

# Der Kameramann

Podz-Glidz 7 — Yves Jonczyk

|               |                                                                                                                                         |
|---------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Published     | 2019-03-15                                                                                                                              |
| Episode page  | <a href="https://soundcloud.com/lu-glidz/der-kameramann-podz-glidz-07">https://soundcloud.com/lu-glidz/der-kameramann-podz-glidz-07</a> |
| Duration      | 00:53:38                                                                                                                                |
| Speakers      | Lucian Haas, Yves Jonczyk                                                                                                               |
| Languages     | Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)                                                                                             |
| Audio         | 0007-der-kameramann-yves-jonczyk.mp3                                                                                                    |
| Transcription | faster-whisper large-v3, language de                                                                                                    |
| Diarization   | pyannote/speaker-diarization-3.1                                                                                                        |
| Translation   | gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf                                                                                                            |
| Dictionary    | 13 correction(s) applied                                                                                                                |

## Contents

|                      |           |
|----------------------|-----------|
| <b>Deutsch</b>       | <b>2</b>  |
| Show notes . . . . . | 2         |
| Transcript . . . . . | 2         |
| <b>English</b>       | <b>16</b> |
| Show notes . . . . . | 16        |
| Transcript . . . . . | 16        |
| <b>Français</b>      | <b>28</b> |
| Show notes . . . . . | 28        |
| Transcript . . . . . | 28        |

# Deutsch

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

## Show notes

Podz-Glitz Folge #07: Yves Jonczyk, Kameramann der deutschen Gleitschirm-Nationalmannschaft, im Gespräch mit Lucian Haas.

Yves Jonczyk war zwölf, als ihm sein Vater erstmals eine Videokamera in die Hand drückte, damals noch im VHS-Format. Damit drehte er lustige Stop-Motion-Filme, und die Liebe zur Filmerei war geweckt. Yves ist heute 40 und filmt immer noch mit Begeisterung. Und da er auch Gleitschirm fliegt, ist es nicht schwer zu erraten, was da im Mittelpunkt seiner Filme steht.

In der Szene bekannt geworden ist Yves vor allem als Kameramann, der regelmäßig die deutsche Gleitschirm-Nationalmannschaft zu großen Wettbewerben wie Welt- und Europameisterschaften begleitet. Seine professionell gemachten, filmischen Tagesberichte zieren mittlerweile nicht nur die Webseite des DHV. Das Bildmaterial wird auch immer häufiger vom Fernsehen übernommen, und das sogar weltweit. Somit ist er zu einem wichtigen Botschafter des Gleitschirmsports geworden.

In dieser siebten Folge von Podz-Glitz erzählt Yves unter anderem darüber, wie es beim Filmen von Gleitschirm-Wettbewerben zugeht. Warum 43 Sekunden in den ZDF-Heute-Nachrichten ihm so viel bedeuten. Er gibt Tipps, worauf man bei einem guten Gleitschirmvideo achten sollte und verrät, wie es bei einem seiner Filmprojekte zu einem UFO-Alarm kam.

Die Filme von Yves Jonczyk sind auf seinem Youtube-Kanal zu finden: [www.youtube.com/user/flymovies](http://www.youtube.com/user/flymovies).

Weitere Infos auch auf Facebook: [www.facebook.com/flymovies](http://www.facebook.com/flymovies)

Wenn Du den Podz-Glitz und den Blog Lu-Glitz fördern möchtest, so findest Du alle zugehörigen Infos unter: [lu-glitz.blogspot.com/p/fordern.html](http://lu-glitz.blogspot.com/p/fordern.html)

Die Musik in dieser Folge von Podz-Glitz stammt von [www.jukedeck.com](http://www.jukedeck.com)

---

In der Folge 7 des Lu-Glitz Podcasts erzählt Yves Jonczyk, wie er zum Kameramann der deutschen Gleitschirm-Nationalmannschaft wurde – und was das in der Praxis bedeutet.

In der siebten Folge von Podz-Glitz erzählt Yves unter anderem darüber, wie es beim Filmen von Gleitschirm-Wettbewerben zugeht. Warum 43 Sekunden in den ZDF-Heute-Nachrichten ihm so viel bedeuten. Er gibt Tipps, worauf man bei einem guten Gleitschirmvideo achten sollte und verrät, wie es bei einem seiner Filmprojekte zu einem UFO-Alarm kam.

---

Links:

- [www.facebook.com/flymovies](http://www.facebook.com/flymovies): <http://www.facebook.com/flymovies>

---

Quelle: <https://lu-glitz.blogspot.com/2019/03/podz-glitz-07-der-kameramann.html>

## Transcript

[00:00:25] **Yves Jonczyk:** Podz-Glitz, der Lu-Glitz-Podcast. Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens. Heute mit Yves Jonczyk und Lucian Haas am Mikrophon. Yves Jonczyk war 12, als ihm sein Vater erstmals eine Videokamera in die Hand drückte, damals noch im VHS-Format. Damit drehte er lustige Stop-Motion-Filme und die Liebe zur Filmerei war geweckt. Yves ist heute 40 und filmt immer noch mit Begeisterung. Und da er auch Gleitschirm fliegt, ist es nicht schwer zu erraten, was da im Mittelpunkt seiner Filme steht. In der Szene bekannt geworden ist Yves

vor allem als Kameramann, der regelmäßig die deutsche Gleitschirm-Nationalmannschaft zu großen Wettbewerben wie Welt - und Europameisterschaften begleitet. Seine professionell gemachten filmischen Tagesberichte zieren mittlerweile nicht nur die Webseite des DHV.

[00:01:13] Das Bildmaterial wird auch immer häufiger vom Fernsehen übernommen, und das sogar weltweit. Somit ist er zu einem wichtigen Botschafter des Gleitschirm-Sports geworden. In dieser siebten Folge von Podz-Glidz erzählt Yves unter anderem darüber, wie es beim Filmen von Gleitschirm-Wettbewerben so zugeht. Warum 43 Sekunden in den ZDF-Heute-Nachrichten ihm so viel bedeuten, ergibt Tipps, worauf man bei einem guten Gleitschirm-Video achten sollte und verrät, wie es bei einem seiner Filmprojekte zu einem UFO-Alarm kam.

[00:01:44] Yves, glaubst du eigentlich an UFOs?

[00:01:46] **Lucian Haas:** Ich glaube nicht wirklich an UFOs. Aber ich glaube, das ist eine mega gute Idee. Es gibt viele Leute, die daran glauben und die manchmal vermeintlich auch solche Objekte am Himmel zu sehen glauben.

[00:01:56] **Yves Jonczyk:** Ja, du hast ja mit einem Projekt schon mal eine Art UFO-Alarm ausgelöst über München. Wie kam es dazu? Ja,

[00:02:03] **Lucian Haas:** das ist richtig. Das war ein Projekt, das ist eigentlich aus so einer Fun-Geschichte entstanden. Es gab mal zwei Drachenpiloten, die sind bei TARC von außerhalb von München in die Innenstadt oder an den Rand der Innenstadt geflogen. Und im Englischen Garten gelandet. Und durch einen Zufall hatte ich den österreichischen Drachenpiloten Wolfgang Sears kennengelernt. Und der hat einen Leuchtdrachen. Das muss man sich so vorstellen. Der hat so lange an dem Ding rumgebastelt, bis das halt als grüner Leuchtdrachen durch die Gegend fliegt. Und hat Neonröhren eingebaut oder was? Naja, ich glaube, der hat da solche Light-Strips oder sowas ähnliches eingebaut. Also irgendwas Leichtes dann auch, mit LEDs. Und dann hat er da aus dem Modellbau irgendwelche LiPo-Akkus dran und damit fliegt er dann durch die Gegend.

[00:02:54] Genau. Und da sind wir dann aufeinander zugekommen und er sagte, ey Yves, also ich fand diesen Flug nach München rein, den fand ich ziemlich cool. Hast du nicht Bock, sowas mal zu machen? Und da habe ich gesagt, du prinzipiell ja. Ich habe jede Menge Filmequipment und ich habe immer große Lust, das auszuprobieren. Und diese Twilight-Situation. Also wo es so langsam vom Tag in die Dämmerung geht, weil wir dürfen ja nur noch bis in die bürgerliche Dämmerung fliegen. Da haben wir uns auch strikt dran gehalten.

[00:03:27] Das ist was, wo du auch dein Equipment an die Grenzen führst. Weil gerade in dunkleren Situationen sind viele Kameras dann schon schnell überfordert. Ich war froh, dass es dann in dem Fall nicht so war. Also der Test hat sich gelohnt und für den Wolfgang hat es sich natürlich gelohnt, weil der einfach

[00:03:44] **Yves Jonczyk:** einen irren Flug dahin gelegt hat. Der ist mit dem Test gelaufen. Und

[00:03:46] **Lucian Haas:** dann ist der

[00:03:46] **Yves Jonczyk:** Drachen nach München bis in den Englischen Garten reingeflogen und der Drachen leuchtete dabei am Himmel. Das ist richtig, genau.

[00:03:53] **Lucian Haas:** Und er wurde außerhalb von München geschleppt und ist dann mit einer gewissen Höhe im Gleitflug dann Richtung

[00:04:00] **Yves Jonczyk:** München geflogen. Also würde ich mir vorstellen, dass das gar nicht so easy ist, vielleicht auch von den rechtlichen Genehmigungen, dass man da reinfliegen darf in den Englischen Garten. Habt ihr das heimlich gemacht oder war das wirklich zugelassen bis hin zu den ganzen Luftaufnahmen, die du da auch gemacht hast?

[00:04:15] **Lucian Haas:** Mhm. Also von den Luftaufnahmen ist es unproblematischer, weil ich eine entsprechende Aufstiegsgenehmigung für das Bundesland Bayern habe. Da kann ich, solange ich mich an die rechtlichen Bestimmungen halte, ich darf natürlich auch nicht nach Einbruch der Dunkelheit fliegen. Ich darf damit auch nur bis auf eine gewisse Höhe fliegen innerhalb der Stadt. Nicht über Menschenmengen, nicht über Straßen etc. Solange du dich daran hältst, ist das unproblematisch. Und das, was der Wolfgang gemacht hat, das war ja im Grunde genommen ein Gebrauch. Also der geplante Thermikflug, ihm ist halt nur die Thermik am Rand von München ausgegangen und dann

musste er halt im Englischen Garten landen. Du sagst, ich

[00:04:52] **Yves Jonczyk:** bin auch geflogen. Mit was fliegst du denn da? Ich bin auch geflogen. Ja, du hast gesagt, ich habe ja die Aufstiegsgenehmigung da über München. Achso, das

[00:05:00] **Lucian Haas:** war genau, das ist das Thema Drohne. Also ich bin mit der Drohne geflogen, beziehungsweise in dem Fall habe ich die Drohne jemandem Bekannten anvertraut, den ich sehr, sehr gut kenne, der auch entsprechend die Möglichkeit hat, Drohne zu fliegen. Also Drohnenführerschein und Versicherungsschutz und was du da eben heutzutage alles brauchst. Weil ich auf dem Olympiaturm stand, um mit einem 800 Millimeter, also mit einem Zoom-Objektiv einzufangen, wie der Wolfgang vor der Hela war, runtergekommen ist und geflogen ist. Und das ist auch eine Szene in dem Film.

[00:05:38] **Yves Jonczyk:** Gleichzeitig, dieses Projekt hat dann wirklich zu einem UFO-Alarm quasi geführt. Wie muss man sich das vorstellen? Ja,

[00:05:44] **Lucian Haas:** am nächsten Tag. Ja,

[00:05:46] **Yves Jonczyk:** am nächsten Tag. Da haben wir

[00:05:46] **Lucian Haas:** telefoniert und noch so ein bisschen über das Projekt gesprochen. Und dann sagte dann der Wolfgang, er hat es schon gesehen, im UFO-Forum haben welche was geschrieben und da hat einer auch ein Handybild hochgeladen. Das war tatsächlich so, also das war mitten in so einer Straßenflucht, noch so eine, wie du es aus der Innenstadt kennst, so eine Laterne da quer über die Straße gehangen. Die leuchtete schon und dahinter war dann eben so schemenhaft, dieses grüne Dreieck im Himmel zu sehen. Und mal ganz ehrlich, also wir beide wissen, was ein Drachen ist. Und können uns das vielleicht im Fernsehen dann auch vorstellen, dass das vielleicht in die Richtung geht. Aber wenn du das nicht kennst, dann fragst du dich natürlich schon, was macht dieser merkwürdige, merkwürdig geformte Flugkörper da um die Uhrzeit in dem grünen Himmel? Und so war das dann wohl auch.

[00:06:32] Also da sind ein paar drauf aufmerksam geworden und haben das dann gleich erstmal in ihrer UFO-Community gepostet und gefragt, hey, habt ihr das auch gesehen? Und war das vielleicht irgendwas, was wir nicht kennen?

[00:06:41] **Yves Jonczyk:** Der Film heißt Nightrider und hat auch im Internet, YouTube und so weiter relativ viele Klicks. Und der ist ja dann sogar ins Kurzfilmprogramm des Coup IK dann reingekommen. Nun bist du heute in der Szene bekannt als derjenige, der immer die deutsche Nationalmannschaft begleitet zu Europameisterschaften, zu Weltmeisterschaften. Und da dann immer von jedem Task quasi Tagesvideos lieferst, wo du sagst, tagesaktuelle Berichterstattung, was ist gelaufen? Wie kam es eigentlich dazu? Wie kam dieser Kontakt zu der Nationalmannschaft zustande? Angefangen hat das Ganze

[00:07:14] **Lucian Haas:** in 2018. 2009 bei der WM in Mexiko, in Valle de Bravo, wo ich durch Zufall war und ein bisschen die Corinna Schwiigershausen gefilmt habe, die zu der Zeit da war. Die hatte natürlich Kontakt zum Nationalteam im Gleitschirmfliegen. Klar, also so die Drachenszene und die Gleitschirmszene im DHV, die kennen sich natürlich auch. Und dann haben wir dann den einen oder anderen Piloten interviewt, den Olli Rössel, den Thorsten Siegel. Also du musst da auch echt mal reinschauen. Ich schaue mir das ab und zu nochmal so an. Also Spaßes halber an. Also erstmal wie grottig die Videoqualität damals war und wie jung die damals noch alle waren. Das ist zehn Jahre

[00:07:56] **Yves Jonczyk:** her. Das

[00:07:57] **Lucian Haas:** ist zehn Jahre her, ja, ja. Und auch was die für Equipment damals geflogen sind. Der Thorsten ist noch für Swing geflogen. Die Eva Wischniewska ist damals noch geflogen. Und du hast da also heute Schirme, wahrscheinlich so D-Klasse und darüber Triple C. Wo du dir so sagst. Na ja, die Leistung hast du heute mit modernen B-Schirmen. Das ist also auch Wahnsinn, daran einfach mal abzulesen, was sich bei uns in der Gleitschirmszene

[00:08:22] **Yves Jonczyk:** einfach getan hat. Wie muss ich mir das vorstellen? Ist danach quasi der DHV auf dich zugekommen und hat gesagt, du, nächstes Mal die EM, da sind wir da und da. Kommst du auf jeden Fall mit? Oder wie muss ich mir das vorstellen? Ja, also ich glaube, die

[00:08:34] **Lucian Haas:** Stelle Gleitschirm, die war zu der Zeit so ein bisschen frei. Der Charlie Joest macht da hervorragende Beiträge im Bereich Drachen und hat sich darauf spezialisiert. Das macht er ja heute auch noch. Aber Gleitschirm war so ein bisschen ein Bereich, wo sie niemanden hatten.

[00:08:51] Und das hat dann zwar noch von 2009 bis 2012 gedauert, bis wir dann auch wirklich zum ersten gemeinsamen Einsatz da gefahren sind nach St. André. Aber ja, klar, die haben das Potenzial erkannt. Und wir haben uns da erst mal auf einer gegenseitig sehr bekömmlichen Art und Weise einig. So nach dem Motto. Also okay, du bist kein Praktikant mehr. Reisekosten kriegst du gezahlt oder so in die Richtung. Aber mach das mal. Und wenn das ankommt und wenn das ein Format werden kann, dann können wir das sicherlich auch gerne nochmal machen. Also das hat schon ein paar Jahre Bewährungszeit gebraucht, bis das dann auch wirklich so in das Format übergegangen

[00:09:33] **Yves Jonczyk:** ist, wo wir heute sind. Und fährst du dorthin und wirst du dann am Ende quasi vom DHV bezahlt? Die sagen dir, du kriegst einen Tagessatz X dafür, dass du jetzt hier dabei bist. Oder wie läuft das? Im

[00:09:44] **Lucian Haas:** Grunde genommen läuft das wie ein Auftrag, wie du ihn in der Filmszene hast. Also es gibt eine Beschreibung, was soll da gemacht werden. Und mittlerweile helfen da, glaube ich, auch die Kontakte, die ich über die Zeit aufbauen durfte, zum Fernsehen sehr weiter. Denn es ist am Ende auch mit meiner Verantwortung, das zu managen, dass das Material, was da erstellt wird, beim Fernsehen landet. Dass das fernsehgerecht aufbereitet wird. Also die haben halt auch eine gewisse Art und Weise, wie sie Material gerne angeliefert haben möchten. Und dass ich dann aber auch Kontakt mit der Redaktion halte. Das geht teilweise über Monate im Voraus. Dass du dich schon mal mit möglichen Redakteuren, die zu dem Zeitpunkt Dienst haben könnten, unterhältst und sagst, pass mal auf, wir haben da wieder unser großes Sportevent.

[00:10:37] Da haben wir jetzt, meistens geht das nämlich über den BR, weiß ich nicht, fünf bayerische Piloten. Auf die sind sie immer etwas anders scharf. Haben wir mit dabei, wie sieht es denn aus, können wir da wieder was zusammen machen. Und das hat sich mittlerweile auch eingespielt. Die Online-Redaktion vom BR ist jetzt auch sehr interessiert. Die können wir wahrscheinlich jetzt für die anstehende WM in Nordmazedonien begeistern. Und so vertieft sich das halt über die Jahre. Aber wenn ich mir das so überlege, 2012 das erste Mal, jetzt sind wir bei 2019. Also es braucht schon so ein paar Wettbewerbszyklen. Bis das dann auch richtig gut funktioniert, ja.

[00:11:14] **Yves Jonczyk:** Und ist das ja vom DRV eigentlich sehr professionell gedacht zu sagen, wir machen in diesem Fall eigentlich wirklich professionelles Videomaterial, was wir dann auch den Medien entsprechend anbieten können. Machen das eigentlich andere Nationalmannschaften auch so oder andere Länder?

[00:11:28] **Lucian Haas:** Ne, ich glaube, da ist ein großer Medienneid.

[00:11:32] Also es ist unterschiedlich. Ich werde teilweise schon angesprochen von unseren osteuropäischen Gleitschirmpiloten. Also erstmal, das ist unfair, dass die deutschen Filme haben und wir nicht. Und wir bezahlen dich in Bier. Willst du das nicht bei uns lieber machen? Bisher habe ich immer abgelehnt.

[00:11:51] **Yves Jonczyk:** Also du müsstest wahrscheinlich auch viel Bier trinken, wenn du das solltest. Entsprechend darfst du auch was reinkommen. Hat

[00:11:56] **Lucian Haas:** sich allerdings bei der letzten EM ergeben, dass die FAI darauf aufmerksam geworden ist. Und mittlerweile wir auch die FAI beliefern. Und somit auch teilweise einen Return erzielen, dass es eben nicht mehr ganz so kostenintensiv für den DRV alleine wird. Sondern das bedeutet natürlich schon mehr Arbeit, aber es ist ein sehr schönes geteiltes Format. Und so haben wir ja auch die Möglichkeit, das von uns bestimmte Material weiter in europäischen, wahrscheinlich sogar in weltweiten Medienraum zu tragen. Darüber, dass die FAI eine Medienagentur in Europa hat. Die haben München bedient und mit denen zusammenarbeitet und die haben einen wirklich exorbitant guten Medienverteiler.

[00:12:44] Und über den hauen die das raus. Das ist also auch nicht nur so, dass die leidenschaftslos das Material nehmen mit einem Timecode und dann weitergeben. Sondern da gibt es dann auch nochmal bei dieser Agentur einen Redakteur, der Textbrocken da verdauungsgerecht, medienverdauungsgerecht aufbereitet. Und ein kurzes Briefing und so weiter. Und worum geht es? Hier hast du den 3-Minüter, hier hast du den 5-Minüter, hier hast du den 11-Minüter und

alles, was man so braucht. Also wirklich sehr, sehr professionell von der FAI auch arrangiert. Und da dürfen wir mittlerweile Material zu Ballen steuern und das kompensiert die FAI dann auch wieder zurück an den DRV.

[00:13:24] **Yves Jonczyk:** Gibt es da denn eigentlich irgendetwas wie eine Erfolgsbeteiligung oder so? Wenn du sagst, wow, ich wurde jetzt auf fünf Fernsehstationen oder auf zehn Fernsehstationen gezeigt, kriegst du dafür auch irgendwie ein zusätzliches Return? Nein, überhaupt nicht.

[00:13:38] **Lucian Haas:** Da ist auch immer noch so dieser Grundidealismus vom ersten Mal, als ich das gemacht habe, mit dabei. Also es war nie die Absicht, damit Geld zu verdienen. Und ich glaube, das ist leider heute auch noch nicht so. Wenn ich immer so überschlage, was ich alleine in Kameras und Drohnen investiert habe, bin ich glaube ich auch für die nächsten fünf bis zehn Jahre beschäftigt. Und dann habe ich noch nicht die Arbeitszeit reingerechnet und dann habe ich immer noch nichts verdient. Also es ist mehr die Liebe zum Sport. Und einfach die Möglichkeit, das weiter verteilen zu dürfen. Ich finde das phänomenal gut, ja.

[00:14:10] **Yves Jonczyk:** Das heißt, wenn man es richtig verstehen will, du hast noch einen ganz anderen Job, mit dem du eigentlich Geld verdienst. Die Filmerei, das ist dein Hobby. Und wenn du da zu so einer Weltmeisterschaft oder Europameisterschaft fährst, dann geht da dein Urlaub drauf. Ja,

[00:14:25] **Lucian Haas:** ich habe zum Glück ein Arrangement mit meinem Hauptarbeitgeber treffen können, der sowas erlaubt. Also sowas musst du dir in Deutschland ja wahrscheinlich auch überall anders erlauben lassen. Dass du neben deinem Hauptberuf eine zweite Tätigkeit mit dem Einkommen überhaupt betreiben darfst. Und es ist lustig, wie du das gerade gesagt hast. Weil wenn du heute mit Leuten im Film sprichst und genau über dieses Thema sprichst, dann sagen die, endlich einer, der es kapiert hat. Und du hast es ja gut, weil du hast auch einen echten Beruf. Die Herausforderung in der Medienbranche ist ganz klar. Ich glaube, das kriegen auch viele mit. Die Preise werden da sehr gedrückt. Das Equipment. Das Niveau, auf dem wir uns bewegen. Weil sonst könntest du nicht Material an Fernsehen und FAI liefern. Das ist kurz vor Kino.

[00:15:10] Und das Equipment, mit dem ich drehe, ist definitiv Kino-Equipment. Was du sonst für eine Kinoproduktion hernehmen würdest. Das ist dann aber vom Preispunkt her so enorm, dass wenn ich das basierend auf dem Equipment und auf der Arbeitszeit dem Verband berechnen würde oder der FAI berechnen würde, dann würde ich das sicherlich nicht nehmen. Weil da kommen wir auf den Preispunkt. Das kann sich dann kaum noch einer leisten. Oder du müsstest das einfach viel, viel öfter machen als Hauptjob. Ich glaube aber nicht, dass das so richtig gut funktioniert. Ich glaube, das Modell, wie es jetzt ist, ist sicherlich das Bessere.

[00:15:42] **Yves Jonczyk:** Und sind ja so große Wettbewerbe wie Weltmeisterschaften und Europameisterschaften sind ja nicht einfach nur mal schnell ein Wochenende, sondern da bist du wirklich eigentlich zwei Wochen, glaube ich, unterwegs. Und investierst da deine zwei Wochen Urlaub rein. Jetzt erzähl mal so ein bisschen vor Ort, wenn du dann da bist. Wie läuft so ein typischer Tag ab, wenn du sagst, okay, Wettbewerb ist gestartet. Wir sind jetzt am zweiten Wettbewerbstag. Erzähl mal, was musst du machen? Stehst du morgens um sieben auf oder schon um fünf, weil du noch den letzten Abend schneiden musst? Oder wie geht sowas ab? Am zweiten Tag ist

[00:16:15] **Lucian Haas:** erstmal so ein bisschen Nervosität in der Luft, weil das ist für manche vielleicht ein neues Fluggebiet. Auf alle Fälle sind die erstmal sehr, sehr viel mit sich selber auch beschäftigt. Live-Tracker einsammeln und gucken, dass jeder sein Lunchpaket hat. Und was gibt es da nicht alles? Und es geht natürlich darum, der erste Tag zählt oder der erste Wettbewerbslauf zählt natürlich genauso wie jeder andere. Du bist schon voll drin. Du musst voll da sein und musst punkten für dich und fürs Team. Und für mich bedeutet das, dass ich sensibel sein muss. Ich glaube, ein Teil, warum das überhaupt funktioniert, ist, dass ich selber Pilot bin und so ein bisschen die Abläufe auch kenne. Wann möchte ich angesprochen werden in der Vorbereitungsphase?

[00:17:00] Und wann ist es für mich eher schwierig? Und über die Jahre sicherlich auch die Piloten besser zu kennen. Denn nicht jeder geht gleich sofort raus, wenn es heißt, the window is open und haut sich in den Startzylinder und guckt dann eine Stunde rum. Es gibt auch ganz entspannte Piloten, die noch über eine halbe Stunde warten und sagen, also weißt du, von der Tagesgüte heute, das sind die erfahrenen Piloten, so ein Pepo oder ein Ulli oder so, oder auch ein Thorsten. Die sagen dann, ey, was soll ich da eine Dreiviertelzeit machen? Ich muss eine Dreiviertelstunde zusätzlich in

der Luft verbringen. Also ich bin wahrscheinlich schon genug geflogen in meinem Leben. Hier geht es mir eher um den Wettbewerb. Die kannst du dann ganz gut interviewen. Unsere Youngsters oder welche, die vielleicht neu dabei sind, die wollen unbedingt, weiß ich nicht, vielleicht alles richtig machen oder einfach ein Gefühl für den Tag bekommen.

[00:17:48] Oder es ist natürlich schon so, dass du im Startzylinder, wenn es dann losgeht, willst du schon mit der Höchste sein. Das ist natürlich ein Vorteil. Und die sind dann eher schneller weg. Also da muss ich dann hinterher sein, wenn ich mit denen noch ein Interview mache. Wenn ich ein Interview kriegen will. Man kann das dann aber über die Zeit ganz gut austauschen. Also du kannst ja dann erstmal mit den erfahrenen Jungs anfangen und dann im weiteren Verlauf des Wettbewerbs die Interviews machen. Ja, und dann sind die alle weg. Idealerweise habe ich ein oder zwei Piloten noch eine Kamera dran montiert und die haben sich bereit erklärt, mit der Kamera zu fliegen. Am ersten Tag oder beim ersten Lauf ist das auch immer so eine Sache. Zum Trainingstask und zum Einfliegen nehmen die gerne mal eine Kamera mit. Im Wettbewerb musst du dann schon gucken. Wer ist so cool und nimmt eine Kamera mit, erstens. Und wer ist so cool und nimmt eine Kamera mit und kommentiert dann vielleicht auch noch ein bisschen was.

[00:18:36] Weil dummerweise steht da das Fernsehen total drauf, was ich verstehen kann. Aber ich finde, es ist auch schon eine außerordentliche Leistung von einem Piloten, wenn er im Wettbewerb fliegt. Und dann noch die Kapazität hat, während des Wettbewerbs so einen Lauf zu kommentieren.

[00:18:52] **Yves Jonczyk:** Finde ich klasse. Das heißt, du als kameradenkender Mensch. Oder in Bildern denkender Mensch. Sagst dir, okay, jetzt nehme ich mir den Ferdinand Vogel als Pilot oder sowas. Sagt, der kann das bestimmt. Dem erkläre ich hier, ich montiere dir die Kamera da und dahin. So geht sie einzuschalten. Ich verkabel dich noch, um ein Mikro zu legen oder sowas. Und dann erzähl doch mal irgendwas in der Luft. Oder gibst du dem ein Skript, was der so ein bisschen erzählen soll. Oder wie geht sowas?

[00:19:17] **Lucian Haas:** Also erstmal bin ich an der Stelle GoPro sehr dankbar, dass sie endlich Kameras erfunden haben, wo du nur einmal draufdrücken musst. Und das macht mehreres. Das schaltet die Kamera ein. Das startet die Aufnahme. Und wenn er fertig ist. Dann muss er nur auf den gleichen Knopf nur noch einmal draufdrücken. Und das beendet die Aufnahme und macht die Kamera wieder aus. Das hilft mir auch sehr dabei, Akku zu sparen. Und jetzt hast du den Ferdi rausgepackt. Der Ferdi ist ein super sympathischer Typ. Ich finde, das ist ein mega Asset von der Nationalmannschaft. Mit dem haben wir so einen sympathischen Piloten bekommen, der gerne auch im Flug kommentiert. Und genau so läuft das. Wir überlegen uns vorher, was ist denn heute die Drehzeit? Die Drehrichtung. Dementsprechend wird die Kamera positioniert. Weil das ist ja doof, wenn du die Kamera meinetwegen links außen hast und es wird rechts gedreht.

[00:20:04] Dann kannst du nicht so gut ins Pulk filmen. Also darüber machen wir uns schon Gedanken. Und dann düst der los. Ein Skript kriegt der nicht. Sondern der kriegt einfach nur von mir die Bitte mit auf den Weg. Hey Ferdi, heute ist der erste Tag. Bitte denk dran, heute ist der erste Lauf. Kommentier das bitte mal so in die Richtung.

[00:20:23] Und dann je nachdem, wer der Auftragnehmer ist. Ob das jetzt mehr FAI gerichtet ist oder mehr BR gerichtet ist. Machst du dir vielleicht noch Gedanken, ob er jetzt sagt, schönen Gruß von den bayerischen Piloten. Oder Grüße von der Nationalmannschaft. Und dann kommentiert er da so ein bisschen. Und der hat das auch ganz gut drauf im Flug zu kommentieren. Das macht

[00:20:46] **Yves Jonczyk:** er sehr souverän. Jetzt in so einem Tag. Du sagst, okay, das sind die Startvorbereitungen. Davor machst du vielleicht noch Interviews. Dann gibst du jemand eine Kamera mit. Der geht jetzt fliegen damit. Was machst du noch am Boden? Worauf achtest du? Was suchst du da für Bilder noch?

[00:21:00] **Lucian Haas:** Also für mich ist Start natürlich einer der hektischsten Momente. Weil am liebsten würde ich drei oder vier Kameras gleichzeitig bedienen. Das geht aber nicht. Das Maximum, was du machen kannst, ist, du kannst irgendwo eine Kamera aufstellen und vielleicht einen Timelapse machen vom Start. Das sieht immer ganz gut aus. Vor dem Start machen wir gerne Interviews. Um Revue passieren zu lassen, wie der Lauf vom Vortag vielleicht war. Wie die Wetteraussichten sind. Was für eine Aufgabe gesetzt wurde. Wie sie die Aufgabe einschätzt. Was vielleicht gute Linien sind, die sie sich überlegt haben. Vielleicht auch noch ein, zwei Kommentare zur Tagesgüte. Und dann sind die ja weg. Also dann fliegen meine Kameras. Das Maximum, was du dann noch machen könntest, wäre mit einem Tandem zu

fliegen. Und da musst du dann schon eine der ersten Entscheidungen auch treffen. Will ich selber fliegen und die in der Luft filmen?

[00:21:46] Dann gehst du meistens nach einer halben Stunde, dreiviertel Stunde landen. Hast dich irgendwo verabredet mit dem Harry Bunz, der dem Feld hinterher fährt. Und natürlich beobachtet, wo die unterwegs sind. Wenn ich also Unterwegsaufnahmen haben will, dann muss ich das irgendwie hinkriegen, dass wenn ich geflogen bin, dann habe ich vielleicht im Startpult ein bisschen gefilmt. Gehe dann landen und fahre dann mit. Und dann war das schon für mich ein ganz toller Tag. Weil ich in die Luft gekommen bin und filmen durfte. Du kannst versuchen mit einem Tandem natürlich hinterher zu fliegen. Das klappt aber meistens nicht so richtig gut. Weil, wenn wir mal ehrlich sind, die Jungs sind schnell. Die sind verdammt schnell. Da kommst du mit einem Tandem nicht hinterher.

[00:22:25] Die dritte Möglichkeit ist den Start, soweit das auch mit der Wettbewerbsleitung abgesprochen ist. Und solange das auch die Landesregularien zulassen, dass du sowas mit der Drohne filmst. Was in der Regel sehr schöne Aufnahmen werden. Und mittlerweile habe ich eine Drohne, wo ein 105mm Objektiv dran ist. Das heißt, teilweise muss ich schon von denen wegfliegen, damit sie wieder im Bild sind. Und das kommt dann immer ganz gut an. Weil da haben wir möglichst viel Abstand und wenig Stress mit Kollisionen. Oder dass da mal einer unterwegs ist. Und da hilft es natürlich selber dann auch, wieder Pilot zu sein. Weil ich die Drohne meistens ins Lee stelle, wo eh keiner hin will. Und dann ist das

[00:23:08] **Yves Jonczyk:** völlig stressfrei. Nun sagst du, okay, Kamera für den Piloten, der dann vielleicht fliegen geht. Du fliegst, du hast eine Kamera am Boden, mit der du was filmst. Oder vielleicht zwei unterschiedliche. Eine lässt du jetzt als Timelapse laufen, was anderes wieder anders. Dann hast du deine Drohne dabei. Was schleppst du eigentlich alles dann weg? Dann hast du deine Ausrüstung mit. Was wiegt das überhaupt? Ist das ein ganzer Koffer voll?

[00:23:28] **Lucian Haas:** Ich will nicht

[00:23:29] **Yves Jonczyk:** wissen, was das

[00:23:29] **Lucian Haas:** wiegt. Ich mache dazu auch keine Kommentare. Vielleicht gibt es hier den einen oder anderen, der bei einer Airline arbeitet und nicht mal sieht. Nein, also das ist definitiv eine ganze Menge. Ich gehe mal davon aus, dass das so sechs, sieben, acht Kameras sicherlich sind. Plus Objektive. Und dann eben in verschiedenen Ausführungen. Dann hast du ja noch Audio-Equipment auch noch mit dabei, weil du die Voice-Overs sprechen musst. Weil du vielleicht ein Mikrofon mal an den Piloten dran machst, wenn der fliegt, damit du besseres Audio bekommst. Und dann hast du noch das ganze Drohnen-Geraffel. Also ja, das ist definitiv ganz viel Zeug. Und teilweise auch echt schwer. Leider ja. Also ich würde sagen, so 15 Kilo Rucksack oder so kommt da ganz schnell zusammen.

[00:24:15] **Yves Jonczyk:** Nun ist das ja auch wahrscheinlich ein ganz schöner Wert, der dann dahinter steckt. Du hast gesagt, die Ausrüstung, das kann der DRV vielleicht selber gar nicht. Würde da gar nicht reinkommen mit den Honoraren, die er dir zahlen kann. Nun fährst du in Länder wie Mexiko, Mazedonien, Kolumbien, Brasilien, wo sowas stattfindet. Das ist ja auch sowas, wo du denkst, hm, da gibt es auch Leute, die vielleicht gerne mal die Finger lang machen. Ist dir da schon mal was weggekommen oder hast du da irgendwelche blöden Erlebnisse gehabt?

[00:24:39] **Lucian Haas:** Ja, definitiv. Also am Eröffnungstag in Kolumbien ist mir meine Hauptkamera geklaut worden. Da hatte ich zum Glück eine Reiseversicherung, die habe ich dann darüber wiederbekommen. Aber das war eine ganz doofe Situation. Und wenn ich so zurück gucke, bin ich selber erstaunt, wie professionell das dann weiter abgelaufen ist. Dann hatte ich nämlich nur noch so eine spiegellose DSLR mit einem Mikrofoneingang. Und dann ist dir erstmal viel genommen. Also du kannst nicht mehr zoomen. Die Qualität war auch nicht ganz so toll wie von der Hauptkamera. Und dann hatte ich aber das Glück, dass ein anderer Filmer von den Schweizern, in den USA war und dann auch rübergekommen ist nach Kolumbien.

[00:25:27] Und denen habe ich gesagt, kauf mal so eine billig 230 Euro oder sowas Kamera von B & H Photo, die einen Zoom hat und bring die mir mal mit. Und ich war total glücklich, dass ich nach 4, 5 Tagen endlich wieder zoomen konnte. Aber natürlich, das passiert und du machst dir sehr viele Gedanken auch darüber. Versichere ich mein Equipment? Wenn du es versicherst, das kostet ein Heidengeld, dann musst du das wieder auf den Auftragswert draufschlagen, weil irgendwer muss es ja bezahlen. Oder versicherst du es nicht? Und welche Kameras nimmst du dann

in welche Länder mit? Ich mache da schon einen großen Unterschied, ob ich jetzt mein Hauptequipment mitnehme. A vom Gewicht her, weil die besten Kameras wiegen leider auch das meiste.

[00:26:11] Und B natürlich auch unter dem Aspekt, kommt was weg oder kommt was nicht weg. Eigentlich ist das alles so knapp kalkuliert, dass da nichts wegkommen darf. Wenn da was wegkommt, dann hast du es. Dann hast du schon echt ein Thema. Aber ich glaube, das geht jedem so. Wenn dir eine Kamera geklaut wird, dann

[00:26:25] **Yves Jonczyk:** bist du auch nicht glücklich. Nun ist das technisch ein immenser Aufwand, den du da eigentlich betreibst. Lohnt sich das eigentlich? Also gerade diese Tag-für-Tag Task-Videos, werden die eigentlich wirklich viel geguckt?

[00:26:38] **Lucian Haas:** Ich denke, wir haben da so eine Verbreitung von unterschiedlich 1.500, 2.000 Klicks. Und es ist ja für jeden frei zugänglich. Und das ist ein Service an die Mitglieder. Jetzt haben wir im DHV was, ich glaube 40.000 oder 35.000. Da würde ich mir schon natürlich auch wünschen, wenn ich mal 35.000 gegen 2.000 gegenrechne. Klar, bist du da ehrgeizig und denkst dir so, ey, das wäre ja irgendwie mal cool, wenn da auch mehr reingucken. Auf der anderen Seite verteilen wir das auf anderen Kanälen, wo auch sehr, sehr viel Zugang darüber erfolgt. Jetzt war ich ja gerade in Valle de Bravo. Und ich fand, das war ein mega Erfolg, dass der BER online da über die Monaco Open berichtet hat.

[00:27:23] Das war auch so ein 40, 50 Sekünder auf deren BR-Sport-Facebook-Seite. Mittlerweile haben da 12.000 Leute drauf zugegriffen. Und das wird gesehen. Und dann gibt es ja noch den nicht messbaren Bereich, nämlich alle die, die wir dann während so einer Weltmeisterschaft oder Europameisterschaft übers Fernsehen erreichen. Das kann ich mir nicht vorstellen. Das kannst du nur ganz schwer messen. Aber ich glaube, da machen wir schon auch die richtige Arbeit, da mehr an diese BR-Sport-Facebook-Redaktion ranzugehen. Weil ich glaube, solche Online-Geschichten, das ist schon die Zukunft und die Zielgruppe, die wir erreichen wollen. Das sind ja jetzt nicht die 50-, 60-Jährigen, die irgendwie abends dann Fernsehen gucken. Die finden das, glaube ich, mal interessant oder denken sich, oh mein Gott, die Jugend.

[00:28:09] Aber im Grunde genommen wollen wir ja von der sportlich-redaktionellen Arbeit ein Publikum, begeistern, was sicherlich auch noch nicht fliegt und sagt, Mensch, das ist ja ein cooler Sport, da möchte ich gerne mitmachen und das interessiert mich jetzt.

[00:28:24] **Yves Jonczyk:** Du hast es ja auch schon mal in die ZDF-Heute-Nachrichten geschafft mit einem kurzen, eigentlich relativ kurzen Clip, wenn ich das richtig weiß, irgendwie so 43 Sekunden oder so was waren das. Erfüllt einen das trotzdem mit Stolz, auch wenn das nur so ein kurzes Ding ist?

[00:28:39] **Lucian Haas:** Ja, das

[00:28:40] **Yves Jonczyk:** ist, also

[00:28:42] **Lucian Haas:** ich finde, das ist schon irgendwo ein Höhepunkt. Du machst das mehrere Jahre und dann bist du auf einmal in der Hauptnachrichtensendung in Deutschland. Das, also das finde ich schon, ich finde schon, dass das ein Erfolg ist, wo du dann auch mal kurz so innehältst und das musst du für dich selber erstmal begreifen. Das

[00:29:00] **Yves Jonczyk:** heißt, es wäre aber auch eine Chance für den Gleitschirmsport, wenn man sagt, man muss eigentlich nur professionelles Material zur Verfügung stellen, dann kann es auch wirklich in die Breite transportiert werden. Also da muss man wirklich in Vorleistung gehen, wie du vorhin schon gesagt hast. Aber dann könnte man auch wirklich Gleitschirme auch mehr ins Fernsehen bringen.

[00:29:19] **Lucian Haas:** Ich wünschte, es wäre so absehbar, aber so ist es leider nicht. Also es gab das Jahr davor schon den Wunsch, was von der Monarca zu bringen unter dem Aspekt Vorbereitung der deutschen Piloten auf die großen Wettbewerbe Wintercamp. Und das hat auch nicht geklappt. Manchmal ist es eben so und dieses Jahr war es so, dass wir in die Online-Ausgabe gekommen sind. Aber wir sind nicht ins Fernsehen gekommen. Das war vorher eigentlich die Idee. Aber dann kam erstmal der Langläufer, der da sein Outcoming hatte mit seinen Doping-Geschichten. Das war am Donnerstag. Das war eigentlich unser erster Sendeplatz. Und der ist uns dann abhanden gekommen, weil diese Doping-Geschichte, da war dann halt was dran und da mussten sie halt erstmal darüber was bringen.

[00:30:09] Da war so, dann fliegst du raus. Der zweite Sendeplatz, der wäre dann am Samstag gekommen. Und da hat Lindsay Wondern beschlossen, ihre Karriere zu beenden. Das war dann leider auch so wichtig. Und das verstehe ich auch, weil die haben da Sendeplätze. Die sind da vor Ort. Die sind in Garmisch und das ist bayerisch. Und da sind die dann, da müssen die darüber berichten. Wenn dann so ein Event dazwischen kommt, dann bist du raus. Du hast nie eine Garantie. Es ist so ein bisschen wie, ja ich sehe da eine Parallele zum Gleitschirmfliegen. Du gehst ja morgens auch an den Startplatz und weißt nicht, wird das jetzt ein fliegbarer Tag? Meistens haben wir eine gute Idee. Aber wird der jetzt richtig gut? Kann ich jetzt richtig Strecke fliegen? Oder stehe ich nach einer halben Stunde wieder am Boden? Das weißt du nicht. Aber du versuchst es.

[00:30:48] **Yves Jonczyk:** Und so ist das da auch. Hast du denn bei solchen Reisen, wenn du da die Nationalmannschaft begleitest, deinen eigenen Schirm eigentlich auch dabei? Oder sagst du, vergiss es. Ich komme eh nicht zum Fliegen. Ich lasse es gleich ganz, das Garaffel, zu Hause. Ich habe eh 15 Kilo allein Technik dabei. Übergepäck habe ich so schon genug.

[00:31:06] **Lucian Haas:** Nein, also ich versuche das schon zu kombinieren. Gerade weil mittlerweile die Kameratechnik auch so gut geworden ist, dass du mit 360-Grad-Kameras im Pulk, neben dem Pulk fliegen kannst. Aber das führt auch zu persönlichen Veränderungen. Wenn ich mal so zurückdenke an Veltre, wo wir eine WM hatten. Da bin ich noch mit einem Makalu, also mit einem Mit-B-Schirm durch die Gegend geflogen. Und meine Güte, also manchmal habe ich echt das Gefühl, die sind ja wie Heuschrecken. Die ziehen da ab und du kommst nicht hinterher. Und das war tatsächlich so eine Situation. Wo die luftseitig von der Ridge angekommen sind. Und ich hing dann da mit meiner Kiste im Lee. Und bin dann da also ganz klein laut rausgefliegen und musste landen gehen.

[00:31:51] Dann kommst du nie hinterher. Jetzt weiß ich auch, warum du den Zoom an der Kamera brauchst. Ja, ja, genau. Weil der schneller ist als mein Schirm.

[00:32:02] Mittlerweile habe ich jetzt ja immerhin schon ein Summit, also ein High-B-Schirm. Und damit geht das dann schon deutlich besser. Und ja, den nehme ich gerne mit. Weil teilweise macht es auch einfach mal Spaß, wenn wir einen Mandatory-Rest-Day haben. Also einen Tag, wo auch immer ein Tag Pause ist. Das dann auch selber mal auszunutzen und zu gucken, ob ihr nicht selber Spaß habt in dem Fluggebiet. Wobei es da auch Gebiete gibt, wo ich so sage, es ist unheimlich schwierig, wenn du dann an so einem Tag alleine unterwegs bist. Im Vergleich zu dem Rudel, was da in Pulks durch die Gegend fliegt. Die haben einfach den Vorteil der Schwarmintelligenz. Und da kann es dir ganz schnell passieren als Einzelner, dass du dann doch sehr schnell am Boden stehst. Gerade in Mazedonien.

[00:32:47] Da startest du auf einem Berg und dann geht es ins Flachland. Also ich fliege mehr in den Bergen. Flachland sagt mir nicht so viel. Und wenn ich da jetzt keinen habe, der irgendwie tolle Ideen vom Flachland hat oder weiß, wo da Abrisspunkte sind und das ausfliegen kann, dann stehe ich da erstmal ziemlich ratlos. Und so geht das dann meistens auch aus.

[00:33:08] **Yves Jonczyk:** Neben den ganzen Dokumentationen dieser Wettbewerbe für die Nationalmannschaft, für den DHV machst du ja auch Filme von deiner eigenen Fliegerei. Also ein Beispiel zum Beispiel, du hast einen Film gemacht, wo du so ein 100 Kilometer FAI-Dreieck um das Karwendel geflogen bist. Und hast gesagt, ich dokumentiere das und erzähle mal diese ganze Geschichte in zehn Minuten. Das hast du auch sehr launisch gemacht. Ein sehr schönes Video. Was ist für dich wichtig, mit solchen Filmen zu transportieren? Und was macht für dich eigentlich ein gutes Fliegervideo aus? Jetzt mal abseits von dieser klassischen Nationalmannschaft auch ein bisschen nachrichtlichen Form. Sondern was ist so ein klassisches, normales, von dir gemachtes Fliegervideo? Worum geht es dir dabei? Also ein gutes

[00:33:50] **Lucian Haas:** Fliegervideo macht für mich aus, wenn da erstmal eine gewisse Struktur drin ist. Vielleicht am Anfang mal einen Überblick geben. Was will ich hier fliegen? Damit du als Zuschauer auch abgeholt bist. Aha, das hat er vor. Will der jetzt One-Way irgendwo langdüsen? Oder will er ein Dreieck fliegen? Vielleicht so ein bisschen auch beschreiben, wie war die Situation an dem Tag? Gerade wenn du ein Dreieck oder ein FAI-Dreieck fliegst, machst du dir ja auch schon Gedanken. Wie ist der Wind an dem Tag gewesen? Wann habe ich meine Gegenwindkomponente? Warum ist der dann und dann gestartet? Das andere, was für mich eine Rolle spielt, ist das optisch einzufangen. Ich bin ein sehr optischer Mensch. Also ich denke sehr viel und sehr gerne in Bildern.

[00:34:35] Und für mich sagt das Bild einfach unheimlich viel. Kann ich mir viel mehr darunter vorstellen, als wenn du mir jetzt einen Text vorlegst und sagst, Eve, so kannst du das fliegen. Und da steht alles drin. Ich glaube, ich würde daraus nicht so viel Informationen mitnehmen, als wenn ich das als Video sehen würde. Ich könnte mich viel besser an einzelne Ridges und Ähnliches erinnern. Und sagen, alles klar, das ist doch die Bergstation da. Die habe ich doch schon mal auf dem Video gesehen. Also das zu transportieren. Man sollte sich vorher auch Gedanken darüber machen, wie will ich das verteilen? Wie will ich das vertonen? Und wann will ich Informationen liefern? Ich finde es viel entspannter, hinterher das zu vertonen, wenn ich zu Hause bin, als im Flug. Das geht halt nicht immer. Wenn du das Material ans Fernsehen zum Beispiel lieferst, die wollen das, dass das im Flug besprochen wird.

[00:35:23] Weil sie einfach sagen, da bin ich hautnah dran. Da will ich den Kommentar haben. Für einen normalen Freizeitflieger, der einfach nur vielleicht ein Streckenvideo für sich selber oder für eine kleinere Community macht, ist es glaube ich besser, das im Nachhinein dann zu machen. Überlegt zu machen.

[00:35:41] **Yves Jonczyk:** Du sagst jetzt vertonen, meinst damit auch wirklich, aber neben Musik auch mit Sprache. Ganz viele von den Gleitschirmvideos sind ja immer irgendwelche Bilder, eine schöne Musik drunter gelegt. Irgendwie einer hat eine Helmkamera angeschaltet, hat zehn Minuten mitlaufen lassen. Und das ist dann das Gleitschirmvideo. Manche ergötzen sich auch daran, weil es vielleicht auch schöne Landschaften zeigt. Aber der Lerneffekt ist ja dann eigentlich nicht gegeben. Das heißt, bräuchten wir viel mehr Gleitschirmvideos, indem eigentlich Leute erzählen von dem, was sie da machen?

[00:36:09] **Lucian Haas:** Ja, ich glaube, das geht in die Richtung. Da sehe ich jetzt auch immer mehr auf dem DHV Facebook, wo wirklich wichtige Themen angesprochen werden und uns auch mittlerweile mithilfe dieser 3D-Kameras sehr gut visualisiert sind. Neulich habe ich mir ein Video dort angeschaut, da ging es um das Thema Strömungsabriss dadurch, dass du zu sehr abgebremst in der Thermik zum Beispiel einfliegst. Das haben die super gemacht. Und ich glaube, mittlerweile ist das auf einem Niveau und auch auf einem Preispunkt angelangt, wo ich mir wünschen würde, dass wir viel mehr davon sehen. Aber du fragtest ja auch, worum geht es da oder worauf sollte man achten? Filmerisch kann ich vielleicht den Tipp mitgeben, lass die An- und Abfahrt raus. Das interessiert niemanden.

[00:36:58] Konzentrier dich auf den Flug, vielleicht auch auf den Start, aber hauptsächlich auf den Flug. Das habe ich irgendwo mal in einem schlaun FilmBuch gelesen. Lass das raus.

[00:37:06] **Yves Jonczyk:** Die An- und Abfahrt ist bei sehr vielen Gleitschirmvideos immer noch drin. Wenn wir schon mal bei diesen Negativbeispielen sind, was sind denn so die größten Sünden der klassischen Gleitschirmvideos, die man so auf den YouTube-Kanälen findet?

[00:37:19] **Lucian Haas:** Also ich glaube, mit der ersten großen Sünde müssen wir da anfangen, wo du es gar nicht siehst, nämlich beim Kameramann und beim Piloten selber. Das ist das Thema Sicherheit und welches Risiko gehe ich eigentlich ein, wenn ich filme oder bin ich bereit einzugehen, wenn ich filme. Weil alles, was wir uns da an das Equipment dranhängen, ist ja so erstmal nicht zertifiziert. Also es war jetzt nicht gedacht, dass du mit den ganzen Schirmzertifizierungen und Kurzzeugchecks und Zertifizierungen und so weiter, dass du da mit einer Kamera fliegst. Und so kenne ich eben auch einige Beispiele von Piloten, die da Glück hatten und denen das aber natürlich schon mal passiert ist, dass denen irgendwie ein Stabilo oder irgendwas beim Rückwärtsstart in der Kamera hängen geblieben ist, weil die einfach am Helm montiert war.

[00:38:07] Fliegst du

[00:38:08] **Yves Jonczyk:** gar nicht mit Helmkamera? Ich

[00:38:09] **Lucian Haas:** fliege nicht mit Helmkamera.

[00:38:13] Irgendwo kam dann auch mal die Aufforderung vom DHV, das nicht zu machen. Das ist sehr ernst gemeint, weil da eben wohl leider auch Unfälle passiert sind. Es war aber schon davor, dass ich das nicht mehr gemacht habe. Ich finde auch andere Kamerapositionen interessanter. Du kannst mit einer Helmkamera fliegen, wenn du ein Huhn bist. Weil da gibt es diese schönen Videos, die darstellen wollen, wie ein Gimbal funktioniert,

[00:38:42] vor der dir das Bild besonders stabilisiert, auch bei Bewegung einfängt. Und ein Huhn oder auch eine Taube, wenn man mal darauf achtet, wenn die laufen, die müssen ihren Kopf so komisch bewegen, damit bei denen im Gehirn das Bild stabilisiert ist. Ein Gleitschirmflieger ist so nicht stabilisiert. Und du kriegst fürchterlich hektische Videos und das kann auch keine GoPro mit einer Software-Stabilisierung oder optischen Stabilisierung ausgleichen. Also das heißt, eine Kamera auf dem Kopf ist für mich Quatsch, weil du produzierst Material, was einfach nicht schön ist. Das heißt,

[00:39:14] **Yves Jonczyk:** wo befestigst du bevorzugt deine Kamera?

[00:39:17] **Lucian Haas:** Das ist unterschiedlich. Ich probiere da auch gerade wieder verschiedene Positionen aus. Also eine Möglichkeit ist, glaube ich, mit einer Klemme die Kamera nach vorne gerichtet auf die Schürze, also bei einem geschlossenen Gurtzeug draufzusetzen und dann aber separat mit einer

[00:39:35] WiFi-Fernbedienung, die du im Cockpit hast, das Ganze noch mal fernzusteuern. Weil ansonsten ist es schon wieder schwierig. Ich habe die Hände an den Bremsen und muss ja irgendwie an die Auslösung von dieser Kamera kommen. Vielleicht habe ich auch irgendeine Konstruktion, wo ich die Remote, also die Fernbedienung von der GoPro an der Hand habe. Dann muss ich noch nicht mal von der Bremse bis an das Cockpit ran. Eine andere Option, aber da ist mittlerweile ein bisschen schwieriger dran zu kommen, sind externe Arme, die eigentlich als Instrumentenhalterung gedacht waren. Sowas gibt es auch von der Firma Varis, das ist eine Schweizer Firma. Und diese Varis-Halterung hat den Vorteil, das ist so ein bisschen wie so ein Gorillapod.

[00:40:20] Das kennt vielleicht der ein oder andere. Das sind so ineinander gesteckte Elemente, die ich flexibel als Arm verschieben kann und in jeden Winkel drehen kann. Und innen drin läuft ein Band lang. Das heißt, wenn mir das Ding irgendwie mal abbricht beim Start oder so und diese Elemente auseinander kommen, ist dann trotzdem die Kamera nicht weg. Das finde ich ganz cool. Da muss man aber auch ein bisschen bei der Montage aufpassen, weil die wird an den Karabiner montiert. Und da läuft ja bei uns auch der Beschleuniger lang. Und du musst da auch ein bisschen drauf achten, je nach Gurtzeugausführung. Bei meinem Gurtzeug ist das unproblematisch, bei den Wettkampfgurtzeugen kann das auch mal zu einem Thema werden. Bei so einem X-Rated oder so, bei denen läuft witzigerweise der Beschleuniger viel paralleler zum Karabiner als das bei mir. Bei dem D-Light 2, bei dem Gurtzeug, der Fall ist.

[00:41:08] Und da musst du dann aufpassen, weil es da so einen kleinen Abstand gibt, dass deine Brummelhaken vom Beschleuniger nicht an der Kamerabefestigung hängen bleiben. Und das ist eben genau der Punkt. Ich finde es nach wie vor schwierig, Fliegen und Filmen übereinzubringen. Ich glaube, das ist alleine durch diese 3D-Kamera-Geschichte von GoPro oder Nikon, da gibt es ja verschiedene Anbieter, ist es einfacher geworden, weil ich muss mich jetzt schon mal nicht mehr darum kümmern, wo filme ich eigentlich hin, sondern kann das im Nachhinein machen und kann da viele tolle Sachen machen. Das entlastet mich und ich habe mehr Kapazität und Konzentration beim

[00:41:44] **Yves Jonczyk:** Fliegen. Ist das so der Weg der Action-Kamera der Zukunft? Würdest du das empfehlen, wenn jetzt jemand sagt, ich als Pilot, ich würde gerne das filmen, was ich da in der Luft erlebe, dann würdest du sagen, vielleicht kaufst du dir am besten gleich eine 360-Grad-Kamera, dann hast du am wenigsten Stress und kannst danach noch am besten das auswählen, was du eigentlich haben willst.

[00:42:05] **Lucian Haas:** Ja, das definitiv ist meine Empfehlung.

[00:42:09] Die 360-Grad-Kameras sind mittlerweile so ausgereift, es gibt ja verschiedene Versionen, dass du da eine Menge Spaß mit haben kannst. Das fängt an bei einer Insta360 X, heißt glaube ich jetzt diese neue Variante, da bist du so bei einem Einstiegspreis von 450 Euro, so war es in dem Dreh, eben bis zu der GoPro Fusion, die bei 700 29 zur Markteinführung lag, die dürfte aber jetzt auch im Angebot schon wieder

[00:42:35] **Yves Jonczyk:** günstiger zu haben sein. Springen wir jetzt mal von der ganz einfachen Ausstattung, oder wir nehmen jetzt eine GoPro für so einen Otto-Normal-Piloten, zu einer schon sehr fortgeschrittenen Ausstattung, die du auch besitzt. Du fliegst auch mit Drohnen. Sind Drohnen aus Gleitschirmsicht ein Fluch oder ein Segen?

[00:42:53] **Lucian Haas:** Also aus filmischer Sicht ist das natürlich ein Segen. Dass ich damit endlich die Perspektive hinkriege, dass ich damit vor den Startplatz fliegen kann, und endlich Piloten von vorne aufnehmen kann, wie die rausfliegen. Weil wenn du eine bodengebundene Kamera hast, dann hast du ja in der Vergangenheit immer nur die

Perspektive hingekriegt, wie die wegfliegen. Das fand ich total doof. Und Drohne hat mir endlich ermöglicht, mal so ein bisschen um den Startplatz rumzufliegen, wenn die noch auslegen, oder vielleicht mit entsprechend langen Objektiven, sodass ich ein bisschen Abstand wahren kann, auch mal in die Nähe von so einem Pulk zu fliegen. Und da siehst du ja richtig, wie die Schirme dann in der Thermik reißen. Da begreifst du dann ja erst richtig, wie so eine Thermik funktioniert, und dass da vielleicht auch mal ein Knick drin ist oder so.

[00:43:38] Da sieht man das richtig gut. Und das sind Aufnahmen, die sind in der Vergangenheit nicht

[00:43:42] **Yves Jonczyk:** gelungen. Es gibt ja aber auch Piloten, die davon träumen, hm, ich könnte ja so eine Drohne vor mir herfliegen lassen, oder hinter mir mit so einer Follow-me-Funktion, und die filmt mich einfach mit so einem bestimmten Abstand. Ist so etwas eigentlich technisch schon möglich? Und hältst du sowas für sinnvoll?

[00:43:57] **Lucian Haas:** Technisch möglich ist ein Follow-me auf alle Fälle. Ich finde es fast faszinierend, zu sehen, wie weit die Technologie da ist. Ich kann ein Viereck um ein Objekt ziehen auf meinem Telefon, was ich als Field-Monitor einsetze. Was weiß ich, nehmen wir einen Jogger, ein Auto oder irgendwie sowas. Und das wird dann von der Drohne verfolgt. Also sie erkennt dieses Objekt, und das wird verfolgt. Das ist also für mich schon, weiß ich nicht, Technologie aus dem nächsten Terminator oder so. Das finde ich schon krass. Für den Flugsport, glaube ich, macht das kein Sinn. Die sind zwar schon intelligenter geworden. Ein Beispiel haben sie jetzt gebracht, dass ein Auto um eine Serpentine fährt. In der Serpentine, im Hügel von der Serpentine, verliert die Kamera kurz den Sichtkontakt auf das Auto, findet es aber hinterher beim Austritt aus der Serpentine wieder und kann die Verfolgung fortführen.

[00:44:50] Bei uns Piloten ist das, glaube ich, ein bisschen schwieriger, weil wir teilweise auch ein schwieriger Kontrast einfach für ein Bild oder für ein Bildprozessor sind. Also Gurtzeug

[00:45:01] gegen Untergrund oder ob das jetzt Tannen sind oder ich weiß es nicht. Es sei denn, du hast irgendein so ein Hike and Fly von Gin, was irgendwie knalle orange ist, dann kann es so leicht funktionieren. Ich hätte aber eher Bedenken, was das Thema Antikollision angeht. So eine Drohne fliegt jetzt erstmal hinter dir her. Wenn du jetzt weitere Piloten hast, die in dem Gebiet fliegen, dann wäre das für mich sofort ein No-Go. Genauso wie ich das halt auch nicht in einem Skigebiet machen würde, welchen Skifahrer bin. Du hast da Lifte, du hast da andere Skifahrer. Wenn das Ding irgendwie unkontrolliert runterkommt, dann haben wir schon wieder Negativschlagzeilen und Publicity zum Thema Drohne und genau das brauchen wir ja im Moment überhaupt nicht.

[00:45:43] **Yves Jonczyk:** Meinst du nicht von der technischen Entwicklung her, dass aber in Zukunft vielleicht noch viel mehr Drohnen, nicht nur als Filmdrohnen für uns dann herumfliegen, sondern Paketdrohnen oder was auch immer alles, dass es dann eh so ist, dass jede Drohne und dann auch zwangsläufig jeder Gleitschirmflieger irgendwie eine Art von Transponder oder Farnet-Lösung oder sonst was haben muss, wo du sagst, ich sende eh immer mal meine Position und dann wären solche Follow-me-Drohnen auch ganz einfach so zu programmieren, dass du wirklich sagst, hier, folge diesem Signal und weiche allen anderen Signalen einfach aus. Ich bin mal gespannt,

[00:46:14] **Lucian Haas:** wie sich das entwickelt. Ich könnte mir vorstellen für unsere Flachlandflieger in Leipzig, Altes Lager und so weiter ist das sicherlich ein Thema, weil ich mir gerade in den Regionen vorstellen kann, dass wir in Zukunft solche Paketdrohnen oder Essenslieferungen oder was da alles angestrebt wird, dass wir sowas sehen werden. Oder auch diese Lufttaxi, der unser Verkehrsminister, der Herr Scheuer, der hat ja, glaube ich, gestern war das das erste Lufttaxi in Betrieb genommen, zumindest ein Testbetrieb in Bayern. Und da wird die Reise wohl hingehen. Ich könnte mir aber vorstellen, dass wir in den Bergregionen vielleicht erstmal noch ein Stück weit davon verschont bleiben. Aber das wird eine spannende Entwicklung. Gerade auch, wie wir das über Landesgrenzen hinweg regeln, weil das, was da passiert, das muss ja genauso in Österreich, in Italien, in der Schweiz funktionieren.

[00:47:03] Von dem her bin ich mir noch nicht so ganz sicher, wo die Reise hingeht und ob uns das einschränken wird. Es hat das Potenzial, uns einzuschränken, glaube ich, weil hinter der so erschlossenen Luftfahrt und den Businessmodellen, die dahinterstehen, steht, glaube ich, eine ganze Menge mehr Geld als hinterm Gleitschirmsport. Das müssen wir leider für uns, glaube ich, erkennen.

[00:47:25] **Yves Jonczyk:** Wenn man sich deine Filmerei anguckt, was du jetzt über die vielen Jahre gemacht hast, da hast du auch selber eine große professionelle Entwicklung gemacht, da immer auch den Gleitschirm im Blick gehabt,

bist mit dem dann auch immer fliegen gegangen. Hast du auch manchmal den Eindruck, dass du vielleicht durch die Filmerei beim Fliegen selber was beobachtet hast, was dich dann weitergebracht hat? Oder ist es eher so, dass die Filmerei dich beim Gleitschirmfliegen eigentlich eher gehindert hat, dich weiterzuentwickeln?

[00:47:53] **Lucian Haas:** Also irgendwie geht das für mich immer miteinander oder ineinander her. Es ist so, dass ich das Fliegen sehr, sehr gerne nutze, um einfach neue Eindrücke einzufangen. Ich erinnere mich da so ein bisschen an die ersten Flugversuche am Eggishorn. Und wenn du dann da diese 400 Höhenmeter geschafft hast und dann geht der Blick da auf den Gletscher und du siehst den Arlitsch, wie der da so runterkommt. Das sind einfach so Momente, wo ich sage, boah, geil jetzt, dass du eine Kamera dabei hast und dass du das festhalten darfst. Aber es ist ähnlich bei mir, wie mit dem Drohnenfliegen. Für mich stand auch beim Gleitschirmfliegen nicht unbedingt immer das Fliegen im Vordergrund, sondern auch die Idee, wie kann ich beim Fliegen das Ganze

[00:48:42] filmerisch festhalten. Ich fliege leider viel zu wenig, als dass ich irgendwelche Streckenambitionen haben könnte. Ich war selber ganz überrascht und begeistert, dass ich letztes Jahr da irgendwo mal in den Top 100 von der Standardklasse aufgetaucht bin. Und das wird, glaube ich, auch nie besser werden.

[00:49:01] Weil da verbringe ich viel zu wenig Zeit in der Luft im Jahr. Durch den Hauptjob, durch die Filmerei bin ich froh, wenn ich vielleicht so auf 40 bis 60 Flugstunden im Jahr komme. Und das war jetzt schon viel. Es gab auch Jahre, wo ich nur 20 Flugstunden oder sowas gehabt habe. Da ging es dann schon eher darum, schaffe ich das überhaupt noch, mir die Technik und das Fliegen so beizubehalten, oder ist das was, was vielleicht in der Zukunft auch gefährdet ist, weil die Zeit nicht da ist. Und mittlerweile habe ich zum Glück einen Weg gefunden, da einfach viel mehr Priorität draufzusetzen. Und das macht mir auch eine Menge Spaß. Aber das sind so zwei Bewegungen. Wenn du dann, glaube ich, auch ein gewisses Grad beim Filmen erreicht hast, dann ist es auch nicht mehr so wichtig, weil du weißt dann, was du tust oder was du tun willst.

[00:49:48] Dann geht es vielleicht nur noch darum, neue Kameras oder neue Technologien aus zu probieren. Und dann kannst du dich auch einfach mehr aufs Fliegen konzentrieren. Und zum Glück ist das seit dem letzten Jahr endlich so, dass ich mir weniger Gedanken beim Fliegen darüber mache, wie bleibe ich oben, sondern dass ich eher das Luxusproblem habe, dass ich einfach keine Ahnung von den strengen Fluggebieten habe und ich mich einfach fragen muss, was mache

[00:50:12] **Yves Jonczyk:** ich jetzt mit der Höhe? Wo will ich hin? Wenn du jetzt so beide, ich nenne es mal noch Hobbys, obwohl es eigentlich schon sehr professionell ist, zumindest die filmerische Seite bei dir, wenn du jetzt beide Hobbys mal so gegeneinander stellst, würdest du sagen, ich fliege, um zu filmen, oder ich filme, um zu fliegen?

[00:50:30] **Lucian Haas:** Das wechselt sich, glaube ich, ab. Also, wenn das Einsätze mit der Nationalmannschaft sind und ich da um die rum geistere, dann fliege ich definitiv, um zu filmen. Im privaten Bereich ist es eher so, dass da der Schwerpunkt beim Fliegen gesetzt ist, ja. Und wenn dann ein schöner Film dabei rauskommt, so jetzt wie mit dem Karwendel-Dreieck, dann ist das eine klasse Sache. Ich könnte mir vorstellen, dass dieses Jahr vielleicht nochmal was ähnliches rauskommt mit dem Mölltal-Dreieck, da hätte ich große Lust dazu. Geflogen bin ich schon mal, fertig geschafft habe ich es nicht. Vielleicht klappt das ja dieses Jahr im Frühjahr. Und ansonsten habe ich tatsächlich auch mal drüber nachgedacht, ob das nicht ein Format wäre und vielleicht kann man das ja auch mit mehreren Piloten einfach mal machen,

[00:51:20] das Streckenfliegen besser zu erklären. Das

[00:51:24] **Yves Jonczyk:** heißt, wir brauchen mehr Erklär-BR-Videos eigentlich.

[00:51:27] **Lucian Haas:** So was finde ich nett, aber es darf ruhig ein bisschen knackig sein, ja.

[00:51:30] **Yves Jonczyk:** Yves, ich danke dir für das viele Erzählen rund um die Filmerei, was du hier gebracht hast. Schöne Filme, die du machst. Ich bin gespannt auf das, was du von der nächsten Europameisterschaft dann liefern wirst und wünsche dir auch viel Erfolg mit dem Mölltal-Dreieck und auch da freue ich mich dann auf den Film, mal sehen, was ich da von dir lernen kann.

[00:51:49] **Lucian Haas:** Ja, vielen, vielen Dank. Hat mir wahnsinnig viel Spaß gemacht und ja, mal sehen, vielleicht zur zweiten Mölltal-Reihe.

[00:52:09] **Yves Jonczyk:** Das war Yves Jonczyk im Gespräch mit Lucian Haas. Wenn du nun Filme wie Knight Rider, das Video zum Karwendel-Dreieck oder diverse Wettbewerbsberichte von Yves nachschauen möchtest, Yves' YouTube-Kanal läuft unter dem Namen Flymovies und ist über die Adresse [youtube.com slash user slash flymovies](https://youtube.com/user/flymovies) zu erreichen. Yves berichtet über seine Arbeit auch auf der Facebook-Seite [facebook.com slash flymovies](https://facebook.com/flymovies). Weitere Folgen von Podz-Glitz findest du wiederum auf dem Blog Looglights und auf Soundcloud. Du kannst Podz-Glitz auch per RSS-Feed oder über bekannte Podcast-Kataloge wie iTunes, Spotify, TuneIn, oder [podcast.de](https://podcast.de) abonnieren. Podz-Glitz und der Blog Looglights sind übrigens vollkommen werbefrei und deshalb unabhängig. Um diese Projekte, in denen viel Zeit und Herzblut steckt, weiterführen zu können, setze ich auf die Unterstützung meiner Leser und Hörer.

[00:53:00] Wenn dir meine Arbeit gefällt, kannst du ganz einfach per PayPal spende oder per Banküberweisung zum Looglights-Förderer werden. Die Links dazu findest du auf der Website [looglights.blogspot.com](https://looglights.blogspot.com) Du darfst Podz-Glitz und Looglights auch gerne weiterempfehlen. Im Gespräch mit anderen Fliegern oder auch als Kommentar per Link oder Like in den sozialen Netzen. Jetzt empfehle ich mich erst einmal. Ciao und bis bald!

# English

English · machine translation of the German transcript by gemma-4-12b-it-qat-q4\_0.gguf

## Show notes

Podz-Glitz Episode #07: Yves Jonczyk, cinematographer of the German paragliding national team, in conversation with Lucian Haas.

Yves Jonczyk was twelve when his father first put a video camera in his hands, back then still in VHS format. With it, he filmed funny stop-motion movies, and a love for filmmaking was awakened. Yves is 40 today and still films with enthusiasm. And since he also flies paragliders, it is not hard to guess what is at the center of his films.

Yves became known in the scene primarily as a cameraman who regularly accompanies the German national paragliding team to major competitions such as the World and European Championships. His professionally made, cinematic daily reports now adorn not only the website of the DHV. The visual material is also increasingly being picked up by television, and even worldwide. Thus, he has become an important ambassador for the sport of paragliding.

In this seventh episode of Podz-Glitz, Yves talks about, among other things, what it's like filming paragliding competitions. Why 43 seconds in the ZDF-Heute-Nachrichten mean so much to him. He gives tips on what to look for in a good paragliding video and reveals how one of his film projects led to a UFO alarm.

The films by Yves Jonczyk can be found on his Youtube-Kanal: [www.youtube.com/user/flymovies](http://www.youtube.com/user/flymovies).

More info also on Facebook: [www.facebook.com/flymovies](http://www.facebook.com/flymovies)

If you would like to promote the Podz-Glitz and the blog Lu-Glitz, you can find all the relevant information at: [lu-glitz.blogspot.com/p/fordern.html](http://lu-glitz.blogspot.com/p/fordern.html)

The music in this episode of Podz-Glitz is from [www.jukedeck.com](http://www.jukedeck.com)

---

In episode 7 of the Lu-Glitz Podcast, Yves Jonczyk tells how he became the cameraman for the German paragliding national team – and what that means in practice.

In the seventh episode of Podz-Glitz, Yves talks about, among other things, what it is like filming paragliding competitions. Why 43 seconds in the ZDF-Heute-Nachrichten news mean so much to him. He gives tips on what to look for in a good paragliding video and reveals how one of his film projects led to a UFO alarm.

---

Links:

- [www.facebook.com/flymovies](http://www.facebook.com/flymovies): <http://www.facebook.com/flymovies>

---

Source: <https://lu-glitz.blogspot.com/2019/03/podz-glitz-07-der-kameramann.html>

## Transcript

[00:00:25] **Yves Jonczyk:** Podz-Glitz, the Lu-Glitz podcast. Stories from the cosmos of paragliding. Today with Yves Jonczyk and Lucian Haas at the mic. Yves Jonczyk was 12 when his father first handed him a video camera, back when it was still VHS format. He used it to film funny stop-motion movies, and his love for filmmaking was sparked. Yves is 40 today and still films with enthusiasm. And since he also does paragliding, it's not hard to guess what is at the center of his films. Yves became known in the scene primarily as a cameraman who regularly accompanies the German national paragliding team to major competitions like the World and European Championships. His professionally made cinematic daily reports now grace more than just the DHV website.

[00:01:13] The footage is also being picked up by television more and more, and even worldwide. Thus, he has become an important ambassador for the paragliding sport. In this seventh episode of Podz-Glitz, Yves talks among other things

about what it's like filming paragliding competitions. He explains why 43 seconds in the ZDF Heute news mean so much to him, gives tips on what to look for in a good paragliding video, and reveals how one of his film projects led to a UFO alert.

[00:01:44] **Yves**, do you actually believe in UFOs?

[00:01:46] **Lucian Haas**: I don't really believe in UFOs. But I think it's a great idea. There are many people who believe in them and who sometimes claim to see such objects in the sky.

[00:01:56] **Yves Jonczyk**: Yeah, you once triggered a kind of UFO alarm over Munich with a project. How did that happen?

[00:02:03] **Lucian Haas**: That's right. That was a project that actually grew out of a fun idea. There were these two kite pilots who flew from outside Munich into the city center or the edge of the city center with TARC. And they landed in the English Garden. And by chance, I had met the Austrian kite pilot Wolfgang Sears. And he has a light kite. You have to imagine it like this: he tinkered with that thing for so long until it was flying around as a green light kite. And he built in neon tubes or something? Well, I think he built in those light strips or something similar. So something light, with LEDs. And then he put some LiPo batteries from model building on it, and that's how he flies it around.

[00:02:54] Exactly. And that's how we connected, and he said, "Hey Yves, I thought that flight into Munich was pretty cool. Don't you want to do something like that sometime?" And I said, "In principle, yes. I have a lot of film equipment and I'm always really keen to try that out." And this twilight situation—where it's slowly transitioning from day to dusk, because we're only allowed to fly until civil twilight. We stuck to that strictly as well.

[00:03:27] That's something where you really push your equipment to its limits. Because in darker situations, many cameras get overwhelmed pretty quickly. I was glad that wasn't the case in this instance. So the test paid off, and for Wolfgang, it obviously paid off because he simply

[00:03:44] **Yves Jonczyk**: made an insane flight there. He went along with the test. And

[00:03:46] **Lucian Haas**: then he is

[00:03:46] **Yves Jonczyk**: ...the kite into Munich, all the way into the Englischer Garten, and the kite was glowing in the sky. That's right, exactly.

[00:03:53] **Lucian Haas**: And it was towed outside of Munich and then, at a certain height, it glided towards

[00:04:00] **Yves Jonczyk**: flown over Munich. So I imagine that's not that easy at all, maybe even from a legal permit standpoint, being allowed to fly into the Englischer Garten. Did you do that secretly, or was it actually permitted, including all the aerial footage you took there?

[00:04:15] **Lucian Haas**: Mhm. So, regarding the aerial footage, it's less of a problem because I have the corresponding flight permit for the state of Bavaria. As long as I stick to the legal regulations, I can do it—of course, I'm not allowed to fly after dark. I'm also only allowed to fly up to a certain altitude within the city. Not over crowds of people, not over streets, etc. As long as you stick to that, it's not a problem. And what Wolfgang did, that was basically a flight of opportunity. So, the planned thermals flight—he just ran out of thermals on the edge of Munich and then he just had to land in the Englischer Garten. You say, I

[00:04:52] **Yves Jonczyk**: I flew too. What are you flying with? I flew too. Yeah, you said I have the flight permit over Munich. Oh, that's...

[00:05:00] **Lucian Haas**: exactly, that's the drone issue. So, I flew the drone, or rather, in that case, I entrusted the drone to an acquaintance I know very, very well, who also has the necessary permissions to fly a drone—so, the drone license, insurance, and everything else you need these days. Because I was standing on the Olympiaturm to capture, with an 800 millimeter zoom lens, how Wolfgang came down and flew in front of the Hela. And that's also a scene in the film.

[00:05:38] **Yves Jonczyk**: At the same time, this project actually led to a sort of UFO alarm. How are you supposed to imagine that? Yes,

[00:05:44] **Lucian Haas:** the next day. Yes,

[00:05:46] **Yves Jonczyk:** the next day. We had

[00:05:46] **Lucian Haas:** ...on the phone and talked a bit more about the project. And then Wolfgang said he'd already seen it; someone in the UFO forum had written something and even uploaded a cell phone picture. It was actually, like, right in the middle of a street scene, one of those you know from the city center, with a streetlamp hanging across the road. It was already lit, and behind it, you could see this shadowy green triangle in the sky. And honestly, I mean, we both know what a dragon is. And we can maybe imagine on TV that it might be something in that direction. But if you don't know that, then of course you ask yourself, what is this strange, oddly shaped aircraft doing there at that time in that green sky? And I guess that's how it was.

[00:06:32] So a few people noticed it and immediately posted it in their UFO community, asking, "Hey, did you guys see that too? Could it have been something we don't know about?"

[00:06:41] **Yves Jonczyk:** The film is called Nightrider and it has gotten quite a few clicks on the internet, on YouTube and so on. And it even made it into the short film program of the Coup IK. Now, today you're known in the scene as the guy who always accompanies the German national team to European Championships, to World Championships. And you always deliver daily videos for pretty much every task, where you say, "daily reporting, what happened?" How did that actually happen? How did this contact with the national team come about? It all started...

[00:07:14] **Lucian Haas:** in 2018. 2009 at the World Championships in Mexico, in Valle de Bravo, where I happened to be and filmed Corinna Schwiegershausen a bit, who was there at the time. She obviously had contact with the national paragliding team. Sure, I mean the kite scene and the paragliding scene in the DHV, they obviously know each other too. And then we interviewed this one or another pilot, Olli Rössel, Thorsten Siegel. So you really have to take a look at that. I watch it again every now and then. Just for fun. I mean, first of all, how crappy the video quality was back then and how young everyone still was. That was ten years

[00:07:56] **Yves Jonczyk:** here. That

[00:07:57] **Lucian Haas:** was ten years ago, yeah, yeah. And also the equipment they were flying back then. Thorsten was still flying for Swing. Eva Wischniewska was still flying back then. And you have gliders today, probably D-class and above, Triple C. Where you're like, well, you get that performance today with modern B-gliders. It's also crazy, just looking at what's been happening in our paragliding scene.

[00:08:22] **Yves Jonczyk:** just did. How should I imagine that? Did the DHV basically come to you afterwards and say, "Hey, next time there's an EM, we'll be there and there. You're definitely coming with us"? Or how should I imagine that? Yeah, well, I think they

[00:08:34] **Lucian Haas:** Regarding paragliding, that was a bit of a free-for-all at the time. Charlie Joest makes excellent contributions in the kiting field and has specialized in that. He still does that today. But paragliding was a bit of an area where they didn't have anyone.

[00:08:51] And that lasted from 2009 until 2012, until we actually went out on our first joint mission to St. André. But yeah, of course, they recognized the potential. And we first agreed on a mutually agreeable basis. Like, okay, you're not an intern anymore. You'll get your travel expenses covered or something in that direction. But give it a try. And if it lands well and can become a regular format, then we can certainly do it again. So it took a few years of trial and error before it actually transitioned into that format.

[00:09:33] **Yves Jonczyk:** is where we are today. And do you drive there and then, in the end, are you basically paid by the DHV? Do they tell you that you get a daily rate of X for being here? Or how does that work? In

[00:09:44] **Lucian Haas:** Basically, it works like a commission, like you have in the film scene. So there's a description of what needs to be done. And by now, I think the contacts I've been able to build over time with the TV station are very helpful. Because in the end, it's also my responsibility to manage making sure the material that's created ends up with the TV station—that it's prepared in a way that's suitable for television. They have a certain way they like to have material

delivered. And I also keep in touch with the editorial team. That sometimes happens months in advance. You already get in touch with possible editors who might be on duty at that time and say, "Hey, look, we have our big sports event again."

[00:10:37] In that case, it usually goes through the BR—I don't know, five Bavarian pilots. They're always a bit more sharp on them. We have them with us, what's the situation, can we do something together again? And that has settled in by now. The online editorial team from the BR is also very interested now. We can probably get them excited for the upcoming World Championships in North Macedonia. And it just deepens over the years. But when I think about it, 2012 was the first time, and now we're at 2019. So it takes a few competition cycles until it really works well, yeah.

[00:11:14] **Yves Jonczyk:** And the DRV actually thinks very professionally about this, saying that in this case, we're actually producing really professional video material that we can then offer to the media accordingly. Do other national teams or other countries actually do it this way too?

[00:11:28] **Lucian Haas:** No, I think there's a lot of media envy there.

[00:11:32] Well, it varies. I'm sometimes approached by our Eastern European paraglider pilots. Like, first of all, it's unfair that the Germans have films and we don't. And we'll pay you in beer. Wouldn't you rather do that with us? So far, I've always turned them down.

[00:11:51] **Yves Jonczyk:** So you'd probably have to drink a lot of beer if you were to do that. Accordingly, you'd also be allowed to get something in. It has

[00:11:56] **Lucian Haas:** ...at the last European Championship, however, it turned out that the FAI noticed this. And now we also supply the FAI. And thus, we also achieve a partial return, so it's not quite as cost-intensive for the DRV alone anymore. Of course, that means more work, but it's a very nice shared format. And that way, we also have the opportunity for certain material of ours to be carried further into the European, and probably even the global, media space. This is because the FAI has a media agency in Europe. They serve Munich and work with them, and they have a really exorbitantly good media distributor.

[00:12:44] And they push it out through them. So it's not just that they dispassionately take the material with a timecode and pass it on. There's also an editor at this agency who prepares the text chunks in a way that's digestible for the media. And a short briefing and so on. What's it about? Here you have the 3-minute one, here you have the 5-minute one, here you have the 11-minute one, and everything else you might need. So it's really, very professionally arranged by the FAI as well. And we are now allowed to send material to Ballen, and the FAI then compensates the DRV for that as well.

[00:13:24] **Yves Jonczyk:** Is there actually anything like a profit-sharing model or something? If you say, wow, I was shown on five or ten TV stations, do you get some kind of additional return for that? No, not at all.

[00:13:38] **Lucian Haas:** There's also still that basic idealism from the first time I did it. I mean, it was never the intention to make money from it. And I think unfortunately, that's still the case today. If I ever add up what I've invested alone in cameras and drones, I think I'm covered for the next five to ten years. And I haven't even factored in the working hours yet, and I still haven't earned anything. So it's more about the love of the sport. And simply the opportunity to be allowed to share it further. I think that's phenomenally good, yeah.

[00:14:10] **Yves Jonczyk:** That means, if you want to understand it correctly, you have a completely different job that you actually make money from. Filmmaking is your hobby. And when you go to a World Cup or a European Championship like that, your vacation is gone. Yeah,

[00:14:25] **Lucian Haas:** Fortunately, I was able to make an arrangement with my main employer that allows for this. So, you probably have to get permission for something like that everywhere else in Germany too—the fact that you're allowed to run a second activity for income alongside your main job. And it's funny how you just put it. Because if you talk to people in the film industry today and bring up exactly this topic, they'll say, "Finally, someone who gets it." And you're in a good position because you also have a real profession. The challenge in the media industry is very clear. I think many people realize that too. The prices are kept very low. The equipment. The level we're operating at. Because otherwise, you couldn't deliver material to television and the FAI. That's just below cinema level.

[00:15:10] And the equipment I use to shoot is definitely cinema equipment. The kind you'd use for any other film production. But from a price point, it's so enormous that if I were to calculate it for the association or the FAI based on the equipment and the working hours, they certainly wouldn't take it. Because that's the price point we're talking about. Hardly anyone could afford that. Or you'd have to do it much, much more often as a main job. But I don't think that would work very well. I think the model as it is now is certainly the better one.

[00:15:42] **Yves Jonczyk:** And major competitions like World Championships and European Championships aren't just a quick weekend; you're actually out there for about two weeks, I believe. And you invest your two weeks of vacation into that. Now, tell me a bit about being on-site once you're there. How does a typical day go when you say, okay, the competition has started. We're now on the second competition day. Tell me, what do you have to do? Do you get up at seven in the morning or already at five because you still have to edit the last night? Or how does that work? On the second day,

[00:16:15] **Lucian Haas:** First of all, there's a bit of nervousness in the air because for some, this might be a new flying area. In any case, they're very, very preoccupied with themselves at first. Collecting live trackers and making sure everyone has their lunch pack. And what else is there? And of course, it's about the fact that the first day—or the first competition run—counts just as much as any other. You're already fully in it. You have to be fully present and have to score points for yourself and for the team. And for me, that means I have to be sensitive. I think part of why it works at all is that I'm a pilot myself and know the procedures a bit. When do I want to be approached during the preparation phase?

[00:17:00] And when is it rather difficult for me? And over the years, certainly getting to know the pilots better. Because not everyone heads out immediately when it's said "the window is open" and throws themselves into the starting cylinder just to look around for an hour. There are also very relaxed pilots who wait for over half an hour and say, well, you know, based on today's conditions, those are the experienced pilots, like a Pepo or an Ulli or something, or even a Thorsten. They say, hey, why should I do a three-quarter time? I have to spend an extra fifteen minutes in the air. So, I've probably flown enough in my life. For me, it's more about the competition here. You can interview those quite well. Our youngsters, or whoever might be new to this, they absolutely want to, I don't know, maybe do everything right or just get a feel for the day.

[00:17:48] Or of course, it's just that when it starts, you want to be at the top of the start cylinder. That's obviously an advantage. And they're then gone faster. So I have to chase them if I'm still doing an interview with them. If I want to get an interview. But you can exchange that quite well over time. So you can start with the experienced guys first and then do the interviews during the rest of the competition. Yeah, and then they're all gone. Ideally, I have a camera mounted on one or two pilots and they've agreed to fly with the camera. On the first day or during the first run, it's always a bit of a thing. They like to take a camera along for the training task and for the flight check. In the competition, you then have to see. Who is cool enough to take a camera along, first of all. And who is cool enough to take a camera along and maybe also comment on things a bit.

[00:18:36] Because, unfortunately, television is totally on top of it, which I can understand. But I think it's also an extraordinary feat for a pilot to fly in the competition. And then to have the capacity to commentate on a run during the competition as well.

[00:18:52] **Yves Jonczyk:** I think that's great. That means, as a camera-conscious person—or someone who thinks in terms of images—you say to yourself, okay, now I'll take Ferdinand Vogel as the pilot or something. You say, he can definitely do that. I'll explain it to him here: I'll mount the camera there and over there. This is how you turn it on. I'll cable you up to put on a mic or something. And then, tell me something while you're in the air. Or do you give him a script for him to talk about a little bit? Or how does that work?

[00:19:17] **Lucian Haas:** First of all, I'm very grateful to GoPro for finally inventing cameras where you only have to press a button once. And that does several things. It turns the camera on. It starts the recording. And when he's finished, he just has to press the same button once more. That ends the recording and turns the camera off again. That also helps me a lot with saving battery. And now you've got Ferdi on board. Ferdi is a super likeable guy. I think he's a huge asset to the national team. With him, we've got a likeable pilot who also enjoys commenting during the flight. And that's

exactly how it works. We figure out beforehand what the filming time is, the direction of the turn. The camera is positioned accordingly. Because it's stupid if you have the camera on the left side, for example, and it turns to the right.

[00:20:04] Then you can't film into the pack very well. So we think about that beforehand. And then he takes off. He doesn't get a script. Instead, I just give him a heads-up. Hey Ferdi, today is the first day. Please remember, today is the first run. Please comment along that way.

[00:20:23] And then, depending on who the client is—whether it's more FAI-oriented or more BR-oriented—you might think about whether he says, "Best regards from the Bavarian pilots," or "Greetings from the national team." And then he comments on it a bit. And he's actually quite good at commenting while flying. That's what he does.

[00:20:46] **Yves Jonczyk:** he's very composed. Now, on a day like this, you say, okay, these are the start preparations. Before that, you might do some interviews. Then you give someone a camera. They go fly with it. What else do you do on the ground? What do you pay attention to? What kind of shots are you still looking for?

[00:21:00] **Lucian Haas:** So for me, the takeoff is naturally one of the most hectic moments. Because I'd love to operate three or four cameras at the same time. But that's not possible. The most you can do is set up a camera somewhere and maybe do a timelapse of the takeoff. That always looks really good. Before the takeoff, we like to do interviews. To review how the run from the previous day might have been. What the weather forecast is like. What task has been set. How they assess the task. What good lines they've thought of. Maybe also one or two comments on the quality of the day. And then they're off. So then my cameras are flying. The most you could do then would be to fly with a tandem. And there you have to make one of the first decisions: do I want to fly myself and film them in the air?

[00:21:46] Then you usually land after half an hour or three-quarters of an hour. You've arranged to meet up with Harry Bunz, who drives behind the field, and of course, you watch where they're heading. So, if I want shots of them on the move, I have to manage it somehow so that after I've flown, I've maybe filmed a bit at the starting gate. Then I go land and ride along with them. And for me, that was already a great day, because I got into the air and was allowed to film. You can try to fly behind them with a tandem, of course. But that usually doesn't work out very well. Because, let's be honest, the guys are fast. They are damn fast. You can't keep up with them in a tandem.

[00:22:25] The third option is the start, as far as that has been agreed upon with the competition management. And as long as the regional regulations allow you to film something like that with a drone. Which usually results in very beautiful shots. And by now, I have a drone with a 105mm lens on it. That means, at times, I already have to fly away from them so that they are back in the frame. And that always goes over very well. Because there, we have as much distance as possible and little stress with collisions. Or someone being out there. And it naturally helps you too, being the pilot yourself. Because I usually position the drone in the lee, where nobody wants to go anyway. And then that is

[00:23:08] **Yves Jonczyk:** completely stress-free. Now you're saying, okay, a camera for the pilot who might go flying. You're flying, you have a camera on the ground filming something. Or maybe two different ones. You let one run as a timelapse, and something else as something else. Then you have your drone with you. What are you actually hauling away? Then you have your gear with you. How much does that even weigh? Is it a whole suitcase full?

[00:23:28] **Lucian Haas:** I don't want to

[00:23:29] **Yves Jonczyk:** know what that

[00:23:29] **Lucian Haas:** weighs. I'm not going to comment on that. Maybe there's someone here who works for an airline and doesn't even see it. No, I mean, that's definitely a lot. I'm assuming it's at least six, seven, or eight cameras. Plus lenses. And then in various configurations. Then you also have the audio equipment with you because you have to record the voice-overs. Because you might put a microphone on the pilots once in a while when they're flying to get better audio. And then you have all the drone gear. So yeah, that's definitely a lot of stuff. And sometimes it's really heavy. Unfortunately, yes. So I'd say a 15-kilo backpack or something adds up very quickly.

[00:24:15] **Yves Jonczyk:** Well, that's probably a pretty significant value behind it all. You said the DRV might not even be able to afford the equipment himself—that he wouldn't be able to cover it with the fees he can pay you. Now, you're traveling to countries like Mexico, Macedonia, Colombia, Brazil, where this kind of thing happens. That's also

the kind of place where you think, hmm, there might be people who'd like to get their hands on some of that stuff. Has anything ever been stolen from you or have you had any stupid experiences there?

[00:24:39] **Lucian Haas:** Yeah, definitely. So, on the opening day in Colombia, my main camera was stolen. Luckily, I had travel insurance, so I got it back through that. But it was a really stupid situation. And looking back, I'm surprised at how professionally it all continued to go. I only had a mirrorless DSLR with a microphone input left. So, first of all, you lose a lot. You can't zoom anymore. The quality wasn't quite as great as the main camera either. But then I was lucky that another filmmaker from the Swiss team was in the US and then came over to Colombia as well.

[00:25:27] And I told them, buy one of those cheap 230 Euro or something cameras from B&H Photo that has a zoom and bring it to me. And I was totally happy that after 4 or 5 days I could finally zoom again. But of course, that happens and you worry about it a lot too. Do I insure my equipment? If you insure it, it costs a fortune, then you have to add that back onto the project value because someone has to pay for it. Or do you not insure it? And which cameras do you take to which countries? I already make a big difference as to whether I take my main equipment. A, in terms of weight, because unfortunately the best cameras also weigh the most.

[00:26:11] And B, of course, there's also the aspect of whether something gets stolen or not. Actually, everything is calculated so tightly that nothing is allowed to go missing. If something does get stolen, then you're in trouble. You've got a real problem. But I think everyone feels that way. If a camera gets stolen from you, then

[00:26:25] **Yves Jonczyk:** you're not happy either. Now, technically, you're putting in an immense amount of effort there. Is it actually worth it? I mean, specifically these day-to-day task videos, do they actually get watched that much?

[00:26:38] **Lucian Haas:** I think we get a distribution of about 1,500 to 2,000 clicks. And it's freely accessible to everyone. And that's a service to the members. Now, we have about 35,000 or 40,000 in the DHV, I believe. So, of course, when I weigh 35,000 against 2,000, you'd naturally wish... sure, you're ambitious and think, "Hey, it would be cool if more people were watching." On the other hand, we're distributing this on other channels where a very, very large amount of access happens as well. I was just in Valle de Bravo. And I thought it was a huge success that BER online reported on the Monaco Open.

[00:27:23] That was also a 40 to 50-second clip on their BR-Sport Facebook page. In the meantime, 12,000 people have accessed it. And it's being seen. And then there's the unmeasurable part, namely everyone we reach via television during a World Championship or European Championship. I can't imagine that; it's very hard to measure. But I believe we're doing the right thing by reaching out more to that BR-Sport Facebook editorial team. Because I believe these kinds of online stories are the future and the target group we want to reach. These aren't the 50 or 60-year-olds who somehow watch TV in the evening. I think they find that interesting, or think to themselves, "Oh my god, the youth."

[00:28:09] But basically, from our sports editorial work, we want to inspire an audience that certainly doesn't know about it yet and says, "Man, that's a cool sport, I'd like to get involved and I'm interested in this now."

[00:28:24] **Yves Jonczyk:** You actually managed to get it into the ZDF Heute news with a short, actually pretty short clip, if I remember correctly, it was like 43 seconds or something. Does that still make you proud, even if it's just such a short thing?

[00:28:39] **Lucian Haas:** Yes, that

[00:28:40] **Yves Jonczyk:** is, well,

[00:28:42] **Lucian Haas:** I think that's already a bit of a peak. You do this for several years and then suddenly you're on the main news program in Germany. That, I mean, I think that's a success, where you also just pause for a moment and you have to grasp that for yourself first. That

[00:29:00] **Yves Jonczyk:** That means it would also be an opportunity for paragliding if you say that you basically just have to provide professional equipment, then it can really be communicated to the masses. So you really have to take the initiative, as you said earlier. But then you could also really get paragliders more onto television.

[00:29:19] **Lucian Haas:** I wish it were that predictable, but unfortunately, it's not. So, the year before, there was already the desire to bring something from the Monarca under the aspect of preparing the German pilots for the major competitions, the Wintercamp. And that didn't work out either. Sometimes it's just like that, and this year it was the case that we made it into the online edition. But we didn't make it onto television. That was actually the idea beforehand. But then first came the cross-country skier who had his outing with his doping stories. That was on Thursday. That was actually our first broadcast slot. And we lost it because there was something to that doping story, and they just had to report on that first.

[00:30:09] Then you fly out. The second slot would have been on Saturday. And then Lindsay Wondern decided to end her career. That was unfortunately also very important. And I understand that, because they have broadcast slots. They are there on-site. They are in Garmisch, and that's Bavarian. And they have to report on it. If an event like that comes up in between, you're out. You never have a guarantee. It's a bit like, yeah, I see a parallel to paragliding. You also go to the launch site in the morning and don't know, is it going to be a flyable day? Usually, we have a good idea. But is it going to be really good? Can I fly a real cross-country now? Or will I be back on the ground after half an hour? You don't know. But you try.

[00:30:48] **Yves Jonczyk:** And that's how it is there. When you're on those trips accompanying the national team, do you actually have your own glider with you? Or do you say, forget it, I'm not going to get any flying in anyway. I'll just leave the gear at home entirely. I'm already carrying 15 kilos of equipment alone. I have enough excess baggage as it is.

[00:31:06] **Lucian Haas:** No, well, I do try to combine them. Especially since camera technology has become so good now that you can fly in the pack with 360-degree cameras, right next to the pack. But that also leads to personal changes. If I think back to Veltre, where we had a World Championship. I was still flying around with a Makalu, so with a Mit-B glider. And my goodness, sometimes I really feel like they're like locusts. They take off and you can't keep up. And that was actually a situation where they arrived from the air at the ridge. And I was stuck there with my gear in the lee. And then I flew out of there very quietly and had to go land.

[00:31:51] Then you can never keep up. Now I know why you need the zoom on the camera. Yeah, yeah, exactly. Because it's faster than my glider.

[00:32:02] By now, I do have a Summit, so a High-B glider. And that makes it go significantly better. And yeah, I like to take it along. Because sometimes it's just fun when we have a mandatory rest day. So, a day where there's a break day no matter what. To take advantage of that yourself and see if you don't have fun in that flight area. Although there are also areas where I'd say it's incredibly difficult if you're out there alone on a day like that. Compared to the pack flying around in Pulks. They simply have the advantage of swarm intelligence. And as an individual, it can happen very quickly that you end up on the ground very fast. Especially in Macedonia.

[00:32:47] You take off from a mountain and then head into the flatlands. I fly more in the mountains, though. The flatlands don't tell me much. And if I don't have someone who has great ideas for the flatlands or knows where the landing spots are and can fly them out, then I'm pretty much at a loss. And that's usually how it ends.

[00:33:08] **Yves Jonczyk:** Besides all the documentaries of these competitions for the national team or for the DHV, you also make films of your own flying. So, for example, you made a film where you flew a 100-kilometer FAI triangle around the Karwendel. And you said, I'm documenting this and telling this whole story in ten minutes. You did that very casually. It's a very nice video. What is important for you to convey with films like that? And what actually makes a good flying video for you? Now, aside from this classic national team, somewhat journalistic form. Rather, what is a classic, normal flying video made by you? What is it about for you? So, a good

[00:33:50] **Lucian Haas:** For me, a flight video is about having a certain structure first. Maybe give an overview at the beginning. What do I want to fly here? So that you as a viewer are on board. Oh, that's what he's planning. Does he want to cruise somewhere one-way now? Or does he want to fly a triangle? Maybe also describe a bit what the situation was like that day. Especially when you're flying a triangle or an FAI triangle, you're already thinking about it. What was the wind like that day? When do I have my headwind component? Why did I start then and there? The other thing that plays a role for me is capturing it visually. I'm a very visual person. I think a lot and very much in images.

[00:34:35] And for me, the image simply says an incredible amount. I can imagine much more from that than if you presented me with a text and said, "Eve, this is how you fly it," and it has everything written down. I don't think I'd take away as much information from that as I would if I saw it as a video. I could remember individual ridges and things like that much better. And say, "Alright, that's the mountain station there. I've already seen that on the video." So, transporting that. You should also think beforehand about how you want to distribute it. How do you want to voice it over? And when do you want to provide information? I find it much more relaxed to do the voiceover afterwards when I'm at home, rather than during the flight. That's just not always possible. If you're delivering material to television, for example, they want it to be discussed during the flight.

[00:35:23] Because they just say, "I'm right there in the middle of it." They want the commentary. For a normal recreational pilot who's just making a cross-country video for themselves or for a smaller community, I think it's better to do that afterwards. To think it through.

[00:35:41] **Yves Jonczyk:** When you say "voiceover," do you mean really using speech as well as music? A lot of paraglider videos are just some images with nice music layered underneath. Like, someone turned on a helmet cam, let it run for ten minutes, and that's the paraglider video. Some people enjoy that because it might show beautiful landscapes, but the learning effect isn't really there. Does that mean we need many more paraglider videos where people actually talk about what they're doing?

[00:36:09] **Lucian Haas:** Yeah, I think it goes in that direction. I'm seeing more and more on the DHV Facebook page now where really important topics are being addressed and are now very well visualized for us with the help of these 3D cameras. The other day I watched a video there about the topic of flow separation because you're braking too much when entering the thermals, for example. They did that great. And I think it's reached a level and a price point now where I'd wish we saw much more of that. But you also asked what it's about or what one should pay attention to? From a filming perspective, I can maybe give you the tip: leave the ascent and descent out. Nobody cares about that.

[00:36:58] Focus on the flight, maybe also on the launch, but mainly on the flight. I read that somewhere in a clever filmmaking book. Leave that stuff out.

[00:37:06] **Yves Jonczyk:** The takeoff and landing are still included in many paraglider videos. Since we're on the subject of negative examples, what are some of the biggest sins of the classic paraglider videos you find on YouTube channels?

[00:37:19] **Lucian Haas:** Well, I think we have to start with the first big sin, which is something you don't even see, namely the cameraman and the pilot themselves. It's the issue of safety—what risk am I actually taking when I film, or am I willing to take when I film? Because everything we hang onto the equipment isn't certified in the first place. I mean, it wasn't intended that with all the glider certifications and short-gear checks and certifications and so on, that you'd fly with a camera. And I know some examples of pilots who were lucky, but it has of course already happened to them that a stabilizer or something got caught in the camera during a back launch because it was simply mounted on the helmet.

[00:38:07] Do you fly

[00:38:08] **Yves Jonczyk:** Not with a helmet cam at all? I

[00:38:09] **Lucian Haas:** I don't fly with a helmet cam.

[00:38:13] At some point, there was also a request from the DHV not to do that. They mean it very seriously because, unfortunately, accidents have happened. But I had already stopped doing it before that. I also find other camera positions more interesting. You can fly with a helmet cam if you're a chicken. Because there are those nice videos that are trying to show how a gimbal works,

[00:38:42] ...that stabilizes the image for you particularly well, even during movement. And a chicken, or even a pigeon, if you pay attention to how they walk, they have to move their heads so strangely so that the image is stabilized in their brains. A paraglider is not stabilized like that. And you get terribly shaky videos, and no GoPro with software stabilization or optical stabilization can compensate for that. So, for me, a camera on the head is nonsense, because you

produce footage that just isn't nice. That means,

[00:39:14] **Yves Jonczyk:** where do you prefer to mount your camera?

[00:39:17] **Lucian Haas:** That varies. I'm also currently trying out different positions. So one option, I think, is to use a clamp to mount the camera facing forward onto the apron—meaning on a closed harness—and then use a separate one with a...

[00:39:35] WiFi remote control in the cockpit to control the whole thing remotely. Because otherwise, it's difficult again. I have my hands on the brakes and I have to somehow reach the release for this camera. Maybe I have some kind of setup where I have the remote, so the GoPro remote, in my hand. Then I don't even have to reach from the brake to the cockpit. Another option, but it's a bit harder to get to now, are external arms that were actually intended as instrument mounts. There's something like that from the company Varis, which is a Swiss company. And this Varis mount has the advantage that it's a bit like a Gorillapod.

[00:40:20] Some of you might know this. These are elements nested into each other that I can flexibly move as an arm and rotate to any angle. And there's a strap running inside. That means if the thing somehow breaks off during takeoff or something and these elements come apart, the camera still won't be lost. I think that's really cool. But you have to be a bit careful with the assembly, because it's mounted on the carabiner. And that's where our speed bar also runs. And you have to pay a bit of attention to that, depending on the harness design. With my harness, it's not a problem, but with competition harnesses, it can sometimes become an issue. With an X-Rated or something, for some reason, the speed bar runs much more parallel to the carabiner than it does with mine. With the D-Light 2, that's the case with the harness.

[00:41:08] And you have to be careful there, because there's a small gap so that your Brummel hooks don't get caught on the speed bar at the camera mount. And that's exactly the point. I still find it difficult to balance flying and filming. I think it's become easier just because of this 3D camera thing from GoPro or Nikon—there are various providers, of course—because I don't have to worry about where I'm actually filming anymore; I can do that afterwards and do a lot of great things. That takes the pressure off me, and I have more capacity and concentration when...

[00:41:44] **Yves Jonczyk:** Flying. Is that the way of the future for action cameras? Would you recommend it if someone said, "As a pilot, I'd like to film what I experience up there," would you say, "Maybe it's best to just buy a 360-degree camera right away, then you'll have the least amount of stress and can choose exactly what you want afterwards"?

[00:42:05] **Lucian Haas:** Yes, that is definitely my recommendation.

[00:42:09] 360-degree cameras are so mature by now—there are different versions, and you can have a lot of fun with them. It starts with an Insta360 X, I think that's the name of the new version, where you're at an entry price of about 450 euros; that's how it was in that range, up to the GoPro Fusion, which was at 700 euros at launch, but that should be on sale again now.

[00:42:35] **Yves Jonczyk:** be cheaper. Let's jump from the very basic setup—or let's say we take a GoPro for your average pilot—to a very advanced setup that you also own. You fly drones too. From a paraglider perspective, are drones a curse or a blessing?

[00:42:53] **Lucian Haas:** So from a cinematic point of view, it's obviously a blessing. That I can finally get the perspective, that I can fly in front of the launch site and finally capture pilots from the front as they take off. Because if you have a ground-based camera, in the past you could only ever get the perspective of them flying away. I thought that was totally lame. And the drone finally allowed me to fly around the launch site a bit while they're still laying out, or maybe with correspondingly long lenses so that I can keep some distance, to also fly near a group like that. And there you can really see how the gliders pull in the thermals. That's when you really understand how a thermal works, and that there might be a kink in it or something.

[00:43:38] You can see that really well. And those are shots that weren't possible in the past.

[00:43:42] **Yves Jonczyk:** achieved. But there are also pilots who dream about, like, being able to have a drone fly in front of me or behind me with a follow-me function, just filming me at a specific distance. Is something like that

actually technically possible yet? And do you think something like that makes sense?

[00:43:57] **Lucian Haas:** Technically, a follow-me function is definitely possible. I find it almost fascinating to see how far the technology has come. I can draw a bounding box around an object on my phone, which I use as a field monitor. For example, let's take a jogger, a car, or something like that. And the drone then tracks it. So it recognizes this object, and it's tracked. To me, that's like, I don't know, technology from the next Terminator or something. I think that's pretty wild. For aviation, I don't think it makes sense. They have become smarter, though. They gave an example now where a car drives around a serpentine. In the serpentine, on the hill of the serpentine, the camera briefly loses sight of the car, but then finds it again as it exits the serpentine and can continue the tracking.

[00:44:50] For us pilots, I think it's a bit more difficult because sometimes we're just a difficult contrast for an image or for an image processor. So, harness

[00:45:01] against the ground or whether they're fir trees or I don't know. Unless you have some kind of Hike and Fly from Gin that's somehow bright orange, then it could easily work. But I'd have more concerns regarding the anti-collision issue. Now, a drone is flying behind you. If you have other pilots flying in that area, then for me, that would be an immediate no-go. Just like I wouldn't do that in a ski resort, regardless of which skier I am. You have lifts there, you have other skiers. If that thing comes down out of control, we'll have negative headlines and publicity regarding drones again, and that's exactly what we don't need at all right now.

[00:45:43] **Yves Jonczyk:** Don't you think that from a technical development standpoint, there will probably be many more drones in the future—not just film drones for us, but delivery drones or whatever else—so that it will eventually be the case that every drone, and consequently every paraglider pilot, has to have some kind of transponder, a Farnet solution, or something similar, where you say, I'm always broadcasting my position, and then those follow-me drones would be very easy to program so that you literally say, here, follow this signal and just avoid all other signals. I'm curious to see.

[00:46:14] **Lucian Haas:** how that develops. I could imagine for our low-land flyers in Leipzig, Altes Lager, and so on, this is certainly going to be an issue, because I can just picture in those regions that in the future we'll see these delivery drones or food deliveries or whatever else is being aimed for. Or also these air taxis—our transport minister, Mr. Scheuer, I believe yesterday was the first air taxi put into operation, at least a test operation in Bavaria. And that's probably where the journey is heading. But I could imagine that in the mountain regions, we might be spared from that for a while. But it's going to be an exciting development. Especially regarding how we regulate this across national borders, because whatever happens there has to work just as well in Austria, Italy, and Switzerland.

[00:47:03] I'm not entirely sure where that's heading yet or if it will limit us. I think it has the potential to limit us because, behind the commercial aviation and the business models involved, I believe there's a lot more money at stake than behind paragliding. Unfortunately, I think we have to recognize that.

[00:47:25] **Yves Jonczyk:** When you look at your filmmaking, what you've done over all these years, you've also made a huge professional development yourself, always keeping the paraglider in mind, always going out flying with it. Do you sometimes get the impression that you might have observed something yourself while filming that helped you progress? Or is it more that the filmmaking actually hindered you from developing further while paragliding?

[00:47:53] **Lucian Haas:** So for me, it's always intertwined or goes hand in hand. It's like I really, really enjoy using flying just to capture new impressions. I remember those first flight attempts at Eggishorn a bit. And when you've managed those 400 meters of altitude and then your gaze shifts to the glacier and you see the Arlitsch coming down like that. Those are just moments where I say, wow, it's so cool that you have a camera with you and that you're allowed to capture that. But it's similar for me as with drone flying. For me, it wasn't necessarily always the flying itself that was the priority in paragliding, but also the idea of how I can capture the whole thing while flying.

[00:48:42] capture cinematically. Unfortunately, I don't fly nearly enough to have any ambitions regarding distance. I was actually quite surprised and thrilled to have popped up somewhere in the top 100 of the standard class last year. And I don't think that's ever going to get any better.

[00:49:01] Because I spend far too little time in the air each year. Between my main job and filmmaking, I'm happy if I manage to get around 40 to 60 flight hours a year. And that was already a lot. There were also years where I only had 20 flight hours or something like that. Back then, it was more about whether I could even manage to keep up with the technology and the flying, or if that was something that might be at risk in the future because the time just wasn't there. And luckily, I've found a way to prioritize it much more lately. And I enjoy that a lot, too. But those are two different movements. Once you've reached a certain level of filming, I think it's not as important anymore, because you know what you're doing or what you want to do.

[00:49:48] Then it's maybe just about trying out new cameras or new technologies. And then you can just focus more on the flying. And luckily, since last year, it's finally to the point where I worry less about staying up while flying, but rather I have the luxury problem of simply having no idea about the restricted flight zones and I just have to ask myself what I'm doing

[00:50:12] **Yves Jonczyk:** ...with the altitude? Where do I want to go? If you take both—I'll call them hobbies for now, even though it's actually very professional, at least the filming side of it—if you put both hobbies against each other, would you say you fly to film, or do you film to fly?

[00:50:30] **Lucian Haas:** I think it alternates. So, when it's missions with the national team and I'm hovering around there, then I'm definitely flying to film. In my private life, the focus is more on the flying itself, yeah. And if a great film comes out of that, like with the Karwendel Triangle, then that's a fantastic thing. I could imagine something similar coming out this year with the Mölltal Triangle; I'd really like to do that. I've flown it before, but I haven't finished it yet. Maybe that'll work this spring. And otherwise, I've actually thought about whether that could be a format, and maybe you could just do it with several pilots.

[00:51:20] ...to explain cross-country flying better. That

[00:51:24] **Yves Jonczyk:** means we actually need more explanatory videos.

[00:51:27] **Lucian Haas:** I think that's nice, but it can be a bit punchy, yeah.

[00:51:30] **Yves Jonczyk:** Yves, thank you for sharing so much about filmmaking and everything you've brought here. You make great films. I'm looking forward to seeing what you deliver for the next European Championship, and I also wish you much success with the Mölltal-Dreieck—I'm looking forward to that film too, to see what I can learn from you.

[00:51:49] **Lucian Haas:** Yes, thank you so much. I had a great time, and yeah, let's see, maybe for the second Mölltal series.

[00:52:09] **Yves Jonczyk:** That was Yves Jonczyk in conversation with Lucian Haas. If you'd like to watch films like Knight Rider, the video about the Karwendel Triangle, or various competition reports by Yves, Yves' YouTube channel runs under the name Flymovies and can be reached at [youtube.com/user/flymovies](https://youtube.com/user/flymovies). Yves also reports on his work on the Facebook page [facebook.com/flymovies](https://facebook.com/flymovies). You can find further episodes of Podz-Glitz again on the Looglights blog and on Soundcloud. You can also subscribe to Podz-Glitz via RSS feed or through well-known podcast catalogs like iTunes, Spotify, TuneIn, or podcast.de. By the way, Podz-Glitz and the Looglights blog are completely ad-free and therefore independent. In order to continue these projects, which involve a lot of time and heart and soul, I rely on the support of my readers and listeners.

[00:53:00] If you enjoy my work, you can easily become a Looglights supporter by donating via PayPal or bank transfer. You can find the links on the website [looglights.blogspot.com](https://looglights.blogspot.com). Feel free to recommend Podz-Glitz and Looglights as well. In conversations with other pilots, or also as a comment via link or like on social media. Now, I'll introduce myself for now. Ciao and see you soon!

# Français

French · machine translation of the German transcript by gemma-4-12b-it-qat-q4\_0.gguf

## Show notes

Podz-Glitz Folge #07 : Yves Jonczyk, caméraman de l'équipe nationale allemande de parapente, en conversation avec Lucian Haas.

Yves Jonczyk avait douze ans quand son père lui a remis pour la première fois une caméra vidéo, à l'époque encore au format VHS. C'est ainsi qu'il a tourné des films en stop-motion amusants, et l'amour du cinéma a été éveillé. Yves a aujourd'hui 40 ans et filme toujours avec enthousiasme. Et comme il pratique aussi le parapente, il n'est pas difficile de deviner ce qui est au centre de ses films.

Yves est devenu connu dans le milieu principalement en tant que caméraman, accompagnant régulièrement l'équipe nationale allemande de parapente à de grandes compétitions comme les championnats du monde et d'Europe. Ses rapports quotidiens cinématographiques réalisés de manière professionnelle ornent désormais non seulement le site web du DHV. Les images sont également de plus en plus reprises par la télévision, et ce, même à l'échelle mondiale. Ainsi, il est devenu un ambassadeur important du sport de la parapente.

Dans ce septième épisode de Podz-Glitz, Yves raconte notamment comment se déroule le tournage de compétitions de parapente. Pourquoi 43 secondes dans les informations du ZDF-Heute lui signifient tant. Il donne des conseils sur ce qu'il faut surveiller pour une bonne vidéo de parapente et révèle comment l'un de ses projets de film a abouti à une alerte UFO.

Les films d'Yves Jonczyk sont disponibles sur sa chaîne Youtube : [www.youtube.com/user/flymovies](http://www.youtube.com/user/flymovies).

Plus d'infos aussi sur Facebook : [www.facebook.com/flymovies](http://www.facebook.com/flymovies)

Si vous souhaitez promouvoir le Podz-Glitz et le blog Lu-Glitz, vous trouverez toutes les informations correspondantes sous : [lu-glitz.blogspot.com/p/fordern.html](http://lu-glitz.blogspot.com/p/fordern.html)

La musique dans cet épisode de Podz-Glitz provient de [www.jukedeck.com](http://www.jukedeck.com)

---

Dans l'épisode 7 du podcast Lu-Glitz, Yves Jonczyk raconte comment il est devenu caméraman de l'équipe nationale allemande de parapente – et ce que cela signifie dans la pratique.

Dans le septième épisode de Podz-Glitz, Yves raconte notamment comment se déroule le tournage de compétitions de parapente. Pourquoi 43 secondes dans les informations du ZDF-Heute lui signifient tant. Il donne des conseils sur ce qu'il faut surveiller pour une bonne vidéo de parapente et révèle comment l'un de ses projets de film a mené à une alerte UFO.

---

Liens :

- [www.facebook.com/flymovies](http://www.facebook.com/flymovies): <http://www.facebook.com/flymovies>

---

Source : <https://lu-glitz.blogspot.com/2019/03/podz-glitz-07-der-kameramann.html>

## Transcript

[00:00:25] **Yves Jonczyk:** Podz-Glitz, le podcast Lu-Glitz. Des histoires venues du cosmos du parapente. Aujourd'hui avec Yves Jonczyk et Lucian Haas au micro. Yves Jonczyk avait 12 ans quand son père lui a remis une caméra vidéo pour la première fois, à l'époque encore en format VHS. Il y a tourné des films en stop-motion amusants et sa passion pour le cinéma est née. Aujourd'hui, Yves a 40 ans et il filme toujours avec enthousiasme. Et comme il pratique aussi le parapente, il n'est pas difficile de deviner ce qui est au centre de ses films. La scène a connu Yves surtout comme

caméraman, qui accompagne régulièrement l'équipe nationale allemande de parapente lors de grandes compétitions comme les championnats du monde et d'Europe. Ses reportages quotidiens cinématographiques réalisés de manière professionnelle ne décorent plus seulement le site web du DHV.

[00:01:13] Les images sont de plus en plus reprises par la télévision, et même à l'échelle mondiale. Il est ainsi devenu un ambassadeur important du sport du parapente. Dans ce septième épisode de Podz-Glidz, Yves raconte notamment comment se déroule le tournage de compétitions de parapente. Il explique pourquoi 43 secondes dans le journal télévisé du ZDF comptent tant pour lui, donne des conseils sur ce qu'il faut surveiller pour une bonne vidéo de parapente et raconte comment l'un de ses projets cinématographiques a fini par déclencher une alerte UFO.

[00:01:44] Yves, est-ce que tu crois aux OVNI ?

[00:01:46] **Lucian Haas:** Je ne crois pas vraiment aux OVNI. Mais je pense que c'est une idée géniale. Il y a beaucoup de gens qui y croient et qui pensent parfois voir de tels objets dans le ciel.

[00:01:56] **Yves Jonczyk:** Oui, tu as déjà déclenché une sorte d'alerte aux OVNI au-dessus de Munich avec un projet. Comment ça s'est passé ? Oui,

[00:02:03] **Lucian Haas:** C'est vrai. C'était un projet qui est né d'une sorte de petite blague. Il y a eu deux pilotes de cerfs-volants qui sont partis de l'extérieur de Munich pour voler vers le centre-ville ou en périphérie, et ils ont atterri dans l'Englischer Garten. Et par pur hasard, j'avais fait la connaissance du pilote autrichien Wolfgang Sears. Et il a un cerf-volant lumineux. Il faut imaginer le truc : il a bricolé dessus pendant tellement longtemps qu'il finit par voler partout comme un cerf-volant lumineux vert. Il a intégré des tubes néon ou quelque chose comme ça ? Enfin, je crois qu'il a mis des rubans LED ou un truc du genre. Quelque chose de léger aussi, avec des LED. Et puis, il a pris des batteries LiPo pour modélisme et avec ça, il a commencé à voler partout.

[00:02:54] Exactement. Et c'est là qu'on en est arrivés l'un à l'autre et il m'a dit : « Hé Yves, j'ai trouvé ce vol vers Munich super cool. Ça te dirait de faire un truc comme ça ? » Et j'ai répondu : « En principe, oui. J'ai pas mal de matériel de tournage et j'ai toujours envie de tester ça. » Et cette situation de "Twilight". Enfin, quand on passe doucement du jour au crépuscule, parce qu'on n'a le droit de voler que jusqu'au crépuscule civil. On s'y est d'ailleurs strictement tenu.

[00:03:27] C'est le genre de truc où tu pousses ton matériel dans ses derniers retranchements. Parce que dans les situations plus sombres, beaucoup de caméras sont vite dépassées. J'étais content que ce ne soit pas le cas dans ce cas précis. Donc le test en valait la peine, et pour Wolfgang, ça en valait évidemment la peine aussi, parce qu'il a simplement

[00:03:44] **Yves Jonczyk:** a fait un vol de dingue pour y aller. Il a fait le test avec. Et

[00:03:46] **Lucian Haas:** puis il est

[00:03:46] **Yves Jonczyk:** ...le drapeau vers Munich jusqu'au jardin anglais et le drapeau brillait dans le ciel. C'est ça, exactement.

[00:03:53] **Lucian Haas:** Et il a été traîné à l'extérieur de Munich, puis il a plané à une certaine altitude en direction de

[00:04:00] **Yves Jonczyk:** ...volé au-dessus de Munich. Je me doute que ce n'est pas si simple, peut-être même au niveau des autorisations légales pour voler dans l'Englischer Garten. Vous l'avez fait en cachette ou était-ce vraiment autorisé, jusqu'aux prises de vue aériennes que tu as aussi faites ?

[00:04:15] **Lucian Haas:** Mhm. Pour les prises de vue aériennes, c'est moins problématique parce que j'ai l'autorisation de survol correspondante pour le Land de Bavière. Tant que je respecte les dispositions légales, je peux le faire, bien sûr je n'ai pas le droit de voler après la tombée de la nuit. Je ne peux aussi voler qu'à une certaine altitude à l'intérieur de la ville. Pas au-dessus des foules, pas au-dessus des rues, etc. Tant que tu respectes ça, c'est sans problème. Et ce que Wolfgang a fait, c'était en fait un usage. Donc le vol en thermique prévu, il lui manque juste la thermique en bordure de Munich et il a dû atterrir dans l'Englischer Garten. Tu dis, je

[00:04:52] **Yves Jonczyk:** j'ai aussi volé. Avec quoi est-ce que tu voles ? J'ai aussi volé. Oui, tu as dit que j'avais l'autorisation de survoler Munich. Ah, donc ça,

[00:05:00] **Lucian Haas:** C'était exactement ça, c'est le sujet des drones. Alors, j'ai fait voler le drone, ou plutôt, dans ce cas précis, je l'ai confié à une connaissance que je connais très, très bien, qui a aussi la possibilité de piloter un drone. Donc, le brevet de pilote de drone, l'assurance et tout ce qu'il faut aujourd'hui. Parce que j'étais sur la tour de l'Olympiastadion pour capturer avec un 800 millimètres, donc avec un objectif zoom, comment Wolfgang est descendu devant le Hela et a décollé. Et c'est aussi une scène dans le film.

[00:05:38] **Yves Jonczyk:** En même temps, ce projet a carrément déclenché une alerte UFO, pour ainsi dire. Comment faut-il se représenter ça ? Oui,

[00:05:44] **Lucian Haas:** le lendemain. Oui,

[00:05:46] **Yves Jonczyk:** le lendemain. Là, on a

[00:05:46] **Lucian Haas:** on a téléphoné et on a encore un peu parlé du projet. Et là, Wolfgang a dit qu'il l'avait déjà vu, que des gens avaient écrit quelque chose sur le forum UFO et que l'un d'eux avait même téléchargé une photo prise avec un portable. C'était vraiment comme ça, genre en plein milieu d'une rue, une de ces rues que tu connais en centre-ville, avec un réverbère qui enjambe la route. Il était déjà allumé et juste derrière, on pouvait voir cette forme triangulaire verte, toute floue, dans le ciel. Et pour être tout à fait honnête, on sait tous les deux ce qu'est un dragon. On peut peut-être s'imaginer à la télé que ça puisse aller dans ce sens. Mais si tu ne connais pas, tu te demandes forcément ce que fait ce corps volant bizarrement formé à cette heure-ci dans ce ciel vert. Et c'est apparemment comme ça que c'était.

[00:06:32] Alors, quelques personnes l'ont remarqué et l'ont tout de suite posté dans leur communauté UFO en demandant : « Hé, vous l'avez vu aussi ? Est-ce que c'était peut-être quelque chose qu'on ne connaît pas ? »

[00:06:41] **Yves Jonczyk:** Le film s'appelle Nightrider et a fait pas mal de vues sur Internet, sur YouTube et tout le reste. Et il a même fini dans la sélection de courts-métrages du Coup IK. Aujourd'hui, tu es connu dans le milieu comme celui qui accompagne toujours l'équipe nationale allemande aux championnats d'Europe et aux championnats du monde. Et tu fournis systématiquement des vidéos quotidiennes pour chaque manche, où tu fais un compte rendu en temps réel : qu'est-ce qui s'est passé ? Comment ça s'est fait, au juste ? Comment ce contact avec l'équipe nationale a-t-il été établi ? Tout ça a commencé...

[00:07:14] **Lucian Haas:** en 2018. En 2009, lors des championnats du monde au Mexique, à Valle de Bravo, où j'étais là par hasard et où j'ai un peu filmé Corinna Schwiegershausen, qui était là à l'époque. Elle avait évidemment des contacts avec l'équipe nationale de parapente. Évidemment, la scène des deltas et la scène du parapente au DHV se connaissent aussi. Et ensuite, on a interviewé un pilote ou l'autre, Olli Rössel, Thorsten Siegel. Enfin, il faut vraiment que tu ailles voir ça. Je me le regarde de temps en temps à nouveau. Juste pour le fun. Enfin, pour voir à quel point la qualité vidéo était pourrie à l'époque et à quel point ils étaient tous encore jeunes. Ça fait dix ans.

[00:07:56] **Yves Jonczyk:** elle. Ça

[00:07:57] **Lucian Haas:** ça remonte à dix ans, oui, oui. Et aussi pour l'équipement qu'ils pilotaient à l'époque. Thorsten pilotait encore pour Swing. Eva Wischniewska pilotait encore à ce moment-là. Et aujourd'hui, tu as des ailes, probablement de classe D et au-dessus, des Triple C. Où tu te dis : bon, aujourd'hui, tu as cette performance avec des ailes B modernes. C'est aussi incroyable, ça permet de voir simplement ce qui a changé chez nous dans la scène du parapente.

[00:08:22] **Yves Jonczyk:** ...simplement fait. Comment je dois me l'imaginer ? Est-ce que le DHV est venu vers toi après pour dire : « Écoute, la prochaine fois pour les EM, on sera là et là. Tu viens avec nous, c'est sûr ? » Ou comment je dois me l'imaginer ? Oui, enfin, je pense que les...

[00:08:34] **Lucian Haas:** Pour le parapente, c'était un peu libre à l'époque. Charlie Joest fait d'excellentes contributions dans le domaine des deltas et s'est spécialisé là-dedans. Il le fait toujours aujourd'hui. Mais le parapente était un peu un domaine où ils n'avaient personne.

[00:08:51] Et ça a duré jusqu'en 2012, avant qu'on ne se rende enfin pour notre première mission commune à St. André. Mais oui, bien sûr, ils ont reconnu le potentiel. Et on s'est mis d'accord d'une manière très raisonnable pour les deux

parties. Genre, "Ok, tu n'es plus un stagiaire. Tes frais de déplacement sont pris en charge ou quelque chose dans le genre. Mais fais ça. Et si ça marche et que ça peut devenir un format récurrent, alors on pourra certainement le refaire". Ça a fallu quelques années de rodage avant que ça passe vraiment dans ce format.

[00:09:33] **Yves Jonczyk:** c'est là où on en est aujourd'hui. Et tu y vas et au final, tu es payé par le DHV ? Ils te disent que tu reçois un forfait journalier X pour ta participation ici. Ou comment ça se passe ? Dans le...

[00:09:44] **Lucian Haas:** En principe, ça se passe comme une commande, comme dans le milieu du cinéma. Il y a une description de ce qui doit être fait. Et maintenant, je pense que les contacts que j'ai pu établir au fil du temps avec la télévision aident beaucoup. Parce qu'au final, c'est aussi ma responsabilité de gérer le fait que le matériel produit arrive bien à la télé, qu'il soit préparé de manière adaptée à la diffusion. Ils ont une certaine façon dont ils aiment recevoir le contenu. Et je garde aussi le contact avec la rédaction. Parfois, ça se fait des mois à l'avance. Tu te mets déjà en relation avec les rédacteurs qui pourraient être de service à ce moment-là et tu leur dis : « Écoutez, on a encore notre grand événement sportif. »

[00:10:37] Là, on a maintenant, la plupart du temps, ça passe par la BR, je ne sais pas, cinq pilotes bavarois. Ils sont toujours un peu plus attentifs à ça. On a avec nous, comment ça se présente, est-ce qu'on peut encore faire quelque chose ensemble. Et ça s'est rodé avec le temps. La rédaction en ligne de la BR est maintenant aussi très intéressée. On peut probablement les convaincre pour la prochaine Coupe du monde en Macédoine du Nord. Et ça s'est approfondi au fil des années. Mais quand j'y pense, en 2012 c'était la première fois, maintenant on est en 2019. Il faut donc déjà quelques cycles de compétition pour que ça fonctionne vraiment bien, oui.

[00:11:14] **Yves Jonczyk:** Et c'est d'ailleurs pensé de manière très professionnelle par la DRV de dire que, dans ce cas précis, nous produisons réellement du contenu vidéo professionnel que nous pouvons ensuite proposer aux médias. Est-ce que d'autres équipes nationales ou d'autres pays font la même chose ?

[00:11:28] **Lucian Haas:** Non, je pense qu'il y a une grande jalousie médiatique.

[00:11:32] Alors, c'est différent. Parfois, je suis abordé par nos parapentistes d'Europe de l'Est. Genre, d'abord, c'est injuste que les Allemands aient des films et pas nous. Et on te paie en bière. Tu ne préférerais pas le faire avec nous ? Jusqu'à présent, j'ai toujours refusé.

[00:11:51] **Yves Jonczyk:** Alors, il faudrait probablement aussi que tu boives beaucoup de bière, si tu devais le faire. En conséquence, tu pourrais aussi en toucher un peu. Ça a

[00:11:56] **Lucian Haas:** il s'est avéré lors de la dernière Euro que la FAI en a pris connaissance. Et entre-temps, nous approvisionnons aussi la FAI. Et ainsi, nous obtenons parfois un retour, pour que ce ne soit plus tout à fait aussi coûteux pour le DRV seul. Mais cela signifie bien plus de travail, évidemment, mais c'est un très beau format partagé. Et ainsi, nous avons aussi la possibilité que certains de nos contenus soient diffusés davantage dans l'espace médiatique européen, voire mondial probablement. À ce sujet, la FAI a une agence de médias en Europe. Ils ont servi Munich et travaillent avec eux, et ils ont un distributeur média vraiment exorbitant de qualité.

[00:12:44] Et ils diffusent ça via leur réseau. Ce n'est donc pas juste le fait qu'ils prennent le matériel sans passion avec un timecode pour le transmettre ensuite. Il y a aussi un rédacteur chez cette agence qui prépare les morceaux de texte de manière digeste, adaptée aux médias. Avec un court briefing et tout ça. De quoi s'agit-il ? Voici le format de 3 minutes, voici celui de 5 minutes, voici celui de 11 minutes, et tout ce dont on a besoin. C'est donc organisé de manière très, très professionnelle par la FAI. Et nous pouvons désormais leur envoyer du matériel pour Ballen, et la FAI compense ensuite cela en retour au DRV.

[00:13:24] **Yves Jonczyk:** Est-ce qu'il y a quelque chose comme une participation aux bénéfices ou un truc du genre ? Si tu te dis « wow, j'ai été diffusé sur cinq ou dix chaînes de télé », est-ce que tu reçois une sorte de retour supplémentaire ? Non, pas du tout.

[00:13:38] **Lucian Haas:** Il y a aussi toujours cet idéalisme de base de la première fois où je l'ai fait. Ce n'était jamais l'intention de gagner de l'argent avec ça. Et je pense que malheureusement, ce n'est pas encore le cas aujourd'hui. Si je fais le calcul de ce que j'ai investi seul en caméras et en drones, je pense que je suis bon pour les cinq à dix prochaines

années. Et là, je n'ai même pas encore compté le temps de travail, et je n'ai toujours rien gagné. Donc, c'est plus par amour pour le sport. Et simplement par la possibilité de pouvoir continuer à le diffuser. Je trouve ça phénoménalement bien, oui.

[00:14:10] **Yves Jonczyk:** Ça veut dire que, si on veut bien comprendre, tu as un tout autre boulot avec lequel tu gagnes réellement de l'argent. Le cinéma, c'est ton hobby. Et quand tu pars pour une Coupe du monde ou une Coupe d'Europe, ça te prend tes vacances. Oui,

[00:14:25] **Lucian Haas:** Heureusement, j'ai pu trouver un accord avec mon employeur principal qui autorise ça. Donc, en Allemagne, tu dois probablement aussi te faire autoriser ça partout ailleurs. Le fait de pouvoir exercer une deuxième activité rémunérée à côté de ton emploi principal. Et c'est drôle ce que tu viens de dire. Parce que si tu parles aujourd'hui avec des gens dans le milieu du cinéma et que tu abordes précisément ce sujet, ils te diront : « Enfin quelqu'un qui a compris ». Et tu es dans une bonne position, parce que tu as aussi un vrai métier. Le défi dans le secteur des médias est très clair. Je pense que beaucoup le comprennent aussi. Les prix sont très tirés vers le bas. Le matériel. Le niveau auquel nous évoluons. Parce que sinon, tu ne pourrais pas fournir de matériel à la télévision et à la FAI. C'est juste avant le cinéma.

[00:15:10] Et l'équipement avec lequel je tourne est définitivement du matériel de cinéma. Ce que tu utiliserais pour n'importe quelle production cinématographique. Mais au niveau du prix, c'est tellement énorme que si je calculais ça pour la fédération ou la FAI en me basant sur l'équipement et le temps de travail, ils ne l'accepteraient certainement pas. Parce qu'on arrive à un tel prix. Presque personne ne pourrait se le permettre. Ou alors, il faudrait le faire beaucoup, beaucoup plus souvent que comme activité principale. Mais je ne pense pas que ça fonctionnerait vraiment bien. Je pense que le modèle actuel est certainement le meilleur.

[00:15:42] **Yves Jonczyk:** Et des grandes compétitions comme les championnats du monde et d'Europe, ce n'est pas juste un week-end rapide, tu es vraiment en déplacement pendant deux semaines, je crois. Et tu y investis tes deux semaines de vacances. Maintenant, raconte-moi un peu sur place, quand tu y es. Comment se déroule une journée typique quand tu dis, d'accord, la compétition a commencé. On est maintenant au deuxième jour de compétition. Raconte, qu'est-ce que tu dois faire ? Tu te lèves à sept heures du matin ou déjà à cinq parce que tu dois encore monter la dernière séquence de la veille ? Ou comment ça se passe ? Le deuxième jour, c'est

[00:16:15] **Lucian Haas:** D'abord, il y a un peu de nervosité dans l'air, parce que pour certains, c'est peut-être une nouvelle zone de vol. En tout cas, ils sont très, très concentrés sur eux-mêmes au début. Récupérer les trackers en direct et vérifier que tout le monde a son panier déjeuner. Et il y a tout ce qu'il y a à faire ! Et il s'agit bien sûr du fait que le premier jour ou la première course de compétition compte tout autant que n'importe quelle autre. Tu es déjà à fond dedans. Tu dois être totalement présent et marquer des points pour toi et pour l'équipe. Et pour moi, ça signifie que je dois être sensible. Je pense qu'une partie de la raison pour laquelle ça fonctionne est que je suis moi-même pilote et que je connais un peu les procédures. À quel moment est-ce que je veux être sollicité pendant la phase de préparation ?

[00:17:00] Et quand est-ce que c'est plutôt difficile pour moi ? Et au fil des années, il faut aussi mieux connaître les pilotes. Parce que tout le monde ne part pas immédiatement dès qu'on dit que la fenêtre est ouverte, ne se jette pas dans le cylindre de départ et ne reste pas une heure à regarder autour de lui. Il y a aussi des pilotes très tranquilles qui attendent encore plus de trente minutes et disent, enfin, tu sais, vu la qualité de la journée aujourd'hui, ce sont les pilotes expérimentés, genre un Pepo ou un Ulli ou un Thorsten. Ils disent alors : « Hé, pourquoi je ferais un quart de temps ? Je devrais passer un quart d'heure de plus en l'air. Enfin, j'ai probablement déjà assez volé dans ma vie. Ici, ce qui m'intéresse, c'est la compétition. » Ceux-là, tu peux très bien les interviewer. Nos jeunes ou ceux qui sont peut-être nouveaux, ils veulent absolument, je ne sais pas, peut-être tout faire parfaitement ou simplement prendre le pouls de la journée.

[00:17:48] Ou bien, c'est bien sûr le fait que quand ça commence, tu veux être parmi les premiers dans le cylindre de départ. C'est évidemment un avantage. Et ils partent plus vite. Du coup, je dois les rattraper si je veux encore faire une interview avec eux. Si je veux obtenir une interview. Mais on peut très bien échanger ça sur la durée. Tu peux commencer avec les gars expérimentés et faire les interviews au fil de la compétition. Oui, et là ils sont tous partis. Idéalement, j'ai une ou deux caméras montées sur un ou deux pilotes et ils ont accepté de voler avec la caméra. Le

premier jour ou lors du premier run, c'est toujours un peu la même chose. Pour la manche d'entraînement et pour la phase d'approche, ils aiment bien prendre une caméra. En compétition, il faut alors voir. Qui est assez cool pour prendre une caméra, d'abord. Et qui est assez cool pour prendre une caméra et peut-être même commenter un peu aussi.

[00:18:36] Parce que, par malheur, la télévision est très présente, ce que je peux comprendre. Mais je trouve aussi que c'est une performance exceptionnelle pour un pilote de voler en compétition. Et d'avoir ensuite la capacité de commenter une course pendant la compétition.

[00:18:52] **Yves Jonczyk:** Je trouve ça génial. Ça veut dire que toi, en tant que personne qui pense en termes d'images, tu te dis : « OK, là je prends Ferdinand Vogel en tant que pilote ou quelque chose comme ça. Il peut sûrement le faire. Je lui explique ici : je te monte la caméra là et là. Voilà comment on l'allume. Je te branche aussi pour mettre un micro ou un truc du genre. Et ensuite, raconte un truc pendant le vol. » Ou alors, tu lui donnes un script pour qu'il raconte un peu quelque chose. Ou comment ça se passe, ce genre de truc ?

[00:19:17] **Lucian Haas:** Alors d'abord, je suis très reconnaissant envers GoPro d'avoir enfin inventé des caméras où il suffit d'appuyer une seule fois. Et ça fait plusieurs choses : ça allume la caméra, ça lance l'enregistrement et quand il a fini, il n'a plus qu'à appuyer une fois sur le même bouton. Ça arrête l'enregistrement et éteint la caméra. Ça m'aide aussi beaucoup à économiser la batterie. Et là, tu as sorti Ferdi. Ferdi est un type super sympathique. Je trouve que c'est un atout énorme pour l'équipe nationale. Avec lui, on a un pilote sympathique qui aime aussi commenter pendant le vol. Et c'est exactement comme ça que ça se passe. On réfléchit avant : c'est quoi le temps de tournage aujourd'hui ? La direction du tournage. La caméra est positionnée en conséquence. Parce que c'est nul si tu as la caméra à gauche, par exemple, et qu'on tourne vers la droite.

[00:20:04] Alors, tu ne peux pas filmer aussi bien le peloton. Donc, on y réfléchit bien avant. Et ensuite, il décolle. Il ne reçoit pas de script. Non, il reçoit juste de ma part une petite consigne. Salut Ferdi, aujourd'hui c'est le premier jour. S'il te plaît, n'oublie pas que c'est la première course. Commente un peu dans ce sens-là, s'il te plaît.

[00:20:23] Et puis, selon qui est le client, si c'est plus orienté FAI ou plus orienté BR, tu te demandes peut-être s'il va dire "salutations des pilotes bavarois" ou "salutations de l'équipe nationale". Et là, il commente un peu. Et il gère plutôt bien le fait de commenter pendant le vol. Ça fait...

[00:20:46] **Yves Jonczyk:** il est très serein. Maintenant, dans une journée comme celle-ci, tu dis : d'accord, ce sont les préparatifs du départ. Avant ça, tu fais peut-être encore des interviews. Ensuite, tu donnes une caméra à quelqu'un. Il part maintenant voler avec. Qu'est-ce que tu fais encore au sol ? Sur quoi fais-tu attention ? Quel genre d'images cherches-tu encore ?

[00:21:00] **Lucian Haas:** Alors pour moi, le décollage est évidemment l'un des moments les plus mouvementés. Parce que j'aimerais bien manipuler trois ou quatre caméras en même temps. Mais ça ne marche pas. Le maximum que tu peux faire, c'est d'installer une caméra quelque part et peut-être faire un timelapse du décollage. Ça rend toujours très bien. Avant le décollage, on aime bien faire des interviews. Pour faire le bilan de la course de la veille, par exemple. Quelles sont les prévisions météo. Quelle mission leur a été confiée. Comment ils évaluent la mission. Quelles sont peut-être les bonnes lignes qu'ils ont imaginées. Peut-être aussi un ou deux commentaires sur la qualité de la journée. Et puis, ils sont partis. Alors mes caméras volent. Le maximum que tu pourrais encore faire, ce serait de voler en tandem. Et là, il faut déjà prendre l'une des premières décisions : est-ce que je veux piloter moi-même et les filmer en l'air ?

[00:21:46] Ensuite, tu atterris généralement après une demi-heure ou trois quarts d'heure. Tu as rendez-vous quelque part avec Harry Bunz, qui suit le champ, et bien sûr, tu observes où ils se trouvent. Si je veux des prises de vue en mouvement, je dois trouver un moyen de filmer un peu au poste de départ quand j'ai fini de voler, puis atterrir et les suivre. Et pour moi, c'était déjà une super journée. Parce que j'ai pu prendre l'air et filmer. Tu peux essayer de les suivre avec un tandem, bien sûr. Mais ça ne marche généralement pas très bien. Parce que, soyons honnêtes, les gars sont rapides. Ils sont putain de rapides. Tu n'arrives pas à les suivre avec un tandem.

[00:22:25] La troisième possibilité, c'est le décollage, pour autant que ce soit convenu avec la direction de la compétition. Et tant que les règlements régionaux le permettent, que tu filmes ça avec le drone. Ce qui donne généralement de très belles prises de vue. Et entre-temps, j'ai un drone avec un objectif de 105 mm. Ça veut dire que

parfois, je dois déjà m'éloigner d'eux pour qu'ils soient à nouveau dans le champ. Et ça passe toujours très bien. Parce qu'on a autant de distance que possible et peu de stress avec les collisions. Ou qu'il y ait quelqu'un sur la trajectoire. Et là, ça aide aussi, le fait d'être soi-même pilote. Parce que je place généralement le drone à l'abri du vent, là où personne ne veut aller. Et alors c'est

[00:23:08] **Yves Jonczyk:** c'est totalement sans stress. Maintenant, tu dis : d'accord, une caméra pour le pilote qui va peut-être aller voler. Tu voles, tu as une caméra au sol avec laquelle tu filmes quelque chose. Ou peut-être deux différentes. Tu laisses l'une tourner en timelapse, et l'autre faire autre chose. Et là, tu as ton drone avec toi. Qu'est-ce que tu transportes au juste ? Tu as alors tout ton équipement avec toi. Ça pèse combien au total ? C'est un sac entier ?

[00:23:28] **Lucian Haas:** Je ne veux pas

[00:23:29] **Yves Jonczyk:** savoir ce que ça

[00:23:29] **Lucian Haas:** pèse. Je ne vais pas faire de commentaires là-dessus. Il y a peut-être ici un ou deux qui travaillent pour une compagnie aérienne et qui ne voient même pas. Non, enfin, c'est définitivement une sacrée quantité. Je pars du principe qu'il y a au moins six, sept, huit caméras. Plus les objectifs. Et puis dans différentes versions. En plus, tu as aussi le matériel audio, parce que tu dois enregistrer les voix off. Parce que tu vas peut-être fixer un micro sur les pilotes quand ils volent pour avoir un meilleur son. Et puis tu as tout le bazar des drones. Donc oui, c'est définitivement beaucoup de trucs. Et parfois c'est vraiment lourd. Malheureusement, oui. Je dirais qu'on arrive très vite à un sac à dos de 15 kilos ou quelque chose comme ça.

[00:24:15] **Yves Jonczyk:** Eh bien, ça représente probablement une sacrée somme d'argent. Tu as dit que le DRV ne pourrait peut-être même pas s'offrir tout ce matériel lui-même, vu les honoraires qu'il peut te verser. Maintenant, tu vas dans des pays comme le Mexique, la Macédoine, la Colombie ou le Brésil, où ça se passe. C'est le genre d'endroit où tu te dis : "Hm, il y a aussi des gens qui aimeraient bien mettre la main dessus". Est-ce qu'on t'a déjà déjà volé quelque chose ou est-ce que tu as eu des expériences bizarres ?

[00:24:39] **Lucian Haas:** Oui, carrément. Alors, le jour de l'ouverture en Colombie, on m'a volé mon boîtier principal. Heureusement, j'avais une assurance voyage, donc je me suis fait rembourser par la suite. Mais c'était une situation vraiment nulle. Et quand je regarde en arrière, je suis moi-même étonné de voir à quel point la suite s'est déroulée de manière professionnelle. Parce qu'à ce moment-là, il ne me restait plus qu'un hybride avec une entrée micro. Et du coup, on te prend énormément de choses. Tu ne peux plus zoomer. La qualité n'était pas non plus aussi top que celle du boîtier principal. Mais j'ai eu la chance qu'un autre cadre suisse, qui était aux États-Unis, vienne aussi en Colombie.

[00:25:27] Et je leur ai dit d'acheter une petite caméra pas chère, genre 230 euros ou quelque chose comme ça, chez B&H Photo, avec un zoom, et de me l'apporter. J'étais trop content de pouvoir enfin à nouveau zoomer après 4 ou 5 jours. Mais bien sûr, ça arrive et on se pose énormément de questions là-dessus. Est-ce que j'assure mon matériel ? Si tu l'assures, ça coûte une fortune, alors il faut rajouter ça au montant de la commande, parce que quelqu'un doit bien payer. Ou alors tu ne l'assures pas ? Et quelles caméras emmènes-tu dans quels pays ? Je fais déjà une grande différence sur le fait d'emporter mon matériel principal. À cause du poids, parce que malheureusement, les meilleures caméras sont aussi les plus lourdes.

[00:26:11] Et B, bien sûr, aussi sous l'aspect de savoir si quelque chose est volé ou non. En fait, tout est calculé si juste que rien ne doit disparaître. Si quelque chose disparaît, là, tu as un vrai problème. Mais je pense que c'est le cas pour tout le monde. Si on te vole un appareil photo, alors

[00:26:25] **Yves Jonczyk:** tu n'es pas content non plus. Eh bien, techniquement, c'est un effort immense que tu fournis là. Est-ce que ça en vaut vraiment la peine ? Enfin, ces vidéos manche jour après jour, est-ce qu'elles sont vraiment beaucoup regardées ?

[00:26:38] **Lucian Haas:** Je pense qu'on a une diffusion de genre 1 500, 2 000 clics. Et c'est accessible à tout le monde. C'est un service pour les membres. Maintenant, on a au DHV, je crois, 40 000 ou 35 000. Alors bien sûr, si je mets 35 000 face à 2 000, on peut être ambitieux et se dire, "Hé, ce serait quand même cool s'il y avait plus de vues". D'un autre côté, on diffuse ça sur d'autres canaux où l'accès se fait aussi très, très largement. Je viens d'ailleurs d'être à Valle de

Bravo. Et je trouvais que c'était un énorme succès que le BER en ligne ait fait un reportage sur l'Open de Monaco.

[00:27:23] C'était aussi une vidéo de 40 ou 50 secondes sur leur page Facebook BR-Sport. Entre-temps, 12 000 personnes y ont accédé. Et ça, ça se voit. Et puis il y a la partie non mesurable, à savoir tous ceux que nous atteignons à la télévision pendant une championnat du monde ou d'Europe. Je ne peux pas imaginer ça. C'est très difficile à mesurer. Mais je pense que nous faisons le bon travail en allant davantage vers la rédaction Facebook de BR-Sport. Parce que je pense que ce genre d'histoires en ligne, c'est déjà le futur et le public que nous voulons atteindre. Ce ne sont pas les 50 ou 60 ans qui regardent la télé le soir. Je pense qu'ils trouvent ça intéressant ou qu'ils se disent : "Oh mon Dieu, les jeunes."

[00:28:09] Mais au fond, à travers notre travail éditorial et sportif, on veut enthousiasmer un public qui ne sait pas forcément encore que ça existe et qui se dit : « Ah, c'est un sport cool, j'aimerais bien participer » et qui commence à s'y intéresser maintenant.

[00:28:24] **Yves Jonczyk:** Tu as réussi à le faire passer dans le journal télévisé du ZDF avec un clip court, enfin, relativement court si je ne m'abuse, genre 43 secondes ou quelque chose comme ça. Est-ce que ça te rend quand même fier, même si c'est juste un truc aussi court ?

[00:28:39] **Lucian Haas:** Oui, ça

[00:28:40] **Yves Jonczyk:** c'est, enfin

[00:28:42] **Lucian Haas:** Je trouve que c'est déjà un sommet. Tu fais ça pendant plusieurs années et puis, d'un coup, tu es dans le journal télévisé principal en Allemagne. Ça, je trouve que c'est déjà, je trouve que c'est une réussite, où tu prends un instant pour marquer une pause et que tu dois d'abord le réaliser pour toi-même. Ça...

[00:29:00] **Yves Jonczyk:** ça veut dire que ce serait aussi une opportunité pour le parapente : si on dit qu'il suffit de mettre à disposition du matériel professionnel, ça pourrait vraiment être diffusé plus largement. Il faut vraiment prendre les devants, comme tu l'as dit tout à l'heure. Mais alors, on pourrait vraiment mettre davantage le parapente à la télévision.

[00:29:19] **Lucian Haas:** J'aimerais que ce soit prévisible, mais malheureusement ce n'est pas le cas. Déjà l'année précédente, il y avait l'envie de faire quelque chose avec la Monarca sous l'angle de la préparation des pilotes allemands pour les grandes compétition, le Wintercamp. Et ça n'a pas marché non plus. Parfois, c'est comme ça, et cette année, on est arrivés à la version en ligne. Mais on n'est pas passés à la télé. C'était l'idée au départ. Mais d'abord, il y a eu le skieur de fond qui a eu son "outing" avec ses histoires de dopage. C'était jeudi. C'était en fait notre premier créneau. Et on l'a perdu parce que cette histoire de dopage, il y avait du vrai dedans, et ils ont dû d'abord en faire un reportage.

[00:30:09] C'était comme ça, puis tu décolles. Le deuxième créneau de diffusion aurait dû être samedi. Et là, Lindsay Wondern a décidé de mettre fin à sa carrière. C'était malheureusement aussi très important. Et je comprends aussi, parce qu'ils ont des créneaux de diffusion. Ils sont sur place. Ils sont à Garmisch et c'est en Bavière. Et ils sont là, ils doivent en faire le compte rendu. Si un événement comme celui-là arrive entre-temps, tu es sorti. Tu n'as jamais de garantie. C'est un peu comme, oui, je vois un parallèle avec le parapente. Tu vas aussi au décollage le matin et tu ne sais pas, est-ce que ce sera une journée propice au vol ? La plupart du temps, on a une bonne idée. Mais est-ce que ce sera vraiment bien ? Est-ce que je peux vraiment faire de la distance ? Ou est-ce que je me retrouverai au sol après une demi-heure ? Tu ne le sais pas. Mais tu essaies.

[00:30:48] **Yves Jonczyk:** Et c'est comme ça que ça se passe là-bas. Est-ce que tu as quand même ton propre aile avec toi lors de ces voyages, quand tu accompagnes l'équipe nationale ? Ou est-ce que tu te dis : "Laisse tomber, je ne vais de toute façon pas pouvoir voler. Je laisse carrément le sac à dos à la maison. J'ai déjà 15 kilos de matériel à moi. J'en ai assez avec les bagages supplémentaires."

[00:31:06] **Lucian Haas:** Non, enfin j'essaie de combiner les deux. Justement parce que la technologie caméra est devenue tellement bonne maintenant que tu peux voler dans le groupe, à côté du groupe, avec des caméras à 360 degrés. Mais ça entraîne aussi des changements personnels. Si je repense à Veltre, où on avait une Coupe du Monde. Là, j'étais encore parti avec un Makalu, donc avec une aile de type B, pour faire le tour du coin. Et mon Dieu, parfois j'ai vraiment

l'impression qu'ils sont comme des sauterelles. Ils décollent et tu n'arrives pas à les suivre. Et c'était vraiment une situation comme ça. Ils sont arrivés par les airs sur la crête. Et moi, j'étais resté là avec mon matos dans le vent. Et je suis ensuite sorti tout doucement et j'ai dû aller atterrir.

[00:31:51] Tu ne peux jamais les suivre. Maintenant, je comprends aussi pourquoi tu as besoin du zoom sur la caméra. Oui, oui, exactement. Parce qu'il est plus rapide que mon aile.

[00:32:02] Maintenant, j'ai au moins un Summit, donc une aile High-B. Et avec ça, ça se passe déjà bien mieux. Et oui, je l'emmène volontiers. Parce que parfois, ça fait juste plaisir quand on a un jour de repos obligatoire. Enfin, un jour où c'est une pause, peu importe. En profiter soi-même et voir si vous ne vous amusez pas dans la zone de vol. Bien que certains secteurs soient, je dirais, incroyablement difficiles quand on y est seul un jour comme celui-là. Comparé au groupe qui vole en pulks partout dans les environs. Ils ont simplement l'avantage de l'intelligence collective. Et en tant qu'individu, ça peut arriver très vite que tu te retrouves au sol. Surtout en Macédoine.

[00:32:47] Là, tu décolles d'une montagne et ensuite tu passes en plaine. Moi, je vole plus en montagne. La plaine, ça ne m'intéresse pas trop. Et si je n'ai pas quelqu'un qui a des idées géniales pour la plaine ou qui sait où sont les points de sortie et peut les voler, alors je reste assez perplexe au début. Et c'est généralement comme ça que ça se termine.

[00:33:08] **Yves Jonczyk:** En plus de toutes les documentations de ces compétitions pour l'équipe nationale, pour le DHV, tu fais aussi des films de tes propres vols. Par exemple, tu as fait un film où tu as effectué un triangle FAI de 100 kilomètres autour du Karwendel. Et tu as dit : je documente ça et je raconte toute cette histoire en dix minutes. Tu l'as fait de manière très spontanée. Une très belle vidéo. Qu'est-ce qui est important pour toi de transmettre avec ce genre de films ? Et qu'est-ce qui fait, pour toi, une bonne vidéo de vol ? Maintenant, mettons de côté la forme classique de l'équipe nationale pour un peu de contenu informatif. Mais qu'est-ce qu'une vidéo de vol classique, normale, faite par toi ? Quel est ton objectif là-dedans ? Enfin, une bonne...

[00:33:50] **Lucian Haas:** Pour moi, une vidéo de vol, ça commence par une certaine structure. Peut-être donner une vue d'ensemble au début. Qu'est-ce que je vais voler ici ? Pour que le spectateur soit au courant. Ah, voilà ce qu'il a prévu. Est-ce qu'il veut juste aller tout droit quelque part ? Ou est-ce qu'il veut faire un triangle ? Peut-être aussi décrire un peu la situation ce jour-là. Surtout quand tu voles un triangle ou un triangle FAI, tu te poses déjà des questions. Quel était le vent ce jour-là ? Quand ai-je eu ma composante de vent de face ? Pourquoi est-il parti à tel ou tel moment ? L'autre chose qui joue un rôle pour moi, c'est de capturer l'aspect visuel. Je suis quelqu'un de très visuel. Je pense beaucoup et j'aime beaucoup penser en images.

[00:34:35] Et l'image, pour moi, en dit simplement énormément. Je peux m'en projeter beaucoup plus que si tu me présentais un texte en me disant : « Eve, voilà comment tu peux voler », avec tout ce qui est écrit dedans. Je pense que je n'en retirerais pas autant d'informations que si je le voyais en vidéo. Je pourrais mieux me souvenir de crêtes spécifiques et de choses du genre. Et me dire : « D'accord, c'est bien la station de montagne là-bas, je l'ai déjà vue sur la vidéo ». Donc, pour transmettre ça. Il faut aussi réfléchir à l'avance à la manière dont on veut le diffuser, comment on veut le monter en audio, et à quel moment on veut donner des informations. Je trouve ça beaucoup plus détendu de faire le montage audio une fois rentré à la maison que pendant le vol. Ça ne passe pas toujours. Si tu livres du contenu à la télé, par exemple, ils veulent que ce soit commenté pendant le vol.

[00:35:23] Parce qu'ils se disent simplement : « là, je suis en immersion totale. » C'est là que je veux avoir le commentaire. Pour un pilote de loisir classique qui fait peut-être juste une vidéo de cross-country pour lui-même ou pour une petite communauté, je pense qu'il est préférable de le faire après coup. De le réfléchir.

[00:35:41] **Yves Jonczyk:** Quand tu dis « mettre en voix off », tu veux dire vraiment avec de la voix en plus de la musique ? Beaucoup de vidéos de parapente ne sont que des images avec une jolie musique en fond. Genre, quelqu'un a allumé une caméra embarquée, a laissé tourner dix minutes, et voilà la vidéo de parapente. Certains s'en régalaient parce que ça montre peut-être de beaux paysages, mais l'effet pédagogique n'est pas là. Ça veut dire qu'on aurait besoin de bien plus de vidéos de parapente où les gens racontent en fait ce qu'ils sont en train de faire ?

[00:36:09] **Lucian Haas:** Oui, je pense que c'est dans ce sens-là. Je vois de plus en plus sur le Facebook du DHV des sujets vraiment importants qui sont abordés et qui nous sont maintenant très bien visualisés grâce à ces caméras 3D.

L'autre jour, j'ai regardé une vidéo là-bas, ça parlait du décrochage dû au fait que tu rentres trop freiné dans la thermique, par exemple. Ils l'ont super bien fait. Et je pense qu'on en est maintenant arrivé à un niveau et à un point de prix où j'aimerais qu'on en voie beaucoup plus. Mais tu demandais aussi de quoi il s'agit ou sur quoi il faut faire attention ? Côté image, je peux peut-être te donner le conseil : laisse tomber les départs et les arrivées. Ça n'intéresse personne.

[00:36:58] Concentre-toi sur le vol, peut-être aussi sur le décollage, mais surtout sur le vol. J'ai lu ça quelque part dans un livre intelligent sur le cinéma. Laisse ça de côté.

[00:37:06] **Yves Jonczyk:** Le décollage et l'atterrissage sont encore présents dans énormément de vidéos de parapente. Puisque nous sommes sur les exemples négatifs, quels sont les plus grands péchés des vidéos de parapente classiques qu'on trouve sur les chaînes YouTube ?

[00:37:19] **Lucian Haas:** Alors, je pense qu'on doit commencer par la première grande faute, celle que tu ne vois même pas : celle du caméraman et du pilote lui-même. C'est la question de la sécurité et du risque que je prends réellement quand je filme, ou que je suis prêt à prendre quand je filme. Parce que tout ce qu'on accroche sur l'équipement n'est pas certifié au départ. Ce n'était pas prévu, avec toutes les certifications de aile, les vérifications de matériel et les certifications, etc., que tu voles avec une caméra. Et je connais d'ailleurs quelques exemples de pilotes qui ont eu de la chance, mais il leur est évidemment déjà arrivé qu'un stabilo ou quelque chose se soit coincé dans la caméra lors d'un décollage en arrière, simplement parce que c'était fixé sur le casque.

[00:38:07] Tu voles-tu

[00:38:08] **Yves Jonczyk:** Pas du tout avec une caméra embarquée ? Je

[00:38:09] **Lucian Haas:** je ne vole pas avec une caméra casque.

[00:38:13] À un moment donné, il y a eu aussi une demande du DHV de ne pas le faire. C'est très sérieux, parce que des accidents se sont probablement produits. Mais j'avais déjà arrêté de le faire avant ça. Je trouve aussi les autres positions de caméra plus intéressantes. Tu peux voler avec une caméra sur le casque si tu es un poulet. Parce qu'il y a ces belles vidéos qui veulent montrer comment fonctionne un gimbal,

[00:38:42] qui stabilise particulièrement l'image, même en mouvement. Et un poulet ou même un pigeon, si on y prête attention quand ils marchent, ils doivent bouger la tête de façon bizarre pour que l'image soit stabilisée dans leur cerveau. Un pilote de parapente, lui, n'est pas stabilisé comme ça. Et tu obtiens des vidéos terriblement saccadées, et aucune GoPro avec une stabilisation logicielle ou optique ne peut compenser ça. Donc, pour moi, une caméra sur la tête, c'est n'importe quoi, parce que tu produis du contenu qui n'est tout simplement pas beau. Ça veut dire,

[00:39:14] **Yves Jonczyk:** Où est-ce que tu préfères fixer ta caméra ?

[00:39:17] **Lucian Haas:** Ça varie. Je suis aussi en train de tester différentes positions en ce moment. Une possibilité, je pense, c'est de fixer la caméra vers l'avant sur la jupe, donc sur un sellette fermé, et de la piloter séparément avec une

[00:39:35] Télécommande WiFi que tu as dans le cockpit pour piloter le tout à distance. Parce qu'autrement, c'est déjà compliqué. J'ai les mains sur les freins et je dois quand même réussir à atteindre le déclencheur de cette caméra. Peut-être que j'ai aussi une sorte de montage où j'ai la télécommande, enfin la télécommande de la GoPro, à la main. Alors je n'ai même pas besoin d'aller du frein jusqu'au cockpit. Une autre option, mais qui est devenue un peu plus difficile à obtenir entre-temps, ce sont les bras externes qui étaient à l'origine prévus comme supports d'instruments. Il en existe aussi chez la marque Varis, c'est une entreprise suisse. Et ce support Varis a l'avantage d'être un peu comme un Gorillapod.

[00:40:20] Certains d'entre vous connaissent peut-être ça. Ce sont des éléments emboîtés que je peux déplacer flexiblement comme un bras et tourner dans tous les angles. Et à l'intérieur, il y a une sangle qui passe. Ça veut dire que si le truc se casse d'une manière ou d'une autre au démarrage ou quelque chose comme ça et que ces éléments se séparent, la caméra ne disparaît pas quand même. Je trouve ça super cool. Par contre, il faut faire attention au montage, parce qu'il est fixé sur le mousqueton. Et c'est aussi là que passe l'accélérateur chez nous. Et il faut aussi y faire attention, selon le modèle de sellette. Sur mon sellette, ce n'est pas un problème, mais sur les sellettes de compétition, ça peut

devenir un sujet. Sur un X-Rated ou quelque chose comme ça, curieusement, l'accélérateur passe beaucoup plus parallèlement au mousqueton que sur le mien. Sur le D-Light 2, c'est le cas pour ce sellette.

[00:41:08] Et là, il faut faire attention, parce qu'il y a un petit écart pour que tes mousquetons ne restent pas coincés dans l'accélérateur au niveau de la fixation de la caméra. Et c'est précisément ça le point. Je trouve que c'est toujours difficile de concilier le vol et la prise de vue. Je pense que c'est devenu plus simple grâce à cette histoire de caméra 3D de GoPro ou Nikon, il y a différents fournisseurs, c'est devenu plus facile parce que je n'ai plus à me soucier de savoir vers où je filme, je peux le faire après coup et je peux faire plein de trucs géniaux. Ça me libère et j'ai plus de capacité et de concentration au moment du

[00:41:44] **Yves Jonczyk:** ... de voler. Est-ce que c'est ça, la voie de la caméra d'action du futur ? Est-ce que tu le recommanderais si quelqu'un te disait : « En tant que pilote, j'aimerais filmer ce que je vis en l'air » ? Est-ce que tu lui dirais : « Peut-être que tu devrais directement acheter une caméra 360 degrés, comme ça tu auras moins de stress et tu pourras choisir après ce que tu veux vraiment avoir » ?

[00:42:05] **Lucian Haas:** Oui, c'est définitivement ce que je recommande.

[00:42:09] Les caméras 360 degrés sont tellement abouties maintenant, il existe différentes versions, et tu peux vraiment t'amuser avec. Ça commence avec une Insta360 X, je crois que c'est le nom de la nouvelle variante, là tu es sur un prix d'entrée d'environ 450 euros, c'était le cas dans cette vidéo, jusqu'à la GoPro Fusion qui était à 700 euros au lancement, mais elle devrait aussi être en promotion maintenant.

[00:42:35] **Yves Jonczyk:** moins cher. Passons maintenant d'un équipement très simple, ou si on prend une GoPro pour un pilote lambda, à un équipement déjà très avancé que tu possèdes aussi. Tu voles aussi avec des drones. Est-ce que les drones sont une malédiction ou une bénédiction du point de vue du parapente ?

[00:42:53] **Lucian Haas:** Alors, d'un point de vue cinématographique, c'est évidemment une bénédiction. Le fait que je puisse enfin obtenir cette perspective, que je puisse voler devant le décollage et enfin filmer les pilotes de face quand ils décollent. Parce que si tu as une caméra au sol, tu n'as toujours pu avoir que la perspective de leur départ. Je trouvais ça super nul. Et le drone m'a enfin permis de voler un peu autour du décollage quand ils sont encore en train de se mettre en place, ou peut-être avec des objectifs assez longs pour garder un peu de distance, et même voler près d'un groupe. Et là, on voit vraiment comment les ailes se tendent dans la thermique. C'est là que tu comprends vraiment comment fonctionne une thermique, et qu'il y a peut-être un pli dedans ou quelque chose comme ça.

[00:43:38] On voit ça vraiment bien. Et ce sont des prises de vue qui, par le passé, n'étaient pas

[00:43:42] **Yves Jonczyk:** réussi. Mais il y a aussi des pilotes qui rêvent de pouvoir, hm, faire voler une sorte de drone devant ou derrière eux avec une fonction Follow-me, et qui me filmerait simplement à une certaine distance. Est-ce que c'est techniquement déjà possible ? Et est-ce que tu penses que c'est pertinent ?

[00:43:57] **Lucian Haas:** Techniquement, le "follow-me" est tout à fait possible. Je trouve ça presque fascinant de voir à quel point la technologie a progressé. Je peux tracer un carré autour d'un objet sur mon téléphone, que j'utilise comme moniteur de terrain. Disons qu'on prend un joggeur, une voiture ou quelque chose du genre. Et le drone va le suivre. En gros, il reconnaît cet objet et le poursuit. Pour moi, c'est déjà, je ne sais pas, une technologie digne du prochain Terminator ou quelque chose comme ça. Je trouve ça assez dingue. Pour le sport aérien, je ne pense pas que ce soit pertinent. Ils sont certes devenus plus intelligents. Ils ont donné un exemple où une voiture prend un virage en serpent. Dans le virage, sur la colline du serpent, la caméra perd brièvement le contact visuel avec la voiture, mais la retrouve ensuite à la sortie du serpent et peut poursuivre le suivi.

[00:44:50] Pour nous, les pilotes, je pense que c'est un peu plus compliqué, parce qu'on est parfois un contraste difficile pour une image ou pour un processeur d'image. Donc le sellette

[00:45:01] contre le sol ou si ce sont des sapins ou je ne sais pas. À moins que tu n'aies un genre de Hike and Fly de Gin qui soit orange fluo, alors ça peut facilement marcher. Mais j'aurais plutôt des réserves concernant la question de l'évitement de collision. Une telle drone te suit maintenant. Si tu as d'autres pilotes qui volent dans la zone, pour moi, ce serait immédiatement un "no-go". Tout comme je ne le ferais pas dans une station de ski, peu importe le skieur. Tu as

des remontées mécaniques, tu as d'autres skieurs. Si le truc tombe de manière incontrôlée, on aura encore des gros titres négatifs et de la publicité sur le thème des drones, et c'est exactement ce dont on n'a pas besoin en ce moment.

[00:45:43] **Yves Jonczyk:** Ne penses-tu pas que, d'un point de vue technique, il y aura peut-être beaucoup plus de drones à l'avenir, pas seulement comme drones de tournage pour nous, mais des drones de livraison de colis ou quoi que ce soit, qu'il en sera de toute façon ainsi que chaque drone, et donc aussi chaque parapente, devra obligatoirement avoir une sorte de transpondeur ou une solution Farnet ou autre, où tu dis : je transmets toujours ma position, et alors ces drones de suivi seraient très facilement programmables pour que tu puisses vraiment dire : tiens, suis ce signal et évite simplement tous les autres signaux. Je suis curieux de voir,

[00:46:14] **Lucian Haas:** comment ça va évoluer. Je peux imaginer que pour nos pilotes de plaine à Leipzig, Altes Lager et tout le reste, c'est certainement un sujet, parce que je peux tout à fait voir dans ces régions que nous verrons à l'avenir de tels drones de livraison de colis ou de nourriture, ou tout ce qui est prévu. Ou aussi ces taxis volants, notre ministre des Transports, Monsieur Scheuer, je crois que c'était hier que le premier taxi volant a été mis en service, au moins en phase de test en Bavière. Et c'est sans doute là que ça va aller. Mais je peux imaginer que dans les régions montagneuses, nous en serons peut-être épargnés pendant un certain temps. Mais ce sera une évolution passionnante. Surtout sur la manière dont nous allons réguler cela au-delà des frontières nationales, parce que ce qui se passe là-bas doit fonctionner de la même manière en Autriche, en Italie, en Suisse.

[00:47:03] À ce sujet, je ne suis pas encore tout à fait sûr de la direction que cela va prendre et si cela va nous limiter. Je pense que ça a le potentiel de nous restreindre, parce qu'au-delà de l'aviation développée et des modèles économiques qui l'accompagnent, je pense qu'il y a beaucoup plus d'argent en jeu que derrière le parapente. C'est malheureusement ce que nous devons, je pense, réaliser.

[00:47:25] **Yves Jonczyk:** Quand on regarde tes tournages, ce que tu as fait pendant toutes ces années, tu as toi-même fait une grande évolution professionnelle, en gardant toujours le parapente en vue, en allant toujours voler avec. As-tu parfois l'impression d'avoir observé quelque chose en faisant tes tournages en vol qui t'a permis de progresser ? Ou est-ce plutôt que le tournage t'a empêché de progresser en parapente ?

[00:47:53] **Lucian Haas:** Alors, pour moi, ça va toujours de pair ou ça s'entremêle. C'est comme si j'utilisais le parapente très, très volontiers pour simplement capturer de nouvelles impressions. Je me rappelle un peu les premières tentatives de vol à Eggishorn. Et quand tu as fait ces 400 mètres de dénivelé, et que le regard se porte sur le glacier et que tu vois l'Arlitsch descendre comme ça. Ce sont simplement des moments où je me dis, waouh, c'est génial d'avoir une caméra avec soi et de pouvoir capturer ça. Mais c'est pareil pour moi qu'avec le pilotage de drone. Pour moi, ce n'était pas forcément toujours le vol qui était au premier plan avec le parapente, mais aussi l'idée de comment je peux, pendant le vol, capturer le tout

[00:48:42] capturer cinématographiquement. Malheureusement, je ne vole pas assez pour avoir des ambitions de distance. J'ai été moi-même très surpris et ravi de voir que j'ai réussi à me hisser quelque part dans le top 100 de la catégorie standard l'année dernière. Et je pense que ça ne s'améliorera jamais.

[00:49:01] Parce que je passe beaucoup trop peu de temps en l'air par an. Avec mon boulot principal et le tournage de films, je suis content si j'arrive à faire genre 40 à 60 heures de vol par an. Et c'était déjà beaucoup. Il y a aussi eu des années où je n'ai fait que 20 heures de vol ou quelque chose comme ça. À ce moment-là, la question était plutôt de savoir si j'étais encore capable de maintenir ma technique et mon pilotage, ou si c'était quelque chose qui pourrait être compromis à l'avenir par manque de temps. Et maintenant, heureusement, j'ai trouvé un moyen de lui accorder beaucoup plus de priorité. Et ça me fait aussi beaucoup de plaisir. Mais ce sont deux mouvements différents. Quand tu as atteint un certain niveau en tournage, je pense que ce n'est plus si important, parce que tu sais ce que tu fais ou ce que tu veux faire.

[00:49:48] Alors, il ne s'agit peut-être plus que d'essayer de nouvelles caméras ou de nouvelles technologies. Et là, tu peux simplement te concentrer davantage sur le pilotage. Et heureusement, depuis l'année dernière, c'est enfin le cas : je me fais moins de souci pendant que je vole sur la façon de rester en l'air, mais j'ai plutôt le problème de luxe de ne pas avoir la moindre idée des zones de vol restreintes et je dois simplement me demander ce que je fais

[00:50:12] **Yves Jonczyk:** ... avec la hauteur ? Où est-ce que je veux aller ? Si tu prends tes deux activités — je les appelle encore des loisirs, même si c'est déjà très professionnel, au moins sur le plan cinématographique chez toi — si tu les mettais face à face, est-ce que tu dirais que tu voles pour filmer, ou que tu filmes pour voler ?

[00:50:30] **Lucian Haas:** Ça varie, je pense. Enfin, quand ce sont des missions avec l'équipe nationale et que je tourne autour, alors je vole définitivement pour filmer. Dans le domaine privé, c'est plutôt que l'accent est mis sur le vol, oui. Et si un beau film en sort, comme pour le triangle du Karwendel, alors c'est une super chose. Je pourrais imaginer que cette année, on sorte peut-être encore quelque chose de similaire avec le triangle de la vallée de Möll, j'en aurais bien envie. J'ai déjà volé, mais je ne l'ai pas encore terminé. Peut-être que ça marchera ce printemps. Et sinon, j'ai aussi effectivement réfléchi à savoir si ce ne serait pas un format et si on ne pourrait pas le faire simplement avec plusieurs pilotes,

[00:51:20] mieux expliquer le vol de distance. Ça

[00:51:24] **Yves Jonczyk:** ça veut dire qu'on a besoin de plus de vidéos explicatives en fait.

[00:51:27] **Lucian Haas:** Je trouve ça sympa, mais ça peut être un peu percutant, oui.

[00:51:30] **Yves Jonczyk:** Yves, merci pour tout ce que tu nous as raconté sur le tournage, ce que tu as partagé ici. Tu fais de beaux films. J'ai hâte de voir ce que tu nous réserveras pour le prochain Championnat d'Europe et je te souhaite aussi beaucoup de succès avec le triangle de Mölltal ; j'ai aussi hâte de voir le film, on verra bien ce que je pourrai apprendre de toi.

[00:51:49] **Lucian Haas:** Oui, merci infiniment. Ça m'a fait énormément de plaisir et, oui, on verra, peut-être pour la deuxième série sur le Mölltal.

[00:52:09] **Yves Jonczyk:** C'était Yves Jonczyk en conversation avec Lucian Haas. Si vous souhaitez visionner des films comme Knight Rider, la vidéo sur le triangle du Karwendel ou divers rapports de compétition d'Yves, la chaîne YouTube d'Yves se trouve sous le nom de Flymovies et est accessible à l'adresse [youtube.com/user/flymovies](https://youtube.com/user/flymovies). Yves raconte aussi son travail sur la page Facebook [facebook.com/flymovies](https://facebook.com/flymovies). Vous trouverez d'autres épisodes de Podz-Glitz à nouveau sur le blog Looglights et sur Soundcloud. Vous pouvez aussi vous abonner à Podz-Glitz via le flux RSS ou via les catalogues de podcasts connus comme iTunes, Spotify, TuneIn ou podcast.de. Podz-Glitz et le blog Looglights sont d'ailleurs totalement sans publicité et donc indépendants. Pour pouvoir poursuivre ces projets, dans lesquels beaucoup de temps et de cœur ont été investis, je compte sur le soutien de mes lecteurs et auditeurs.

[00:53:00] Si mon travail vous plaît, vous pouvez tout simplement faire un don via PayPal ou devenir contributeur de Looglights par virement bancaire. Vous trouverez les liens sur le site [looglights.blogspot.com](https://looglights.blogspot.com). N'hésitez pas à recommander Podz-Glitz et Looglights. Que ce soit en discutant avec d'autres pilotes ou en laissant un commentaire, un lien ou un "like" sur les réseaux sociaux. Maintenant, je vais me présenter. Ciao et à bientôt !