

Flughund

Podz-Glidz 4 — Kerim Jaspersen

Published	2019-01-21
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/flughund
Duration	00:53:52
Speakers	Kerim Jaspersen, Lucian Haas
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0004-flughund-kerim-jaspersen.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	23 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	2
English	15
Show notes	15
Transcript	15
Français	27
Show notes	27
Transcript	27

Deutsch

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

Show notes

Podz-Glitz Folge #04: Flughund. Der Gleitschirmpilot und Videofilmer Kerim Jaspersen im Gespräch mit Lucian Haas.

Kerim Jaspersen ist ein Name, der bei vielen Gleitschirmpiloten in der deutschsprachigen Szene so ein irgendwoher-kenne-ich-den-Gefühl auslöst. Das ist nicht, weil Kerim mit Mega-Strecken oder als krasser X-Alps-Pilot aufgefallen wäre. Kerim hat sich vor Jahren mit erzählerischen Gleitschirmvideos mit Titeln wie „Rush Hour Dream“ oder „Fliegen ist Freiheit“ einen Namen gemacht. Das war noch ganz am Beginn der Youtube-Ära.

Seit 2010 lebt und fliegt der heute 44-jährige in England. Häufig beim Fliegen mit dabei: Zum einen seine Frau Lena, zum anderen seine Hündin Bella – und das auch in der Luft. Wie hat Kerim es geschafft hat, dass Bella sogar Thermikflüge von über einer Stunde geduldig mitmacht?

Kerim hat noch viel mehr zu erzählen: Unter anderem geht es darum, wie es sich so in England fliegt, warum Kerim einst beim DHV den Ruf als Gesetzesloser hatte und wie es dazu kommt, dass in El Salvador in Mittelamerika ein Fluggebiet nach ihm benannt ist.

Die im Podcast verwendete Musik "Istanbul" stammt auch von Kerim Jaspersen.

In Folge 4 des Lu-Glitz Podcasts erzählt Kerim Jaspersen unter anderem wie er es geschafft hat, mit seiner Hündin Bella auch längere Thermikflüge zu absolvieren.

Kerim Jaspersen ist ein Name, der sicher bei vielen Gleitschirmpiloten in der deutschsprachigen Szene so ein irgendwoher-kenne-ich-den-Gefühl auslöst. Das kommt nicht daher, dass Kerim mit Mega-Strecken oder als krasser X-Alps-Pilot aufgefallen wäre. Kerim hat sich vor Jahren als Produzent erzählerischer Gleitschirmvideos mit Titeln wie „Rush Hour Dream“ oder „Fliegen ist Freiheit“ einen Namen gemacht. Das war noch ganz am Beginn der Youtube-Ära.

Wie hat Kerim es geschafft, dass Bella sogar Thermikflüge von über einer Stunde geduldig mitmacht? Das erzählt er in dieser Folge von Podz-Glitz.

Weitere Themen im Talk: Wie es sich in England so fliegt, warum Kerim einst beim DHV den Ruf als Gesetzesloser hatte und wie es dazu kam, dass im kleinen mittelamerikanischen Land El Salvador ein Flugberg nach ihm benannt ist.

Wer gerne ein paar der im Podcast angesprochenen Videos von Kerim anschauen möchte, dem seien auf Youtube folgende Titel empfohlen:

Links:

- Videos von Kerim: <https://www.youtube.com/user/skate2hell/videos>
- Rush Hour Dream: <https://www.youtube.com/watch?v=PQ1V9dQB-rw>
- Fliegen ist Freiheit: <https://www.youtube.com/watch?v=UmV966PwwsQ>
- Bella Dog: <https://www.youtube.com/watch?v=85-6n17mVhw>

Quelle: <https://lu-glitz.blogspot.com/2019/01/podz-glitz-04-flughund.html>

Transcript

[00:00:18] **Kerim Jaspersen:** Podz-Glitz, der Lu-Glitz- Podcast.

[00:00:21] **Lucian Haas:** Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens.

[00:00:25] **Kerim Jaspersen:** Heute mit Kerim Jaspersen und Lucian Haas am Mikrofon.

[00:00:40] Kerim Jaspersen ist ein Name, der bei vielen Gleitschirmpiloten in der deutschsprachigen Szene so ein, irgendwoher kenne ich den, Gefühl auslöst. Das ist nicht, weil Kerim irgendwo mit Megastrecken oder als krasser X-Alps-Pilot aufgefallen wäre. Kerim hat sich vor Jahren mit erzählerischen Gleitschirm-Videos mit Titeln wie Rush Our Dream oder Fliegen ist Freiheit einen Namen gemacht. Das war noch ganz am Beginn der YouTube-Ära. Seit 2010 lebt und fliegt der heute 44-Jährige in England. Häufig beim Fliegen mit dabei, zum einen seine Frau Lena, zum anderen seine Hündin Bella. Und das auch in der Luft. Mich hat interessiert, wie Kerim es geschafft hat, dass Bella sogar Thermikflüge von über einer Stunde geduldig mitmacht.

[00:01:24] Einmal vor dem Mikrofon habe ich mir von ihm natürlich gleich noch mehr erzählen lassen. In der folgenden knappen Stunde geht es auch darum, wie es sich so in England fliegt, warum Kerim einst beim DRV den Ruf als Gesetzesloser hatte und wie es dazu kommt, dass in El Salvador in Mittelamerika ein Fluggebiet nach ihm benannt ist. Wer nun vorab den Eindruck hat, dieser Kerim Jaspersen müsse wohl ein wahrer Tausendsasser sein, der hört am besten auch noch bei der Musik genauer hin. Denn auch die stammt von Kerim. Das Stück heißt Istanbul und er hat es vor Jahren mal wieder während einer langen Wartezeit an einem Flughafen auf seinem iPhone komponiert.

[00:02:20] Stellen wir uns mal vor, wir gehen fliegen. Du und ich zusammen. Du darfst aber entscheiden, wo und wie wir das machen. Je nach deinem Vorlieben halt einfach. Und so frage ich dich, was sollen wir denn lieber machen? Sollen wir lieber an die Küste zum Soaring fahren oder fliegen wir lieber in den Bergen?

[00:02:37] **Lucian Haas:** Ich würde gerne hier bei uns fliegen gehen in England und da können wir auch in den Bergen soaren. Und das ist fast wie an der Küste, nur halt mit einem schönen Berg.

[00:02:49] **Kerim Jaspersen:** Und was nehmen wir dann als Schirm mit? Einen EN-A, einen EN-B oder einen EN-C?

[00:02:55] **Lucian Haas:** Das ist hier völlig dir überlassen, weil die fliegen alle gleich gut in Soaring-Bedingungen. Und ich persönlich bin immer gerne mit EN-B unterwegs. Und das liegt darin, dass ich immer abgelenkt bin beim Fliegen mit Fotografieren, Filmen oder Passagieren.

[00:03:20] **Kerim Jaspersen:** Was fliegst du aktuell für einen Schirm?

[00:03:22] **Lucian Haas:** Einen Low-EN-B und zwar einen Phantom XS.

[00:03:26] **Kerim Jaspersen:** Okay, jetzt geht es als nächstes. Wir müssen entscheiden, was nehmen wir für Gurtzeuge mit? Nehmen wir ein Liegegurtzeug oder ein Sitzgurtzeug?

[00:03:34] **Lucian Haas:** Da wir hier auf jeden Berg rauflaufen müssen, mag ich gerne leichte Gurtzeuge. Und ja, also entweder habe ich gerne Berggurtzeuge, also wirklich sehr leichte oder leichte Liegegurtzeuge. Also ich würde sagen, lass uns ein Liegegurtzeug mitnehmen, das ist wärmer um die Jahreszeit.

[00:03:56] **Kerim Jaspersen:** Okay, und dann noch der Helm, offen oder geschlossen?

[00:03:59] **Lucian Haas:** Ein guter Helm ist geschlossen.

[00:04:01] **Kerim Jaspersen:** Letzte Frage in dieser Runde dann noch. Wirst du denn deinen Hund mitnehmen, ja oder nein?

[00:04:07] **Lucian Haas:** Ja, den nehmen wir mal mit. Und

[00:04:10] **Kerim Jaspersen:** das geht mit dem Fliegen?

[00:04:11] **Lucian Haas:** Das geht, also man kann nicht jeden Hund einfach so mitnehmen, aber bei uns war das mehr so, dass es nicht ging, den Hund nicht mitzunehmen, weil ja, wir haben das ein paar Mal versucht, aber sie hat immer nur gejault und gebellt und wollte mit. Und dann haben wir sie im Auto eingesperrt und dann hat sie uns das Auto zerlegt, also den Himmel runtergerissen.

[00:04:40] Und ja, dann haben wir halt gedacht, sie muss halt dann mit, wenn sie nicht da bleiben kann.

[00:04:48] **Kerim Jaspersen:** Ja, ich habe gehofft, dass du sagst, du nimmst den Hund mit, nämlich, das habe ich schon gedanklich vorbereitet, diese Antwort. Es gibt ja auf YouTube ein Video, da hast du das auch gezeigt, das Video heißt

Bella Dog und darin sieht man, wie du mit deinem Hund Bella in den Alpen fliegen gehst. Da sitzt die Bella eigentlich ganz ruhig bei dir irgendwie auf dem Schoß. Das ist ein ganz kleiner Hund, kein Schoßhündchen, sondern schon so mittelgroß und in so einem besonderen Geschirr, wenn ich das richtig gesehen habe. Und dazu trägt sie auch noch eine richtig coole Brille, also der Hund trägt diese coole Brille. Wie bist du eigentlich überhaupt darauf gekommen, mit deinem Hund so fliegen zu gehen? Das

[00:05:25] **Lucian Haas:** ist nach und nach gekommen und zwar hatten wir sie zunächst, ja wie gesagt, nur so aus Verlegenheit mitgenommen. Aber dann war die Frage, ob wir sie mit auf unsere Hochzeitsreise..... in die Alpen nehmen oder nicht. Und wir waren uns nicht ganz sicher, ob die sich bei langen Flügen genauso ruhig verhalten würde, wie bei kurzen Zoringflügen. Aber dann haben wir gedacht, wir lassen es darauf ankommen und wir hatten genug mit ihr geübt. Und tatsächlich, nach so einem, ja eigentlich schon beim ersten Flug, waren wir über eine Stunde unterwegs und sie war völlig ruhig. Also... Aber wir haben sie auch..... Einfach bestochen, und zwar ist der Hund sehr verfressen, und wir haben dann immer eine Extraladung von ihren Lieblingssnacks mitgenommen, und dann während des Fluges und vor dem Flug und nach dem Flug gab es dann halt unendlich viel von diesen Treats, und so hat ihr das Fliegen dann auch Spaß gemacht.

[00:06:33] Und man merkte, sie wurde auch immer entspannter.

[00:06:35] **Kerim Jaspersen:** Jetzt hast du gesagt, so ein Flug war eine Stunde. Zeig, dass der zwischendurch vielleicht nicht so wohl ist, dass der vielleicht sogar schlecht geworden ist. Ich meine, Thermikfliegen müsst ihr ja dann schon gemacht haben, da ging es dann immer im Kreis.

[00:06:47] **Lucian Haas:** Ja, gar nicht. Also ihr wurde überhaupt nicht schlecht und das Einzige, wenn meine Frau sehr nah bei uns geflogen ist, dann hatte sie immer so den Drang, dass sie rüber wollte. Also sie macht das immer noch, die steht dann auch manchmal auf und versucht da... Sie ist sehr aufgeregt und will da immer hin und ich habe das Gefühl, sie hat gar kein Gefühl für Höhe. Also sie nimmt das nicht irgendwie... Ich glaube, wenn man ihr sagen würde, springen, dann würde sie versuchen zu springen. Sie ist da völlig schmerzbehaftet.

[00:07:29] **Kerim Jaspersen:** Nun hast du ja gesagt, ihr habt trainiert, du hast mit kleinen, zuringen Flügen angefangen. Was muss man denn dem Hund beibringen oder wie gehst du da oder wie bist du da vorgegangen? Dass die das wirklich für sich angenommen hat und einfach sagt, das lasse ich mit mir machen.

[00:07:44] **Lucian Haas:** Von Hund zu Hund ist das sehr verschieden, weil manche Hunde werden gerne hochgehoben oder sitzen auf dem Schoß von Natur aus und manche nicht. Und unser Hund mochte das gar nicht. Der war halt absolut kein Schoßhund und den mussten wir dann trainieren. Also wenn man gesessen hat, dass er erstmal die Vorderpfoten so aufs Knie legt und dann kriegt er Futter. Dann haben wir ihn beigebracht in eine... Abkiste sich reinzusetzen und immer gefüttert. Dann haben wir angefangen, sie so ein bisschen hochzuheben mit der Kiste und wieder abzusetzen und gefüttert. Dann habe ich ihr beigebracht, in eine Einkaufstüte zu steigen, so eine bisschen größere Ikea-Tüte und habe sie damit hochgehoben.

[00:08:27] Und immer mit Futter und viel spielen. Der erste Flug war dann, oder die ersten drei, vier Flüge waren dann am Tandem. Also da war dann meine Frau mit dabei oder ein Freund. Und der hatte den Hund und ich habe mich halt nur ums Fliegen gekümmert und der Passagier hat sich nur um den Hund gekümmert. Und das auch immer mit viel Futter, kurze Flüge. Und so haben wir sie dann so langsam da rangeführt.

[00:08:52] **Kerim Jaspersen:** Ist das denn fürs Starten was Besonderes? Ich meine, du läufst ja, die hängt dann wahrscheinlich dir einfach irgendwie vor der Brust an den Karabinern. Das muss ja so ein Hund dann auch erstmal aushalten können.

[00:09:03] **Lucian Haas:** Ja, was ich gemacht habe, ich habe jetzt einen Bergsteigergurt, also den Brustteil. Von einem Bergsteigergurt für einen Menschen habe ich an. Und der Hund hat einen Gurt an und die klinken ich da so ein, dass wenn ich aufrecht stehe, dann hängt sie mir fast vor der Brust oder vor dem Bauch. Und ich kann nur halt frei laufen. Und sobald ich mich hinsetze, wird sie dann quasi automatisch auf meine Knie gesetzt. Und so geht das eigentlich mit dem Starten, aber es ist natürlich schon ungemütlich für den Hund. Und auch das sollte man halt vorher in Ruhe üben. Weil beim Start muss man sich natürlich dann auf den Start konzentrieren und kann sich nicht um den Hund kümmern.

[00:09:45] **Kerim Jaspersen:** Geht denn da nur Vorwärtsstart oder machst du da auch Rückwärtsstarts mit?

[00:09:48] **Lucian Haas:** Das geht beides, rückwärts und vorwärts. Eigentlich ist mir Rückwärtsstart sogar lieber, weil das Laufen eher nicht so schön ist für den Hund. Und bei stärkerem Wind, da muss man halt nicht laufen.

[00:10:01] **Kerim Jaspersen:** Jetzt stelle ich mir vor, du hebst ab, jetzt musst du dich irgendwie vor dich hinsetzen wahrscheinlich irgendwie auf dem Schoß und sagst, jetzt werd mal ruhig oder so. Also gleichzeitig ist natürlich Start auch eine stressige Phase, wo man vielleicht mit was anderem beschäftigt ist. Am besten vielleicht gleich noch der Hausbart links vorm Startplatz und du sagst, da muss ich jetzt rein, gleichzeitig mein Hund. Das kriegst du aber alles gut geregelt.

[00:10:22] **Lucian Haas:** Ja, da sprichst du ein gutes Thema an, weil das ist wirklich das Hauptding, denke ich, beim Fliegen mit dem Hund. Also der sitzt schon automatisch bei mir auf dem Schoß, aber auch weil er das gewöhnt ist. Ich glaube...

[00:10:39] Beim ersten Flug, da ist er mir mal so halb runtergesprungen und baumelte dann so neben mir und dann hatte ich dann auf einmal sehr viel zu tun. Also jetzt musste ich ins Aufwindband kommen, anderen Piloten ausweichen, den Hund raufheben und das war... Also wenn man mit seinem Hund fliegt, dann muss das Fliegen schon komplett Nebensache sein. Also das muss so in einem drin sein, dass man da nicht mehr drüber nachdenkt. Was man da macht, weil auch durch die ganze Startvorbereitung und Starten und Losfliegen, das ist schon eine Mehrbelastung, so ein Hund.

[00:11:23] **Kerim Jaspersen:** Ist eigentlich dieses Geschirr, in dem die drin hängt, ist das eine Spezialanfertigung?

[00:11:27] **Lucian Haas:** Das gibt es als Spezialanfertigung, aber das ist einfach jetzt ein Off-the-Shelf-Klettergurt für Hunde, den man so kaufen kann einfach.

[00:11:35] **Kerim Jaspersen:** Als Klettergurt, um in den Bergen eigentlich klettern zu gehen? Genau. Das wusste ich gar nicht, dass man... Klettergurte für Hunde gibt, das ist ja... Gibt es. Ja okay, so lernt man nie aus. Nun trägt Bella im Flug auch eine Brille, habe ich gesehen. Und normalerweise wird man sich vorstellen, also ich habe keinen Hund, ich habe nur eine Katze, aber wenn ich der eine Brille aufsetzen würde, die wäre nur damit beschäftigt, diese blöde Brille irgendwie von ihren Augen wieder runter zu kriegen. Wie hast du das hingekriegt, dass Bella diese Brille einfach aushält?

[00:12:04] **Lucian Haas:** Also Hunde brauchen eine Brille, weil sie kriegen Bindehautentzündung, wenn sie in so einem Luftstrom sitzen. Deshalb soll man sie nicht auch aus dem Fenster schauen lassen, beim Autofahren oder so. Und da gibt es spezielle Brillen für Hunde und die haben ein Band, was hinten, hinterm Kopf durchgeht und eins, was so unter der Schnauze durchgeht, so ein Gummiband. Und dadurch sitzt die schon relativ fest. Und ja, die Marke heißt Doggles, also wie Goggles, nur mit D. Und die behält die Brille auf, also beim Start und im Futter. Das ist ein Flug, komischerweise, ich weiß nicht warum. Und sobald wir gelandet sind, dann kommt sie auf die Idee, dass sie die Brille eigentlich nicht mehr so gerne will.

[00:12:48] **Kerim Jaspersen:** Vielleicht ist sie ja auch aufgeregt in der Luft. Vielleicht. Dann denkt sie an die Brille gar nicht. Es gibt so viel zu gucken, dass es der Teil gar nicht mehr so interessant ist.

[00:12:55] **Lucian Haas:** Ich könnte mir auch vorstellen, dass sie einfach so aufgeregt ist am Anfang, dass sie dann das quasi vergisst. Aber ich habe sie nie gesehen, dass sie versucht hat, die Brille abzumachen.

[00:13:05] **Kerim Jaspersen:** Hast du denn den Eindruck, dass der Bella das richtig Spaß macht? Es gibt ja Hunde. Hunde, sobald du die Autotür aufmachst, springen die ins Auto rein, weil die Autofahren so geil finden oder sowas. Hast du den Eindruck, Fliegen findet die auch super? Und sobald du mit diesem Berggeschirr ankommst, sagt die, hey, es geht wieder zum Fliegen?

[00:13:20] **Lucian Haas:** Ja, also sie hat auf jeden Fall, ich glaube, wir haben das mit so vielen positiven Assoziationen oder positiven Dingen assoziieren können, dass sie sich schon freut, wenn wir das rausholen. Und wenn es an Starten geht, ist sie sowieso kaum noch zu halten. Ich glaube auch, weil sie Angst hat, dass sie nicht mitkommt eher so. Aber im Prinzip ist es, glaube ich, eher, dass sie so das Ganze freut, dass wir irgendwie losfahren mit dem Auto und den

Packsäcken, weil sie weiß, wir gehen jetzt auf den Berg irgendwo drauf. Und ich glaube, es ist mehr das Spazierengehen, was ihr Freude macht und den Flug nimmt sie in Kauf. Aber ich habe jetzt auch nicht so das Gefühl, dass sie das großartig noch stört.

[00:14:05] Wenn du jetzt mit Hund fliegen gehst, wie häufig nimmst du sie wirklich mit zu deinen Flügen? Also wenn wir zusammen fliegen gehen, eigentlich immer. Und wenn nur ich alleine fliegen gehe und den Hund eigentlich nicht mitnehmen muss, dann auch nicht. Also wahrscheinlich so jedes zweite oder jedes dritte Mal kommt sie ungefähr mit.

[00:14:24] **Kerim Jaspersen:** Das heißt aber unterm Strich, du kommst damit auch heute etwas weniger in die Luft, beziehungsweise bist nicht so lange in die Luft, weil du dann schon Rücksicht auf den Hund noch nehmen musst und sagst, okay, dann gehe ich vielleicht lieber nach 20 Minuten landen. Vielleicht passt sie ja dann nicht mehr so dolle oder ist das gar keine Einschränkung?

[00:14:38] **Lucian Haas:** Das ist eigentlich keine Einschränkung. Ja, also wir haben schon so richtige kleine Streckenflüge mit dem Hund gemacht. Wenn ich jetzt an so einen Soaring-Flug denke, bin ich eh nach einer Stunde, habe ich schon keine Lust mehr.

[00:14:54] Also dann gehe ich auf jeden Fall mal wieder landen.

[00:14:57] **Kerim Jaspersen:** Keine Lust mehr, weil dir kalt ist oder keine Lust mehr, weil du sagst, boring Soaring, jetzt bin ich 500 Mal hier vor der Kante hin und her geflogen, das reicht jetzt auch?

[00:15:04] **Lucian Haas:** Ja, ich glaube, ich bin mehr so ein Starter und Lander. Also das Starten und Landen. Das Landen macht mir Spaß und dann fliege ich ein bisschen rum und dann lande ich wieder, unterhalte mich und starte wieder raus. Also für mich ist das so das Schöne am Soaring, dass man halt auch mal am Boden ist. Aber wenn ich jetzt irgendeine Aufgabe habe, also irgendeine Strecke oder irgendwas, wo ich hin will, dann kann ich stundenlang fliegen. Es ist halt nur, wenn ich jetzt auf der Stelle irgendwo rumfliege, dann ist so, ja, ist eine Stunde. Das ist ja eigentlich das Maximum, was ich so mache.

[00:15:44] **Kerim Jaspersen:** Nun hast du vorhin gesagt, für unseren imaginären Flugausflug, den wir da angetreten haben, hast du gesagt, wir gehen in Großbritannien fliegen. Das heißt, du wohnst in Großbritannien ja jetzt. Ich telefoniere jetzt auch gerade mit dir, skype mit dir jetzt gerade nach Großbritannien. Und hast aber allerdings früher mal in Hamburg gewohnt. Was hat dich denn nach England verschlagen?

[00:16:06] **Lucian Haas:** Ich habe in Hamburg gewohnt, genau. Und dann habe ich... Ich

[00:16:11] **Kerim Jaspersen:** habe meine

[00:16:11] **Lucian Haas:** Frau oder jetzige Frau kennengelernt. Und die hat in England gewohnt und zwar, weil sie Akademikerin ist und an der Uni in Kiel gearbeitet hat. Also University of Kiel in Staffordshire. Und ich bin zunächst erstmal so hin und her gependelt. Aber dann war ich in Wales auf dem Filmfestival. Und dort habe ich so lokale Piloten kennengelernt. John Sylvester kennt vielleicht der eine oder andere noch.

[00:16:43] Und Jareth, der mit Steve Nash da unterwegs war leider.

[00:16:52] Und die waren einfach so nett. Und ich hatte keinen Schirm mit. Dann haben die mir Schirme gegeben und haben mir gesagt, wo ich fliegen gehen kann. Und ich hatte da den Megaflug in Wales in der Snowden-Gegend da. Und ich bin irgendwie gelandet und habe dann da gegessen und mit denen Bier getrunken. Und dachte, das ist das perfekte Land für mich. Und dann habe ich mich entschieden, auch nach England zu ziehen.

[00:17:19] **Kerim Jaspersen:** Auf den ersten Blick denkt man immer, England, ob man da überhaupt zum Fliegen kommt. Jetzt sagst du, das ist das perfekte Land für dich. Also rück mir mal meine Vorstellungen gerade. Wie gut kann man in England Gleitschirmfliegen?

[00:17:33] **Lucian Haas:** Ja, man kann ziemlich gut fliegen, weil es ist ein kleines Land, aber sehr, sehr vielfältig. Also von der Landschaft her und auch vom Gleitschirm. Man kann eigentlich in relativ kurzer Zeit in sehr viele verschiedene Fluggebiete fahren. Und das reicht halt von Küsten, Zorin-Gebieten über kleine Hügel bis so kleine Mini-Alpen. Also in

Wales, der Snowden ist glaube ich schon knapp 1000 Meter hoch und geht von Meereshöhe hoch. Also das ist schon ein richtiger Berg. Und bei uns haben wir noch die Yorkshire Dales. Und auch das Lake District ist nicht weit. Das ist eine der schönsten Landschaften, die man sich so vorstellen kann.

[00:18:18] Also es sieht so ein bisschen so Herr der Ringe mäßig aus. Und es ist ja so Miniaturberge, aber also 1000 Meter ist schon auch, das ist schon ein Berg. Also wenn es wirklich vom Boden aus gemessen ist. Das

[00:18:35] **Kerim Jaspersen:** sind aber jetzt auch 1000 Meter quasi Top to Bottom. Du kannst 1000 Meter runterfliegen oder? Genau. Aber es gibt keine Bergbahnen, die da hochfahren, sondern da muss man auf 1000 Meter hochlaufen.

[00:18:45] **Lucian Haas:** Genau. Also manchmal kann man so ein bisschen anfahren oder man läuft halt von 300 Meter hoch auf 700 oder so. Also das ist dann nicht so schlimm. Aber also ein paar hundert Höhenmeter muss man normalerweise schon gehen. Bis auf die paar Berge, die auch sehr beliebt sind, wo man dann wirklich nach oben fahren kann. Und dort parken und direkt starten. Vor allen Dingen für Drachenflieger. Und da ist das halt eigentlich die einzige Möglichkeit, da in die Luft zu kommen. Hat

[00:19:16] **Kerim Jaspersen:** sich die Fliegerei für dich geändert mit dem, dass du nach Großbritannien gezogen bist? Also fliegst du dort anders, als du auf dem Festland geflogen bist?

[00:19:25] **Lucian Haas:** Das ist eine gute Frage, weil ich ja in Hamburg gewohnt habe, waren meine meisten Flüge Soaring-Flüge an der Küste. Und von daher war England dann nicht so anders. Wir fliegen halt immer bei stärkerem Wind. Also da sind schon... Immer so 20 km/h am Startplatz oder mehr. Und dann sohen wir auf und suchen Anschlüsse in der Thermik und gehen dann auf Strecke. Aber das sind dann immer so Downwind-Flüge. Und von daher ist dieses Soaring-Element war schon so ein bisschen... Da habe ich mich gleich zu Hause gefühlt.

[00:20:02] **Kerim Jaspersen:** Nun sagst du immer wir. Was heißt wir? Hast du dich in England da einem Club angeschlossen? Oder ist es da eh so, dass man sagt, als Gleitschirmflieger... Man muss in einem Club sein, um dort vielleicht sogar legal fliegen zu können oder so?

[00:20:16] **Lucian Haas:** Muss man natürlich nicht, aber es bietet sich schon an, weil die Clubs sind mehr sozusagen geografische Vereinigungen von Fliegern, die einfach die Fluggebiete betreiben, betreuen.

[00:20:37] Man muss ja so eine Kommunikation mit den Landownern... Aufrechterhalten. Bei sehr stark frequentierten Gebieten oder größeren Vereinen bezahlen die auch manchmal was, den Landownern. Und jetzt, wo ich wohne, wir bezahlen denen nix. Aber wir sind natürlich auf deren Goodwill angewiesen. Und wir laden die einmal im Jahr zum Essen ein, machen so ein Event und schenken denen einen Whisky zu Weihnachten und solche kleinen Sachen. Und natürlich kommen dann auch so Sachen auf die Webseite. Wenn jetzt... Wenn ein Fluggebiet gerade gesperrt ist wegen Lammung oder wegen einer anderen Sache, weiß nicht, die Tochter hat gerade ihr Pferd da oder was auch immer und das mag keine Gleitschirme.

[00:21:24] Also auf solche Sachen muss man halt Rücksicht nehmen. Aber

[00:21:27] **Kerim Jaspersen:** das ist ja in Deutschland ganz genau so. Also da kommt der Bauer an und sagt, da habe ich jetzt mein Pferd stehen oder mein Vieh stehen oder sonst was. Ihr müsst entweder die andere Wiese nehmen oder sonstiges.

[00:21:36] **Lucian Haas:** Genau. Und da ist halt der Club ein super Ansprechpartner für so jemanden. Weil der kann das dem sagen. Die tun das auf die Webseite. Und wenn man dann fliegen will auf den Sides und jetzt nicht zum Club gehört, ruft man normalerweise da einmal an und fragt nach, ob das okay ist. Und dann sind die auch immer normalerweise sehr freundlich.

[00:21:58] **Kerim Jaspersen:** Wenn ich jetzt als Tourist, als Gleitschirmtourist nach England käme, was würdest du mir denn empfehlen, wenn ich dort fliegen wollte? Sollte ich auch immer den lokalen Club kontaktieren? Und wie würden die auf mich reagieren, wenn ich da als Deutscher komme? Wenn man sagt, ich will hier gerne fliegen?

[00:22:14] **Lucian Haas:** Die sind normalerweise, also in jetzt so kleineren Clubs wie bei uns, sind die ganz begeistert dann, wenn jemand sich die Mühe gemacht hat, da anzurufen. Und dann kriegt man viele nützliche Tipps. Und also

würde ich auf jeden Fall machen, weil es ist nie verkehrt. Es wird einem nie jemand sagen, nein, du darfst hier nicht fliegen, altes Deutscher oder so. Also es ist eher immer, hat meistens ein Positiv. Natürlich gibt es auch Fluggebiete jetzt gerade im Süden England, wo sehr viele Piloten sind und wo es teilweise dann auch Startgebühren gibt oder so eine Tagesmitgliedschaft oder solche Sachen wie in Deutschland auch. Und dann muss man dann halt manchmal dann irgendwie fünf Euro bezahlen oder was auch immer.

[00:23:04] Ist jetzt aber meistens auch kein Beinbruch. Normalerweise, wenn man am Startplatz einfach nur ankommt und jetzt nirgends, wo eine Telefonnummer gefunden hat oder es hat sich halt nicht ergeben, dass man da angerufen hat, dann kann man auch einfach Leute ansprechen und einfach mal fragen, wie die Situation ist. Das ist sicherlich auch immer gut, auf die lokalen Piloten zuzugehen. Und ganz oft sagen sie dann auch, ja, eigentlich muss man da anrufen, aber das ist jetzt auch egal. Ich

[00:23:32] **Kerim Jaspersen:** habe mal irgendwo gelesen, dass es in englischen Clubs auch häufig sowas, das nannten die dann ein Mentoring-System, dass es sowas gibt, wo dann andere... Anfänger, die neu in Clubs kommen, auch besonders betreut werden, quasi einen zugewiesen bekommen, der sagt, wir führen dich da heran an das weitere Fliegen. Ist das bei dir im Club auch so? Beziehungsweise kennst du ein solches Mentoring-System und wie funktioniert

[00:23:55] **Lucian Haas:** das? Ja, das funktioniert in England eigentlich noch. Und zwar haben wir sogenannte Club-Coaches, also vom BHBA, vom Dachverband, also was sozusagen der englische DAV ist. Die bieten so Kurse. Die bieten so Kurse an für diese Coaches. Das ist halt nicht wie ein Fluglehrer, es ist einfach so ein Mentor, wie du gesagt hast. Und die kümmern sich um Leute, die gerade ihren Schein gemacht haben oder Hilfe brauchen oder Wiedereinsteiger. Und dann gibt es sogenannte Coaching-Days, wo man sich trifft auf dem Berg und dann zusammen fliegen geht. Und in Deutschland gibt es das theoretisch auch ein bisschen.

[00:24:39] Allerdings kann man sich da auch... Rechtlich doch in arge Schwierigkeiten bringen, wenn man sozusagen so halb als Fluglehrer, halb als Club-Coach da irgendwie jemandem zu irgendwas rät. Und wenn da was passiert, dann ist das halt schwierig. Und in England ist das eigentlich auch nicht ganz ohne, aber ich habe da noch nie gehört, dass es irgendwas gab. Und daher funktioniert das System. Also jeder Club hat mehrere Club-Coaches und als frischgebackener Pilot sozusagen kann man dann die ersten Wochen, Monate, Jahre sozusagen in dieser Gruppe verbringen und das Fliegen dann wirklich lernen.

[00:25:31] Und das ist schon gut, weil ich schon sehe, dass jemand, der jetzt aus der Schulung kommt, noch kein fertiger Pilot ist. Das ist schon ein gutes System. Hast

[00:25:41] **Kerim Jaspersen:** du denn auch Kontakt? Auch mal englische Schulen, also Flugschulen besucht beziehungsweise beobachtet. Läuft da in der Ausbildung was anders ab? Ich meine, die haben jetzt auch nicht immer... Du sagst, in Wales gibt es zwar hohe Berge, aber dann wahrscheinlich auch nicht immer. Und überall, dann hast du halt nur deine 100-Meter-Hügelchen und dann sollst du da fliegen lernen.

[00:25:58] **Lucian Haas:** Ja, also am 100-Meter-Berg fliegen zu lernen ist einfach schon schwierig, weil man ja immer die 100 Meter dann rauflaufen muss. Und dann schafft man vielleicht einen Flug oder zwei. Oder so maximal drei. Und dann war es das auch schon für so einen normalen Flugschüler. Deswegen lernen die manchmal an noch kleineren Bergen fliegen. Also die Flugschule, mit der ich hier... Also ich bin hier öfter mit Dean Crosby unterwegs. Das ist halt ein Freund von mir und der hat seine Flugschule. Und das ist... Also der unterrichtet seine Schüler an so einem 30-40-Meter-Buckel. Und da lernen sie erstmal Groundhandling. Und dann machen sie...

[00:26:44] Dann machen sie ein paar gerade Flüge runter. Und dann geht es eigentlich darum, Flugschülern hier beizubringen, dass sie oben bleiben. Beim Sohren dann quasi. Sohren, genau. Oder mal ein bisschen Thermik. Aber meistens halt so eingelagerte Thermik höchstens. Aber es geht halt darum, Aufwinde zu finden und zu nutzen. Und dann top zu landen wieder. Also das ist sozusagen, wo der Fluglehrer dann sagt, okay, der kann jetzt fliegen. Und dann gibt es eine Unterschrift. Und dann kriegt er seinen Schein.

[00:27:16] **Kerim Jaspersen:** Das heißt aber, er muss noch nicht mal richtig Thermik geflogen sein. Sondern Fliegen heißt, starten, steuern, landen können, sohren können. Aber ein 360 gedreht zu haben, das kommt dann vielleicht irgendwann Jahre später irgendwo mal zufällig.

[00:27:30] **Lucian Haas:** Also ein 360 ist hier nicht so einfach zu fliegen. Also kommt drauf an, wo man fliegt. Aber für jemand, der sich in einem Aufwindband halten kann, ist auch ein 360 dann eigentlich kein Problem mehr. Also jemand, der hier einen Schein gemacht hat, der kann halt rückwärts starten, zuhören und top landen. Das ist, was hier wichtig ist. Ob jemand einen Vollkreis fliegen kann.

[00:27:56] Also ich glaube, aber davon gehen die auch aus, dass dazu jemand in der Lage ist.

[00:28:00] **Kerim Jaspersen:** Heißt das, wenn jetzt ein Brite mal in die Alpen fährt und noch nicht viel Erfahrung hat, sollte man möglichst vorsichtig mit dem umgehen oder Abstand halten? Ja, auf

[00:28:08] **Lucian Haas:** jeden Fall. Wenn es also am Start Stäbchen, Briten immer da durchherfliegen. Davor, dass sie nicht vorwärts starten können und dann versuchen sie manchmal rückwärts zu starten, obwohl kein Wind ist. Und das sieht ziemlich lustig aus. Und das andere, wenn sie sich dann dazu durchringen, vorwärts zu starten, dann haben sie Angst zu laufen, weil sie das nicht kennen, dass die Kappe weich ist. Also die kennen das halt nur, dass dann man schon, man geht ein paar Schritte und dann hebt es einen weg. Und für die ist so in den Alpen zu starten wie Baseball. Basejumpen, mehr oder weniger. Die haben da richtig Bammel vor. Und auch bei der Landeeinteilung, die kennen halt oft keinen Boxer-Approach. Das ist halt auch eine Sache, wo Briten dann Schwierigkeiten haben.

[00:28:57] Oder einfach bei Nullwind zu landen, die können das schlecht einschätzen.

[00:29:03] **Kerim Jaspersen:** Bist du denn da jetzt in England quasi auch bekannt als einer, der sagt, wow, der kann nicht nur Küstensohren, sondern der hat auch schon in den Bergen Thermik geflogen und hat schon, da wirklich große Erfahrungen gemacht. Ist man dann in dieser Szene gleich quasi eine Liga drüber eingeordnet? Ich

[00:29:22] **Lucian Haas:** glaube nicht. Also es fällt halt auf, ob man jetzt irgendwie beim Groundhandling gut ist oder nicht. Und da hatte ich halt den Vorteil, dass ich von der Küste kam, ganz viel Groundhandling gemacht habe und halt meinen Schirm in jeder Bedingung aufziehen kann, aus jedem Winkel. Und dadurch haben sie so gedacht, oh, jemand kommt aus Deutschland und das ist für sie so gleich Alpen und kann starten. So, da waren sie ein bisschen überrascht. Aber jetzt so vom Fliegerischen her ist das Niveau schon relativ hoch hier. Also auf jeden Fall unter den Leuten, die auf Strecke gehen, weil es nicht ganz einfach ist.

[00:30:05] Und ja, also wer hier Strecken fliegt, der ist meistens auch schon ziemlich gut. Also die Leute können dann auch in den Alpen. Gute Strecken fliegen.

[00:30:16] **Kerim Jaspersen:** Jetzt springe ich mal ein bisschen. Du hast nämlich gerade erwähnt, ja, du hast das Küstenfliegen ja hauptsächlich am Anfang hauptsächlich gemacht und das meiste auch dort gelernt, als du in Hamburg noch gelebt hast. Und damals hast du ja auch schon Videos gemacht von deiner Fliegerei. Manche davon waren auch so ein bisschen, du zeigst eigentlich deine illegale Küstenfliegerei, die du damals betrieben hast und hast das damit dokumentiert. Gab es damals eigentlich Reaktionen vom DAV, der sich bei dir da beschwert hat irgendwie?

[00:30:43] **Lucian Haas:** Ja. Gab es. Und zwar war damals der DAV ja noch sehr, also der war noch ein bisschen anders als der DAV jetzt. Und das war noch vor YouTube, wo ich diese Filme gemacht habe. Und wir sind da teilweise ohne Helm rumgeflogen an nicht zugelassenen Fluggebieten mit unzugelassenen Schirmen und hatten da so einen Heidenspaß. Und diese Videos kamen. Und die kamen dann auch irgendwie entsprechend gut an. Aber der DAV war natürlich geschockt, dass es da oben solche Gesetzlosen gibt. Und dann, ich weiß nicht wann das war, irgendwann 2000 irgendwas,

[00:31:30] kam ich dann zur Thermikmesse und stieß auf Charlie Juist. Und ich kannte ihn so natürlich von Bildern und meinte so, hallo Charlie. Und er erkannte mich auch wieder und meinte, du bist einer von den Gesetzlosen.

[00:31:47] **Kerim Jaspersen:** Also nur zur Einordnung für die, die hier zuhören. Charlie Juist ist der Vorsitzende des DHV. Okay. Das heißt, du warst da der Gesetzlose und bist illegal geflogen ohne Helm und so weiter. Hast du dir eigentlich auch illegal damals quasi das Fliegen beigebracht? Oder wie bist du überhaupt als Hamburger Jung zum Fliegen gekommen?

[00:32:05] **Lucian Haas:** Das hatte ich noch ganz legal angefangen. Und zwar in Westendorf 1994 im Zuge von Skifliegern. Da war ich in der Ferien mit meinen Eltern. Da hatte ich mit meinem Vater einen Grundkurs gemacht. Aber damals schien mir so eine Gleitschirmausrüstung einfach unerschwinglich teuer. Und auch, ich kannte keine Fluggebiete in Hamburg, hatte keine Ahnung, dass man da irgendwo fliegen kann. Und erst 1998 oder 1999 habe ich es dann nicht mehr ausgehalten und habe dann noch einen Kurs gemacht und danach gesagt, du kaufst jetzt einen Schirm. Und dann hatte ich mir so einen alten Schirm, so offiziell zum Groundhandling üben, einen alten Edelspace, dann dort gekauft und habe mir dann damit so, ja, illegalerweise das Fliegen dann beigebracht.

[00:32:56] Also ich hatte zwar den Grundkurs gemacht, aber damit hätte ich jetzt noch nicht so fliegen gedurft. Und sowieso, da an der Küste gab es keine zugelassenen Fluggebiete. Aber ich habe halt, ja, es war halt hauptsächlich erstmal Groundhandling, und dann so on. Aber man lernte einfach unheimlich viel. In

[00:33:18] **Kerim Jaspersen:** der Szene noch bekannter geworden bisher, auch wieder durch Videos, ich glaube, dein bekanntester Film, der heißt Rush Our Dream. Da sieht man dich, wie du, ich glaube, es spielt in Hamburg ursprünglich, und du fährst mit der S-Bahn zur Arbeit, trägst einen Anzug. Düsseldorf. Düsseldorf, okay, Düsseldorf zur Arbeit, sitzt in der Bahn, trägst einen Anzug, schöne Schuhe und so weiter. Und dann fällst du in den Schlaf, träumst dann so weg, wachst im Traum in der Bergbahn wieder auf, fährst auf den Berg, trägst aber immer noch denselben Anzug, dieselbe Krawatte, tolle Schuhe, setzt dich oben irgendwo am Berg auf eine Bank, öffnest deine Laptoptasche und, oh Wunder, heraus kommt ein kleiner Gleitschirm. Und dann fliegst du im Film wirklich mit diesem Gleitschirm den Berg hinunter, hast aber nur so ein ganz kleines Gurtzeug an, so ein Bergsteigergurtzeug, aber man sieht es quasi, das Gurtzeug, nicht hinter dir flattert diese Laptoptasche noch so hinterher.

[00:34:08] Also ein tolles Bild eigentlich. Wie bist du auf diese Idee gekommen, so einen Film zu machen?

[00:34:12] **Lucian Haas:** Das war, ich glaube, hauptsächlich Ecke Fiedlers Idee. Und zwar ist ein befreundeter Pilot aus dem, da kannte Freiburg die Ecke. Wir hatten uns das einfach mal so ausgesponnen, so als Filmidee. Und dann hatte ich dann im Forum gefragt, ob jemand irgendwie Zeit und Lust hätte, mir zu helfen beim Film. Und das hat zufällig ein Gleitschirmpilot gesehen, beim Fernsehen gearbeitet hat, Christian Mann. Und dann haben wir einen Plan gemacht und das dann, ja, produziert zusammen. Mit

[00:34:48] **Kerim Jaspersen:** diesem Film hast du ja auch gleich sogar ein paar Preise gewonnen damals. Das war, glaube ich, 2011 oder 2012. Ja, ich glaube, 2009

[00:34:53] **Lucian Haas:** hatte ich den in Saint-Hilaire. Und genau, da habe ich einen Preis gewonnen, irgendeinen, glaube ich, Newcomer-Preis. Und dann hatte ich noch einen Preis in Wales, einen in Vancouver,

[00:35:10] da war ich beim Bergfestivals gewonnen. Und dann ist er nach, zum Banff Filmfestival gekommen. Das war natürlich dann das Allerbeste, wo er dann mit auf die Worldtournee dann gekommen ist. Hast

[00:35:22] **Kerim Jaspersen:** du dann darüber auch Rückmeldungen von vielen, also internationale Rückmeldungen bekommen, auch von Leuten, die gar nicht fliegen und sagten, wow, das ist ja richtig inspirierend oder sowas? Nee, aber er kam schon

[00:35:31] **Lucian Haas:** gut an, so in dieser Bergkletter, Mountainbike, Kajak-Community. Also, ich glaube, das war... Das war einfach eine Sache, womit sich viele, so dieses, so, dass man irgendwie arbeitet und man träumt, davon seinem Hobby nachzugehen. So, damit konnten sich viele identifizieren. Und, also, ich habe schon, also bei den Filmfesten schon gutes Feedback gekriegt. Aber jetzt im realen Leben treffe ich halt nur Gleitschirmflieger. Und klar, da bekomme ich dann auch, also da erkennen die mich dann schon ab und zu irgendwo wieder. Also, egal wo. Ob das jetzt in Brasilien ist oder, ja, Österreich oder England. Also, das haben schon viele diesen Film gesehen.

[00:36:18] Ich

[00:36:18] **Kerim Jaspersen:** habe auch den Eindruck, dass dieser Film damals, als er vor allem geguckt wurde, auch mit dazu beigetragen hat, diese Idee von Hike and Fly oder auch diese Idee von, mit sehr leichter Ausrüstung auf den Berg zu gehen, um das da quasi auch wie so mit den Keimen in der Gleitschirmszene gesetzt hat, dass doch sowas geht und dass man auch mehr in diese Richtung denken kann. Glaubst du, dass dieser Film heute noch den gleichen

Widerhall hätte, wo eigentlich Hike and Fly mittlerweile nicht zu einer absoluten Massenbewegung, aber in der Szene schon zumindest viel, viel mehr angekommen ist?

[00:36:49] **Lucian Haas:** Ja, also, ich glaube schon. Aber ja, das hatte natürlich nochmal so einen extra Novelty, Neuheitsfaktor, dass man so einen Schirm auch so klein packen kann, dass der in eine Laptoptasche passt. Und das war ja damals der E-Bags, der erste E-Bags, der halt rauskam, der das so ermöglicht hat. Es hat wahrscheinlich auch vorher schon leicht, ich glaube nicht, dass jetzt der E-Bags der erste Leichtschild war. Aber es war auf jeden Fall ein sehr interessantes Produkt, weil es war ja auch stabil, es hatte ummantelte Leinen und war letztendlich ein alltagstauglicher Leichtschild mit sehr kleinem Packvolumen.

[00:37:33] **Kerim Jaspersen:** Das war ja dann auch eine tolle Werbung für Nova, die du damit eigentlich gedreht hast. Ein super Werbefilm, auch wenn es vielleicht als solcher gar nicht geplant war. Aber gleichzeitig fällt auf, seither oder wenig später bist du auch ins Nova-Piloten-Team aufgenommen worden. Hängt das eine mit dem anderen zusammen?

[00:37:51] **Lucian Haas:** Nicht direkt, aber das hat bestimmt dazu beigetragen. Aber ich bin halt vorher schon Nova geflogen und ich hatte mich befreundet mit Pipo, also Philipp Medicus, im Forum noch. Und da war, ich weiß gar nicht, da war er noch praktisch. Praktikant, glaube ich, bei Nova. Oder noch nicht mal. Und so kam halt diese Verbindung zu Nova zustande. Und dann hatte ich, glaube ich, mich auch mit Hannes ein bisschen hin und her geschrieben.

[00:38:23] **Kerim Jaspersen:** Also Hannes Papisch meinst du den heutigen Konstrukteur?

[00:38:28] Hannes Papisch war früher Konstrukteur, heute hat er seine Marke Vieh, aber der Pipo ist mittlerweile der Konstrukteur von Nova. Aber damals sagst du noch Praktikant. Ist also schon eine Weile her, aber seitdem bist du da auch dann zu dem Nova-Piloten. Und du hast das Piloten-Team dann quasi da mit reingeholt. Genau,

[00:38:43] **Lucian Haas:** also nach diesem Erfolg mit dem Film und dann habe ich noch einen anderen Film gemacht über, ja, wie meine jetzige Frau fliegen lernt. Und ja, und dann haben die mich irgendwann gefragt, ob ich auch ins Nova-Team kommen möchte. Und das habe ich dann natürlich gemacht.

[00:39:02] **Kerim Jaspersen:** Und du bist heute auch immer noch dabei? Immer noch dabei, ja. Und was heißt das für dich, beziehungsweise was bringt es dir, dir im Piloten-Team von Nova zu sein? Ist das eine besondere Community, eine Ehre? Oder hast du da Gefühle dafür, dass du sagst, hey, ich bin Teammitglied oder so?

[00:39:20] **Lucian Haas:** Ja, also bringen tut es eigentlich nicht direkt wirklich. Aber was schön ist, ist, dass es so eine Community ist und man sich untereinander austauscht. Wir werden einmal im Jahr eingeladen auf so ein Team.

[00:39:40] Was natürlich sehr nett ist. Und dann, ja, gibt es halt so eine Nähe zu Nova, die halt ganz schön ist, dass man sich da mit denen austauschen kann, unterhalten über neue Schirme. Manchmal fragen sie einen, was man denkt, was man noch besser machen könnte. Also wenn man so sich für Fliegen interessiert und irgendwie eine Gemeinschaft mag und irgendwie ist das schon ganz gut. Also für Leute, wo Fliegen so ihr Lebensinhalt mehr oder weniger ist, ist das schon eine gute Sache.

[00:40:17] **Kerim Jaspersen:** Das Nova-Piloten-Team ist ja auch damit am Anfang auffällig geworden im positiven Sinne. Die haben quasi mit so einem Mentor-Mania beigetragen, als der Mentor 2 damals rauskam und plötzlich alle Strecken mit einem ENB, auch wirklich große Strecken geflogen wurde, hieß auch immer, ja, das sind aber auch diese Nova-Team-Piloten. Bist du eigentlich ein guter Pilot? Also hast du irgendeine Idee? Hast du schon welche besonderen Leistungen vorzuweisen? Nicht, dass ich das jetzt als was Tolles empfinde, aber hast du was, wo du sagst, ja, deswegen wurde ich da in das Team aufgenommen?

[00:40:48] **Lucian Haas:** Nee, ich glaube, ich wurde da aufgenommen wegen meiner Filmerei und vielleicht meiner Persönlichkeit irgendwie oder meiner sozialen Ader, aber nicht wegen meinen fliegerischen Leistungen. Für mich ist Fliegen irgendwie, was man nur schwer in einem Wettkampf tun kann. Also ich finde, genau wie Skateboard fahren oder Surfering, das ist zwar möglich, da einen Wettkampf draus zu machen, aber letztendlich ist es eine Sache, die man für sich selber macht, um Spaß zu haben. Und so ist das für mich auch immer geblieben.

[00:41:23] **Kerim Jaspersen:** Wenn du sagst, 1999 hast du deinen zumindest zweiten Schein gemacht, 1994 deinen ersten, dann mal ausgesetzt, 1999 richtig angefangen, das heißt jetzt 20 Jahre her. Was reizt dich denn heute nach so vielen Jahren noch immer an der Fliegerei? Also was bedeutet die Fliegerei für dich?

[00:41:39] **Lucian Haas:** Also es ist immer noch wie so ein Wunder für mich. Also wenn man so seinen Schirm ausbreitet und aufzieht und einfach so spürt, wie das einen weghebt und so loszuschweben, das ist irgendwie, ja, es fasziniert mich noch wie am ersten Tag. Und immer wenn ich in der Luft bin, dann denke ich so, wow, ich fliege. Und ich weiß nicht, ich hatte da schon seit Kindheit diesen Drang, fliegen zu wollen und habe davon geträumt und immer gedacht, das wäre so schön, wenn man jetzt so fliegen könnte.

[00:42:17] Und Gleitschirmfliegen hat mir halt genau das gegeben, dass man so wie so ein Vogel mehr oder weniger sich in diesem dreidimensionalen Raum bewegt und auch noch in so einer schönen Art und Weise. Also ich mag auch die Gekräfte in den Kurven und das ist einfach ein super schönes Gefühl. Ja,

[00:42:39] **Kerim Jaspersen:** ist Fliegen für dich dann auch immer noch Abenteuer heutzutage oder bist du so routiniert, dass du sagst, ob ich jetzt am Boden stehe oder in der Luft mich rumbewege? Abenteuer, das war früher mal.

[00:42:49] **Lucian Haas:** Ja, ist immer noch Abenteuer und zwar reise ich halt gerne und ich finde es auch toll, neue Fluggebiete zu entdecken. Und das ist dann schon manchmal abenteuerlich, wenn man jetzt irgendwo ist, wo noch nie jemand geflogen ist. Also einfach zu schauen, wie sind die Windverhältnisse, was ist da? Und mit dem Wetter zu beachten, Startmöglichkeiten, Landemöglichkeiten, was sind die Gefahren? Und ja, es ist schon ein hohes Risiko, was man eingeht beim Fliegen und viel Risikomanagement.

[00:43:22] **Kerim Jaspersen:** Wenn man auf deinem YouTube-Channel guckt, gerade was Abenteuer betrifft, da findet man auch einen Film, da geht es ums Fliegen in El Salvador. Das ist ja so ein mittelamerikanisches Land, was man eigentlich sonst fast nie irgendwo auf dem Schirm hat. Gibt es da überhaupt irgendeine bekannte Fliegerfliegerin? Fliegerlocation und wie kamst du darauf, nach El Salvador zu reisen, um dort fliegen zu gehen?

[00:43:43] **Lucian Haas:** Also ich bin in El Salvador geboren und immer wieder dorthin zurückgegangen zum Arbeiten auch und ich habe da auch mal wieder gelebt eine Zeit lang. Und ja, irgendwann habe ich halt meinen kleinen E-Bags mitgenommen und bin da auf einem Fluglehrer in Führungsstrichen getroffen, einen verrückten Franzosen namens Simon Vacher. Und der hat gerade sozusagen die erste Fuhre salvadorensischer Piloten dort ausgebildet, an so einem kleinen Hang, der schrecklich war. Und dann habe ich immer gedacht, es muss doch hier ein besseres Fluggebiet geben. Und dann sind wir zusammen rumgefahren und ich hatte so eine Idee, dass es da an so einer Ridge irgendwie ganz gehen könnte, so einer kleinen Bergkette.

[00:44:33] Und tatsächlich haben wir dann ein Fluggebiet entdeckt und befliegen. Und nach so ein paar Wochen sagte dann jemand aus dem Dorf, sag mal, wollt ihr das nicht vielleicht kaufen? Ich wollte ein Stück Land da oben verkaufen, den Startplatz. Und dann habe ich gesagt, ja, im Prinzip ja. Und dann wollte er aber eigentlich das Ganze verkaufen, den ganzen Berg mehr oder weniger, für 10.000 Dollar.

[00:45:04] Ein

[00:45:04] **Kerim Jaspersen:** ganzer Berg für 10.000 Dollar.

[00:45:05] **Lucian Haas:** Ja, und dann dachte ich so, das ist ein kleiner Berg, der ist vielleicht 300 Meter, und dann habe ich gesagt, ja, okay, so in so einem Anflug von Wahnsinn. Und dann habe ich halt diesen Berg gekauft. Und das ist halt seitdem sozusagen so der meistbesuchteste Flugberg mit einer schönen Startwiese, die halt gepflegt wird. Und so einen kleinen Club, den wir gegründet haben, der befliegt den halt. Und Ausländer, die da hinkommen, fliegen da auch gerne. Tanteplüge werden da gemacht. Du bist Ehrenmitglied in diesem Club? Ich bin Ehrenmitglied in dem Club. Und den haben sie auch irgendwie Loma de Kerim genannt. Und wenn man Loma Kerim eingibt bei Windfinder, ist das auch ein Windfinder-Spot, interessanterweise inzwischen.

[00:45:52] Also

[00:45:52] **Kerim Jaspersen:** Loma Kerim, der Hügel von Kerim. Ja, genau. Das heißt, du hast einen eigenen Hügel in El Salvador. Ja.

[00:46:01] Würdest du denn sagen, ist El Salvador eine Flugreise wert, oder ist es doch eigentlich zu groß, das Abenteuer, um sich dort vorzunehmen?

[00:46:07] **Lucian Haas:** Ja. Ja, ich glaube, jetzt rein zum Fliegen geht es halt nicht immer gleich gut. Es gibt ein paar gute Ecken da. Also Lago de Ilopango, der ist aber etwas mit den Gangs ein bisschen schwierig, weil der Landeplatz einer anderen Gang gehört als der Startplatz. Und man muss halt zu Fuß hochlaufen. Und dann geht man immer über die Grenze von der Gebietsgrenze, was halt schlecht ist.

[00:46:37] **Kerim Jaspersen:** Sind das sowieso Verbrecher? Verklarens, wenn du jetzt sagst Gang, oder wie habe ich mir das vorzustellen?

[00:46:41] **Lucian Haas:** Ja, das sind so, also die, ja, also werden so öfter als gefährlichste Gang der Welt oder gefährlichste Gangs der Welt zitiert. Also das ist die MS-13, also Mara Salvatrucha. Und die Dieciocho, das ist die 18th Street Gang. Die sind beide in L.A. gegründet worden, um sich gegen die Bloods, und Crips und so zu wehrzusetzen. Und dann im Zuge der Zero-Tolerance-Politik wurden die alle abgeschoben. Und ja, El Salvador wusste nichts davon. Die haben sich dann da eingenistet. Und inzwischen gibt es da 20.000 Mitglieder oder so. Sie sind auch zurück in die USA jetzt gegangen. Und ja, die sind brandgefährlich.

[00:47:27] **Kerim Jaspersen:** Das heißt, wenn man dort fliegen gehen will, muss man kein Startgeld, sondern am Ende irgendwie ein Schutzgeld zahlen, damit die einen ordentlich starten und landen lassen.

[00:47:35] **Lucian Haas:** Ja, also die eigentlich erpressen sich. Die nur so Bewohner und Businesses. Und weil das Gleitschirmfliegen ja kein Business ist und irgendwie das dient nur sozusagen der Erheiterung der Bevölkerung, da hat man da keine Probleme. Es ist halt nur, wenn man jetzt, wo man diese Gebietsgrenzen überschreitet, muss man halt aufpassen. Also beziehungsweise einfach es am besten nicht machen.

[00:48:03] **Kerim Jaspersen:** Jetzt von deinen Reisezielen, wo du sagst, da hast du dir schon verschiedenste Sachen angeguckt. Und wo würdest du El Salvador dort einordnen als Empfehlung für andere? Ganz unten oder irgendwo in der Mitte oder vielleicht auch noch weiter oben?

[00:48:15] **Lucian Haas:** Ja, also ich würde es da einordnen für Leute, die auch Interesse haben an dem Land und an Abenteuer. Es ist halt noch so ein bisschen, es ist halt sehr untouristisch. Den Tourismus, den es gibt, ist halt lokaler Tourismus. Das heißt, er ist authentisch und er ist günstig. Also und man kann toll surfen. Also für Surfer ist es auf jeden Fall. Eine Reise wert, finde ich, gibt eine super Welle da. Und der Flugberg ist auch nah am Surfstrand. Also so für jemand, der Abenteuer will, ist es auf jeden Fall gut. Und man kann auch schnell weiterfahren nach Nicaragua, was auch ein schönes Reiseland ist. Und Guatemala natürlich.

[00:49:01] **Kerim Jaspersen:** Wenn ich jetzt nicht so weit will, sondern nur nach England, um irgendwo in deine Gegend zu kommen. Welches Fluggebiet würdest du mir dort am ehesten, ans Herz legen, sagen, da musst du auf jeden Fall hin?

[00:49:12] **Lucian Haas:** Also die meisten fliegbaren Tage gibt es natürlich unten Brighton, die Ecke und...

[00:49:21] **Kerim Jaspersen:** Unten heißt im Süden von England. Im Süden,

[00:49:24] **Lucian Haas:** ja genau. Da ist auch ein bisschen wärmer noch

[00:49:26] **Kerim Jaspersen:** und so.

[00:49:27] **Lucian Haas:** Devil's Dyke, so die üblichen Sachen, da ist es auch wärmer. Und ja, das Wetter ist halt öfter mal gut. Und bei uns im Norden würde ich halt zum Fliegen nicht unbedingt herkommen, weil das kann halt auch mal längere Zeit nicht fliegbar sein. Allerdings, jetzt, wenn mich Leute besucht haben, konnten wir irgendwie immer fliegen. Also wir hatten mal so ein Ganova-Event hier. Da konnten wir auch, haben wir super Flüge gehabt. Und einmal hat mich einer von meinen Filmfreunden da aus Köln besucht. Und da sind wir auch, hatten wir fünf fliegbare Tage von

sieben.

[00:50:03] **Kerim Jaspersen:** Das ist dann aber schon der Jackpot für englische Wetterverhältnisse.

[00:50:07] **Lucian Haas:** Ja, Ja, ja, genau. Aber wenn man bereit ist, ein bisschen zu fahren, dann kann man eigentlich schon gut hier fliegen. Und das ist natürlich, also ich finde das so, diese Gegend im Lake District ist sehr schön. Und dann die Yorkshire Dales und Schottland ist auch wirklich gut. Das ist auch nicht so weit von hier. Jetzt

[00:50:27] **Kerim Jaspersen:** habe ich ein Video von dir gesehen. Du warst an Weihnachten sogar auf irgendeiner schottischen, war das schottische Insel? Auf jeden Fall irgendwie so eine Insel hoch im Norden, wo du auch denkst, wer kommt auf die Idee, an Weihnachten auf so ein Island zu gehen und dann auch noch fliegen zu gehen. Wie bist du auf die Idee gekommen?

[00:50:44] **Lucian Haas:** Wir wollten halt Weihnachten irgendwo verbringen, wo es halt kein Telefon gibt und wo wir ein bisschen Ruhe haben und keine Familie und keinen Trubel. Weil Weihnachten kann ja auch manchmal ein bisschen stressig sein. Aber den Schirm haben wir halt sicherheitshalber eingepackt. Ja, und dann auf einmal am 24. hatten wir, war es windstill nach irgendwie vier Tagen Sturm und Sonnenschein und dann dachte ich so, jetzt oder nie. Und dann bin ich losgeflogen. Das war wirklich ein fantastischer Flug mit Steinadlern und Steinadlerpäpchen dabei und es war echt super. War

[00:51:22] **Kerim Jaspersen:** das dein größtes Weihnachtsgeschenk sozusagen?

[00:51:24] **Lucian Haas:** Auf jeden Fall.

[00:51:26] **Kerim Jaspersen:** Okay, Kerim, ich danke dir für diese schöne Erzählung aus deinem Leben mit allem Möglichen, weitgespannt von Hamburg über Großbritannien bis nach El Salvador. Danke dir. Danke dir. Und dann immer dabei. Es hat mir viel Spaß gemacht. Ich habe viel gelernt und wünsche dir noch viele tolle Flüge, die du da haben kannst.

[00:51:44] **Lucian Haas:** Ja, vielen Dank. Und vielen Dank für das Gespräch und toll, was du hier machst. Echt super.

[00:51:54] **Kerim Jaspersen:** Das war Kerim Jaspersen im Gespräch mit Lucian Haas. Wenn dich jetzt Kerims Filme wie Rush Our Dream oder Bella Dog interessieren, dann empfehle ich einen Blick in seinen YouTube-Kanal. Man findet diesen schnell, wenn man in YouTube nach Kerim Jaspersen sucht. Den Podcast. Glitz findet man übrigens auf dem Blog Lu-Glitz und auf Soundcloud. Zudem kann Podz-Glitz über bekannte Podcast-Kataloge wie iTunes, Spotify oder podcast.de abonniert werden. Wenn dir diese Podcast-Folge oder auch frühere Beiträge von Podz-Glitz gefallen haben, dann habe ich eine Bitte. Hinterlasse doch einen Kommentar, eine Empfehlung oder einfach nur ein gutes Rating auf den genannten Seiten. Kritik und Anregungen sind auch willkommen, aber die hätte ich lieber persönlich, am besten per E-Mail an Lu-Glitz.com.

[00:52:41] Wie immer bleibt anzumerken, Podz-Glitz und Lu-Glitz sind kostenfrei im Netz zu finden. Ich mache das völlig unabhängig und werde nicht durch Werbung finanziert. Ich setze allerdings auf eine freiwillige Unterstützung durch meine Leser und Hörer. Auf der Lu-Glitz-Website findest du Hinweise, wie du per PayPal-Spende oder Banküberweisung zum Förderer werden kannst. Die Adresse des Blogs lautet www.Lu-Glitz.blogspot.com. Lu-Glitz schreibt sich übrigens l-u-g-l-i-d-z. Jetzt am Ende dürft ihr noch ein wenig der Musik Istanbul von Kerim lauschen. Ich sage schon mal Ciao, bis zum nächsten Mal.

English

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

Show notes

Podz-Glitz Episode #04: Flughund. Paragliding pilot and videographer Kerim Jaspersen in conversation with Lucian Haas.

Kerim Jaspersen is a name that triggers a "where have I heard that before" feeling for many paragliding pilots in the German-speaking scene. This is not because Kerim stood out with mega-routes or as a hardcore X-Alps pilot. Kerim made a name for himself years ago with narrative paragliding videos with titles like „Rush Hour Dream“ or „Fliegen ist Freiheit“. That was still at the very beginning of the YouTube era.

Since 2010, the now 44-year-old has been living and flying in England. Often joining him during flights: on one hand his wife Lena, on the other his dog Bella – and that too in the air. How did Kerim manage to get Bella to patiently participate in even thermal flights of over an hour?

Kerim has much more to tell: among other things, it's about what it's like to fly in England, why Kerim once had the reputation of a lawbreaker at the DHV, and how it came to be that a flight area in El Salvador in Central America is named after him.

The music "Istanbul" used in the podcast also comes from Kerim Jaspersen.

In episode 4 of the Lu-Glitz podcast, Kerim Jaspersen tells, among other things, how he managed to complete longer thermal flights with his dog Bella as well.

Kerim Jaspersen is a name that surely triggers that "I-know-him-from-somewhere" feeling for many paragliding pilots in the German-speaking scene. This isn't because Kerim stood out with mega-routes or as a hardcore X-Alps pilot. Kerim made a name for himself years ago as a producer of narrative paragliding videos with titles like „Rush Hour Dream“ or „Fliegen ist Freiheit“. That was still at the very beginning of the YouTube era.

How did Kerim manage to get Bella to patiently join in on thermal flights of over an hour? He tells about it in this episode of Podz-Glitz.

Other topics in the talk: how it works in England, why Kerim once had a reputation as a lawless person at the DHV, and how it happened that a mountain in the small Central American country of El Salvador was named after him.

Those who would like to watch some of the videos by Kerim mentioned in the podcast are recommended the following titles on Youtube:

Links:

- Videos from Kerim: <https://www.youtube.com/user/skate2hell/videos>
- Rush Hour Dream: <https://www.youtube.com/watch?v=PQ1V9dQB-rw>
- Flying is freedom: <https://www.youtube.com/watch?v=UmV966PwwsQ>
- Bella Dog: <https://www.youtube.com/watch?v=85-6n17mVhw>

Source: <https://lu-glitz.blogspot.com/2019/01/podz-glitz-04-flughund.html>

Transcript

[00:00:18] **Kerim Jaspersen:** Podz-Glitz, the Lu-Glitz podcast.

[00:00:21] **Lucian Haas:** Stories from the cosmos of paragliding.

[00:00:25] **Kerim Jaspersen:** Today with Kerim Jaspersen and Lucian Haas at the microphone.

[00:00:40] Kerim Jaspersen is a name that triggers a "I know him from somewhere" feeling for many paraglider pilots in the German-speaking scene. That's not because Kerim stood out anywhere with mega-routes or as a hardcore X-Alps pilot. Years ago, Kerim made a name for himself with narrative paragliding videos with titles like Rush Our Dream or Flying is Freedom. That was right at the beginning of the YouTube era. Since 2010, the now 44-year-old has been living and flying in England. Often joining him while flying are, on the one hand, his wife Lena, and on the other, his dog Bella. And that's even in the air. I was interested in how Kerim managed to get Bella to patiently join along on thermals flights of over an hour.

[00:01:24] Once in front of the microphone, I naturally had him tell me even more. In the following brief hour, we also talk about what it's like to fly in England, why Kerim once had a reputation as a lawbreaker at the DRV, and how it happened that a flight area in El Salvador, Central America, was named after him. If anyone gets the impression beforehand that this Kerim Jaspersen must be some kind of real daredevil, they'd better listen more closely to the music as well. Because that also comes from Kerim. The piece is called Istanbul, and he composed it years ago on his iPhone during a long wait at an airport.

[00:02:20] Let's imagine we go flying. You and I together. But you get to decide where and how we do it. Just depending on your preferences. So I'm asking you, what would we rather do? Should we go to the coast for soaring, or would we rather fly in the mountains?

[00:02:37] **Lucian Haas:** I'd love to go flying here in England, and we can also go soaring in the mountains there. And it's almost like being on the coast, just with a beautiful mountain.

[00:02:49] **Kerim Jaspersen:** And what glider do we take with us then? An EN-A, an EN-B, or an EN-C?

[00:02:55] **Lucian Haas:** That's completely up to you, because they all fly just as well in soaring conditions. And personally, I always like flying an EN-B. That's because I'm always distracted when I'm flying while also taking photos, filming, or carrying passengers.

[00:03:20] **Kerim Jaspersen:** What glider are you currently flying?

[00:03:22] **Lucian Haas:** A Low-EN-B, specifically a Phantom XS.

[00:03:26] **Kerim Jaspersen:** Okay, next up. We have to decide what harness to take with us. Should we take a bivvy harness or a seat harness?

[00:03:34] **Lucian Haas:** Since we have to hike up every mountain here, I prefer light harnesses. And yeah, so I either like mountain harnesses, meaning really light ones, or light sit harnesses. So I'd say let's take a sit harness, it's warmer this time of year.

[00:03:56] **Kerim Jaspersen:** Okay, and then the helmet, open or closed?

[00:03:59] **Lucian Haas:** A good helmet is a closed-face one.

[00:04:01] **Kerim Jaspersen:** One last question for this round. Are you going to bring your dog along, yes or no?

[00:04:07] **Lucian Haas:** Yes, we'll take him along. And

[00:04:10] **Kerim Jaspersen:** is that allowed with flying?

[00:04:11] **Lucian Haas:** That's possible, I mean you can't just take every dog along, but for us, it was more that we couldn't not take the dog because, well, we tried a few times, but she just kept howling and barking and wanted to come along. And then we locked her in the car and she tore the car apart, like ripped the roof off.

[00:04:40] And yeah, then we just figured she had to come along if she couldn't stay behind.

[00:04:48] **Kerim Jaspersen:** Yeah, I was hoping you'd say you're taking the dog with you—I'd already mentally prepared for that answer. There's a video on YouTube, you showed it too, it's called Bella Dog, and in it you can see

how you fly to the Alps with your dog Bella. Bella actually sits quite calmly on your lap somehow. She's a very small dog, not a lap dog, but more of a medium-sized one, and in some special harness, if I saw that correctly. And she's also wearing a really cool pair of glasses—so the dog is wearing these cool glasses. How did you even come up with the idea of flying with your dog in the first place? That

[00:05:25] **Lucian Haas:** ...gradually happened. At first, as I said, we only took her along out of awkwardness. But then the question came up of whether we should take her on our honeymoon... to the Alps or not. And we weren't entirely sure if she would behave as calmly on long flights as she did on short flights. But then we thought, let's just see, and we had practiced enough with her. And actually, after one—well, basically the very first flight—we were traveling for over an hour and she was completely calm. So... But we also... just bribed her. The dog is very food-motivated, and we always took an extra load of her favorite snacks, and then during the flight, before the flight, and after the flight, there were just endless amounts of these treats, so she actually enjoyed flying too.

[00:06:33] And you could tell she was getting more and more relaxed.

[00:06:35] **Kerim Jaspersen:** Now you said a flight like that was an hour. Show that she might not have been so comfortable in between, that she might have even felt sick. I mean, she must have already done some thermals, where it always goes in circles.

[00:06:47] **Lucian Haas:** No, not at all. I mean, she didn't get bad at all, and the only thing is, when my wife flew very close to us, she always had this urge to go over. She still does it; sometimes she even stands up and tries to... she gets very excited and always wants to go there, and I get the feeling she has no sense of height at all. I mean, she doesn't really... I think if you told her to jump, she would try to jump. She's completely oblivious to the pain.

[00:07:29] **Kerim Jaspersen:** Now you said you trained her, you started with small, tethered flights. What do you have to teach the dog, or how did you go about it? How did you do it so that she really accepted it and just says, "I'll let you do that to me"?

[00:07:44] **Lucian Haas:** It varies a lot from dog to dog, because some dogs like being picked up or naturally sit on a lap, and some don't. And our dog didn't like that at all. He was absolutely not a lap dog, so we had to train him. So, when someone was sitting, he first had to put his front paws on the knee, and then he'd get a treat. Then we taught him to sit in a... a crate and fed him every time. Then we started lifting him up a bit with the crate and putting him down again and feeding him. Then I taught her to step into a shopping bag, like a slightly larger Ikea bag, and I lifted her up with that.

[00:08:27] And always with treats and lots of play. The first flight, or the first three or four flights, were in tandem. So my wife or a friend was with me. They had the dog, and I just took care of the flying while the passenger just took care of the dog. And always with lots of treats, short flights. That's how we slowly got her used to it.

[00:08:52] **Kerim Jaspersen:** Is there anything special about that for the start? I mean, you're running, and she's probably just hanging there against your chest on the carabiners. A dog has to be able to handle that at first, too.

[00:09:03] **Lucian Haas:** Yeah, what I did was, I have a mountaineering harness, so the chest part. I'm wearing a mountaineering harness for humans. And the dog has a harness on, and I clip it in so that when I'm standing upright, it hangs almost in front of my chest or my stomach. And I can just walk freely. And as soon as I sit down, it's basically automatically placed on my knees. That's how it works with the start, but of course, it's already uncomfortable for the dog. And you should also practice that calmly beforehand. Because during the start, you naturally have to concentrate on the start and can't worry about the dog.

[00:09:45] **Kerim Jaspersen:** Do you only do forward starts there, or do you do backward starts as well?

[00:09:48] **Lucian Haas:** You can do both, backwards and forwards. Actually, I prefer backwards starts because running isn't really that nice for the dog. And in stronger winds, you just don't have to run.

[00:10:01] **Kerim Jaspersen:** Now I imagine you take off, and now you have to somehow sit forward, probably on the lap, and say, "Now be calm" or something. At the same time, the launch is of course a stressful phase where you might be busy with something else. It's probably best to have the house thermal on the left before the launch site and you say,

"I have to go in now," and at the same time, my dog. But you can get all that sorted out well.

[00:10:22] **Lucian Haas:** Yeah, you're touching on a good point, because I think that's really the main thing when it comes to flying with a dog. I mean, he automatically sits on my lap, but also because he's used to it. I think...

[00:10:39] On the first flight, he sort of half-jumped off me and was dangling next to me, and then suddenly I had a lot to do. I mean, I had to get into the lift band, avoid other pilots, lift the dog up, and that was... So when you fly with your dog, flying has to be completely secondary. It has to be so ingrained that you don't think about it anymore. Because with all the pre-flight prep, the takeoff, and getting airborne, a dog is already an extra load.

[00:11:23] **Kerim Jaspersen:** Is this harness they're hanging in actually a custom-made piece?

[00:11:27] **Lucian Haas:** That's available as a custom piece, but this one is just a standard off-the-shelf climbing harness for dogs that you can just buy like that.

[00:11:35] **Kerim Jaspersen:** As a climbing harness, to actually go climbing in the mountains? Exactly. I had no idea that there were... climbing harnesses for dogs, that's... they exist. Yeah, okay, you never stop learning. Now, I saw that Bella also wears goggles during the flight. And normally, you'd imagine—I don't have a dog, I only have a cat—but if I put goggles on her, she'd just be busy trying to get those stupid goggles off her eyes somehow. How did you manage to get Bella to just tolerate the goggles?

[00:12:04] **Lucian Haas:** So dogs need goggles because they get conjunctivitis when they're in that kind of airflow. That's why you shouldn't let them look out the window when you're driving or something. And there are special goggles for dogs that have a strap going around the back of the head and one that goes under the snout, like an elastic band. Because of that, they stay on pretty securely. And yeah, the brand is called Doggles, so like goggles, just with a D. And she keeps the goggles on during takeoff and the flight—strangely enough, I don't know why. But as soon as we've landed, she gets the idea that she doesn't really want the goggles anymore.

[00:12:48] **Kerim Jaspersen:** Maybe she's just excited in the air. Maybe. Then she doesn't think about the glasses at all. There's so much to see that the glasses aren't really that interesting anymore.

[00:12:55] **Lucian Haas:** I could also imagine that she's just so excited at the beginning that she pretty much forgets about it. But I've never seen her try to take the goggles off.

[00:13:05] **Kerim Jaspersen:** Do you get the impression that Bella is really enjoying it? You know, there are dogs—dogs that jump into the car as soon as you open the door because they think car rides are so cool or something. Do you get the impression that Fliegen thinks that too? And as soon as you arrive with that mountain harness, does she say, "Hey, are we going flying again?"

[00:13:20] **Lucian Haas:** Yeah, well, she definitely... I think we've been able to associate it with so many positive associations or positive things that she's already happy when we take it out. And when it comes to launching, she's pretty much impossible to hold back anyway. I think it's more because she's afraid she won't keep up, rather. But in principle, I think it's more that she enjoys the whole thing, that we're somehow heading off in the car with the packs, because she knows we're going up a mountain somewhere. And I think it's more the walking that gives her joy, and she just puts up with the flight. But I don't get the feeling that it bothers her much anymore.

[00:14:05] If you're going flying with a dog now, how often do you actually take her with you on your flights? Well, when we go flying together, basically always. And if I go flying alone and don't actually have to take the dog, then I don't. So she probably comes along about every second or third time.

[00:14:24] **Kerim Jaspersen:** But that means, bottom line, you get into the air a bit less today, or rather, you're not up there as long because you have to consider the dog and say, okay, maybe I'll land after 20 minutes. Maybe she won't be feeling it as much by then, or is it not a restriction at all?

[00:14:38] **Lucian Haas:** That's not really a restriction. Yeah, I mean we've already done proper little cross-country flights with the dog. If I think about a soaring flight, I'm honestly done after an hour anyway, I just don't feel like it anymore.

[00:14:54] So I'll definitely go and land again sometime.

[00:14:57] **Kerim Jaspersen:** No longer feeling like it because you're cold, or no longer feeling like it because you're saying, "boring soaring, I've flown back and forth in front of this edge 500 times now, that's enough"?

[00:15:04] **Lucian Haas:** Yeah, I think I'm more of a starter and lander. So, the taking off and landing. I enjoy the landing, then I fly around a bit, then I land again, have a chat, and take off again. So for me, that's the nice thing about soaring—that you're also on the ground sometimes. But if I have a specific task, like a route or somewhere I want to go, then I can fly for hours. It's just that if I'm just flying around in one spot, then yeah, it's about an hour. That's actually the maximum I usually do.

[00:15:44] **Kerim Jaspersen:** Now you said earlier, for our imaginary flight we took, that we're going to fly in Great Britain. That means you live in Great Britain now. I'm on the phone with you right now, Skyping with you to Great Britain. But you used to live in Hamburg. What brought you to England?

[00:16:06] **Lucian Haas:** I lived in Hamburg, exactly. And then I... I

[00:16:11] **Kerim Jaspersen:** met my

[00:16:11] **Lucian Haas:** met my wife, or current wife. And she lived in England, specifically because she's an academic and worked at the university in Kiel. So University of Kiel in Staffordshire. And at first, I was commuting back and forth. But then I was in Wales at the film festival. And there I met some local pilots. John Sylvester might still know one or two of them.

[00:16:43] And Jareth, who was out with Steve Nash, unfortunately.

[00:16:52] And they were just so nice. And I didn't have a glider with me. Then they gave me gliders and told me where I could go flying. And I had that mega flight in Wales in the Snowdon area. And I landed somehow and then sat there drinking beer with them. And I thought, this is the perfect country for me. And then I decided to move to England too.

[00:17:19] **Kerim Jaspersen:** At first glance, you always think, England—can you even fly there? Now you're saying it's the perfect country for you. So, set me straight. How good is paragliding in England?

[00:17:33] **Lucian Haas:** Yes, you can fly quite well because it's a small country, but very, very diverse. In terms of the landscape and also paragliding. You can actually get to many different flying sites in a relatively short time. And that ranges from coasts, moorlands to small hills, up to small mini-Alps. So in Wales, Snowdon I think is already nearly 1000 meters high and goes up from sea level. So that's a real mountain. And we also have the Yorkshire Dales. And the Lake District isn't far either. That's one of the most beautiful landscapes you can imagine.

[00:18:18] So it looks a bit like something out of Lord of the Rings. And they are like miniature mountains, but 1,000 meters is still a mountain. I mean, if it's really measured from the ground. That

[00:18:35] **Kerim Jaspersen:** But now it's also 1000 meters, basically top to bottom. You can fly down 1000 meters, right? Exactly. But there are no cable cars going up there, so you have to hike up those 1000 meters.

[00:18:45] **Lucian Haas:** Exactly. So sometimes you can approach it a bit gradually, or you just climb from 300 meters up to 700 or something like that. So that's not that bad. But normally, you do have to hike a few hundred meters of altitude. Except for a few mountains that are also very popular, where you can actually drive all the way up. And park there and take off directly. Especially for paragliders. And that's actually the only way to get into the air there. It has

[00:19:16] **Kerim Jaspersen:** Has flying changed for you since you moved to Great Britain? Do you fly differently there than you did on the mainland?

[00:19:25] **Lucian Haas:** That's a good question, because since I lived in Hamburg, most of my flights were soaring flights on the coast. So England wasn't that different. We just always fly in stronger wind. So there's always... always about 20 km/h at the launch site or more. And then we soar up and look for connections in the thermals and then head out on a route. But those are always kind of downwind flights. And because of that, this soaring element was already kind of... I felt right at home with that.

[00:20:02] **Kerim Jaspersen:** Now you keep saying "we." What do you mean by "we"? Did you join a club in England? Or is it just the way it is there, that as a paraglider... you have to be in a club to maybe even be allowed to fly there or something?

[00:20:16] **Lucian Haas:** You don't have to, of course, but it's convenient because the clubs are more like geographical associations of pilots who simply manage and maintain the flying sites.

[00:20:37] You have to maintain that kind of communication with the landowners... In very busy areas or with larger clubs, they sometimes pay the landowners something. And where I live now, we don't pay them anything. But of course, we rely on their goodwill. And we invite them out for dinner once a year, do an event, and give them a whisky for Christmas and those kinds of small things. And of course, things like that also end up on the website. If, for example... if a flight area is currently closed because of livestock or because of something else, I don't know, the daughter just has her horse there or whatever, and they don't like paragliders.

[00:21:24] So you just have to be mindful of those kinds of things. But

[00:21:27] **Kerim Jaspersen:** That's exactly how it is in Germany. So the farmer shows up and says, "I've got my horse standing here, or my cattle, or whatever. You either have to take the other meadow or something else."

[00:21:36] **Lucian Haas:** Exactly. And in that case, the club is a great point of contact for someone like that. Because they can tell them. They put that on the website. And if you then want to fly on the sides and aren't a member of the club, you normally give them a call and ask if it's okay. And they are usually very friendly about it.

[00:21:58] **Kerim Jaspersen:** If I were to come to England now as a tourist, as a paraglider tourist, what would you recommend to me if I wanted to fly there? Should I always contact the local club? And how would they react to me if I came there as a German? If I say, I'd like to fly here?

[00:22:14] **Lucian Haas:** They are usually, I mean in smaller clubs like ours, they're really thrilled if someone took the trouble to call. And then you get a lot of useful tips. So I would definitely do it, because it's never wrong. No one is ever going to tell you, no, you're not allowed to fly here, you German or something. So it's usually more of a positive thing. Of course, there are also flying areas right now in the south of England where there are very many pilots and where there are sometimes start fees or a day membership or things like that, just like in Germany. And then sometimes you just have to pay five euros or whatever.

[00:23:04] It's usually not a big deal, though. Normally, if you just show up at the launch site and haven't found a phone number anywhere or it just didn't happen that you called, you can just approach people and ask what the situation is. It's certainly always good to go up to the local pilots. And very often they'll say, yeah, you actually have to call, but it doesn't matter right now. I

[00:23:32] **Kerim Jaspersen:** I read somewhere that English clubs often have something like that—they called it a mentoring system—where beginners who are new to the club get special support, like being assigned someone who says, "We'll guide you into further flying." Is that how it works in your club? Or do you know of such a mentoring system and how it works?

[00:23:55] **Lucian Haas:** that? Yes, that actually still works in England. Specifically, we have so-called Club Coaches, who are from the BHBA, the national association—basically the English DAV. They offer courses for these coaches. It's not like being a flight instructor; it's just a mentor, like you said. And they look after people who have just gotten their license, or those who need help, or people returning to the sport. And then there are so-called Coaching Days, where you meet on the mountain and go flying together. And in Germany, there's a bit of that theoretically as well.

[00:24:39] However, you can also... get into serious legal trouble if you're sort of half-flight instructor, half-club coach, giving someone advice on something. And if something happens, then it's difficult. And in England, it's not exactly without its issues either, but I've never heard of anything happening. And that's why the system works. So every club has several club coaches, and as a newly minted pilot, you can spend the first weeks, months, years, so to speak, in this group and really learn how to fly.

[00:25:31] And that's already good, because I can see that someone coming out of the training isn't a finished pilot yet. It's a good system. Have

[00:25:41] **Kerim Jaspersen:** Do you also have contact with, say, English schools—meaning, have you visited or observed flight schools? Does the training work differently there? I mean, they don't always have... You say there are high mountains in Wales, but probably not all the time. And everywhere else, you just have your little 100-meter hills and you're supposed to learn to fly there.

[00:25:58] **Lucian Haas:** Yeah, well, learning to fly on a 100-meter hill is already difficult because you always have to climb those 100 meters. And then you might manage one or two flights. Or maybe three at most. And that was it for a normal flight student. That's why they sometimes learn to fly on even smaller hills. So the flight school I'm with here... I mean, I'm out with Dean Crosby quite often. He's a friend of mine and he has his own flight school. And that's... I mean, he teaches his students on a 30-40-meter hump. And there they first learn ground handling. And then they do...

[00:26:44] Then they do a few straight flights down. And then it's actually about teaching the students here how to stay up. Basically with soaring. Soaring, exactly. Or maybe a bit of thermals. But mostly just embedded thermals at most. But it's about finding and using lift. And then landing perfectly again. So that's basically where the flight instructor says, okay, he can fly now. And then there's a signature. And then he gets his license.

[00:27:16] **Kerim Jaspersen:** That means he doesn't even have to have flown thermals properly yet. Flying means being able to take off, steer, land, and soar. But doing a 360 might happen eventually, maybe years later, just by chance somewhere.

[00:27:30] **Lucian Haas:** So a 360 isn't that easy to fly here. Well, it depends on where you're flying. But for someone who can stay in a lift band, a 360 isn't really a problem anymore. So someone who's gotten a certificate here can do a backward start, a turn, and a top landing. That's what's important here. Whether someone can fly a full circle.

[00:27:56] Well, I think so, but they also assume that someone is capable of doing that.

[00:28:00] **Kerim Jaspersen:** Does that mean if a Brit goes to the Alps and doesn't have much experience yet, you should be as careful as possible with them or keep your distance? Yes, in

[00:28:08] **Lucian Haas:** In any case. If there are rods at the start, Brits always fly right through them. They can't start forward, and then sometimes they try to start backward even though there's no wind. And that looks pretty funny. And the other thing is, if they manage to start forward, they're afraid of running because they don't know that the canopy is soft. They're only used to the fact that you take a few steps and then it lifts you off. So for them, starting in the Alps is like baseball. Basejumping, more or less. They're really scared of it. And also with the landing layout, they often don't know a boxer approach. That's also something Brits have difficulties with.

[00:28:57] Or landing in zero wind, they're really bad at judging that.

[00:29:03] **Kerim Jaspersen:** Are you now known in England as someone who says, wow, he can not only do coastal soaring, but he's also flown thermals in the mountains and has gained really significant experience there? Does that put you in a different league in this scene? I

[00:29:22] **Lucian Haas:** I don't think so. I mean, it stands out whether you're good at ground handling or not. And I had the advantage of coming from the coast, having done a lot of ground handling, and being able to launch my glider in any condition from any angle. Because of that, they thought, oh, someone's coming from Germany and for them, the Alps are just like that and they can take off. They were a bit surprised. But in terms of flying skills, the level is already relatively high here. At least among the people who go on cross-country flights, because it's not exactly easy.

[00:30:05] And yeah, so anyone flying cross-country here is usually pretty good already. So people can fly good cross-country routes in the Alps too.

[00:30:16] **Kerim Jaspersen:** Now I'm going to jump in a bit. You just mentioned that you mainly did coastal flying at the beginning and learned most of it there while you were still living in Hamburg. And back then, you were already making videos of your flying. Some of them were a bit like, you're actually showing your illegal coastal flying that you

were doing at the time and documenting it. Were there actually any reactions from the DAV back then, like they complained to you or something?

[00:30:43] **Lucian Haas:** Yeah. There were. And at that time, the DAV was still very... well, it was a bit different than the DAV now. And that was still before YouTube, when I made those films. And we were sometimes flying around without helmets in unauthorized flight areas with unauthorized gliders, and we had a blast. And these videos came out. And they were somehow well-received. But the DAV was, of course, shocked that there were such outlaws up there. And then, I don't know when that was, sometime in 2000 something,

[00:31:30] I went to the Thermik trade fair and ran into Charlie Juist. I knew him from pictures, of course, and was like, "Hello, Charlie." And he recognized me too and said, "You're one of those lawbreakers."

[00:31:47] **Kerim Jaspersen:** Just for context for those listening: Charlie Juist is the chairman of the DHV. Okay. So, you were the outlaw and flew illegally without a helmet and all that. Did you actually teach yourself to fly illegally back then too? Or how did you get into flying as a young guy from Hamburg in the first place?

[00:32:05] **Lucian Haas:** I started that quite legally. Specifically in Westendorf in 1994 as part of a ski flying trip. I was there on vacation with my parents. I did a basic course with my father. But back then, paraglider equipment just seemed unaffordably expensive to me. And I also didn't know any flying sites in Hamburg; I had no idea that you could fly somewhere there. And not until 1998 or 1999 could I take it anymore, so I did another course and then said, you're buying a glider now. And then I bought an old glider, officially for practicing ground handling, an old Edelspace, and then I taught myself to fly with that, yeah, illegally.

[00:32:56] So, I had done the basic course, but I wouldn't have been allowed to fly like that yet. And anyway, there were no authorized flying sites on the coast. But I just, yeah, it was mainly ground handling at first, and then stuff like that. But you just learned an incredible amount. In

[00:33:18] **Kerim Jaspersen:** the scene has become even more well-known since then, also through videos, I think your most famous film is called Rush Our Dream. In that one, you can see yourself—I think it's originally set in Hamburg—and you're taking the S-Bahn to work, wearing a suit. Düsseldorf. Düsseldorf, okay, Düsseldorf to work, sitting on the train, wearing a suit, nice shoes and so on. And then you fall asleep, start dreaming away, wake up in the dream on a mountain railway, ride up the mountain, but you're still wearing the same suit, the same tie, great shoes, sit down on a bench somewhere up the mountain, open your laptop bag and, oh my god, out comes a small paraglider. And then in the film, you actually fly down the mountain with this paraglider, but you're only wearing a tiny harness, like a mountaineering harness, but you can see it, the harness, and that laptop bag is still fluttering behind you.

[00:34:08] So it's actually a great image. How did you come up with the idea to make a film like that?

[00:34:12] **Lucian Haas:** I think it was mainly Ecke Fiedlers idea. And a pilot friend of his from there, Freiburg knew Ecke. We just kind of brainstormed it as a film idea. And then I asked in the forum if anyone would have the time and interest to help me with the film. And a paraglider pilot who happened to work in television, Christian Mann, saw that. And then we made a plan and produced it together. With

[00:34:48] **Kerim Jaspersen:** You even won a few awards for this film back then. That was, I think, 2011 or 2012. Yeah, I think 2009.

[00:34:53] **Lucian Haas:** I had it in Saint-Hilaire. And exactly, I won a prize there, some kind of Newcomer Award, I think. And then I had another prize in Wales, one in Vancouver,

[00:35:10] I won at the Bergfestival. And then it went to the Banff Film Festival. That was obviously the best part, where it then went on the world tour. Have

[00:35:22] **Kerim Jaspersen:** did you also get feedback from many people, like international feedback, even from people who don't fly at all, saying, "wow, that's really inspiring" or something like that? No, but he already...

[00:35:31] **Lucian Haas:** well, in the rock climbing, mountain biking, and kayaking communities. I mean, I think that was... that was just something many people, like, you know, when you work and you dream of pursuing your hobby. So,

many people could identify with that. And, well, I already got good feedback at the film festivals. But now in real life, I only meet paragliders. And sure, I do get, well, they recognize me now every now and then somewhere. No matter where. Whether it's in Brazil or, yeah, Austria or England. So, many people have already seen this film.

[00:36:18] I

[00:36:18] **Kerim Jaspersen:** I also have the impression that this film, back when it was primarily being watched, also contributed to this idea of hike and fly, or also this idea of going to the mountains with very light equipment, to basically set the seed in the paragliding scene that something like that is possible and that you can think more in that direction. Do you think this film would still have the same resonance today, where hike and fly hasn't actually become an absolute mass movement, but has reached at least much, much more of the scene?

[00:36:49] **Lucian Haas:** Yes, I think so. But yeah, of course, it had that extra novelty factor that you could pack a glider so small that it fits into a laptop bag. And that was the E-Bags, the first E-Bags that came out, which made that possible. It was probably already light before that, I don't think the E-Bags was the first light glider. But it was definitely a very interesting product because it was also stable, it had sleeved lines, and ultimately it was a practical light glider with a very small pack volume.

[00:37:33] **Kerim Jaspersen:** That was also great publicity for Nova, which you basically filmed with that. A great commercial, even if it wasn't necessarily planned as one. But at the same time, it's noticeable that shortly after, or around that time, you were also taken into the Nova pilot team. Is one of those connected to the other?

[00:37:51] **Lucian Haas:** Not directly, but it definitely contributed. But I had already flown Nova before and I'd become friends with Pipo, Philipp Medicus, back in the forum. And at that time, I don't even know, he was still practically an intern at Nova. Or maybe not even that yet. And that's how this connection to Nova happened. And then I think I also exchanged some messages back and forth with Hannes.

[00:38:23] **Kerim Jaspersen:** So, do you mean Hannes Papisch, the current designer?

[00:38:28] Hannes Papisch used to be a designer, but today he has his own brand, Vieh, but Pipo is the designer of Nova now. But back then, you were still an intern. So it was a while ago, but since then, you also became one of the Nova pilots. And you basically brought the pilot team in with you. Exactly.

[00:38:43] **Lucian Haas:** So, after that success with the film, I made another one about, yeah, how my current wife is learning to fly. And yeah, and then at some point they asked me if I wanted to join the Nova team as well. And of course, I did.

[00:39:02] **Kerim Jaspersen:** And are you still involved today? Still involved, yes. And what does that mean for you, or what does it give you, being in Nova's pilot team? Is it a special community, an honor? Or do you have feelings about it, like, hey, I'm a team member or something?

[00:39:20] **Lucian Haas:** Yeah, so it doesn't really bring anything directly. But what's nice is that it's such a community and you can exchange ideas with each other. Once a year, we're invited to a team event.

[00:39:40] Which is, of course, very nice. And then, yeah, there's this proximity to Nova, which is really great, that you can exchange ideas with them, talk about new gliders. Sometimes they ask you what you think, what could be done better. So if you're interested in flying and somehow like a community, it's already quite good. For people for whom flying is more or less their life's work, it's already a good thing.

[00:40:17] **Kerim Jaspersen:** The Nova pilot team also became noticeable for that at the beginning, in a positive sense. They basically contributed to this mentor mania when the Mentor 2 came out and suddenly all the routes were being flown with an ENB—really long routes—and it was always said, "Yeah, but those are also these Nova team pilots." Are you actually a good pilot? I mean, do you have any idea? Do you have any special achievements to show off? Not that I'd consider that something great, but do you have something where you'd say, "Yeah, that's why I was accepted into the team"?

[00:40:48] **Lucian Haas:** No, I think I was accepted because of my filmmaking and maybe my personality or my social side in some way, but not because of my piloting skills. For me, flying is something that's hard to do in a competition. I mean, just like skateboarding or surfing, it's possible to make a competition out of it, but ultimately it's something you do for yourself to have fun. And that's how it's always been for me.

[00:41:23] **Kerim Jaspersen:** If you say you got your at least second license in 1999, and your first in 1994, then took a break and really started in 1999—that means it's been 20 years now. What still appeals to you about flying after so many years? I mean, what does flying mean to you?

[00:41:39] **Lucian Haas:** So it's still like a miracle for me. I mean, when you spread out your glider and inflate it and just feel it lift you up and start gliding, it's somehow, yeah, it still fascinates me like the first day. And every time I'm in the air, I think, wow, I'm flying. And I don't know, I've had this urge to fly since childhood, I dreamed about it and always thought it would be so nice if you could fly like that now.

[00:42:17] And paragliding gave me exactly that—moving through this three-dimensional space more or less like a bird, and in such a beautiful way too. I also love the G-forces in the turns, and it's just such a great feeling. Yeah,

[00:42:39] **Kerim Jaspersen:** Is flying still an adventure for you these days, or are you so experienced now that you're like, whether I'm standing on the ground or moving around in the air? Adventure—that was in the past.

[00:42:49] **Lucian Haas:** Yes, it's still an adventure. I love traveling and I think it's great to discover new flying areas. And it can be quite adventurous sometimes when you're somewhere that no one has ever flown before. So, you just have to see what the wind conditions are like, what's out there? You have to keep an eye on the weather, the launch options, the landing spots, what the hazards are? And yeah, flying involves a high level of risk and a lot of risk management.

[00:43:22] **Kerim Jaspersen:** If you look at your YouTube channel, specifically regarding adventure, there's a film about flying in El Salvador. That's a Central American country that people almost never have on their radar. Is there even any well-known paragliding there? A paragliding location? And how did you come to the idea of traveling to El Salvador to go flying there?

[00:43:43] **Lucian Haas:** So, I was born in El Salvador and I've gone back there repeatedly to work, and I even lived there for a while. And yeah, at some point, I took my little E-Bags with me and met a "flight instructor" in quotation marks, a crazy Frenchman named Simon Vacher. And he was basically training the first batch of Salvadoran pilots there, on this tiny slope that was terrible. And I kept thinking, there has to be a better flying area here. So we drove around together and I had this idea that it might work pretty well along a ridge, like one of those small mountain ranges.

[00:44:33] And actually, we discovered and flew a flight area. And after a few weeks, someone from the village said, "Hey, don't you maybe want to buy that?" He wanted to sell a piece of land up there, the launch site. And then I said, "Yeah, in principle, yes." But then he actually wanted to sell the whole thing, the whole mountain more or less, for 10,000 dollars.

[00:45:04] A

[00:45:04] **Kerim Jaspersen:** the whole mountain for 10,000 dollars.

[00:45:05] **Lucian Haas:** Yeah, and then I thought, that's a small mountain, maybe 300 meters, and I said, yeah, okay, in a sort of crazy approach. And then I just bought this mountain. And since then, it's been like the most visited flight mountain with a nice launch field that's being maintained. And a small club we founded flies it. And foreigners who come there also like to fly there. Tandem flights are done there. Are you an honorary member of this club? I'm an honorary member of the club. And they've somehow also called it Loma de Kerim. And if you enter Loma Kerim on Windfinder, it's also a Windfinder spot now, interestingly enough.

[00:45:52] So

[00:45:52] **Kerim Jaspersen:** Loma Kerim, Kerim's Hill. Yes, exactly. That means you have your own hill in El Salvador. Yes.

[00:46:01] Would you say El Salvador is worth the flight, or is the adventure there actually too big of a undertaking?

[00:46:07] **Lucian Haas:** Yeah. Yeah, I think, strictly speaking for flying, it doesn't always go that smoothly. There are a few good spots there. So Lago de Ilopango, but that's a bit tricky with the gangs because the landing field belongs to one gang while the launch site belongs to another. And you have to hike up there. And then you're constantly crossing the territory boundary, which is just bad.

[00:46:37] **Kerim Jaspersen:** Are they criminals anyway? Explain to me, if you say "gang," how am I supposed to imagine that?

[00:46:41] **Lucian Haas:** Yeah, they're, well, they're often cited as the most dangerous gang in the world or the most dangerous gangs in the world. So that's the MS-13, the Mara Salvatrucha. And the Dieciocho, that's the 18th Street Gang. They were both founded in L.A. to defend themselves against the Bloods and Crips and stuff like that. And then, as part of the zero-tolerance policy, they were all deported. And yeah, El Salvador knew nothing about it. They then settled in there. And meanwhile, there are about 20,000 members or something. They've also gone back to the US now. And yeah, they are extremely dangerous.

[00:47:27] **Kerim Jaspersen:** That means if you want to go flying there, you don't pay a starting fee, but rather some kind of protection money at the end so that they let you take off and land properly.

[00:47:35] **Lucian Haas:** Yeah, so they actually extort each other. Just the residents and businesses. And because paragliding isn't a business and somehow it only serves, so to speak, the entertainment of the population, you don't have any problems there. It's just that now, when you cross these territorial boundaries, you have to be careful. Or rather, it's best just not to do it.

[00:48:03] **Kerim Jaspersen:** Now, regarding your travel destinations, you've looked at quite a few different things. Where would you rank El Salvador as a recommendation for others? At the very bottom, somewhere in the middle, or maybe even further up?

[00:48:15] **Lucian Haas:** Well, I'd rank it for people who are interested in the country and in adventure. It's still a bit... it's very non-touristy. The tourism that exists there is local tourism. That means it's authentic and it's cheap. And you can surf great. So for surfers, it's definitely worth a trip, I think; there's a super wave there. And the volcano is also close to the surf beach. So for someone who wants adventure, it's definitely good. And you can also quickly head further to Nicaragua, which is also a nice travel destination. And Guatemala, of course.

[00:49:01] **Kerim Jaspersen:** If I don't want to go that far, but just to England to get somewhere in your area, which flight area would you most recommend to me, like, you definitely have to go there?

[00:49:12] **Lucian Haas:** So, for most flyable days, there's obviously Brighton down there, that area and...

[00:49:21] **Kerim Jaspersen:** Down there is in the south of England. In the south,

[00:49:24] **Lucian Haas:** yeah, exactly. It's a bit warmer there too

[00:49:26] **Kerim Jaspersen:** and so on.

[00:49:27] **Lucian Haas:** Devil's Dyke, the usual spots, it's warmer there too. And yeah, the weather is just better more often. And I wouldn't necessarily come up here to the north to fly, because it can be unflyable for long periods. However, now, when people have visited me, we've somehow always been able to fly. So we had a Ganova event here once. We were able to fly then too, we had great flights. And once one of my film friends visited me from Cologne. And there we had five flyable days out of seven.

[00:50:03] **Kerim Jaspersen:** That's the jackpot for English weather conditions.

[00:50:07] **Lucian Haas:** Yeah. Yeah, yeah, exactly. But if you're willing to drive a bit, you can actually fly pretty well here. And that's, of course—I mean, I think this area in the Lake District is very beautiful. And then the Yorkshire Dales and Scotland are also really good. It's not that far from here either. Now

[00:50:27] **Kerim Jaspersen:** I saw a video of you. You were even on some Scottish... was it a Scottish island? Anyway, some kind of island way up north, where you'd think, who comes up with the idea of going to an island at Christmas and then going flying too? How did you come up with that idea?

[00:50:44] **Lucian Haas:** We just wanted to spend Christmas somewhere where there's no phone, where we could have some peace and quiet, and no family or fuss. Because Christmas can sometimes be a bit stressful. But we packed the glider just in case. Yeah, and then suddenly on the 24th, it was calm after about four days of storms and sunshine, and I thought to myself, now or never. And then I took off. It was a truly fantastic flight with golden eagles and eagle pairs along for the ride, and it was really great. It was

[00:51:22] **Kerim Jaspersen:** so your biggest Christmas present, so to speak?

[00:51:24] **Lucian Haas:** Definitely.

[00:51:26] **Kerim Jaspersen:** Okay, Kerim, thank you for this beautiful story from your life with all sorts of things, spanning from Hamburg to Great Britain and all the way to El Salvador. Thank you. Thank you. And always there. I really enjoyed it. I learned a lot and I wish you many more great flights ahead.

[00:51:44] **Lucian Haas:** Yes, thank you very much. And thanks for the conversation, and it's great what you're doing here. Really awesome.

[00:51:54] **Kerim Jaspersen:** That was Kerim Jaspersen in conversation with Lucian Haas. If you're interested in Kerim's films like *Rush Our Dream* or *Bella Dog*, I recommend taking a look at his YouTube channel. You can find it quickly by searching for Kerim Jaspersen on YouTube. As for the podcast, Glitz can be found on the Lu-Glitz blog and on Soundcloud. Additionally, Podz-Glitz can be subscribed to via well-known podcast catalogs like iTunes, Spotify, or podcast.de. If you enjoyed this podcast episode or previous entries from Podz-Glitz, I have a request. Please leave a comment, a recommendation, or just a good rating on the mentioned sites. Criticism and suggestions are also welcome, but I'd prefer to receive those personally, ideally via email at Lu-Glitz.com.

[00:52:41] As always, it should be noted that Podz-Glitz and Lu-Glitz are available for free online. I do this completely independently and am not funded by advertising. However, I do rely on voluntary support from my readers and listeners. You can find information on the Lu-Glitz website on how to become a supporter via PayPal donation or bank transfer. The blog's address is www.Lu-Glitz.blogspot.com. By the way, Lu-Glitz is spelled l-u-g-l-i-d-z. Now, at the end, you can listen to a bit of the music Istanbul by Kerim. I'll say Ciao for now, until next time.

Français

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

Show notes

Podz-Glitz Folge #04: Flughund. Le pilote de parapente et vidéaste Kerim Jaspersen en conversation avec Lucian Haas.

Kerim Jaspersen est un nom qui suscite chez de nombreux pilotes de parapente de la scène germanophone ce sentiment du genre « je connais quelqu'un d'ici ». Ce n'est pas parce que Kerim se serait fait remarquer avec des parcours géants ou en tant que pilote X-Alps extrême. Kerim s'est fait un nom il y a des années avec des vidéos de parapente narratives aux titres comme « Rush Hour Dream » ou « Fliegen ist Freiheit ». C'était encore tout au début de l'ère YouTube.

Depuis 2010, l'homme qui a aujourd'hui 44 ans vit et vole en Angleterre. Souvent présents lors des vols : d'une part sa femme Lena, d'autre part sa chienne Bella – et ce même en plein vol. Comment Kerim a-t-il réussi à faire en sorte que Bella participe même patiemment à des vols en thermiques de plus d'une heure ?

Kerim a encore beaucoup plus à raconter : il s'agit notamment de la manière dont on vole en Angleterre, pourquoi Kerim a eu la réputation d'être un hors-la-loi au DHV et comment il est arrivé qu'une zone de vol en Amérique centrale, au Salvador, porte son nom.

La musique "Istanbul" utilisée dans le podcast provient également de Kerim Jaspersen.

Dans l'épisode 4 du podcast Lu-Glitz, Kerim Jaspersen raconte notamment comment il a réussi à effectuer des vols en thermiques plus longs avec sa chienne Bella.

Kerim Jaspersen est un nom qui provoque certainement chez beaucoup de pilotes de parapente de la scène germanophone ce sentiment de « je connais quelqu'un d'ici ». Cela ne vient pas du fait que Kerim se serait fait remarquer avec des parcours géants ou en tant que pilote X-Alps extrême. Kerim s'est fait un nom il y a des années en tant que producteur de vidéos de parapente narratives avec des titres comme « Rush Hour Dream » ou « Fliegen ist Freiheit ». C'était encore tout au début de l'ère YouTube.

Comment Kerim a-t-il réussi à faire en sorte que Bella accepte même patiemment des vols en thermique de plus d'une heure ? Il en parle dans cet épisode de Podz-Glitz.

Autres sujets abordés dans le Talk : comment ça se passe en Angleterre, pourquoi Kerim avait autrefois la réputation d'être un hors-la-loi au DHV et comment il en est arrivé à ce qu'une montagne volante soit nommée en son honneur dans le petit pays d'Amérique centrale El Salvador.

Ceux qui souhaitent regarder quelques-unes des vidéos de Kerim abordées dans le podcast peuvent trouver les titres suivants recommandés sur Youtube :

Liens :

- Vidéos de Kerim : <https://www.youtube.com/user/skate2hell/videos>
- Rush Hour Dream : <https://www.youtube.com/watch?v=PQ1V9dQB-rw>
- Voler est la liberté : <https://www.youtube.com/watch?v=UmV966PwwsQ>
- Bella Dog : <https://www.youtube.com/watch?v=85-6n17mVhw>

Source : <https://lu-glitz.blogspot.com/2019/01/podz-glitz-04-flughund.html>

Transcript

[00:00:18] **Kerim Jaspersen:** Podz-Glitz, le podcast Lu-Glitz.

[00:00:21] **Lucian Haas:** Des histoires du cosmos du parapente.

[00:00:25] **Kerim Jaspersen:** Aujourd'hui, avec Kerim Jaspersen et Lucian Haas au micro.

[00:00:40] Kerim Jaspersen est un nom qui suscite chez beaucoup de parapentistes de la scène germanophone ce sentiment de « je le connais d'quelque part ». Ce n'est pas parce que Kerim se serait fait remarquer quelque part avec des méga-trajets ou en tant que pilote X-Alps de l'extrême. Kerim s'est fait un nom il y a des années avec des vidéos de parapente narratives aux titres comme Rush Our Dream ou Fliegen ist Freiheit. C'était encore tout au début de l'ère YouTube. Depuis 2010, l'homme qui a aujourd'hui 44 ans vit et pratique le parapente en Angleterre. Souvent, elle l'accompagne en vol : d'une part sa femme Lena, d'autre part sa chienne Bella. Et même en l'air. Je me suis intéressé à la manière dont Kerim a réussi à faire en sorte que Bella supporte patiemment des vols en thermique de plus d'une heure.

[00:01:24] Une fois devant le micro, je lui ai bien sûr demandé de m'en dire plus. Dans l'heure qui suit, on verra aussi comment ça se passe pour le vol en Angleterre, pourquoi Kerim a eu la réputation d'être un hors-la-loi au DRV, et comment il est arrivé au point qu'une zone de vol en Amérique centrale, au Salvador, porte son nom. Si vous avez l'impression, avant de commencer, que ce Kerim Jaspersen doit être un véritable virtuose, écoutez bien attentivement la musique aussi. Car elle vient aussi de Kerim. Le morceau s'appelle Istanbul et il l'a composé il y a des années sur son iPhone pendant une longue attente dans un aéroport.

[00:02:20] Imaginons qu'on aille voler. Toi et moi ensemble. Mais c'est toi qui décides où et comment on fait ça. Juste selon tes préférences. Et du coup, je te demande : qu'est-ce qu'on préfère faire ? On va plutôt sur la côte pour faire du soaring ou on va plutôt voler en montagne ?

[00:02:37] **Lucian Haas:** J'aimerais bien qu'on aille voler ici en Angleterre, et on peut aussi faire du soaring en montagne. C'est presque comme sur la côte, sauf qu'il y a une belle montagne.

[00:02:49] **Kerim Jaspersen:** Et qu'est-ce qu'on prend comme aile ? Une EN-A, une EN-B ou une EN-C ?

[00:02:55] **Lucian Haas:** C'est entièrement à toi de décider, parce qu'ils volent tous aussi bien dans des conditions de soaring. Et personnellement, j'aime bien être avec une EN-B. Et ça, c'est parce que je suis toujours distrait quand je vole en prenant des photos, en filmant ou en transportant des passagers.

[00:03:20] **Kerim Jaspersen:** Quelle aile tu voles en ce moment ?

[00:03:22] **Lucian Haas:** Un Low-EN-B, un Phantom XS.

[00:03:26] **Kerim Jaspersen:** D'accord, maintenant on passe à la suite. On doit décider quel sellette on emmène ? On prend un sellette de repos ou un sellette d'assise ?

[00:03:34] **Lucian Haas:** Comme on doit monter sur chaque montagne ici, je préfère les sellettes légères. Et oui, donc soit j'aime bien les sellettes d'alpinisme, vraiment très légères, soit des sellettes de repos légères. Donc je dirais, prenons une sellette de repos, c'est plus chaud à cette période de l'année.

[00:03:56] **Kerim Jaspersen:** D'accord, et pour le casque, ouvert ou fermé ?

[00:03:59] **Lucian Haas:** Un bon casque est fermé.

[00:04:01] **Kerim Jaspersen:** Dernière question pour cette session alors. Est-ce que tu vas prendre ton chien avec toi, oui ou non ?

[00:04:07] **Lucian Haas:** Oui, on va l'emmener avec nous. Et

[00:04:10] **Kerim Jaspersen:** c'est possible en avion ?

[00:04:11] **Lucian Haas:** C'est possible, enfin on ne peut pas emmener n'importe quel chien comme ça, mais pour nous, c'était plutôt qu'on ne pouvait pas ne pas l'emmener parce que, oui, on a essayé plusieurs fois, mais elle n'arrêtait pas de gémir et d'aboyer et elle voulait venir. Et puis on l'a enfermée dans la voiture et elle nous a défoncé la caisse, elle a carrément arraché le plafond.

[00:04:40] Et oui, on s'est dit qu'elle devait bien venir, puisqu'elle ne pouvait pas rester là.

[00:04:48] **Kerim Jaspersen:** Oui, j'espérais que tu dirais que tu emmènes le chien, c'est-à-dire que j'avais déjà préparé cette réponse dans ma tête. Il y a une vidéo sur YouTube, tu l'as aussi montrée, elle s'appelle Bella Dog et on y voit comment tu voyages en avion dans les Alpes avec ton chien Bella. Là, Bella est en fait assise très calmement sur tes genoux, d'une certaine manière. C'est un tout petit chien, pas un chien de salon, mais plutôt de taille moyenne, et avec un harnais spécial, si j'ai bien vu. Et en plus, elle porte aussi des lunettes vraiment cool, donc le chien porte ces lunettes cool. Comment as-tu fait pour avoir l'idée de voyager en avion avec ton chien, au juste ?

[00:05:25] **Lucian Haas:** c'est arrivé petit à petit. Au début, on l'a emmenée, comme je l'ai dit, juste par gêne. Mais ensuite, la question était de savoir si on l'emmenait avec nous pour notre voyage de noces... dans les Alpes ou pas. Et on n'était pas tout à fait sûrs qu'elle se comporterait aussi calmement sur de longs vols que sur de courts vols de tourisme. Mais on s'est dit qu'on allait tenter le coup et qu'on avait assez pratiqué avec elle. Et en fait, après un tel... enfin, dès le premier vol, on était en route pendant plus d'une heure et elle était parfaitement calme. Donc... Mais on l'a aussi... On l'a simplement corrompue, parce que le chien est très gourmand, et on a toujours pris une dose supplémentaire de ses snacks préférés, et alors pendant le vol, avant et après le vol, il y avait une quantité infinie de ces friandises, et comme ça, elle a aussi pris du plaisir à voler.

[00:06:33] Et on a remarqué qu'elle devenait de plus en plus détendue.

[00:06:35] **Kerim Jaspersen:** Tu as dit qu'un tel vol a duré une heure. Montre que par moments, elle n'était peut-être pas très à l'aise, qu'elle a peut-être même eu la nausée. Je veux dire, elle a dû faire de la thermique, là ça tournait toujours en rond.

[00:06:47] **Lucian Haas:** Pas du tout. Elle n'a pas du tout été mal, et la seule chose, quand ma femme volait très près de nous, c'est qu'elle avait toujours cette envie de passer de l'autre côté. Elle le fait encore, elle se lève parfois et essaie de... Elle est très excitée et veut toujours aller là-bas, et j'ai l'impression qu'elle n'a aucune notion de la hauteur. Elle ne le prend pas d'une certaine manière... Je pense que si on lui disait de sauter, elle essaierait de sauter. Elle est totalement insensible à la douleur.

[00:07:29] **Kerim Jaspersen:** Alors, tu as dit que vous avez entraîné, que tu as commencé par de petits vols avec des suspentes. Qu'est-ce qu'il faut apprendre au chien ou comment es-tu procédé ? Pour qu'elle l'accepte vraiment et se dise simplement : « ça, je me laisse faire ».

[00:07:44] **Lucian Haas:** D'un chien à l'autre, c'est très différent, parce que certains chiens aiment être portés ou s'assoient naturellement sur les genoux et d'autres non. Et notre chien, il n'aimait pas ça du tout. Ce n'était absolument pas un chien de colo et on a dû le dresser. Donc, quand on était assis, il fallait qu'il pose d'abord ses pattes avant sur le genou et alors il recevait de la nourriture. Ensuite, on lui a appris à s'asseoir dans une... une caisse et on l'a toujours nourri. Puis on a commencé à le soulever un peu avec la caisse et à le reposer en le nourrissant. Ensuite, je lui ai appris à monter dans un sac de courses, un sac Ikea un peu plus grand, et je l'ai soulevé avec ça.

[00:08:27] Et toujours avec de la nourriture et beaucoup de jeux. Le premier vol, ou les trois ou quatre premiers vols, se sont faits en tandem. Donc là, ma femme était avec nous ou un ami. Et il avait le chien, moi je me suis juste occupé du vol et le passager s'est occupé uniquement du chien. Et ça aussi toujours avec beaucoup de nourriture, des vols courts. Et c'est comme ça qu'on l'a habituée petit à petit.

[00:08:52] **Kerim Jaspersen:** Est-ce que c'est quelque chose de spécial pour le décollage ? Je veux dire, tu marches, et elle est probablement juste suspendue devant ta poitrine aux mousquetons. Un chien doit pouvoir supporter ça au début.

[00:09:03] **Lucian Haas:** Oui, ce que j'ai fait, c'est que j'ai maintenant une ceinture d'alpinisme, enfin la partie pectorale. J'ai une ceinture d'alpinisme pour humain et le chien a une sangle, et je l'accroche de façon à ce que quand je suis debout, elle pend presque devant ma poitrine ou mon ventre. Et je peux juste marcher librement. Et dès que je m'assois, elle se retrouve quasiment automatiquement sur mes genoux. C'est comme ça que ça se passe pour le départ, mais c'est évidemment inconfortable pour le chien. Et il faudrait aussi s'entraîner tranquillement avant. Parce qu'au moment du départ, il faut bien sûr se concentrer sur le départ et on ne peut pas s'occuper du chien.

[00:09:45] **Kerim Jaspersen:** Est-ce que tu ne fais que des départs vers l'avant ou est-ce que tu fais aussi des départs en arrière ?

[00:09:48] **Lucian Haas:** Les deux sont possibles, en arrière et en avant. En fait, je préfère même le départ en arrière, parce que courir n'est pas très agréable pour le chien. Et avec du vent fort, on n'a pas besoin de courir.

[00:10:01] **Kerim Jaspersen:** Maintenant, je m'imagine que tu décolles, et là tu dois te mettre d'une manière ou d'une autre devant, probablement sur les genoux, et dire : « Allez, reste tranquille » ou quelque chose comme ça. En même temps, le décollage est évidemment une phase stressante où on est peut-être occupé par autre chose. Le mieux serait peut-être de mettre la pompe de maison à gauche du décollage et de dire : « Je dois y entrer maintenant », tout en gérant mon chien en même temps. Mais tu vas réussir à tout organiser correctement.

[00:10:22] **Lucian Haas:** Oui, tu abordes un bon sujet, parce que c'est vraiment le point principal, je pense, quand on vole avec un chien. Bon, il s'assoit déjà automatiquement sur mes genoux, mais aussi parce qu'il a l'habitude. Je crois...

[00:10:39] Lors du premier vol, il a fait un demi-saut et s'est mis à balancer à côté de moi, et là, j'ai soudainement eu énormément de travail. Je devais entrer dans la bande d'ascendance, éviter les autres pilotes, relever le chien, et c'était... Enfin, quand on vole avec son chien, le pilotage doit devenir secondaire. Ça doit être tellement intégré qu'on n'y pense plus. Parce qu'avec toute la préparation au décollage, le décollage et le vol, un chien, c'est déjà une charge de travail supplémentaire.

[00:11:23] **Kerim Jaspersen:** Est-ce que ce harnais dans lequel il est accroché est une fabrication spéciale ?

[00:11:27] **Lucian Haas:** Il existe des modèles sur mesure, mais là, c'est juste un baudrier pour chien standard qu'on peut acheter tout simplement.

[00:11:35] **Kerim Jaspersen:** En tant que harnais d'escalade, pour faire de l'escalade en montagne en fait ? Exactement. Je ne savais pas du tout qu'il existait... des harnais d'escalade pour chiens, c'est... Ça existe. Oui, d'accord, on n'arrête jamais d'apprendre. Eh bien, j'ai vu que Bella portait aussi des lunettes pendant le vol. Et normalement, on pourrait imaginer, enfin je n'ai pas de chien, j'ai juste un chat, mais si je lui mettais des lunettes, elle ne ferait que s'occuper à essayer de retirer ces foutues lunettes de ses yeux d'une manière ou d'une autre. Comment as-tu fait pour que Bella supporte simplement ces lunettes ?

[00:12:04] **Lucian Haas:** Alors, les chiens ont besoin de lunettes parce qu'ils peuvent avoir une conjonctivite s'ils sont exposés à un tel flux d'air. C'est pour ça qu'il ne faut pas non plus les laisser regarder par la fenêtre quand on conduit, par exemple. Et il existe des lunettes spéciales pour chiens qui ont une sangle qui passe derrière la tête et une autre qui passe sous le museau, comme un élastique. Grâce à ça, elles tiennent assez bien en place. Et oui, la marque s'appelle Doggles, donc comme Goggles, mais avec un D. Elle garde les lunettes, donc au décollage et pendant le vol. C'est un vol, bizarrement, je ne sais pas pourquoi. Et dès qu'on a atterri, elle se met à avoir l'idée qu'elle n'a plus vraiment envie de porter ses lunettes.

[00:12:48] **Kerim Jaspersen:** Peut-être qu'elle est aussi excitée dans les airs. Peut-être. Alors elle ne pense même plus aux lunettes. Il y a tellement de choses à voir que cette partie ne l'intéresse plus vraiment.

[00:12:55] **Lucian Haas:** Je peux aussi imaginer qu'elle est tellement excitée au début qu'elle finit par oublier. Mais je ne l'ai jamais vue essayer d'enlever ses lunettes.

[00:13:05] **Kerim Jaspersen:** Tu as l'impression que Bella s'amuse vraiment ? Il y a des chiens qui, dès que tu ouvres la portière, sautent dans la voiture parce qu'ils adorent ça ou quelque chose comme ça. Tu as l'impression qu'elle adore aussi voler ? Et dès que tu arrives avec le harnais de montagne, elle se dit : « Hé, on va encore voler ? »

[00:13:20] **Lucian Haas:** Oui, enfin, elle a clairement, je pense qu'on a réussi à lui associer tellement de choses positives qu'elle est déjà contente quand on le sort. Et quand il s'agit de décoller, elle est de toute façon presque impossible à retenir. Je pense aussi que c'est plutôt parce qu'elle a peur de ne pas pouvoir suivre. Mais en principe, je crois que c'est plutôt qu'elle est contente que tout ça commence, qu'on parte en voiture avec les sacs de matériel, parce qu'elle sait qu'on va monter quelque part en montagne. Et je pense que c'est plutôt la promenade qui lui fait plaisir et

qu'elle accepte le vol. Mais je n'ai pas non plus l'impression que ça la dérange vraiment beaucoup.

[00:14:05] Si tu pars en vol avec le chien, à quelle fréquence l'emmènes-tu vraiment avec toi ? Enfin, quand on part en vol ensemble, presque toujours. Et quand je pars seul et que je n'ai pas besoin d'emmener le chien, alors non. Donc, probablement une fois sur deux ou sur trois, elle vient environ avec nous.

[00:14:24] **Kerim Jaspersen:** Mais au final, ça veut dire que tu voles un peu moins aujourd'hui, ou du moins que tu ne restes pas très longtemps en l'air, parce que tu dois prendre le chien en compte et te dire : OK, je vais peut-être préférer atterrir après 20 minutes. Peut-être qu'elle ne se sent plus très bien à ce moment-là, ou est-ce que ce n'est pas du tout une restriction ?

[00:14:38] **Lucian Haas:** Ce n'est pas vraiment une restriction. Oui, on a déjà fait de vrais petits vols de cross-country avec le chien. Si je pense à un vol en soaring, après une heure, je n'ai déjà plus envie de continuer.

[00:14:54] Alors, je vais carrément atterrir à nouveau.

[00:14:57] **Kerim Jaspersen:** T'as plus envie parce que t'as froid, ou t'as plus envie parce que tu te dis : « Soaring ennuyeux, là je suis passé 500 fois devant la crête, ça suffit pour aujourd'hui ? »

[00:15:04] **Lucian Haas:** Ouais, je pense que je suis plutôt du genre à aimer le décollage et l'atterrissage. Le décollage et l'atterrissage, ça me plaît. Je décolle, je plane un peu, je me pose, je discute et je repars. Pour moi, c'est ça qui est cool dans le soaring : le fait de pouvoir aussi être au sol. Mais si j'ai une mission précise, genre une distance à parcourir ou un endroit où je veux aller, alors je peux voler pendant des heures. C'est juste quand je plane sans but précis que ça fait genre une heure. C'est d'ailleurs le maximum que je fais d'habitude.

[00:15:44] **Kerim Jaspersen:** Tu as dit tout à l'heure que pour notre voyage imaginaire qu'on vient de faire, on allait voler au Royaume-Uni. Ça veut dire que tu habites au Royaume-Uni maintenant. Je suis en train de t'appeler, je te skype en ce moment même au Royaume-Uni. Mais tu as habité à Hambourg avant. Qu'est-ce qui t'a poussé à aller en Angleterre ?

[00:16:06] **Lucian Haas:** J'ai habité à Hambourg, exactement. Et ensuite, j'ai... Je

[00:16:11] **Kerim Jaspersen:** ai eu

[00:16:11] **Lucian Haas:** sa rencontre, ou sa femme actuelle. Elle habitait en Angleterre parce qu'elle était universitaire et qu'elle travaillait à l'université de Kiel. Enfin, l'Université de Kiel dans le Staffordshire. Au début, je faisais des allers-retours. Mais ensuite, j'étais au festival du film au Pays de Galles. Et là, j'ai rencontré des pilotes locaux. John Sylvester en connaît peut-être encore un ou deux.

[00:16:43] Et Jareth, qui était avec Steve Nash, malheureusement.

[00:16:52] Et ils étaient vraiment sympas. Je n'avais pas d'aile avec moi. Ils m'en ont donné et m'ont dit où je pouvais aller voler. Et j'ai fait le Megaflug au pays de Galles, dans la région de Snowdon. Et je me suis posé quelque part, et je suis resté assis avec eux à boire de la bière. Et je me suis dit : c'est le pays parfait pour moi. Et ensuite, j'ai décidé de déménager aussi en Angleterre.

[00:17:19] **Kerim Jaspersen:** Au premier abord, on se demande toujours si on peut vraiment pratiquer le parapente en Angleterre. Et là, tu me dis que c'est le pays parfait pour toi. Alors, redresse mes idées : à quel point peut-on pratiquer le parapente en Angleterre ?

[00:17:33] **Lucian Haas:** Oui, on peut très bien voler, parce que c'est un petit pays, mais très, très varié. Côté paysage et aussi pour le parapente. On peut en fait se rendre dans énormément de zones de vol différentes en relativement peu de temps. Et ça va des côtes, des zones de collines, en passant par de petites buttes jusqu'à de petites mini-Alpes. Par exemple au Pays de Galles, le Snowdon fait je crois presque 1000 mètres de haut et monte à partir du niveau de la mer. Donc c'est déjà une vraie montagne. Et chez nous, on a encore les Yorkshire Dales. Et le Lake District n'est pas loin non plus. C'est l'un des plus beaux paysages que l'on puisse imaginer.

[00:18:18] Alors, ça ressemble un peu à Seigneur des Anneaux. Et ce sont des mini-montagnes, mais bon, 1000 mètres, c'est déjà une montagne. Enfin, si c'est vraiment mesuré depuis le sol. Ça

[00:18:35] **Kerim Jaspersen:** Mais là, on parle quand même de 1000 mètres de haut en bas. Tu peux descendre sur 1000 mètres, non ? Exactement. Mais il n'y a pas de téléphériques pour monter, il faut donc monter les 1000 mètres à pied.

[00:18:45] **Lucian Haas:** Exactement. Parfois, on peut un peu s'approcher ou on monte de 300 à 700 mètres, par exemple. Donc ce n'est pas si grave. Mais en général, il faut quand même marcher quelques centaines de mètres de dénivélé. Sauf pour les quelques montagnes qui sont aussi très populaires, où on peut vraiment monter en haut. Et se garer là-bas pour décoller directement. Surtout pour les parapentistes. Et là, c'est en fait la seule possibilité pour mettre les pieds dans le vide. Ça a

[00:19:16] **Kerim Jaspersen:** Est-ce que le pilotage a changé pour toi depuis que tu as emménagé au Royaume-Uni ? Est-ce que tu voles différemment là-bas par rapport au continent ?

[00:19:25] **Lucian Haas:** C'est une bonne question, parce que comme j'habitais à Hambourg, la plupart de mes vols étaient du soaring sur la côte. Du coup, l'Angleterre n'était pas si différente. On vole toujours avec du vent plus fort. Donc là, il y a déjà... toujours genre 20 km/h au décollage ou plus. Et ensuite on décolle en soaring, on cherche des ascendances dans la thermique et on part en cross-country. Mais ce sont toujours des vols en dos au vent. Et de ce fait, cet élément de soaring, c'était déjà un peu... je m'y suis tout de suite senti comme chez moi.

[00:20:02] **Kerim Jaspersen:** Mais tu dis toujours « nous ». Qu'est-ce que ça veut dire par « nous » ? Est-ce que tu t'es joint à un club en Angleterre ? Ou est-ce que c'est de toute façon comme ça qu'on dit, en tant que parapentiste... qu'il faut être dans un club pour pouvoir peut-être même voler légalement là-bas ou quelque chose comme ça ?

[00:20:16] **Lucian Haas:** Ce n'est pas obligatoire, bien sûr, mais c'est plutôt pratique parce que les clubs sont en quelque sorte des associations géographiques de pilotes qui s'occupent simplement de gérer et d'entretenir les sites de vol.

[00:20:37] Il faut maintenir une communication avec les propriétaires fonciers... Dans les zones très fréquentées ou pour les plus grands clubs, ils paient parfois les propriétaires. Et là où j'habite, on ne leur paie rien. Mais on dépend évidemment de leur bonne volonté. On les invite une fois par an à dîner, on organise un événement, on leur offre un whisky à Noël et ce genre de petites choses. Et bien sûr, il y a aussi des choses qui apparaissent sur le site web. Si maintenant... Si une zone de vol est fermée à cause d'un mouton ou d'une autre chose, je ne sais pas, la fille a juste mis son cheval là ou quoi que ce soit et elle n'aime pas les parapentes.

[00:21:24] Il faut donc faire attention à ce genre de choses. Mais

[00:21:27] **Kerim Jaspersen:** C'est exactement la même chose en Allemagne. Le fermier arrive et dit : « Voilà, j'ai mis mon cheval ou mon bétail ici, ou autre chose. Vous devez soit prendre l'autre prairie, soit autre chose. »

[00:21:36] **Lucian Haas:** Exactement. Et là, le club est un super interlocuteur pour quelqu'un comme ça. Parce qu'ils peuvent le dire. Ils le mettent sur le site web. Et si on veut voler sur les sites et qu'on n'appartient pas au club, on appelle normalement une fois pour demander si c'est d'accord. Et en général, ils sont toujours très sympas.

[00:21:58] **Kerim Jaspersen:** Si je venais en Angleterre en tant que touriste, en tant que touriste de parapente, qu'est-ce que tu me conseillerais si je voulais y voler ? Est-ce que je devrais toujours contacter le club local ? Et comment réagiraient-ils si je venais en tant qu'Allemand ? Si je dis que j'aimerais bien voler ici ?

[00:22:14] **Lucian Haas:** D'habitude, dans les petits clubs comme le nôtre, ils sont super contents quand quelqu'un prend la peine de les appeler. Et on reçoit alors plein de conseils utiles. Donc je le ferais en tout cas, parce que ça ne fait jamais de mal. Personne ne va vous dire : « Non, tu n'as pas le droit de voler ici, espèce d'Allemand » ou quelque chose comme ça. C'est plutôt toujours positif. Bien sûr, il y a aussi des zones de vol, surtout dans le sud de l'Angleterre, où il y a énormément de pilotes et où il y a parfois des frais de décollage ou une sorte d'abonnement journalier, des trucs comme en Allemagne aussi. Et là, il faut parfois payer genre cinq euros ou peu importe.

[00:23:04] Mais en général, ce n'est pas la fin du monde. Normalement, si on arrive juste au décollage sans avoir trouvé de numéro de téléphone ou si on n'a pas pris la peine d'appeler, on peut tout simplement aller voir les gens et leur demander comment est la situation. C'est toujours bien d'aller vers les pilotes locaux. Et très souvent, ils disent aussi : « Oui, en fait, il faut normalement appeler, mais ce n'est pas grave ». Je...

[00:23:32] **Kerim Jaspersen:** J'ai lu quelque part que dans les clubs anglais, il y a souvent ce qu'ils appellent un système de mentorat, où les débutants qui rejoignent les clubs sont particulièrement accompagnés, avec quelqu'un qui leur est assigné pour les guider vers la pratique régulière. Est-ce que c'est le cas dans ton club ? Ou est-ce que tu connais un tel système de mentorat et comment ça fonctionne ?

[00:23:55] **Lucian Haas:** ça ? Oui, ça fonctionne encore en Angleterre. En fait, on a ce qu'on appelle des "Club-Coaches", donc de la part de la BHBA, la fédération nationale, c'est-à-dire l'équivalent de l'ÖAV anglaise. Ils proposent des cours pour ces coaches. Ce n'est pas comme un instructeur de vol, c'est juste un mentor, comme tu l'as dit. Et ils s'occupent des gens qui viennent de passer leur brevet, de ceux qui ont besoin d'aide ou qui reprennent le vol. Et puis il y a les "Coaching-Days", où on se retrouve en montagne et on va voler ensemble. Et en Allemagne, ça existe aussi un peu, en théorie.

[00:24:39] Par contre, on peut aussi... se mettre dans de beaux problèmes juridiques si on conseille quelqu'un à moitié comme moniteur, à moitié comme club-coach. Et s'il arrive quelque chose, c'est compliqué. En Angleterre, ce n'est pas tout à fait simple non plus, mais je n'ai jamais entendu parler d'incidents. C'est pour ça que le système fonctionne. Chaque club a plusieurs club-coaches et, en tant que pilote fraîchement diplômé, on peut passer les premières semaines, mois ou années avec ce groupe pour vraiment apprendre à voler.

[00:25:31] Et c'est déjà bien, parce que je vois bien que quelqu'un qui sort de la formation n'est pas encore un pilote fini. C'est déjà un bon système. Tu as

[00:25:41] **Kerim Jaspersen:** Tu as aussi des contacts ? Tu as déjà visité ou observé des écoles anglaises, par exemple ? Est-ce que la formation se passe différemment là-bas ? Je veux dire, ils n'ont pas toujours... Tu dis qu'au Pays de Galles il y a de hautes montagnes, mais probablement pas tout le temps. Et partout ailleurs, tu n'as que tes petites collines de 100 mètres et tu es censé apprendre à voler là-dessus.

[00:25:58] **Lucian Haas:** Ouais, apprendre à voler sur une montagne de 100 mètres, c'est déjà difficile parce qu'il faut toujours monter les 100 mètres. Et après, on réussit peut-être un vol ou deux. Ou trois maximum. Et pour un élève normal, c'est déjà tout. C'est pour ça qu'ils apprennent parfois à voler sur des montagnes encore plus petites. Donc l'école de vol avec laquelle je... Enfin, je suis souvent avec Dean Crosby ici. C'est un ami et il a son école de vol. Et c'est... Enfin, il enseigne à ses élèves sur une bosse de 30-40 mètres. Et là, ils apprennent d'abord le maniement au sol. Et après, ils font...

[00:26:44] Ensuite, ils font quelques vols droits vers le bas. Et le but, c'est en fait d'apprendre aux élèves ici à rester en l'air. En pratiquant le plané, en gros. Le plané, exactement. Ou parfois un peu de thermique. Mais surtout de la thermique intégrée, au maximum. Mais le but, c'est de trouver et d'utiliser des ascendances. Et puis de réussir à atterrir correctement. C'est là que l'instructeur de vol dit : OK, il sait voler maintenant. Et là, il y a une signature. Et ensuite, il obtient son brevet.

[00:27:16] **Kerim Jaspersen:** Mais ça veut dire qu'il n'a pas encore besoin d'avoir vraiment volé en thermique. Voler, ça veut dire savoir décoller, diriger, atterrir et faire du soaring. Par contre, avoir fait un 360, ça viendra peut-être un jour, des années plus tard, par pur hasard.

[00:27:30] **Lucian Haas:** Alors, un 360 n'est pas si facile à faire ici. Ça dépend d'où on vole. Mais pour quelqu'un qui peut rester dans une bande d'ascendance, un 360 n'est plus vraiment un problème. Donc quelqu'un qui a obtenu son brevet ici, il peut simplement décoller en arrière, faire un virage et atterrir parfaitement. C'est ça qui est important ici. Qu'il puisse faire un tour complet.

[00:27:56] Alors je pense que oui, mais ils partent aussi du principe que la personne est capable de le faire.

[00:28:00] **Kerim Jaspersen:** Ça veut dire que si un Britannique se rend dans les Alpes et qu'il n'a pas encore beaucoup d'expérience, il faut être le plus prudent possible avec lui ou garder ses distances ? Oui, absolument.

[00:28:08] **Lucian Haas:** en tout cas. Si les joncs sont là, les Britanniques vont toujours passer à travers. Le problème, c'est qu'ils n'arrivent pas à décoller vers l'avant et ils essaient parfois de décoller vers l'arrière alors qu'il n'y a pas de vent. Et ça fait un effet assez drôle. Et l'autre chose, s'ils arrivent à se résoudre à décoller vers l'avant, ils ont peur de courir parce qu'ils ne savent pas que le voile est souple. Ils ne connaissent que le fait qu'on fait quelques pas et que ça décolle d'un coup. Pour eux, décoller dans les Alpes, c'est comme le baseball. Du basejump, plus ou moins. Ils ont vraiment la trouille. Et aussi pour la zone d'atterrissage, ils ne connaissent souvent pas l'approche en boîte. C'est aussi un truc où les Britanniques ont des difficultés.

[00:28:57] Ou simplement atterrir sans vent, ils ont du mal à évaluer ça.

[00:29:03] **Kerim Jaspersen:** Est-ce que tu es maintenant connu en Angleterre comme quelqu'un qui dit : « Wow, il ne sait pas seulement faire du shore-flying, il a déjà volé en thermique en montagne et a déjà acquis une grande expérience » ? Est-ce qu'on te classe tout de suite dans une catégorie supérieure dans cette scène ? Je

[00:29:22] **Lucian Haas:** Je ne pense pas. Enfin, ça se remarque si on est bon en maniement au sol ou pas. Et là, j'avais l'avantage de venir de la côte, d'avoir fait beaucoup de maniement au sol et de pouvoir gonfler ma aile dans n'importe quelle condition, sous n'importe quel angle. Du coup, ils se sont dit : « Oh, quelqu'un vient d'Allemagne et pour eux, c'est direct les Alpes et il peut décoller ». Ils ont été un peu surpris. Mais pour ce qui est du pilotage, le niveau est déjà assez élevé ici. En tout cas, parmi les gens qui font de la distance, parce que ce n'est pas si simple.

[00:30:05] Et oui, donc ceux qui font de la distance ici sont généralement déjà assez bons. Les gens peuvent donc aussi voler de bonnes distances dans les Alpes.

[00:30:16] **Kerim Jaspersen:** Je vais juste intervenir un peu. Tu as mentionné que tu as fait principalement du vol côtier au début et que tu as appris la plupart des choses là-bas quand tu vivais encore à Hambourg. Et à cette époque, tu faisais déjà des vidéos de tes vols. Certaines d'entre elles étaient un peu comme si tu montrais en fait ton vol côtier illégal que tu pratiquais à l'époque et que tu le documentais. Est-ce qu'il y a eu des réactions du DAV à ce moment-là, qui s'est plaint de quelque chose ?

[00:30:43] **Lucian Haas:** Oui. Il y en a eu. À l'époque, le DAV était encore très, enfin, il était un peu différent du DAV d'aujourd'hui. Et c'était avant YouTube, quand j'ai fait ces films. On volait parfois sans casque dans des zones de vol non autorisées avec des ailes non homologuées, et on s'amusait comme des fous. Et ces vidéos sont sorties. Et elles ont plutôt bien marché, d'une certaine manière. Mais le DAV était évidemment choqué qu'il y ait de tels hors-la-loi là-haut. Et puis, je ne sais plus quand c'était, à un moment donné en 2000 quelque chose,

[00:31:30] Je suis allé au salon de la thermique et je suis tombé sur Charlie Juist. Je le connaissais bien sûr par les photos et je lui ai dit : « Salut Charlie ». Il m'a reconnu aussi et m'a dit : « Tu es l'un de ces hors-la-loi ».

[00:31:47] **Kerim Jaspersen:** Donc, juste pour situer les choses pour ceux qui écoutent, Charlie Juist est le président du DHV. OK. Ça veut dire que tu étais le hors-la-loi et que tu volais illégalement sans casque et tout ça. Est-ce que tu t'es aussi appris à voler illégalement à l'époque ? Ou comment est-ce que tu as commencé à voler, toi, en tant que jeune de Hambourg ?

[00:32:05] **Lucian Haas:** J'avais commencé ça tout à fait légalement. En 1994 à Westendorf, dans le cadre du ski volant. J'étais en vacances avec mes parents. J'avais fait un cours de base avec mon père. Mais à l'époque, l'équipement de parapente me semblait tout simplement hors de prix. Et puis, je ne connaissais aucun site de vol à Hambourg, je n'avais aucune idée qu'on pouvait voler quelque part là-bas. Et ce n'est qu'en 1998 ou 1999 que je n'en ai plus pu, j'ai fait une formation et après je me suis dit : « Tu achètes une aile maintenant ». Et là, je me suis acheté une vieille aile, officiellement pour m'exercer au maniement au sol, une vieille Edelspace, et je me suis appris à voler avec, enfin, illégalement.

[00:32:56] Alors, j'avais bien fait le cours de base, mais avec ça, je n'aurais pas encore dû voler. Et de toute façon, sur la côte, il n'y avait pas de zones de vol autorisées. Mais j'ai fait, enfin, c'était surtout du maniement au sol au début, et puis

après. Mais on apprenait juste énormément de choses. En

[00:33:18] **Kerim Jaspersen:** la scène est devenue encore plus connue jusqu'à présent, aussi à travers des vidéos, je crois que ton film le plus connu s'appelle Rush Our Dream. On y voit comment tu, je crois que ça se passe à Hambourg à l'origine, et tu prends le S-Bahn pour aller au travail, tu portes un costume. Düsseldorf. Düsseldorf, d'accord, Düsseldorf pour le travail, tu es assis dans le train, tu portes un costume, de belles chaussures et tout ça. Et puis tu t'endors, tu commences à rêver, tu te réveilles dans ton rêve dans le téléphérique, tu montes sur la montagne, mais tu portes toujours le même costume, la même cravate, de super chaussures, tu t'assieds quelque part en haut de la montagne sur un banc, tu ouvres ton sac d'ordinateur portable et, oh quelle surprise, un petit parapente en sort. Et puis dans le film, tu descends vraiment la montagne avec ce parapente, mais tu n'as qu'un tout petit sellette, un sellette d'alpinisme, mais on voit quasiment, le sellette, le sac d'ordinateur portable qui flotte encore derrière toi.

[00:34:08] C'est une superbe image, en fait. Comment as-tu eu l'idée de faire un film comme celui-là ?

[00:34:12] **Lucian Haas:** C'était, je crois, principalement l'idée de Ecke Fiedlers. En fait, un pilote ami de la région, Freiburg connaissait Ecke. On s'était juste lancé l'idée, comme concept de film. Et puis j'avais demandé sur le forum si quelqu'un aurait un peu de temps et l'envie de m'aider pour le film. Et c'est tombé par hasard sur un parapentiste qui travaillait à la télé, Christian Mann. Et là, on a fait un plan et on l'a, oui, produit ensemble. Avec

[00:34:48] **Kerim Jaspersen:** Tu as même déjà gagné quelques prix avec ce film à l'époque. C'était, je crois, en 2011 ou 2012. Oui, je crois que c'était en 2009.

[00:34:53] **Lucian Haas:** Je l'avais à Saint-Hilaire. Et exactement, j'y ai gagné un prix, un prix de révélation, je crois. Et puis j'en avais eu un autre au Pays de Galles, un à Vancouver,

[00:35:10] j'ai gagné au Bergfestival. Et ensuite, il est allé au Banff Film Festival. C'était évidemment le meilleur, parce que c'est là qu'il a rejoint la tournée mondiale. Tu as

[00:35:22] **Kerim Jaspersen:** tu as aussi eu des retours de beaucoup de monde, des retours internationaux, même de la part de gens qui ne volent pas du tout et qui disaient : « Waouh, c'est vraiment inspirant » ou un truc du genre ? Non, mais il est déjà venu...

[00:35:31] **Lucian Haas:** bien, dans la communauté de l'alpinisme, du VTT, du kayak. Enfin, je pense que c'était... C'était simplement une chose avec laquelle beaucoup de gens se sont identifiés, ce côté, tu vois, on travaille et on rêve de pouvoir pratiquer son hobby. Beaucoup ont pu s'identifier à ça. Et, enfin, j'ai déjà eu de bons retours lors des festivals de films. Mais maintenant, dans la vraie vie, je ne croise que des pratiquants de parapente. Et bien sûr, là, ils me reconnaissent parfois quelque part. Peu importe où. Que ce soit au Brésil, ou, oui, en Autriche ou en Angleterre. Beaucoup ont déjà vu ce film.

[00:36:18] Je

[00:36:18] **Kerim Jaspersen:** J'ai aussi l'impression que ce film, à l'époque où il était surtout regardé, a aussi contribué à cette idée de Hike and Fly ou aussi à cette idée d'aller à la montagne avec un équipement très léger, pour poser en quelque sorte, comme avec les germes dans la scène du parapente, que c'est possible et qu'on peut aussi penser dans cette direction. Penses-tu que ce film aurait encore le même écho aujourd'hui, alors qu'en fait le Hike and Fly n'est pas devenu un mouvement de masse absolu, mais qu'il est déjà arrivé dans la scène, au moins, beaucoup, beaucoup plus ?

[00:36:49] **Lucian Haas:** Oui, je pense que oui. Mais bien sûr, il y avait ce facteur de nouveauté supplémentaire, le fait qu'on puisse emballer une aile aussi petite qu'elle rentre dans une sacoche d'ordinateur. Et c'était à l'époque le premier E-Bags qui sortait et qui permettait ça. C'était probablement déjà léger avant, je ne pense pas que l'E-Bags ait été la première aile légère. Mais c'était en tout cas un produit très intéressant parce qu'il était aussi stable, il avait des suspentes gainées et c'était finalement une aile légère utilisable au quotidien avec un volume d'emballage très réduit.

[00:37:33] **Kerim Jaspersen:** C'était aussi une super publicité pour Nova que tu as techniquement tournée avec ça. Un super film promotionnel, même si ce n'était peut-être pas prévu comme tel. Mais en même temps, on remarque qu'à ce moment-là, ou peu après, tu as été intégré à l'équipe des pilotes de Nova. Est-ce que les deux sont liés ?

[00:37:51] **Lucian Haas:** Pas directement, mais ça a sûrement contribué. Mais j'ai déjà volé pour Nova avant, et je me suis lié d'amitié avec Pipo, donc Philipp Medicus, sur le forum. Et là, je ne sais même pas, il était encore pratiquant. Stagiaire, je crois, chez Nova. Ou même pas encore. Et c'est comme ça que ce lien avec Nova s'est fait. Et après, je crois que j'ai aussi un peu échangé par écrit avec Hannes.

[00:38:23] **Kerim Jaspersen:** Alors, quand tu dis Hannes Papisch, tu parles du concepteur actuel ?

[00:38:28] Hannes Papisch était concepteur avant, aujourd'hui il a sa marque Vieh, mais Pipo est devenu le concepteur de Nova. Mais à l'époque, tu disais encore stagiaire. C'est donc déjà un moment, mais depuis, tu es devenu un pilote de Nova. Et tu as pratiquement intégré l'équipe des pilotes avec ça. Exactement.

[00:38:43] **Lucian Haas:** Alors, après ce succès avec le film, j'ai fait un autre film sur, oui, comment ma femme actuelle apprend à piloter. Et oui, et puis ils m'ont demandé à un moment donné si je voulais aussi rejoindre l'équipe Nova. Et bien sûr, je l'ai fait.

[00:39:02] **Kerim Jaspersen:** Et tu en fais toujours partie aujourd'hui ? Toujours, oui. Et qu'est-ce que ça représente pour toi, ou qu'est-ce que ça t'apporte, de faire partie de l'équipe des pilotes de Nova ? Est-ce une communauté particulière, un honneur ? Ou est-ce que tu as un sentiment particulier, genre, « hey, je suis membre de l'équipe » ou quelque chose comme ça ?

[00:39:20] **Lucian Haas:** Oui, enfin, ça n'apporte pas quelque chose de direct en soi. Mais ce qui est sympa, c'est que c'est une communauté et qu'on échange entre nous. Une fois par an, on est invités à une sorte de rencontre d'équipe.

[00:39:40] Ce qui est très sympa, bien sûr. Et puis, oui, il y a cette proximité avec Nova, ce qui est vraiment cool de pouvoir échanger avec eux, discuter des nouvelles aile. Parfois, ils te demandent ce que tu en penses, ce qu'on pourrait améliorer. Donc, si on s'intéresse au vol et qu'on aime un peu la communauté, c'est déjà très bien. Pour les gens pour qui le vol est plus ou moins le centre de leur vie, c'est une bonne chose.

[00:40:17] **Kerim Jaspersen:** L'équipe de pilotes de Nova s'est aussi fait remarquer au début, dans le bon sens du terme. Ils ont pratiquement contribué à cette « mentor-mania » quand le Mentor 2 est sorti et que, soudainement, tous les parcours ont été parcourus avec un ENB, sur de très longues distances, et on disait toujours : « Oui, mais ce sont aussi ces pilotes de l'équipe Nova. » Est-ce que tu es un bon pilote, au juste ? Tu as une idée ? Tu as déjà des performances particulières à mettre en avant ? Pas que je considère ça comme quelque chose de génial, mais est-ce que tu as un truc pour dire : « Oui, c'est pour ça que j'ai été intégré à l'équipe » ?

[00:40:48] **Lucian Haas:** Non, je pense que j'ai été accepté pour mon travail de tournage et peut-être pour ma personnalité ou mon côté sociable, mais pas pour mes performances de pilote. Pour moi, voler est quelque chose qu'on ne peut pas vraiment faire en compétition. Je trouve que c'est comme le skateboard ou le surf : c'est possible d'en faire une compétition, mais au final, c'est une chose que l'on fait pour soi, pour le plaisir. Et c'est comme ça que c'est resté pour moi.

[00:41:23] **Kerim Jaspersen:** Si tu dis qu'en 1999 tu as obtenu au moins ta deuxième licence, et en 1994 la première, puis que tu as fait une pause avant de vraiment commencer en 1999, ça fait maintenant 20 ans. Qu'est-ce qui te passionne encore aujourd'hui dans l'aviation après tant d'années ? Enfin, qu'est-ce que l'aviation signifie pour toi ?

[00:41:39] **Lucian Haas:** Alors, c'est toujours comme un miracle pour moi. Quand on déploie sa aile et qu'on la gonfle, et qu'on sent simplement comment ça nous soulève et nous fait planer, c'est une façon de dire, oui, ça me fascine encore comme au premier jour. Et chaque fois que je suis en l'air, je me dis : wow, je vole. Et je ne sais pas, j'avais déjà ce désir d'envie de voler depuis l'enfance, j'en ai rêvé et j'ai toujours pensé que ce serait tellement beau de pouvoir voler maintenant.

[00:42:17] Et le parapente m'a donné exactement ça : le fait de se déplacer dans cet espace tridimensionnel, plus ou moins comme un oiseau, et en plus d'une manière magnifique. J'aime aussi les forces G dans les virages, c'est juste une sensation super agréable. Oui,

[00:42:39] **Kerim Jaspersen:** Est-ce que le vol est toujours une aventure pour toi aujourd'hui, ou est-ce que tu es devenu tellement rodé que tu te demandes si tu es au sol ou en train de bouger dans les airs ? L'aventure, c'était avant.

[00:42:49] **Lucian Haas:** Oui, c'est toujours une aventure. J'aime voyager et je trouve ça génial de découvrir de nouvelles zones de vol. Et c'est parfois assez aventureux quand on se retrouve dans un endroit où personne n'a jamais volé. Il faut juste observer quelles sont les conditions de vent, ce qu'il y a là-bas, faire attention à la météo, aux possibilités de décollage et d'atterrissage, et identifier les dangers. Et oui, c'est déjà un risque élevé que l'on prend en volant, et ça demande beaucoup de gestion des risques.

[00:43:22] **Kerim Jaspersen:** Si on regarde ta chaîne YouTube, surtout en ce qui concerne l'aventure, on trouve un film qui parle de vol au Salvador. C'est un pays d'Amérique centrale qu'on n'a presque jamais en tête d'habitude. Est-ce qu'il y a des sites de vol connus là-bas ? Et comment as-tu eu l'idée de voyager au Salvador pour y voler ?

[00:43:43] **Lucian Haas:** Alors, je suis né au Salvador et j'y suis retourné plusieurs fois pour travailler, et j'y ai même vécu pendant un certain temps. Et oui, à un moment donné, j'ai emporté mes petits sacs de matériel et j'ai rencontré un "moniteur de vol" entre guillemets, un Français un peu fou nommé Simon Vacher. Et il était en train de former, disons, la première fournée de pilotes salvadoriens là-bas, sur une petite pente qui était terrible. Et je me suis toujours dit qu'il devait bien y avoir une meilleure zone de vol ici. Et puis on a roulé ensemble et j'ai eu l'idée que ça pourrait être vraiment bien sur une crête, genre une petite chaîne de montagnes.

[00:44:33] Et en fait, on a fini par découvrir et survoler un site de vol. Et après quelques semaines, quelqu'un du village a demandé : « Dites, vous ne voudriez pas peut-être l'acheter ? Je voulais vendre un morceau de terrain là-haut, le décollage. » Et j'ai répondu : « Oui, en principe. » Mais en fait, il voulait vendre l'ensemble, la montagne plus ou moins, pour 10 000 dollars.

[00:45:04] Un

[00:45:04] **Kerim Jaspersen:** toute la montagne pour 10 000 dollars.

[00:45:05] **Lucian Haas:** Oui, et là je me suis dit : c'est une petite montagne, elle fait peut-être 300 mètres, et j'ai dit, oui, d'accord, c'est un genre d'approche de dingue. Et puis j'ai acheté cette montagne. Et depuis, c'est devenu, disons, la montagne de vol la plus fréquentée avec une belle prairie de décollage qui est entretenue. Et on a fondé un petit club qui la survole. Les étrangers qui viennent ici aiment aussi y voler. On y fait des Tanempflüge. Tu es membre d'honneur de ce club ? Je suis membre d'honneur de ce club. Et ils l'ont aussi appelé, je ne sais comment, Loma de Kerim. Et si on tape Loma Kerim sur Windfinder, c'est aussi devenu un spot Windfinder, c'est intéressant.

[00:45:52] Alors

[00:45:52] **Kerim Jaspersen:** Loma Kerim, la colline de Kerim. Oui, exactement. Ça veut dire que tu as ta propre colline au Salvador. Oui.

[00:46:01] Est-ce que tu dirais qu'El Salvador vaut le voyage en avion, ou est-ce que c'est finalement une aventure trop grande à entreprendre ?

[00:46:07] **Lucian Haas:** Oui. Oui, je pense que pour le vol en soi, ça ne se passe pas toujours aussi bien. Il y a quelques bons coins là-bas. Alors, le Lago de Ilopango, c'est un peu compliqué avec les gangs, parce que l'atterrissage appartient à un gang et le décollage à un autre. Et il faut monter à pied. Et ensuite, on dépasse tout le temps la limite du territoire, ce qui est mauvais.

[00:46:37] **Kerim Jaspersen:** Est-ce que ce sont des criminels de toute façon ? Explique-moi, quand tu dis "gang", comment est-ce que je dois me les imaginer ?

[00:46:41] **Lucian Haas:** Oui, ce sont... enfin, ils sont souvent cités comme le gang le plus dangereux au monde ou parmi les gangs les plus dangereux au monde. C'est la MS-13, donc Mara Salvatrucha. Et la Diociocho, c'est le gang de la 18th Street. Ils ont tous les deux été fondés à L.A. pour se défendre contre les Bloods, les Crips et tout ça. Et puis, dans le cadre de la politique de tolérance zéro, ils ont tous été expulsés. Et oui, El Salvador n'en savait rien. Ils se sont ensuite installés là-bas. Et entre-temps, il y a environ 20 000 membres. Ils sont aussi retournés aux États-Unis

maintenant. Et oui, ils sont extrêmement dangereux.

[00:47:27] **Kerim Jaspersen:** Ça veut dire que si on veut y aller voler, il ne faut pas payer de frais de départ, mais plutôt une sorte de racket à la fin pour qu'ils nous laissent décoller et atterrir correctement.

[00:47:35] **Lucian Haas:** Oui, enfin, ils se font chanter. Juste les résidents et les entreprises. Et comme le parapente n'est pas une activité commerciale et que ça sert juste, disons, à divertir la population, là, on n'a pas de problèmes. C'est juste qu'en ce qui concerne le fait de franchir ces limites territoriales, il faut faire attention. Ou plutôt, il vaut mieux ne pas le faire, tout simplement.

[00:48:03] **Kerim Jaspersen:** Parmi tes destinations de voyage, tu as déjà regardé pas mal de choses. Et où situerais-tu El Salvador comme recommandation pour les autres ? Tout en bas, quelque part au milieu ou peut-être même plus haut ?

[00:48:15] **Lucian Haas:** Oui, alors je le classerais pour les gens qui s'intéressent au pays et à l'aventure. C'est encore un peu, c'est très peu touristique. Le tourisme qu'il y a est un tourisme local. Ça veut dire qu'il est authentique et qu'il est bon marché. Et on peut super bien surfer. Donc pour les surfeurs, c'est carrément une destination qui vaut le détour, je trouve qu'il y a des vagues superbes. Et le volcan est aussi proche de la plage de surf. Donc pour quelqu'un qui veut de l'aventure, c'est vraiment bien. Et on peut aussi rapidement continuer vers le Nicaragua, qui est aussi un beau pays de voyage. Et le Guatemala, bien sûr.

[00:49:01] **Kerim Jaspersen:** Si je ne veux pas aller si loin et que je vais juste en Angleterre pour me rendre dans ton coin, quel site de vol me recommanderais-tu le plus, celui où je devrais absolument aller ?

[00:49:12] **Lucian Haas:** Alors, pour la plupart des jours de vol, il y a bien sûr Brighton, ce coin-là et...

[00:49:21] **Kerim Jaspersen:** C'est au sud de l'Angleterre. Dans le sud,

[00:49:24] **Lucian Haas:** Oui, exactement. Il fait aussi un peu plus chaud là-bas.

[00:49:26] **Kerim Jaspersen:** et ainsi.

[00:49:27] **Lucian Haas:** Devil's Dyke, les trucs habituels, il fait plus chaud là-bas aussi. Et oui, il fait plus souvent beau. Et chez nous, dans le Nord, je ne viendrais pas forcément pour voler, parce que ça peut rester inflyable pendant longtemps. Par contre, maintenant, quand des gens m'ont rendu visite, on a toujours réussi à voler d'une manière ou d'une autre. On a eu un événement Ganova ici, par exemple. On a pu y aller aussi, on a eu des super vols. Et une fois, l'un de mes amis cinéastes est venu me voir depuis Cologne. Et là aussi, on a eu cinq jours de vol sur sept.

[00:50:03] **Kerim Jaspersen:** Là, c'est vraiment le jackpot pour les conditions météo anglaises.

[00:50:07] **Lucian Haas:** Oui. Oui, oui, exactement. Mais si on est prêt à faire un peu de route, on peut en fait très bien voler ici. Et c'est bien sûr, enfin je trouve que cette région du Lake District est très belle. Et puis les Yorkshire Dales et l'Écosse, c'est aussi vraiment bien. Ce n'est pas si loin d'ici non plus. Maintenant

[00:50:27] **Kerim Jaspersen:** J'ai vu une vidéo de toi. Tu étais même sur une île écossaise à Noël, c'était une île écossaise ? En tout cas, une sorte d'île tout au nord, où on se demande qui peut bien avoir l'idée d'aller sur une île pareille à Noël et d'y aller en plus en avion. Comment as-tu eu l'idée ?

[00:50:44] **Lucian Haas:** On voulait passer Noël quelque part où il n'y a pas de téléphone, où on peut avoir un peu de calme, sans famille et sans agitation. Parce que Noël peut parfois être un peu stressant. Mais on a quand même emporté l'aile par sécurité. Oui, et puis soudain le 24, il n'y avait plus de vent après environ quatre jours de tempête et de soleil, et là je me suis dit : maintenant ou jamais. Et j'ai décollé. C'était vraiment un vol fantastique avec des aigles royaux et des couples d'aigles royaux, et c'était vraiment super. C'était

[00:51:22] **Kerim Jaspersen:** c'est ton plus beau cadeau de Noël, en quelque sorte ?

[00:51:24] **Lucian Haas:** Absolument.

[00:51:26] **Kerim Jaspersen:** D'accord, Kerim, merci pour ce beau récit de ta vie avec tout ce que tu as traversé, de Hambourg en passant par la Grande-Bretagne jusqu'en Salvador. Merci. Merci. Et merci d'avoir toujours été là. J'ai pris

beaucoup de plaisir à t'écouter, j'ai beaucoup appris et je te souhaite encore beaucoup de superbes vols.

[00:51:44] **Lucian Haas:** Oui, merci beaucoup. Et merci pour la discussion, c'est super ce que tu fais ici. Vraiment génial.

[00:51:54] **Kerim Jaspersen:** C'était Kerim Jaspersen en conversation avec Lucian Haas. Si les films de Kerim comme Rush Our Dream ou Bella Dog vous intéressent, je vous recommande de jeter un œil à sa chaîne YouTube. On la trouve rapidement en cherchant Kerim Jaspersen sur YouTube. Le podcast Glitz se trouve d'ailleurs sur le blog Lu-Glitz et sur Soundcloud. De plus, Podz-Glitz peut être abonné via des catalogues de podcasts connus comme iTunes, Spotify ou podcast.de. Si cet épisode de podcast ou les anciens contenus de Podz-Glitz vous ont plu, j'ai une petite demande. Laissez un commentaire, une recommandation ou simplement une bonne note sur les sites mentionnés. Les critiques et suggestions sont également les bienvenues, mais je préférerais les recevoir personnellement, idéalement par e-mail sur Lu-Glitz.com.

[00:52:41] Comme toujours, il est à noter que Podz-Glitz et Lu-Glitz sont disponibles gratuitement sur le net. Je fais ça de manière totalement indépendante et je ne suis pas financé par la publicité. Je compte toutefois sur le soutien volontaire de mes lecteurs et auditeurs. Sur le site Lu-Glitz, vous trouverez des informations sur la manière de devenir contributeur par don PayPal ou virement bancaire. L'adresse du blog est www.Lu-Glitz.blogspot.com. Lu-Glitz s'écrit d'ailleurs l-u-g-l-i-d-z. Maintenant, pour finir, vous pouvez écouter un peu de la musique d'Istanbul de Kerim. Je vous dis déjà ciao, à la prochaine fois.