



PHOTO: DAVID BARTRHOODZIE

# Unfallanalyse 2013

## Drachen

Im Jahr 2013 sind 26 Meldungen über Unfälle mit Hänggleitern beim DHV eingegangen. Davon ereigneten sich 21 Vorfälle im Inland und fünf im Ausland. Dabei kam es zu zwei tödlichen Unfällen. Die Gesamtzahl der Störungsmeldungen mit dem Drachen von deutschen Piloten im In- und Ausland weicht damit im Vergleich zum Vorjahr (27 Unfälle) nur leicht ab.

Wir bedanken uns bei allen Piloten und Zeugen, die Unfälle und Störungen gemeldet haben. Abgesehen davon, dass die Luftverkehrsordnung (LuftVO) eine Meldepflicht für Unfälle und schwere Störungen vorschreibt, bieten eure Mitteilungen eine wertvolle Hilfe, die Sicherheit im Flugsport zu verbessern.

Die Unfallanalyse Gleitschirm 2013 folgt in Info 187.

TEXT DIANA DAVID DHV AUSBILDUNG, SICHERHEIT UND TECHNIK

### Startlauf, Abflug

In der Start- und Abflugphase wurden zwölf Unfälle gemeldet, acht davon in der Startart Hang und jeweils zwei beim Winden- und UL-Schlepp.

Gesamtüberblick	
Start	12
davon Hang	8
davon Winden- und UL-Schlepp	4
Flug	5
Landung	9

### Hangstart

→ Alles gecheckt?

Durch eine Unaufmerksamkeit wurde einem Piloten am Kandel die Bedeutung des Startchecks bewusst. Der Start erfolgte ohne vorausgegangene Liegeprobe und der Pilot unter seinem Atos C bemerkte erst im Abheben, dass er sich nicht am Drachen eingehängt hatte. Kopfüber fiel er von der Startrampe in das steile Gelände auf den Rücken. Mit Brüchen an der Lendenwirbelsäule brachte ihn der Helikopter in die Uniklinik Freiburg.

### HINWEIS:

Der Startcheck des Piloten ist eine wichtige Voraussetzung für einen sicheren Start! Darüber hinaus bietet die Durchführung des Partner-Checks, die gegenseitige Kontrolle vor dem Start, einen erhöhten Sicherheitsstandard, reduziert die Unfallzahlen und fördert die Gemeinschaft unter Sportlern.

→ Sicherer Stand

Gleich zu Beginn des Startlaufs hob ein Combat GT den linken Flügel, drehte im Weiterlaufen immer

mehr auf die rechte Seite und ging nach dem Abheben in eine zunehmend steiler werdende Kurve über. Wegen seiner geringen Geschwindigkeit und fehlendem Bodenabstand gelang es dem Piloten nicht, die Kurve auszuleiten und er flog nach wenigen Sekunden zurück an den Hang. Mit dem Schrecken und Schürfwunden kamen dabei nicht nur der Pilot sondern auch die vorübergehenden Passanten am Osser im Bayrischen Wald davon, welche bei diesem Manöver von der Speedbar getroffen wurden.

Eine ähnliche „Start-Übung“ vollzog ein Dra-

chenpilot auf einem Streckenflugseminar in Österreich. Mit den ersten Schritten des Startlaufs kippte ihm die linke Flügelfläche von der Schulter und der Relax 2 folgte in eine Linkskurve. Aktives Gegenlenken blieb ohne Erfolg, die Drachennase bohrte sich in den Hang und der Pilot kam mit einem Oberarmbruch im Helikopter ins nahe gelegene Krankenhaus.

### HINWEIS:

Um das Gerät unter Kontrolle zu haben, muss die Aufhängung möglichst gestreckt sein und das Gewicht des Drachens ruht auf den Oberarmen. Müssen die Hände das Gewicht mittragen, sind Korrekturmöglichkeiten mangelhaft.

In der Grundhaltung werden die Flügelspitzen waagrecht in Laufrichtung ausgerichtet und auf Kurs gehalten, andernfalls zieht das Gerät beim Laufen nach einer Seite, es besteht die Gefahr der Bodenberührung und der Drachen kann nach dem Start zum Hang zurückdrehen. Ein Start erfolgt erst bei sicherem Stand des Piloten.

### → Abgetaucht

Am Blomberg führte ein Durchsacken des Hänggleiters T2C nach dem Abheben zu einer Baumberührung des rechten Flügels. Daraufhin drehte der Drachen um 180° und flog zurück gegen den Hang. Der Pilot wurde mit Brüchen an Halswirbelsäule und Rippen geborgen.

An einem Tag mit kräftigen thermischen Ablösungen als auch Schwachwindphasen erfolgte der Start eines Piloten mit links und rechts je einem Starthelfer. Am Ende der Rampe am Donnersberg tauchte der Laminar Z9 durch und berührte mit dem rechten Flügelrohr einen Ast. Laut Pilotenaussage konnte er eine unmittelbare Richtungsänderung mit anschließender Baumlandung nicht vermeiden. Die Feuerwehr befreite den unverletzten Drachenflieger aus ca. 10 Metern Höhe.

### HINWEIS:

Wird das Gerät beim Start vor Erreichen der Trimmgeschwindigkeit durch Drücken abgehoben, entsteht hoher Widerstand bei geringer Fluggeschwindigkeit – der Drachen sackt durch.

Auch wenn der Pilot nach dem Abheben den

Steuerbügel stark durchzieht, entsteht bei hoher Flug- und Sinkgeschwindigkeit das Risiko der Hindernis- und Bodenberührung.

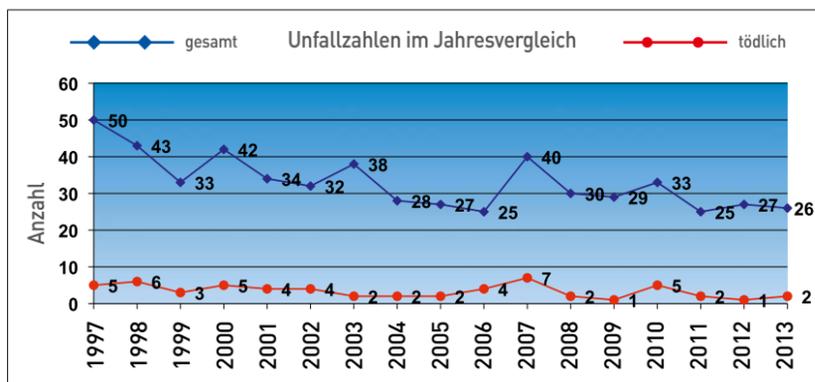
Unverletzt half die Bergwacht einem Piloten wieder auf den Boden, nachdem sich dieser bewusst für eine Baumlandung entschieden hatte, um Schlimmeres zu verhindern.

Sofort nach dem Abflug, in dem Moment, als er gerade den Reißverschluss seines Gurtzeugs zuzog, wurde der Fox von einer Windböe erfasst und steuerte über eine Rechtskurve zurück zum Hang, Richtung Leeseite der Hochries.

### HINWEIS:

Um eine gute Kontrolle des Geräts und volle Steuerfähigkeit in der Abhebe- und Abflugphase zu gewährleisten, greift der Pilot erst bei sicherer Geschwindigkeit und in sicherem Abstand zum Boden auf die Basis um, kümmert sich erst dann um den Reißverschluss etc.

Bei den ersten Lauf- und Startübungen im Rahmen der Grundausbildung kam es zu zwei Vorfällen mit je einem gebrochenen Oberarm. Während der ersten



Schritte des Anlaufens aus der Grundhaltung kippte dem Flugschüler der Drachen seitlich in Schräglage und der Pilot pendelte durch das Trapez, wobei hier der Oberarm gegenüber dem Steuerbügel nachgab.

## Winden- und UL-Schlepp

Bereits während dem Startlauf ließ der Pilot den Anstellwinkel zu groß werden. Beim reflexartigen Umgreifen versuchte er dann, die nach vorne wandernde Trapezbasis mit beiden Händen zu fassen, griff dabei jedoch mit einer Hand daneben. Infolge des erhöhten Anstellwinkels stieg der Impuls 14 steil nach oben und drehte anschließend, in einer Höhe von etwa 10 Metern, nach links weg. Das Schleppseil wurde sofort gekappt. Trotzdem nahm der Pilot die rechte Hand zum Ausklinken von der Basis. Dadurch neigte sich der Drachen noch weiter auf die linke Seite und schlug mit der linken Flügelspitze auf dem Boden auf. Mit zum Glück nur leichten Verletzungen wurde der Pilot nach 48 Stunden Krankenhausaufenthalt zur Beobachtung wieder entlassen.

„Ein Startwagen wäre bei diesen Bedingungen ratsam gewesen“, waren seine Worte, als der Pilot das Krankenhaus nach leichter Desorientierung wieder verließ. Bei sommerlich heißen Temperaturen und Windstille war dieser Erkenntnis ein Fehlstart bei einem UL-Schlepp am Chiemseeufer vorausgegangen. Nach dem Startzeichen des HG-Piloten ging der UL-Pilot aufs Gas und auch der Drachenflieger rannte mit größer werdenden Schritten los. Aufgrund der Wetterbedingungen rechnete dieser bereits mit einer längeren Startlaufstrecke. Ab einem gewissen Punkt konnte er trotz hoher Laufgeschwindigkeit zu Fuß nicht mehr mithalten und kam ins Stolpern. Er versuchte noch, den Anstellwinkel etwas aufzumachen, jedoch trug ihn sein Laminar Z9 noch nicht vom Boden weg. Er pendelte durch das Trapez, schlug mit dem Helm gegen das Flügelrohr und landete anschließend auf Gesicht und Brust.

## HINWEIS:

Damit ein Ausbrechen des Drachens während der Startphase möglichst vermieden und der Start nicht verstopft wird, ist ein Startwagen oft hilfreich.

## Thermik-/Gleitflug

Während der Flugphase ereigneten sich fünf der gemeldeten Unfälle.

Die Fehleinschätzung der vor Ort herrschenden Windbedingungen und Eigenschaften des Geländes in Ager, Spanien, beendete einen entspannten Fliegerurlaub abrupt, unter anderem mit einer komplizierten Ellbogentrümmerfraktur mit weitreichenden Folgen. Nach dem Start wurde der Laminar Easy von einer Böe zu nahe an den Hang gedrückt, wo er von dem dortigen Abwind runter gewaschen wurde und samt Pilot in den Felshang stürzte.

Auf einem Streckenflug in Berlin kam es aus bis jetzt ungeklärter Ursache mit einem Laminar Z9 zum Überschlag des Fluggeräts und anschließendem Gerätebruch mit erfolgreicher Rettungsöffnung. Zu dieser Störung liegen dem DHV leider keine weiteren Informationen vor.

Nach einem etwa 45-Minutenflug am Rauschberg ging der Mast R in einer geschätzten Höhe von etwa 250 Metern über dem Talboden während einer Linkskurve in einen Spiralsturz über. In der Rotation kam der Drachen glücklicherweise auf einer freien Wiese auf, von wo aus der Transport des schwer verletzten Piloten ins Kreiskrankenhaus Traunstein erfolgte. Die Unfalluntersuchung hierzu ist noch nicht abgeschlossen und die Ursachen, wie es zu diesem Unfall kam, werden noch ermittelt.

Auf einem seiner Ausbildungsflüge startete ein Flugschüler erfolgreich in die Luft.

Durch einen Steuerfehler kam dieser während der Flugphase den seitlich des Geländes stehenden Bäumen sehr nahe. Mit dem Flügel streifte er eine Baumspitze und zog sich beim Absturz schwere Verletzungen zu.

Zu einer weiteren Baumberührung kam es in einem anderen Schulungsgelände, in dem ein Flugschüler seine ersten Thermikerfahrten machen wollte. Da die Thermik sehr schwach war und seine Steigwerte gegen Null gingen, verschätzte er sich und blieb an einem Baumwipfel hängen. Mit Hilfe der Bergwacht konnte er zügig und unverletzt befreit werden.

## Landeanflug, Landung

Zu neun der Störungen kam es im Bereich Landeanflug und Landung.

Die Fehleinschätzung seiner Höhe beim Verlassen der Position der Landeeinteilung brachte einen Piloten in Greifenburg in Bedrängnis. Im Gegenanflug bemerkte dieser, dass er „nicht mehr sehr hoch“ war, wollte aber auch nicht zu früh in den Endanflug drehen, um nicht in der Hecke zu landen, durch welche der Landeplatz am Ende begrenzt ist. So entschied er sich dafür, in geringer Geschwindigkeit weiter zu fliegen, um Höhenverlust zu vermeiden. Bereits in der Kurve in den Queranflug wurde dem Drachenflieger bewusst, dass er zu langsam unterwegs war und sein Fluggerät deshalb „nicht mehr richtig rum ging“. Dennoch versuchte er, seinen Kestrel in gleichbleibender Geschwindigkeit weiter in die Richtung des Endanflugs zu bringen. Dabei schmierte er ihm über die Fläche ab und der rechte Steuerbügel bekam Bodenkontakt. Der Drachen ging auf die Nase und der Pilot pendelte hinterher durch das Trapez. Folge: komplizierter Oberarmbruch.

## HINWEIS:

Um dort landen zu können, wo ich landen will, muss ich wissen, wo ich landen will. Ohne Lande- bzw. Peilpunkt fehlt der Anhalt für die Landeeinteilung.

Merkt der Pilot bereits im Gegenanflug, dass seine Flughöhe nicht mit der idealen Höhe einer Standard-Landeeinteilung übereinstimmt, hat er hier noch viele Möglichkeiten, darauf zu reagieren.

Am besten im Queranflug, in den er lieber früher als spät in mäßiger Schräglage eindreht. Je nach Kurskorrektur kann der Anflug hier verlängert oder abgekürzt werden, um den gewählten Ort der Landung in einer sicheren Anfluggeschwindigkeit zu erreichen. Siehe zu diesem Thema und weiteren Korrekturmöglichkeiten auch „Perfekte Landeeinteilung für GS und HG“ von Peter Cröniger, DHV-Info 169, oder unter [www.dhv.de](http://www.dhv.de)

## Zu langsam

Am Hochfellen verlässt ein Pilot den Unfallort mit einer ausgekugelten Schulter. Im Landeanflug mit seinem Laminar Easy hatte er in etwa 30 Meter Höhe den Bremsschirm geworfen, worauf hin in ca. 25 Meter über Grund der Wind um 180° Grad drehte. Mit den Worten „bei Kurvenflug in Windrichtung Strömungsabriss, weil zu langsam“ beschreibt er seinen Flugunfall.

Überrascht war ein Relax-Flieger über den Ausgang seiner Landung in Bassano: Bauchlandung und gebrochener Oberarm. Zu dieser schmerzhaften Erfahrung kam es durch ein hartes Aufsetzen, nachdem der Drachen in ca. zwei Metern über der Landewiese aufgrund fehlender Geschwindigkeit in den Sackflug gegangen war.

Zu langsam lies auch ein weiterer Pilot seinen Hängegleiter werden, nachdem er beim Höhe abbauen mehr Höhe verloren hatte, als gedacht und Zweifel bekam, die Baumreihe vor dem Landeplatz sicher überfliegen zu können. Er entschied sich für eine Außenlandung vor den Bäumen in einem Getreidefeld. Durch seine geringe Geschwindigkeit konnte sich die Strömung in der letzten Kurve nicht mehr am Flügel halten, der Twister rutschte über die Fläche ab und bohrte seine Nase in das Feld. Schwer verletzt beendete der Pilot diesen Flugtag an der Emberger Alm.

## HINWEIS:

Zu geringe Eigengeschwindigkeit ist nach wie vor einer der Hauptfaktoren bei Landeunfällen und immer wieder Ursache eines einseitigen Strömungsabrisses am Kurveninnenflügel mit Bodenberührung. Während des Langsamflugs ist der Drachen in seiner Manövrierfähigkeit weitgehend eingeschränkt und anfällig für Turbulenzen.

Wegen der höheren Stallgeschwindigkeit bei Schräglagen ist beim Kurvenflug ein Geschwindigkeitsaufschlag notwendig. Die Geschwindigkeit im Endanflug sollte leicht erhöht und möglichst konstant sein, um den Drachen um die Quer- und Längsachse zu stabilisieren und eventuelle Geschwindigkeitsverluste in Bodennähe ausgleichen zu können: Trimmgeschwindigkeit plus Böenzuschlag als Geschwindigkeitsreserve



Wind aus unterschiedlichen Richtungen erschweren in Barra do Turvo in Brasilien einem Hängegleiterpilot mit einem Astir die Landung. Als er im Endanflug war, blies ihm der Wind auf den Rücken und er war, wie er selbst bemerkt hatte, „bereits zu langsam für diese Bedingungen“. Die Strömung riss ab, ein Flügel berührte den unebenen Boden und der Drachen drehte sich um die eigene Achse, wobei der Pilot schwere Verletzungen erlitt.

## HINWEIS:

Bei Rückenwind darf sich der Pilot nicht an der hohen Geschwindigkeit über Grund orientieren, stattdessen gilt die Konzentration dem Bügeldruck. Durch kräftiges Ausstoßen, Mitlaufen mit langen Schritten und völlig gestreckten Armen bremst der Drachen den Piloten.

Nach einem lokalen Flug in Steinbach bei Rottenburg beschleunigte der Pilot seinen Reflex CS im Endanflug, „damit mich keine Böe aus der Richtung tragen kann“. Allerdings dachte er nicht rechtzeitig daran, die Geschwindigkeit wieder etwas zurück zu nehmen, so dass beim Umgreifen an die Steuerbügelseitenrohre die Basis am Boden hängen blieb, der Drachen in Folge dessen auf die Nase nickte und abrupt stoppte. Dabei wurde der Pilot mit Kopf und Schultern gegen das Untersegel geschleudert und landete anschließend hart vor der Basis auf dem Boden. Er rappelte sich auf, klinkte sich aus und ging anschließend infolge eines Kreislaufschocks wieder zu Boden. Hinsichtlich kurzzeitiger Ohnmacht brachte ihn der Rettungswagen zur Untersuchung ins Krankenhaus Landshut-Achdorf, welches er noch am gleichen Abend wieder verlassen konnte.

## HINWEIS:

Durch eine unnötig hohe Anfluggeschwindigkeit kann Unruhe und Hektik entstehen als auch ein starker Bodeneffekt, der das Abbremsen und Aufrichten des Geräts erschwert.

## Zu früh

„Zu früh rausgedrückt“, dachte sich ein Pilot, während sein Drachen über dem Landeplatz von Neidlingen noch einmal etwa 1-2 Meter nach oben stieg. Eine Oberarmfraktur war die Folge, nachdem der Laminar Easy beim Aufsetzen auf dem Boden trotz gestreckter Arme auf die Nase gekippt und der Pilot durch das Trapez gefallen war.

Auf dem Landeplatz der Hochries zog sich ein Pilot auf ähnliche Art und Weise einen Oberarmbruch zu, nachdem er seinen Funfex „einen Tick zu früh ausgestoßen“ hatte. Statt der erwarteten stehenden Landung setzte er in leichter Vorlage auf, ging nach vorne auf die Knie und pendelte durch die Steuerbügel.

## HINWEIS:

Beim Aufrichten rutschen die Hände an den Trapezseitenrohren nach oben in Schulterhöhe (maximale Ausstoßlänge). Die richtige Geschwindigkeit zum Ausstoßen ist erreicht, wenn die Ausgleichhöhe (ca. einen Meter über dem Boden) nach dem Abfangen nicht mehr gehalten kann. Während dem kräftigen Ausstoßen des Steuerbügels nach vorne oben bleiben die Arme bis zum Stillstand gestreckt, die Beine unten hinten. So bleibt der Körperschwerpunkt hinter dem Druckpunkt des Drachens und die Drachennase oben.



## Tödliche Unfälle 2013

**18.5.2013, Flugplatz Böisingen.** Erst kurz zuvor hatte die 32-jährige Drachenfliegerin die Einweisung in den UL-Schleppstart in einer Flugschule absolviert. Diese erfolgte mit dem Dragonfly als Schleppflugzeug. Bereits ihr Fluglehrer hatte sie davor gewarnt, sich mit ihrem Drachen (Icaro 2000, Laminar 12 Easy) von schnelleren Trikes schleppen zu lassen. Als sie am Flugplatz in Böisingen eintraf, wurde ihr mitgeteilt, dass der dort normalerweise stationierte Dragonfly an diesem Tag nicht zur Verfügung stand. Der Fluglehrer am Platz warnte sie ebenfalls davor, sich mit dem vorhandenen, relativ schnellen Trike schleppen zu lassen. Nachdem eine größere Anzahl von Drachenfliegern gestartet und auf Strecke gegangen war, ließ sich auch die Pilotin schleppen. Beim ersten Start kam es zum Bruch der Sollbruchstelle, weil der Drachen in einem zu steilen Winkel stieg. Der Pilotin gelang eine problemlose Landung. Zweiter Versuch: Der Drachen überstieg nach dem Start das noch rollende UL deutlich, wieder brach die Sollbruchstelle. Zeugen

beobachteten, dass der Drachen mit sehr hohem Anstellwinkel noch weiter stieg und sich schließlich mehrmals überschlug, bevor er auf dem Boden auftraf. Die Pilotin wurde lebensgefährlich verletzt und starb wenige Tage später im Krankenhaus. Das Ergebnis der Unfalluntersuchung durch einen Gutachter der Staatsanwaltschaft ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht bekannt.

**13.7.2013, Windenschleppgelände Polheim.** Ein 74-jähriger Drachenflieger (Lizenz seit 1988) geriet bereits unmittelbar nach dem Start aus der Schlepprichtung nach links. Nach dem vollständigen Zurücknehmen der Zugkraft durch den Windenführer steuerte der Pilot in eine Rechtskurve und reagierte anschließend nicht mehr. Das nicht ausgeklügelte Gabelseil verhängt sich am Boden an einem massiven Stahlpfosten und der Drachen stürzt aus ca. 5 m GND steil ab. Der Pilot verstarb noch an der Unfallstelle (Gerät: UP Reflex).

Am Übungshang kippte einem Flugschüler der Drachen nach dem Start in eine leichte Schräglage, in der er auch abhob. Ein paar Flugmeter später bekam er wieder Boden unter die Füße, stolperte und landete auf dem Bauch. Dabei verbog sich der Steuerbügel des Schulungsgeräts, wodurch eine Armverletzung verhindert wurde.

Nachfolgend noch ein paar Gedanken, die mir beim Schreiben durch den Kopf gingen...

Übung macht nicht nur den Meister...

...sondern auch den sicheren und unfallfreien Piloten aus. Theoretische Grundlagenkenntnisse sind beim Drachenfliegen wichtig, welche allerdings keineswegs die Flugpraxis und das Training über die Höhenflugausbildung hinaus ersetzen können.

Auch wenn noch kein Meister vom Himmel gefallen und keiner oben geblieben ist, ist bei vielen Drachenfliegern die Landung etwas, das zwar irgendwie funktionieren muss, anschließend aber auch ein Thema, aber gerne schnell wieder vergessen oder verdrängt wird. Bis zum nächsten Flug, wenn der Pilot in der Luft auf dem Weg zum Landeplatz von der Realität und dem Gedanken wieder einholt wird, „ich wollte doch meine Landung trainieren...“ Anderen geht es ähnlich vor dem Start.

Unabhängig davon, ob man gerne allein oder mit Freunden und Fliegerkollegen unterwegs ist, Trainingsmöglichkeiten sind überall dort vorhanden, wo das Hobby ausgeübt werden kann - auf Fluggeländen und Flugplätzen, am Übungshang, selbständig organisiert oder über Vereine und Flugschulen angebotene Reisen. Start-, Lande- oder Performance-Trainings etc. bieten wertvolle Impulse, regelmäßiges Training interessant und erfolgreich zu gestalten.

Und mit einem guten und sicheren Gefühl am Start, im Flug und bei der Landung macht das Fliegen doch gleich noch mehr Freude, oder? Wir haben den Steuerbügel selbst in der Hand und können die Verantwortung übernehmen. Wir können die Angst loslassen und die Freiheit zu fliegen genießen. ☑

### DAS TEAM

#### WIR SIND PAPILLON

„Unser Ziel ist es, unsere Flugschüler mit höchster Sicherheit und viel Spaß zu Gleitschirm Piloten auszubilden und ihnen als Piloten viele schöne Flüge mit professioneller Betreuung zu ermöglichen.“

 <b>Andreas Schubert</b> Gesellschafter, Geschäftsführer, staatl. gepr. Päd., WM Platz 5, Ausbildungsleiter	 <b>Boris Kiauka</b> Gesellschafter, Geschäftsführer, Kursleiter, RDG-Clubmeister	 <b>Hauke Scholz</b> Skyperformance-Trainer, Fluglehrer, Kurs- und Ausbildungsleiter, Reisen	 <b>Jürgen „Josh“ Stalla</b> Fluglehrer, Skyperformance-Trainer, Dipl. Betriebswirt, Reisen	 <b>Christian Noss</b> Fluglehrer, Groundhandling-Experte, Beratung, Kursleiter, Reisen
 <b>Janis Stübenrath</b> Fluglehrer, Skyperformance-Trainer, Landesmeister	 <b>Ina Rohde</b> Fluglehrerin, Dipl. Kauffrau	 <b>Paul Seren</b> Fluglehrerassistent, Dipl. Ing. Luft- und Raumfahrttechnik	 <b>Melanie Müller</b> Fluglehrerassistentin, Kursleitung Schnupperkurse	 <b>Marina Veik</b> Fluglehrerassistentin
 <b>Pepijn Meyer zu Schlochtern</b> Pilot, Assistent	 <b>Remy Ochmann</b> Fluglehrer, Tandempilot	 <b>Jasmin Reith</b> Assistentin, Groundhandling	 <b>Sharon Daberkow</b> Pilotin, Fluglehrerin in Ausbildung, Student	 <b>Conrad Hannen</b> Pilot, Assistent, Student
 <b>Robert Pramsöhler</b> Fluglehrerassistent, Reiseexperte Dolomiten	 <b>Stefan „Eckets“ Burkart</b> Team Lüssen, Tandempilot	 <b>Norbert Fleisch</b> Fluglehrer, Meteorologe, Reiseexperte	 <b>Verena „Vreni“ Siegl</b> Fluglehrerin, Skyperformance-Trainerin, Reisen	 <b>Christina „Tini“ Siegl</b> Pilotin - Fluglehrerin, Skyperformance-Trainerin, Reisen
 <b>„Mad“ Mike Küng</b> Weltrekordler, Testpilot, Kursleiter Groundhandling und Dänemark	 <b>Markus Fiedler</b> Fluglehrer, Kursleiter, Reisen	 <b>Monika „Moni“ Eller</b> Kooperationspartnerin Stubai, Fluglehrerin, Skyperformance-Trainerin, Reisen	 <b>Florina „Flo“ Eller</b> Fluglehrerin in Ausbildung, Team Stubai	 <b>Thomas Jorzik</b> Fluglehrer Team Stubai, Tandempilot
 <b>Bernd Buxa</b> Service, Flugleitung, Pilot, Tandempilot	 <b>Eva Schubert-Eisner</b> Geschäftsleitung Papillon GmbH & Co. KG, Pilotin, Dipl. Soz. Päd.	 <b>Verena Link</b> Auszubildende, Flugschul-Büro, Kundenbetreuung, Pilotin	 <b>Sophia Axmann</b> BA-Studentin, Auszubildende, Kundenbetreuung, Events, Pilotin	 <b>Oliver „Olli“ Janatzek</b> Pilot, Beratung, Pilot
 <b>Janis Becker</b> Auszubildende, Pilot	 <b>Lisa Gast</b> Service und Büro, Pilotin	 <b>Sebastian Hohmann</b> Leitung Finanzwesen Betriebswirt in Ausbildung	 <b>Irmi Becker</b> Buchhaltung	 <b>Gertrud Menz</b> Buchhaltung
 <b>Fred Karbstein</b> Fluglehrer Team Lüssen, Buchautor	 <b>Elise Laatz</b> Team Sauerland, Assistentin, Büro	 <b>Akxel Seul</b> Standortleiter Sauerland, Fluglehrer, Reisen	 <b>Daniel Naschberger</b> Fluglehrer Team Stubai, Bachelor of Science in Meteorologie	 <b>Ingeborg Platzer</b> Office, Service, Beratung
 <b>Michael Glöckler</b> Fluglehrer Team Lüssen	 <b>Frank Degenkolb</b> Team Sauerland, Pilot, Assistent	 <b>Johannes Knust</b> Leitung LTB Wasserkuppe, Sicherheitsfachkraft; Dipl. Textil Ing., Pilot	 <b>Marc Niedermeier</b> CCO, CKO; Einzelhandelskaufmann; Print, Web, Medien	 <b>Jürgen Fleck</b> Systemadministrator, Kundenbetreuung, Web, Medien

Wir sind ein von der Industrie- und Handelskammer anerkannter Ausbildungsbetrieb.

Mögliche Berufe sind zum Beispiel Fluglehrer, Bürokaufmann oder Tourismusfachwirt.

**Papillon<sup>®</sup>**  
**aero**



Papillon Flugschulen

Wasserkuppe 46  
36129 Gersfeld  
f papillon.paragliding

Hotline:  
0 66 54 - 75 48

# PAPILLON FLUGSCHULEN

6x in Europa • Flugreisen • Skyperformance-Trainer • Check-Service • Online-Shop

\*Papillon ist Deutschlands beliebteste Flugschule (seit 2000 gem. erteilter Lizenzen)

[www.papillon.de](http://www.papillon.de)