

XC-Revolution

Podz-Glidz 5 — Sebastian Barthmes

Published	2019-02-03
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/xc-revolution-podz-glidz-05
Duration	00:59:53
Speakers	Lucian Haas, Sebastian Barthmes
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0005-xc-revolution-sebastian-barthmes.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	27 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	3
English	16
Show notes	16
Transcript	17
Français	29
Show notes	29
Transcript	30

Deutsch

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

Show notes

Podz-Glitz Folge #05: XC-Revolution. Der große Streckenflieger Sebastian Barthmes im Gespräch mit Lucian Haas.

Wer mit dem Gleitschirm auf Strecke geht und seine Flüge in Online-Wettbewerben hochlädt wird schnell feststellen: Um richtig viele Punkte zu bekommen, muss man im Grunde ein sogenanntes FAI-Dreieck fliegen. Die Vorgabe, drei Wendepunkte in einem bestimmten Entfernungsverhältnis einzuhalten, bedeutet freilich: Anderer Routenoptionen werden im Grunde diskriminiert. Die Wettbewerbe deckeln somit die Fantasie bei der Routenwahl.

Sebastian Barthmes wollte sich damit nicht abfinden – obwohl er sehr erfolgreich große Dreiecke fliegt und 2017 sogar die Streckenflugmeisterschaft des deutschen Online-Contest gewann. Gemeinsam mit anderen Piloten machte er sich Gedanken, wie man Streckenflug-Wettbewerbe von der Geißel der Dreiecksflüge emanzipieren könnte. Das Ergebnis ist eine Plattform namens XCR (XC Revolution). Unter der Adresse <http://www.xc-paragliding.com> kann man seine Flüge hochladen und nach einem Algorithmus auswerten lassen, der eine viel freiere Streckenführung über viele Wendepunkte erlaubt und auch honoriert.

In dieser Folge von Podz-Glitz erzählt der 33-jährige über die Hintergründe des XCR. Darüberhinaus geht es um große Strecken und wie man sich darauf vorbereitet. Wie hat Sebastian es geschafft, innerhalb von nur vier Jahren ab seiner Gleitschirm-Schulung in die Spitze der deutschen Streckenflieger aufzusteigen, Und warum muss man für wirklich große Strecken lernen, mit Vernunft ins Lee zu fliegen?

Mehr Hintergrund zum XCR gibt es auch auf Lu-Glitz unter

<https://lu-glitz.blogspot.com/2018/04/die-xc-revolution.html>

Die Musik im Podcast stammt von Jukedeck: www.jukedeck.com

In Folge 5 des Lu-Glitz Podcast erzählt Sebastian Barthmes wie er daran arbeitet, die Streckenfliegerei zu revolutionieren – zumindest hinsichtlich der Streckenwertungen.

Sebastian Barthmes will sich damit nicht abfinden – obwohl er regelmäßig und sehr erfolgreich große Dreiecke fliegt. 2017 gewann er sogar die Gesamtwertung des deutschen Online-Contest. Doch gemeinsam mit anderen Piloten machte er sich Gedanken, wie man solche Streckenflug-Wettbewerbe von der Geißel der Dreiecksflüge emanzipieren könnte. Das Ergebnis ist eine Plattform namens XCR (XC Revolution).

Unter www.xc-paragliding.com kann man seine Flüge hochladen und nach einem Algorithmus auswerten lassen, der eine viel freiere Streckenführung über viele Wendepunkte erlaubt und auch honoriert. (Mehr zum XCR ist auch im früheren Post " Die XC-Revolution " auf Lu-Glitz zu finden).

Im Podcast erzählt der 33-jährige über die Hintergründe des XCR und die Erfahrungen der ersten Saison. Zudem spricht er über große Strecken und wie man sich darauf vorbereitet. Wie hat Sebastian es geschafft, innerhalb von nur vier Jahren nach seiner Gleitschirm-Schulung in die deutsche Streckenflieger-Elite aufzusteigen? Und warum muss man für wirklich große Strecken lernen, mit Vernunft ins Lee zu fliegen?

Sebastian erwähnt im Talk zwei besondere Flüge. Der eine ist ein großes Dreieck vom Speikboden , mit zweifacher Querung des Alpenhauptkammes. Der andere ist ein besonderer Flug auf ausgefallener Route im Engadin . Die Links führen jeweils zur Darstellung im XCR.

Links:

- Dreieck vom Speikboden: <https://xc-paragliding.com/flight/?f=4>
- ausgefallener Route im Engadin: <https://xc-paragliding.com/flight/?f=1819>

Transcript

[00:00:16] **Sebastian Barthmes:** Podz-Glitz, der Lu-Glitz-Podcast,

[00:00:19] **Lucian Haas:** Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens, heute

[00:00:23] **Sebastian Barthmes:** mit Sebastian Barthmes und Lucian Haas am Mikrofon.

[00:00:30] Wer mit dem Gleitschirm auf Strecke geht und seine Flüge in Online-Wettbewerben hochlädt, wird schnell feststellen, um richtig viele Punkte zu bekommen, muss man im Grunde ein sogenanntes FAI-Dreieck fliegen. Die Vorgabe, drei Wendepunkte in einem bestimmten Entfernungsverhältnis einzuhalten, bedeutet freilich, andere Routenoptionen werden im Grunde diskriminierend. Die Wettbewerbe deckeln die Fantasie bei der Routenwahl. Sebastian Barthmes wollte sich damit nicht abfinden, obwohl er sehr erfolgreich große Dreiecke flog und 2017 sogar die Streckenflugmeisterschaft des deutschen Online XContest gewann. Gemeinsam mit anderen Piloten machte er sich Gedanken, wie man Streckenflugwettbewerbe von der Geißel der Dreiecke machen könnte. Das Ergebnis ist eine Plattform namens XCR, das steht für XCRevolution.

[00:01:20] Unter der Adresse xc-paragliding.com kann man seine Flüge hochladen und nach einem Algorithmus auswerten lassen, der eine viel freiere Streckenführung über viele Wendepunkte erlaubt und auch honoriert. In der folgenden knappen Stunde erzählt der 33-Jährige über die Hintergründe des XCR. Wir sprechen über große Strecken und wie man sich darauf vorstellt. Es geht darum, wie Sebastian es geschafft hat, innerhalb von nur vier Jahren ab seiner Gleitschirmschulung in die Spitze der deutschen Streckenflieger aufzusteigen und warum man für wirklich große Strecken lernen muss, mit Vernunft ins Lee zu fliegen.

[00:01:59] Sebastian, beim Streckenfliegen gibt es eine Königsdisziplin. Und die lautet, man soll ein Dreieck fliegen, am besten ein sogenanntes FAI-Dreieck und das auch noch schließen. Dann gibt es die meisten Punkte dafür. Ist so eine Vorgabe für die Piloten einfach?

[00:02:17] **Lucian Haas:** Ja, also es ist natürlich immer ein sportliches Ziel, wenn man ein Regelwerk hat, nach dem man sich richten kann. Und das ist natürlich gewissermaßen eine Guideline, wonach sich jeder Sportpilot dann auch richten kann. Und deswegen ist es natürlich toll, so ein etabliertes System zu haben, wonach man dann fliegen kann, was einem auch dann sportliche Ziele gibt eben.

[00:02:43] **Sebastian Barthmes:** Manche Streckenflieger sagen allerdings auch, dieses FAI-Dreieck fliegen ist ein Fluch. Warum das?

[00:02:49] **Lucian Haas:** Naja, wenn man immer sozusagen so ein starres Regelwerk hat, was ja ursprünglich von der Historie her auch aus einem ganz anderen Sport, aus dem Segelflugsport eben kommt. Und aus einer ganz anderen Zeit auch, wo man damals noch kein GPS-Tracking hatte, wo man keinen sekundengenauen Track-Log aufnehmen konnte, sondern eben an einer bestimmten begrenzten Anzahl von Wendepunkten einfach ein Foto machen musste, dann ist das einfach vielleicht nicht unbedingt das richtige Regelwerk in der heutigen Zeit. Und dieses Regelwerk, also das FAI-Regelwerk mit den Dreiecken und den begrenzten Anzahl von Wendepunkten, also drei Wendepunkte hat man ja,

[00:03:34] das ist einfach, also es schöpft nicht einfach die ganzen Möglichkeiten aus. Ja. Die man beim Gleitschirmfliegen hat. Und dazu gehört eben die Flexibilität, dass man einfach mal auch einen Abstecher in ein abgelegenes Tal hinein machen kann und über abgelegene Bergkämme entlang fliegen kann. Und so haben sich einfach auch in der Geschichte des Gleitschirmfliegens jetzt so Standardstrecken herauskristallisiert, die eben genau diese drei Wendepunkte, naja, optimal hin platzieren und gut fliegbar machen. Und naja. Also wenn man dann immer die gleichen Strecken fliegt, die kennt man dann natürlich gut, dann ist man da in einer gewissen Komfortzone und das brems auch gewissermaßen die sportliche Innovation, neue Strecken auszuprobieren und mal abseits der Routen zu fliegen auch und so weiter.

[00:04:28] Du

[00:04:28] **Sebastian Barthmes:** hast nun für Streckenflieger in den Alpen im vergangenen Jahr die, ich nenne es mal die XC Revolution ausgerufen und dafür sogar eine eigene Website gestartet. Worum geht es dabei?

[00:04:38] **Lucian Haas:** Ja. Also es ist ja schon ein längeres Projekt und in der Community bei den Streckenfliegern, gerade bei den ehrgeizigen Streckenfliegern eine längere Diskussion schon, die sich über Jahre hinzieht, dass das FAI-Regelwerk eben hinterfragt wurde, dass eben überlegt wurde, was könnte man daran verbessern. Und dann hatten wir hier verschiedene Ideen einfach in den Raum geworfen und die wurden dann auch zum Teil im DHV-Forum diskutiert. Es gab auch Prototypen, die dann in einer kleinen Web-Applikation verschiedene neue Punkte oder Regelsysteme demonstriert haben. Da war zum Beispiel ein ganz vielversprechender Ansatz, dass man statt eben Wendepunkten die umflogene Fläche eines Polygons bewerten würde, aber auch andere Ansätze.

[00:05:31] Und da war dann, also irgendwann letztes, vorletztes Jahr im Herbst, hatten wir uns dann halt zusammengesetzt. Das war der Uli Strasser, der Armin Harig und ich. Also wir hatten dann echt sehr viele verschiedene Ansätze durchgedacht und letztendlich hat es dann zu einem ganz interessanten System geführt, wo wir es geschafft haben, einen Algorithmus zu entwickeln, der die tatsächliche Route eines Track-Logs annähert über einen Polygon. Das ist dann ein Polygon. Das ist auch nicht speziell limitiert auf eine gewisse Anzahl von festen Wendepunkten. Und dadurch bekommt man eine Strecke, die sehr nah an der Strecke ist, die ein Pilot auch, sagen wir mal, reinzeichnen würde, wenn er einfach einen Track-Log nehmen würde und auf der Karte irgendwie die Aufgabe bekäme, hey, zeichne doch mal die Route, die du geflogen bist, grob in die Karte rein.

[00:06:34] Und basierend auf dieser Route, auf diesem Polygon, was dann entsteht, errechnen wir dann einfach die Punkte, die der Pilot dafür bekommt. Und es werden ihm weniger Punkte angerechnet, wenn er eine gewisse Route doppelt geflogen ist. Also der Algorithmus erkennt dann, ob ein bestimmter Streckenabschnitt zweimal geflogen wurde und dort werden dann weniger Punkte angerechnet. Und das heißt, da braucht man keinen Dreiecksrechner und keine Sektoren, die man dann anzeigen muss und genau noch treffen muss, sondern man kann einfach fliegen gehen, man kann eine schöne Route fliegen und wenn man keine Strecke doppelt abfliegt, wenn man kein Tal doppelt entlang fliegt, dann weiß man, dann hat man auch höchstwahrscheinlich die Maximalpunktzahl erreicht.

[00:07:20] **Sebastian Barthmes:** Gehen wir nochmal einen Schritt zurück, um das überhaupt zu verstehen für so einen Otto-Normal-Piloten. Was ihr jetzt gemacht habt, ist quasi eine Seite programmiert. Die Seite heißt übrigens xc-paragliding.com. Diese Seite habt ihr programmiert und das ist so was quasi wie der XC-Datenbank vom DHV. Man kann dort seine Flüge als IGC-Files hochladen, nur dass sie dann halt nicht nach den klassischen Regeln ausgewertet werden, sondern nach neuen Regeln und danach werden aber auch wieder Punkte verteilt. Sehe ich das richtig? Ja genau, das ist korrekt. Aber diese Punkte, wenn es bisher so ist, okay es wird geguckt, ist es eine freie Strecke oder ist es möglicherweise ein Dreieck, sagt jetzt euer Algorithmus, ich gucke gar nicht, ist es ein Dreieck, sondern ich gucke nur, welche Eckpunkte hat der gesetzt und wenn man diese Eckpunkte als Polygon, also als Strichlinie miteinander verbindet, danach definiere ich dann auch die Distanz.

[00:08:10] Danach gibt es Punkte und dann gibt es halt mehr oder weniger, ob ich bestimmte Sachen halt wirklich, wie du sagst, doppelt geflogen bin. Ein Tal hin und wieder zurück, Ritsch, Ratsch, hin und her, gibt dann halt weniger Punkte, als wenn ich irgendwo anders eine neue Strecke fliege. Das ist so die Grundidee.

[00:08:25] **Lucian Haas:** Ja, also das ist genau die Grundidee. Also wir sind jetzt in mehreren Schritten vorgegangen. Der erste Schritt war überhaupt diese Grundidee mal umzusetzen in einer, in einer interaktiven Karte, dass man einen Flug hochladen konnte und dann sehen konnte, was für Punkte hat man angekriegelt. Darauf basierend hatten wir diesen Algorithmus dann optimiert, haben verschiedene Sachen einfach reingeladen, geguckt, wie er reagiert und so weiter. Aber dann kam recht schnell die Frage auf, okay, wie reagiert jetzt die Community auf sein System und was kann man jetzt damit machen, wie gehen wir jetzt damit um? Wie waren denn die Reaktionen aus der Szene? Ja, die waren, die waren dann von Anfang an eigentlich sehr, sehr positiv. Sobald die Leute es irgendwie begriffen hatten, was wir da machen. Also es kommt natürlich immer wieder so die Stimmen so, ja, warum brauchen wir jetzt noch ein System?

[00:09:11] Es gibt ja schon XContest und DHV-XC und es gibt einige Leute, die sagen, ja, da ist jetzt ein super komplizierter mathematischer Algorithmus im Hintergrund. Und die kritisieren das dann erst mal. Aber wenn sie dann verstanden haben, dass das eben für die Optimierung, für die sportliche Leistung es nicht notwendig ist, dass man diesen

Algorithmus im Detail versteht. Und wenn sie verstanden haben, dass das System komplett anders als XContest oder DHV-XC funktioniert, dann sind sehr viele sehr begeistert. Also wir haben ja jetzt schon über 200 Piloten, davon haben sehr viele auch tatsächlich Flüge eingereicht und die Saison über teilgenommen an der Beta-Saison.

[00:10:01] Also wir haben jetzt noch keinen richtigen Wettbewerb ausgeschrieben, sondern wollten einfach jetzt erst mal die Reaktionen austesten.

[00:10:08] **Sebastian Barthmes:** Nun steht ja euer Projekt auch ein bisschen in Konkurrenz zu den anderen XC-Wettbewerben. Wenn man jetzt auch den DHV-XC als echten Wettbewerb begreift. Die Leute, die große Strecken fliegen, müssten für den DHV sagen, ich richte alles dahin aus, dass ich möglichst große Dreiecke fliege, um die größte Punktzahl möglicherweise zu bekommen. Wenn ich aber für den XC Revolution fliege, dann wäre es ja gut. Oder dass ich sage, ich muss gar kein Dreieck fliegen, ich fliege jetzt möglicherweise sternförmig in fünf unterschiedliche Täler hinein und wieder heraus auf unterschiedlichen Wegen, habe damit auch eine super Strecke, die aber beim DHV vielleicht ganz wenig Punkte bekäme. Sodass man immer sagt, ja für was fliege ich dann da eigentlich, wenn ich beim DHV gut dastehen will und vielleicht in der Meisterschaft punkten will. Das widerspricht sich ja. Wie geht ihr damit um?

[00:10:53] **Lucian Haas:** Ja, also das ist natürlich eine schwierige Sache. Wie bekommt man einen Top-Piloten dazu, dass er sich von dem klassischen System löst? Und ich habe das auch an mir selbst. Ich habe an mir selbst gemerkt, dass ich jetzt in der Saison dann doch immer auch Dreiecke geflogen bin und jetzt nicht speziell nach dem neuen System alles optimiert habe. Aber es ist auch nicht nötig. Also in dieser Phase, wo man sagt, man möchte sich jetzt nicht hundertprozentig auf irgendein total abgefahrenes neues System committen, muss man es auch nicht. Denn man kann immer noch sehr, sehr gute Leistungen erzielen. Wenn man nach den klassischen Erfahrungen sieht.

[00:11:34] Ja,

[00:11:36] genau. Also man kann ja auch durchaus ein FAI-Dreieck fliegen, was weniger doppelte Streckenanteile hat. Also ein ganz extremes Beispiel ist natürlich zum Beispiel das Grende-Dreieck. Wenn man es in der großen Version fliegt, dann hat man sehr viele doppelte Strecken drin. Und das gibt natürlich entsprechend weniger Punkte bei XCR. Aber es ist trotzdem konkurrenzfähig in XCR. Es ist nicht so, dass man dann keine Punkte kriegt oder sowas, sondern die sportliche Leistung, das zu fliegen, wird ja durchaus honoriert. Aber wenn man dieses Dreieck in der gleichen Größe jetzt zum Beispiel ausgebauchter fliegen würde, so dass man diese doppelten Strecken minimiert, dann würde man entsprechend mehr Punkte bekommen und hätte dann auch, naja, mehr geleistet letztendlich.

[00:12:25] Die Frage ist ja immer, also wenn jemand subjektiv die sportliche Leistung eines Sportlers, was er dann beurteilen soll, dann ist es ja klar, dass jemand, der das Grende-Dreieck mit den doppelten Strecken fliegt, halt nicht so viel leisten musste, wie jemand, der das Grende-Dreieck genauso fliegen würde mit den gleichen Wendepunkten, aber querfeldein irgendwo durch die Pampa durchqueren würde, um nicht eben diese prominenten Täler auszunutzen.

[00:12:55] Gleichzeitig könnte er natürlich ein bisschen dadurch abkürzen und könnte sich auch ein bisschen Zeit sparen. Die Pampa durchqueren würde, um nicht eben diese prominenten Täler auszunutzen. aber er würde natürlich ein gewisses Risiko eingehen auf diese Weise.

[00:13:04] **Sebastian Barthmes:** Gibt es denn bei der XCR-Regel so etwas wie die mathematisch optimale Streckenführung, wo du sagst, wenn ich die meisten Punkte beim XCR rausholen will, dann müsste ich halt einen siebenfachen Stern oder einen Oktagon oder was auch immer fliegen, was halt bei dem DRV klassischerweise das FAI-Dreieck wäre. Gibt es da so ein Pendant, wo man sagt, mathematisch wäre das das Optimum?

[00:13:25] **Lucian Haas:** Nein, und das ist genau das Schöne. Also es gibt, jede Strecke ist optimal, wenn sie keine doppelten Streckenanteile enthält und wenn sie wieder zurück zum Ausgangspunkt führt. Das optimiert die Punkte letztendlich. Ob man dann irgendeine seltsame Acht fliegt oder ein Zickzack-Kurs oder ein Dreieck oder ein Viereck, das ist dann egal. Und das ist auch das Schöne dabei an dem System.

[00:13:53] **Sebastian Barthmes:** Hast du denn die Hoffnung, dass diese neue Auswertungsweise, nach dem XCR, irgendwann mal quasi auch vom DRV übernommen werden könnte? Oder dass man sagt, irgendwann sagen die Leute

wirklich, FAI-Dreieck, mir stinkt das jetzt, bin ich schon ewig geflogen und immer wirklich dieselben Strecken. Wir brauchen da was Neues und wir vergessen das alte Mal einfach. Oder ist das so eingefahren und alle wollen immer noch die Punkte und wollen natürlich Deutscher Meister oder was auch immer werden, dass das sich halt nicht so durchsetzen kann?

[00:14:19] **Lucian Haas:** Es ist jetzt zu diesem Zeitpunkt noch schwierig abzuschätzen, wie sich das Ganze etablieren wird grundsätzlich. Ein Top-Sportler versucht natürlich immer irgendwie oder ist dann motiviert, etwas zu erreichen in einem bestimmten Wettbewerb oder nach einem bestimmten Regelwerk, wenn er dort auch die entsprechende Aufmerksamkeit bekommen kann. Das heißt natürlich im Umkehrschluss, wenn die Öffentlichkeitsarbeit gut ist von so einem Wettbewerb, wenn es tolle Sponsoren gibt, die da viel Publicity dafür betreiben und natürlich auch, wenn es attraktive Preise gibt, aber wenn natürlich auch entsprechende Teilnehmerzahlen da sind, wo dann die Leute auch wiederum sehen, hey, wow, der ist so und so weit geflogen und der ist die und die abgefahrene Strecke geflogen.

[00:15:10] Das ist natürlich dann ein Motivationsgrund, warum dann die Profisportler auch nach diesem Wettkampfsystem fliegen würden und sich dann dem alten Wettkampfsystem vielleicht auch irgendwann abkehren würden. Aber das ist natürlich auch ein Motivationsgrund, das ist schwer abzuschätzen, weil es kostet natürlich sehr viel Energie für die Veranstalter, ein System erstmal so weit zu bringen. Deswegen ist es jetzt von unserer Seite mehr ein Vorschlag für die Community, umzudenken und einfach mal an andere Dinge zu denken und sich vielleicht davon zu lösen. Wir haben auch schon mit dem DHV geredet und die sind auch durchaus sehr interessiert

[00:15:55] an dem Wettkampfsystem. An so neuen Konzepten. Und gerade dieser Gedanke, dass man sich eben löst von diesen klassischen Strukturen und auch ein bisschen mehr Freiheit hat, die kommt dem Grundgedanken des DHV ja durchaus auch entgegen.

[00:16:13] **Sebastian Barthmes:** Nun bist du ja auch einer der Veranstalter und Mitprogrammierer, glaube ich, von dieser Seite. Was hat dich dazu bewogen, du hast ja wahrscheinlich ziemlich viel Freizeit dann auch da reingesteckt, um das Ganze auf die Beine zu stellen. Was ist deine Motivation dahinter? Da so viel rein zu investieren?

[00:16:30] **Lucian Haas:** Einerseits bin ich einfach technisch interessiert an solchen neuen Gedanken und andererseits auch technisch interessiert an der Entwicklung von solchen Web-Projekten oder Programmier-Projekten. Und zu der Zeit hatte ich gerade auch ein bisschen Freizeit, so im Winter. Und na ja, da dachte ich mir Hey, lass uns das mal einfach ausprobieren und schauen, wie wir das ein bisschen auf die Beine, dem System ein bisschen auf die Sprünge helfen können. Und ja, das war eigentlich so ein Projekt, das hat sich so ergeben dann. Also von dem ersten Prototypen, den wir einfach aus der Not heraus gebastelt hatten, um zu schauen, wie man dieses System überhaupt dann evaluieren kann, ob das ein sinnvolles System wäre,

[00:17:26] bis hin dann, dass wir gesagt haben Hey, wir machen jetzt gleich mal eine richtige Plattform als Beta-Version und dann macht man halt noch ein bisschen was und noch ein bisschen weiter. Und irgendwann steht halt dann ganz das System da.

[00:17:39] **Sebastian Barthmes:** Wird das Projekt in diesem Jahr fortgesetzt? Und wenn ja, gibt es irgendwelche Änderungen, wo du sagst, wir haben da eine Erfahrung im letzten Jahr gemacht, das müssen wir auf jeden Fall ändern an der Auswertung oder sowas? Oder hat sich das wirklich quasi schon bewährt?

[00:17:52] **Lucian Haas:** Also wir haben in der Beta-Saison selbst schon kleinere Änderungen, gemacht noch an Stellen, wo wir gesehen haben, ah okay, da gerade bei irgendwelchen kleinen, kleinräumigen Strecken, wo man so ein bisschen nur hin und her fliegt und so quasi einen Genussflug macht, da wurden dann teilweise zu viele Sachen weggeschnitten aus dem Track. Und das haben wir ein bisschen optimiert noch im Algorithmus, dass das noch etwas schöner verfolgt wurde, die eigentliche Route, die derjenige dort geflogen ist, ohne dabei die Bewertung zu kompromittieren. Aber ansonsten hat sich das, also es hat sich eigentlich auf relativ kleine Änderungen beschränkt und kleines Feintuning, sodass sich eigentlich das System schon bewährt hat nach der ersten Beta-Saison.

[00:18:47] Also es steht ja jedem frei, auf der Plattform einfach mal durch die Flüge zu klicken. Es wurden ja insgesamt schon, ich weiß nicht, 200.000 Flugkilometer eingereicht oder sowas. Das ist jetzt eine riesige Datenbank für uns, um das System zu evaluieren. Und bisher haben wir noch keinen Flug gesehen, wo man gesagt hätte, dieser Flug ist

irgendwie völlig unterbewertet oder völlig überbewertet nach dem Regelsystem. Im Gegensatz zu FAI-Dreiecken, wo man halt sehr leicht irgendwie mal einen großen Schenkel abgeschnitten bekommen kann oder irgendwie einen sehr schwierigen Flug fliegt, der dann aber nicht, der nicht honoriert wird.

[00:19:28] **Sebastian Barthmes:** Nun hast du ja wahrscheinlich auch über das Jahr sehr nah beobachtet, was für Flüge werden dort eingestellt, einfach um das System auch selber zu beobachten. Gibt es da noch so Sachen, wo du gesagt hast, dass du so richtig überrascht warst und wow, da hat ja wirklich einer mal eine Route angepackt. Das ist wirklich was Neues und das ist vielleicht auch diesem System als Initialgeber mitgeschuldet? So in

[00:19:50] **Lucian Haas:** dem Kontext vielleicht noch nicht direkt, aber also nicht so, dass ich gesagt hätte, jemand ist aufgrund des Systems irgendwie so geflogen. Aber es gibt erstaunlich viele Piloten, die eben im DHV-XC gar nicht auffallen, die halt wirklich solche freien Routen fliegen, die sich nicht nach dem FAI-System orientieren und die dann auch so, sagen wir mal in Anführungsstrichen, kleinere Routen, 80 bis 100 oder 120 Kilometer fliegen, aber sehr schön halt dann irgendwo durch die Landschaft, die die Gegend erkunden und da sich nicht nach solchen Dreiecken richten. Und das ist dann sehr schön, weil man diese Routen halt viel besser erkennt in dem neuen XCR-System, denn dort wird ja die Route tatsächlich als Distanz ausgewertet und auch als solche gelistet.

[00:20:49] Das, was dann nach klassischem System ein 60-Kilometer-FAI-Dreieck wäre, das ist dann so, dass man dann auch so ein paar Kilometer in der Liste als Dreieck auftaucht, ist aber in echt dann eigentlich ein Vieleck, was in abgelegene Täler hineingeführt hat und insgesamt vielleicht 100-Kilometer-Strecke hatte. Und das ist dann schön zu sehen, wenn solche Flüge dann plötzlich auffallen und dann auch entsprechend honoriert werden können.

[00:21:16] **Sebastian Barthmes:** Das heißt, Flüge, die quasi nach dem alten System unter ferner Flogen irgendwo auftauchen, werden plötzlich weiter herausgehoben, weil man einfach sieht, wow, der Tag war gar nicht so toll, aber da taucht einer auf mit 100 Kilometern und dann sieht man, wow, das ist eine Strecke, da hätte ich jetzt gar nicht gedacht, da hinten noch reinzufliegen und da vorne zu gucken und so weiter.

[00:21:35] **Lucian Haas:** Ja, genau, das ist das Schöne an dem System.

[00:21:37] **Sebastian Barthmes:** Du bist ja zumindest mir auch selbst in den vergangenen Jahren auch wieder immer damit aufgefallen, auch nach neuen Routen zu suchen. Teilweise hast du auch im Gleitschirmforum dann gefragt, hat jemand Lust, da und da hin was Neues auszuprobieren und so was. Was motiviert dich dazu, gerade immer dieses Neue zu suchen? Also, ich

[00:21:55] **Lucian Haas:** beiß mir immer so ein bisschen in den Hintern, wenn ich einen guten Tag gesehen hatte, der nicht so ganz optimal ist für diese klassischen Routen. Also, wenn man irgendwie eine schwierige Wetterlage hat, die aber eigentlich ganz gut ist. Also, sagen wir mal zum Beispiel hohe Basis, aber viel Wind in einer bestimmten Ecke oder irgendwo Überentwicklung in Dolomiten oder sowas in die Richtung, so Standardfälle, die es halt doch gibt. Das sind dann eigentlich gute Wetterlagen, aber die klassischen Dreiecke funktionieren dann halt vielleicht einfach nicht oder nicht optimal. Und dann denke ich mir halt, okay, warum sollte ich jetzt versuchen, auf Biegen und Brechen dieses klassische Dreieck zu fliegen?

[00:22:40] Das liegt dann vielleicht in meiner Komfortzone, weil ich es kenne. Aber dann suche ich halt nach Möglichkeiten, wie könnte ich die Route variieren oder umgestalten oder von eben woanders aus starten, dass dann eben, dass dann eben eine schönere oder eine weitere Route natürlich dann auch dabei herauskommt.

[00:23:00] **Sebastian Barthmes:** Auffallend ist auch, dass du dich traust, so zwischendurch, wenn das Wetter wahrscheinlich passt, dir so richtig große Strecken in Angriff zu nehmen. 2017 zum Beispiel bist du mal vom Speikboden aus ein sehr großes Dreieck geflogen, das sogar auf 300 Kilometer angelegt war. Am Ende standen, glaube ich, so 271 Kilometer auf der Uhr. Allerdings mit zweimal kreuzendes Alpenhauptkampfs. Wie kommt man auf so eine Idee? Das ist ja auch schon relativ verwegen.

[00:23:26] **Lucian Haas:** Ja, das ist eigentlich das perfekte Beispiel für so eine Situation, wie ich es gerade beschrieben habe. Und zwar war es da genau so. Also in den Dolomiten war Überentwicklung angekündigt von der Wettervorhersage. Aber grundsätzlich war auf der Südseite eher schwacher Wind. Und was natürlich an dem Tag genial

war, war einfach die Basishöhe. Es war 4000er Basis angekündigt und dann musste man sowas eigentlich ausnutzen. Und auf der Nordseite war das Problem, die Nordseite sah auch gut aus, aber auf der Nordseite war das Problem, dass sehr starker Westwind vorhergesagt war. Und das heißt auch, wenn man so starken Wind hat, dann ist natürlich ein geschlossenes Dreieck auch nicht wirklich leicht zu fliegen.

[00:24:11] Und dann bin ich auf die Idee gekommen, okay, warum nicht auf der Südseite der Staaten sich sozusagen im Windschatten des Hauptkampfs nach Westen hangeln, dann queren und dann auf der Südseite des Staates hangeln. Und dann sozusagen ein bisschen gegen den Nordwestwind fliegen, soweit es geht. Und dann mit dem Westwind sich wieder heimwärts tragen lassen auf die Südseite. So ist dann dieser Plan entstanden, dieses Dreieck zu fliegen. Also das ist auch so ein bisschen das, was mich immer reizt und lockt, sozusagen das Wetter anstatt gegen mich, sondern für mich zu verwenden. Einfach zu schauen, wo gibt es denn eine Lehsituation, die ich nutzen kann, um mich hinter, dem Wind herzuschleichen und dann den Wind beim Rückflug zu nutzen oder sowas.

[00:24:59] Und das hat an dem Tag dann auch größtenteils ganz gut geklappt. Nur bei Landeck wurde der Wind halt, der Nordwestwind wirklich zu stark. Da konnte ich dann nicht mehr weiter nach Norden an der Stelle. Und deswegen ging der nördliche Wendepunkt nicht auf, weshalb das 300er dann nicht geklappt hat. Von der Zeit her wäre es super gegangen noch.

[00:25:17] **Sebastian Barthmes:** Wie planst du denn überhaupt deine Streckenabenteuer, um das mal ein bisschen besser beschreiben zu können? Wie gehst du dabei vor? Wonach entscheidest du, ob du überhaupt fliegen gehst und wo du dann fliegen gehst und wann fallen diese Entscheidungen und auf welcher Grundlage? Also schaust du nur nach Wetter und dann weißt du schon genau, wo es hingehen muss oder hast du dann ein ganz bestimmtes System, nach dem du vorgehst?

[00:25:39] **Lucian Haas:** Ja, es hat sich über die Jahre ein bisschen verändert. Früher, vor einigen Jahren noch, habe ich wirklich Wochen im Voraus schon geschaut, wie sind die Wetterlagen und wie könnte wann wo eine Gelegenheit kommen, um wieder streckenfliegend zu gehen. Inzwischen schaue ich eigentlich nur noch ein, zwei Tage, vielleicht drei Tage im Voraus rein und gucke halt, wie die Thermikvorhersagen sind, wie die Windvorhersagen sind, wie die Basishöhe ist.

[00:26:12] Das Problem ist einfach, dass es zu unzuverlässig ist, die Vorhersage. Dann freut man sich auf den Streckenflugtag, macht schon Pläne und so weiter und dann wird es wieder doch nichts und das nervt auf die Dauer. Und mit der steigenden Erfahrung, jetzt ist es auch so, dass ich dann halt doch recht gut abschätzen kann,

[00:26:31] im Rahmen von ein, zwei Tagen davor, ob es dann wirklich auch was wird, ob es sich lohnt. Und wenn es sich lohnt, also Löhnen ist natürlich immer subjektiver, für mich würde ich mal sagen, Löhnen heißt Potenzial über 150, 200 Kilometer, sowas in die Richtung, dann bin ich auch bereit, durchaus drei, vier Stunden von München aus Auto zu fahren und dann kann ich dann auch noch mal Und dann fahre ich halt dahin, wo es dann passt.

[00:26:58] **Sebastian Barthmes:** Nun ist ja das Wetter somit das Entscheidendste, zu sagen, lohnt es sich oder lohnt es sich nicht. Hast du da einen speziellen Wetterdienst, wo du sagst, dem vertraue ich hauptsächlich und wenn ich jetzt fünf andere gucke, die haben eh vielleicht nur fünf andere Ergebnisse, dann weiß ich eh nicht, was ich trauen soll. Oder mischst du das wirklich so ein bisschen zusammen und hast du da dein eigenes System?

[00:27:17] **Lucian Haas:** Ja, ich habe Verschiedenes ausprobiert, aber eigentlich vertraue ich dem Tool vom Deutschen Wetterdienst, von flugwetter.de, das ist ein Tool, das ich mir immer wieder als Java-Top Task, das zeigt mir alles an, was ich wissen muss

[00:27:32] und leider hat die Genauigkeit der Vorhersagen in den letzten zwei, drei Jahren etwas abgenommen, gefühlt, ich weiß nicht, woran es liegt. Die haben das Wettermodell ein bisschen umgestellt,

[00:27:44] von Cosmo auf Econ, glaube ich, heißt das und seitdem ist das irgendwie nicht mehr so wie früher zumindest und ich weiß jetzt nicht, ob es vielleicht auch am Wetter liegt, dass sich die Wetter, dass das Wetter einfach ein bisschen seltsam verhalten hat in den letzten zwei Jahren, aber davor war es irgendwie zuverlässiger. Aber trotzdem, ich habe auch andere Modelle oder andere Vorhersagertools, auch Bezahltools ausprobiert und ich persönlich komme mit dem

Deutschen Wetterdienst da am besten zurecht.

[00:28:13] **Sebastian Barthmes:** Jetzt hast du festgelegt, okay, Wetter ist so, ich fahre da und dahin. Ich habe auch gelesen, du hast ja auch im DRV-Info manchmal beschrieben, wie du solche Strecken geflogen bist. Da taucht auch immer auf, du arbeitest auch viel mit Google, was ziehst du daraus und worauf achtest du da besonders?

[00:28:30] **Lucian Haas:** Wenn ich nicht genau weiß, wie irgendeine Gegend aussieht, also ich fliege ja oft, ich habe jetzt noch nicht so die ewig, jahrzehntelange Streckenflugerfahrung wie andere, da kenne ich einfach bestimmte Gegenden in den Alpen noch nicht und wenn ich dann zum Beispiel wie bei dem Speikbodenplan durch Gegenden fliege, in denen ich noch nie war und das vielleicht für 50 oder 100 Kilometer, dann möchte ich ja wissen, was mich dort erwartet und da ist einfach Google Earth ein wahnsinnig hilfreiches Tool, um die Topologie sich mal anzusehen und zu sehen auch vor allem, also was für mich auch wichtig ist, sind Außenlandemöglichkeiten. Gerade im Finchgau, da sind ja überall irgendwelche Obstfelder und was weiß ich, da ist es sehr schwierig und dann gucke ich halt, gibt es da Sportplätze oder gibt es da geeignete Außenlandeflächen auch,

[00:29:26] also solche Sachen erkennt man da auch ganz gut.

[00:29:29] **Sebastian Barthmes:** Setzt du dir dann Wegpunkte in dein GPS oder hast du so ein quasi Bildgedächtnis, dass du das einmal in Google Earth angeguckt hast und kannst es dann im Flug quasi abrufen und sagen, ich habe doch gesehen, da vorne muss irgendwo der Sportplatz kommen.

[00:29:43] **Lucian Haas:** Ja, also letzteres. Im Prinzip gehe ich das so oft dann durch, gedanklich den Flug und bereite mich so lange darauf vor, dass ich eigentlich dann sehr genau weiß, wo was ist. Das ist schon interessant. In der Realität schaut es dann doch immer anders aus und die Berge sind doch irgendwie höher oder schroffer oder flacher oder es ist immer ein bisschen anders, als man sich das dann in Google Earth erst mal vorstellt. Aber grundsätzlich die groben Talverläufe und Pässe und so weiter und Orte, wo man vielleicht aufpassen müsste mit dem Außenlanden, die kann ich da dann schon gut mir merken und das ist eben dann auch Teil der Vorbereitung, dass ich dann einfach mir das so lange einpräge und mit verschiedenen Optionen spiele.

[00:30:30] Also ich muss mir das nicht aktiv auswendig merken oder sonst was. Das kommt dann eigentlich von selbst her und sich zwei, drei Stunden mit der Route beschäftigt.

[00:30:38] **Sebastian Barthmes:** Aber das machst du schon. Zwei, drei Stunden sitzt du vorm Rechner und zumindest bei so großen Routen, da gehst du wirklich mit der Maus Stück für Stück durch und guckst dir die unterschiedlichen Ecken an.

[00:30:48] **Lucian Haas:** Ja, mindestens würde ich sagen, tatsächlich. Das ist dann aber nicht irgendwie wie man das sich vielleicht vorstellen könnte, so eine akribische Arbeit, wo ich dann Stück für Stück systematisch durchgehe und mir einzelne Sachen notiere, sondern das ist mehr dann Neugierde oder Interesse oder auch Schwanken mit verschiedenen Alternativen, dass ich hin und her überlege, soll ich vielleicht dort und dann gehe ich wieder ins DHVXC oder in andere, in XContest und schaue mir verschiedene Routen an, die dort geflogen wurden und dann gehe ich wieder zurück in Google Earth und überlege mir, ob das Sinn macht und ob man es nicht anders machen könnte und so weiter und durch dieses viele hin und her überlegen und planen

[00:31:29] verfliegt dann die Zeit ganz von selbst. Also das ist ganz schnell vorbei dann.

[00:31:33] **Sebastian Barthmes:** Wenn du jetzt mal gegenrechnen würdest, du fliegst fünf Stunden auf einer großen Strecke, wie viele Stunden hast du dafür an Vorbereitung investiert? Hält sich das in etwa die Waage? Also

[00:31:45] **Lucian Haas:** ja, für eine Fünf-Stunden-Strecke würde ich jetzt sagen, bereite ich mich vielleicht jetzt inzwischen gar nicht mehr richtig vor. Also das, wenn es wirklich nicht so an die Limits geht, der Flug, dass man wirklich alles rausholen muss, dann kriege ich das inzwischen schon ganz gut einfach so hin, auch, naja, direkt aus der Sicht heraus. Also einfach schauen, wo sieht es gerade gut aus, dann fliege ich da hin und dann passt das schon. Aber wenn ich jetzt einen Flug habe, wo ich den ganzen Tag ausnutze, also wirklich acht bis zehn Stunden drüber, dann würde ich sagen, kommt wahrscheinlich schon genauso viel Vorbereitung darauf, auf diese Flugzeit.

[00:32:34] **Sebastian Barthmes:** Viele Piloten fliegen ja heute ihre Hunderter als Standardding, kommen aber auch nicht unbedingt immer sehr viel weiter. Ist dann auch diese viel bessere Vorbereitung auf diese großen Strecken vielleicht das, was den Unterschied dann bei vielen Piloten auch ausmacht? Dass man sagen kann, wenn man richtig große Strecken fliegen will, dann musst du auch entsprechend in die Planung investieren? Ich

[00:32:53] **Lucian Haas:** denke, es gibt sicher, sicher solche und solche Typen, aber für mich trifft das auf jeden Fall zu. Ich denke, der Hauptunterschied ist eben zwischen 100 und 200 Kilometer, dass man sich bei 100 Kilometer die Tageszeit aussuchen kann. Und wenn man irgendwo mal eine halbe Stunde lang verliert durch rumbasteln oder dadurch, dass man irgendwo den Anschluss nicht gescheit bekommt, dann macht das auch nichts. Aber wenn man sozusagen den ganzen Tag ausnutzen muss, um seine Strecke zu fliegen, dann fliegt man ja auch in sehr schwachen Bedingungen, morgens zum Beispiel oder abends dann, wo man wirklich sehr feinfühlig fliegen muss und auch dann weniger Fehler machen darf, sonst steht man eben am Boden.

[00:33:39] Und das macht eben den Unterschied. Also die Fehlertoleranz des Gesamtflugvorhabens, die wird halt deutlich geringer, wenn man einen großen Flug fliegt. Bei 100 Kilometern ist das eben noch nicht so wie bei 200.

[00:33:54] **Sebastian Barthmes:** Ab welcher Distanz würdest du sagen, das ist so quasi wie die Kennzahl, wo man sagt, wow, das muss eigentlich ein wirklich guter Pilot sein, wenn der so weit gekommen ist? Weil man dann auch weiß, dass der bei entsprechend schwachen und schwierigen Bedingungen manchmal dann sich halt durchkämpfen muss? Ja,

[00:34:11] **Lucian Haas:** ich denke, es kommt weniger auf die Distanz an, als auf die tatsächlich auf die Flugzeit. Weil, also ich würde sagen, jeder Flug, der früh startet und spät endet, der ist sehr anspruchsvoll gewesen. Mit der Distanz ist es halt so eine Sache, wenn man ein Pilot ist, der den Schirm gut beherrscht, dann kann man mit einem Wettkampfschirm, mit einem CCC-Schirm eben sehr leicht 200 Kilometer fliegen. Weil man dafür dann auch nur 6-7 Stunden braucht. Und das heißt, man kann gemütlich um 11 Uhr starten und um 6 Uhr landen. Und das ist dann, naja, dann pickt man sich sozusagen die optimale Zeit des Tages heraus. Wenn man das Ganze mit einem A-Schirm fliegt,

[00:34:58] ist das natürlich extrem viel anspruchsvoller. Das heißt, ich würde einfach sagen, wer um 9 Uhr morgens startet und um 8 Uhr abends landet, der hat auf jeden Fall eine Top-Leistung erreicht und hat es sicherlich nicht einfach gehabt. Da gehört schon viel dazu.

[00:35:13] **Sebastian Barthmes:** Auffällig ist aber auch, dass große Strecken heute eigentlich immer eine sehr hohe Durchschnittsgeschwindigkeit verlangen, um dann wirklich über die 250 Kilometer drüber zu kommen. Einfach, weil es ja die Zeitbeschränkungen gibt. Irgendwann ist das Licht aus. Das bedeutet ja im Grunde auch immer Fliegen im Rennmodus. Also möglichst wenig drehen, man muss ständig im Gas stehen und sowas, was allerdings auch wieder sehr viel Aufmerksamkeit vom Piloten verlangt. Also der muss ja wirklich immer voll dabei sein. Macht das dann noch Spaß, wirklich das 10 Stunden so durchzuhalten?

[00:35:42] **Lucian Haas:** Ja, also man muss das schon mögen, ganz klar. Also ich kann mir vorstellen, oder beziehungsweise ich hatte tatsächlich auch schon Flüge, wo ich mir danach gedacht hätte, puh, war das anstrengend, die ganze Zeit im Gas und es war wirklich bockig heute und dann war ich auch vielleicht psychisch nicht ganz so stark drauf. Und dann ist es schon so, dass dieses ständige im Rennmodus sein sehr, ja, also durchaus anstrengend sein kann. Aber

[00:36:16] es ist nicht unbedingt notwendig, um große Strecken zu fliegen. Also man kann auch, wenn man zum Beispiel ein Talent dafür hat, sehr fehlerfrei zu fliegen und auch die Ausdauer hat, dann kann man auch relativ gemütlich in 10 bis 12 Stunden auch seine 250 Kilometer fliegen. Das wurde ja auch mit B-Schirmen schon öfter gezeigt.

[00:36:41] **Sebastian Barthmes:** Was heißt für dich fehlerfrei fliegen?

[00:36:43] **Lucian Haas:** Fehlerfrei fliegen heißt, dass man nirgendwo Zeit verliert einfach. Also wenn man einen Fehler macht, heißt das meistens Zeitverlust. Also das heißt, dass man irgendwie eine Kante falsch anfliegt, und dann den Thermikeinstieg nicht richtig bekommt und dann erstmal basteln muss. Also der größte Fehler ist natürlich einfach abzusaufen dann, dass man einfach am Boden steht. Aber grundsätzlich ein Fehler kann auch sein, dass man einfach 10,

20, 30 Minuten verliert. Oder dass man den Einstieg in eine gute Ridge nicht so gut kriegt, dass man diese Ridge dann nicht mit einer hohen Durchschnittsgeschwindigkeit oben entlang fliegen kann, sondern unten entlang krebsern muss und da einfach dann nicht so schnell fliegen kann, wie man es eigentlich könnte.

[00:37:31] **Sebastian Barthmes:** Nun hast du gerade selbst gesagt, große Strecken werden auch mit ENB geflogen. Wird ja auch schon gezeigt. Es gibt auch Piloten, die mit einem ENB schon 300 Kilometer in den Alpen geflogen sind. Du selbst fliegst allerdings kein ENB, sondern END, ein Zeno, davor glaube ich ein LM6 von Ozone. Wäre das für dich nicht sogar auch eine größere Herausforderung zu sagen, hey, ich probiere das Ganze mal mit einem niedriger klassifizierten Schirm?

[00:37:55] **Lucian Haas:** Ja, es wäre sicherlich eine größere Herausforderung, das ist vollkommen richtig. Also die, aber es ist keine, die mich wirklich reizt. Ich hatte letztes Jahr tatsächlich, weil ich neugierig war, wie ich jetzt mit einem solchen Schirm fliegen würde, mir einen B - und einen C-Schirm mal ausgeliehen für Streckenflüge. Bin damit ein bisschen rumgeflogen und war

[00:38:21] naja, nicht so positiv angetan. Ich mag einfach dieses diese Spritzigkeit und auch irgendwie die Geschwindigkeit natürlich von so einem D oder einem Zeno, also Zwei-Liner im Allgemeinen. Ich mag vor allem das Handling im beschleunigten Flug, weil wenn man weite Strecken fliegen will, muss man sehr viel beschleunigt fliegen. Und ich liebe dieses Zwei-Liner-Handling, dass man einfach im halb - oder vollbeschleunigten Flug doch einfach die volle Kontrolle über den Anstellwinkel, über die Bs hat. Das ist das Beste eigentlich. Und das war auch, also seitdem möchte ich auch nicht mehr wirklich zurück zu einem Drei-Liner-END, weil mir das einfach fehlen würde inzwischen.

[00:39:07] **Sebastian Barthmes:** Von vielen deiner Strecken bringst du ja auch Fotodokumentationen mit, auch auf Facebook. Wenn man bei dir guckt, dann sind dann einzelne Strecken richtig mit vielen Fotos dokumentiert. Nun sagst du, du fliegst einen Zeno und Zwei-Liner, da würden manche Piloten sagen so, oh, dann lasse ich doch am besten nie die Steuerleinen irgendwie los. Und wer weiß, dann haut es mir die Kappe gleich um die Ohren. Wie machst du das? Wie hat man da noch Zeit und die Hand frei, um solche teilweise wirklich gelungenen Fotos zu schießen? Es ist schon tricky.

[00:39:33] **Lucian Haas:** Es gibt dann auch immer Streckenabschnitte, wo es keine Fotos gibt. Und dann weiß man, in diesem Streckenabschnitt ging es ein bisschen zur Sache. Aber grundsätzlich, es gibt ja meistens immer Querungen, die dann doch mal genug Ruhe lassen, um ein bisschen mal schnell mit einer Hand einen Schnappschuss zu machen. Und ja, irgendwie gibt sich dann auch immer eine Gelegenheit, um mal schnell das Foto zu machen. Aber es stimmt schon. Es ist wirklich, es gibt weniger Zeit und weniger Gelegenheit, da schöne Fotos zu machen, als auf dem LM6 es noch gab zum Beispiel. Also Zeno ist, finde ich persönlich, schon ein bisschen zickiger noch in manchen Situationen. Aber ist natürlich Gewöhnungssache auch.

[00:40:17] **Sebastian Barthmes:** Wenn du jetzt fliegen gehst, auch wenn es vielleicht nicht immer die Superstrecke ist, was definiert für dich, am Ende zu sagen, das war jetzt ein gelungener Flug?

[00:40:27] **Lucian Haas:** Also ich bin schon so ein bisschen ein sportlicher Typ in der Herangehensweise ans Streckenfliegen. Also mir macht es immer Spaß und deswegen ist es dann für mich auch ein gelungener Flug, wenn es irgendwo ein bisschen eine Herausforderung gab. Wenn ich irgendwo gesagt hatte, das war nicht ganz leicht, aber ich habe es geschafft und ich habe es irgendwie gut geschafft, diese tricky Situation zu lösen. Und dann war es für mich ein guter Flug. Das heißt, auch wenn zum Beispiel irgendwie schwache Herbstbedingungen sind und ich einen kleinen Streckenflug probiere und am Schluss 30 Kilometer draufstehen und wenn er irgendwie eine Herausforderung für mich war und es nicht leicht war, dann war es für mich dann auch ein guter Flug, wenn ich es geschafft habe.

[00:41:11] **Sebastian Barthmes:** Nach diesem Maßstab gesehen, was war für dich quasi der schönste Flug in 2018?

[00:41:18] 2018 war

[00:41:19] **Lucian Haas:** der schönste Flug vom Engadin aus. Das war wirklich, das war wirklich sehr, sehr eindrucksvoll. Da war ich das erste Mal im Engadin und habe vom Engadin aus versucht einen Dreieck zu fliegen, was so auch noch niemand geflogen ist. Was erstmal runter Richtung St. Moritz ging und dann nach Norden Richtung Walensee und dann das Dreieck rüber Richtung Landeck nach Österreich über den Albergpass drüber und dann wieder

zurück. Und ins Engadin. Das war sehr eindrucksvoll, weil es da geht über diese hohen Schweizer Berge drüber, die doch nochmal eine ganz andere Topologie haben als die Berge, die man in Südtirol oder

[00:42:10] in unseren Nordalpen in Tirol eben kennt. Das war schon das Schmankerl diese Saison zumindest.

[00:42:22] **Sebastian Barthmes:** Wenn man sich so ein bisschen deine Karriere anguckt, du hast ja erst 2012, wenn ich das richtig gesehen habe, mit dem Gleitschirmfliegen angefangen, warst dann aber schon 2016 in der Top 5 der DAV Streckenflugwertung und 2017 warst du dann sogar auf Platz 1. Wie hast du so schnell Fortschritte gemacht? Worauf führst

[00:42:41] **Lucian Haas:** du das zurück? Also ich wollte von Anfang an auf jeden Fall Streckenfliegen. Das war für mich immer die Hauptmotivation des Gleitschirmfliegens, diese Freiheit zu haben mit dem Gleitschirm, mit so einem kleinen, leichten Gerät einfach trotzdem die Berge frei erkunden zu können. Ja, ich hatte ja schon Segelflugschein, das hat mir sicherlich auch geholfen, obwohl ich ja davor 10 Jahre nicht geflogen bin, mindestens doch, etwa 10 Jahre werden es gewesen sein. 2002 bin ich glaube ich das letzte Mal Segel geflogen, dann kam Studium und Arbeit und so weiter und dann hatte ich das nicht mehr gemacht. Aber vom Segelfliegen, im Segelfliegen hat man ja für den Schein eine sehr viel tiefer gehende meteorologische Ausbildung und

[00:43:31] dieses Verständnis hat natürlich geholfen. Zudem hatte ich Luft - und Raumfahrttechnik studiert, das heißt das aerodynamische Verständnis war auch schon da, was mir auch geholfen hat und deswegen glaube ich, hatte ich auch eine relativ steile Lernkurve, was das angeht. Das ganze Verständnis der Strömungen in den Alpen, Täler, Lees und so weiter, das habe ich einfach sehr schnell geholfen.

[00:43:55] **Sebastian Barthmes:** Könnte man auf der einen Seite sagen Naturtalent, gleichzeitig hast du wahrscheinlich auch, bist du viel fliegen gegangen und hast damit auch viel trainiert. Wenn jetzt so ein Normalpilot zu dir käme und sagt, du ich möchte auch größere Strecken fliegen, wie kann ich mich denn da weiterbilden? Wie kann man sowas trainieren? Worauf sollte der achten? Ich denke

[00:44:12] **Lucian Haas:** es kommt natürlich immer auf den Typ an, aber für mich war das Ausschlaggebende schon immer einfach das mentale Training. Die Vorbereitung davor und auch danach, dass man sich Gedanken darüber gemacht hat, was, wo man hin möchte, was man jetzt genau erreichen möchte und was man auch dann falsch gemacht hat in einem Flug, was andere gemacht haben, was andere falsch gemacht haben und so weiter, dass man sich, oder für mich zumindest war es eben so, dass ich mich sehr viel mit dem Gleitschirmfliegen, mit dem Streckenfliegen insbesondere außerhalb des eigentlichen Fliegens beschäftigt habe und deswegen konnte ich dann auch sehr gut meine eigenen Fehler erkennen, wenn ich sie gemacht habe und auch zurückführen auf Dinge, die dann der Auslöser dieses Fehlers waren

[00:45:03] und ihn dann beim nächsten Mal vermeiden und das ist sehr wichtig, denke ich.

[00:45:09] **Sebastian Barthmes:** Das heißt, jeden Flug, den du machst, dem folgt quasi eine systematische Analyse von, was habe ich gut gemacht, wo hatte ich meine Hänger, was hätte ich da vielleicht anders machen können, warum habe ich die Entscheidung getroffen, warum bin ich nicht nach rechts in das andere Tal abgebogen und so weiter?

[00:45:23] **Lucian Haas:** Also ich denke da schon viel drüber nach auf jeden Fall und es ist auch oft so, dass ich im vornherein schon sage, irgendwie ich bin mir an der einen Stelle nicht ganz sicher, geht es vielleicht dahin oder dahin besser über die und die Route und dann im Flug, dadurch, dass ich einfach schon mir über diese Schlüsselstellen im vornherein Gedanken gemacht habe, kann ich dann auch die Lage

[00:45:52] besser einschätzen und auch dann erkennen, wenn ich dann tatsächlich die Fehlentscheidung getroffen habe. Das passiert ja natürlich ganz normal, dass man halt sagt, okay, ich probiere es jetzt einfach mal so, weil mir die Entscheidungsgrundlage fehlt, da jetzt besser zu liegen und dann liegt man halt auch mal falsch und dann weiß man aber oder dann erkennt man vielleicht noch früh genug, ah, ich lag falsch, kann ich vielleicht noch abdrehen und dann nehme ich meinen Plan B. Und wenn man da nicht nur einen Plan hat, sondern auch immer so einen Plan B oder Plan C noch hat, dann ist das auch sehr hilfreich.

[00:46:28] **Sebastian Barthmes:** Bei der Vorbereitung legst du dir dann auch quasi so einen Plan B und Plan C zurecht oder ist das immer situativ, wenn du fliegst, sagst, okay, da will ich hin, wenn das nicht aufgeht, dann muss ich aber halt die nächste Ridge oder dann muss ich halt vielleicht die Talseite wechseln oder sowas. Oder ist das wirklich auch schon wirklich in der Vorbereitung mit integriert?

[00:46:47] **Lucian Haas:** An den wichtigen Schlüsselstellen ist es definitiv in der Vorbereitung schon integriert, ja. Also wenn ich sage, diesen Pass oder diese Querung kenne ich noch nicht, jetzt mache ich es erstmal oder ich sehe mit der aktuellen Wettersituation ist es vielleicht kritisch oder es könnte vielleicht schwierig werden mit der Basishöhe die und die diesen und diesen Punkt zu erreichen, dann überlege ich mir, okay, wenn ich ihn nicht erreiche, was mache ich dann? Wie kann ich dann weiterkommen? Weil ich versuche möglichst immer

[00:47:20] Situationen zu vermeiden, wo ich sage, ich bin mir nicht sicher und wenn es nicht klappt, dann stehe ich am Boden. Das wäre natürlich dann nicht schön. Deswegen sage ich immer, wenn ich mir nicht sicher bin bei irgendeiner Situation in der Planung, wenn ich da schon die Schwierigkeiten erkenne, dann überlege ich mir immer einen Plan B zu dieser Situation und dann hoffe ich natürlich, dass der Plan B dann auch aufgeht dann oder wenn der Plan A nicht aufgeht, dass dann zumindest der aufgeht. Es war auch in der Vergangenheit schon oft genug so, dass auch der Plan B da nicht aufging, weil der auch mit einem Risiko behaftet war, dass es halt nicht klappt und es war dann vielleicht die Wettersituation so, dass es halt mal nicht aufgegangen ist und das kann passieren.

[00:48:03] **Sebastian Barthmes:** Ist dieses Denken in Alternativplänen mit A, B und C und sowas auch etwas, was du vielleicht von den Segelfliegern mitgenommen hast, weil die auch was Landeplätze oder sowas betrifft ganz anders vorausplanen müssen als wir Gleitschirmflieger? Hast du davon profitiert?

[00:48:18] **Lucian Haas:** Vielleicht ein bisschen, ja. Also klar, diese Denkweise als Segelflieger, dass man nicht einfach naja, also diese, dass man das Fliegen einfach ernst nimmt. Also ich habe manchmal das Gefühl, dass Gleitschirmflieger das so ein bisschen betrachten wie Fahrradfahren oder Skifahren oder sowas und ich betrachte das Gleitschirmfliegen halt eher als wie ein Pilot einfach, dass man halt sich in einem Luftraum mit der entsprechenden Disziplin bewegt, dass das entsprechende Risiko da ist, dass man eben nicht einfach nur vom Fahrrad fällt oder in die nächste Schneewehe reinfährt, sondern dass man eben abstürzt. Und dieses Risikobewusstsein, das

[00:49:04] denke ich, wurde mir da früh im Segelflug auch so eingebracht und beigebracht und von dieser Grunddenkweise habe ich sicherlich profitiert und viel mitgenommen.

[00:49:16] **Sebastian Barthmes:** Nun hast du vor zwei Jahren, glaube ich mal, beim DAV Sportlertag einen Vortrag gehalten, wo du auch gezeigt hast, wie du eine bestimmte Strecke geflogen bist und dann kam ein Kommentar von dem Moderator des Tages, Ralf Schlöffel, der sagte ja, jetzt verstehe ich, wie du das immer machst, immer schön direkt ins Lee. Das heißt, es zeigte schon, in vielen Fällen gehst du auch Risiken ein. Wie gehst du dann trotzdem damit um? Also wie schätzt du solche Lee-Risiken zum Beispiel ab? Auch wenn du sagst, oh, ich muss über den Alpenhauptkamm rüber, Lee-Fliegerei wird immer irgendwie dabei sein, gerade bei so großen Strecken.

[00:49:50] **Lucian Haas:** Ja eben und deswegen, also gerade bei großen Strecken ist es immer dabei und

[00:49:56] man lernt aber nirgendwo etwas in der Theorie darüber, wann genau ein Lee funktionieren kann und wann es gefährlich ist und so weiter. Sicherlich auch deswegen, weil es ein sehr kompliziertes Thema ist und da könnte ich sicherlich einen eigenen Vortrag drüber machen, allein nur über die Lee-Fliegerei und wann man nach meiner Erfahrung was machen kann. Aber es ist halt auch immer so subjektiv, also wann welcher Pilot das kann, mit welchen Fähigkeiten und welchem Schirm. Deswegen ist es, ja, also traut sich wahrscheinlich auch kein Autor oder sowas darüber was zu schreiben eigentlich, weil man sich eben schnell aufs Glatteis begeben kann. Man kann ja nicht das Risikomanagement eines anderen einfach übernehmen.

[00:50:41] **Sebastian Barthmes:** Das ist quasi die Lee-Fliegerei, die Geheimwissenschaft des Leitschampions.

[00:50:45] **Lucian Haas:** Vielleicht, vielleicht, also keine Ahnung. Grundsätzlich, ja, ich denke, es sollte mehr geschult werden und es sollte auch mehr darüber geredet werden, meiner Meinung nach. Aber es ist natürlich immer ein zweischneidiges Schwert, weil jemand, der unbedarft ist und solche Tipps dann bekommt, der kann sich dann natürlich

sehr schnell in Gefahr begeben.

[00:51:06] **Sebastian Barthmes:** Gibt es trotzdem sowas wie drei Grundtipps zur Lee-Fliegerei, wo du sagen würdest, die sollte man auf jeden Fall drauf haben und beachten? Also auch beachten in der Form, wo man sagt, jetzt weiß ich genau, jetzt darf ich nicht in das Lee hineinfliegen.

[00:51:21] **Lucian Haas:** Drei Tipps, das ist so pauschal schwierig zu sagen. Also eine Sache ist auf jeden Fall das Psychologische, dass man sich im Klaren ist, dass man sich in eine Zone hineinbegibt, die man nicht immer zu 100 Prozent einschätzen kann. Und das heißt, man muss wirklich mit all seinen Sinnen aktiv sein und wirklich, auch hier seinen Plan B immer haben. Das heißt, wo kann ich jetzt abdrehen und mit einer Gleitzahl von 3 zu 1 irgendwo noch eine Lichtung erreichen oder sowas. Und habe ich noch genügend abgedreht, Abstand zum Boden und so weiter, dass man da wirklich seinen Sicherheitspuffer nochmal ein bisschen größer wählt und dann wirklich auch sagt, irgendwas stimmt hier nicht, ich habe zu viel Gegenwind, das Lee ist zu stark oder was auch immer, ich drehe jetzt ab, bevor die Turbulenzen kommen.

[00:52:14] Und ich hatte diese Situation so schon, dass ich gesagt hatte, okay, ich muss hier durch und ich will jetzt nicht abdrehen und ich fliege jetzt einfach weiter. Und das habe ich dann halt, also da stand ich halt dann noch schneller am Boden, als wenn ich gleich von Anfang an vielleicht einen Rückzug angetreten hätte. Ja, es ist eine schwierige Sache, das Lee richtig einzuschätzen. Der zweite Tipp wäre dann, sich einfach

[00:52:39] mit der Topologie vertraut zu machen, dass man wirklich sicher sein muss, aus welcher Richtung der Wind kommt und nicht nur auf der Höhe, wo man gerade ist, sondern auch darüber, wie der überregionale Wind aufgebaut ist und wie die Talwinde aufgebaut sind. Und dann kommt es immer darauf an, ob es sich eben um ein Lee handelt, das durch den überregionalen Wind erzeugt wird, zum Beispiel durchs Überströmen von einem großen Gebirgsmassiv oder vom Hauptkamm oder sowas in der Art. Oder ob es ein Lee ist, was durch Talwinde erzeugt wird, zum Beispiel durch die seitliche Umströmung von irgendeiner

[00:53:23] Talabschlusskante oder irgendwo eine Überspülung von einem niedrigeren Bergrücken. Und da ist es dann auch, je nachdem, kann sich das Lee dann unterschiedlich ausprägen, zum Beispiel diese überregionalen Lees, also Lees, die vom überregionalen Wind erzeugt werden, die sind je nachdem manchmal zum Beispiel besser dann ausfliegbar, wenn man sich sozusagen unterhalb dieses überregionalen Winds dann befindet. Dann kann man sich sozusagen im Windschatten so ein Lärm vortasten und dann da rummogeln. Also da würde ich auch den Tipp geben, sehr vorsichtig sich Stück für Stück eben heranzutasten und die Erfahrung zu sammeln und da eben das zu trainieren bei

[00:54:11] schwachen Windbedingungen, wenn man sagt, heute ist überregional schwacher Wind, aber jetzt kann ich das so mal ausprobieren mit dieser grundlegenden Lee-Idee und dann das mal machen und dann nächstes Mal ist vielleicht ein bisschen stärkerer Wind, dann kann man es wieder ausprobieren und so weiter. Dann muss man halt dann kriegt man entweder eins auf den Deckel oder dreht halt rechtzeitig ab oder übertreibt es halt nicht. Und das ist eben das Wichtige. Das ist der dritte Tipp wahrscheinlich. Man sollte es nie übertreiben und eben immer auf sein Bauchgefühl hören und dann lieber abdrehen, rechtzeitig.

[00:54:46] **Sebastian Barthmes:** Wie häufig hast du es schon übertrieben?

[00:54:51] **Lucian Haas:** Nach deinem Gefühl. Mit Lees konkret vielleicht ein, zweimal eigentlich. Also ein, zweimal hatte ich mir gedacht, okay, jetzt geht es hier richtig ab. Aber die anderen Male bisher, also ich fliege ja eigentlich in fast jedem Streckenflug in irgendeiner Leesituation irgendwann mal und das war eigentlich immer okay, weil, also ich denke, mein Risikomanagement, mein persönliches Risikomanagement ist relativ oder ist eher auf der sicheren Seite. Ich fliege oft mit mehr Hangabstand als andere Kollegen, die dann wirklich am Hang entlang kratzen und dann oft besser fahren, weil in solchen Leesituationen es natürlich so ist, dass wenn man direkt am Hang entlang fliegt, dass man manchmal

[00:55:40] dann weniger in die Hauptsinkgebiete reinkommt. Aber das ist mir dann doch zu brenzlich in vielen Situationen. Deswegen fliege ich dann öfter mal in ein bisschen stärkerem Sinken. Aber habe dann auch

[00:55:58] den Sicherheitspuffer halt. Und das ist glaube ich schon, deswegen sage ich jetzt so, dass ich gefühlt einfach noch verglichen an der Anzahl der Leesituationen, die ich hatte, relativ wenig kritische Situationen hatte.

[00:56:12] **Sebastian Barthmes:** Das heißt, selbst wenn es dir die Tüte irgendwie abräumt, dann sagst du, ich habe noch 500 Meter unter den Hintern an dieser Stelle, da kriege ich das noch wieder hin.

[00:56:19] **Lucian Haas:** Ja, also diese Vorfälle sind extrem selten. Also ich habe eigentlich quasi keine Klappe, die irgendwie, also ich habe eigentlich quasi keine Klappe, die irgendwie nennenswert wären. Aber ja, ich rechne natürlich immer damit. Und auch da, was das Risikomanagement angeht, habe ich immer Plan B und C. Also ich fliege auch mit zwei Rettern zum Beispiel und solche Sachen. Also da bin ich schon sehr sicherheitsbewusst.

[00:56:42] **Sebastian Barthmes:** Nun sagst du, du bist ehrgeizig, auch sportlich ehrgeizig. Was sind deine fliegerischen Ziele in diesem Jahr?

[00:56:49] **Lucian Haas:** In diesem Jahr, also klar, ich liebe Eugel natürlich mit dem 300er, was immer noch kein Deutscher geschafft hat. Und das ist so eigentlich das Einzige, wo ich so ein bisschen drauf gucke. Ansonsten fliegerisch sind meine Ziele hauptsächlich, vielleicht wieder neue Routen auszuprobieren, solche Erlebnisse zu wiederholen, wie von den Engadin-Flügen oder von dem Speikboten-Flug damals 2017 oder sowas. Also das sind schon wirklich die schönsten Flüge immer gewesen. Aber also man nicht, dass ich jetzt falsch verstanden werde, es ist so ein Dreieck-Flug ist auch was super schönes und mache ich auch immer wieder total gerne. Auch darauf freue ich mich schon wieder. Also jetzt wird es ja langsam soweit, dass man wieder ein bisschen

[00:57:38] hibbelig wird und es noch kaum erwarten kann, dass die Streckenflug-Saison wieder losgeht.

[00:57:43] **Sebastian Barthmes:** Sebastian, dann wünsche ich dir viel Erfolg, auf welchen Strecken auch immer, ob auf Standard-Dreiecken oder großen Polygon - Flügen im XC Revolution oder xc-paragliding.com ist die entsprechende Seite, wo man seine Flüge dafür hochladen kann. Und ich danke dir für diese Einblicke in dein Fliegerleben, in dein Fliegerwissen und wünsche dir noch viel Spaß.

[00:58:05] **Lucian Haas:** Ja, gerne. Danke und tschüss. Das

[00:58:24] **Sebastian Barthmes:** war Sebastian Barthmes im Gespräch mit Lucian Haas. Wer mehr über die XC Revolution Plattform erfahren will, der findet sie im Internet unter der Adresse www.xc-paragliding.com Auch auf Lu-Glidz hatte ich im vergangenen Frühjahr schon über das Projekt berichtet. Der Link zu dem zugehörigen Post findet sich in den Show Notes im Blog. Den Podcast Podz-Glidz findet man übrigens auf dem Blog Lu-Glidz und auf Soundcloud. Zudem kann Podz-Glidz über bekannte Podcast-Kataloge wie iTunes, Spotify oder podcast.de abonniert werden. Wenn dir diese Podcast-Folge oder auch frühere Beiträge von Podz-Glidz gefallen haben, dann empfehl sie doch weiter. Ein Link, ein Kommentar, ein Gefällt mir auf Facebook, all das trägt dazu bei, Podz-Glidz bekannter und mehr Gleitschirmflieger zu vielleicht begeisterten Podcast-Hörern zu machen.

[00:59:13] Zumal Podz-Glidz und Lu-Glidz völlig kostenfrei im Netz zu finden sind. Allerdings ist ein solcher Podcast wie der gesamte Blog mit einigem Aufwand verbunden. Ich verzichte bewusst auf eine Finanzierung über Werbung. Sehr willkommen ist allerdings eine freiwillige Unterstützung durch meine Leser und Hörer. Du kannst ganz einfach per PayPal-Spende oder per Banküberweisung zum Lu-Glidz Förderer werden. Wie das geht, ist auf der Lu-Glidz Website beschrieben. Die Adresse des Blogs lautet www.Lu-Glidz.blogspot.com Lu-Glidz schreibt sich übrigens Lu-Glidz Das war's für heute. 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-Glidz Episode #05: XC-Revolution. The great distance flyer Sebastian Barthmes in conversation with Lucian Haas.

Those who go on cross-country flights with a paraglider and upload their flights to online competitions will quickly realize: to get a lot of points, you basically have to fly a so-called FAI triangle. The requirement to maintain three turning points in a specific distance ratio naturally means: other route options are basically discriminated against. The competitions thus cap the imagination when it comes to route selection.

Sebastian Barthmes did not want to accept this – even though he flies large triangles very successfully and even won the cross-country flight championship of the German Online-Contest in 2017. Together with other pilots, he thought about how cross-country flight competitions could be emancipated from the yoke of triangle flights. The result is a platform called XCR (XC Revolution). At the address <http://www.xc-paragliding.com> one can upload their flights and have them evaluated by an algorithm that allows and also rewards a much freer route over many turning points.

In this episode of Podz-Glidz, the 33-year-old talks about the background of the XCR. Furthermore, it is about long distances and how to prepare for them. How did Sebastian manage to rise to the top of the German cross-country pilots in just four years since his paragliding training, and why do you have to learn to fly into the lee with reason for really long distances?

More background on the XCR can also be found on Lu-Glidz under

<https://lu-glidz.blogspot.com/2018/04/die-xc-revolution.html>

The music in the podcast is from Jukedek: www.jukedek.com

In episode 5 of the Lu-Glidz Podcast, Sebastian Barthmes tells how he is working on revolutionizing long-distance flying – at least regarding the long-distance ratings.

Sebastian Barthmes will not accept this – even though he regularly and very successfully flies large triangles. In 2017, he even won the overall ranking of the German Online-Contest. However, together with other pilots, he thought about how such cross-country flight competitions could be emancipated from the yoke of triangle flights. The result is a platform called XCR (XC Revolution).

At www.xc-paragliding.com you can upload your flights and have them evaluated by an algorithm that allows and rewards a much freer route with many turning points. (More about the XCR can also be found in the earlier post " Die XC-Revolution " on Lu-Glidz).

In the podcast, the 33-year-old tells about the background of the XCR and the experiences of the first season. Additionally, he talks about long distances and how to prepare for them. How did Sebastian manage to rise into the German cross-country flying elite within just four years of his paragliding training? And why do you have to learn to fly into the lee with reason for really long distances?

Sebastian mentions two special flights in the talk. One is a large triangle from Speikboden, with a double crossing of the Alpenhauptkamm. The other is a special flight on an unusual route in the Engadin. The links lead to the respective representations in the XCR.

Links:

- Triangle from Speikboden: <https://xc-paragliding.com/flight/?f=4>
- unusual route in Engadin: <https://xc-paragliding.com/flight/?f=1819>

Transcript

[00:00:16] **Sebastian Barthmes:** Podz-Glidz, the Lu-Glidz podcast,

[00:00:19] **Lucian Haas:** Stories from the cosmos of paragliding, today

[00:00:23] **Sebastian Barthmes:** with Sebastian Barthmes and Lucian Haas on the mic.

[00:00:30] Anyone who goes on cross-country flights with a paraglider and uploads their flights to online competitions will quickly realize that to get a lot of points, you basically have to fly a so-called FAI triangle. The requirement to maintain three turn points in a specific distance ratio obviously means that other route options are basically discriminated against. The competitions cap the imagination when it comes to route selection. Sebastian Barthmes didn't want to accept that, even though he was very successful flying large triangles and even won the German cross-country flight championship of the online XContest in 2017. Together with other pilots, he thought about how to free cross-country flight competitions from the yoke of triangles. The result is a platform called XCR, which stands for XCRvolution.

[00:01:20] At the address xc-paragliding.com, you can upload your flights and have them evaluated by an algorithm that allows and rewards much freer route navigation over many turn points. In the following brief hour, the 33-year-old talks about the background of XCR. We'll discuss long-distance flights and how to envision them. It's about how Sebastian managed to rise to the top of German cross-country pilots in just four years since his paraglider training, and why you have to learn to fly into the lee with common sense for truly long distances.

[00:01:59] Sebastian, in cross-country flying, there's a king of disciplines. And that is to fly a triangle, preferably a so-called FAI triangle, and to close it as well. That's where you get the most points. Is that kind of requirement simple for the pilots?

[00:02:17] **Lucian Haas:** Yes, well, it's always a sporting goal when you have a set of rules to follow. And that's sort of a guideline that every sport pilot can follow. So it's obviously great to have such an established system to fly by, which also gives you sporting goals.

[00:02:43] **Sebastian Barthmes:** Some cross-country pilots, however, also say that flying FAI triangles is a curse. Why is that?

[00:02:49] **Lucian Haas:** Well, if you always have, so to speak, a rigid set of rules, which originally comes from the history of a completely different sport—gliding—and from a completely different time when you didn't have GPS tracking, where you couldn't record a second-accurate track log, but instead had to take a photo at a specific, limited number of turn points, then that might simply not be the right set of rules for today. And this rulebook, I mean the FAI rules with the triangles and the limited number of turn points—you have three turn points,

[00:03:34] it just, well, it doesn't really take full advantage of all the possibilities. Yes. That you have in paragliding. And that includes the flexibility of being able to just take a detour into a remote valley or fly along remote mountain ridges. And in the history of paragliding, standard routes have simply crystallized that place these three turn points optimally and make them flyable. And well. So if you always fly the same routes, you know them well of course, then you're in a certain comfort zone and that also somewhat brakes sporting innovation, trying out new routes and flying off the beaten path and so on.

[00:04:28] You

[00:04:28] **Sebastian Barthmes:** You've now declared what I'd call the XC Revolution for cross-country pilots in the Alps over the past year and even launched your own website for it. What is it all about?

[00:04:38] **Lucian Haas:** Yes. So it's already a long-term project, and there's been a long-standing discussion in the cross-country flying community, especially among the ambitious ones, going on for years about questioning the FAI

rules and considering what could be improved. And then we just threw various ideas out there, and some of them were even discussed in the DHV forum. There were also prototypes that demonstrated different new points or rule systems in a small web application. For example, there was a very promising approach where instead of turning points, you would evaluate the area flown of a polygon, but there were other approaches too.

[00:05:31] And so, at some point, last or the year before last in the autumn, we sat down. It was Uli Strasser, Armin Harig, and I. We had really thought through many different approaches, and ultimately, it led to a very interesting system where we managed to develop an algorithm that approximates the actual route of a track log via a polygon. It's a polygon. It's not specifically limited to a certain number of fixed waypoints. And because of that, you get a route that is very close to the route a pilot would, let's say, just draw by hand if they took a track log and were given the task on the map to, hey, roughly draw the route you flew onto the map.

[00:06:34] And based on this route, on this polygon that is created, we simply calculate the points the pilot gets for it. And he will be awarded fewer points if he flies a certain route twice. So, the algorithm recognizes if a specific section of the route was flown twice, and fewer points are awarded there. This means you don't need a triangle calculator or sectors that you have to display and hit exactly; you can just go flying, fly a nice route, and if you don't fly a section twice, if you don't fly along the same valley twice, then you know, you've most likely reached the maximum score.

[00:07:20] **Sebastian Barthmes:** Let's take a step back to understand this for the average pilot. What you've done now is basically programmed a website. The site is called xc-paragliding.com. You programmed this site, and it's something like the XC database from the DHV. You can upload your flights there as IGC files, except they aren't evaluated according to the classic rules, but according to new rules, and after that, points are distributed again. Am I seeing that correctly? Yes, exactly, that's correct. But these points, as it stands so far, okay, it's checked whether it's a free route or possibly a triangle; your algorithm doesn't even look at whether it's a triangle, it only looks at which corner points it set, and if you connect these corner points as a polygon—as a line—then I define the distance.

[00:08:10] After that, there are points, and then it's more or less about whether I've actually flown certain things twice, as you say. A valley there and back, back and forth, gives fewer points than if I fly a new route somewhere else. That's the basic idea.

[00:08:25] **Lucian Haas:** Yes, so that's exactly the basic idea. We proceeded in several steps. The first step was to implement this basic idea into an interactive map, so that you could upload a flight and then see what points you'd earned. Based on that, we optimized this algorithm, simply uploaded different things, saw how it reacted, and so on. But then the question came up pretty quickly: okay, how is the community reacting to the system and what can be done with it now, how do we handle it? What were the reactions from the scene? Well, they were actually very, very positive from the start. As soon as people somehow grasped what we were doing. Of course, there are always voices saying, yeah, why do we need another system now?

[00:09:11] There's already XContest and DHV-XC, and there are some people who say, "Yeah, there's a super complicated mathematical algorithm running in the background." And they criticize that first. But once they understand that for optimization and athletic performance, it's not necessary to understand this algorithm in detail—and if they understand that the system works completely differently than XContest or DHV-XC—then very many are very enthusiastic. I mean, we already have over 200 pilots, many of whom have actually submitted flights and participated in the beta season throughout the season.

[00:10:01] So we haven't announced an official competition yet; we just wanted to test the reactions first.

[00:10:08] **Sebastian Barthmes:** Now, your project is also in a bit of competition with the other XC competitions. If you consider the DHV-XC as a real competition. People who fly long distances would have to say for the DHV, I'm aligning everything so that I fly the largest triangles possible to potentially get the highest score. But if I'm flying for XC Revolution, then it would be good—or I could say I don't have to fly a triangle at all, I might fly in a star shape into five different valleys and back out on different routes, which also gives me a great route, but it might get very few points with the DHV. So you're always left wondering, yeah, what am I actually flying for if I want to do well with the DHV and maybe score points in the championship? That's contradictory. How do you deal with that?

[00:10:53] **Lucian Haas:** Yeah, well, that's naturally a difficult thing. How do you get a top pilot to break away from the classic system? And I've noticed that in myself, too. I've realized that during this season, I still ended up flying triangles and didn't specifically optimize everything according to the new system. But it's not necessary. So, in this phase where you say you don't want to commit one hundred percent to some totally crazy new system, you don't have to. Because you can still achieve very, very good results. If you look at it from the perspective of classic experience.

[00:11:34] Yeah,

[00:11:36] Exactly. I mean, you can also fly an FAI triangle that has fewer double track sections. A very extreme example, of course, is the Grende triangle. If you fly it in the large version, it has a lot of double tracks in it. And that, of course, gives you fewer points in XCR. But it's still competitive in XCR. It's not like you don't get any points or anything; the athletic performance of flying it is definitely rewarded. But if you were to fly this triangle in the same size, for example, more "outward," so that you minimize those double tracks, then you would get correspondingly more points and would have, well, ultimately performed more.

[00:12:25] The question is always, if someone is subjectively judging an athlete's performance, it's clear that someone flying the Grende triangle with the double sections didn't have to do as much as someone who would fly the Grende triangle with the same turning points, but would cross through the pampa off-road somewhere to avoid using those prominent valleys.

[00:12:55] At the same time, he could obviously take a bit of a shortcut and save some time by crossing the pampa instead of using those prominent valleys. But of course, he would be taking on a certain amount of risk that way.

[00:13:04] **Sebastian Barthmes:** Is there something like a mathematically optimal route in the XCR rule, where you'd say if I want to get the most points in the XCR, I'd have to fly a seven-pointed star or an octagon or whatever, which would classically be the FAI triangle in the DRV? Is there a counterpart where you'd say that's the mathematical optimum?

[00:13:25] **Lucian Haas:** No, and that's exactly the beauty of it. I mean, every route is optimal as long as it doesn't contain any duplicate segments and leads back to the starting point. That ultimately optimizes the points. Whether you fly some weird figure-eight, a zigzag course, a triangle, or a quadrilateral, that doesn't matter. And that's also the beauty of the system.

[00:13:53] **Sebastian Barthmes:** Do you have any hope that this new scoring method, after XCR, could eventually be adopted by the DRV as well? Or that people will eventually say, "FAI triangle, I'm sick of it, I've been flying it forever and it's always the same routes. We need something new," and we just forget about the old stuff? Or is it so entrenched and everyone still wants the points and wants to become German Champion or whatever, that it just can't gain any traction?

[00:14:19] **Lucian Haas:** At this stage, it's still difficult to estimate how the whole thing will establish itself fundamentally. A top athlete will, of course, always try or be motivated to achieve something in a specific competition or under a specific set of rules, if they can get the corresponding attention there. That means, conversely, if the PR for such a competition is good, if there are great sponsors who do a lot of publicity for it, and of course, if there are attractive prizes, but also if there are corresponding numbers of participants, where people can see again, hey, wow, he flew this far and he flew this crazy route.

[00:15:10] That is, of course, a motivation for why professional athletes would fly under this competition system and might eventually turn away from the old one. But that's also a motivation that's hard to estimate, because it takes a lot of energy for the organizers to get a system to that point in the first place. That's why, from our side, it's more of a proposal for the community to change their mindset, to simply think about other things and maybe let go of the old ways. We've already spoken with the DHV, and they are quite interested as well.

[00:15:55] ...of the competition system. Of these new concepts. And especially the idea of breaking away from these classic structures and having a bit more freedom—that actually aligns quite well with the core philosophy of the DHV.

[00:16:13] **Sebastian Barthmes:** Well, you're one of the organizers and co-programmers from that side, I believe. What motivated you to put so much of your free time into getting this whole thing off the ground? What's your motivation for investing so much into it?

[00:16:30] **Lucian Haas:** On one hand, I'm just technically interested in these new ideas, and on the other, I'm technically interested in the development of such web or programming projects. And at the time, I also had a bit of free time, like in the winter. And well, I thought to myself, hey, let's just try it out and see how we can get it off the ground a bit, give the system a bit of a push. And yeah, that was actually how the project unfolded. So from the first prototype we just cobbled together out of necessity to see how we could even evaluate this system, whether it would be a meaningful system,

[00:17:26] ...all the way to us saying, "Hey, let's just make a proper platform as a beta version," and then you do a bit more and a bit more. And eventually, the whole system is just there.

[00:17:39] **Sebastian Barthmes:** Is the project continuing this year? And if so, are there any changes where you'd say, we had an experience last year that we definitely need to change in the evaluation or something? Or has it really already proven itself?

[00:17:52] **Lucian Haas:** So we already made some minor changes during the beta season in places where we saw, oh okay, for some small, localized routes where you're just flying back and forth a bit and doing a sort of pleasure flight, sometimes too many things were being cut from the track. And we optimized that a bit in the algorithm so that the actual route the person flew there was followed a bit more nicely, without compromising the scoring. But otherwise, it's been limited to relatively small changes and some fine-tuning, so the system has actually proven itself after the first beta season.

[00:18:47] Well, everyone is free to just click through the flights on the platform. I don't know, about 200,000 flight kilometers have been submitted or something like that. That's a huge database for us to evaluate the system. And so far, we haven't seen a single flight where we'd say, this flight is somehow completely undervalued or completely overvalued according to the rules system. Unlike FAI triangles, where you can very easily have a large leg cut off or fly a very difficult flight that then isn't rewarded.

[00:19:28] **Sebastian Barthmes:** Now, you've probably also been observing very closely over the year what kind of flights are being uploaded there, just to monitor the system yourself. Are there still things where you said you were really surprised and went, "Wow, someone actually tackled a route like that"? Is that really something new, and is that perhaps also partly due to this system as an initial catalyst? Like in

[00:19:50] **Lucian Haas:** maybe not directly in that context, but not in a way where I'd say someone flew a certain way because of the system. But there are surprisingly many pilots who don't stand out in the DHV-XC at all, who really fly such free routes that don't orient themselves according to the FAI system and who fly, let's say in quotation marks, smaller routes of 80 to 100 or 120 kilometers, but very nicely through the landscape, exploring the area and not following such triangles. And that's very nice because you can recognize these routes much better in the new XCR system, because there the route is actually evaluated as a distance and also listed as such.

[00:20:49] What would be a 60-kilometer FAI triangle under the classic system—which might show up as a triangle in the list for a few kilometers—is actually a polygon in reality that led into remote valleys and covered a total distance of maybe 100 kilometers. And it's great to see when those kinds of flights suddenly stand out and can be rewarded accordingly.

[00:21:16] **Sebastian Barthmes:** That means flights that would have just appeared as "long distance" under the old system are suddenly highlighted more, because you just see, wow, the day wasn't that great, but then one pops up with 100 kilometers and you see, wow, that's a distance, I wouldn't have thought at all that they'd fly in back there and look out from the front and so on.

[00:21:35] **Lucian Haas:** Yeah, exactly, that's the beauty of the system.

[00:21:37] **Sebastian Barthmes:** You've also noticed, at least I have, that over the last few years, you've always been looking for new routes again. Sometimes you even asked in the paraglider forum if anyone wanted to try something new over here or there. What motivates you to keep looking for that new stuff, specifically? I mean, I...

[00:21:55] **Lucian Haas:** My conscience always gives me a little nudge when I see a good day that isn't quite optimal for the classic routes. Like, if you have some kind of difficult weather situation that's actually quite good. Let's say, for example, a high base but a lot of wind in a specific corner, or some overdevelopment in the Dolomites or something in that direction—those standard cases that do exist. Those are actually good weather conditions, but the classic triangles might just not work or aren't optimal. And then I think to myself, okay, why should I try to fly this classic triangle at all costs?

[00:22:40] That might be because of my comfort zone, since I know it. But then I look for ways to vary or reshape the route, or start from somewhere else, so that a nicer or longer route comes out of it, of course.

[00:23:00] **Sebastian Barthmes:** It's also striking that you dare to take on such huge distances in between, when the weather is likely right. In 2017, for example, you once flew a very large triangle from Speikboden that was planned for 300 kilometers. In the end, I think it clocked in at about 271 kilometers. However, with the main Alpine ridge crossed twice. How do you come up with an idea like that? That's pretty daring as well.

[00:23:26] **Lucian Haas:** Yeah, that's actually the perfect example of the situation I just described. It was exactly like that. So, the weather forecast predicted overdevelopment in the Dolomites. But basically, there was weaker wind on the south side. And what was brilliant that day, of course, was the base altitude. A 4,000-meter base was forecast, and you really had to take advantage of that. On the north side, the problem was that while it also looked good, very strong westerly winds were predicted. And that means if you have such strong wind, flying a closed triangle isn't really easy.

[00:24:11] And then I came up with the idea: okay, why not crawl westwards on the south side of the ridge, so to speak, in the lee of the main ridge, then cross over, and then crawl on the south side of the ridge. And then, so to speak, fly a bit against the northwest wind as far as possible. And then let the west wind carry you back home to the south side. That's how this plan came about, to fly this triangle. So that's also a bit of what always appeals to me and lures me—to use the weather for me instead of against me. Just looking for a lee situation that I can use to sneak behind the wind and then use the wind on the return flight or something like that.

[00:24:59] And that mostly worked out quite well that day. It was only at Landeck that the northwest wind became really too strong. I couldn't head any further north at that point. And because of that, the northern turning point didn't work out, which is why the 300-degree turn didn't happen. Time-wise, it would have still worked perfectly.

[00:25:17] **Sebastian Barthmes:** How do you actually plan your cross-country adventures, just so I can describe it a bit better? How do you go about it? How do you decide whether you're going to fly at all, where you're going to fly, and when do these decisions happen and on what basis? Do you just look at the weather and then you know exactly where you have to go, or do you have a very specific system you follow?

[00:25:39] **Lucian Haas:** Yeah, it's changed a bit over the years. Back then, a few years ago, I'd really look weeks in advance at what the weather conditions were like and when and where an opportunity might come up to go cross-country flying again. Nowadays, I actually only look one, two, maybe three days ahead and just check what the thermals forecasts are, what the wind forecasts are, and what the base height is.

[00:26:12] The problem is simply that the forecast is too unreliable. You get excited for the cross-country flight day, make plans and all that, and then it turns out to be nothing again, and that gets annoying over time. And with increasing experience, it's also the case now that I can actually estimate quite well,

[00:26:31] within a day or two beforehand, whether it's actually going to happen, whether it's worth it. And if it's worth it—well, "worth it" is always subjective, for me I'd say worth it means a potential of over 150, 200 kilometers, something in that ballpark, then I'm also willing to drive three or four hours from Munich, and then I can also... and then I just drive to where it fits.

[00:26:58] **Sebastian Barthmes:** So the weather is the deciding factor in whether it's worth it or not. Do you have a specific weather service that you mainly trust, where if I look at five others, they might just show five different results and I wouldn't know what to believe? Or do you really mix them together a bit and have your own system?

[00:27:17] **Lucian Haas:** Yeah, I've tried different things, but actually, I trust the tool from the Deutscher Wetterdienst, from flugwetter.de. That's a tool I always use as a top task; it shows me everything I need to know.

[00:27:32] and unfortunately, the accuracy of the forecasts has decreased a bit over the last two or three years, it feels like; I don't know why. They've changed the weather model a bit,

[00:27:44] from Cosmo to Econ, I think it's called, and since then, it hasn't really been the same as it used to be, at least. I don't know if it might also be because of the weather—that the weather has just been behaving a bit strangely over the last two years—but before that, it was somehow more reliable. But regardless, I've also tried other models or other forecasting tools, including paid tools, and personally, I get along best with the Deutscher Wetterdienst.

[00:28:13] **Sebastian Barthmes:** So you've decided, okay, the weather is like this, I'm flying there and back. I've also read that you've sometimes described how you flew such routes in the DRV-Info. It always comes up that you also work a lot with Google; what do you take away from that and what do you pay particular attention to?

[00:28:30] **Lucian Haas:** If I don't know exactly what a certain area looks like—I mean, I fly often, but I don't have decades of cross-country flight experience like others do—there are just certain areas in the Alps I'm not familiar with yet. So if I'm flying through areas I've never been to, for example, like with the Speikboden plan, and that's for maybe 50 or 100 kilometers, I want to know what to expect there. And Google Earth is just an incredibly helpful tool to look at the topology and, especially for me, to see what the landing options are. Particularly in the Finchgau, there are fruit orchards everywhere and who knows what else; it's very difficult there. So I check to see if there are sports fields or suitable landing areas.

[00:29:26] So you can also recognize those kinds of things quite well there.

[00:29:29] **Sebastian Barthmes:** Do you set waypoints in your GPS, or do you have a kind of visual memory where you've looked at it once in Google Earth and can then recall it during the flight and say, "I saw that the sports field has to be somewhere up ahead"?

[00:29:43] **Lucian Haas:** Yeah, so the latter. Basically, I go through the flight mentally so many times and prepare for it for so long that I actually know very precisely where everything is. It's interesting, though—in reality, it always looks different; the mountains are somehow higher or steeper or flatter, it's always a bit different than what you first imagine in Google Earth. But fundamentally, the broad valley courses, the passes, and so on, and places where you might have to be careful with an off-field landing, I can remember those quite well. And that's part of the preparation too, just committing it to memory for so long and playing out different options.

[00:30:30] So I don't have to actively memorize it or anything. It actually happens naturally just by spending two or three hours working on the route.

[00:30:38] **Sebastian Barthmes:** But you do do that. You sit in front of the computer for two or three hours and, at least with such large routes, you really go through it bit by bit with the mouse and look at the different sections.

[00:30:48] **Lucian Haas:** Yeah, at least I'd say, actually. But it's not like how you might imagine it, some meticulous work where I go through it systematically bit by bit and note down individual things; it's more about curiosity or interest, or weighing different alternatives, where I'm thinking back and forth, maybe I should do it there, and then I go back into DHVXC or into others, into XContest, and look at different routes that were flown there, and then I go back into Google Earth and think about whether that makes sense and whether it couldn't be done differently, and so on, and through all this back-and-forth thinking and planning

[00:31:29] the time just flies by. So it's over really quickly then.

[00:31:33] **Sebastian Barthmes:** If you were to do the math now, if you fly five hours on a long route, how many hours did you invest in preparation for that? Does it roughly balance out? I mean...

[00:31:45] **Lucian Haas:** Yeah, for a five-hour route, I'd say I probably don't really prepare for it properly anymore. So, if it's not really pushing the limits, if the flight doesn't require you to really give it everything you've got, I can manage that quite well just like that now, well, directly from the cockpit. So I just look at where it looks good right now, then I fly there and it works out fine. But if I have a flight where I'm using the whole day, like really eight to ten hours of it, then I'd say there's probably just as much preparation involved for that amount of flight time.

[00:32:34] **Sebastian Barthmes:** Many pilots fly their 100-kilometer flights as a standard thing today, but they don't necessarily always get very far. Is this much better preparation for these long distances perhaps what makes the difference for many pilots? That you can say, if you want to fly really long distances, then you also have to invest accordingly in the planning? I

[00:32:53] **Lucian Haas:** I think there are certainly some types like that, but for me, it definitely applies. I think the main difference between 100 and 200 kilometers is that with 100 kilometers, you can choose the time of day. And if you lose half an hour somewhere by fiddling around or not getting a connection properly, it doesn't really matter. But if you have to use the whole day to fly your route, then you're also flying in very poor conditions—in the morning, for example, or in the evening, where you really have to fly with a lot of sensitivity and can afford fewer mistakes, otherwise you'll end up stuck on the ground.

[00:33:39] And that's exactly what makes the difference. The margin for error for the entire flight plan becomes significantly smaller when you're flying a long distance. At 100 kilometers, it's just not the same as it is at 200.

[00:33:54] **Sebastian Barthmes:** At what distance would you say it's like a benchmark where you're like, wow, that has to be a really good pilot if they've made it that far? Because you know that in correspondingly weak and difficult conditions, they sometimes have to fight their way through? Yes,

[00:34:11] **Lucian Haas:** I think it's less about the distance and more about the actual flight time. Because, I'd say any flight that starts early and ends late was very demanding. With distance, it's a matter of, if you're a pilot who has good control of the glider, then you can very easily fly 200 kilometers with a competition glider, with a CCC glider. Because you only need 6-7 hours for that. And that means you can comfortably start at 11 a.m. and land at 6 p.m. And that's, well, then you're basically picking out the optimal time of day. If you fly the whole thing with an A-glider,

[00:34:58] is naturally much more demanding. That is, I would just say that anyone who starts at 9 a.m. and lands at 8 p.m. has definitely achieved a top performance and certainly didn't have it easy. That takes a lot out of you.

[00:35:13] **Sebastian Barthmes:** What's also noticeable is that long distances today actually always require a very high average speed to really get over those 250 kilometers. Simply because of the time limits. At some point, the lights go out. That basically means flying in race mode all the time. So, as few turns as possible, you have to keep your foot on the gas, and stuff like that, which in turn demands a lot of attention from the pilot. So he really has to be fully present at all times. Does that still make it fun, really holding out like that for 10 hours?

[00:35:42] **Lucian Haas:** Yeah, well, you have to like it, that's for sure. I can imagine—or rather, I've actually had flights where I thought afterwards, phew, that was exhausting, being on the gas the whole time, and it was really demanding today, and maybe I wasn't quite as mentally strong. And then it's just the case that being in race mode constantly can be, yeah, it can certainly be very exhausting. But

[00:36:16] it's not necessarily necessary to fly long distances. I mean, if you have a talent for it, for example, and you can fly very accurately and have the endurance, then you can also fly your 250 kilometers relatively comfortably in 10 to 12 hours. That's also been shown quite often with B-gliders.

[00:36:41] **Sebastian Barthmes:** What does flying without mistakes mean to you?

[00:36:43] **Lucian Haas:** Flying without mistakes means that you simply don't lose time anywhere. So, if you make a mistake, it usually means losing time. That means you somehow approach an edge incorrectly, then don't get the thermal entry right, and then have to fiddle around. So, the biggest mistake is, of course, simply stalling and ending up standing on the ground. But basically, a mistake can also be simply losing 10, 20, or 30 minutes. Or that you don't get the entry into a good ridge very well, so you can't fly along the top of that ridge at a high average speed, but have to crab along the

bottom and just can't fly as fast as you actually could.

[00:37:31] **Sebastian Barthmes:** Well, you just said yourself that long distances are also flown with an ENB. It's already been shown. There are also pilots who have flown 300 kilometers in the Alps with an ENB. You, however, don't fly an ENB, but an END, a Zeno, and before that, I think an LM6 from Ozone. Wouldn't it even be a bigger challenge for you to say, hey, I'm going to try the whole thing with a lower-classified glider?

[00:37:55] **Lucian Haas:** Yeah, it would certainly be a bigger challenge, that's absolutely right. But it's not one that really appeals to me. Last year, because I was curious about how I'd fly with such a glider, I actually borrowed a B- and a C-glider for cross-country flights. I flew around with them a bit and was

[00:38:21] Well, it's not presented that positively. I just love this... this agility and also, of course, the speed of a D or a Zeno, so a two-liner in general. I especially love the handling in accelerated flight, because if you want to fly long distances, you have to fly in accelerated flight a lot. And I love this two-liner handling, where you simply have full control over the angle of attack, over the Bs, even in half- or full-accelerated flight. That's actually the best part. And that was also... since then, I don't really want to go back to a three-liner END, because I would just miss that by now.

[00:39:07] **Sebastian Barthmes:** You also provide photo documentation for many of your routes, including on Facebook. When I look at yours, some individual routes are documented with a lot of photos. Now you say you fly a Zeno, a two-liner—some pilots would say, oh, then I'd better never let go of the control lines. Who knows, it might just flip the canopy right over my head. How do you do that? How do you still have the time and a free hand to take such, at times, really successful photos? It's tricky.

[00:39:33] **Lucian Haas:** There are also always sections of the route where there are no photos. And then you know, in that part of the route, things got a bit intense. But basically, there are usually crossings that leave you enough peace to quickly snap a photo with one hand. And yeah, somehow there's always an opportunity to quickly take the photo. But it's true. It's really, there's less time and fewer opportunities to take nice photos than there were on the LM6, for example. So I personally find the Zeno to be a bit more finicky in some situations. But of course, that's also a matter of getting used to it.

[00:40:17] **Sebastian Barthmes:** When you go out to fly now, even if it's not always the ultimate route, what defines for you, in the end, saying that it was a successful flight?

[00:40:27] **Lucian Haas:** Well, I'm kind of a sporty type when it comes to my approach to cross-country flight. I always enjoy it, and that's why it's a successful flight for me if there was a bit of a challenge somewhere. If I said at some point, "that wasn't exactly easy, but I made it" and I managed to handle that tricky situation well somehow. Then, for me, it was a good flight. That means, even if, for example, there are some weak autumn conditions and I try a small cross-country flight and end up with 30 kilometers at the end, if it was somehow a challenge for me and it wasn't easy, then it was still a good flight for me if I pulled it off.

[00:41:11] **Sebastian Barthmes:** Looking at it by that standard, what was practically your best flight in 2018?

[00:41:18] 2018 was

[00:41:19] **Lucian Haas:** the most beautiful flight from the Engadin. That was really, that was really very, very impressive. That was my first time in the Engadin and I tried to fly a triangle from there, which no one had flown yet. It first went down towards St. Moritz and then north towards Walensee, and then the triangle over towards Landeck into Austria over the Albergpass, and then back again. And into the Engadin. That was very impressive because it goes over these high Swiss mountains, which have a completely different topology than the mountains you see in South Tyrol or

[00:42:10] in our Northern Alps in Tyrol, for example. That was already the highlight of this season, at least.

[00:42:22] **Sebastian Barthmes:** If you look at your career a bit, you only started paragliding in 2012, if I saw that correctly, but then by 2016 you were already in the top 5 of the DAV cross-country flight rankings, and in 2017 you were even in first place. How did you make such fast progress? What did you focus on?

[00:42:41] **Lucian Haas:** Can you take that back? Well, I definitely wanted to do cross-country flying from the start. For me, that was always the main motivation for paragliding—having this freedom with the paraglider, being able to explore the mountains freely with such a small, light craft. Yes, I already had a sailplane license, which certainly helped me, even though I hadn't flown for 10 years before that, at least, it must have been about 10 years. I think the last time I flew a sailplane was in 2002, then came studies and work and so on, and I hadn't done it anymore. But from sailplane flying, in sailplane flying, you get a much deeper meteorological training for the license and

[00:43:31] that understanding naturally helped. Plus, I had studied aerospace engineering, which means the aerodynamic understanding was already there, which also helped me, and that's why I think I had a relatively steep learning curve in that regard. The whole understanding of the currents in the Alps, valleys, lee sides, and so on, I just picked that up very quickly.

[00:43:55] **Sebastian Barthmes:** On one hand, you could call it natural talent, but at the same time, you've probably also gone flying a lot and trained a lot with it. If a normal pilot came to you now and said, "Look, I want to fly longer distances too, how can I further my education? How can you train for something like that? What should I pay attention to?" I think...

[00:44:12] **Lucian Haas:** It always depends on the person, of course, but for me, the decisive factor has always simply been the mental training. The preparation before and also after, thinking about what you want to do, where you want to go, what exactly you want to achieve right now, and what you did wrong in a flight, what others did, what others did wrong, and so on. For me, at least, it was that I spent a lot of time dealing with paragliding, with cross-country flying in particular, outside of the actual flying itself, and that's why I was able to recognize my own mistakes very well when I made them and also trace them back to the things that were the triggers for those mistakes.

[00:45:03] and avoid it next time, and I think that's very important.

[00:45:09] **Sebastian Barthmes:** That means every flight you do is followed by a systematic analysis of what I did well, where I got stuck, what I could have done differently, why I made that decision, why I didn't turn right into the other valley, and so on.

[00:45:23] **Lucian Haas:** So I definitely think about that a lot, and it's also often the case that I say beforehand, like, I'm not entirely sure about this one point, maybe it's better to go that way or that way via this and that route, and then during the flight, because I've already thought about these key points in advance, I can also assess the situation

[00:45:52] better assess the situation and also recognize if I've actually made the wrong decision. Of course, it's completely normal to say, okay, I'll just try it this way because I lack the basis for the decision, and then you end up being wrong. But then you know—or maybe you realize early enough—ah, I was wrong, I can maybe still turn back and then take my Plan B. And if you don't just have one plan, but always have a Plan B or Plan C as well, then that's also very helpful.

[00:46:28] **Sebastian Barthmes:** Do you also basically prepare a Plan B and Plan C during the preparation, or is it always situational when you're flying—like, okay, I want to go there, but if that doesn't work out, I'll have to hit the next ridge or maybe switch to the valley side or something? Or is that really already integrated into the preparation?

[00:46:47] **Lucian Haas:** At the key points, it's definitely integrated into the preparation, yes. So if I say, I don't know this pass or this crossing yet, I'll do it for the first time, or I see with the current weather situation that it might be critical, or it could be difficult with the base altitude and reaching this and that point, then I think, okay, if I don't reach it, what do I do then? How can I move forward? Because I always try as much as possible...

[00:47:20] to avoid situations where I say, I'm not sure, and if it doesn't work out, then I'm stuck on the ground. That wouldn't be nice, of course. That's why I always say, if I'm not sure about any situation in the planning, if I already recognize the difficulties there, I always think of a plan B for that situation, and then I naturally hope that plan B works out then, or if plan A doesn't work, that at least that one does. In the past, it's also happened often enough that plan B didn't work out either, because it was also fraught with the risk that it just wouldn't work, and maybe the weather situation was such that it just didn't work out that time, and that can happen.

[00:48:03] **Sebastian Barthmes:** Is this way of thinking in terms of alternative plans with A, B, and C and all that also something you perhaps picked up from the glider pilots, because they have to plan ahead completely differently than we paragliders when it comes to landing sites or things like that? Have you benefited from that?

[00:48:18] **Lucian Haas:** Maybe a little, yeah. I mean, obviously, this mindset as a glider pilot, that you don't just, well, that you take the flying seriously. Sometimes I feel like paragliders view it a bit like riding a bike or skiing or something, but I view paragliding more like a pilot—that you're moving through airspace with the appropriate discipline, that the corresponding risk is there, that you don't just fall off a bike or ride into the next snowdrift, but that you actually crash. And this awareness of risk, that

[00:49:04] I think that was ingrained in me early on in soaring, and I certainly benefited from and took a lot away from that basic mindset.

[00:49:16] **Sebastian Barthmes:** Now, I think you gave a talk about two years ago at the DAV Sportlertag, where you showed how you flew a specific route, and then there was a comment from the moderator of the day, Ralf Schlöffel, who said, "Well, now I understand how you always do it, always nice and direct into the lee." That means, in many cases, you also take risks. How do you deal with that then? I mean, how do you assess those lee risks, for example? Even when you say, "Oh, I have to get over the main Alpine ridge," lee flying is always going to be part of it, especially with such long distances.

[00:49:50] **Lucian Haas:** Exactly, and that's why, especially on long cross-country flights, it's always involved and...

[00:49:56] but you don't learn anything about the theory of exactly when a lee is flyable and when it's dangerous and so on anywhere. Certainly also because it's a very complicated topic and I could definitely give a whole lecture on it, just about lee flying and when you can do something based on my experience. But it's also always so subjective—like when which pilot can do it, with what skills and with which glider. That's why, yeah, probably no author or anything would dare to write about it, actually, because you can quickly end up on thin ice. You can't just take over someone else's risk management.

[00:50:41] **Sebastian Barthmes:** That's basically lee flying, the secret science of the steering champion.

[00:50:45] **Lucian Haas:** Maybe, maybe, I don't know. Basically, yes, I think there should be more training and more talk about it, in my opinion. But it's always a double-edged sword, of course, because someone who is inexperienced and gets such tips can, of course, put themselves in danger very quickly.

[00:51:06] **Sebastian Barthmes:** Are there still like three basic tips for lee flying where you'd say, you definitely have to have these and follow them? Like, follow them in the sense of, "Okay, now I know, I'm not allowed to fly into that lee."

[00:51:21] **Lucian Haas:** Three tips, that's hard to say in such general terms. One thing is definitely the psychological aspect, being aware that you're entering a zone that you can't always assess 100 percent. That means you really have to be active with all your senses and really always have your plan B here as well. That means, where can I turn now and reach a clearing somewhere with a glide ratio of 3 to 1 or something. And have I turned enough, have I got enough distance from the ground and so on, so that you really choose your safety buffer a bit larger and then really say, something isn't right here, I have too much headwind, the lee is too strong, or whatever, I'm turning now before the turbulence hits.

[00:52:14] And I've had situations like that where I said, okay, I have to get through this, I don't want to turn back now, and I'll just keep flying. And then I ended up, well, I ended up on the ground even faster than if I had maybe retreated right from the start. Yeah, it's a difficult thing to judge the lee correctly. The second tip would be to simply

[00:52:39] to become familiar with the topography, that you really have to be sure which direction the wind is coming from, and not just at the altitude where you currently are, but also regarding how the regional wind is structured and how the valley winds are structured. And then it always depends on whether it's a lee created by the regional wind, for example by the flow over a large mountain massif or from the main ridge or something of the sort. Or whether it's a lee created by valley winds, for example by the lateral flow around some

[00:53:23] ...valley end edge or some kind of overflow from a lower mountain ridge. And depending on that, the lee can manifest differently; for example, these regional lees—lee effects generated by the regional wind—are sometimes easier to fly in, so to speak, if you are located below this regional wind. Then you can sort of feel your way into the lee within the wind shadow and sneak around there. So I would also give the tip to be very careful, feeling your way forward bit by bit, gathering experience, and training that with...

[00:54:11] weak wind conditions. If you say, "Today there's weak regional wind," you can try out this basic lee concept and do it, and then next time the wind might be a bit stronger, so you can try it again, and so on. Then you either get hit on the head or turn away in time or just don't overdo it. And that's the important thing. That's probably the third tip. You should never overdo it and always listen to your gut feeling, and better turn away in time.

[00:54:46] **Sebastian Barthmes:** How often have you overdone it?

[00:54:51] **Lucian Haas:** Based on your feeling. With Lees specifically, maybe once or twice actually. So once or twice I thought, okay, now it's really going down. But the other times so far—I mean, I actually fly in some kind of Lees situation at some point in almost every cross-country flight—and that was actually always okay because, well, I think my risk management, my personal risk management, is relatively or rather on the safe side. I often fly with more distance from the slope than other colleagues who really scrape along the slope and then often fly better, because in such Lees situations, of course, it's the case that if you fly directly along the slope, sometimes

[00:55:40] ...ends up in fewer of the main sink areas. But that's still too risky for me in many situations. That's why I'll often fly in a slightly steeper descent. But then I also have

[00:55:58] the safety buffer. And I think that's why I'm saying now that, compared to the number of lee situations I've had, I've felt like I've had relatively few critical situations.

[00:56:12] **Sebastian Barthmes:** That means even if the bag somehow fails, you'd say, I've still got 500 meters under my ass at this point, I can still manage that.

[00:56:19] **Lucian Haas:** Yes, well, these incidents are extremely rare. So I don't really have any... I don't really have any incidents that would be noteworthy. But yeah, I always account for that, of course. And in terms of risk management, I always have a plan B and C. For example, I also fly with two rescuers and things like that. So I'm already very safety-conscious.

[00:56:42] **Sebastian Barthmes:** Now you say you're ambitious, also sportingly ambitious. What are your aviation goals for this year?

[00:56:49] **Lucian Haas:** This year, well, obviously, I love the Eugel with the 300, which no German has managed to do yet. And that's pretty much the only thing I'm really looking at. Otherwise, my aviation goals are mainly, maybe trying out new routes again, repeating experiences like the flights from Engadin or the Speikboten flight back in 2017 or something like that. Those have always been the most beautiful flights. But I don't want to be misunderstood, a triangle flight is also something super beautiful and I always love doing it again. I'm looking forward to that too. So now it's slowly getting to the point where you can again a bit

[00:57:38] excited and can hardly wait for the cross-country flight season to start again.

[00:57:43] **Sebastian Barthmes:** Sebastian, I wish you much success on whatever routes you fly, whether on standard triangles or large polygon flights. XC Revolution or xc-paragliding.com has the corresponding page where you can upload your flights for that. And thank you for these insights into your flying life, your flying knowledge, and I wish you lots of fun.

[00:58:05] **Lucian Haas:** Yes, gladly. Thanks and bye. That

[00:58:24] **Sebastian Barthmes:** was Sebastian Barthmes in conversation with Lucian Haas. Anyone who wants to learn more about the XC Revolution platform can find it on the internet at www.xc-paragliding.com. I also reported on the project last spring on Lu-Glidz. The link to the corresponding post can be found in the show notes on the blog. By the way, you can find the podcast Podz-Glidz on the Lu-Glidz blog and on Soundcloud. Additionally, Podz-Glidz 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-Glidz, please pass them along. A link, a comment, a like on Facebook—all of that helps make Podz-Glidz better known and potentially turn more paragliders into enthusiastic podcast listeners.

[00:59:13] Especially since Podz-Glidz and Lu-Glidz are completely free to find online. However, a podcast like this, along with the entire blog, involves a fair amount of effort. I deliberately forgo funding through advertising. That said, voluntary support from my readers and listeners is very welcome. You can easily become a Lu-Glidz supporter via a PayPal donation or a bank transfer. How to do that is described on the Lu-Glidz website. The blog's address is www.Lu-Glidz.blogspot.com. By the way, Lu-Glidz is spelled Lu-Glidz. That's it for today. Ciao, see you next time.

Français

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

Show notes

Podz-Glitz Folge #05: XC-Revolution. Le grand coureur de longue distance Sebastian Barthmes en conversation avec Lucian Haas.

Ceux qui pratiquent le parapente en cross-country et qui téléchargent leurs vols sur des compétitions en ligne remarqueront rapidement : pour obtenir un grand nombre de points, il faut en fait voler ce qu'on appelle un triangle FAI. L'exigence de respecter trois points de virage dans un rapport de distance spécifique signifie évidemment que : d'autres options d'itinéraires sont fondamentalement discriminées. Les compétitions limitent ainsi l'imagination lors du choix de la route.

Sebastian Barthmes ne voulait pas s'en contenter – bien qu'il pilote très avec succès de grands triangles et ait même remporté en 2017 le championnat de vol de distance du concours en ligne allemand. Avec d'autres pilotes, il s'est demandé comment on pourrait émanciper les compétitions de vol de distance du joug des vols en triangle. Le résultat est une plateforme nommée XCR (XC Revolution). À l'adresse <http://www.xc-paragliding.com>, on peut télécharger ses vols et les faire analyser par un algorithme qui permet et récompense une trajectoire de vol beaucoup plus libre sur de nombreux points de virage.

Dans cet épisode de Podz-Glitz, le trentenaire raconte les coulisses du XCR. De plus, il s'agit de longues distances et de la manière de s'y préparer. Comment Sebastian a-t-il réussi, en seulement quatre ans après sa formation en parapente, à grimper au sommet des pilotes de distance allemands, et pourquoi faut-il apprendre à voler avec discernement dans le vent pour les très longues distances ?

Plus d'informations sur le XCR sont également disponibles sur Lu-Glitz sous

<https://lu-glitz.blogspot.com/2018/04/die-xc-revolution.html>

La musique du podcast provient de Jukedeck : www.jukedeck.com

Dans l'épisode 5 du Lu-Glitz Podcast, Sebastian Barthmes raconte comment il travaille à révolutionner le vol à longue distance – du moins en ce qui concerne les classements des trajets.

Sebastian Barthmes ne s'en contente pas – bien qu'il vole régulièrement et très avec succès de grands triangles. En 2017, il a même remporté le classement général du German Online-Contest. Mais conjointement avec d'autres pilotes, il s'est demandé comment on pourrait émanciper de tels concours de vol de cross-country du joug des vols en triangle. Le résultat est une plateforme nommée XCR (XC Revolution).

Sur www.xc-paragliding.com, on peut télécharger ses vols et les faire analyser par un algorithme qui permet et récompense une trajectoire beaucoup plus libre avec de nombreux points de virage. (En savoir plus sur le XCR est également possible dans le post précédent " Die XC-Revolution " sur Lu-Glitz).

Dans le podcast, le trentenaire raconte les coulisses du XCR et les expériences de la première saison. De plus, il parle des longues distances et de la manière de s'y préparer. Comment Sebastian a-t-il réussi, en seulement quatre ans après sa formation en parapente, à accéder à l'élite allemande des pilotes de distance ? Et pourquoi faut-il apprendre à voler avec discernement dans le vent de travers pour les très longues distances ?

Sebastian mentionne dans le talk deux vols particuliers. L'un est un grand triangle depuis Speikboden, avec une double traversée de la crête principale des Alpes. L'autre est un vol particulier sur une route originale dans l'Engadin. Les liens mènent respectivement à la représentation dans le XCR.

Liens :

- Triangle du Speikboden : <https://xc-paragliding.com/flight/?f=4>
- itinéraire original dans l'Engadin : <https://xc-paragliding.com/flight/?f=1819>

Source : <https://lu-glidz.blogspot.com/2019/02/podz-glidz-05-xc-revolution.html>

Transcript

[00:00:16] **Sebastian Barthmes:** Podz-Glidz, le podcast Lu-Glidz,

[00:00:19] **Lucian Haas:** Des histoires du monde du parapente, aujourd'hui

[00:00:23] **Sebastian Barthmes:** avec Sebastian Barthmes et Lucian Haas au micro.

[00:00:30] Ceux qui pratiquent le vol de distance en parapente et qui téléchargent leurs vols sur des compétitions en ligne remarqueront vite que, pour obtenir un score élevé, il faut en fait voler un soi-disant triangle FAI. L'exigence de respecter trois points de virage dans un rapport de distance spécifique signifie, bien entendu, que d'autres options d'itinéraires sont pratiquement discriminées. Les compétitions brident l'imagination lors du choix de la route. Sebastian Barthmes ne voulait pas s'en contenter, bien qu'il ait volé de grands triangles avec beaucoup de succès et qu'il ait même remporté le championnat de vol de distance du XContest allemand en ligne en 2017. Avec d'autres pilotes, il s'est demandé comment on pourrait libérer les compétitions de vol de distance du joug des triangles. Le résultat est une plateforme appelée XCR, ce qui signifie XCRevolution.

[00:01:20] Sur l'adresse xc-paragliding.com, on peut télécharger ses vols et les faire analyser par un algorithme qui permet et récompense un tracé beaucoup plus libre sur de nombreux points de virage. Dans l'heure qui suit, le trentenaire nous parle des coulisses du XCR. Nous discutons des longues distances et de la manière dont on se les imagine. Il s'agit de la façon dont Sebastian a réussi, en seulement quatre ans après sa formation en parapente, à grimper au sommet des pilotes de cross-country allemands et pourquoi il faut apprendre à voler avec discernement dans le vent pour les très longues distances.

[00:01:59] Sebastian, dans le vol de cross-country, il y a une discipline reine. Et elle consiste à voler un triangle, idéalement un triangle FAI, et à le boucler. C'est là qu'on obtient le plus de points. Est-ce que c'est une consigne simple pour les pilotes ?

[00:02:17] **Lucian Haas:** Oui, enfin, c'est toujours un objectif sportif quand on a un règlement sur lequel s'appuyer. Et c'est en quelque sorte une ligne directrice que tout pilote sportif peut suivre. C'est donc génial d'avoir un système établi selon lequel on peut voler, ce qui donne aussi des objectifs sportifs.

[00:02:43] **Sebastian Barthmes:** Certains pilotes de planeur disent pourtant que voler le triangle de la FAI est une malédiction. Pourquoi ?

[00:02:49] **Lucian Haas:** Eh bien, quand on a un règlement aussi rigide, qui provient à l'origine de l'histoire d'un tout autre sport, le vol à voile. Et d'une époque complètement différente aussi, où on n'avait pas encore de suivi GPS, où on ne pouvait pas enregistrer un log de trace précis à la seconde près, mais où il fallait simplement prendre une photo à un nombre limité de points de virage, alors ce n'est peut-être tout simplement pas le bon règlement pour l'époque actuelle. Et ce règlement, donc le règlement de la FAI avec les triangles et le nombre limité de points de virage, on a trois points de virage, bien sûr,

[00:03:34] ça ne permet tout simplement pas d'exploiter toutes les possibilités. Oui. Qu'on a avec le parapente. Et ça inclut justement la flexibilité de pouvoir faire une petite excursion dans une vallée isolée ou voler le long de crêtes montagneuses reculées. Et ainsi, dans l'histoire du parapente, des parcours standards se sont cristallisés, qui permettent justement de placer ces trois points de virage de manière optimale et de les rendre bien flyables. Et enfin, si on vole toujours les mêmes parcours, on les connaît bien, on est dans une certaine zone de confort et ça freine aussi, d'une certaine manière, l'innovation sportive, le fait d'essayer de nouveaux parcours ou de voler hors des routes, et ainsi de suite.

[00:04:28] Tu

[00:04:28] **Sebastian Barthmes:** Tu as lancé ce que j'appelle la « XC Revolution » pour les pilotes de cross-country dans les Alpes l'année dernière, et tu as même créé un site web dédié. De quoi s'agit-il exactement ?

[00:04:38] **Lucian Haas:** Oui. C'est déjà un projet de longue date et il y a une discussion qui dure depuis des années au sein de la communauté des pilotes de cross-country, surtout chez les plus ambitieux, sur la remise en question du règlement de la FAI et sur ce qu'on pourrait améliorer. On a alors lancé différentes idées dans le groupe et certaines ont été discutées sur le forum du DHV. Il y a aussi eu des prototypes qui ont démontré différents nouveaux points ou systèmes de règles dans une petite application web. Il y avait par exemple une approche très prometteuse qui consistait à évaluer la surface d'un polygone survolé au lieu des points de virage, mais il y a eu d'autres approches aussi.

[00:05:31] Et puis, enfin, l'année dernière ou avant-dernière à l'automne, on s'est réunis. C'était Uli Strasser, Armin Harig et moi. On avait vraiment réfléchi à énormément d'approches différentes et, au final, ça a mené à un système très intéressant où on a réussi à développer un algorithme qui approche la route réelle d'un track-log via un polygone. C'est un polygone. Ce n'est pas non plus limité à un nombre fixe de points de virage. Et grâce à ça, on obtient une trajectoire très proche de celle qu'un pilote dessinerait, disons, à la main, s'il prenait un track-log et qu'on lui demandait sur la carte : « Hé, dessine grossièrement la route que tu as suivie. »

[00:06:34] Et basant sur cet itinéraire, sur ce polygone qui en résulte, on calcule simplement les points que le pilote obtient pour cela. Et on lui attribue moins de points s'il a volé une certaine portion de la route en double. L'algorithme reconnaît alors si un tronçon spécifique a été volé deux fois et, dans ce cas, moins de points sont comptabilisés. Ça veut dire qu'on n'a pas besoin d'un calculateur de triangles ou de secteurs qu'il faudrait afficher et viser précisément ; on peut simplement aller voler, suivre un bel itinéraire, et si on ne survole pas deux fois le même trajet, si on ne suit pas deux fois la même vallée, alors on sait qu'on a très probablement atteint le score maximal.

[00:07:20] **Sebastian Barthmes:** Revenons un instant en arrière pour que n'importe quel pilote moyen puisse comprendre. Ce que vous avez fait, c'est pratiquement programmé une page web. La page s'appelle d'ailleurs xc-paragliding.com. Vous avez programmé cette page et c'est un peu comme la base de données XC du DHV. On peut y télécharger ses vols au format IGC, sauf qu'ils ne sont pas évalués selon les règles classiques, mais selon de nouvelles règles, et après cela, des points sont à nouveau attribués. Est-ce que je vois juste ? Oui, exactement, c'est ça. Mais ces points, si c'est bien le cas jusqu'à présent, d'accord, on regarde si c'est une ligne libre ou si c'est éventuellement un triangle, votre algorithme dit maintenant, je ne regarde même pas si c'est un triangle, je regarde seulement quels points d'angle il a définis et si on relie ces points d'angle comme un polygone, c'est-à-dire comme une ligne continue, alors je définis aussi la distance.

[00:08:10] Ensuite, il y a des points, et il y a plus ou moins la question de savoir si j'ai vraiment, comme tu dis, fait le même vol deux fois. Une vallée, on y va et on en revient, hop, ça donne moins de points que si je vole une nouvelle trajectoire ailleurs. C'est ça, l'idée de base.

[00:08:25] **Lucian Haas:** Oui, c'est exactement l'idée de base. On a procédé par étapes. La première étape a été de mettre en œuvre cette idée fondamentale dans une carte interactive, pour que l'on puisse télécharger un vol et voir quels points on a obtenus. Sur cette base, on a ensuite optimisé l'algorithme, on a chargé différentes choses, on a regardé comment il réagissait, et ainsi de suite. Mais très vite, la question est apparue : d'accord, comment la communauté réagit-elle à ce système et qu'est-ce qu'on peut en faire, comment on gère ça ? Quelles ont été les réactions de la scène ? Oui, elles ont été, dès le début, très, très positives. Dès que les gens ont compris ce qu'on faisait. Alors bien sûr, il y a toujours ces voix qui disent : « Ah, pourquoi a-t-on besoin d'un autre système ? »

[00:09:11] Il y a déjà XContest et DHV-XC, et il y a des gens qui disent : « Oui, là, il y a un algorithme mathématique super compliqué en arrière-plan. » Et ils critiquent ça d'abord. Mais quand ils comprennent que pour l'optimisation, pour la performance sportive, il n'est pas nécessaire de comprendre cet algorithme dans les moindres détails. Et quand ils comprennent que le système fonctionne complètement différemment de XContest ou DHV-XC, alors beaucoup sont très enthousiasmés. On a déjà plus de 200 pilotes, dont beaucoup ont effectivement soumis des vols et participé à la saison bêta tout au long de la saison.

[00:10:01] Alors, nous n'avons pas encore lancé de véritable compétition, nous voulions simplement tester les réactions pour le moment.

[00:10:08] **Sebastian Barthmes:** Maintenant, votre projet est aussi un peu en compétition avec les autres compétitions XC. Si l'on considère le DHV-XC comme une véritable compétition. Les gens qui volent de longues distances devraient dire pour le DHV : « j'oriente tout pour voler des triangles les plus grands possibles afin d'obtenir éventuellement le score le plus élevé ». Mais si je vole pour le XC Revolution, alors ce serait bien. Ou que je dise : « je n'ai pas besoin de voler en triangle, je vais peut-être voler en étoile dans cinq vallées différentes et en ressortir par des chemins différents, j'ai quand même un super parcours, mais qui rapporterait peut-être très peu de points pour le DHV ». Du coup, on se demande toujours : « pour quoi je vole alors, si je veux bien me situer au DHV et peut-être marquer des points au championnat ? » Ça se contredit. Comment gérez-vous ça ?

[00:10:53] **Lucian Haas:** Oui, alors c'est évidemment une question difficile. Comment amener un pilote de haut niveau à se détacher du système classique ? Et je l'ai remarqué sur moi-même aussi. Je me suis rendu compte que cette saison, j'ai quand même toujours volé des triangles et que je n'ai pas tout optimisé spécifiquement selon le nouveau système. Mais ce n'est pas nécessaire. En fait, à cette étape où l'on se dit qu'on ne veut pas s'engager à cent pour cent dans un nouveau système totalement décalé, on n'est pas obligé. Parce qu'on peut toujours obtenir des performances très, très bonnes. Si l'on se base sur les expériences classiques.

[00:11:34] Oui,

[00:11:36] Exactement. On peut aussi tout à fait voler un triangle FAI qui a moins de sections doubles. Un exemple très extrême est bien sûr le triangle de Grende. Si on le vole en version grande, il y a énormément de sections doubles dedans. Et ça donne évidemment moins de points en XCR. Mais c'est quand même compétitif en XCR. Ce n'est pas comme si on n'obtenait aucun point ou quoi que ce soit, mais la performance sportive pour le voler est tout à fait récompensée. Par contre, si on volait ce triangle de la même taille, mais par exemple en terrain plus accidenté, de manière à minimiser ces sections doubles, on obtiendrait proportionnellement plus de points et on aurait, enfin, fait plus de performance au final.

[00:12:25] La question est toujours la même : si quelqu'un doit juger subjectivement la performance sportive d'un athlète, il est clair que quelqu'un qui vole le triangle de Grende avec les doubles sections n'a pas eu à fournir autant d'efforts que quelqu'un qui volerait le même triangle avec les mêmes points de virage, mais en traversant la pampa à travers le terrain pour ne pas exploiter ces vallées si proéminentes.

[00:12:55] En même temps, il pourrait bien sûr prendre un peu de raccourcis et gagner un peu de temps en traversant la pampa pour ne pas exploiter ces vallées si proéminentes. Mais il prendrait évidemment un certain risque de cette manière.

[00:13:04] **Sebastian Barthmes:** Est-ce qu'il existe avec la règle XCR quelque chose comme le tracé mathématiquement optimal, où tu dirais que si je veux obtenir le maximum de points en XCR, je devrais faire une étoile à sept branches ou un octogone ou quoi que ce soit, ce qui serait classiquement le triangle FAI en DRV. Est-ce qu'il y a un équivalent où l'on dit que mathématiquement, c'est l'optimum ?

[00:13:25] **Lucian Haas:** Non, et c'est justement ça qui est beau. En fait, chaque parcours est optimal s'il ne contient pas de sections en double et s'il revient au point de départ. Ça optimise les points au final. Que l'on vole une sorte de huit bizarre, un parcours en zigzag, un triangle ou un carré, peu importe. Et c'est aussi ça qui est génial avec ce système.

[00:13:53] **Sebastian Barthmes:** Est-ce que tu espères que cette nouvelle méthode de notation, après le XCR, pourrait être adoptée par la DRV un jour ? Ou que les gens finiront par dire : « Le triangle de la FAI, j'en ai marre, je vole depuis une éternité et toujours sur les mêmes parcours. On a besoin de quelque chose de nouveau » et qu'on oubliera simplement l'ancien système ? Ou est-ce que c'est tellement ancré et tout le monde veut toujours les points et devenir champion d'Allemagne ou quoi que ce soit, que ça ne pourra tout simplement pas s'imposer ?

[00:14:19] **Lucian Haas:** À ce stade, il est encore difficile de prévoir comment tout cela va s'établir, en principe. Un athlète de haut niveau essaie toujours, ou est motivé, à atteindre quelque chose dans une compétition spécifique ou selon

un règlement précis, s'il peut y obtenir la reconnaissance correspondante. Cela signifie bien sûr, par extension, que si les relations publiques d'une telle compétition sont bonnes, s'il y a de super sponsors qui font beaucoup de publicité pour ça et bien sûr s'il y a des prix attractifs, mais aussi si les chiffres de participation sont adéquats, là où les gens voient à nouveau : « Hé, wow, il a volé aussi loin et il a fait cette trajectoire de dingue. »

[00:15:10] C'est évidemment un facteur de motivation pour que les athlètes professionnels acceptent de voler avec ce système de compétition et finissent peut-être par délaisser l'ancien. Mais c'est aussi un facteur de motivation difficile à évaluer, car cela demande énormément d'énergie aux organisateurs pour mettre en place un système à ce point. C'est pourquoi, de notre côté, il s'agit plutôt d'une proposition pour la communauté, pour changer de perspective, pour penser à d'autres choses et peut-être s'en détacher. Nous en avons déjà parlé avec le DHV et ils sont tout à fait très intéressés.

[00:15:55] au sujet du système de compétition. De nouveaux concepts. Et surtout cette idée de se libérer de ces structures classiques pour avoir un peu plus de liberté, cela va tout à fait dans le sens de la philosophie du DHV.

[00:16:13] **Sebastian Barthmes:** Alors, tu es aussi l'un des organisateurs et co-programmeurs de ce côté, je crois. Qu'est-ce qui t'a poussé à le faire ? Tu as probablement investi énormément de temps libre pour mettre tout ça en place. Quelle est ta motivation derrière tout ça ? Investir autant d'énergie ?

[00:16:30] **Lucian Haas:** D'un côté, je suis simplement intéressé techniquement par ces nouvelles idées et de l'autre, par le développement de ce genre de projets web ou de programmation. Et à ce moment-là, j'avais un peu de temps libre, en hiver. Et eh bien, je me suis dit : « Hé, essayons simplement de voir comment on peut aider ce système à démarrer un peu ». Et oui, c'est en fait comme ça que le projet s'est construit. À partir du premier prototype qu'on avait bricolé à la va-vite, juste pour voir comment on pouvait évaluer si ce système serait pertinent,

[00:17:26] jusqu'au point où on s'est dit : « Hé, on va faire une vraie plateforme en version bêta tout de suite », et ensuite on continue à peaufiner un peu, et encore un peu. Et à un moment donné, le système complet sera là.

[00:17:39] **Sebastian Barthmes:** Est-ce que le projet va se poursuivre cette année ? Et si oui, y a-t-il des changements, du genre : « on a fait cette expérience l'année dernière, il faut absolument modifier l'évaluation ou autre chose » ? Ou est-ce que ça s'est vraiment déjà avéré efficace ?

[00:17:52] **Lucian Haas:** Alors, on a déjà fait de petits changements pendant la saison bêta, à des endroits où on a vu, ah d'accord, sur certains petits parcours de courte distance où on fait juste un peu d'aller-retour et genre un vol de plaisir, il y avait parfois trop de choses qui étaient coupées du tracé. Et on a un peu optimisé ça dans l'algorithme pour que la route réelle que la personne a suivie soit mieux respectée, sans pour autant compromettre la notation. Mais sinon, ça s'est limité à des changements relativement mineurs et à du petit peaufinage, de sorte que le système s'est en fait déjà avéré efficace après la première saison bêta.

[00:18:47] Eh bien, c'est libre à chacun de parcourir les vols sur la plateforme. Il y a déjà été soumis, je ne sais pas, 200 000 kilomètres de vol ou quelque chose comme ça. C'est maintenant une base de données énorme pour nous permettre d'évaluer le système. Et jusqu'à présent, nous n'avons vu aucun vol où l'on pourrait dire que ce vol est complètement sous-évalué ou complètement surévalué selon le système de règles. Contrairement aux triangles de la FAI, où l'on peut très facilement se faire couper un grand segment ou réaliser un vol très difficile qui n'est alors pas récompensé.

[00:19:28] **Sebastian Barthmes:** Tu as probablement aussi observé de très près au cours de l'année quels types de vols sont postés là-bas, simplement pour surveiller le système toi-même. Est-ce qu'il y a encore des trucs où tu as été vraiment surpris et en mode « wow, là, quelqu'un s'est vraiment attaqué à une route » ? C'est vraiment du nouveau et c'est peut-être aussi dû à ce système comme déclencheur initial ? Genre dans

[00:19:50] **Lucian Haas:** peut-être pas directement dans ce contexte, mais enfin, pas au point que je dise que quelqu'un a volé d'une certaine manière à cause du système. Mais il y a étonnamment beaucoup de pilotes qui ne se remarquent pas du tout dans le DHV-XC, qui volent vraiment de telles routes libres, qui ne s'orientent pas selon le système FAI et qui volent, disons entre guillemets, des routes plus courtes, de 80 à 100 ou 120 kilomètres, mais très joliment à travers le paysage pour explorer la région, sans se conformer à de tels triangles. Et c'est très sympa, parce qu'on reconnaît bien mieux ces routes dans le nouveau système XCR, car là, la route est effectivement évaluée en distance et listée comme

telle.

[00:20:49] Ce qui serait un triangle FAI de 60 kilomètres selon le système classique, c'est le genre de truc qui apparaît dans la liste comme un triangle sur quelques kilomètres, mais qui est en réalité un polygone qui a mené dans des vallées isolées et qui faisait peut-être 100 kilomètres au total. Et c'est super de voir que ce genre de vols ressort soudainement et peut être récompensé en conséquence.

[00:21:16] **Sebastian Barthmes:** Ça veut dire que des vols qui apparaissaient quasi comme des vols de longue distance selon l'ancien système sont soudainement mis en avant, parce qu'on voit tout simplement : « Wow, la journée n'était pas terrible, mais là, on en a un avec 100 kilomètres » et on se dit : « Wow, c'est une distance, je n'aurais jamais pensé aller jusqu'au fond là-bas pour regarder devant, et ainsi de suite. »

[00:21:35] **Lucian Haas:** Oui, exactement, c'est ça qui est beau avec ce système.

[00:21:37] **Sebastian Barthmes:** Tu m'as aussi fait remarquer, au moins à moi, ces dernières années, que tu cherches toujours de nouvelles routes. Parfois, tu as même demandé sur le forum de parapente si quelqu'un avait envie d'aller tester quelque chose de nouveau là ou là. Qu'est-ce qui te motive à chercher toujours du nouveau, précisément ? Enfin, je...

[00:21:55] **Lucian Haas:** Ça me donne toujours un petit coup de pied au cul quand je vois une belle journée qui n'est pas tout à fait optimale pour les routes classiques. Enfin, quand on a une situation météo un peu difficile, mais qui est en fait plutôt bonne. Disons, par exemple, une base haute mais beaucoup de vent dans un coin précis, ou des développements excessifs dans les Dolomites ou quelque chose dans ce genre-là, des cas classiques qui existent bel et bien. Ce sont en fait de bonnes conditions météo, mais les triangles classiques ne fonctionnent peut-être tout simplement pas ou pas de manière optimale. Et là, je me dis : d'accord, pourquoi est-ce que je devrais essayer de voler ce triangle classique à tout prix ?

[00:22:40] Ça tient peut-être à ma zone de confort, parce que je connais le coin. Mais ensuite, je cherche des moyens de varier ou de modifier la route, ou de partir d'ailleurs, pour qu'il en résulte une route plus belle ou plus longue, bien sûr.

[00:23:00] **Sebastian Barthmes:** Ce qui est frappant, c'est que tu oses, par moments quand la météo est favorable, t'attaquer à des distances vraiment énormes. En 2017, par exemple, tu as fait un triangle très vaste au départ de Speikboden, qui était prévu sur 300 kilomètres. Au final, je crois qu'il y avait environ 271 kilomètres au compteur. Mais avec deux passages du massif principal des Alpes en traversant. Comment on peut avoir une telle idée ? C'est déjà assez téméraire.

[00:23:26] **Lucian Haas:** Oui, c'est en fait l'exemple parfait de la situation que je viens de décrire. Et c'était exactement ça. En fait, dans les Dolomites, le bulletin météo prévoyait un développement important. Mais fondamentalement, le vent était plutôt faible du côté sud. Et ce qui était génial ce jour-là, c'était évidemment l'altitude de base. Une base de 4000 mètres était annoncée, et il fallait vraiment en profiter. Du côté nord, le problème, c'est que ça avait l'air bien aussi, mais le souci, c'est qu'un vent d'ouest très fort était prévu. Et ça veut dire que quand on a un vent aussi fort, un triangle fermé n'est pas vraiment facile à voler.

[00:24:11] Et là, j'ai eu l'idée : d'accord, pourquoi ne pas se mettre sur le versant sud des États, genre se traîner vers l'ouest dans l'ombre du relief principal, puis traverser et se traîner sur le versant sud de l'autre côté. Et là, on volerait un peu face au vent de nord-ouest autant que possible. Ensuite, on se laisserait porter par le vent d'ouest pour rentrer vers le sud. C'est comme ça que ce plan est né, pour faire ce triangle. C'est aussi un peu ce qui m'attire et me tente : utiliser la météo non pas contre moi, mais pour moi. Juste regarder où il y a une situation de relief que je peux exploiter pour me glisser derrière le vent et ensuite utiliser le vent pour le retour, ou quelque chose comme ça.

[00:24:59] Et ça a globalement plutôt bien fonctionné ce jour-là. Sauf à Landeck, où le vent, le vent de nord-ouest, est devenu vraiment trop fort. À cet endroit, je ne pouvais plus continuer vers le nord. Et c'est pour ça que le point de virage nord n'a pas marché, raison pour laquelle le 300 n'a pas fonctionné. Côté temps, ça aurait encore été super.

[00:25:17] **Sebastian Barthmes:** Comment planifies-tu tes aventures en vol pour que je puisse mieux comprendre ? Comment procèdes-tu ? Sur quoi te bases-tu pour décider si tu pars voler, où tu vas, et quand ces décisions tombent-elles

et sur quelle base ? Est-ce que tu regardes juste la météo et tu sais déjà exactement où aller, ou as-tu un système bien précis que tu suis ?

[00:25:39] **Lucian Haas:** Oui, ça a un peu changé avec les années. Avant, il y a quelques années encore, je regardais vraiment des semaines à l'avance pour voir quelles étaient les conditions météo et quand et où une opportunité pourrait se présenter pour faire du vol de cross-country. Maintenant, je regarde en fait seulement un ou deux jours à l'avance, peut-être trois jours, et je regarde comment sont les prévisions de thermique, les prévisions de vent, quelle est la hauteur de base.

[00:26:12] Le problème, c'est tout simplement que les prévisions sont trop peu fiables. On se réjouit du jour du vol de distance, on fait déjà des plans et tout ça, et puis au final, ça ne se fait pas, et ça finit par être agaçant sur la durée. Et avec l'expérience qui monte, c'est aussi le cas maintenant que je peux assez bien évaluer,

[00:26:31] sur une période d'un ou deux jours avant, pour savoir si ça va vraiment le faire, si ça en vaut la peine. Et quand on dit que ça en vaut la peine, enfin, c'est toujours subjectif, pour moi je dirais que ça en vaut la peine si le potentiel dépasse les 150, 200 kilomètres, quelque chose dans ce genre-là, alors je suis prêt à faire tout à fait trois ou quatre heures de route depuis Munich et ensuite je peux encore... Et alors je vais là où ça convient.

[00:26:58] **Sebastian Barthmes:** Alors, la météo est donc le facteur décisif pour savoir si ça en vaut la peine ou pas. Est-ce que tu as un service météo spécifique auquel tu fais confiance en priorité ? Parce que si je regarde cinq autres sources et qu'elles donnent cinq résultats différents, je ne sais plus quoi croire. Ou est-ce que tu mélanges un peu tout et que tu as ton propre système ?

[00:27:17] **Lucian Haas:** Oui, j'ai essayé plusieurs trucs, mais en fait je fais confiance à l'outil du Deutscher Wetterdienst, sur flugwetter.de. C'est un outil que je me garde toujours comme manche Java, il m'affiche tout ce que je dois savoir.

[00:27:32] et malheureusement, la précision des prévisions a un peu baissé ces deux ou trois dernières années, j'ai l'impression, je ne sais pas pourquoi. Ils ont un peu modifié le modèle météo,

[00:27:44] de Cosmo sur Econ, je crois que c'est ça qu'ils appellent ça, et depuis, ce n'est plus vraiment comme avant, du moins. Je ne sais pas si c'est peut-être aussi à cause de la météo, que la météo se comporte un peu bizarrement ces deux dernières années, mais avant, c'était plus fiable d'une certaine manière. Mais quand même, j'ai aussi testé d'autres modèles ou d'autres outils de prévision, même des outils payants, et personnellement, c'est avec le Deutscher Wetterdienst que je m'en sors le mieux.

[00:28:13] **Sebastian Barthmes:** Maintenant, tu as fixé les paramètres, d'accord, la météo est comme ça, je vais là et là. J'ai aussi lu que tu décrivais parfois dans les infos du DRV comment tu as effectué de tels vols. Il est toujours mentionné que tu travailles beaucoup avec Google, qu'est-ce que tu en tires et sur quoi fais-tu particulièrement attention ?

[00:28:30] **Lucian Haas:** Quand je ne sais pas exactement à quoi ressemble une région, enfin, je vole souvent, mais je n'ai pas encore des décennies d'expérience en vol de distance comme d'autres, donc je ne connais tout simplement pas certaines zones des Alpes. Et quand je vole par exemple, comme avec le plan de Speikboden, à travers des régions où je n'ai jamais été, et que c'est peut-être pour 50 ou 100 kilomètres, alors je veux savoir ce qui m'attend là-bas, et Google Earth est un outil incroyablement utile pour regarder la topologie et voir aussi, ce qui est important pour moi, les possibilités d'atterrissage hors piste. Surtout dans le Finchgau, il y a des vergers partout et je ne sais pas quoi, c'est très difficile, et alors je regarde s'il y a des terrains de sport ou s'il y a aussi des zones d'atterrissage hors piste appropriées.

[00:29:26] On peut aussi très bien repérer ce genre de choses là-dessus.

[00:29:29] **Sebastian Barthmes:** Tu te fixes des points de passage sur ton GPS ou tu as une sorte de mémoire visuelle, du genre tu l'as regardé une fois sur Google Earth et tu peux le ressortir pendant le vol en te disant : « Ah oui, j'ai vu que le terrain de sport devait être là, devant. »

[00:29:43] **Lucian Haas:** Oui, donc plutôt la deuxième option. En principe, je visualise le vol tellement souvent et je m'y prépare si longtemps que je sais finalement très précisément où se trouve quoi. C'est déjà intéressant. Dans la réalité,

ça a toujours un aspect différent et les montagnes sont d'une certaine manière plus hautes ou plus escarpées ou plus plates, c'est toujours un peu différent de ce qu'on s'imagine d'abord sur Google Earth. Mais fondamentalement, les grandes lignes des vallées, les cols et tout le reste, ainsi que les endroits où il faudrait peut-être faire attention pour un atterrissage hors piste, je peux bien les retenir, et ça fait partie de la préparation, le fait de m'imprimer ça pendant longtemps et de jouer avec différentes options.

[00:30:30] Je n'ai pas besoin de l'apprendre par cœur ou quoi que ce soit. Ça vient naturellement en passant deux ou trois heures sur l'itinéraire.

[00:30:38] **Sebastian Barthmes:** Mais tu le fais quand même. Tu restes deux ou trois heures devant l'ordinateur et, au moins pour les grandes routes, tu parcoures vraiment le trajet étape par étape avec la souris en regardant les différents coins.

[00:30:48] **Lucian Haas:** Oui, je dirais au moins, effectivement. Mais ce n'est pas vraiment comme on pourrait l'imaginer, un travail méticuleux où je passerais systématiquement au millimètre près en notant des choses précises, c'est plutôt de la curiosité, de l'intérêt ou aussi de l'hésitation entre différentes alternatives, où je me demande si je devrais faire par là, puis je retourne sur le DHVXC ou sur d'autres, sur XContest, pour regarder différentes routes qui y ont été volées, et puis je reviens sur Google Earth pour me demander si ça a du sens et si on ne pourrait pas faire autrement, et ainsi de suite, et à travers toutes ces allées et venues de réflexion et de planification,

[00:31:29] le temps s'envole tout seul. Donc ça passe très vite, après.

[00:31:33] **Sebastian Barthmes:** Si tu fais le calcul maintenant, tu voles cinq heures sur une longue distance, combien d'heures as-tu investi en préparation pour ça ? Est-ce que c'est à peu près équilibré ? Enfin,

[00:31:45] **Lucian Haas:** Oui, pour un trajet de cinq heures, je dirais que je ne me prépare peut-être même plus vraiment maintenant. Enfin, quand ça ne frôle pas vraiment les limites, quand le vol ne demande pas vraiment de tout donner, je m'en sors plutôt bien sans rien faire, enfin, directement depuis la vue. Je regarde juste où ça a l'air bien, j'y vais et ça passe. Mais si j'ai un vol où je profite de toute la journée, genre huit à dix heures de vol, je dirais qu'il y a probablement autant de préparation pour cette durée de vol.

[00:32:34] **Sebastian Barthmes:** Beaucoup de pilotes volent aujourd'hui leurs 100 kilomètres comme une chose standard, mais ils n'arrivent pas forcément toujours à aller beaucoup plus loin. Est-ce que cette préparation bien plus poussée pour ces longues distances est peut-être ce qui fait la différence pour beaucoup de pilotes ? Qu'on puisse dire que si on veut voler de très longues distances, il faut aussi investir proportionnellement dans la planification ? Je...

[00:32:53] **Lucian Haas:** Je pense qu'il y a certainement des types comme ça, mais pour moi, ça s'applique en tout cas. Je pense que la principale différence entre 100 et 200 kilomètres, c'est qu'à 100 kilomètres, on peut choisir l'heure de la journée. Et si on perd une demi-heure à bidouiller ou parce qu'on n'arrive pas à se connecter correctement quelque part, ça ne fait rien. Mais si on doit utiliser toute la journée pour faire son trajet, alors on vole aussi dans des conditions très difficiles, le matin par exemple ou le soir, où il faut vraiment piloter avec beaucoup de finesse et ne pas se permettre de faire d'erreurs, sinon on se retrouve bloqué au sol.

[00:33:39] Et c'est ça qui fait la différence. En gros, la marge d'erreur pour l'ensemble du projet de vol devient nettement plus faible quand on fait un long vol. À 100 kilomètres, ce n'est pas encore la même chose qu'à 200.

[00:33:54] **Sebastian Barthmes:** À partir de quelle distance dirais-tu que c'est, genre, l'indicateur où on se dit : « Waouh, il faut vraiment être un super pilote pour être arrivé aussi loin » ? Parce qu'on sait alors que, dans des conditions faibles et difficiles, il doit parfois se battre pour avancer. Oui,

[00:34:11] **Lucian Haas:** Je pense que ça dépend moins de la distance que du temps de vol réel. Enfin, je dirais que tout vol qui commence tôt et finit tard est très exigeant. Pour la distance, c'est une question de maîtrise : si on est un pilote qui maîtrise bien la aile, on peut très facilement parcourir 200 kilomètres avec une aile de compétition, une aile CCC. Parce qu'on n'a besoin que de 6 ou 7 heures pour ça. Et ça veut dire qu'on peut partir tranquillement à 11 heures et atterrir à 18 heures. Et là, eh bien, on choisit en quelque sorte le meilleur moment de la journée. Si on fait tout ça avec une aile A,

[00:34:58] c'est évidemment beaucoup plus exigeant. Ça veut dire que je dirais simplement que celui qui décolle à 9 heures du matin et atterrit à 20 heures a forcément réalisé une performance de haut niveau et que ça n'a certainement pas été facile. Ça demande déjà beaucoup de choses.

[00:35:13] **Sebastian Barthmes:** Ce qui est frappant aussi, c'est que les longues distances exigent aujourd'hui une vitesse moyenne très élevée pour réussir à dépasser vraiment les 250 kilomètres. Tout simplement à cause des limites de temps. À un moment donné, la lumière s'éteint. Ça signifie donc, au fond, qu'il faut toujours voler en mode compétition. Il faut tourner le moins possible, rester en poussée en permanence et tout ça, ce qui demande quand même énormément d'attention au pilote. Il doit vraiment être à fond tout le temps. Est-ce que c'est encore amusant de tenir comme ça pendant 10 heures ?

[00:35:42] **Lucian Haas:** Oui, alors il faut aimer ça, c'est clair. Je peux imaginer, ou plutôt j'ai déjà eu des vols où je me suis dit après : ouf, c'était épuisant, avoir le pied au plancher tout le temps et c'était vraiment capricieux aujourd'hui, et j'étais peut-être pas très solide psychologiquement non plus. Et du coup, c'est vrai que d'être constamment en mode course peut être, oui, c'est assez fatigant. Mais

[00:36:16] ce n'est pas forcément nécessaire pour faire de longues distances. Enfin, si on a par exemple un talent pour ça et qu'on a l'endurance, on peut aussi faire ses 250 kilomètres assez tranquillement en 10 à 12 heures. Ça a d'ailleurs déjà été montré plusieurs fois avec des ailes de type B.

[00:36:41] **Sebastian Barthmes:** Qu'est-ce que ça veut dire pour toi, voler sans faire d'erreurs ?

[00:36:43] **Lucian Haas:** Voler sans faute, ça veut dire qu'on ne perd pas de temps n'importe où. Donc, quand on fait une erreur, ça signifie généralement une perte de temps. Ça veut dire qu'on attaque une crête de la mauvaise façon, qu'on n'arrive pas à bien entrer dans la thermique et qu'on doit alors bricoler. Le plus gros défaut, c'est évidemment de finir par se laisser aller et de rester au sol. Mais en principe, une erreur peut aussi être de perdre simplement 10, 20 ou 30 minutes. Ou que l'on n'arrive pas très bien à entrer dans une bonne crête, au point de ne pas pouvoir la longer avec une vitesse moyenne élevée, mais de devoir la ramper en bas et de ne pas pouvoir voler aussi vite qu'on pourrait normalement.

[00:37:31] **Sebastian Barthmes:** Mais tu viens de dire toi-même que de longues distances se font aussi avec une ENB. Ça a déjà été montré. Il y a aussi des pilotes qui ont déjà fait 300 kilomètres dans les Alpes avec une ENB. Toi, par contre, tu ne voles pas avec une ENB, mais une END, une Zeno, et avant je crois une LM6 d'Ozone. Est-ce que ce ne serait pas même un plus grand défi pour toi de te dire : « Hé, je vais essayer tout ça avec une aile de classe inférieure » ?

[00:37:55] **Lucian Haas:** Oui, ce serait certainement un plus grand défi, c'est tout à fait vrai. Mais ce n'est pas quelque chose qui m'attire vraiment. L'année dernière, parce que j'étais curieux de voir comment je volerais avec une telle aile, je me suis prêté une aile de catégorie B et une de catégorie C pour des vols de distance. J'ai fait quelques vols avec et j'étais

[00:38:21] Enfin, pas de la manière la plus positive. J'aime simplement cette vivacité et aussi, bien sûr, la vitesse d'un D ou d'un Zeno, enfin d'un deux-liners en général. J'aime surtout la maniabilité en vol accéléré, parce que si on veut faire de longues distances, il faut voler en accéléré très souvent. Et j'adore la maniabilité du deux-liner, le fait d'avoir simplement le contrôle total sur l'angle d'attaque, sur les Bs, même en vol à demi ou en pleine accélération. C'est vraiment le top. Et depuis, je ne veux plus vraiment revenir à un trois-liners END, parce que ça me manquerait tout simplement maintenant.

[00:39:07] **Sebastian Barthmes:** Tu fournis aussi des documentations photos de beaucoup de tes parcours, notamment sur Facebook. Quand on regarde tes publications, certains parcours sont vraiment documentés avec énormément de photos. Maintenant, tu dis que tu voles un Zeno, un deux-liners ; certains pilotes diraient alors : « Oh, alors le mieux c'est de ne jamais lâcher les suspentes. Qui sait, ça pourrait me renverser le voile d'un coup. » Comment est-ce que tu fais ? Comment as-tu encore le temps et la main libre pour prendre des photos parfois vraiment réussies ? C'est assez délicat.

[00:39:33] **Lucian Haas:** Il y a aussi toujours des sections de parcours où il n'y a pas de photos. Et là, on sait que dans cette partie, ça s'est un peu corsé. Mais en principe, il y a toujours des traversées qui permettent de rester assez

tranquilles pour prendre rapidement un cliché d'une seule main. Et oui, on finit toujours par trouver une occasion de prendre la photo rapidement. Mais c'est vrai. C'est vraiment, il y a moins de temps et moins d'opportunités pour faire de belles photos que sur le LM6, par exemple. Donc le Zeno est, je trouve personnellement, encore un peu plus capricieux dans certaines situations. Mais c'est aussi une question d'habitude, bien sûr.

[00:40:17] **Sebastian Barthmes:** Quand tu vas voler maintenant, même si ce n'est pas toujours la super ligne, qu'est-ce qui définit pour toi, au final, le fait de dire que c'était un vol réussi ?

[00:40:27] **Lucian Haas:** Alors, je suis plutôt un type sportif dans mon approche du vol de distance. Ça me plaît toujours, et c'est pour ça que pour moi, c'est un vol réussi quand il y a eu un peu de défi quelque part. Quand je me suis dit à un moment donné : « ça n'était pas facile, mais j'ai réussi » et que j'ai réussi à gérer cette situation délicate d'une manière ou d'une autre. Et là, pour moi, c'était un bon vol. Ça veut dire que même si, par exemple, les conditions d'automne sont un peu faibles et que je tente un petit vol de distance et qu'au final je fais 30 kilomètres, si ça a été un défi pour moi et que ce n'était pas facile, alors c'était un bon vol pour moi si j'ai réussi.

[00:41:11] **Sebastian Barthmes:** À cet égard, quel a été pour toi le plus beau vol de 2018 ?

[00:41:18] 2018, c'était

[00:41:19] **Lucian Haas:** le plus beau vol au départ de l'Engadine. C'était vraiment, c'était vraiment très, très impressionnant. C'était la première fois que j'allais en Engadine et j'ai essayé de faire un triangle au départ de là, que personne n'avait encore fait. Ça descendait d'abord vers St. Moritz, puis vers le nord en direction du Walensee, puis le triangle passait vers Landeck en Autriche par-dessus le col de l'Alberg, et puis on revenait. Et vers l'Engadine. C'était très impressionnant parce que ça passe au-dessus de ces hautes montagnes suisses qui ont une topologie complètement différente de celle des montagnes qu'on voit au Tyrol du Sud ou

[00:42:10] dans nos Alpes du Nord au Tyrol, on les connaît. C'était déjà le clou du spectacle cette saison, du moins.

[00:42:22] **Sebastian Barthmes:** Si on regarde un peu ta carrière, tu n'as commencé le parapente qu'en 2012, si j'ai bien vu, mais tu étais déjà dans le top 5 du classement de vol de distance du DAV en 2016 et en 2017, tu étais même à la première place. Comment as-tu progressé si vite ? Sur quoi as-tu mis l'accent ?

[00:42:41] **Lucian Haas:** Tu me rappelles ça ? Eh bien, je voulais faire du vol de cross-country dès le début. C'était toujours ma motivation principale pour le parapente : avoir cette liberté avec le parapente, pouvoir explorer librement les montagnes avec un appareil si petit et léger. Oui, j'avais déjà mon brevet de vol à voile, ça m'a certainement aidé, même si je n'avais pas volé pendant 10 ans avant, au moins, ça doit faire environ 10 ans. Je crois que j'ai volé en vol à voile pour la dernière fois en 2002, puis il y a eu les études, le travail, et ainsi de suite, et je n'ai plus fait ça. Mais avec le vol à voile, pour obtenir le brevet, on a une formation météorologique beaucoup plus approfondie et

[00:43:31] cette compréhension a bien sûr aidé. En plus, j'avais étudié la technique aérospatiale, ce qui signifie que la compréhension aérodynamique était déjà là, ce qui m'a aussi aidé et c'est pourquoi je pense avoir eu une courbe d'apprentissage assez raide à cet égard. Toute la compréhension des courants dans les Alpes, les vallées, les zones d'ombre et tout ça, je l'ai apprise très rapidement.

[00:43:55] **Sebastian Barthmes:** On pourrait dire d'un côté que c'est du talent naturel, mais en même temps, tu as probablement beaucoup volé et donc beaucoup entraîné. Si un pilote normal venait vers toi maintenant et disait : « Écoute, je veux aussi faire des longues distances, comment puis-je me perfectionner ? Comment peut-on entraîner ça ? Sur quoi doit-il faire attention ? » Je pense...

[00:44:12] **Lucian Haas:** Ça dépend bien sûr de la personne, mais pour moi, ce qui a toujours fait la différence, c'est avant tout l'entraînement mental. La préparation avant et après, le fait de se pencher sur ce qu'on veut faire, où on veut aller, ce qu'on veut accomplir précisément, et aussi ce qu'on a fait de mal lors d'un vol, ce que d'autres ont fait, ce qu'ils ont fait de mal, et ainsi de suite. Pour moi, en tout cas, je me suis énormément investi dans le parapente, dans le vol de distance en particulier, en dehors du vol proprement dit. C'est pour ça que j'ai pu très bien identifier mes propres erreurs quand je les ai commises, et aussi les ramener aux choses qui en ont été le déclencheur.

[00:45:03] et l'éviter la fois suivante, et c'est très important, je pense.

[00:45:09] **Sebastian Barthmes:** Ça veut dire que chaque vol que tu fais est suivi d'une analyse systématique de ce que j'ai bien fait, où j'ai eu des hésitations, ce que j'aurais pu faire différemment, pourquoi j'ai pris cette décision, pourquoi je ne suis pas bifurqué à droite vers l'autre vallée, et ainsi de suite.

[00:45:23] **Lucian Haas:** Alors, j'y réfléchis beaucoup, c'est certain, et c'est souvent le cas que je dise d'avance, genre, je ne suis pas tout à fait sûr à un endroit, est-ce que ça passe peut-être par là ou est-ce qu'il vaut mieux passer par telle ou telle route, et puis pendant le vol, parce que j'ai déjà réfléchi à ces points clés au préalable, je peux aussi mieux évaluer la situation

[00:45:52] mieux évaluer la situation et aussi réaliser quand j'ai effectivement pris la mauvaise décision. Bien sûr, ça arrive tout à fait normalement qu'on se dise : « OK, je vais juste essayer comme ça, parce qu'il me manque les bases pour décider », et qu'on se retrouve alors à se tromper. Mais on peut alors savoir, ou peut-être réaliser assez tôt : « Ah, je me suis trompé, je peux peut-être encore faire demi-tour » et alors je prends mon plan B. Et quand on n'a pas seulement un plan, mais qu'on a toujours un plan B ou un plan C en plus, c'est aussi très utile.

[00:46:28] **Sebastian Barthmes:** Lors de la préparation, est-ce que tu prépares aussi en quelque sorte un plan B et un plan C, ou est-ce que c'est toujours situationnel quand tu voles ? Genre, tu te dis : « OK, je veux aller là-bas, si ça ne marche pas, je dois prendre la crête suivante ou peut-être changer de versant de vallée ou quelque chose comme ça. » Ou est-ce que c'est vraiment déjà intégré lors de la préparation ?

[00:46:47] **Lucian Haas:** Aux points clés importants, c'est définitivement déjà intégré lors de la préparation, oui. Donc quand je me dis, je ne connais pas encore ce col ou cette traversée, je vais d'abord le faire, ou je vois avec la météo actuelle que c'est peut-être critique ou que ça pourrait être difficile avec l'altitude de base pour atteindre ce point et celui-là, alors je me demande : d'accord, si je ne l'atteins pas, qu'est-ce que je fais ? Comment je peux continuer ? Parce que j'essaie toujours autant que possible...

[00:47:20] éviter les situations où je me dis : je ne suis pas sûr et si ça ne marche pas, je me retrouve au sol. Ce ne serait pas idéal, évidemment. C'est pour ça que je dis toujours que si je ne suis pas sûr d'une situation dans la planification, si je vois déjà les difficultés, je réfléchis systématiquement à un plan B pour cette situation et j'espère bien sûr que ce plan B fonctionnera alors, ou que si le plan A échoue, celui-là marchera au moins. Il est déjà arrivé assez souvent par le passé que le plan B ne fonctionne pas non plus, parce qu'il comportait aussi un risque d'échec, et c'était peut-être la situation météo qui faisait qu'il ne marchait pas, et ça peut arriver.

[00:48:03] **Sebastian Barthmes:** Cette façon de penser en termes de plans alternatifs avec A, B et C, est-ce aussi quelque chose que tu as peut-être appris des planeurs, parce qu'eux aussi doivent anticiper les zones d'atterrissage ou des choses du genre de manière complètement différente de nous, les parapentistes ? Est-ce que tu en as profité ?

[00:48:18] **Lucian Haas:** Peut-être un peu, oui. Enfin, bien sûr, cette mentalité de planéiste, le fait de prendre le vol au sérieux. Parfois, j'ai l'impression que les parapentistes voient ça un peu comme du vélo ou du ski, alors que pour moi, le parapente, c'est plutôt comme un pilote : on évolue dans un espace aérien avec la discipline requise, avec le risque correspondant. On ne tombe pas juste d'un vélo ou on ne finit pas dans un banc de neige, on peut s'écraser. Et cette conscience du risque, ça...

[00:49:04] Je pense que ça m'a été inculqué et appris très tôt en vol à voile, et j'en ai certainement bénéficié et beaucoup retenu comme base de réflexion.

[00:49:16] **Sebastian Barthmes:** Il y a deux ans, je crois, tu as fait une conférence lors de la journée sportive du DAV où tu as montré comment tu as volé sur un itinéraire précis. Et là, le modérateur de la journée, Ralf Schlöffel, a fait un commentaire en disant : « Ah, maintenant je comprends comment tu fais tout le temps, toujours bien directement dans le vent ». Ça montre que, dans beaucoup de cas, tu prends aussi des risques. Comment est-ce que tu gères ça malgré tout ? Enfin, comment évalues-tu ces risques liés au vent, par exemple ? Même quand tu te dis : « Oh, je dois passer au-dessus de la haute chaîne alpine », le vol dans le vent sera toujours d'une manière ou d'une autre présent, surtout sur de si longues distances.

[00:49:50] **Lucian Haas:** Oui, exactement, et c'est pour ça que, surtout sur les longues distances, c'est toujours présent et

[00:49:56] on n'apprend rien sur la théorie à ce sujet, sur le moment précis où un Lee peut fonctionner et quand c'est dangereux, et ainsi de suite. C'est certainement aussi parce que c'est un sujet très complexe et je pourrais certainement faire une conférence entière là-dessus, juste sur le Lee fliegerei et sur ce qu'on peut faire selon mon expérience. Mais c'est aussi toujours très subjectif, donc quand quel pilote peut le faire, avec quelles capacités et avec quelle aile. C'est pour ça que, oui, aucun auteur ou quoi que ce soit n'ose probablement écrire là-dessus en fait, parce qu'on peut vite se mettre sur la glace. On ne peut pas simplement reprendre la gestion des risques d'un autre.

[00:50:41] **Sebastian Barthmes:** C'est pratiquement le vol en Luffe, la science secrète du champion du Luffe.

[00:50:45] **Lucian Haas:** Peut-être, peut-être, je ne sais pas trop. Fondamentalement, oui, je pense qu'il faudrait plus de formation et qu'on devrait aussi plus en parler, à mon avis. Mais c'est évidemment une arme à double tranchant, parce que quelqu'un de novice qui reçoit ce genre de conseils peut très vite se mettre en danger.

[00:51:06] **Sebastian Barthmes:** Est-ce qu'il y a quand même genre trois conseils de base pour le vol en lee, que tu dirais qu'il faut absolument avoir et respecter ? Enfin, respecter dans le sens où on se dit : « Bon, là je sais exactement, je ne dois pas m'engager dans le lee. »

[00:51:21] **Lucian Haas:** Trois conseils, c'est difficile à dire de manière générale. Une chose, c'est en tout cas le côté psychologique : il faut être conscient qu'on entre dans une zone qu'on ne peut pas toujours évaluer à 100 %. Ça veut dire qu'il faut être vraiment actif avec tous ses sens et avoir son plan B en tête, quoi qu'il arrive. Ça veut dire : où est-ce que je peux faire demi-tour et atteindre une clairière avec une finesse de 3 pour 1 ou quelque chose comme ça ? Et est-ce que j'ai assez tourné, assez de distance avec le sol, etc., pour choisir une marge de sécurité un peu plus grande ? Et alors vraiment se dire : quelque chose ne va pas ici, j'ai trop de vent de face, le lee est trop fort ou quoi que ce soit, je fais demi-tour avant que les turbulences n'arrivent.

[00:52:14] Et j'ai déjà été dans cette situation où je me suis dit : d'accord, je dois passer par ici, je ne veux pas faire demi-tour et je continue tout simplement. Et au final, je me suis retrouvé au sol encore plus vite que si j'avais peut-être entamé une retraite dès le début. Oui, c'est une chose difficile d'évaluer correctement la zone de Lee. Le deuxième conseil serait alors de simplement

[00:52:39] se familiariser avec la topographie, il faut être vraiment sûr de la direction du vent, pas seulement à l'altitude où l'on se trouve, mais aussi sur la structure du vent régional et la façon dont se forment les brises de vallée. Et ensuite, tout dépend s'il s'agit d'une zone de Lee générée par le vent régional, par exemple par le passage au-dessus d'un grand massif montagneux ou de la crête principale ou quelque chose du genre. Ou s'il s'agit d'un Lee généré par des brises de vallée, par exemple par le contournement latéral de n'importe quelle

[00:53:23] ... d'une crête de vallée ou d'un quelconque déversement d'une ligne de crête plus basse. Et là, selon le cas, le révers peut se manifester différemment. Par exemple, ces révers régionaux, c'est-à-dire ceux générés par le vent régional, sont parfois plus faciles à voler, selon le cas, quand on se trouve en quelque sorte sous ce vent régional. On peut alors tâtonner dans l'ombre du vent et se faufiler un peu. Donc là aussi, je donnerais le conseil de s'approcher très prudemment, petit à petit, pour gagner en expérience et s'entraîner à ça avec...

[00:54:11] dans des conditions de vent faible, quand on dit qu'il y a peu de vent à grande échelle aujourd'hui, mais que là, je peux essayer avec cette idée de base de la zone d'ombre, et le faire, puis la prochaine fois, il y aura peut-être un peu plus de vent, alors on peut réessayer, et ainsi de suite. Du coup, on se prend soit un coup sur la tête, soit on tourne à temps, ou alors on n'en fait pas trop. Et c'est ça qui est important. C'est probablement le troisième conseil. Il ne faut jamais en faire trop et toujours écouter son instinct, et mieux vaut tourner à temps.

[00:54:46] **Sebastian Barthmes:** À quel point as-tu déjà exagéré ?

[00:54:51] **Lucian Haas:** Selon ton ressenti. Avec Lees, concrètement, peut-être une ou deux fois en fait. Enfin, une ou deux fois je me suis dit : d'accord, là ça va vraiment secouer. Mais les autres fois jusqu'à présent, enfin je vole en fait dans presque chaque vol de distance dans une situation de Lee à un moment donné, et c'était en fait toujours correct parce que, enfin je pense que ma gestion des risques, ma gestion personnelle des risques, est relativement ou plutôt du

côté prudent. Je vole souvent avec plus de distance par rapport à la pente que d'autres collègues qui raclent vraiment le long de la pente et qui roulent souvent mieux, parce que dans de telles situations de Lee, c'est évidemment comme ça que si on vole directement le long de la pente, qu'on est parfois

[00:55:40] ...on tombe moins dans les zones de décompression principales. Mais c'est quand même trop risqué dans beaucoup de situations. C'est pour ça que je vole souvent avec une pente un peu plus forte. Mais j'ai aussi...

[00:55:58] la marge de sécurité. Et c'est pour ça, je pense, que je dis maintenant que, par rapport au nombre de situations de lee que j'ai eues, j'ai eu relativement peu de situations critiques.

[00:56:12] **Sebastian Barthmes:** Ça veut dire que même si ça te déchire la poche, tu te dis : j'ai encore 500 mètres sous le cul à cet endroit, je vais encore m'en sortir.

[00:56:19] **Lucian Haas:** Oui, alors ces incidents sont extrêmement rares. En fait, je n'ai quasiment aucun problème qui soit, enfin, je n'ai quasiment aucun problème qui soit notable. Mais oui, j'y compte toujours. Et aussi, en ce qui concerne la gestion des risques, j'ai toujours un plan B et C. Par exemple, je vole aussi avec deux parachutes de secours et ce genre de choses. Donc, je suis déjà très soucieux de la sécurité.

[00:56:42] **Sebastian Barthmes:** Alors, tu dis que tu es ambitieux, aussi sur le plan sportif. Quels sont tes objectifs de pilotage pour cette année ?

[00:56:49] **Lucian Haas:** Cette année, enfin, bien sûr, j'adore l'Eigel avec le 300, ce qu'aucun Allemand n'a encore réussi à faire. Et c'est en fait la seule chose sur laquelle je me concentre un peu. Sinon, mes objectifs en tant que pilote sont principalement de tester peut-être de nouvelles routes, de revivre des expériences comme les vols de l'Engadin ou celui de Speikbot en 2017, ou quelque chose du genre. Ce sont vraiment les plus beaux vols que j'ai jamais faits. Mais attention, ne me comprenez pas mal, un vol en triangle est aussi quelque chose de super beau et que j'adore refaire. J'ai déjà hâte de le refaire aussi. Alors là, ça commence doucement à être le moment où on peut à nouveau un peu

[00:57:38] impatient et ne peut plus attendre que la saison de vol de distance recommence.

[00:57:43] **Sebastian Barthmes:** Sebastian, je te souhaite beaucoup de succès, peu importe les parcours, que ce soit sur des triangles standards ou des vols en grand polygone. Sur XC Revolution ou xc-paragliding.com, il y a la page correspondante où tu peux télécharger tes vols. Et je te remercie pour ces aperçus sur ta vie de pilote, sur tes connaissances en vol, et je te souhaite encore beaucoup de plaisir.

[00:58:05] **Lucian Haas:** Oui, avec plaisir. Merci et au revoir. Ça

[00:58:24] **Sebastian Barthmes:** était Sebastian Barthmes en conversation avec Lucian Haas. Ceux qui veulent en savoir plus sur la plateforme XC Revolution peuvent la trouver sur Internet à l'adresse www.xc-paragliding.com. J'avais déjà fait parler du projet au printemps dernier sur Lu-Glidz. Le lien vers le post correspondant se trouve dans les notes de l'émission sur le blog. Le podcast Podz-Glidz se trouve d'ailleurs sur le blog Lu-Glidz et sur Soundcloud. De plus, Podz-Glidz peut être abonné via des catalogues de podcasts connus comme iTunes, Spotify ou podcast.de. Si cet épisode de podcast ou les anciens articles de Podz-Glidz vous ont plu, n'hésitez pas à les recommander. Un lien, un commentaire, un "j'aime" sur Facebook, tout cela contribue à faire connaître Podz-Glidz et à transformer peut-être plus de pratiquants de parapente en auditeurs passionnés du podcast.

[00:59:13] D'autant plus que Podz-Glidz et Lu-Glidz sont disponibles gratuitement sur le net. Cependant, un podcast comme celui-ci, tout comme l'intégralité du blog, demande un certain investissement. Je fais délibérément le choix de ne pas me financer par la publicité. En revanche, un soutien volontaire de la part de mes lecteurs et auditeurs est très apprécié. Vous pouvez tout simplement devenir un contributeur de Lu-Glidz par un don PayPal ou par virement bancaire. La marche à suivre est décrite sur le site de Lu-Glidz. L'adresse du blog est www.Lu-Glidz.blogspot.com. Lu-Glidz s'écrit d'ailleurs Lu-Glidz. C'est tout pour aujourd'hui. Ciao, à la prochaine.