly, whether they have a disability or are able-bodied, whatever their orientation is, homosexual or whatever, they are all very welcome. We also provide training in English.

[00:36:15] The only limitation is the language. For instance, we don't speak Hindi. But otherwise, anyone who wants to fly is very welcome at our airfield. And they belong as part of the team and the community. You

[00:36:28] **Lucian Haas:** do you want to get everyone off the ground?

[00:36:30] **Dagmar Wilisch:** Those who have the dream of flying.

[00:36:35] **Lucian Haas:** To pull this flightshare with the winch properly. You have an electric winch. And I think you were also the first flight school ever to use an electric winch as standard, if I remember correctly.

[00:36:48] **Dagmar Wilisch:** Yes. Bernd, who seduced me into thermals for flightsharing, always had the dream of flying too. Specifically, of flying independently. He worked as a technician at the university in Berlin, at the University of Osnabrück, and had to develop many things there. So it was all about development, technology, something like that. And he came up with the idea of how one could build an electric winch. And he found a partner there at the company Molitor for motor control. He said, "Look, I'll build the ideas you have." And since we were both involved and I had a flight school, you needed someone who could then implement this development in practice.

[00:37:33] So we did the first tests only with a motor and an azimuth at the front and all that kind of stuff, and then we used the first prototype here, which was a single-drum winch. Together with the DHV, we then did all those tests that led to the first motor winch being built.

[00:37:56] The disadvantage of this winch, really the disadvantage of this winch, is that it's not battery-powered. But that's simply for the following reason. At that time, which is already ten years ago now, batteries just weren't advanced enough to be able to operate such winches over the long term.

[00:38:19] Currently, the company Molitor is working on releasing a battery-powered Molli winch as well. That's why we still have a generator on site. And we've been working with this electric winch since 2006, which is very reliable and can withstand the stresses we have in commercial operations. 100 togs a day, and with very fine control, because you can imagine, in the beginning, when the pilots are making their first flights, you have to approach it completely differently and tow much more sensitively than in a normal club operation. Which I also agree with—we have to handle it very sensitively there too, otherwise we'll limit small and inexperienced pilots.

[00:39:04] **Lucian Haas:** ...out. We'll get back to that in a moment. My question, where I touched on this a bit earlier, and we've moved on a bit now: would towing the Flightchair actually be possible with a normal internal combustion winch, or would they simply be too aggressive for it? I mean, do you need that fine control that an electric winch offers to be able to tow a Flightchair properly? Perhaps especially during training?

[00:39:28] **Dagmar Wilisch:** I know great winch operators who are also very sensitive with the electric winch. And they can tow with motor winches. And if a motor winch is very well maintained and if the winch operator is very sensitive and knows how to handle it, it can also be towed with a motor winch. I personally have nothing against motor winches. And motor winches, if they are well adjusted, well regulated, and have a good winch operator, they do their job very, very well. But with electric winches, we have a requirement that we can tow more sensitively, especially in the lower weight range. So there is nothing against towing a Flightchair with a motor winch either.

[00:40:05] **Lucian Haas:** Why can electric winches regulate better in the lower range?

[00:40:08] **Dagmar Wilisch:** In the certification, in the history of motor winches, there are old cars, like a semi-automatic; I'm no technician, but usually, it was like a semi-automatic motor built into a winch. And to get off the ground at all, standards had to be set somewhere. And those standards were like, okay, when does it start regulating, when, how does it pull in first gear, right? And at one point, the standard was set: it must regulate at least from 60 kilos. And a second standard was established: if you go into neutral with these motors, then this winch may not pull more than 20 kilos.

[00:40:54] Then it can be approved. There's nothing saying it can't be less. But that's the minimum, that's the minimum standard. With the progress of today's technology, in my view, this minimum standard is no longer necessary; instead, we can—and that's the advantage of electric motors—we can set them so that they build up pre-tension in the lower weight range, from 5, 6, or 7 kilos, and also regulate cleanly from 20 kilos. That means the winch regulates the pull, and not the winch operator by hand. And it's still, especially with the older, experienced winch operators, often a discussion: "Yeah, I can regulate much better by hand than any electric winch."

[00:41:47] Yes, they can regulate better than any motor winch. But they just can't be as sensitive as a good electric winch.

[00:41:56] And that's why I'm advocating for us to set new standards for the certification of new winches, because a, it's technically possible and b, it's also safer. I have a pilot here, the girl weighs 45 kilos. And if you're towing her, then when the machine is only working with 60 kilos, she's always in a critical range.

[00:42:20] **Lucian Haas:** That means she's actually always being towed too hard and the winch never gives way when a gust comes in.

[00:42:26] **Dagmar Wilisch:** Exactly, it just doesn't give way in time. And that's why I advocate for lowering them further, ultimately so that it doesn't have to be every 45 kilos—it can also be 50, 60, or even 70-kilo pilots. You need at most half of the stated weight force to pull it off the ground at takeoff. Probably even less. And in that range, the winches should already be regulating. Specifically, so that it reaches the pilot immediately when a gust comes in. Personally, it has happened to me before—it was years ago and thank God not much more—I had a rope tension of 20 kilos, a gust came through, and I'm a fine girl of over 80 kilos. And it levered me so much that I strained two cervical vertebrae.

[00:43:15] Just compressed? Not hit, but just compressed. It took a long time... Yeah, that takes a while. And it doesn't have to be that way. At 4 or 5 kilos, I can run 100 meters further with the rope to the power source. And that's why we should think more about these things.

[00:43:35] **Lucian Haas:** Do you also talk a lot about this with the DHV? And are you basically lobbying for electric winches and better regulations? Or what does that look like?

[00:43:44] **Dagmar Wilisch:** I'm very happy that many new electric winches are on the market now. And that safety for the pilots has significantly increased because of them. I hope this development continues. And I think it's great that the DHV issued a grant to purchase a new electric winch. I think that's totally awesome. And this development is great. And yes, we have to keep talking about it. I became pretty quiet for a while because it simply wasn't being heard. And if you repeat something 10 or 15 times and there's no response, then you don't need to keep talking. But we do talk about it within the community itself. And I hope—and I know we have great people in the DHV now—that there is a movement.

[00:44:31] **Lucian Haas:** One advantage of electric winches is that because they have such low pulling resistance and so on, you can also offer step-towing. That's where you fly back in several stages and let yourself be pulled up further, turn back towards the winch, and so on. Do you offer something like that too?

[00:44:47] **Dagmar Wilisch:** We offer that and we do it ourselves. Staged towing is great when the wind is a bit stronger; with little wind and only thermals, staged towing is pointless. Because you lose too much altitude when you're flying with the wind. But if you have a bit more wind, then staged towing is a wonderful way to gain altitude and scan the area after the thermals. I told you, we have the disadvantage with the winch that we enter the thermals deep, and if you can enter higher up, you get up better. And staged towing is also a wonderful opportunity to train in flat country. So if you go out of the winch at 400 or 450 meters, then of course you can much better

[00:45:33] roll, nod, and practice the launch spiral as if you were heading out with 300 or 200 meters.

[00:45:40] **Lucian Haas:** What altitudes do you typically reach? Like, during normal towing at your airfield and when you do step towing?

[00:45:48] **Dagmar Wilisch:** If you don't want to say more, we once reached two meters under a kilometer. Wow. So we haven't broken the 1,000-meter mark yet. But

[00:45:57] **Lucian Haas:** that's with a step drag, not with a normal one

[00:45:59] **Dagmar Wilisch:** Towing? With a step tow. With a normal tow, you'd need so much wind that you wouldn't even want to do it.

[00:46:04] **Lucian Haas:** hanging on the rope. But you can still get some good height. If I remember correctly, you don't just have one winch now, but a whole row. I think you have four Moli-winches in the school by now, right? Do you need that many? I mean,

[00:46:20] **Dagmar Wilisch:** We have four MOLLE winches. I took over the winches at the flight school at some point, when—I always say—it was the worst-flying flight school that ever existed. And I didn't take over the flight school to continue it for the rest of my life. Because as a non-flight instructor, that's just not the foundation. These companies have to be very personality-driven, they become very personality-driven. Sure, I have enough to do in the background. And yes, I'll also eventually, in two or three years, be 70, and I want to eventually lean back and say I don't have to work anymore. So, and I have a very committed, very well-trained, and a great guy here, Lenny, who joined the flight school and also invested very heavily.

[00:47:11] Lenny built, among other things—I didn't even write that to you, but among other things—the first GeForce trainer that isn't built into some house, but one you can actually drive to the clubs and flight schools. And to complement this mobility, we decided to acquire two more MOLLE winches so that we'd have enough technical power to offer our service not just in Waren, but in other areas as well.

[00:47:44] **Lucian Haas:** That means Norddeutsche Gleitschirmschule is going on tour.

[00:47:46] **Dagmar Wilisch:** Exactly. And Northern Germany is big.

[00:47:50] **Lucian Haas:** You might not have done it as a flight school, but you were significantly involved in it. You also organized a very special, or actually two very special, paraglider competition in your area. The Müritz Open. I find it interesting again that it has such a unique approach to a competition, because it's flown in teams. How did you come up with this idea?

[00:48:15] **Dagmar Wilisch:** That wasn't my idea; it was the idea of the Kottbusser. The Kottbusser Luftfahrtverein, with Uwe Krenz as the chairman at the time, started a competition, the Spreewald Open. And there, the team competition was already there from the beginning, where you ultimately bring together a three-person team consisting of a very experienced competition pilot, one who can already fly routes well but isn't quite as experienced in competition yet, and a beginner who maybe just got their B-license and wants to start doing their first routes and so on. And these teams are then scored together. And the Kottbusser did that very successfully and very well for many years. But you can imagine, a competition like that demands a lot from a club.

[00:49:03] And organizing it every year, the people have to provide helpers from the clubs, too; to some extent, the wind goes out of it if you always do it yourself and can't fly yourself. And I was very happy to be with the Kottbusser and then made the suggestion that we organize this competition here in Waren. And in the first year, 2018, it was organized by the Warner Luftsportverein. At that time, I was still a club employee, a member, and was also the competition director. And then we did the first Müritz-Waren Open here. Great event. And the Kottbusser then came here and flew the competition with us, and we drove back to Kottbusse the next time.

[00:49:48] We added that we were the first competition where tandem pilots were allowed to fly. Until then, it was always said that tandem pilots aren't allowed to fly in a competition. It's not permitted. So I called the DHV and asked why that wasn't allowed. We were always told competition and passengers and whatever else is going on. And they were like, why, it's not forbidden, nobody just does it. Then we simply announced that in these three-person teams, tandems are allowed to fly as well, and they will be scored as individual rankings. And that was of course also nice. Then in 2018, we had seven tandem pilots who went out on the course with their partners, friends, children. Then Corona came, and we didn't do the Müritz Open again.

[00:50:36] And then last year, the decision was made: are we doing it again or not? And then we, as the flight school, said, "Yes, we'll organize it." And the club, which was an aviation club, supported us with that. And yeah, it was a great event, with a disco in the evening and all that. And within a very short time, the spots were all booked up. And next year, we want to do it again.

[00:51:00] **Lucian Haas:** So you've planned a biennial rotation now. So there's the one in Cottbus, the Spreewald Open, and then the Müritz Open at your place. And the tandem pilots, do they fly in their own category? Or is there still an individual ranking, or is there actually only this team ranking?

[00:51:15] **Dagmar Wilisch:** There's the team ranking for the teams. Then we have the tandem ranking. And if there are enough women participating—which still needs to be promoted—then we also do the women's ranking.

[00:51:26] **Lucian Haas:** But there isn't a ranking for the male over-flyers, where they'd say, "I have to be the one who flew the furthest," but it's still an individual ranking. It's actually about the interest in the team, in getting as far as possible together.

[00:51:36] **Dagmar Wilisch:** Yes, and that's also fun, because I worked as a start director at the German Open at Altes Lager for years. And that's, of course, competition-driven, the whole thing. But here at the Spreewald Open and the Müritz Open, it's really about starting together, going together. The guys sit down in the evening and do route planning. It gets evaluated. New people are met. Then we have this fun organizing team, and in the scene, people know Nettie, Gunnar, and Petra. They also organize some kind of games with the people where an internal ranking is factored in and such. So, of course, flying is the focus, but it's not so dead serious that anyone can earn spurs or medals here just because they broke the 300-meter mark.

[00:52:29] Rather, it's much nicer when the big pro takes two people along and they're the winners together. And it's a blast. They also get to come up with their own team names. And you wouldn't believe the kinds of fantasy names that come up. Great pictures, great times.

[00:52:49] **Lucian Haas:** Were you there too? I mean, you were the leader, but would you have also wanted to fly along yourself? I'm not a...

[00:52:56] **Dagmar Wilisch:** Long-haul pilot. I'm really not a good pilot. I'm passionate. I'm happy when I'm up in the air for half or three-quarters of an hour. If I fly five or ten kilometers away from the field, I rarely do it because I usually have to work. Because when the conditions are right, it's training weather. And that's not my intention either. My intention is to accompany the people and also get into the air every now and then. And that's my fun. So I don't have to fly in competition. I would hold up any team because I have no ambition.

[00:53:27] **Lucian Haas:** So you organize the flight school, you probably sit on the winch yourself quite often, watching the students and the other people who want to fly up, and you enjoy seeing their laughing faces. How often do you actually get into the air yourself?

[00:53:40] **Dagmar Wilisch:** I organize it now. I've noticed that when I'm at the airfield, I just don't have the peace of mind to let go. That's why, when there's training going on, I'm usually not in the air. It's my own fault, but that's just how it is. But I organize it by, for example, going to Namibia for two months every year, to the dune, doing a head protection, having fun kiting up that sand dune and flying around up there and landing again, sitting with friends and going up again. And the warmth is good for my old bones too. Then I go—we go to Basano for training in the spring, in March and April. Then I drive down with the caravan and stay down there for the whole months and go flying when we don't have training.

[00:54:26] And you always run into friends there. I'm never there alone for a single day. And I go flying there, and that's how I organize it so that I get into the air as well.

[00:54:35] **Lucian Haas:** So you're more of a winter flyer, so to speak?

[00:54:39] **Dagmar Wilisch:** Yeah. No, it has to be warm. You can't fly much here in March or April. We only start training in May because between May and October, or the end of September, you have flyable weather here. After that, there's too much wind in the north, the base is too low, fog, rain, it's dark for too long, and during that time you have to fly somewhere else. That's what we do with the flight school too. We go to, as I said, Namibia, Portugal, Italy. In two years, I even want to go to Uzbekistan, but that's probably next year, that's another topic again. But those are the trips we take to the big, wide world, and in the summer we train here.

[00:55:20] **Lucian Haas:** That means, technically speaking, you're a six-month paragliding school, at least on-site here in Waren. Like how many others? Two flight schools that train in the northern region. Is there a flying dream you'd still like to fulfill? My dream is that this flight school

[00:55:38] **Dagmar Wilisch:** outlives me. I don't mean that she wants to die, but that in three or four years, I can really sit back, fly every now and then, and say, "Yeah, it's running." And I hardly have to take care of anything in the background anymore. And they're happy when I show up at the site once in a while and still get into the air. And I hope I can fly for a long time still. But I know that, as a rule, there's a limit, and yet something new will be found.

[00:56:05] **Lucian Haas:** Sometimes your running bones and stuff just don't hold up anymore. Theoretically, you could eventually even start with a Flyjet.

[00:56:13] **Dagmar Wilisch:** Practically, I probably should, because I have very severe osteoarthritis in my legs and I've been landing on the protector for ten years. That's one reason, for example, why I didn't become a flight instructor, because I can't land on my feet since my knees are so ruined. But it doesn't matter. I learned a lot and met great people back then. Have you ever tried starting with the Flychair? Yes, I've tried it, but I can still walk. And as long as I can manage the three steps of the launch, I'm not doing it with the Flychair yet.

[00:56:42] **Lucian Haas:** Alright, Dagmar. Thanks for this great story about paragliding in Northern Germany and the exciting setup of a paragliding school, primarily so you can keep getting into the air yourself. I think it's a great story and it's awesome what you've really been involved in all around. And probably within a 200-kilometer radius, you likely have all the people who come to you as your catchment area, everything you've built there, and what a great atmosphere must prevail at your site. It also happened that people wrote to me and said you absolutely have to get Dagmar on her podcast. She's built something so great here. And yeah, without her, there wouldn't be any paragliding for us up here. So, from my side, hats off.

[00:57:25] **Dagmar Wilisch:** Without all the others, without my friends, without Ruben, without Philipp, without Lenny, without—oh, what are they all called—the flight school wouldn't keep going either. I'm just one point among many.

[00:57:37] **Lucian Haas:** But it also shows that paragliding, as much as it is an individual sport when you're in the air, can actually only be lived—at least primarily in the lowlands—if you live it as a community accordingly.

[00:57:48] **Dagmar Wilisch:** Correct. And it wouldn't be bad if we could manage to keep the community together in the mountains as well.

[00:57:54] **Lucian Haas:** I'll leave that as the closing word. Dagmar, thank you very much.

[00:57:57] **Dagmar Wilisch:** Thanks, Lucian. The

[00:58:02] **Lucian Haas:** Links to the Norddeutsche Gleitschirmschule and the videos mentioned by Dagmar Willisch regarding training with Flightshare can be found in the show notes. Podz-Glitz is the podcast of the paragliding blog Flugleits. Both are projects that I have been running for years as a freelance journalist and passionate paraglider, completely independently and ad-free. This is only possible, however, because there are people who appreciate my work and provide me with support as sponsors. Join in. With a paraglider of your choice and a freely chosen amount, you help me present all the different facets, news, and fascinating personalities of this sport to you. You can choose the amount of your sponsorship completely freely. All further information and links on how to reach me via PayPal or bank transfer can be found on the page

[00:58:54] And if you know someone you think I should invite onto this podcast, Podz-Glitz, then send me an email at lugleitzkontakt at gmail.com with their name, contact details, and also the story behind them that could perhaps be told here. These kinds of tips are always very valuable to me. Until next time. Yours, Lucian.

Français

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

Show notes

Dagmar Wilisch a fondé une école de parapente pour pouvoir voler elle-même. Maintenant, elle réalise les rêves de beaucoup d'autres.

Il y a des gens pour qui le vol est leur plus grande passion. Mais ils ne montent plus eux-mêmes très souvent en l'air. À la place, ils se soucient d'autant plus que les autres puissent vivre ce rêve – comme cellule germinale et moteur en marche continue d'une communauté de pilotes entière.

Dagmar Wilisch de Waren an der Müritz en Mecklembourg-Poméranie-Occidentale en est un exemple parfait. Il y a plus de 20 ans, elle était la seule pilote de parapente sur place, mais elle devait toujours faire de longs trajets pour décoller. Lorsque cela n'était plus possible à cause des soins apportés à sa mère, elle a convaincu des compagnons de proposer du remorquage par winch au Segelflugplatz Waren-Vielst voisin et a finalement même construit une école de vol à partir de 2013. Aujourd'hui, à 66 ans et officiellement à la retraite, elle la dirige toujours.

La Norddeutsche Gleitschirmschule n'est pas seulement aujourd'hui « le » point de ralliement de la scène de parapente des plaines au nord de Berlin. C'est aussi là que l'histoire s'écrit. L'école mène un programme d'essai pour former officiellement les personnes à mobilité réduite au parapente. C'est au moins une première en Allemagne. Pour cela, le så-dis Flychair a été spécifiquement homologué comme chariot de décollage pour le remorquage par treuil.

Dagmar Wilisch raconte dans cet épisode 189 de Podz-Glidz non seulement ce projet phare. Il s'agit également, entre autres, de son rôle de pionnière dans l'utilisation de treuils électriques, de l'organisation de compétitions de vols en équipe et de l'importance de la communauté pour vivre son rêve de vol.

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

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

Musique de cet épisode :

Piste : Pueblo Magico | Artiste : Quincas Moreira

Bibliothèque audio YouTube : <https://www.youtube.com/watch?v=p1D8nh1UrWM>

Liens Lu-Glidz :

- Blog : <https://lu-glitz.blogspot.com>
- Facebook : <https://www.facebook.com/luglitz>
- Instagram : <https://www.instagram.com/luglitz/>
- Canal Whatsapp : <https://whatsapp.com/channel/0029VaBV505CHDynzdlJU34>
- Youtube : <https://youtube.com/@Lu-Glitz>
- Soundcloud : <https://soundcloud.com/lu-glitz>
- Spotify : <https://open.spotify.com/show/6ZNvk83xxGHHtfgFjiAHyJ>
- Apple-Podcast : <https://itunes.apple.com/de/podcast/podz-glitz-der-lu-glitz-podcast/id1447518310?mt=2>
- Linktree : <https://linktr.ee/luglitz>

LIENS vers Dagmar Wilisch

- Norddeutsche Gleitschirmschule : <https://norddeutsche-gleitschirmschule.de/>
- Flychair : <https://norddeutsche-gleitschirmschule.de/flychair/>
- Film de la NDR sur le Flychair : <https://www.ardmediathek.de/video/nordmagazin/paragleiten-in-waren-rollstuhlfahrer-heben-ab/ard/Y3JpZDovL25kci5kZS8zYTZhYTURNS1iNTQzLTQwMjMtOGRlMy1iNjM1YjVmNzU5MzQ>
- G-Force-Trainer mobile : <https://www.dynacore-paragliding.de/>

Transcript

[00:00:02] **Dagmar Wilisch:** Je ne suis pas une pilote de longue distance. Je ne suis vraiment pas une bonne pilote. Je suis une pilote passionnée. Je me réjouis d'être en l'air pendant une demi-heure ou trois quarts d'heure. Quand je m'éloigne de cinq ou dix kilomètres de la piste, je le fais rarement parce que je dois généralement travailler, car quand les conditions sont bonnes, c'est une météo d'entraînement. Et ce n'est pas non plus mon intention. Mon intention est d'accompagner les gens et aussi de monter dans les airs de temps en temps. Et c'est mon plaisir. Donc, je n'ai pas besoin de voler en compétition. Je ralentirais chaque équipe parce que je n'ai aucune ambition.

[00:00:48] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, le podcast Lu-Glitz.

[00:00:51] **Dagmar Wilisch:** Des histoires du cosmos du parapente.

[00:00:54] **Lucian Haas:** Aujourd'hui avec Dagmar Wielisch. Et je suis Lucian Haas.

[00:01:02] Il y a des gens pour qui le vol est la plus grande passion, mais qui ne montent plus très souvent en l'air eux-mêmes. C'est pourquoi ils se soucient d'autant plus que les autres puissent vivre ce rêve. En tant que cellule mère et moteur constant d'une communauté de pilotes entière. Dagmar Wielisch, de Waren an der Müritz en Mecklembourg-Poméranie-Occidentale, en est un exemple parfait. Il y a plus de 20 ans, elle était la seule pilote de parapente sur place, mais elle devait toujours faire de longs trajets pour décoller. Quand ce ne fut plus possible à cause des soins apportés à sa mère, elle a enthousiasmé des compagnons pour la cause. Près du terrain de vol à voile, il y avait beaucoup de remorquages au treuil à offrir. Et finalement, même construire une école de vol à partir de 2013, qu'elle dirige toujours aujourd'hui à 66 ans et officiellement à la retraite.

[00:01:53] L'école de parapente du nord de l'Allemagne n'est pas seulement le point de ralliement pour la scène du parapente de plaine au nord de Berlin. On y écrit aussi l'histoire. L'école mène un programme d'expérimentation pour former officiellement des personnes à mobilité réduite au parapente. C'est au moins une première en Allemagne. Pour cela, le sâ-dis Flychair a été spécifiquement homologué comme chariot de départ pour le treuil. Dans cet épisode 189 de Podz-Glitz, Dagmar Willisch ne parle pas seulement de ce projet exemplaire. Elle évoque notamment son rôle de pionnière dans l'utilisation de treuils électriques, l'organisation de compétitions de vol en équipe et l'importance de la communauté pour vivre son rêve de vol.

[00:02:38] D'ailleurs, je ne peux vous présenter ce genre de discussions que grâce à des mécènes qui soutiennent financièrement mon travail sur le podcast et le blog. Rejoignez-nous ! Pour savoir comment faire, rendez-vous sur le Gleitschirm-Blog Lu-Glitz, sur la page "Fördern".

[00:02:57] Dagmar, raconte-moi, comment on a l'idée de fonder une école de parapente à 53 ans dans les plaines du nord de l'Allemagne, alors qu'il n'y a pas de montagnes, et ce sans être soi-même moniteur de vol ?

[00:03:12] **Dagmar Wilisch:** Ça vient en fait de mon enfance, j'avais un rêve de voler. J'aurais pu apprendre à voler vers la quarantaine, parce que je n'aurais jamais obtenu de certificat médical. Alors j'ai bien sûr essayé de réaliser ce rêve et j'ai parcouru le monde entier depuis 2004, en visitant tous les sites de vol qui étaient à ma portée. Mais 2008 a été une expérience très marquante pour moi. C'est là que mon père est décédé, celui qui s'occupait de ma mère, qui était déjà atteinte de démence et handicapée physiquement et mentalement à l'époque, et j'ai dû m'occuper de mes parents, enfin de ma mère. Je n'ai plus pu m'en éloigner. Il y a un aérodrome avec une infrastructure magnifique juste ici à côté, mais il n'y avait pas de parapente et j'ai fait pression,

[00:04:04] ...vient ici et j'ai parlé avec des guides de treuil, si quelqu'un s'en souvient, Bernd Mohaupt avait construit des treuils une fois et il nous avait rendu visite ici et tout ça, pour apprendre à voler ici ou voler avec moi. Je ne pouvais

même pas voler.

[00:04:21] **Lucian Haas:** Ça veut dire que tu voulais continuer à voler et que tu te disais : « Je ne peux le faire qu'à la maison, parce que là, je ne peux pas partir. » Et comme je ne peux pas partir, je dois quasiment me construire l'infrastructure pour ça chez moi. Alors, je fonde simplement une école de pilotage.

[00:04:35] **Dagmar Wilisch:** Non, non. Alors d'abord, j'achète un petit treuil. Ah, d'accord. Et j'ai installé ce petit treuil sur le terrain d'aviation. Je ne pouvais plus conduire. J'ai dû apprendre à être moniteur de treuil. Et puis, j'ai encore fait de la tambouille. Venez, volez. Mais même à ce moment-là, il n'y avait encore aucun pilote ici. Et un jour, une amie du DCB Berlin est venue. Elle m'a raconté qu'il y avait quelques personnes qui voulaient fonder une école de vol. Et je dis : venez, je vous soutiens. J'ai un grand terrain, 60 hectares. J'ai un treuil. Et vous pourrez finalement être ici, je vous ouvre les portes et je veux juste voler. Ils sont venus et ont fondé l'école de vol en 2020. Et en 2013, ils l'ont transformée en GmbH.

[00:05:20] Entre-temps, ils ont installé l'école de pilotage dans ma maison. Ils étaient actifs sur le terrain, et bien sûr, je me suis aussi investie. Puis ils m'ont demandé si je voulais rejoindre la GmbH. Et j'ai répondu que, au bout du compte, je voulais juste voler. Je suis très occupée, je dois m'occuper de ma mère. Je vous soutiens autant que je peux, mais l'école de pilotage, c'est vous. Ça a duré jusqu'en 2012. En 2018 et 2019, ça allait bien. Et puis mes associés se sont retirés. L'alternative était alors de fermer l'école ou de continuer. Entre-temps, j'avais déjà rencontré des gens formidables qui m'ont soutenue. J'ai donc décidé de continuer l'école et de monter une nouvelle équipe.

[00:06:05] **Lucian Haas:** On y reviendra tout de suite. Je voudrais revenir un peu en arrière, parce que tu as dit que tu avais d'abord acheté un treuil. Eh bien, pour décoller avec un treuil, il faut un pilote de treuil capable de le faire. Si tu veux voler maintenant, qui avais-tu dans les plaines, là où il n'y avait peut-être pas d'autres pilotes ? Comment as-tu réussi à trouver des gens pour te tracter en l'air ? Ou est-ce que, au bout du compte, ton envie de voler a surtout conduit à ce que tu sois sur le treuil et que tu tractes d'autres personnes ?

[00:06:31] **Dagmar Wilisch:** Eh bien, le fait de me hisser en l'air, c'était plus tard, quand j'avais mon brevet de pilote de treuil. Mais celui qui a fait apparaître la thermique pour voler, c'était Bernd Lämme, il était pilote de treuil. Plus tard, il a aussi construit les treuils Molli chez nous. On y reviendra sûrement. Et Bernd Lämme m'a aussi formé sur le treuil et m'a bien sûr tracté vers le haut. Mais il n'était pas toujours là. Il venait de la région de Münster et c'est pour ça que j'ai dû trouver des gens ici qui pouvaient voler avec moi pendant les périodes où il n'était pas disponible.

[00:07:05] **Lucian Haas:** Ça veut dire que tu as essayé de construire une communauté de pilotes là-bas. Est-ce qu'il y avait déjà d'autres pratiquants de parapente à l'époque ? Je veux dire, l'aérodrome est à Waren viel. Je crois qu'il est situé à deux kilomètres au nord de Waren, au bord de la Müritz, un grand beau lac et tout ça. Est-ce qu'il y avait déjà d'autres pratiquants de parapente qui venaient de cette région ? Et s'ils voulaient faire du parapente, où allaient-ils voler à l'époque ?

[00:07:30] **Dagmar Wilisch:** Il n'y en avait pas beaucoup. Directement à Waren, il n'y en avait aucune. Il y avait quelqu'un de la région de Neustrelitz qui nous a contactés un jour pour la création de l'école de vol et nous a rencontrés. Mais il n'y en avait pas ici. Et le parapente n'était pas du tout connu. La plupart des gens étaient comme moi. Ils en avaient peut-être déjà vus dans les montagnes. Mais l'idée qu'on puisse le faire aussi dans les plaines et qu'on puisse vraiment voler avec une telle toile au-dessus de soi, ce n'était pas du tout présent ici, dans le nord de l'Allemagne. Et même maintenant, après 20 ans de carrière de pilote, les gens me regardent avec de grands yeux et disent que c'est possible de faire ça. Et ici, dans les plaines, c'est encore un grand pas, un long chemin pour vraiment faire connaître, pour établir, que le parapente semble naturel ici dans les plaines.

[00:08:18] **Lucian Haas:** Ça veut dire qu'on peut dire que tu es un peu la cellule mère du parapente autour de Waren. Oui, on peut dire ça. Tu es la mère du parapente dans les plaines du nord de l'Allemagne, donc au Mecklenburg-Poméranie-Occidentale.

[00:08:31] **Dagmar Wilisch:** Laisse tomber le truc de la mère. Mais je suis la première pilote ici à Waren qui a pu faire du parapente. Et maintenant, dans les environs jusqu'à Rostock, il y en a déjà quelques-uns que nous formons. Ou ceux qui se sont formés un jour dans les montagnes et qui ont ensuite appris le treuil avec nous via la formation

complémentaire et qui vont maintenant voler avec nous.

[00:08:54] **Lucian Haas:** Vous êtes maintenant, je veux dire, tu as fondé cette école de vol. Est-ce qu'il y a aussi un club à côté ou est-ce que vous êtes, en tant qu'école de vol, un peu comme le club pour les gens qui veulent voler là-bas, du genre qu'on dirait que avec l'école de vol au centre, c'est en fait le centre de vol pour tout le monde dans la région qui veut aller y voler ?

[00:09:12] **Dagmar Wilisch:** Alors, ce magnifique centre de vol où l'on pratique le parapente appartient à la commune. Et elle l'a ensuite loué au Wanderluftsportverein. Jusqu'en 2006, le Wanderluftsportverein était un club de vol à voile pur avec des modélistes. Il n'y avait donc pas de pilotes de parapente. Et en 2006, j'ai déposé la demande pour devenir membre avec Bernd. Et nous sommes devenus les deux premiers pilotes de parapente de ce club. Et avec ça, nous avons fondé la section parapente. Quelle est la taille de cette section aujourd'hui ? Oui, malheureusement pas aussi grande que je l'aurais imaginé. Il y a environ 20 membres dans cette section. Mais il y a autour de l'école de parapente, tu as raison,

[00:10:00] en fin, le point central, c'est l'école de parapente, parce qu'on a les treuils, et on les met à disposition gratuitement au club. Et la communauté, elle est bien plus grande que les membres de la section parapente du Wanderluftsportverein.

[00:10:17] **Lucian Haas:** Combien de pilotes avez-vous formés environ depuis la création de l'école ? Ou combien de personnes gravitent autour de vous maintenant ?

[00:10:27] **Dagmar Wilisch:** Oui, il y a déjà 200, 300 personnes qui connaissent cet endroit. Mais elles viennent aussi de l'époque où j'étais au DCB. J'y étais active, j'ai par exemple organisé toute la direction des décollages pour les German Flatlands. Je connaissais les gens. J'ai donc attiré beaucoup de personnes qui avaient déjà volé en plaine, même sur le terrain d'aviation, juste pour nous rendre visite. On a par exemple eu le club de l'Inntal qui est venu nous voir et a fait une semaine de vacances en parapente. Et c'était merveilleux. Et ceux qui pouvaient voler aux treuils ont rapidement refait leur brevet intérieur.

[00:11:07] **Lucian Haas:** Ça veut dire qu'ils ont vraiment fait une sortie en club chez vous et ont dit : « On est là »

[00:11:12] **Dagmar Wilisch:** ici, on est ici, on est ici.

[00:11:12] **Lucian Haas:** On va examiner le parapente ou le vol en plaine dans les plaines du nord de l'Allemagne, comment ça se passe, pour planer au-dessus des lacs. C'est comment, au juste, de voler au-dessus de cette région des lacs de Mecklembourg ? Est-ce que c'est quelque chose de spécial ? Est-ce que c'est aussi spécial techniquement ? Est-ce qu'il faut apporter quelque chose pour ça, que l'on n'apprend peut-être pas ailleurs ?

[00:11:31] **Dagmar Wilisch:** Le vol en plaine est beaucoup plus simple que le vol en montagne une fois que tu es entré dans la thermique. Beaucoup de pilotes me le confirment : quand tu as une bonne route de nuages, tu avances vraiment bien, très bien. Et tu n'as pas toutes ces situations de relief que tu dois surveiller en montagne et que nous, en plaine, ne sais pas forcément saisir rapidement parce que ce n'est pas notre environnement habituel. Le côté compliqué du vol en plaine, c'est l'entrée dans la thermique, parce que la thermique se trouve toujours ailleurs. Il faut donc savoir lire le relief et les nuages ensemble et veiller à trouver un point d'entrée quelque part, et là, ça ne marche pas forcément bien, pas dans le sens où l'on passerait d'une thermique faible à une plus forte, mais une fois que tu as trouvé l'entrée, enfin, si tu as des poussées nulles, alors reste dedans, parce qu'à un moment donné, ça va espérer-le tirer et c'est comme ça que tu monteras.

[00:12:25] Si on a la patience et qu'on a appris à écouter son "popomètre", alors le vol en plaine est en fait une superbe expérience. D'autant plus que nous avons ici, tu peux le voir en arrière-plan sur mon image, des surfaces géantes ; on peut atterrir n'importe où et ensuite partir en randonnée.

[00:12:47] **Lucian Haas:** On repartir à pied ou tu en penses quoi ?

[00:12:50] **Dagmar Wilisch:** Oui, faire du stop ou, comme je l'appelle toujours, de la randonnée aérienne. On part sur une trajectoire, on fait de la randonnée aérienne et on atterrit quelque part, oui, tu as des zones d'atterrissage partout, tu peux donc voler n'importe où, tant que tu n'es pas en pleine forêt.

[00:13:08] **Lucian Haas:** Parce que tout est si plat là-bas, c'est en fait aussi propice aux records, quand on regarde les gens qui partent au Brésil pour faire de longues distances au-dessus des plaines brésiliennes. Il y a aussi des records au-dessus de la Finlande, qui est aussi une terre plate avec beaucoup de lacs et tout ça, où il aurait été emporté par le treuil sur presque 400 kilomètres, je crois. Est-ce qu'il existe des records similaires dans les plaines du Mecklembourg-Poméranie-Occidentale ?

[00:13:31] **Dagmar Wilisch:** Je n'ai pas d'ambitions de records. Bien sûr, certains ont déjà fait de beaux vols de distance, mais nous avons une limite : 80 kilomètres, puis il y a la côte si l'on va vers le nord. Et oui, vers l'ouest ou vers l'est, on peut voler aussi loin qu'on veut. Mais bon, chez moi, vous ne tomberez pas sur quelqu'un qui court après les records, je profite plutôt de la vue et j'aime être là-haut dans les airs et voir que la Terre n'est pas plate, mais qu'elle est ronde et que partout où je regarde, je vois finalement ces milliers de lacs qui y sont répartis. Et oui, je suis convaincue que l'eau influence aussi un peu la thermique, parce qu'on ne devrait pas voler bas directement au-dessus de l'eau, car là ça ne monte pas, ça descend.

[00:14:21] Mais ce qui descend, remonte ailleurs. Et c'est pour ça que je crois, ou je sais, que c'est une zone bien active et que les bons pilotes de cross-country font ici des parcours vraiment superbes. Ça veut dire que,

[00:14:35] **Lucian Haas:** L'eau peut aussi être une bonne ligne de rupture, où l'on sait que tout ce qui est poussé par de l'air chaud contre l'eau froide ne veut pas continuer à couler. Ça va alors monter et peut-être même emporter un peu de l'humidité du lac, ce qui, au final, pourrait rendre la thermique encore meilleure et plus agréable en haut. Ça aussi, oui.

[00:14:56] Regardons encore une fois en arrière. Tu as dit que tu avais toujours rêvé de voler quand tu étais enfant. Or, tu es un enfant de plaine.

[00:15:06] Qu'est-ce qui t'a poussé vers le ciel, ou du moins, vers le ciel par la pensée ?

[00:15:13] **Dagmar Wilisch:** Ça peut paraître un peu bizarre. Je sais, j'étais tellement rêveuse enfant que je savais à quoi ressemblait ma ville vue d'en haut. Je rêvais beaucoup et j'avais toujours l'impression de pouvoir voler. Et ce sentiment a fini par se perdre avec l'âge, parce que je savais aussi que je ne pourrais pas voler. Un jour, la réalité finit par te rattraper, et je me sens en sécurité là-haut dans les airs. J'ai l'eau juste devant moi, donc dans l'eau, je ne me sens pas aussi en sécurité parce que je ne sais pas ce qu'il y a en dessous, contrairement à l'air. C'est bizarre, mais c'est comme ça. Et j'ai cette thèse : il y a les gens de l'air, de la terre, de l'eau et du feu, et je suis un être de l'air.

[00:15:58] Je me sens bien et en sécurité là-dedans, et j'ai toujours envié les oiseaux, quand tu vois, on a beaucoup de rapaces ici, quand ils se mettent en plein vol et que tu regardes comment ils tournent dans la thermique, je me suis toujours imaginé avec eux dans les airs.

[00:16:12] **Lucian Haas:** Dès l'enfance. Enfin, tu as compris que ces oiseaux volent sur la thermique et tu t'es toujours dit : je veux faire ça aussi. Je ne sais pas si j'ai vraiment compris. Je l'ai fait.

[00:16:21] **Dagmar Wilisch:** Les enfants peuvent le faire.

[00:16:23] **Lucian Haas:** Combien de temps cela a-t-il pris depuis l'enfance pour que tu commences vraiment à voler, je crois que tu as dit tout à l'heure à 40 ans ou quelque chose comme ça ? Comment en es-tu arrivé exactement au parapente ?

[00:16:35] **Dagmar Wilisch:** Quelqu'un m'a abordée sur Internet pour chercher une relation et je n'en avais pas vraiment envie, mais il y avait deux photos de parapentes et de pratiquants de parapente dessus. Et là, je suis devenue curieuse de savoir ce que c'était. Et ça est devenu une magnifique relation, la thermique ayant un peu séduit le parapente. Ça veut dire que tu as fait une sorte de rencontre en ligne, mais...

[00:17:03] **Lucian Haas:** C'était un groupe de vérification. On m'a dragué. Ah, et il y avait une image de parapente en arrière-plan et là, tu t'es dit : « Bon, je vais bien draguer en retour ». Parfait. Et puis, est-ce que ça a aussi cliqué ou est-ce que c'étaient seulement les parapentes qui ont fini par tirer les ficelles ? Ce n'était pas

[00:17:19] **Dagmar Wilisch:** Ivresse, c'était du pétard, c'était...

[00:17:23] **Lucian Haas:** Mais celui-là ne venait pas de Mecklenburg-Poméranie-Occidentale, si ?

[00:17:27] **Dagmar Wilisch:** Non, c'était Bernd qui venait de la région d'Osnabrück et on se retrouvait toujours quelque part pour aller voler. J'ai fait mon premier vol en tandem, mon premier cours d'initiation et oui, j'ai finalement fait ma formation après 2004 et je suis devenue pilote.

[00:17:51] **Lucian Haas:** Tu as fait ta formation dans les plaines du nord de l'Allemagne, donc dans la région d'Osnabrück, ou est-ce que tu es vraiment allée dans les Alpes pour ça ?

[00:17:59] **Dagmar Wilisch:** L'école de pilotage la plus proche était à 250 kilomètres de là, au sud de Berlin. C'est là que j'ai fait ma formation. D'accord. Je restais au bureau et j'écoutais le téléphone pour voir si on pouvait encore voler quelque part l'après-midi là-bas, et si à 14 heures on me disait : "Oui, il est possible de voler", alors je montais en voiture et je faisais les 250 kilomètres pour faire peut-être une demi-heure de théorie ou un vol, et je faisais ensuite les 250 kilomètres pour rentrer. Le même jour ? Le même jour.

[00:18:31] **Lucian Haas:** Ça veut dire que tu t'es mis sur l'autoroute, que tu as foncé comme d'habitude pour faire un peu de ground handling ou peut-être deux fois avec le, c'était probablement aussi pour la formation sur le treuil là-bas et

[00:18:42] **Dagmar Wilisch:** ensuite, il y avait le

[00:18:43] **Lucian Haas:** Sein tiré deux fois par la corde, vers 17 heures ou quelque chose comme ça.

[00:18:47] **Dagmar Wilisch:** C'est fou, mais c'était le cas. Je voulais voler.

[00:18:50] **Lucian Haas:** Oui, ce qu'on en retire. C'était cette période où tu as dû t'occuper de ta mère et où tu ne pouvais plus voler, est-ce que c'était un moment où tu avais, en quelque sorte, de vrais symptômes de manque ? Bien sûr. Comment est-ce que tu as vécu ça ?

[00:19:11] **Dagmar Wilisch:** Pour moi, ça ressemble à... ou plutôt, ma devise de vie, c'est qu'il n'y a pas de problèmes, mais des pistes de solutions. Ça veut dire que j'ai dû trouver une approche pour pouvoir voler. Et là, il y avait le fait de faire du bruit, de parler aux gens que je connaissais et d'essayer encore et encore de faire avancer les choses ici. Bien sûr, c'était peut-être possible une fois toutes les quatre semaines de s'échapper pour un week-end, quand les soins étaient organisés, et d'aller voler, mais j'étais liée ici et j'ai bien sûr fait tout ce qui était humainement possible pour implanter le parapente, pour pouvoir voler de temps en temps.

[00:19:52] **Lucian Haas:** C'est-à-dire que c'est un très beau résultat, mais au fond, c'est une phase de départ très égoïste. Oui, absolument. Tu voulais prendre l'air et tu te dis : je dois me créer le cadre pour ça. C'est exactement ça. Eh bien, aujourd'hui, tu es quelqu'un qui vole toujours elle-même, mais qui a aussi fait décoller et continue de faire décoller un nombre incroyable d'autres personnes. Qu'est-ce qui te fascine là-dedans, le fait de faire voler les autres aussi ?

[00:20:20] **Dagmar Wilisch:** Plus d'écoles de pilotage, et je pense que beaucoup partagent ce sentiment. C'est pour ça qu'on s'y tient, et ça devrait rester notre intention jusqu'au bout. On a la chance de rendre les gens heureux. Quand tu vis pour la première fois quelqu'un qui décolle, qui plane dans les airs et qui atterrit à nouveau, et que tu entends les acclamations, et que tu sais qu'il aura des courbatures aux joues le lendemain parce qu'il a tellement souri, alors c'est une expérience immense. Et c'est toujours passionnant de voir quelles émotions transparaissent encore. C'est quelque chose qui me rend heureuse, et j'aime aussi quand sur le terrain, tu sais, quand tu arrives sur le terrain et que tu vois que c'est une communauté qui s'entraide.

[00:21:08] C'est une relation presque familiale. C'est comme rentrer à la maison. C'est comme une grande famille, et c'est quelque chose qui me pousse, oui, à continuer. Parce que je n'ai pas besoin d'en vivre, je n'en ai jamais fait beaucoup. J'ai gagné mon argent avec mon métier civil. Je touche ma retraite depuis trois ans. En théorie, je ne devrais plus rien faire. Je pourrais prendre mon avion et partir explorer le monde. Mais c'est vraiment sympa de voir ici comment les gens vont apprendre à voler, comment la communauté grandit, comment mes moniteurs se sentent bien ici sur le terrain. Ils viennent de très loin, du monde entier. Le nord de l'Allemagne jusqu'au Tyrol du Sud. Parce que mon responsable de formation est Ruben Alpknecht, qui vient de Kastelruth.

[00:21:56] Et ne vient pas ici parce qu'il n'a rien d'autre à faire. Il gagne sa vie par d'autres moyens, mais c'est parce que cette région et ces gens ici lui tiennent vraiment à cœur et parce que nous avons une immense amitié entre nous.

[00:22:13] **Lucian Haas:** Et maintenant, tu as aussi un projet très spécial à l'école de pilotage. Tu veux faire décoller beaucoup de gens, mais vous voulez aussi faire décoller des personnes qui ne peuvent normalement pas voler. Ça veut dire que vous travaillez désormais aussi avec des personnes handicapées, vous les faites décoller et vous avez même développé votre propre, oui, sellette, chariot de départ, peu importe comment on veut l'appeler, avec lequel ils peuvent décoller. C'est le soi-disant Flychair. Raconte-nous, comment en est-on arrivé au point de dire, en tant qu'école de pilotage, qu'on veut aussi permettre à ces personnes de faire de l'aviation chez nous ?

[00:22:52] **Dagmar Wilisch:** On avait

[00:22:54] En 2016, 2017, un instructeur de vol, il s'appelle Christian Schäfer, a un frère qui est lui-même en fauteuil roulant. Et il avait entendu parler d'un projet qui existe en Suisse, il y avait une école de pilotage qui formait des personnes handicapées en fauteuil roulant. Cette école existe toujours, mais je ne sais même pas s'ils forment encore. En tout cas, il s'y est rendu, a regardé ça, s'est fait former au pilotage en fauteuil roulant, est revenu et a dit : « Est-ce qu'on ne peut pas faire ça ici ? » Et nous, en tant qu'école de pilotage, on a dit : « Bien sûr, c'est un projet que nous soutenons. » Et on a alors commencé à obtenir l'homologation pour le Flightshare ici en Allemagne. Il a été construit en Finlande.

[00:23:40] Et en Allemagne, on ne peut pas tout faire comme ça, il faut avoir une homologation. Et ce processus d'homologation a duré plus de sept ans pour finalement obtenir l'aval du DHV. Ça nous a convaincus qu'avec un chariot de décollage, on ne peut pas seulement décoller, mais qu'on peut l'emporter en l'air, et que les personnes qui ne peuvent pas marcher peuvent aussi apprendre à voler. Donc, on a obtenu l'homologation pour ce Flightshare afin de faire voler, par exemple, des passagers en tandem. Et pour le moment, on a une autorisation d'essai pour la formation de pilotes de parapente qui ne peuvent pas marcher dans ce Flightshare. Et durant cette phase de test, on essaie de déterminer comment il faut s'adapter aux différents degrés de handicap.

[00:24:29] Comment ce Flightshare doit-il être transformé pour s'adapter aux besoins spécifiques de chaque personne ? C'est un projet colossal, mais c'est un plaisir immense parce que, crois-moi, quand Morena a décollé et atterri pour la première fois, on a dû faire une pause de dix minutes parce que c'était tellement fort émotionnellement. J'ai pleuré, parce que tu sais, on offre quelque chose à des gens qui n'avaient vraiment aucune chance. Et je peux comprendre, parce qu'à cause de mon défaut visuel, je n'aurais jamais dû pouvoir voler non plus si le parapente n'était pas exempt d'aptitude médicale. Et ceux qui sont en fauteuil roulant, ils ont encore moins de chances de pouvoir voler par eux-mêmes.

[00:25:15] Oui, et c'est notre Flightshare. C'est avec ça qu'on travaille et avec ça qu'on emmène aussi en l'air les personnes qui ne peuvent pas voler autrement.

[00:25:26] **Lucian Haas:** Explique-moi rapidement la structure d'un Flightshare. Est-ce qu'on y accroche un sellette normal ? Ou est-ce que le Flightshare est lui-même le sellette ?

[00:25:34] **Dagmar Wilisch:** C'est un sellette tout à fait normal. Tu as un sellette homologué tout à fait classique. Le fabricant a donné son accord pour qu'on puisse l'utiliser en Flightshare. Et en dessous, tu as un châssis avec deux roues de fauteuil roulant normales, positionnées bien en avant. Tu as des roues un peu plus petites, fixées de manière à ce qu'elles ne se déchaussent pas pendant le remorquage. Personne ne peut diriger, parce que les personnes en fauteuil ne peuvent rien faire avec leurs pieds. Il faut en tenir compte. Les pieds sont donc fixés sur ce Flightshare et, au décollage, tu les emmènes en l'air avec ce Flightshare, pour ensuite atterrir sur les roues. On trouve d'ailleurs une belle vidéo sur notre site internet pour voir ça.

[00:26:20] **Lucian Haas:** Et comment convaincre le DHV qu'on peut aussi former avec un tel Flightshare ? Enfin, dire que je prends un passager en tandem, ça, je peux l'imaginer facilement. Parce qu'on peut dire qu'il y a aussi des gens qui décollent simplement en montagne avec des personnes handicapées, où on dit qu'ils n'ont même pas de chariot en dessous, mais qu'ils sont d'une manière ou d'une autre maintenus en hauteur. Et là, on peut décoller et voler dans les conditions appropriées. Mais si on veut dire, d'accord, là quelqu'un doit décoller en tant que pilote solo. On n'a pas de pente d'entraînement ou autre chose. Alors, comment ça fonctionne ? Et comment fait-on pour établir une sorte de programme d'apprentissage ? Quelles exercices doivent-ils faire en conséquence ?

[00:27:01] **Dagmar Wilisch:** Avec beaucoup de patience et d'expertise. J'ai l'avantage d'avoir Ruben Markknecht, avec qui j'ai d'ailleurs fait le cours d'assistant — c'est là qu'on s'est rencontrés — il a fait partie de l'équipe pédagogique du DHV pendant longtemps et a aussi travaillé sur la mise à jour de l'APO, donc il sait exactement ce qu'il faut respecter ici. Donc, l'APO est

[00:27:24] **Lucian Haas:** Règlement d'examen de formation, quand je le...

[00:27:25] **Dagmar Wilisch:** Je ne sais pas exactement. Exactement, pardon, oui. Et après avoir homologué le Flightshare, nous avons travaillé sur l'homologation pour la formation. Et comme je l'ai déjà dit, nous sommes encore en phase d'essai parce que nous devons d'abord passer au moins une formation complète. Et ça prend un peu plus de temps avec les pilotes de Flightshare. On les laisse suivre la formation normalement. Mais tu peux imaginer que faire sept vols par jour n'est pas vraiment possible. Et ce n'est pas non plus une activité commerciale où l'on peut faire des bénéfices. Au contraire, on finit par mettre de l'argent dedans parce qu'on veut appliquer le même prix pour les pilotes de Flightshare que pour n'importe qui d'autre. Sinon, personne ne pourrait payer. Donc ça prend plus de temps et nous devons passer par tout et travailler avec toutes les figures de vol.

[00:28:16] Mais peut-être que, oui, nous sommes allés par exemple avec le Flightshare sur le lac de Garde et nous avons entraîné toutes les figures de vol là-bas, dans le cadre d'un cours SIV. Donc nous avons fait des "Klappe" et des "Rollen", des "Nicken" et tout ce dont tu as besoin pour la formation, nous l'avons aussi fait voler là-bas, y compris avec une descente sur le sauveteur. Avec un atterrissage sur l'eau, avec cette voiture ? Avec un atterrissage sur l'eau. Oh wow. Eckhard Sammel l'avait encore fait à l'époque. Et nous avons dû tester si, par exemple, un conteneur frontal est meilleur qu'un conteneur dorsal et ce genre de choses. Donc nous avons tout joué. Comme pour toutes les autres homologations. Et au DHV, il a fait un test de résistance. Là, ils ont fait crasher le premier Flightshare pour commencer.

[00:29:01] Parce qu'il a été lâché d'une hauteur de cinq mètres quelque part ou traîné à 30 km/h sur une piste en béton. Et ce Flightshare a dû passer ces tests avant de pouvoir être homologué.

[00:29:12] **Lucian Haas:** Est-ce qu'un Flightshare, justement quand il est lancé au treuil, tu dirais que c'est plus difficile à lancer comme ça ? Ou est-ce que ça le rend peut-être même plus simple ? Oui, parce que... Au bout du compte, je pense que l'élan ne vient vraiment plus que de la traction du treuil. Celui qui le fait ne peut pas courir et pas avec sa course... Il ne peut pas non plus passer dessous ou un truc du genre. Mais si on dit que le vent est bon et tout le reste, parce qu'il peut simplement rouler avec la traction du treuil et qu'on peut tirer très lentement et tout ça, probablement que ça pourrait même devenir des lancements relativement bien contrôlables, en conséquence.

[00:29:50] **Dagmar Wilisch:** On voulait en fait, on pensait, faire d'abord des exercices de traction, du portage à la main et ce genre de trucs. Tu peux oublier tout ça. Tu peux faire quelques exercices de traction, mais au final, il faut dès le départ démarrer assez vite avec les personnes concernées au treuil. Pourquoi

[00:30:06] **Lucian Haas:** est-ce qu'il faut faire ça ?

[00:30:07] **Dagmar Wilisch:** Oui, essaie de traîner quelqu'un sur une prairie avec une meuleuse à main pour que son aile se lève et qu'elle décolle d'environ deux mètres. Tu ne peux pas courir aussi vite et il te faudrait cinq personnes.

[00:30:18] **Lucian Haas:** Ah, donc juste en termes d'énergie.

[00:30:20] **Dagmar Wilisch:** C'est juste difficile.

[00:30:21] **Lucian Haas:** Oui, je veux dire, si on a le treuil et qu'il peut tirer, alors il peut déjà s'en charger.

[00:30:24] **Dagmar Wilisch:** Oui, et

[00:30:24] **Lucian Haas:** ça le prend aussi.

[00:30:26] **Dagmar Wilisch:** Nos candidats doivent donc aussi décoller assez vite. Ce qui est beau, c'est que ce sont des personnes qui peuvent faire énormément de choses avec leur haut du corps, dans la mesure de leurs capacités. Ils ont un sens de l'équilibre parce qu'ils doivent toujours se balancer. Et grâce à ça, ces gens ont aussi une très bonne?? de la manipulation du haut du corps. Ils peuvent compenser le passage en dessous, ce que tu ne peux pas faire, ils peuvent le

compenser là. Et oui, tu ne peux pas décoller avec du vent de côté. Il faut avoir de très bonnes conditions pour aligner aussi la aile bien droite. Le décollage est donc la partie la plus difficile. L'atterrissage est totalement simple. Tu peux même atterrir avec le vent, parce que tu te balances en roulant.

[00:31:14] Et de temps en temps, un vol peut dévier sur le côté si on rate le départ. Mais les fauteuils roulants connaissent aussi ça. Et pour eux, contrairement à nous, ce n'est pas vraiment un gros problème, parce qu'ils savent déjà ce que c'est que de basculer en fauteuil roulant. Ça

[00:31:30] **Lucian Haas:** ça veut dire que vous faites une grosse peur et qu'ils se disent : « Ah oui, ça m'est aussi arrivé maintenant. » Exactement.

[00:31:34] **Dagmar Wilisch:** On se replace, on ajuste le casque et on continue.

[00:31:37] **Lucian Haas:** Est-ce que vous commencez par une sorte de traîneuse à plat ? Enfin, quand on va normalement à la pente d'entraînement, tu décolles et tu voles d'abord à environ deux mètres de haut en descendant la pente d'entraînement à plat. Est-ce que c'est aussi avec un Flightchair, genre vous dites qu'on tire avec peut-être 30 kilos ou autre chose, ils ne montent que de quelques mètres et ensuite on les traîne à plat sur 500 mètres ? Et là, ils peuvent atterrir à nouveau. Ils ont alors eu leur première sensation, ou est-ce que vous les tirez directement en hauteur ?

[00:32:01] **Dagmar Wilisch:** En règle générale, on les fait monter directement en hauteur. Personnellement, en tant que responsable du treuil, et après avoir fait quelques milliers de remorques au treuil, je ne suis pas du tout fan des remorques à plat. Pourquoi ? Parce que tu es à la hauteur la plus dangereuse, entre 10 et 30 mètres. Si une rafale te prend là, tu es attaché à la corde. Tu peux bien relâcher, mais tu restes attaché et tu pars comme un bouchon de liège. Alors, je le fais monter moi-même pour qu'il soit observé par l'instructeur de vol. Et si je le repose 500 mètres plus loin, il faudrait que l'instructeur soit là, 500 mètres plus loin, pour finalement accompagner le pilote lors de l'atterrissage.

[00:32:42] Alors, on fait plutôt une très bonne instruction théorique. Beaucoup d'entraînement sur simulateur, où on travaille tout ce qui se passe en l'air. Le ground handling. Et ensuite, le pilote, avec ou sans fauteuil de vol, monte généralement dès le premier ou deuxième vol assez haut pour pouvoir s'ouvrir, faire demi-tour, revenir et atterrir de manière autonome. Et ça fonctionne très bien, et de notre point de vue, c'est beaucoup plus sûr que de traîner les gens à 10 ou 30 mètres de haut au-dessus du site en espérant que tout se passe bien.

[00:33:17] **Lucian Haas:** Ça veut dire que le premier vol de ta première élève, celle de l'année dernière, il est monté directement à 300 mètres ou 200 ? Non, pas...

[00:33:26] **Dagmar Wilisch:** C'est tout. C'est seulement 150 mètres de haut, juste assez pour qu'elle puisse bien faire demi-tour, repartir vers le départ et ensuite atterrir. Il y a aussi des vidéos de ça.

[00:33:37] **Lucian Haas:** Combien d'élèves-pilotes en situation de handicap avez-vous maintenant parmi vous ? Nous en avons deux pour le moment,

[00:33:45] **Dagmar Wilisch:** qui sont avec nous en formation. Et pour l'instant, ça suffit, on doit les terminer parce que c'est assez colossal. Et on est toujours en phase de test. Mais pour le tandem, on en a quelques-uns de plus.

[00:33:59] **Lucian Haas:** Cela signifie donc que vous prévoyez de terminer cette formation et ces deux premières formations tests cette année. Et on pourrait alors dire qu'il y a la première pilote de parapente allemande qui a déjà appris le parapente avec un handicap. Et ça, c'est avec le treuil. Attention, tout le monde.

[00:34:16] **Dagmar Wilisch:** C'est seulement autorisé au treuil. On espère qu'on fera la prochaine étape un jour et qu'on sera aussi autorisés à faire du parapente en pente. Mais seulement au treuil. C'est l'argumentation. Seul au treuil, le pilote peut décoller de manière autonome sans aide. Il n'y a pas de frein. Et même s'il est décollé par le câble, en pente, il faudrait que quelqu'un soit là pour tenir l'aile pour que le pilote ne se mette pas à rouler. Et il faudrait aussi tester plusieurs fois en pente le sujet de l'interruption du décollage, comment on apprend à faire une interruption de décollage correcte sans qu'il y ait vraiment de rupture. C'est pour ça que l'aile n'est pour l'instant autorisée qu'au treuil.

[00:34:58] **Lucian Haas:** Avez-vous déjà eu un accident de rupture ?

[00:35:00] **Dagmar Wilisch:** Oui, bien sûr. Si une roue est cassée, il faut en acheter une nouvelle.

[00:35:04] **Lucian Haas:** Mais rien de grave ?

[00:35:05] **Dagmar Wilisch:** Non. Mais les fauteuils roulants sont aussi conçus avec des points de rupture. S'il bascule, une roue peut se plier.

[00:35:15] **Lucian Haas:** Alors, vous intégrez... tu as dit que ces élèves-pilotes, ou maintenant deux, sont intégrées à votre formation normale. Comment est-ce que ce thème de l'inclusion vécue change l'ambiance chez vous ? À l'aérodrome ? Je...

[00:35:30] **Dagmar Wilisch:** Je pense que ça ne change rien, parce qu'on avait déjà cette ambiance avant. Ce qui est un peu compliqué, c'est qu'on doit encore convaincre notre association de construire des toilettes accessibles, pour que nos invités puissent aussi dormir sur le terrain. Christian vient avec sa voiture et dort dedans aussi. Mais ce serait bien, bien sûr, s'il avait aussi des toilettes accessibles. Et il ne sait pas s'il va toujours aider et la Marine aussi. Mais pour nous, en tant qu'école de pilotage, ça a toujours été clair dès le début. Que chaque personne qui veut voler, qu'elle soit handicapée ou non, quelle que soit son orientation, homosexuelle ou je ne sais quoi, ils sont tous les bienvenus. On forme aussi en anglais.

[00:36:15] La seule limite, c'est la langue. Le fait qu'on ne parle pas hindi, par exemple. Mais sinon, toute personne qui veut voler est la bienvenue sur notre aérodrome. Et elle fait partie de l'équipe et de la communauté. Tu

[00:36:28] **Lucian Haas:** Tu veux faire décoller tout le monde ?

[00:36:30] **Dagmar Wilisch:** Ceux qui ont le rêve de voler.

[00:36:35] **Lucian Haas:** Pour tirer correctement ce Flightshare avec le treuil. Vous avez un treuil électrique. Et je crois que vous étiez aussi la première école de vol à utiliser un treuil électrique par défaut, si je me souviens bien.

[00:36:48] **Dagmar Wilisch:** Oui. Bernd, qui a tenté de convaincre la thermique pour le vol en Flightshare, avait toujours rêvé de voler aussi. Et surtout de voler en autonomie. Il a travaillé comme technicien à l'université de Berlin, à l'université d'Osnabrück, et il a dû développer beaucoup de choses là-bas. C'était donc plutôt axé sur le développement, la technique, quelque chose comme ça. Et il s'était imaginé comment on pourrait construire un treuil électrique. Il a trouvé un partenaire là-bas, dans la société Molitor, pour la régulation moteur. Il a dit : « Écoute, tes idées, je vais te les construire. » Et comme nous étions tous les deux liés et que j'avais une école de vol, tu avais besoin de quelqu'un qui mette ensuite ce développement en pratique.

[00:37:33] Alors, on a fait les premiers tests uniquement avec le moteur et un azimuth à l'avant, et tout ce genre de trucs, et on a ensuite utilisé le premier prototype ici, c'était un treuil à un seul tambour. On a fait tous ces tests avec le DHV, ce qui a permis de construire ensuite le premier treuil motorisé.

[00:37:56] Le désavantage de ce treuil, vraiment le désavantage de ce treuil, c'est qu'il n'est pas alimenté par des batteries. Mais c'est tout simplement pour la raison suivante. À l'époque, ça fait déjà dix ans maintenant, les batteries n'étaient tout simplement pas assez avancées pour pouvoir faire fonctionner de tels treuils sur le long terme.

[00:38:19] Actuellement, la société Molitor travaille sur la sortie d'un Molli - treuil fonctionnant sur batterie. C'est pour cette raison que nous avons toujours un générateur sur le site. Et nous travaillons avec ce treuil électrique depuis 2006, qui résiste très fiablement aux contraintes que nous avons en exploitation commerciale. 100 remorquages par jour et avec une régulation très fine, parce que vous pouvez imaginer qu'au début, quand les pilotes font leurs premiers vols, il faut aborder les choses différemment et remorquer de manière beaucoup plus sensible que dans une exploitation associative normale. À l'inverse, je pense aussi que nous devons agir avec beaucoup de sensibilité là-dedans, sinon nous mettons en danger les petits pilotes inexpérimentés.

[00:39:04] **Lucian Haas:** On y reviendra tout de suite. Ma question, que j'ai un peu introduite tout à l'heure, on a déjà un peu avancé. Est-ce que le remorquage du Flightchair serait possible avec un treuil thermique classique ou seraient-ils tout simplement trop brutaux pour ça ? Est-ce qu'il faut cette régulation fine qu'offre un treuil électrique pour pouvoir remorquer un Flightchair correctement ? Peut-être même spécifiquement pendant la formation ?

[00:39:28] **Dagmar Wilisch:** Je connais d'excellents conducteurs de treuils qui sont aussi très sensibles avec le treuil électrique. Et qui peuvent tracter avec des treuils à moteur. Et si un treuil à moteur est très bien entretenu et que le conducteur est très sensible et sait comment s'en servir, on peut aussi tracter avec un treuil à moteur. Personnellement, je n'ai rien contre les treuils à moteur. Et les treuils à moteur, s'ils sont bien réglés, bien régulés, avec un bon conducteur, font leur travail très, très bien. Mais avec les treuils électriques, nous avons une exigence de pouvoir tracter de manière plus sensible, surtout dans la tranche de poids inférieure. Donc, rien ne s'oppose à tracter un Flightchair avec un treuil à moteur.

[00:40:05] **Lucian Haas:** Pourquoi les treuils électriques peuvent-ils mieux réguler dans la plage basse ?

[00:40:08] **Dagmar Wilisch:** Dans les homologations, dans l'histoire des treuils motorisés, il y a de vieilles voitures, une sorte de semi-automatique, je ne suis pas technicienne mais en règle générale, des moteurs de type semi-automatique ont été installés dans un treuil. Et pour pouvoir décoller, il fallait bien que des normes soient fixées quelque part. Et ces normes étaient du genre : d'accord, elle doit, quand commence-t-elle à réguler, quand, comment tire-t-elle en première vitesse ou quoi ? Et là, la norme a été fixée : elle doit réguler au moins à partir de 60 kilos. Et une deuxième norme a été établie : si tu passes au point mort avec ces moteurs, alors ce treuil ne doit pas tirer plus de 20 kilos.

[00:40:54] Alors, elle peut être homologuée. Rien ne dit qu'il ne peut y avoir moins. Mais c'est le niveau minimum, c'est le standard minimal. Avec l'évolution de la technologie actuelle, à mon avis, ce standard minimal n'est plus nécessaire, car nous pouvons — et c'est l'avantage des moteurs électriques — nous régler pour qu'ils puissent déjà construire la prétension dans la plage de poids inférieure, à partir de 5, 6 ou 7 kilos, et aussi réguler proprement dès 20 kilos. Cela signifie que c'est le treuil qui régule la traction, et non le conducteur du treuil à la main. Et il y a encore souvent des discussions, surtout avec les conducteurs de treuils plus âgés et expérimentés : « Oui, je peux réguler bien mieux à la main que n'importe quel treuil électrique. »

[00:41:47] Oui, ils peuvent mieux réguler que n'importe quel treuil motorisé. Mais ils ne peuvent tout simplement pas être aussi sensibles qu'un bon treuil électrique.

[00:41:56] Et c'est pour ça que je préconise que nous devrions fixer de nouvelles normes pour l'homologation des nouveaux treuils, parce que a, c'est techniquement possible et b, c'est aussi plus sûr. J'ai ici une pilote, la gamine pèse 45 kilos. Et quand tu la remorques, si la machine ne commence à travailler qu'à 60 kilos, elle est toujours dans une zone critique.

[00:42:20] **Lucian Haas:** Ça veut dire qu'elle est en fait toujours tractée avec trop de force et que le treuil ne lâche jamais quand une rafale arrive.

[00:42:26] **Dagmar Wilisch:** Exactement, elle ne lâche pas au bon moment. Et c'est pour ça que je préconise qu'on les baisse davantage pour, au final, ce... et il ne faut pas que ce soit chaque pilote à 45 kilos, ça peut être aussi des pilotes de 50, 60 ou même 70 kilos. Pour le décollage, tu as besoin au maximum de la moitié de la force de poids indiquée pour arracher l'engin du sol. Plutôt moins. Et dans cette zone, les treuils devraient déjà réguler. Et ce, de manière à ce que ça arrive immédiatement au pilote quand une rafale arrive. Personnellement, ça m'est déjà arrivé, ça remonte à des années et Dieu merci pas beaucoup plus, j'avais une tension de pré-tension de 20 kilos avec un harnais, une rafale est passée et je suis une sacrée fille de plus de 80 kilos. Et ça m'a tellement projetée que je me suis fait une entorse aux deux vertèbres cervicales.

[00:43:15] Just compressed? Not hit, but just compressed. It took a long time... Yeah, that takes a while. And it doesn't have to be like that. At 4 or 5 kilos, I can run 100 meters further with the rope to the power source. And that's why we should think more about these things.

[00:43:35] **Lucian Haas:** Est-ce que tu en parles aussi beaucoup avec le DHV ? Est-ce que tu fais carrément du lobbying pour les treuils électriques et une meilleure réglementation ? Ou comment ça se passe ?

[00:43:44] **Dagmar Wilisch:** Je suis très contente que beaucoup de nouveaux treuils électriques soient désormais sur le marché. Et que cela ait aussi considérablement augmenté la sécurité pour les pilotes. J'espère que cette évolution va se poursuivre. Et je trouve ça génial que le DHV ait accordé une subvention pour acquérir un nouveau treuil électrique. Je

trouve ça vraiment super. Et cette évolution est géniale. Et oui, nous devons continuer à en parler. Je suis restée assez silencieuse pendant un certain temps parce que ça ne trouvait tout simplement pas d'écho. Et quand on répète quelque chose 10 ou 15 fois et qu'il n'y a aucune réaction, alors il ne sert à rien de continuer à parler. Mais au sein de la communauté, nous en discutons. Et j'espère, et je sais, nous avons maintenant aussi de super gens au DHV, qu'il y a un mouvement.

[00:44:31] **Lucian Haas:** Un avantage du treuil électrique, c'est aussi qu'avec sa faible résistance à la traction et tout ça, on peut proposer du remorquage par paliers. C'est-à-dire qu'on vole en plusieurs étapes pour revenir en arrière, on se fait à nouveau remorquer plus haut, on se tourne à nouveau vers le treuil, et tout ça. Est-ce que vous proposez aussi ce genre de chose ?

[00:44:47] **Dagmar Wilisch:** On propose ça et on le fait nous-mêmes. Le traîne en étapes est utile surtout quand le vent est un peu plus fort ; avec peu de vent et seulement de la thermique, le traîne en étapes ne sert à rien. Parce que tu perds trop de hauteur quand tu voles avec le vent, en suivant le courant. Mais quand tu as un peu plus de vent, le traîne en étapes est une excellente façon de gagner de la hauteur et de scanner l'espace après la thermique. Je t'avais dit qu'avec le treuil, on a l'inconvénient de s'engager profondément dans la thermique, alors que si tu peux t'engager plus haut, tu montes mieux. Et le traîne en étapes est aussi une superbe occasion de s'entraîner en plaine. Donc, si tu sors du treuil à 400 ou 450 mètres, tu peux bien sûr beaucoup mieux

[00:45:33] rouler, faire des nœuds, s'entraîner sur la spirale de départ, comme si tu sortais avec 300 ou 200 mètres.

[00:45:40] **Lucian Haas:** Quelles altitudes de traînée atteignez-vous typiquement ? Enfin, lors d'une traînée normale sur votre aérodrome et quand vous faites de la traînée en escalier ?

[00:45:48] **Dagmar Wilisch:** Si tu ne veux pas aller plus loin, on a atteint une fois deux mètres sous le kilomètre d'altitude. Waouh. Donc on n'a pas encore franchi la barre des 1000 mètres. Mais

[00:45:57] **Lucian Haas:** ça avec un Stufenschlepp, pas avec un normal.

[00:45:59] **Dagmar Wilisch:** Remorquer ? Avec un remorqueur à gradins. Avec un remorqueur normal, il faudrait tellement de puissance que tu ne voudrais même pas le faire.

[00:46:04] **Lucian Haas:** rester accroché à la corde. Mais on peut déjà prendre pas mal d'altitude. Si je ne m'abuse, vous n'avez pas seulement un treuil, mais toute une série. Vous avez quatre Moli-Winches à l'école maintenant, non ? Vous en avez besoin de autant ? Enfin,

[00:46:20] **Dagmar Wilisch:** On a quatre treuils MOLLE. J'ai fini par reprendre les treuils de l'école de pilotage, alors que, je dis toujours, c'est l'école de pilotage la moins douée qu'il y ait jamais eu. Et je n'ai pas repris l'école pour la faire durer toute ma vie. Parce qu'en tant que non-professeuse de pilotage, ce n'est tout simplement pas la base. Ces entreprises doivent être très centrées sur les personnes, elles le deviennent énormément. Bien sûr, j'ai assez de travail en arrière-plan. Et oui, je vais aussi, dans deux ou trois ans, à 70 ans, je veux aussi un jour pouvoir me mettre au repos et dire que je n'ai plus besoin de travailler. Enfin, et j'ai ici un gars très engagé, très bien formé et génial, Lenny, qui a rejoint l'école de pilotage et qui y a aussi beaucoup investi.

[00:47:11] Lenny a construit, entre autres — je ne te l'ai même pas écrit, mais entre autres — le premier entraîneur GeForce qui n'est pas installé quelque part dans une maison, mais avec lequel tu peux te rendre dans les clubs et les écoles de vol. Et pour compléter cette mobilité, nous avons décidé d'acquérir deux autres treuils MOLLE, afin d'avoir suffisamment de puissance technique pour pouvoir proposer nos services non seulement à Waren, mais aussi dans d'autres régions.

[00:47:44] **Lucian Haas:** Ça veut dire que l'école de parapente Norddeutschland part en tournée.

[00:47:46] **Dagmar Wilisch:** Exactement. Et le nord de l'Allemagne est vaste.

[00:47:50] **Lucian Haas:** Vous avez, peut-être pas en tant qu'école de vol, mais tu y as été impliqué de manière significative. Vous avez aussi organisé une fois, ou déjà deux fois, une compétition de parapente tout à fait spéciale chez vous. La Müritz Open. Je trouve aussi intéressant que cela ait une approche si particulière pour une compétition, parce

qu'on y vole en équipe. Comment es-tu tombé sur cette idée ?

[00:48:15] **Dagmar Wilisch:** Ce n'est pas mon idée, c'est l'idée des Kottbusser. Le club d'aviation de Kottbus, avec Uwe Krenz en tant que président à l'époque, a lancé une compétition, la Spreewald en haut. Et là-bas, c'était déjà une compétition en équipe dès le début, où il faut finalement réunir une équipe de trois personnes composée d'un pilote de compétition très expérimenté, d'un qui vole déjà bien en cross-country mais qui n'a pas encore autant d'expérience en compétition, et d'un débutant qui vient peut-être d'obtenir son brevet B et qui veut déjà faire ses premiers cross-country, par exemple. Et ces équipes sont ensuite notées ensemble. Et les Kottbusser l'ont fait très bien et avec beaucoup de succès pendant de nombreuses années. Mais tu peux imaginer qu'une telle compétition exige beaucoup d'un club.

[00:49:03] Organiser ça chaque année, les gens doivent aussi fournir des bénévoles issus des clubs, c'est aussi, en partie, un peu décourageant quand on le fait toujours soi-même sans pouvoir voler soi-même. Et j'étais très contente d'être avec les Kottbusser et j'ai alors fait la proposition d'organiser ici, à Waren, cette compétition. Et la première année, en 2018, elle a été organisée par le club de sport aérien de Warner. À l'époque, j'étais encore membre du club et j'étais aussi responsable de la compétition. Et on a fait ici la première Wien-Waren Open. Un super événement. Et les Kottbusser sont venus ici et ont fait de la compétition chez nous, et la fois suivante, nous sommes retournés à Kottbus.

[00:49:48] On a précisé qu'on était la première compétition où les pilotes en tandem pouvaient voler. Jusqu'alors, on disait toujours que les pilotes en tandem n'avaient pas le droit de voler en compétition. Ce n'était pas autorisé. Alors j'ai appelé le DHV pour demander pourquoi ce n'était pas autorisé. On nous a toujours dit compétition, passagers et je ne sais quoi d'autre. Et eux, ils m'ont dit : pourquoi, ce n'est pas interdit, c'est juste que personne ne le fait. Alors on a simplement annoncé que dans ces équipes de trois, les tandems pouvaient aussi voler et être comptabilisés pour le classement individuel. Et c'était bien sûr super. En 2018, on a eu sept pilotes en tandem qui sont partis sur la piste avec leurs partenaires, amis ou enfants. Puis est arrivé le Corona, et on n'a pas refait la Müritz-Open.

[00:50:36] Et l'année dernière, on a dû décider si on le refaisait ou non. Et en tant qu'école de vol, on a dit : « Oui, on l'organise. » Et l'association, qui est un club d'aviation, nous a soutenus dans cette démarche. Et oui, c'était un super événement, avec une discothèque le soir et tout le reste. Et en très peu de temps, toutes les places étaient déjà réservées. Et l'année prochaine, on veut recommencer.

[00:51:00] **Lucian Haas:** Ça veut dire que vous avez prévu une rotation tous les deux ans. Donc, il y a celle à Cottbus, la Spreewald-Open, et ensuite chez vous, la Müritz-Open. Et les pilotes en tandem, ils volent dans leur propre catégorie ? Ou est-ce qu'il y a toujours un classement individuel ou est-ce qu'il n'y a vraiment que ce classement par équipe ?

[00:51:15] **Dagmar Wilisch:** Il y a le classement par équipe pour les équipes. Ensuite, nous avons le classement tandem. Et s'il y a assez de femmes — il faut toujours encourager ça — alors nous faisons aussi le classement féminin.

[00:51:26] **Lucian Haas:** Mais il n'y a pas de classement pour les meilleurs pilotes masculins qui diraient : « Je dois être celui qui a volé le plus loin », non, c'est toujours un classement individuel. L'intérêt réside en fait dans l'équipe, dans le fait d'aller le plus loin ensemble.

[00:51:36] **Dagmar Wilisch:** Oui, et c'est aussi sympa parce que j'ai travaillé pendant des années comme responsable de départ à Altes Lager pour la German Open. Et c'est bien sûr piloté par Testastron, toute l'histoire. Mais ici, pour le Spreewald-Open et le Müritz-Open, il s'agit vraiment de partir ensemble, d'avancer ensemble. Les gars s'assoient le soir et font la planification des parcours. Ça est analysé. On fait la connaissance de nouvelles personnes. Ensuite, on a une équipe d'organisation super sympa et dans le milieu, Nettie, Gunnar et Petra sont connus. Ils organisent aussi des sortes de jeux avec les gens, où il y a aussi un classement interne qui entre en compte, et tout ça. Donc bien sûr, le vol est au centre, mais ce n'est pas si sérieux au point que quelqu'un puisse gagner des médailles ou des ordres parce qu'il a dépassé les 300 mètres.

[00:52:29] Non, c'est bien plus sympa quand le grand crack en emmène deux autres et qu'ils sont les vainqueurs ensemble. Et ça donne un plaisir fou. Ils peuvent aussi tous inventer leur nom d'équipe. Et tu n'imagines même pas les noms fantaisistes qui sortent. Des images superbes, des temps incroyables.

[00:52:49] **Lucian Haas:** Étais-tu là aussi ? Je veux dire, tu étais responsable, mais aurais-tu eu envie de voler avec eux toi aussi ? Je ne suis pas une...

[00:52:56] **Dagmar Wilisch:** Je ne suis pas une pilote de ligne. Je ne suis vraiment pas une bonne pilote. Je suis passionnée. Je me réjouis quand je suis en l'air pendant une demi-heure ou trois quarts d'heure. Quand je m'éloigne de cinq ou dix kilomètres du terrain, je le fais rarement parce que je dois généralement travailler. Parce que quand les conditions sont bonnes, c'est une météo d'instruction. Et ce n'est pas mon intention non plus. Mon intention est d'accompagner les gens et aussi de monter en l'air de temps en temps. Et c'est mon plaisir. Donc je n'ai pas besoin de voler en compétition. Je ralentirais chaque équipe parce que je n'ai aucune ambition.

[00:53:27] **Lucian Haas:** Maintenant, tu organises l'école de vol, tu es probablement souvent toi-même sur le treuil pour encadrer les élèves et les autres personnes qui veulent monter en l'air, et tu te réjouis de voir leurs visages souriants. À quelle fréquence est-ce que tu montes toi-même en l'air, au juste ?

[00:53:40] **Dagmar Wilisch:** Je m'organise pour ça maintenant. Je me suis rendu compte que quand je suis à l'aérodrome, je n'ai tout simplement pas le calme nécessaire pour lâcher prise. C'est pour ça que quand il y a de la formation ici, je ne suis pas souvent en l'air. C'est ma propre faute, mais c'est comme ça. Mais je m'organise en partant, par exemple, deux mois chaque année au Namibia, à la dune, pour faire du kitesurf. C'est génial de monter sur cette dune pour faire du kite, de voler là-haut, d'atterrir, de s'asseoir avec des amis et de repartir. Et la chaleur fait aussi du bien à mes vieux os. Ensuite, on va à Basano pour la formation au printemps, en mars et en avril. Je pars avec la caravane et je reste là-bas pendant tous ces mois, et quand on n'a pas de formation, je vais voler.

[00:54:26] Et on y croise toujours des amis. Je ne suis jamais là-bas seule une seule journée. Et j'y vais pour voler, c'est comme ça que je m'organise pour pouvoir aussi prendre l'air.

[00:54:35] **Lucian Haas:** Ça veut dire que tu es plutôt une pilote d'hiver, en quelque sorte ?

[00:54:39] **Dagmar Wilisch:** Oui. Non, il faut qu'il fasse chaud. Tu ne peux pas encore beaucoup voler ici en mars ou en avril. On ne commence la formation qu'en mai, parce qu'entre mai et octobre ou fin septembre, tu as un temps propice au vol ici. Après, dans le Nord, il y a trop de vent, la base est trop basse, il y a du brouillard, de la pluie, il fait nuit trop longtemps, et pendant cette période, tu dois aller voler ailleurs. C'est ce qu'on fait aussi avec l'école de vol. On va, comme je l'ai dit, en Namibie, au Portugal, en Italie. Dans deux ans, je veux même aller en Ouzbékistan, mais c'est sans doute pour l'année prochaine, c'est encore un autre sujet. Mais voilà, on fait ces voyages dans le grand monde et en été, on forme ici.

[00:55:20] **Lucian Haas:** Cela signifie que, sur le plan de la formation, vous êtes une école de parapente semestrielle, du moins sur place chez vous à Waren. Comme beaucoup d'autres ? Deux écoles de vol qui forment dans la région Nord. Y a-t-il un rêve de pilote que tu aimerais encore réaliser ? Mon rêve, c'est que cette école de vol

[00:55:38] **Dagmar Wilisch:** me dépasse. Je ne veux pas dire qu'elle veut mourir, mais qu'à un moment donné, dans trois ou quatre ans, je pourrai vraiment me reposer, voler de temps en temps et dire : « ça marche ». Et je n'aurai presque plus rien à gérer en arrière-plan. Et ils seront contents quand je me présenterai sur le terrain et que je décollerai encore. J'espère pouvoir voler encore assez longtemps, mais je sais qu'en règle générale, il y a une limite, et pourtant, on trouvera bien quelque chose de nouveau.

[00:56:05] **Lucian Haas:** Parfois, les os des jambes et tout ça finissent par lâcher. Théoriquement, tu pourrais même finir par décoller avec un Flyjet à un moment donné.

[00:56:13] **Dagmar Wilisch:** Pratiquement, je devrais peut-être le faire, parce que j'ai une arthrose très sévère aux jambes et que je me pose sur le protège depuis dix ans. C'est par exemple l'une des raisons pour lesquelles je n'ai pas réussi mon brevet de moniteur, parce que je ne peux pas me poser sur mes jambes à cause de mes genoux qui sont foutus. Mais peu importe. J'ai beaucoup appris et rencontré des gens formidables à l'époque. Est-ce que tu as déjà essayé de décoller avec le Flychair ? Oui, j'ai essayé, mais je peux encore marcher. Et tant que je réussis les trois pas du décollage, je ne le ferai pas encore avec le Flychair.

[00:56:42] **Lucian Haas:** Bien, Dagmar. Merci pour ce super récit sur le parapente dans le nord de l'Allemagne et sur la création passionnante d'une école de parapente pour pouvoir, principalement, continuer à prendre l'air soi-même. Je trouve que c'est une superbe histoire et c'est génial tout ce que tu as accompli là-bas. Et probablement dans un rayon de 200 kilomètres, tu as tout le monde qui vient vers vous comme zone de recrutement, tout ce que tu as mis en place et l'ambiance magnifique qui doit régner sur votre site. Il s'est aussi produit que des gens m'écrivent pour me dire : « Tu dois absolument inviter Dagmar dans ton podcast. Elle a construit quelque chose de formidable ici. » Et oui, sans elle, il n'y aurait pas tout ce parapente ici en haut. Donc, de mon côté, chapeau.

[00:57:25] **Dagmar Wilisch:** Sans les autres, sans mes amis, sans Ruben, sans Philipp, sans Lenny, sans... oh, comment s'appellent-ils tous ? Sans eux, l'école de vol ne pourrait pas continuer. Je ne suis qu'un point parmi tant d'autres.

[00:57:37] **Lucian Haas:** Mais ça montre aussi que le parapente, même si c'est un sport individuel quand on est en l'air, ne peut en fait vivre qu'en communauté, surtout en plaine, si on le vit de cette manière.

[00:57:48] **Dagmar Wilisch:** Exactement. Et ce ne serait pas mal non plus si on arrivait à faire en sorte que la communauté reste soudée en montagne.

[00:57:54] **Lucian Haas:** Je laisse ça comme mot de la fin. Dagmar, merci beaucoup.

[00:57:57] **Dagmar Wilisch:** Merci, Lucian. Les

[00:58:02] **Lucian Haas:** Vous trouverez les liens vers l'école de parapente du Nord de l'Allemagne et les vidéos mentionnées par Dagmar Willisch sur la formation avec Flightshare dans les notes de l'épisode. Podz-Glidz est le podcast du blog de parapente Flugleits. Ce sont deux projets que je gère depuis des années en tant que journaliste indépendant et passionné de parapente, de manière totalement autonome et sans publicité. Cela n'est possible que grâce aux personnes qui apprécient mon travail et qui m'apportent leur soutien en tant que mécènes. Rejoignez l'aventure. Avec un nom de parapentiste au choix et un montant libre, vous contribuez à ce que je puisse vous présenter toutes les facettes, les actualités et les personnalités fascinantes de ce sport. Vous pouvez choisir librement le montant de votre contribution. Toutes les autres informations et les liens pour me contacter via PayPal ou virement bancaire se trouvent sur la page.

[00:58:54] Et si tu connais quelqu'un que je devrais inviter dans ce podcast Podz-Glidz, écris-moi un e-mail à [lugleitzkontakt at gmail.com](mailto:lugleitzkontakt@gmail.com) avec son nom, ses coordonnées et aussi son histoire, ce qu'on pourrait raconter ici peut-être. Pour moi, ce genre d'indications est toujours très précieux. À la prochaine. Votre Lucian.