

Der Testpilot

Podz-Glitz 8 — Pascal Purin

Published	2019-04-04
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glitz/der-testpilot-podz-glitz-08
Duration	00:57:44
Speakers	Lucian Haas, Pascal Purin
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0008-der-testpilot-pascal-purin.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	40 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	2
English	16
Show notes	16
Transcript	16
Français	29
Show notes	29
Transcript	29

Deutsch

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

Show notes

Podz-Glitz Folge #08: Der Gleitschirm-Testpilot Pascal Purin im Gespräch mit Lucian Haas.

Bei der Entwicklung und Zulassung von Gleitschirmen spielen sie eine zentrale Rolle: Die Testpiloten. Sie prüfen Schirme auf Stoff- und Leinenfestigkeit, bringen sie in extreme Fluglagen, deformieren die Flügel nach allen Regeln der Kunst, nur um nachzuweisen, dass das Stoffsegel sich danach in erträglicher Zeit wieder sicher in eine normal flugfähige Form entfaltet.

Pascal Purin ist einer dieser Teufelskerle. Als er mit nur 14 Jahren seinen Flugschein machte – und das war schon fünf Jahre nachdem er erstmals mit einem Gleitschirm abgehoben hatte – war für ihn bald klar, dass er Testpilot werden wolle. Seither hat der heute 30-jährige in dieser Funktion für verschiedenste Hersteller und auch eine offizielle Zulassungsstelle gearbeitet. Dabei hat er tiefe Einblicke gewonnen, was tatsächlich wichtig ist, um mit einem Gleitschirm sicher unterwegs zu sein.

In der Folge 8 von Podz-Glitz erzählt Pascal unter anderem, wie er zum Testpiloten wurde, und was er bei der Testerei schon so erlebt hat. Er erklärt, warum ein sicherheitsbewusster Pilot seine Zeit besser in Groundhandling anstelle des Studiums von EN-Testberichten investieren sollte. Er berichtet auch von seiner Teilnahme an den Redbull X-Alps der Jahre 2015 wie 2017 und verrät, wie es dazu kam, dass er einmal fast 15 Minuten lang unterm Rettungsschirm hing.

Die im Podcast genannten Video-Testberichte zu einer wachsenden Zahl von Gleitschirmmodellen sind auf Pascals Website www.intothesky.at zu finden.

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

Die Musik in dieser Folge von Podz-Glitz stammt von www.jukedek.com

In Folge 8 des Lu-Glitz Podcasts erzählt Pascal Purin, wie er Gleitschirm-Testpilot wurde und warum Sicherheit im Flug nur wenig mit Testnoten gemäß der EN-Norm zu tun hat.

Links:

- www.intothesky.at: <http://www.intothesky.at/>
 - Die Schirmtest-Filmer: <https://lu-glitz.blogspot.com/2019/03/die-schirmtest-filmer.html>
-

Quelle: <https://lu-glitz.blogspot.com/2019/04/podz-glitz-08-der-testpilot.html>

Transcript

[00:00:16] **Pascal Purin:** Podz-Glitz, der Lu-Glitz-Podcast. Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens. Heute mit Pascal Purin und Lucian Haas am Mikrofon.

[00:00:31] Bei der Entwicklung und Zulassung von Gleitschirmen spielen sie eine zentrale Rolle, die Testpiloten. Sie prüfen Schirme auf Stoff - und Leinenfestigkeit, bringen sie in extreme Fluglagen, deformieren die Flügel nach allen Regeln der Kunst, nur um nachzuweisen, dass das Stoffsegel sich danach in erträglicher Zeit wieder sicher in eine normalflugfähige Form entfaltet. Pascal Purin ist einer dieser Teufelskerle. Als er mit nur 14 Jahren seinen Flugschein machte, und das war schon fünf Jahre, nachdem er erstmals mit einem Gleitschirm abgehoben hatte, war für ihn bald klar, dass er Testpilot werden wolle. Seither hat der heute 30-Jährige in dieser Funktion für verschiedenste Hersteller und auch eine offizielle Zulassungsstelle gearbeitet. Dabei hat er tiefe Einblicke gegründet. Er hat gewonnen, was tatsächlich wichtig ist, um mit einem Gleitschirm sicher unterwegs zu sein.

[00:01:20] In dieser achten Folge von Podz-Glitz erzählt Pascal unter anderem darüber, wie er zum Testpiloten wurde und was er bei der Testerei schon so erlebt hat. Er erklärt, warum ein sicherheitsbewusster Pilot seine Zeit besser in Groundhandling anstelle des Studiums von EN-Testberichten investieren sollte. Er berichtet auch von seiner Teilnahme an den Red Bull X-Alps und verrät, wie es dazu kam, dass er einmal fast 15 Minuten lang unterm Rettungsschirm hing.

[00:01:46] Pascal, ich habe gelesen, dein erster Flug endete am Dach deines Religionslehrers. Wie kam es dazu?

[00:01:55] **Lucian Haas:** Ja, das ist mittlerweile lange her.

[00:01:59] Es war in Bregenz. Vielleicht muss ich ein bisschen davor anfangen. Mein Papa ist ja früher mal geflogen und hat sich 1988 so einen wunderschönen ProDesign-Matratzenschirm hergetan und hat damit seine... Er hat halt so das Fliegen gelernt. Und irgendwann sind wir von Dombien nach Bregenz gezogen, eben als ich so neun Jahre alt war. Und da hat mein Papa den Schirm samt Gurtzeug und Rucksack einfach in den großen Container geschmissen und hat sich vor seinem Flügel quasi verabschiedet. Und mein Bruder und ich, wir haben den da rausgezogen ohne sein Wissen und sind damit heimlich üben gegangen. Das heißt, du hast

[00:02:37] **Pascal Purin:** den Schirm quasi aus der Mülltonne geklaut?

[00:02:40] **Lucian Haas:** Genau, aus der Mülltonne rausgezogen. Und dann haben wir einfach mal geschaut, was wir damit anstellen quasi. Und ich war ja schon ein bisschen infiziert von der Fliegerei, eben durch den Papa, weil der ein paar Mal bei uns im Garten gelandet ist. Und mein Saxofonlehrer damals, der war eben auch Gleitschirmpilot. Und dann habe ich hier und da mal ein Video gesehen oder einen Gleitschirm gesehen und so. Und ich habe da schon ein bisschen einen Input gehabt. Und ich habe gewusst, um den Schirm jetzt irgendwie aufzuziehen oder auf den Ground zu handeln, brauchen wir Wind. Und in Bregenz ist wirklich ganz, ganz, ganz selten Wind. Ganz wenig und ganz wenig. Ganz selten. Und an jenem Tag, wo ich das Hausdach meines Religionslehrers küsste, war es eben so, dass wir ein Gewitter hatten und die Kaltluft hat ausgelassen.

[00:03:25] Und es war halt einfach Sturm. Und ich habe mir gedacht, heute ist der Tag der Tage. Jetzt muss ich raus. Und endlich kann ich mal so Ground handeln, wie ich das aus so manchen Videos kannte. Und da war natürlich das Risiko viel zu groß, jetzt da wertvolle Zeit zu verlieren. Und dann mit dem Fahrrad irgendwie zur Wiese rüberfahren. Und darum habe ich mich entschieden, einfach auf den Kirchplatz zu gehen, an der schönen Galluskirche in Bregenz. Und statt Wiese gab es da Pflasterstein. Und wenn ihr euch das jetzt vorstellen wollt, ist links von mir die große Galluskirche. Und vor mir das schöne alte Gebäude, wo der Religionslehrer eben drin wohnte. Das ist so ein Doppelhaus. Und die eine Hälfte ist deutlich höher als die andere.

[00:04:12] Und so von hinten. Und von hinten kommt der Wind. Oder der Sturm quasi. Und ich habe mir das nochmal so kurz überlegt. Ich war eher klein als Kind. Ich bin dann erst später ein bisschen größer geworden. Also war immer so der Kleinste in der Klasse oder so. Auf alle Fälle habe ich maximal 35 Kilo gehabt. Und war dann mit einem uralten ProDesign, wie gesagt, Schirm unterwegs, der halt für einen erwachsenen Mann gebaut war. Ohne Helm, ohne Protektor habe ich da ganz optimistisch den Schirm aufgezoogen. Und resultiert ist es, dass ich quasi im ersten Stock von dem Haus zwischen zwei Fenstern wirklich mit den Füßen so dagegen gedonnert bin. Und später hieß es dann, dass die Familie zu Hause war zu dem Zeitpunkt.

[00:05:02] Die meinte, da sind LKWs da dagegen gefahren.

[00:05:04] **Pascal Purin:** Das heißt, dich hat es einfach massiv ausgehebelt und dann dagegen geblasen. Genau,

[00:05:09] **Lucian Haas:** dagegen gedonnert. Und das ging dann weiter. Den Schirm hat es aufs Hausdach aufgezoogen und mich hinterher. Und ich kann mich dann erinnern, wie ich so versucht habe, so seitlich über die Ziegel, wo es mich gezogen hat, mich irgendwie festzuhalten. Und da noch irgendwas zu retten. Und es war dann aber gleich mal der Gedanke da, jetzt passiert irgendein Blödsinn. Also da habe ich dann schon gemerkt, dass ich eher nicht Herr der Lage bin. Und dann gibt es ein relativ großes Zeitfenster, wo ich nichts mehr weiß. Die nächste Erinnerung ist dann, dass ich einen Meter über dem Boden baumle und im Gurtzeug in die Leinen hänge, die sich in der Lawinenleiter verhängen haben. Also mir hat es dann so, hat mein Bruder, der war ja da auch dabei und hat das beobachtet, hat mich aufs Nachbardach gezogen.

[00:05:56] Und dann irgendwie bin ich dann runtergepurzelt und die Leinen haben dann glücklicherweise noch früh genug gegriffen und nichts war passiert. Was hat dein Vater dazu gesagt? Ja, das war dann auch ganz nett. Mein Religionslehrer eben, der Simon Bertl. Der hat dann gemeint, ob ich das jetzt selber meinem Papa sage oder ob er das machen muss. Und ich habe dann Gott sei Dank mit ihm vereinbaren können, dass ich das übernehme und ihm das selber erzähle. Und ich habe ihm das dann ein paar Jahre später dann auch tatsächlich erzählt.

[00:06:26] **Pascal Purin:** Aber erst ein paar Jahre später?

[00:06:28] **Lucian Haas:** Ja, ich meine, man muss sich ja zu helfen wissen.

[00:06:32] **Pascal Purin:** Naja, ein paar Jahre, das ist jetzt glaube ich, wenn du sagst, du warst neun, dann ist das jetzt 21 Jahre her. Man kann mal sagen, okay, damit hast du irre lange Erfahrungen gemacht. Du hast ja die Erfahrung schon mit dem Gleitschirmfliegen, was du ja heute professionell betreibst. Wenn du, machen wir mal das Beispiel, du bist auf einer Party und da kommt ein nettes Mädels auf dich zu und fragt, die kennt dich eigentlich gar nicht und sagt, sag mal, was machst du eigentlich beruflich? Was antwortest du dann?

[00:06:59] **Lucian Haas:** Oh ja, wie lustig. Und du stellst Fragen. Ja, dann sage ich, ich bin Testpilot. Testpilot für Bargleiter. Und dann schauen sie meistens, das ist ja klick-komisch.

[00:07:07] **Pascal Purin:** Kommt wahrscheinlich die Frage, Testpilot, ist das nicht gefährlich? Oder was kommt da?

[00:07:12] **Lucian Haas:** Ja, sicher, ja. Also der beste Satz ist, Testpilot, da verdienst du sicher eine Menge Kohle. Weil die stellen sich das ein bisschen so vor wie die Autotestpiloten oder fragen mich nicht wer. Das ist, wenn es dann gleich mal in eine sehr lustige Richtung geht. Und ja, na, was sagt man da sonst so? Weiß ich nicht genau.

[00:07:33] **Pascal Purin:** Wenn jetzt mal die Fragen dann vielleicht ein bisschen ernster werden und sowas, kommt dann vielleicht mal, was machst du dann eigentlich als Testpilot? Und das ist jetzt mal eine wirklich ernste Frage. Was gehört denn für dich zu den Aufgaben eines Testpilots dazu? Also was unterscheidet einen Piloten von einem Testpiloten?

[00:07:49] **Lucian Haas:** Naja, der Zauber hinterm Testpiloten ist einfach der, dass du da eine sehr spezielle Reise begehen kannst oder erleben darfst. Einfach das, wie es von einem Proto am Computer bis dann dieser Erbkönig quasi da in der Firma ist und man an den Berg geht. Und dann einen Schirm, den da vorne nie jemand geflogen ist, einfach mal pflückt und schaut, wie der tut. Und dann mit dem Ziel natürlich, so einen Schirm nachher in der Klasse mit Konkurrenzprodukten natürlich gut hinzustellen. Und dann auch die Gütesiegelreife zu schaffen, ist natürlich ein langer spektakulärer Weg. Und je nach Schirmklasse, sage ich mal, bietet es das eine oder andere

[00:08:34] **Pascal Purin:** teilweise auch recht schräge Erlebnis. Wie wird man denn zum Testpilot? Oder wie bist du da? Wie bist du denn da reingerutscht?

[00:08:40] **Lucian Haas:** Ja, für mich war das so, dass ich da eigentlich so richtig reingewachsen bin und da schon in ganz jungen Jahren die Chance gekriegt habe, damals bei Jürgen Kraus, wo er bei Skywalk die Schirme gebaut hat, quasi in die Ausbildung zu gehen. Also bei mir war es so, dass ich nach dem Flug mit neun Jahren, der auf dem Religionsdach endete, dann voll dabei geblieben bin. Und meine Zeit da war sehr lang. Meine Zeit am Übungshang und auf der Wiese, also das ist nie irgendwie wenig geworden oder sowas. Das war immer viel. Und irgendwann, lustigerweise wieder was religiöses im Ministrantenlager am Aachensee, habe ich dann die Flugschule Aachensee getroffen und kennengelernt. Und unter anderem da dann schon den Jürgen Kraus.

[00:09:29] Also zuerst habe ich dann bei der Christa Vogel und beim Ecki Maute fliegen lernen dürfen. Und am Aachensee war dann so die erste Berührung eben mit dieser Welt der Testpiloten. Da sind halt nach wie vor sehr viele Firmen tätig und testen da ihre Protos. Und für mich als junger Bub waren die natürlich die Helden der Lüfte. Und ich wollte unbedingt auch so gut werden und so gut fliegen können wie die Testpiloten. Hast du

[00:09:57] **Pascal Purin:** dir auch damals schon so vorgestellt, ich will mal Testpilot werden? Und wie anfingst du da?

[00:10:02] **Lucian Haas:** Das war wirklich ein klarer Wunsch. Das war damals schon, also halt wo ich mit 14 war. Dann schlussendlich, als ich die Höhenflug-Ausbildung gemacht habe, habe ich die Testpiloten gesehen eben von den

Firmen. Und mir das gedacht, boah cool, das würde ich eigentlich auch so saugern machen.

[00:10:22] **Pascal Purin:** Nun hast du gesagt, du bist quasi in die Ausbildung gegangen beim Jürgen Kraus. Wie muss man sich so eine Ausbildung vorstellen? Also was kriegst du dann gerade für das Testpilotendasein extra beigebracht?

[00:10:34] **Lucian Haas:** Naja, also bei mir war es damals so, dass ich ja dann erst 16 war. Wo ich meine Sommerferien mit dem Jürgen einfach verbringen habe dürfen. Und denen da quasi mal einfach zuschauen. Wie schaut so eine Prototypen-Entwicklung aus? Und einfach zur Hand gegangen. Und währenddessen habe ich natürlich auch meine Saisonkarte am Rofan gehabt. Und habe meinen Tequila XXS damals einfach auf Herz und Nieren getestet. Und das versucht, was in der Norm steht und so weiter. Was ich halt über einen Klapper zum Beispiel vom Jürgen erzählt und erklärt bekommen habe. Versucht umzusetzen und zu erleben und nachzuvollziehen quasi.

[00:11:20] Das hast du aber

[00:11:21] **Pascal Purin:** für dich selber gemacht. Also quasi so learning by doing. Du sagst, ich bringe mir das Testpilotenfliegen selber bei. Der hat mir so die Theorie erklärt und ich mache das jetzt alles mal und guck mal was passiert.

[00:11:30] **Lucian Haas:** Naja, wir waren zusammen am Berg und sie haben dann halt den Proto getestet. Und ich habe den Serienschirm getestet. Einfach schon ein gut gesiedelter Schirm.

[00:11:39] **Pascal Purin:** Und die haben dir dabei zugeguckt und gesagt, du das musst du anders machen. Oder da musst du den Schirm anders ziehen und klappern oder was auch immer.

[00:11:46] **Lucian Haas:** Genau, die Erfahrungen, die ich da einfach gemacht habe. Beim Manövern haben wir besprochen. Er hat mir oft zugeschaut und dann habe ich halt da versucht dazuzulernen. Und mir da einfach einen Erfahrungsschatz aufzubauen. Und was man dazu sagen muss, ich habe ja mit 14 die Höhenschulung gemacht. Und musste dann zwei Jahre unter Aufsicht fliegen. Und da habe ich bei der Flugschule Achensee auch einen super Sommerjob dann bekommen mit 15. Habe im Sicherheitstraining gefilmt. Also ich habe mit 14 schon meine erste Stolz und Satz und so geflogen. Also das technische Fliegen war durch das, dass ich eh unter Aufsicht habe fliegen müssen. Und da dann direkt im Sicherheitstraining sehr viel mitgemacht habe. Das war schon komplett integriert quasi in meine Fliegerei.

[00:12:32] **Pascal Purin:** Wie alt warst du denn, als du dann quasi als Testpilot auch angefangen hast? Professionell zu arbeiten oder auch Geld damit zu verdienen?

[00:12:39] **Lucian Haas:** Naja so im Praktikumsstadium. Mit Praktikum sind Lohnungen dann so eben ab 16. Und das wurde dann immer mehr. Also ich habe dann die Matura gemacht. Und jede freie Minute, also jeden Ferienmoment und den ein oder anderen Tag Schuleschwänzen gab es dann auch. Da war ich dann mit dem Skywalk-Testteam unterwegs in Bassano und überall in Tirol. Vorarlberg, also halt jetzt nicht Übersee, aber so alles in Europa. Was halt gegangen ist, habe ich dabei sein können. Und dann auch schon die ersten Flüge auf Prototypen.

[00:13:15] **Pascal Purin:** Jetzt gerade sagst du Stichwort Prototypen. Der Testpilot ist ja der erste, der auch damit fliegt. Der dann auch dem Konstrukteur, in den meisten Fällen ist es zumindest, dass die Konstrukteure nicht selber die Testpiloten sind. Wie groß ist denn die Rolle oder wie groß ist denn der Einfluss, den der Testpilot letztendlich auf den Schirm hat, den wir dann als Piloten dann auslösen? Und dann auch ausgeliefert bekommen und dann selber fliegen dürfen?

[00:13:38] **Lucian Haas:** Ja, also es ist schon sehr groß. Also man sieht, die Gleitschirmfirmen, die meines Erachtens nach Erfolg haben, die haben auch ein gutes Testteam. Also die Schnittstelle von Kommunikation zwischen Designer und Testpilot ist sehr groß. Und da ist beim Testpilot eben sehr wichtig, dass der ehrlich und sauber arbeitet. Und mit ehrlich arbeiten mache ich so einen Faktor Mensch ein bisschen zumindest mental zu beurteilen. Sprich, wir nehmen jetzt ein Prototyp her und basteln da gerade am Seitenklapper umeinander. Meistens, also sagen wir zum Beispiel der beschleunigte Seitenklapper. Und ich muss zum Beispiel, ich muss am Landeplatz wissen, wie war ich heute drauf?

[00:14:23] Also war der Klapper jetzt gut, weil ich halt ängstlich war und eigentlich den Klapper nicht wirklich so sauber groß gemacht habe, wie wir eigentlich gehört? Oder bin ich halt einfach saugrantig und aggressiv unterwegs? Und war der Klapper schlecht, weil ich ihn komplett zerstört habe? Oder halt so eine menschliche, mentale Linie zu finden, um eben konstantes Arbeiten zu gewährleisten, ist so ein Riesenthema beim Testpiloten-Dasein. Und da geht es nicht nur um die Laune, sondern wenn ich jetzt am entwickeln bin, muss ich ja einen Seitenklapper fliegen und dann den nächsten wieder exakt gleich, wenn ich zum Beispiel dazwischen etwas umgebaut habe. Um eben herausfiltern zu können, hat dieser Umbau jetzt was gebracht oder nicht?

[00:15:10] Und da ist präzises, ehrliches Arbeiten einfach ganz wichtig.

[00:15:14] **Pascal Purin:** Wird da denn auch untereinander viel diskutiert, dass der eine sagt, sagen wir mal heute, so wie du drauf warst, deine Klapper können wir quasi in die Tonne kloppen? Das hat nichts gebracht?

[00:15:23] **Lucian Haas:** Ja, ich mein, im Endeffekt in Zeiten von GoPro kann man ja das eh sehr gut danach analysieren und sieht den Klapper, wie der Knickwinkel war und wie viel Fläche wirklich weg war. Und so weiter. weiter. Darum ist das eh sehr hilfreich. Also da kann man viel sehen, ohne dass man jetzt ganz ehrlich war und gesagt hat, na, der Klapper war so und so.

[00:15:49] Lucian, jetzt habe ich kurz den Faden verloren. Das macht

[00:15:51] **Pascal Purin:** nichts, ich nehme ihn gleich wieder auf. Wie ist das denn mit so der Thematik, du als Testpilot beeinflusst ja jetzt nicht nur das Klappverhältnis, sondern ihr habt ja auch Einfluss, ihr sagt, das Handling, wie geht der um die Kurve und sonstige Sachen, bestimmt ihr ja auch mit, weil ihr auch mit am Trimmen arbeitet und sowas. Gibt es da so Sachen, dass man am Ende sagt, so hey, dieser Schirm hat quasi die Purin-Trimmung bekommen, so das ist das, was dir am besten gefällt?

[00:16:18] **Lucian Haas:** Na, eine Purin-Trimmung, sowas könnt ihr da jetzt nicht sagen, dass es sowas gibt, glaube ich, noch nicht da. Aber beim Handling, das ist vielleicht eher ein super Beispiel, ist der Eindruck vom Testpilot natürlich ganz wichtig, weil das ist etwas, das kriegst du schlecht auf Kamera, oder? Da ist so der eigene Eindruck, wie der Schirm so zum Nachdrucken ist in der Thermik, was der Außenvögel macht, was die Gewichtung macht von der Bremse, ob er eher steil oder flach tritt, oder ob man einfach in der Mitte viel zu viel mitbremst und das das Ganze stört und so weiter. Da ist ganz viel Pilot einfach

[00:16:57] Takt geben, weil das kannst du so schwer irgendwie simulieren.

[00:17:01] **Pascal Purin:** Nun hast du ja auch schon für ganz unterschiedliche Hersteller als Testpilot gearbeitet. Ich weiß von Skywalk, du hast für Aircross gearbeitet, dann auch für Nova und AirDesign, die ja durchaus von ihren Schirmen her auch ein bisschen unterschiedliche Philosophien verfolgen und auch ein bisschen unterschiedliche Handlings jeweils so klassischerweise besitzen. Gibt es da irgendwelche, auch von dir erkennbaren Unterschiede in den Aufgaben und in der Herangehensweise an diese Tests? Also musstest du da unterschiedlich arbeiten, oder ist das doch alles sehr ähnlich?

[00:17:32] **Lucian Haas:** Nein, das ist schon irgendwas sehr ähnlich, weil man versucht einfach einen, einen Prototypen, oder den flirkt man, da schaut man mal, zuerst flirkt er überhaupt, ja okay, und wie steht denn der Schirm? Gibt es irgendwelche Falten, gibt es irgendwelche Probleme? Nachher schaut man mal, wie gleitet er denn überhaupt, wie ist die Performance zum Konkurrenzmodell oder zum Vorgängermodell und dann schaut man sich irgendwann die Manöver an und schaut, dass man das alles in eine Balance kriegt, die dann schlussendlich in die Anforderungen von der Zulassung passen und das ist im Endeffekt die Hausaufgabe, die, die jeder Hersteller nachher gleich hat.

[00:18:09] **Pascal Purin:** Gibt es denn einen Punkt davon, wo du sagst, das ist so der Hauptknackpunkt bei der Schirmentwicklung aus Sicht eines Testpiloten, wo du immer sagst, an diesen Punkten wird immer am meisten gearbeitet oder muss am meisten gearbeitet werden?

[00:18:22] **Lucian Haas:** Das ist ein bisschen von der Klasse abhängig. Ein Riesenthema ist am Anfang einfach mal, dass der Schirm optisch sauber steht und dass die Manöver funktionieren und je nach Klasse, denn halt ist die Performance zum Herausfinden nochmal dann auch ein großer oder weniger großer Aufwand. Also mit dem A-Schirm

tun wir jetzt da nicht so viele Flüge und so viele saubere Vergleiche her, wie mit einem High-Level-B jetzt zum Beispiel oder sogar einem

[00:18:51] **Pascal Purin:** D-Schirm oder so. Machen wir mal ein bisschen einen Themenwechsel.

[00:18:56] 2016 hast du ja quasi diese Hersteller-Ebene auf der einen Seite verlassen und bist auf eine andere Seite gegangen, nämlich bist du an einer Prüfstelle gegangen und bist dort Leiter geworden bei der EAPR. Mittlerweile gibt es die nicht mehr, aber damals warst du halt eine Weile der Leiter. Wie kam es eigentlich dazu?

[00:19:13] **Lucian Haas:** Eines schönen Tages hat mich der Guido angerufen. Guido

[00:19:17] **Pascal Purin:** heißt Guido Reusch, das ist der Geschäftsführer von der EAPR. Der

[00:19:20] **Lucian Haas:** hat dich angerufen. Der hat mich angerufen und gefragt, ob ich nicht testen mag für ihn. Er braucht einen Piloten in meiner Gewichtsklasse, ob mich das interessiert. So hat das dann auch angefangen und hat mich natürlich sehr interessiert, auch mal die andere Seite zu sehen und da diesen Status des Zulassungstest-Pilotes zu erarbeiten und zu erlernen. Das war ganz cool und ich bin dann da eigentlich

[00:19:47] ganz schnell reingewachsen. Die Fliegerei, das ist nochmal so eine Stufe professioneller, würde ich sagen, im Sinne der Dokumentation, weil eben die Akkreditierung im Hintergrund ganz klar vorschreibt, wie welches Manöver, in welchem Kamerawinkel etc. geflogen wird und das war dann so, dass ich dann auch noch ein bisschen so eine neue Welt, quasi eine neue Ära. Ganz spannende Arbeit, weil man jetzt halt plötzlich auf der anderen Seite war und irgendwo auch sehr schwierige und gemeine Arbeit, weil man ja weiß, wie die Dash-Piloten, die den Schirm jetzt abgeben haben, egal von welcher Firma, jetzt einfach ein bisschen auf Nadel sitzen und hoffen, dass ihr Schirm passt und so weiter und wenn du dann sagen musst, das passt leider überhaupt nicht oder knapp nicht, ist ja wurscht, ist halt immer ein bisschen ein blöder Moment.

[00:20:40] Das ist so vielleicht ein bisschen die Schattenseite des Zulassungs-Dash-Pilots, hat mir aber sehr gut gefallen, weil ich habe da menschlich auch sehr viel dazugelernt und habe mich da auch einfach in der Verantwortung gesehen, zum dann nicht nur der Norm entsprechend sauber zu arbeiten und fair zu arbeiten, sondern eben auch den Endverbrauchern gegenüber, dass die ja wirklich einen B-Schirm in der Hand haben, wenn da B draufsteht. Also es war eine sehr spannende Zeit für mich eigentlich.

[00:21:11] **Pascal Purin:** Am Anfang warst du Testpilot, dann warst du Leiter. Bist du als dieser Leiter auch überhaupt noch selber geflogen oder hast du da andere Testpiloten für dich fliegen lassen und hast eigentlich selber nur noch den Papierkram erledigen müssen?

[00:21:25] **Lucian Haas:** Nein, Gott sei Dank nicht. Also für das bin ich zu gern Pilot und es war teilweise auch gar nicht möglich, dass ich mich bei einem Schirm in der Zulassung raushalte. Zum Beispiel, es gibt ja einfach die Problematik, dass es nicht Testpiloten gibt wie Sander mehr und wenn jetzt der Johannes Zschofen zum Beispiel, der ja auch für Skyman was arbeitet, einen Schirm abgibt, dann kann er den selber natürlich nicht abnehmen. Und darum, das ist jetzt eins von vielen Beispielen, wäre das überhaupt nicht gegangen, dass ich gar nicht mehr fliege oder viel weniger fliege.

[00:22:01] **Pascal Purin:** Und hattest du ja dann deine alten Hersteller, für die du gearbeitet hast, war das auch dann ein Hinderungsgrund, dass du sagst, diese Schirme von den Herstellern, für die du schon gearbeitet hast, die darfst du auch nicht fliegen oder war das erlaubt?

[00:22:12] **Lucian Haas:** Nein, nein, das ist ganz klar in der Akkreditierung vorgeben. Also meine kurze Station bei AirDesign, da habe ich ja eigentlich nicht wirklich lang gearbeitet, hatte dann aber trotzdem zur Folge gehabt, dass ich natürlich auf die Schirme, die von AirDesign zur Zulassung kamen, gesperrt war. Also das wollte ich ja gar nicht, mich da irgendwie in eine blöde Situation, bringen. Da habe ich zum Schluss nur irgendeine Diskutiererei. Und von der Einteilung ist dann eh aufgegangen, dass sich dann die anderen Testpiloten das aufteilt haben.

[00:22:48] **Pascal Purin:** Insgesamt wirst du ja bei deiner Zeit, vor allem auch bei der Prüfstelle, dann einen sehr, sehr guten Einblick in diese ganze Thematik der EN-Tests bekommen haben. Hältst du dieses Testprozedere eigentlich für

einen Otto-Normal-Piloten als Einordnung wirklich als sinnvoll? Kann man wirklich da Vernünftiges draus ablesen?

[00:23:06] **Lucian Haas:** Ja, kann man definitiv. Also ein Schirm, der die EN-LTF bestanden hat, ist auf alle Fälle mal ein Stück Flügel, das halbwegs ausbalanciert ist. Das nicht mit ganz gemeinen

[00:23:23] Sachen überrascht oder sowas. Also wenn ich mir da denke, wie manchmal Prototypen reagieren bei ganz banalen Manövern, zum Beispiel wenn man beschleunigt auf die Bremse geht oder so, da habe ich schon Szenarien danach erlebt, das gibt es mit keinem zugelassenen Schirm. Und so eine Grundidee oder eine Grundinformation, dass es ein halbwegs rundes Produkt ist, ist auf alle Fälle gegeben, wenn das da ist. Ich würde aber nicht so viel interpretieren. Wenn es an B-Schirm drei oder sechs B-Klassifizierungen hat, das ist echt schwierig zu sagen, ob das jetzt so aussagekräftig ist. Also wenn man zu nah

[00:24:08] reinzoomt, kann man sich glaube ich schon auch verirren.

[00:24:11] **Pascal Purin:** Das heißt, diese Praxis, die manche Piloten haben, sagen, ah, EN-Test, ich zähle die B-Noten durch und sage, der hat fünf, der ist wahrscheinlich heißer als der, der nur drei Bs hat und so. Das funktioniert eigentlich nicht.

[00:24:22] **Lucian Haas:** Nein, also ich meine, es gibt sicher Fälle, wo man sowas jetzt da belegen kann, wo das zustimmt. Und einige Fälle, die das Gegenteil beweisen, im Endeffekt ist es sicher gescheiter, man nützt die Zeit anders und geht Groundhandlen oder Fliegen und macht sich über einen. Das ist ein anderer Gedanke.

[00:24:38] **Pascal Purin:** Passen denn diese Noten, die da vergeben werden, also A, B, C und sowas, eigentlich dann auch immer zum realen Verhalten der Schirme in der normalen, realen Luft? Weil im Test, das wird meistens bei eher ruhiger Luft und nach einem bestimmten Testmanöver gezogen und sowas. Aber Klapper wie Schirme in der Natur klappen, ist ja häufig dann doch auch anders. Haben vielleicht auch andere Klapplinien und sowas. Passt das dann noch zusammen oder müsste man manchmal sagen, bei manchen Schirmen, nee, das steht zwar ein B drauf, aber vom Gefühl her würdest du sagen, eigentlich müsste der eine andere Note bekommen?

[00:25:12] **Lucian Haas:** Das ist ganz schwierig zu beantworten, weil du kannst solche Sachen einfach nicht vergleichen. So ein Vollzerstörer in turbulenter Luft, ja, da kannst du mit dem A-Schirm vom Himmel fallen und auch 0 Grad vorschießen mit einem D-Schirm haben. Das kann man einfach so nicht beantworten, finde ich. Also praktische Fliegerei, ich persönlich, muss sagen, aber ich habe es da halt leicht, weil ich schon so lang und so viel fliege. Aber in der Praxis einen Klapper haben, das passiert nicht da. Also am Ende ist schon immer der Pilot zum Suchen und glaube ich nicht das Gerät, wenn es zu irgendwelchen blöden Situationen kommt. Also in den meisten Fällen natürlich.

[00:25:57] **Pascal Purin:** Das heißt, der Pilot sollte besser auch in sein Training investieren, als sich zu viele Gedanken um eine EN-Einstufung zu machen?

[00:26:04] **Lucian Haas:** Total, total. Ich meine, wenn man jetzt noch lang fliegt und man tut sich ein 10 Uhr her, dann muss man sich nicht wundern, dass man sich eventuell wehtut, einfach weil die Schirme so viel kleiner sind und so viel schneller sind und das einfach schwieriger ist. Das ist ganz klar. Also sich natürlich seinem Level entsprechend an den Schirmen zu orientieren, macht auf alle Fälle Sinn. Aber ich wundere mich einfach über die Piloten generell. Man sieht so selten jemanden am Landeplatz noch eine Viertelstunde Groundhandling oder sowas. Es muss ja auch nicht immer Wind sein, verstehe ich. Aber wenn man macht mal einen Vorwärtsstart mit geschlossenen Augen oder was auch immer. Ich finde, das Gleitschirmfliegen gehört einfach ordentlich trainiert. Man darf auch nicht ein Rennauto fahren, ohne dass man davor mal Kart gefahren ist.

[00:26:51] Oder wenn man einen sexuellen Vergleich will, zuerst wird geschmust und dann wird geschnachelt. Und schmusen ist einfach Groundhandling. Und das ist der beste Simulator, den wir haben und die wenigsten nutzen das. Und ja, das verstehe ich unterm Strich eigentlich nicht, weil wer das tut, der fällt dann nicht vom Himmel.

[00:27:10] **Pascal Purin:** Was hältst du denn dann eigentlich von den DAV Safety Class Tests? Helfen die weiter? Es gibt ja viele Piloten, die sagen, ja, EN ist gut, aber ich gucke da noch auf diese Safety Class Note, weil dann weiß ich wirklich, welche die schlimmen und die nicht so guten Schirme sind. Ist das auch dann eigentlich nur Augenwischerei?

[00:27:26] **Lucian Haas:** Also Safety Class, muss ich ganz ehrlich sagen, habe ich mir bisher nur ein paar Bilder vom Simon angeschaut, wie er einen Klapper zirkelt, aber wirklich durchgelesen. Habe ich mir das nie, weil es mich absolut nicht interessiert. Man kriegt jeden Schirm zum Abstürzen. Du kannst mit jedem Schirm einen Klapper machen, mit dem du grausig vom Himmel fallst. Und das zeigt dann auch noch so Einteilen in Zahlen. Wer es braucht, der soll sich das geben. Aber ich vertrete eher die Meinung, wer zum Beispiel bei einem großen Seitenklapper nicht in der Lage ist, auf der gesunden Seite 20 oder 30 Zentimeter auf die Bremse gehen, der hat in dem Sport nichts verloren. Der hat es nicht verstanden. Und so viel körperliche Motorik kann man sich antrainieren.

[00:28:15] Das ist ja nichts Gemeines. Das ist einfach das, was dieses Spiel verlangt von uns. Und entweder wir können das oder man hat Pech gehabt. Da gibt es leider keinen Graubereich.

[00:28:26] **Pascal Purin:** Nun hast du seit Jahresanfang ein neues Angebot, was du im Internet machst. Die Seite heißt Into the Sky und da bietest du Videos an, wo du bestimmte Gleitschirmmodelle quasi testest und im Grunde auch die EN-Testmanöver nachfliegst, das dabei filmst und sagst, da stelle ich jetzt so als Gleitschirmmanual zur Verfügung. Die Leute können sich das angucken und sehen, wie reagiert ihr Schirm. Allerdings halt auch in diesem normierten Bereich. Warum siehst du dafür einen Markt? Also Markt meine ich, du bietest diese Videos auch käuflich an, deswegen sage ich jetzt Markt. Also warum siehst du dafür einen Markt?

[00:29:06] **Lucian Haas:** Eigentlich ganz simpel, weil meine Freundin fliegt auch und ich habe den Schirm damals mitentwickelt, sehr viel Videomaterial gehabt von dem Ding und dann habe ich ihr einfach ihren Schirm anhand der Videos erklärt und gesagt, wie das ausschauen muss, wenn sie Ohren anlegt. Und das wenn man vollbeschleunigt Ohren anlegt, die Ohren ein bisschen zappeln, das ist aber komplett wurschtisch. Und wenn sie dieses und jenes machen mag, dann schaut das so aus. Nachher war einfach schon mal ein Bild in ihrem Kopf, das ist eine super Lösung. Also wie soll ich sagen, sie hat dann einfach schon mal das Bild vom Manöver im Kopf gehabt, wie es ausschauen muss. Und dann war es für sie einfach auch sehr einfach, diesen Weg zu finden,

[00:29:52] zum selber machen, dass es genau gleich aussieht quasi. Und das haben wir als beide sehr wertvoll empfunden und dann habe ich mir gedacht, die Hersteller, die Zulassung, die Safety Class, die geben alle nur Buchstaben und Zahlen, daher über das Flugverhalten, aber bitte, wie kann man es besser zeigen als in einem Video. Und dann sehe ich wirklich mal, wie es mein Ding herkläscht nach einem beschleunigten Seitenklapper oder auch nicht. Und dann zeige ich auch noch viel mehr, wie man einen Trim oder einen vollbeschleunigten Seitenklapper, wenn wir bei dem Beispiel bleiben, auch stoppen kann, wenn er passiert. Und das sind für mich eigentlich die wirklichen Hardskills, weil ein A-Schirm zum Beispiel, das kann man auch komplett anders auslegen, dass das eigentlich das gefährlichste Fluggerät ist, das immer fliegt.

[00:30:37] Weil ein A-Schirm muss nach 90 Grad wegdrehen, wieder fliegen und wenn ich jetzt rechts von mir die Felswand habe und ich kriege einen großen Seitenklapper rechts, dann bin ich nach 90 Grad mitten in der Wand drin. Dann wäre es eigentlich viel sicherer, einen Schirm zu fliegen, der 180 Grad wegdreht. Drum ist die wirkliche Frage, kann ich einen Schirm stabilisieren, wenn es mir die Bude weghaut? Und das zeige ich unter anderem in dem Video, weil das praxisrelevant ist. Nun

[00:31:05] **Pascal Purin:** verkaufst du die, wäre das aber eigentlich nicht viel sinnvoller zu sagen, hey Hersteller, eigentlich ist das doch eure Aufgabe, beziehungsweise müsste doch für die auch interessant sein, dass die sagen können, hey, für unseren Schirm, wenn du den Schirm kaufst, kriegst du gleichzeitig auch noch hier diese professionell produzierten Videos dazu, wo wir das dir da einmal zeigen.

[00:31:25] **Lucian Haas:** Ja, also ich persönlich finde schon, dass das Aufgabe vom Hersteller wäre, einfach ein authentisches, ehrliches Video zu zeigen und zu sagen, hey Leute, schau mal, so flieg unser Schirm.

[00:31:37] Die Idee habe ich dann auch schon mal beim Hersteller angebracht, aber dass da Zeit und Geld und Ressourcen da ist, bis dann ist dann das Jahr schon wieder rum und man hat wieder einen anderen Stress und so weiter, das ist eher immer untergegangen. Und drum habe ich mir jetzt gedacht, ich mache das jetzt selber und probiere mal und schaue mal, ob das den Piloten hilft. Und das Feedback bisher ist so, dass es eigentlich ganz cool ankommt und dass es durchaus das erfüllt, was ich eigentlich erreichen wollte, mit, dass die Leute ein gutes Gefühl haben, ein gutes Bild im

Kopf haben, wie was funktioniert und sich einfach wohler fühlen in der Luft. Weil ein Schirm zum Beispiel, oder der jetzt zum Beispiel irgendeine Macke macht beim

[00:32:17] Frontklapper zum Beispiel, das ist ja komplett egal. Wenn er das echt einmal tut und sich so tief umdreht, nach einem Wasi von meinem Video zum Beispiel, ja nachher zack, mache ich einen Griff auf die Bremse und dann ist das Ding wieder offen. Und wenn man so ein bisschen in die Richtung arbeiten könnte, könnte man glaube ich auch die Flügel nochmal, ein bisschen nochmal

[00:32:37] pilotengruppenorientierter entwickeln. Aber das ist noch ein langer Weg bis dahin.

[00:32:41] **Pascal Purin:** Welches Testmanöver ist denn aus deiner Sicht quasi das wichtigste oder aussagekräftigste hinsichtlich der Sicherheit eines Schirmes? Worauf sollte man achten?

[00:32:52] **Lucian Haas:** Naja, da glaube ich sind es eher so Abrissmanöver. Rückgau, großer Anstellwinkel ist ein großes Thema für mich. Und so Low-Speed-Spin-Tendency, also 50 Prozent anbremsen und dann einseitig 75 Prozent und dann halt noch drüber hinaus und zum Schauen, wo reißt da der Schirm ab, weil wie so gewisse Statistiken eben zeigen, stürzen die Leute eher nicht ab, weil sie einen großen Klapper gehabt haben, sondern weil sie ihn versehentlich abgerissen haben. Und ja, das glaube ich ist so praxisrelevant, gerade auch wenn der Schirm dann nochmal ein bisschen älter ist. Sehr, sehr interessant.

[00:33:33] **Pascal Purin:** Nun sind ja gerade solche Schirme, die vielleicht relativ gerne abreißen, auch Schirme, die vielleicht etwas weniger belastet geflogen werden, sind aber auch Schirme, die dann zum Beispiel bei der DFT Safety Class häufig relativ gut abschneiden, weil die ansonsten ein sehr, in Anführungszeichen, harmloses Klappverhalten zum Beispiel aufweisen oder so etwas. Wie könnte man da die Piloten einfach noch mehr aufklären über solche Dinge?

[00:33:58] **Lucian Haas:** Aufklären zum sagen, hey, der Schirm hat da ein bisschen eine Macke oder nicht so viel Luft oder wie meinst du das? Ja, zum Beispiel,

[00:34:04] **Pascal Purin:** oder dass diese Zusammenhänge auch besser verstehen.

[00:34:07] **Lucian Haas:** Ja, wieder dieselbe Antwort, Groundhandling gehen. Da passiert dir das in einer Stunde 20 Mal und dann spürst du 20 Mal, wie sich das anfühlt, wenn der Schirm so einseitig abschmiert oder wieder nach hinten fällt und so weiter. Und das ist in der Luft genau dasselbe. Da brauchst du kein Buch lesen, da brauchst du kein Review kaufen, da musst du auch nur

[00:34:30] **Pascal Purin:** ausgehen, Groundhandling. Gibt es eigentlich von diesen Testmanövern, die du da fliegst, gibt es da eins, wo du sagst, das mache ich am liebsten, das macht einfach am meisten Spaß?

[00:34:37] **Lucian Haas:** Oh ja, ich mag

[00:34:40] beschleunigte Frontklapper, mag ich saugern.

[00:34:43] Obwohl es da so

[00:34:44] **Pascal Purin:** richtig zur Sache geht, das macht dir Spaß?

[00:34:46] **Lucian Haas:** Also von beschleunigten Seitenklapper habe ich viel mehr Angst. Aber beschleunigte Frontklapper sind insofern lustig, weil dann ist man schon ein bisschen zügiger unterwegs und dann haut man die Kisten zusammen, es knallt, man schaukelt so weit nach vor und es passiert eigentlich ganz selten irgendwas Blödes. Also ich bin, ich bin einmal in meiner Testpilotenkarriere mit einem Hochleister nach einem beschleunigten Frontklapper am Retter runter gegangen und sonst hat es das noch nie gegeben. Also es ist eine gute

[00:35:15] **Pascal Purin:** Bilanz finde ich für beschleunigte Frontklapper. Das ist jetzt das, was die Sicherheit betrifft. Ist dir beim Testen auch sonst schon mal etwas Ungewöhnliches oder wirklich Überraschendes passiert?

[00:35:28] **Lucian Haas:** Ja, also einmal habe ich wirklich einen ganz, ganz brutalen Schutzengel gehabt. Das war das war lustigerweise schon bevor ich gestartet bin, mein letzter offizieller Testflug für Aircross. Das war beim Übergang dann zu Nova und das habe ich nicht versprochen, das fliege ich an und an. Da haben wir den U-Cruise gemacht und ein

Problem bei der Steilspirale gehabt und haben dann über Nacht also hauptsächlich der Designer die Pilotenposition verändert, sprich einen 20 cm kürzer gemacht, und dann bin ich in Annecy gestartet und geflogen und habe dann 1000 Meter über dem Lack der Annecy einen Ausleiner gehabt, und jede einzelne Verbindung zum Gleitschirm war in der Spiralbewegung dann plötzlich weg und war dann wirklich im freien Fall unterwegs, habe dann gleich den Retter rausgekriegt, der ist gleich aufgegangen, hat alles wunderbar gepasst aber ich bin dann halt fast eine Viertelstunde am Retter gehängt, gefühlt eine Ewigkeit, bis ich dann irgendwann im See war

[00:36:40] und ja, das war sicher ein Testflug den ich so schnell nicht vergessen werde Du

[00:36:44] **Pascal Purin:** hast gesagt, du hast eine Viertelstunde am Retter gehangen was für Retter nimmst du, wenn du zum Testen gehst?

[00:36:51] **Lucian Haas:** Ah ja, mittlerweile habe ich natürlich auch auf die Viereckigen umgestellt und habe jetzt auch immer ein Testgurt gezeigt das ist mein Plan zum Upgraden jetzt für das neue Jahr, möchte ich gerne einen Trennkarabiner haben, eine steuerbare Rettung und als Zweiter eine Viereckige Machen

[00:37:10] **Pascal Purin:** wir jetzt nochmal einen Timingwechsel ganz woanders hin, du hast ja auch im sportlichen Bereich einiges schon in deiner Fliegerkarriere erreicht und Erfolge vorzuweisen 2015 und 2017 beispielsweise hast du an den X-Alps teilgenommen wenn ich es richtig gesehen habe, hast du vor zwei Jahren da sogar den sechsten Platz erreicht, hattest du dich eigentlich auch für 2019 wieder beworben?

[00:37:32] **Lucian Haas:** Naja, das Thema X-Alps haben wir 2017 abgeschlossen. Warum? Mal einfach, weil sechsmal die Woche trainieren und Sponsoren finden, quasi betteln gehen, und dann sich da für die Red Bull Dose den Hintern aufreißen und sich auch so einer, so einem Risiko aussetzen und dann einfach mit, wenn es gut läuft, mit einem Nuller aussteigen, war jetzt zweimal lustig, brauche ich aber nicht noch ein drittes Mal Das

[00:38:04] **Pascal Purin:** klingt jetzt so ein bisschen kritisch, im Nachhinein Was hat denn für dich damals, als du dich beworben hast und da auch angenommen wurdest und mitgeflogen bist, was hat für dich damals als Pilot den Reiz der X-Alps ausgemacht?

[00:38:15] **Lucian Haas:** Naja, für mich war es persönlich ein bisschen so wie eine Bachelorarbeit oder so, weil ich habe Matura gemacht und war dann nur im Bargleiten und meine Schulfreundin und so, die haben jetzt alle Bachelors und Masters und richtig was vorzuweisen und irgendwie war so die X-Alps-Geschichte für mich so ein bisschen wie so eine Abschlussprüfung. So ein, ja zu sorgen, dass ich doch auch was gelernt habe die letzten 10 Jahre oder sowas.

[00:38:43] **Pascal Purin:** Sowas wie eine Adelung. Wer einmal X-Alps geflogen ist, der hat als Pilot das auch wirklich zu etwas gebracht.

[00:38:49] **Lucian Haas:** Ja, das weiß ich nicht vielleicht, aber im Endeffekt bin ich ja eher

[00:38:56] sportlich vor allem ein sehr fauler Mensch und mir hat das aber brutal gefallen, die Trainiererei und mit Trainingsplan und Ziel habe ich dann einfach wirklich trainiert und so viel Zeit draußen verbracht und am Berg verbracht. Das war sicher auch eine Motivation zum das damals machen, weil es mir einfach brutal Spaß gemacht hat und das für mich eine Möglichkeit war, dass ich wirklich rausgehe in was durch, weil es war ja doch wichtig und es ging um was. Sich das sauber vorzubereiten ist A

[00:39:25] **Pascal Purin:** und O. Wie gefährlich ist eigentlich tatsächlich diese Teilnahme? Das wird ja häufig bei sehr grenzwertigen Bedingungen auch bei den X-Alps geflogen, die Piloten sind übermüdet und so weiter. Ist es eigentlich auch Glück, dass bisher keine wirklich harten Unfälle da passiert sind?

[00:39:39] **Lucian Haas:** Ja, definitiv. Das ist sicher eine gute Portion Glück dabei. Also über zehn X-Alps-Auflagen noch nie an komplett Schwerverletzten oder Toten. Das ist sicher, ja, so wünscht man sich das. Aber es gibt sicher sehr viele Geschichten von ganz vielen X-Alps-Auflagen von ganz vielen Piloten, wo du denkst, boah, habe ich Ehre. Also Gott sei Dank, dass da nichts

[00:40:06] **Pascal Purin:** passiert ist. Was hast du bei deinen X-Alps an haarsträubenden Situationen erlebt?

[00:40:10] **Lucian Haas:** Da muss ich sagen, also gerade mein zweites X-Alps, das war einfach auch aus den Fehlern gelernt vom ersten X-Alps wirklich, das ist perfekt gelaufen von Anfang bis Ende. Also von der

[00:40:27] Körperperformance und wie es mir gegangen ist körperlich und von der Laune her war das immer im hellgrünen Bereich und hat super Spaß gemacht und es hat eigentlich nie was wehtun, was mich brutal gewundert hat und vom Fliegerischen her hat es einfach gepasst und ich kann sagen, dass ich in meinem 2017er X-Alps eine sehr gefährliche Situation gehabt habe. Das war wirklich schräg. Also es ist sicher auch von sehr viel Glück und was auch immer begleitet, aber ich habe ein fantastisches X-Alps-Geld.

[00:41:00] **Pascal Purin:** Im Juni 2016, da warst du auch noch in den Vorbereitungen zu den X-Alps, hast du auch mal einen Hike-and-Fly-Höhen-Weltrekord aufgestellt. Einen inoffiziellen, wie du sagst. 9.460 Meter bist du da an einem Tag im Stubaital immer hochgelaufen und dann wieder runtergefliegen. Wie kommt man auf so eine Idee, sowas zu machen?

[00:41:19] **Lucian Haas:** Ja, das ist eine gute Frage. Aber das war ganz einfach. Einfach um das Training zwischen X-Alps 15 und X-Alps 17 aufrecht zu erhalten, braucht es ein cooles Trainingsziel und da haben wir dieses Event quasi drum herum gemacht und ich habe damals auch versucht, irgendwie

[00:41:41] mit Sponsoren ein Event draus zu machen, um irgendwie die X-Alps-Kasse für 2017 zu füllen. Hat nicht geklappt, aber es war ein cooler Tag und ich habe da also ich muss sagen, die ganzen X-Alps, auch wenn da kohlenmäßig nichts aussieht, aber die sind für mich unbezahlbar, weil die Abenteuer, die ich da erlebt habe und vor allem diese mentale Arbeit, die ich da lernen durfte, die bringt mir so jetzt im normalen Leben und gerade beim Testen auch zum Beispiel extrem viel. Also wenn ich da vielleicht eine Anekdote erzählen darf, 2015 ist X-Alps voll daneben gegangen und ein Faktor, Thermik da sehr blockiert hat, war das Live-Tracking.

[00:42:27] Das hat mich einfach gestresst, dass da so viele Leute zuschauen und jedes Mal, wenn ich irgendwo gekurbelt bin, habe ich nachher den Gedanken gehabt, dass irgendjemand am Computer daheim die Hände über den Kopf zusammenschlägt und sich denkt, na, was tut er denn jetzt schon wieder? Na, was tut er denn jetzt schon wieder? Das hat mich fertig gemacht, wirklich. Und darum ist ja überhaupt nichts rausgekommen. Und für X-Alps 2017 habe ich mir diesen Freibrief, den man ja gewissermaßen hat, als X-Alps-Teilnehmer, sind ja eh alles verrückte Hunde, rausgenommen, dass ich mich so aufführe, wie ich Bock habe. Und ich nehme außer, auf was ich Lust habe, wenn es meiner Laune gut tut und wenn es mich auf den nächsten Berg wieder aufgetragen. Und beim Live-Tracking

[00:43:13] habe ich mir das dann einfach umprogrammiert. Ich habe mir so eine Live-Version von Michael Jackson, wo er Heal the World, Make it a Better Place, live singt und die

[00:43:27] riesige Zuschauerschaft singt mit und tobt mit und hat voll die Gaude. Und ich habe mich gedanklich auf diese Bühne gestellt und jedes Mal, wenn ich irgendwo gekurbelt bin, habe ich immer die Leute am Computer, da haben sie es so vorgestellt, dass sie so jubeln, wie die Leute in dem Stadion, wo das Konzert war. Und ich sage dir, das war eine Party, meine ich selbst. Das hat so einen riesen Unterschied gemacht für mich. Und ja, war einfach ein Spaß. Und das ist ja auch das, was ich meinen Flugschülern immer sage oder mit meiner Partnerin bespreche. Bargleiten ist einfach mindestens zu 97 Prozent ein mentaler Sport. Und

[00:44:10] Laufen, trainieren, Berggehen und solche Sachen machen, helfen einem da brutal.

[00:44:17] **Pascal Purin:** Nochmal zurück zu deinem Hike and Fly. Dein Rekord von 9.460 ist mittlerweile vollkommen überboten. Seit letztem Jahr steht das bei 13 Kilometern, also 13.000 Höhenmetern an einem Tag. Ist der Lukas Hofer auf dem Kronplatz da, ich glaube, 13 Mal hochgelaufen oder sowas. Ist so eine Leistung eigentlich nicht schon übermenschlich fast?

[00:44:36] **Lucian Haas:** Naja, also ich bei meinem habe über eineinhalb Stunden am Startplatz warten müssen, bis das Gwitter weggezogen war. Das hat mir einen ziemlichen Dämpfer reingekaut. Und am Ende vom Tag, weil ja mein letzter Aufstieg war die schnellste Zeit des Tages, haben wir Resümee gehabt, dass man das eigentlich noch ganz anders angehen kann. Also 13.000 Höhenmeter ist sau viel. Also ich glaube, das ist mit einer anderen Taktik hätte ich wahrscheinlich noch einen Aufstieg mehr geschafft, gerade wenn wir das mit dem Wetter, das Becher auch nicht gehabt

hätten. Oder vielleicht sogar eineinhalb Aufstiege mehr. Aber übermenschlich würde ich es eigentlich nicht sagen. Wo

[00:45:19] **Pascal Purin:** siehst du die Grenze bei solchen Wettbewerben? In Anführungszeichen ist ja der Wettbewerber nur der Einzelne gegen den anderen Einzelnen, der sagt, ich will jetzt hier einen tollen Rekord aufstellen.

[00:45:28] **Lucian Haas:** Das hängt davon ab, wie wahnsinnig der Athlet halt drauf ist. Im Kopf und so. Denke ich mal, ich meine, bei den Touren-Ski-Tuppen, da ist ja der Weltrekord in 24 Stunden ja bei weit über 20.000 Höhenmeter. Wo da beim Hike and Fly die Grenze ist, keine Ahnung. Es wird sicher da kommen, wo einer 14.000 geht. Das ist bloß eine Frage von der Zeit.

[00:45:55] **Pascal Purin:** Nun hast du vorhin gesagt, X-Alps waren für dich so die Matura, die du gemacht hast und sowas. Jetzt hast du die in der Tasche und machst jetzt deine Videos. Was kommt denn so als nächstes großes Ziel oder hast du ein nächstes großes Projekt, wo du sagst, in diese Richtung will ich mich noch weiterentwickeln jetzt?

[00:46:15] **Lucian Haas:** Naja, also das sind mehr so private Ziele eigentlich, die da jetzt vordergründig sind und so.

[00:46:23] Fliegerisch möchte ich einfach diese Dienste, was ich bisher für einen Hersteller oder die Zulassung gemacht habe, jetzt dem Endverbraucher zugänglich machen, ein bisschen mehr ins Unterrichten nah reinwachsen und ein paar Trainings machen. Aber so sportlich oder sowas, dass ich sage, ich gehe jetzt PWC fliegen oder irgendwie sowas, steht eigentlich überhaupt nichts auf der Liste zur Zeit. Da bin ich, ich bin auch nicht so der Wettkampftyp, so persönlich muss ich sagen. Wenn ich irgendwo den Berg aufrenne und es kommt von hinten einer, der schneller ist, dann gehe ich auf die Seite und dann soll er vorbeigehen und dann mache ich wieder mein Ding und auf Wettkämpfe habe ich zur Zeit einfach überhaupt keinen Bock.

[00:47:03] **Pascal Purin:** Wenn du sagst unterrichten, was wäre denn etwas, was du deinen Flugschülern möglicherweise am dringendsten mitgeben wolltest?

[00:47:13] **Lucian Haas:** Ground Handling.

[00:47:14] **Pascal Purin:** Das ist wirklich für dich das Zauberwort. Das ist jetzt heute schon mehrfach gefallen. Was ist an dem Ground Handling für dich die beste Übung, die man da auch machen kann?

[00:47:24] **Lucian Haas:** Kreativ sein. Alles. Mit geschlossenen Augen, mit Gurtzeug, ohne Gurtzeug, Barfuß, je nachdem, was man kann und wie man drauf ist. Aber ich sehe es einfach bei mir, mir macht es immer noch volle Spaß, auch wenn ich mit irgendeiner Gurken, es ist egal mit was von dem Schirm, ein bisschen Windisch umspielen, es macht volle Spaß und man kann da vom Hundertste ins Tausendste gehen. Ich habe ja mal so eine Wettendass-Idee gehabt, dass ich einen Stift auf der Hinterkante unten in der Mitte irgendwie hinmontiere und dann den Schirm einfach, ohne dass er den Boden berührt, aber nur so ganz knapp über dem Boden quasi balanciert wird, irgendwas hinschreibt, frage mich nicht. Das habe ich nie ausprobiert mit Zettel und Stift, aber ich habe ganz viel mit dem Schirm, den einfach nur so an der Position oder an der Position gehalten, irgendwie cool umgejumpst oder was auch immer,

[00:48:22] Abrissachen, das Drownhandling ist das A und O. Vor allem, wenn man es sieht, in der Unfallstatistik und egal wo ich beim Fliegen bin, wenn ich anderen oft beim Starten zuschaue, nachher finde ich das unverantwortlich und fast schon verwehrt. Unverwehrt, wie man mit so wenig Trainingsstand sich selber so in eine Gefahr bringen kann. Und wahrscheinlich hast du noch Kinder daheim oder eine Frau daheim oder was auch immer, wer Gleitschirmfliegen gehen will, der soll das auf der Wiese trainieren und das starten können und dann soll er am Berg gehen und den Zauber des Fliegens erleben und sich nicht wehtun dabei. Und da geht es einfach nur um Drownhandling.

[00:48:59] **Pascal Purin:** Brauchen wir vielleicht nicht nur einen Flugschein, sondern auch einen Groundhandling-Schein?

[00:49:03] **Lucian Haas:** Wenn ich einen B-Schein-Kurs mache, ist meine erste Folie wie ist denn der Werdegang vom B-Schein zum B-Sein? Ja, weil dieser Schein hat einfach nur einen Schein. Das ist nur ein Zettel, wo draufsteht ja, du hast den Kurs gemacht. Aber welche Skills musst du wirklich können, um sicher streckend zu fliegen, das ist ein ganz anderes Blatt Papier. Und da versuche ich halt immer ehrlich den Leuten zu sagen, auf was sie sich einlassen, damit sie nicht überrascht sind. Um das geht es mir. Ehrliche Kommunikation. Ja, das ist bei meinen Flying Manuals so, das ist

bei meinen Trainings so. Ich möchte einfach reinen Wein einschenken.

[00:49:45] **Pascal Purin:** Gibt es denn irgendetwas von der Fliegerei, wo du sagen würdest, das kann ich leider nur fliegend erlernen und nicht am Boden?

[00:49:53] **Lucian Haas:** Irgendwelche Skills?

[00:49:55] Ich meine, Drownhandling ist die Basis und dann fängt es an, wirklich in die Tiefe zu gehen. Ich meine, Kurbeln wirst du wahrscheinlich schwer tun, um am Boden zu lernen. Oder ein Sattfliegen oder ein Tumble oder was auch immer.

[00:50:11] Beschleunigtes Fliegen ist jetzt am Boden, kann man schon ein paar Übungen machen, aber

[00:50:17] das Drownhandling ist die Grundlage, dass man sich auskennt und dann muss geflogen werden. Und da sprichst du vielleicht das nächste Thema an, im Winter, sehe ich jetzt da in Kärnten die Piloten, was da unterwegs sind und das ist wahrscheinlich überall anders genauso. Wieso gehen sie nicht her und trainieren ein bisschen im Winter und fliegen sich warm für den Frühling und stehen mal in den Beschleuniger eine und probieren einfach mal aus, wie das ist mit dem Schirm, mit den hinteren Tragegurten zum Beispiel zum Steuern. Oder einfach mal sauber geradeaus fliegen im Trinken oder im Beschleuniger. Ich meine, da gibt es ja hunderttausend Sachen, die man trainieren kann, aber man sieht ganz selten Orden.

[00:50:54] **Pascal Purin:** Das heißt, im Winter meinst du, es ist eh tote Luft, man macht eh nur einen Abgleiter, dass man sagt, ich gleite jetzt nicht nur ab, sondern das ist jetzt wirklich mein Trainingsprojekt für heute. Heute arbeite ich das und das ab.

[00:51:05] **Lucian Haas:** Zum Beispiel, ja. Ja.

[00:51:07] **Pascal Purin:** Machst du das für dich auch noch? Also, dass du sagst, ich gehe fliegen, um eine bestimmte Sache zu trainieren? Oder ist das bei dir jetzt über die Jahre alles eigentlich so gefestigt, dass du sagst, bis auf Groundhandling, weil es immer noch Spaß macht, aber in der Luft, da muss ich eigentlich nicht mehr üben?

[00:51:22] **Lucian Haas:** Wohl, auf alle Fälle. Ich möchte ja, zurzeit bin ich echt auf einem Level vom Testen her, gerade nach der Zeit von der Zulassungsstelle, wo ich sagen würde, ich kenne mich da wirklich super aus. Und wenn ich die Videos fürs Flying Manual mache, nachher, jetzt habe ich sechs Schirme auf der Homepage, jetzt sind vier neue gerade gedreht worden, aber das schaut dann so aus, dass ich um neun an der Bahn stehe und bis um ein Uhr habe ich am Elfer an der Schlick schon sechs Flüge gemacht und jeder voll mit Manöver und einfach das Zeug halt jetzt in meinem Fall dokumentiert, aber ich habe da alles geflogen und trainiert und einfach geübt, geübt, geübt und für ich selbst zum Beispiel, wenn ich einen Schirm jetzt für mich privat, Wettkampfflieger oder halt als

[00:52:09] Streckenflügel hernehme, muss ich ja wissen, wo sind bei dem die Grenzbereiche, wo, wie weit kann ich gehen und so weiter, wie schaut das aus mit dem Beschleuniger und also gibt es so viele Fragen, die ich für mich beantwortet haben muss, bevor ich da das Ding voll herknüppe, ohne das traue ich mir das gar nicht.

[00:52:25] **Pascal Purin:** Kann man ja dann sprechen auch über Schirmtests, also jetzt nicht von dir, sondern von den Piloten, die jetzt sagen, ich will einen neuen Schirm haben, jetzt will ich testen, die meisten sagen, nimm vielleicht mal einen Schirm bei irgendeinem Testeville, fliegen damit eine Stunde umher, reicht sowas eigentlich, um sich ein Bild von einem Schirm machen zu können?

[00:52:43] **Lucian Haas:** Ja, na, na und ja, also das ist echt schwierig, weil nach einem Testflug beim Hersteller im Team ist immer eine Frage, wenn man sich am Landeplatz zusammenhockt, was haltest du von den Bedingungen, Wie findest du die Luft heute? Und die Luft heute ist so anders oft wie die Luft gestern. Und wenn du jetzt auf ein Testeville fährst und du fliegst am Samstag Schirm X und am Sonntag Schirm Y und sagst, der eine ist de facto besser oder so, nachher kann das in der umgekehrten Reihenfolge das komplett andere Ergebnis erzielen, also ja, ist ganz schwierig zu beantworten, gerade für mich, weil so ein Pilot, der 50 Mal im Jahr fliegt, ich weiß nicht mehr, wie sich das anfühlt und wie der ein Schirm testen soll überhaupt, da ist vielleicht gescheiter,

[00:53:38] er redet mit Leuten, wo er denkt, die kennen sich aus oder sowas und holt sich natürlich also sein Feeling ab, also ein Schirm fliegen ist immer wichtig, bevor man kauft und ob man ein gutes Gefühl hat und so weiter, aber Schirme vergleichen in verschiedener Luft und so, ist glaube ich für den Otto Normalpiloten schon eine Nummer, wo er sich unter Umständen ein bisschen aus dem Fenster raushängt. Was

[00:54:03] **Pascal Purin:** würdest du dann empfehlen für so einen Normalpiloten, wo soll der sich am besten erkundigen?

[00:54:09] **Lucian Haas:** Ja, in dem Fall bei mir auf der Homepage und sich das Video anschauen. Ja, na, da fragst du den Falschen, das weiß ich nicht. Weil, was weiß ich, ich habe mit Schirmen immer mit die Hersteller oder mit Prototypen zu tun, die bringen einen Schirm zur Zulassung her, zu so einem Werdegang, wie es der normale Pilot hat, wie er zu seinem Schirm kommt, das habe ich überhaupt noch nie erlebt, das kann ich da so nicht beantworten.

[00:54:36] **Pascal Purin:** Das heißt, an der Stelle, bist du einfach kein normaler Pilot?

[00:54:39] **Lucian Haas:** Ja, würde ich sagen. Oder wenn du jetzt sagst, okay, reden mit dem von der Flugschule oder mit dem Händler, ist es halt immer schwierig, weil der will da ja was verkaufen, der will ja sein Lager leer kriegen, oder? Ob der jetzt wirklich ehrlich sagt, der Schirm ist super für dir oder nimm doch den anderen, aber da verdient er 200 Euro weniger dran, ach, das ist alles ein bisschen mühsam. Also, schwierig, schwierig, wo man sich seine Informationen holt. Was ich auf alle Fälle nicht machen würde, ist ähm, mich zu sehr auf Buchstaben oder Safety-Class-Zahlen zu konzentrieren, das würde ich nicht machen. Ich würde mal die Leute anschauen, die den Schirm gebaut haben. Das finde ich persönlich sehr interessant. Das fand ich auch bei der Zulassungsstelle so cool, weil du siehst das Test - und Entwicklungsteam von UP, von Swing, von Nova, von Skywalk, von Air Design, bla bla bla, du siehst da so viele verschiedene Teams und ich finde, ich persönlich finde die Persönlichkeit, die Note der Menschen, die die Produkte entwickeln, die spürt man auch noch irgendwo im

[00:55:42] **Pascal Purin:** Flugverhalten oder so. Das heißt, wenn du mit ehrlichen Menschen zu tun hast, meinst du, die liefern dir auch ein ehrliches Produkt?

[00:55:49] **Lucian Haas:** Ja, ein ehrlicher Mensch gibt keinen Schirm ab, der halb fertig ist und der eigentlich quärlisch ist für die Klasse, kann er moralisch nicht verantworten.

[00:55:56] **Pascal Purin:** Das ist vielleicht ein schönes Schlusswort. Ich sage mal vielen Dank für deine ehrlichen Antworten zu meinen vielen Fragen, die ich hier gehabt habe und wünsche dir noch viel Spaß bei deinen weiteren Testflügen und Groundhandling und sonst irgendwas, was du dann das Jahr über dann noch machen wirst.

[00:56:11] **Lucian Haas:** Ja, super. Vielen Dank. Danke, dass ich da bei dir sein durfte.

[00:56:22] **Pascal Purin:** Das war Pascal Purin im Gespräch mit Lucian Haas. Wenn dich die im Talk genannten unabhängigen Testvideos zu verschiedenen Gleitschirmmodellen interessieren, du findest sie auf der Website von Pascal Purin namens www.intothesky.at Weitere Folgen von Podz-Glitz gibt es auf meinem Blog Lu-Glitz und auf Soundcloud. Du kannst Podz-Glitz auch abonnieren, per RSS-Feed oder über bekannte Podcast-Kataloge wie iTunes, Spotify, TuneIn oder Podcast.de Vielleicht ist es dir beim Hören ja schon aufgefallen. Podz-Glitz wird nicht über Werbung finanziert. Das gilt übrigens für alle Inhalte von Lu-Glitz. Um weiter unabhängig über die Gleitschirm-Szene berichten zu können, baue ich allein auf meine Hörer und Leser. Auch du kannst ganz einfach zum Lu-Glitz-Förderer werden, per PayPal-Spende oder per Banküberweisung.

[00:57:12] Die Links und Daten dazu findest du auf der Website www.Lu-Glitz.blogspot.com Natürlich darfst du Podz-Glitz und Lu-Glitz auch gerne weiterempfehlen. Erzähle deinen Fliegerfreunden davon, schreibe einen Kommentar oder setze einen Link oder Like in den sozialen Netzen. Ich freue mich über jede Form der Anerkennung meiner Arbeit. Dann kann es auch mit Podz-Glitz weitergehen. Die nächsten Folgen sind schon in Vorbereitung. Ich sage deshalb einfach mal, bis bald!

English

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

Show notes

Podz-Glitz Episode #08: Paragliding test pilot Pascal Purin in conversation with Lucian Haas.

In the development and certification of paragliders, they play a central role: the test pilots. They test gliders for fabric and line strength, put them into extreme flight attitudes, and deform the wings by all the rules of the art, only to prove that the fabric sail unfolds back into a safely flyable shape in a reasonable amount of time.

Pascal Purin is one of those daredevils. When he got his pilot's license at just 14 years old – and that was already five years after he first took off with a paraglider – it soon became clear to him that he wanted to become a test pilot. Since then, the now 30-year-old has worked in this capacity for various manufacturers and also an official certification body. In doing so, he has gained deep insights into what is actually important for traveling safely with a paraglider.

In episode 8 of Podz-Glitz, Pascal tells, among other things, how he became a test pilot and what he has already experienced during testing. He explains why a safety-conscious pilot should invest his time better in ground handling instead of studying EN test reports. He also reports on his participation in the Redbull X-Alps of the years 2015 and 2017 and reveals how it happened that he once hung under a rescue parachute for almost 15 minutes.

The video reviews mentioned in the podcast for a growing number of paraglider models can be found on Pascal's website www.intothesky.at.

If you want to promote Podz-Glitz and the blog Lu-Glitz, you can find all the relevant information at: lu-glitz.blogspot.com/p/fordern.html

The music in this episode of Podz-Glitz is from www.jukedek.com

In episode 8 of the Lu-Glitz podcast, Pascal Purin tells how he became a paragliding test pilot and why safety in flight has little to do with test notes according to the EN standard.

Links:

- www.intothesky.at: <http://www.intothesky.at/>
- The Schirmtest-Filmer: <https://lu-glitz.blogspot.com/2019/03/die-schirmtest-filmer.html>

Source: <https://lu-glitz.blogspot.com/2019/04/podz-glitz-08-der-testpilot.html>

Transcript

[00:00:16] **Pascal Purin:** Podz-Glitz, the Lu-Glitz podcast. Stories from the cosmos of paragliding. Today with Pascal Purin and Lucian Haas at the microphone.

[00:00:31] Test pilots play a central role in the development and certification of paragliders. They test gliders for fabric and line strength, put them into extreme flight attitudes, and deform the wings by all means necessary, just to prove that the fabric sail unfolds back into a normal flight-capable shape in a reasonable amount of time. Pascal Purin is one of those daredevils. When he got his pilot's license at just 14 years old—which was already five years after he first took off in a paraglider—it became clear to him almost immediately that he wanted to be a test pilot. Since then, the now 30-year-old has worked in this capacity for various manufacturers as well as an official certification body. In doing so, he has gained deep insights. He has learned what actually matters for flying a paraglider safely.

[00:01:20] In this eighth episode of Podz-Glitz, Pascal talks about how he became a test pilot and what he has experienced during testing. He explains why a safety-conscious pilot should spend their time better on ground handling

instead of studying EN test reports. He also talks about his participation in the Red Bull X-Alps and reveals how he once spent almost 15 minutes hanging under a rescue parachute.

[00:01:46] Pascal, I read that your first flight ended on the roof of your religion teacher's house. How did that happen?

[00:01:55] **Lucian Haas:** Yeah, that was a long time ago now.

[00:01:59] It was in Bregenz. Maybe I have to start a bit earlier. My dad used to fly and in 1988 he got himself this beautiful ProDesign Matratzenschirm and used it to... well, he learned to fly with it. And at some point we moved from Dombien to Bregenz, just when I was about nine years old. And there, my dad just threw the glider along with the harness and backpack into the big container and basically said goodbye to his wing. And my brother and I, we pulled it out of there without his knowledge and went to practice with it in secret. That means, you have

[00:02:37] **Pascal Purin:** stole the glider from the trash can, basically?

[00:02:40] **Lucian Haas:** Exactly, pulled it out of the trash can. And then we just looked at what we could do with it, so to speak. And I had already been a bit infected by flying, through my dad, because he landed in our garden a few times. And my saxophone teacher back then was also a paraglider pilot. And then I'd seen a video here and there or a paraglider and stuff. And I already had a bit of input. And I knew that in order to somehow set up the glider or do some ground handling, we need wind. And in Bregenz, there is really, really, really rarely any wind. Very little and very little. Very rarely. And on that day when I kissed my religion teacher's roof, it was just that we had a thunderstorm and the cold air was released.

[00:03:25] And it was just a storm. And I thought, today is the day of days. Now I have to get out there. And finally, I can do some ground handling like I'd seen in so many videos. And of course, the risk of losing valuable time was way too high. And then, somehow, riding my bike over to the meadow. So I decided to just go to the church square, by the beautiful Gallus Church in Bregenz. And instead of a meadow, there was cobblestone. And if you want to imagine that now, the big Gallus Church is to my left. And in front of me is the beautiful old building where the religion teacher lived. It's a semi-detached house. And one half is significantly higher than the other.

[00:04:12] And from behind. And the wind comes from behind. Or the storm, so to speak. And I thought about it again for a second. I was rather small as a child. I only grew a bit taller later. So I was always like the smallest in the class or something. In any case, I weighed at most 35 kilos. And I was out with a very old ProDesign, as I said, glider, which was built for an adult man. Without a helmet, without a protector, I set up the glider quite optimistically. And the result was that I basically slammed into the first floor of the house between two windows with my feet. And later it was said that the family was at home at that time.

[00:05:02] She said that trucks had driven into it.

[00:05:04] **Pascal Purin:** That means you were just massively levered out and then blown against it. Exactly,

[00:05:09] **Lucian Haas:** smashed into it. And then it kept going. It pulled the glider onto the house roof and dragged me along with it. And I can remember trying to hold on somehow, sideways over the tiles where it was pulling me. Trying to save something. But the thought immediately crossed my mind that something stupid was about to happen. So I already realized then that I wasn't really in control of the situation. And then there's a relatively large window of time where I don't know anything. The next memory is that I'm dangling a meter above the ground in the harness, hanging from the lines that got tangled in the avalanche ladder. So my brother, who was there too and watched it, pulled me onto the neighbor's roof.

[00:05:56] And then I somehow tumbled down, and luckily the lines caught early enough and nothing happened. What did your father say about it? Yeah, that was also very nice. My religion teacher, Simon Bertl, asked if I was going to tell my dad myself or if he had to do it. And thankfully, I was able to agree with him that I'd take it on and tell him myself. And I actually did tell him a few years later.

[00:06:26] **Pascal Purin:** But only a few years later?

[00:06:28] **Lucian Haas:** Well, I mean, you have to know how to handle it yourself.

[00:06:32] **Pascal Purin:** Well, a few years, I think that's it now—if you say you were nine, then that was 21 years ago. You could say, okay, you've had crazy long experience with that. You already have experience with paragliding, which you do professionally today. If, let's take the example, you're at a party and a nice girl comes up to you and asks—she doesn't actually know you at all—and says, tell me, what do you actually do for a living? What do you answer then?

[00:06:59] **Lucian Haas:** Oh yeah, how funny. And you ask questions. Yeah, then I say, I'm a test pilot. A test pilot for hang gliders. And then they usually... it's just so weird.

[00:07:07] **Pascal Purin:** Probably the question, "Test pilot, isn't that dangerous?" Or what comes up?

[00:07:12] **Lucian Haas:** Yeah, sure, yeah. So the best sentence is, "Test pilot, you must make a lot of money." Because they imagine it a bit like car test drivers, or someone asks me. That's if it goes in a very funny direction right away. And yeah, well, what else do you say? I don't know exactly.

[00:07:33] **Pascal Purin:** If the questions get a bit more serious, you might get asked, "So, what do you actually do as a test pilot?" And that's a really serious question. What does being a test pilot involve for you? I mean, what distinguishes a pilot from a test pilot?

[00:07:49] **Lucian Haas:** Well, the magic behind being a test pilot is simply that you get to go on or experience a very special journey. Just how it goes from a prototype on a computer until that "King of the Night" is basically there in the company and you head to the mountain. And then you just pick up a glider that no one has ever flown before and see how it behaves. And then, of course, with the goal of positioning that glider well in its class against competing products later on. And achieving the quality seal readiness is, of course, a long, spectacular path. And depending on the glider class, let's just say it offers one thing or another.

[00:08:34] **Pascal Purin:** Sometimes it's quite a bizarre experience. How do you become a test pilot? Or how did you get into that? How did you manage to slip into that world?

[00:08:40] **Lucian Haas:** Yeah, for me, it was like I really grew up in that world and got the chance at a very young age, back when Jürgen Kraus was building gliders at Skywalk, to basically go into training. So for me, it was like after the flight at nine years old that ended on the religious roof, I stayed fully involved. And my time there was very long. My time on the practice slope and in the field—it never became little or anything like that. It was always a lot. And eventually, funnily enough, something religious again in the altar boy camp at Aachensee, I met and got to know the Aachensee flight school. And among other things, I met Jürgen Kraus there.

[00:09:29] So first, I got to learn to fly with Christa Vogel and Ecki Maute. And Lake Aachen was my first contact with the world of test pilots. There are still so many companies active there, testing their prototypes. And for me as a young boy, they were obviously the heroes of the skies. And I absolutely wanted to become just as good and fly as well as the test pilots. Did you

[00:09:57] **Pascal Purin:** Did you already imagine back then that you wanted to become a test pilot? And how did you get started?

[00:10:02] **Lucian Haas:** That was a really clear wish. That was back then, when I was 14. Then eventually, when I did the flight training, I saw the test pilots from the companies. And I thought, wow, cool, I'd actually love to do that too.

[00:10:22] **Pascal Purin:** So you said you basically went into training with Jürgen Kraus. What is that kind of training like? I mean, what specifically do you get taught for the life of a test pilot?

[00:10:34] **Lucian Haas:** Well, for me back then, I was only 16. I was allowed to just spend my summer holidays with Jürgen. And basically just watch them. What does prototype development look like? And just get my hands dirty. And meanwhile, of course, I had my season pass at Rofan. And I just tested my Tequila XXS to the limit back then. And tried to implement what's in the standard and so on. What I was told and explained about a collapse, for example, by Jürgen. Tried to implement, experience, and basically follow along with.

[00:11:20] But you did that...

[00:11:21] **Pascal Purin:** made for yourself. So basically learning by doing. You're saying I'm teaching myself how to fly test pilots. He explained the theory to me, and now I'm just doing it all and seeing what happens.

[00:11:30] **Lucian Haas:** Well, we were up on the mountain together and they tested the Proto. And I tested the production glider. It's already a well-settled glider.

[00:11:39] **Pascal Purin:** And they watched you and said, "No, you have to do it differently. Or you have to pull the glider differently or collapse it or whatever."

[00:11:46] **Lucian Haas:** Exactly, the experiences I just gained. We discussed the maneuvers. He often watched me, and I tried to learn from that. I just wanted to build up a wealth of experience. And what you have to say about that is, I did my altitude training at 14. And then I had to fly under supervision for two years. And I also got a great summer job at the Achensee flight school at 15. I filmed during the SIV training. So I already flew my first stolz and Satz and stuff at 14. So the technical flying was achieved by the fact that I had to fly under supervision anyway. And then I did a lot of stuff directly in the SIV training. That was already completely integrated into my flying, so to speak.

[00:12:32] **Pascal Purin:** How old were you when you basically started working as a test pilot? Professionally, or also making money from it?

[00:12:39] **Lucian Haas:** Well, around the internship stage. With internships, you can start earning a wage from about 16. And it just grew from there. So, I finished my high school diploma, and every free minute—every holiday and the odd day of skipping school—I was out with the Skywalk test team in Bassano and all over Tyrol. Vorarlberg, so not overseas, but everything in Europe. Whatever was happening, I was able to be there. And I even did the first flights on prototypes back then.

[00:13:15] **Pascal Purin:** You just mentioned the keyword prototypes. The test pilot is the first one to fly with them. In most cases, at least, the designers aren't the test pilots themselves. How big is the role or the influence that the test pilot ultimately has on the glider that we then trigger as pilots? And that we then receive as a delivery and are allowed to fly ourselves?

[00:13:38] **Lucian Haas:** Yes, so it's very significant. You can see that the paraglider companies that are successful, in my opinion, also have a good test team. So the communication interface between the designer and the test pilot is very large. And for the test pilot, it's very important to work honestly and cleanly. And by "working honestly," I judge the human factor a bit, at least mentally. That is, we take a prototype and are currently tinkering with the side collapse. Mostly, let's say the accelerated side collapse, for example. And I have to know, for instance, at the landing field, how was I today?

[00:14:23] So, was the collapse like? Was it good because I was anxious and didn't actually make the collapse as clean as we'd heard? Or was I just being super grumpy and aggressive? Or was the collapse bad because I completely destroyed it? Finding that human, mental line to ensure consistent work is such a huge topic in being a test pilot. And it's not just about your mood; if I'm developing something now, I have to fly one side collapse and then the next one exactly the same if I've rebuilt something in between. That way I can filter out whether this modification actually did anything or not.

[00:15:10] And in that case, precise, honest work is simply very important.

[00:15:14] **Pascal Purin:** Is there a lot of discussion between you guys about one person saying, let's say today, given how you were performing, we can basically throw your collapses in the trash? That they didn't achieve anything?

[00:15:23] **Lucian Haas:** Yeah, I mean, ultimately in the era of GoPro, you can analyze it very well afterwards and see the collapse, what the bend angle was, and how much surface area was actually gone. And so on. So it's very helpful. You can see a lot without having to be completely honest and say, well, the collapse was like this and that.

[00:15:49] Lucian, I just lost my train of thought for a second. That's what...

[00:15:51] **Pascal Purin:** nothing, I'll pick it up again in a second. What's it like with the topic that as a test pilot, you don't just influence the glide ratio, but you also have an influence on things like the handling—how it goes around a

curve and other stuff—because you're also involved in the trimming and so on. Are there things where at the end you say, "Hey, this glider got the Purin trim, so this is what you like best"?

[00:16:18] **Lucian Haas:** Well, a "Purin-trim," you can't really say something like that exists, I don't think it's there yet. But regarding handling, that's maybe a great example, because the test pilot's impression is obviously very important, since that's something you can't really capture on camera, right? There's your own impression of how the glider reacts to pressure in the thermals, what the outer birds are doing, what the weighting of the brake is, whether it presses rather steeply or flatly, or if you're simply braking way too much in the middle and that disrupts the whole thing, and so on. A lot of that is just pilot feel.

[00:16:57] giving the rhythm, because that's something you can't really simulate that easily.

[00:17:01] **Pascal Purin:** Well, you've already worked as a test pilot for quite different manufacturers. I know you worked for Skywalk, you worked for Aircross, then also for Nova and AirDesign, who do follow somewhat different philosophies regarding their gliders and also have somewhat different handling, as is classic. Are there any differences, even recognizable by you, in the tasks and in the approach to these tests? Did you have to work differently, or is it all very similar?

[00:17:32] **Lucian Haas:** No, it's actually quite similar because you just try to get a prototype, or you flirt it, and you see if it flirts at all, okay, and how does the glider stand? Are there any wrinkles, are there any problems? Afterwards, you see how it glides at all, what the performance is compared to the competitor model or the predecessor model, and then at some point you look at the maneuvers and see that you get it all into a balance that ultimately fits the requirements of the certification, and that's ultimately the homework that every manufacturer has to do afterwards.

[00:18:09] **Pascal Purin:** Is there a point where you'd say that's the main sticking point in glider development from a test pilot's perspective, where you always say that's where the most work is done, or has to be done?

[00:18:22] **Lucian Haas:** That depends a bit on the class. A huge topic at the beginning is simply that the glider looks clean and that the maneuvers work, and depending on the class, finding the performance is then either a big or a smaller amount of work. So, with an A-glider, we don't do as many flights or as many clean comparisons as we do with a high-level B, for example, or even a

[00:18:51] **Pascal Purin:** D-glider or something like that. Let's switch topics a bit.

[00:18:56] In 2016, you basically left the manufacturer level on one side and moved to another side—you went to a testing body and became the head of the EAPR. They don't exist anymore now, but back then, you were the head for a while. How did that actually happen?

[00:19:13] **Lucian Haas:** One fine day, Guido called me. Guido

[00:19:17] **Pascal Purin:** ...is Guido Reusch, the managing director of EAPR. He

[00:19:20] **Lucian Haas:** called you. He called me and asked if I'd like to do some testing for him. He needs a pilot in my weight class and wanted to know if I was interested. That's how it started, and of course, I was very interested—to see the other side for once and to earn and learn that status of being a certification test pilot. That was really cool, and I basically...

[00:19:47] got into it very quickly. Aviation is another level of professional, I'd say, in terms of documentation, because the accreditation in the background clearly prescribes which maneuver, which camera angle, etc., is flown, and it was like a bit of a new world, almost a new era. Very exciting work, because you were suddenly on the other side, and it was also very difficult and mean work in some ways, because you know how the Dash pilots who are handing over the glider now, regardless of which company, are just sitting on pins and needles hoping that their glider fits and so on, and if you then have to say that it unfortunately doesn't fit at all or barely fits, it doesn't matter, it's always a bit of a stupid moment.

[00:20:40] That's perhaps a bit of the downside of being a certification test pilot, but I really enjoyed it because I learned a lot on a human level and saw it as my responsibility to not only work cleanly and fairly according to the standards, but also towards the end consumers, so that they really do have a B-glider in their hands when it says B on it. So, it was

actually a very exciting time for me.

[00:21:11] **Pascal Purin:** At the beginning you were a test pilot, then you were the head. Did you still fly yourself as the head, or did you have other test pilots fly for you and you just had to handle the paperwork yourself?

[00:21:25] **Lucian Haas:** No, thank God, not at all. I'm just too happy to be a pilot for that, and in some cases, it wasn't even possible for me to stay out of the certification process for a glider. For example, there's simply the problem that there aren't test pilots like Sander anymore, and if Johannes Zschofen, for instance—who also works for Skyman—delivers a glider, he obviously can't take it off himself. And that's just one of many examples; it wouldn't have worked at all if I didn't fly anymore or flew much less.

[00:22:01] **Pascal Purin:** And with your old manufacturers that you used to work for, was it also a restriction that you'd say you're not allowed to fly these gliders from the manufacturers you've already worked for, or was that permitted?

[00:22:12] **Lucian Haas:** No, no, that's clearly specified in the accreditation. So, during my short stint at AirDesign, I didn't actually work there for very long, but it still resulted in me being banned from flying the gliders that were submitted to AirDesign for certification. I didn't want to put myself in that kind of awkward situation at all. In the end, there was just some arguing about it, and it was decided that the other test pilots would split the work up.

[00:22:48] **Pascal Purin:** Overall, during your time, especially at the testing center, you must have gained a very, very good insight into the whole topic of EN tests. Do you actually consider this testing procedure to be meaningful for an average pilot? Can you really derive anything useful from it?

[00:23:06] **Lucian Haas:** Yes, you definitely can. So a glider that has passed the EN-LTF is definitely a piece of wing that is at least somewhat balanced. Not with really nasty...

[00:23:23] ...things surprise you or something. I mean, when I think about how prototypes sometimes react during very banal maneuvers, for example, if you accelerate into the brake or something, I've already experienced scenarios after that that don't happen with any approved glider. And so, a basic idea or basic information that it's a reasonably round product is definitely there if that's the case. But I wouldn't interpret too much. If it has B-glider three or six B-classifications, it's really hard to say if that's actually meaningful. So if you're too close...

[00:24:08] If you zoom in too much, I think you can easily get confused.

[00:24:11] **Pascal Purin:** That means this practice some pilots have, where they say, "Ah, EN-test, I'm counting the B-grades and saying he's probably hotter than the one who only has three Bs," it actually doesn't work.

[00:24:22] **Lucian Haas:** No, I mean, there are certainly cases where you can prove that, where it agrees. And some cases that prove the opposite. In the end, it's probably wiser to use that time differently and do some groundhandling or flying to get a feel for it. That's a different way of thinking.

[00:24:38] **Pascal Purin:** Do these ratings that are assigned, like A, B, C and so on, actually always match the real-world behavior of the gliders in normal, real-world air? Because in a test, it's usually done in rather calm air and after a specific test maneuver and stuff like that. But a collapse, like gliders collapsing in nature, is often different. They might also have different collapse lines and such. Does that still add up, or would you sometimes have to say, for some gliders, no, it says B on it, but based on feel, you'd say it actually should have received a different rating?

[00:25:12] **Lucian Haas:** That's very difficult to answer because you just can't compare things like that. A total destroyer in turbulent air—yeah, you could fall out of the sky with an A-glider, or have a 0-degree forward slide with a D-glider. I don't think you can just answer it like that. So, in practical flying, I personally have to say, but I have it easy because I've been flying for so long and so much. But having a collapse in practice, that doesn't happen there. So in the end, it's always the pilot to look for, and I don't think it's the gear, when it comes to any kind of stupid situations. At least in most cases, of course.

[00:25:57] **Pascal Purin:** So, the pilot should better invest in their training instead of worrying too much about an EN rating?

[00:26:04] **Lucian Haas:** Totally, totally. I mean, if you've been flying for a long time and you're doing something like a 10 o'clock, you shouldn't be surprised if you potentially hurt yourself, simply because the gliders are so much smaller and so much faster and it's just harder. That's crystal clear. So, of course, orienting yourself based on your level regarding the gliders makes perfect sense in any case. But I'm just surprised by the pilots in general. You so rarely see someone at the landing field doing a quarter of an hour of ground handling or something like that. It doesn't always have to be windy, I understand that. But if you do a forward launch with your eyes closed or whatever. I think paragliding simply belongs to being properly trained. You can't drive a race car without having driven a go-kart first.

[00:26:51] Or if you want a sexual comparison, first there's cuddling and then there's the actual act. And cuddling is simply ground handling. And that's the best simulator we have, and the fewest people use it. And yeah, I don't really get it in the end, because whoever does that doesn't just fall out of the sky.

[00:27:10] **Pascal Purin:** What do you actually think of the DAV Safety Class tests? Do they help? There are many pilots who say, yeah, EN is good, but I still look at that Safety Class note because then I really know which gliders are the bad ones and which aren't so good. Is that actually just window dressing too?

[00:27:26] **Lucian Haas:** To be honest, regarding Safety Class, I've only looked at a few pictures from Simon showing him maneuvering a collapse, but I've never actually read through it because I'm not interested in it at all. You can make any glider crash. You can cause a collapse with any glider and fall horribly from the sky. And then they also show these classifications in numbers. Whoever needs it can go ahead and look at that. But I'm more of the opinion that if someone, for example, during a large side collapse is unable to move 20 or 30 centimeters onto the brake on the healthy side, they have no place in this sport. They haven't understood it. And you can only train so much physical motor skills.

[00:28:15] It's nothing sinister. It's simply what this sport demands of us. Either we can do it, or you're just unlucky. Unfortunately, there's no gray area there.

[00:28:26] **Pascal Purin:** So since the beginning of the year, you've had a new offer for what you do on the internet. The site is called Into the Sky, and there you offer videos where you basically test certain paraglider models and essentially fly the EN test maneuvers, film them, and say, "I'm providing this now as a paraglider manual." People can watch it and see how their glider reacts. However, it's also within this standardized area. Why do you see a market for that? By market, I mean you also offer these videos for sale, which is why I'm saying market. So why do you see a market for that?

[00:29:06] **Lucian Haas:** Actually, it's quite simple, because my girlfriend also flies and I co-developed the glider back then, so I had a lot of video material of the thing, and then I just explained her glider to her based on the videos and told her what it should look like when she puts on ears. And if you put on ears at full acceleration, the ears might flutter a bit, but that doesn't matter at all. And if she wants to do this or that, then it looks like this. Afterwards, she already had a picture in her head, which is a great solution. So, how should I put it, she already had the image of the maneuver in her head of what it has to look like. And then it was very easy for her to find this way,

[00:29:52] to do it yourself, so that it looks exactly the same. And we both felt that was very valuable, and then I thought, the manufacturers, the certification, the safety class—they all just give letters and numbers, so regarding the flight behavior, but please, how can you show it better than in a video? And then I can really see how my glider collapses after an accelerated side collapse or not. And then I also show much more on how you can stop a trim or a full-acceleration side collapse, if we stay with that example, once it happens. And for me, those are actually the real hard skills, because an A-glider, for example, that can be interpreted completely differently, that it's actually the most dangerous aircraft that always flies.

[00:30:37] Because an A-glider has to turn away after 90 degrees and fly again, and if I have the rock wall to my right and get a big collapse to the right, then after 90 degrees I'm right in the middle of the wall. It would actually be much safer to fly a glider that turns away 180 degrees. So the real question is, can I stabilize a glider when it's throwing me around? And I show that in that video, among other things, because it's relevant in practice. Now

[00:31:05] **Pascal Purin:** you're selling them, but wouldn't it actually be much more sensible to say, hey manufacturers, actually that's your job, or at least it should be of interest to them, for them to be able to say, hey, for our glider, if you

buy the glider, you also get these professionally produced videos included, where we show you how it works.

[00:31:25] **Lucian Haas:** Yeah, well personally, I do think it would be the manufacturer's job to just show an authentic, honest video and say, hey guys, look, this is how our glider flies.

[00:31:37] I've already brought up the idea with the manufacturer, but by the time there's the time, money, and resources for it, the year is over again and you've got different stresses and so on—it usually just gets lost. And that's why I thought, I'll just do it myself now and see if it helps the pilots. And the feedback so far is that it's actually quite cool and that it definitely achieves what I actually wanted to, with people having a good feeling, a good picture in their heads of how something works, and simply feeling more comfortable in the air. Because a glider, for example, or if it makes some kind of glitch now during the

[00:32:17] Front collapse, for example, doesn't matter at all. If he actually does it once and turns so deeply, after watching one of my videos for example, yeah, then bam, I grab the brake and the thing is open again. And if we could work a bit in that direction, I think we could also work on the wing again, a bit again

[00:32:37] develop in a pilot-group-oriented way. But that's still a long way to go.

[00:32:41] **Pascal Purin:** From your perspective, which test maneuver is essentially the most important or meaningful regarding the safety of a glider? What should one look out for?

[00:32:52] **Lucian Haas:** Well, I think it's more the collapse maneuvers. Backslide, large angle of attack is a big topic for me. And then low-speed spin tendency—so braking 50 percent, then 75 percent on one side, and then going beyond that just to see where the glider collapses, because as certain statistics show, people don't usually crash because they had a big collapse, but because they accidentally collapsed it. And yeah, I think that's so relevant in practice, especially if the glider is a bit older. Very, very interesting.

[00:33:33] **Pascal Purin:** Well, those kinds of gliders, which might be prone to collapsing relatively easily, are also gliders that might be flown with less load, but they're also gliders that often perform relatively well in the DFT Safety Class, because otherwise they exhibit a very, in quotation marks, harmless collapsing behavior, for example, or something like that. How could we simply educate pilots more about these kinds of things?

[00:33:58] **Lucian Haas:** Educate them by saying, hey, the glider has a bit of a quirk or not enough air, or how do you mean? Yes, for example,

[00:34:04] **Pascal Purin:** or to understand these connections better.

[00:34:07] **Lucian Haas:** Yes, the same answer again, ground handling. You do that 20 times in an hour and then you feel 20 times what it feels like when the glider collapses to one side or falls back again and so on. And it's exactly the same in the air. You don't need to read a book, you don't need to buy a review, you just have to

[00:34:30] **Pascal Purin:** ...assume ground handling. Is there one of these test maneuvers you fly where you say, "I like doing that the most, that's just the most fun"?

[00:34:37] **Lucian Haas:** Oh yeah, I love

[00:34:40] accelerated front collapse, I really hate.

[00:34:43] Even though it's like that

[00:34:44] **Pascal Purin:** gets down to business, do you enjoy that?

[00:34:46] **Lucian Haas:** Well, I'm much more afraid of accelerated side collapses. But accelerated front collapses are funny in a way, because you're already moving a bit faster and then the boxes just fold, it bangs, you rock forward quite a bit, and actually, something stupid happens very rarely. I mean, I once went down the rescue sled with a high-performer after an accelerated front collapse in my test pilot career, but it's never happened otherwise. So it's a good...

[00:35:15] **Pascal Purin:** balance for accelerated front collapses. That's as far as it goes regarding safety. Did anything else unusual or really surprising happen to you during testing?

[00:35:28] **Lucian Haas:** Yeah, well, once I had a really, really brutal guardian angel. That was, funnily enough, even before I took off, my last official test flight for Aircross. That was during the transition to Nova, and I didn't promise that, I'm flying it over and over. We did the U-Cruise and had a problem with the steep spiral, and then overnight—mostly the designer—changed the pilot position, meaning they made it 20 cm shorter, and then I took off and flew in Annecy and had a line release 1,000 meters above Lake Annecy, and every single connection to the paraglider was suddenly gone during the spiral movement and I was really in free fall, then I managed to get the reserve out right away, it opened immediately, everything fit perfectly, but I was then hanging on the reserve for almost a quarter of an hour, felt like an eternity, until I eventually ended up in the lake.

[00:36:40] And yeah, that was definitely a test flight I won't forget anytime soon.

[00:36:44] **Pascal Purin:** you said you spent fifteen minutes on the rescuer—what kind of rescuer do you use when you go for testing?

[00:36:51] **Lucian Haas:** Ah yes, by now I've also switched to the quad, and I've also been showing a test harness. That's my plan for upgrading now for the new year; I'd like to have a separation carabiner, a controllable rescue, and then do a quad as a second.

[00:37:10] **Pascal Purin:** Let's switch gears completely for a moment. You've already achieved quite a bit in the sporting side of your flying career and have successes to show for it. For example, you participated in the X-Alps in 2015 and 2017. If I saw correctly, you even took sixth place there two years ago. Did you actually apply for 2019 as well?

[00:37:32] **Lucian Haas:** Well, we wrapped up the X-Alps thing in 2017. Why? Simply because training six days a week and finding sponsors—basically going out begging—and then busting your ass for a Red Bull can, and exposing yourself to that kind of risk, only to walk away with a zero if things go well... that was funny twice, but I don't need to do it a third time.

[00:38:04] **Pascal Purin:** That sounds a bit critical in hindsight. But what was the appeal of the X-Alps for you back then, when you applied, got accepted, and flew along? What made it so appealing to you as a pilot at that time?

[00:38:15] **Lucian Haas:** Well, for me personally, it was a bit like a bachelor's thesis or something, because I finished high school and was only doing soaring, and my school friends and all that, they now have all their bachelor's and master's degrees and have something real to show for it, and somehow the X-Alps thing was a bit like a final exam for me. Like, yeah, to make sure that I actually learned something over the last 10 years or something like that.

[00:38:43] **Pascal Purin:** Something like a rite of passage. Anyone who has flown the X-Alps has really achieved something as a pilot.

[00:38:49] **Lucian Haas:** Yeah, I don't know, maybe, but in the end, I'm more of a...

[00:38:56] athletically, I'm mostly a very lazy person, but I absolutely loved it—the training, with a training plan and a goal, I just really trained and spent so much time outside and on the mountain. That was definitely also a motivation to do it back then, because I just had a blast and it was a way for me to really get out there and push through, because it was important and it was about something. Preparing it properly is...

[00:39:25] **Pascal Purin:** And O. How dangerous is this participation actually? It's often flown in very marginal conditions, even in the X-Alps, the pilots are exhausted and so on. Is it actually also luck that no really serious accidents have happened so far?

[00:39:39] **Lucian Haas:** Yes, definitely. There's certainly a good amount of luck involved. I mean, over ten X-Alps editions, there have never been any completely serious injuries or deaths. That's for sure, yeah, that's what you hope for. But there are surely many stories from so many X-Alps editions by so many pilots where you think, wow, I'm honored. So thank God that nothing

[00:40:06] **Pascal Purin:** happened. What hair-raising situations have you experienced during your X-Alps?

[00:40:10] **Lucian Haas:** I have to say, especially my second X-Alps, that was simply learning from the mistakes of the first X-Alps, really; it went perfectly from start to finish. So from the

[00:40:27] In terms of physical performance, how I felt physically and mentally, it was always in the green zone and I had a great time. It actually never hurt, which really surprised me, and from a flying perspective, it just worked out. I can say that in my 2017 X-Alps, I had a very dangerous situation. That was really weird. So, it was certainly down to a lot of luck and whatever else accompanied it, but I had a fantastic X-Alps.

[00:41:00] **Pascal Purin:** In June 2016, while you were still preparing for the X-Alps, you also set a hike-and-fly altitude world record. An unofficial one, as you say. You climbed up 9,460 meters in one day in the Stubaital and then flew back down. How do you come up with the idea to do something like that?

[00:41:19] **Lucian Haas:** Yeah, that's a good question. But it was quite simple. Just to keep the training up between X-Alps 15 and X-Alps 17, you need a cool training goal, and we basically built this event around that, and at the time I also tried to somehow

[00:41:41] to make it an event with sponsors to somehow fill the X-Alps coffers for 2017. It didn't work, but it was a cool day and I have to say, all the X-Alps, even if they don't look like much in terms of coal, are priceless to me because of the adventures I experienced there and especially this mental work I was allowed to learn there, which brings me so much now in normal life and especially when testing, for example. So, if I may tell an anecdote, in 2015 X-Alps went completely wrong and one factor where thermals were very blocked was the live tracking.

[00:42:27] It just stressed me out that so many people were watching, and every time I had to crank it, I'd have this thought afterwards that someone at home was putting their hands over their head and thinking, "Well, what is he doing now?" "Well, what is he doing now?" It really wore me out. And that's why nothing came of it at all. And for X-Alps 2017, I took out that license you sort of have as an X-Alps participant—since we're all crazy dogs anyway—to behave however I feel like. And I only do what I feel like, if it suits my mood and if it gets me motivated for the next mountain again. And with the live tracking...

[00:43:13] so I just reprogrammed it. I imagined a live version of Michael Jackson singing Heal the World, Make it a Better Place, and the

[00:43:27] a huge audience is singing along, going wild, and having a blast. And I mentally put myself on that stage, and every time I was cranking it somewhere, I'd imagine the people at the computer—they imagined it as if they were cheering just like the people in the stadium where the concert was. And I'm telling you, it was a party, I mean, for me personally. That made such a huge difference for me. And yeah, it was just fun. And that's also what I always tell my flight students or discuss with my partner. Hang gliding is simply at least 97 percent a mental sport. And

[00:44:10] Running, training, hiking, and stuff like that help you out a ton.

[00:44:17] **Pascal Purin:** Going back to your hike and fly. Your record of 9,460 has been completely surpassed by now. Since last year, it's been at 13 kilometers, so 13,000 meters of vertical gain in one day. I think Lukas Hofer did that on the Kronplatz, I believe he climbed up 13 times or something. Isn't a feat like that almost superhuman?

[00:44:36] **Lucian Haas:** Well, for my one, I had to wait at the launch site for over an hour and a half until the thunderstorm had passed. That was a real blow for me. And at the end of the day, because my last ascent was the fastest time of the day, we concluded that you can actually approach this quite differently. So 13,000 meters of vertical gain is a lot. I think with a different tactic, I probably could have managed one more ascent, especially if we hadn't had the weather issues with the Becher. Or maybe even one and a half more ascents. But I wouldn't really call it superhuman. Where

[00:45:19] **Pascal Purin:** do you see a limit in competitions like that? In quotes, the competition is just the individual against another individual who says, I want to set a great record here now.

[00:45:28] **Lucian Haas:** That depends on how crazy the athlete is, mentally and all that. I guess, I mean, with ski touring, the world record for 24 hours is well over 20,000 vertical meters. I have no idea where the limit is for hike and fly. It'll probably happen when someone hits 14,000. It's just a matter of time.

[00:45:55] **Pascal Purin:** Well, you said earlier that X-Alps was like your graduation, that you've completed and all that. Now you've got that in the bag and you're making your videos. What's the next big goal, or do you have a next big project where you say, "In this direction, I want to develop myself even further now"?

[00:46:15] **Lucian Haas:** Well, those are more like private goals that are at the forefront right now, and so on.

[00:46:23] In terms of flying, I simply want to make the services I've done so far for a manufacturer or for certification accessible to the end consumer, grow a bit more into teaching, and do some training. But anything sporty or like that, where I'd say, I'm going to fly PWC or something like that, isn't really on the list at all right now. I'm not really the competitive type, I have to say, personally. If I'm climbing a mountain somewhere and someone faster comes from behind, I'll pull over to the side and let them pass, and then I'll go back to my thing—I just have no desire for competitions at all right now.

[00:47:03] **Pascal Purin:** When you say teaching, what would be something you'd perhaps want to give your flight students most urgently?

[00:47:13] **Lucian Haas:** Ground handling.

[00:47:14] **Pascal Purin:** That's really the magic word for you. It's already come up several times today. What's the best exercise you can do with ground handling?

[00:47:24] **Lucian Haas:** Being creative. Everything. With eyes closed, with a harness, without a harness, barefoot, depending on what you can do and how you're feeling. But I see it in myself, I still have a blast even when I'm playing around a bit with some "cucumber" — it doesn't matter what glider — being a bit windish; it's a total blast and you can go from a hundred to a thousand. I once had this "I bet" idea that I'd somehow mount a pen on the trailing edge at the bottom center and then just write something with the glider, balancing it just barely above the ground without it touching the floor, don't ask me. I never tried it with a piece of paper and a pen, but I've done a lot with the glider, just holding it in position or at a position, somehow jumping around coolly or whatever.

[00:48:22] Ground handling stuff, ground handling is the be-all and end-all. Especially when you see it in the accident statistics, and no matter where I am flying, when I often watch others taking off, I find it irresponsible afterwards and almost forbidden. Forbidden, how you can put yourself in such danger with so little training. And you probably have kids at home or a wife at home or whatever, anyone who wants to go paragliding should practice on the field and be able to take off, and then they should go to the mountain and experience the magic of flying without getting hurt. And that's simply all about ground handling.

[00:48:59] **Pascal Purin:** Maybe we don't just need a pilot's license, but also a ground handling certificate?

[00:49:03] **Lucian Haas:** When I do a B-license course, my first slide is: what is the career path from having a B-license to being a B-pilot? Yes, because this license is just a piece of paper. It's just a slip that says, yeah, you did the course. But which skills do you actually need to be able to fly safely? That's a completely different matter. And I always try to be honest with people about what they're getting into so they aren't surprised. That's what it's about for me. Honest communication. Yes, that's how it is with my flying manuals, that's how it is with my training. I just want to give it to them straight.

[00:49:45] **Pascal Purin:** Is there anything about flying that you'd say can only be learned in the air and not on the ground?

[00:49:53] **Lucian Haas:** Any skills?

[00:49:55] I mean, drone handling is the basis, and then it starts to get really deep. I mean, you probably won't be able to do rolls to learn on the ground. Or a saddle flight or a tumble or whatever.

[00:50:11] Accelerated flight—now, on the ground, you can already do a few exercises, but

[00:50:17] Downhandling is the foundation, knowing your way around, and then you have to fly. And that's maybe where you're getting at with the next topic: in winter, I see the pilots out there in Carinthia now, and it's probably the same everywhere else. Why don't they go and train a bit in the winter and get warmed up for the spring, and just stand in the speed bar once and try out what it's like with the glider, with the rear risers for example to steer. Or just fly straight ahead cleanly in the wing or in the speed bar. I mean, there are a hundred thousand things you can train, but you rarely see anyone doing it.

[00:50:54] **Pascal Purin:** That means, in the winter, you think it's just dead air, and you only do one glide, like saying, I'm not just gliding now, but this is really my training project for today. Today, I'm working on this and that.

[00:51:05] **Lucian Haas:** For example, yeah. Yeah.

[00:51:07] **Pascal Purin:** Do you still do that for yourself? Like, saying "I'm going flying to train a specific thing"? Or has it all become so solidified over the years that you'd say, except for ground handling, because that's still fun, but in the air, I don't really have to practice anymore?

[00:51:22] **Lucian Haas:** Well, in any case. I mean, right now I'm really at a level of testing, especially after the time from the certification office, where I'd say I really know my way around. And when I make the videos for the Flying Manual later—now I have six gliders on the homepage, four new ones were just filmed—it looks like this: I'm at the launch site at nine, and by one o'clock I've already done six flights at the Elfer an der Schlick, each full of maneuvers, just documenting the gear in my case, but I've flown it all and trained, practiced, practiced, and practiced. For myself, for example, if I take a glider privately, as a competition pilot, or as a

[00:52:09] ...for a competition wing, for example, I have to know where the limits are, how far I can push it and so on, what it's like with the speed bar, and there are so many questions I have to answer for myself before I go full out with the thing; without that, I wouldn't dare.

[00:52:25] **Pascal Purin:** We can also talk about glider tests—not about you, but about the pilots who say, "I want a new glider, I want to test it now." Most of them say, "Maybe take a glider at some test site, fly around for an hour." Is that actually enough to get a sense of a glider?

[00:52:43] **Lucian Haas:** Well, yeah, and yes, that's really difficult because after a test flight with the manufacturer's team, there's always the question when you sit down at the landing field: what do you think of the conditions? How do you find the air today? And today's air is often so different from yesterday's. And if you go to a test field now and you fly glider X on Saturday and glider Y on Sunday and say one is de facto better or something, afterwards, in the opposite order, it can yield a completely different result. So yeah, it's very difficult to answer, especially for me, because a pilot who flies 50 times a year, I don't know anymore what that feels like and how they're supposed to test a glider at all; maybe it's wiser...

[00:53:38] he talks to people he thinks know their stuff or something like that and naturally gets his feeling from them, so flying a glider is always important before you buy it to see if you have a good feeling and so on, but comparing gliders in different air conditions and such is, I think, a bit much for the average pilot, where he might be pushing his luck a bit. What

[00:54:03] **Pascal Purin:** where would you recommend a normal pilot go to get information?

[00:54:09] **Lucian Haas:** Yes, in that case, on my homepage and watch the video. Well, no, you're asking the wrong person, I don't know. Because, what do I know, I've always dealt with manufacturers or prototypes with gliders, they bring a glider for certification, but as for the path a normal pilot takes to get to his glider, I've never experienced that at all, so I can't really answer that.

[00:54:36] **Pascal Purin:** So, in that case, you're just not a normal pilot?

[00:54:39] **Lucian Haas:** Yeah, I'd say so. Or if you say, okay, talk to the flight school or the dealer, it's always difficult because they want to sell something, they want to clear out their warehouse, right? Whether they're actually honest and

say the glider is great for you or you should take the other one, but they'd make 200 euros less on that—ah, it's all a bit tedious. So, it's difficult, difficult, where you get your information. What I definitely wouldn't do is, um, focus too much on letters or safety class numbers, I wouldn't do that. I'd look at the people who built the glider. I find that personally very interesting. I also thought that was so cool at the certification office, because you see the test and development teams from UP, from Swing, from Nova, from Skywalk, from Air Design, blah blah blah, you see so many different teams and I find, I personally find the personality, the vibe of the people who develop the products, you can still feel that somewhere in the

[00:55:42] **Pascal Purin:** flight behavior or something like that. That is to say, if you're dealing with honest people, do you think they'll also provide you with an honest product?

[00:55:49] **Lucian Haas:** Yes, an honest person can't morally justify releasing a glider that's only half finished and is actually unsuitable for the class.

[00:55:56] **Pascal Purin:** That's maybe a nice closing word. I'd say thank you very much for your honest answers to my many questions that I had here, and I wish you lots of fun with your further test flights and ground handling and anything else you'll be doing over the course of the year.

[00:56:11] **Lucian Haas:** Yeah, great. Thanks a lot. Thank you for letting me be a part of this.

[00:56:22] **Pascal Purin:** That was Pascal Purin in conversation with Lucian Haas. If you are interested in the independent test videos of various paraglider models mentioned in the talk, you can find them on Pascal Purin's website, www.intothesky.at. More episodes of Podz-Glitz are available on my blog Lu-Glitz 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. You might have already noticed while listening: Podz-Glitz is not funded by advertising. This applies, by the way, to all Lu-Glitz content. In order to continue reporting independently on the paragliding scene, I rely solely on my listeners and readers. You can also easily become a Lu-Glitz supporter via PayPal donation or bank transfer.

[00:57:12] You can find the links and data for that on the website www.Lu-Glitz.blogspot.com. Of course, you're welcome to recommend Podz-Glitz and Lu-Glitz as well. Tell your flying friends about it, write a comment, or post a link or a like on social media. I appreciate any form of recognition for my work. That way, Podz-Glitz can continue. The next episodes are already in the works. So, I'll just say, 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 #08 : Le pilote d'essai de parapente Pascal Purin en conversation avec Lucian Haas.

Lors du développement et de l'homologation des parapentes, ils jouent un rôle central : les pilotes testeurs. Ils vérifient la résistance du tissu et des lignes des voiles, les placent dans des positions de vol extrêmes, déforment les ailes selon toutes les règles de l'art, uniquement pour démontrer que la voile en tissu se déploie à nouveau en toute sécurité dans une forme normalement volante en un temps raisonnable.

Pascal Purin est l'un de ces types. Lorsqu'il a obtenu sa licence de pilote à seulement 14 ans – et ce, déjà cinq ans après son premier décollage en parapente – il lui est vite apparu qu'il voulait devenir pilote d'essai. Depuis lors, l'homme qui a aujourd'hui 30 ans a travaillé dans cette fonction pour divers fabricants ainsi que pour un organisme de certification officiel. Il y a acquis des connaissances approfondies sur ce qui est réellement important pour évoluer en toute sécurité en parapente.

Dans l'épisode 8 de Podz-Glitz, Pascal raconte notamment comment il est devenu pilote test et ce qu'il a déjà vécu lors de ses tests. Il explique pourquoi un pilote soucieux de la sécurité devrait mieux investir son temps dans le groundhandling au lieu de l'étude des rapports de tests EN. Il relate également sa participation aux Redbull X-Alps des années 2015 et 2017 et révèle comment il s'est retrouvé suspendu sous une voile de secours pendant près de 15 minutes.

Les rapports d'essais vidéo mentionnés dans le podcast pour un nombre croissant de modèles de parapentes sont disponibles sur le site web de Pascal www.intothesky.at.

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

La musique dans cet épisode de Podz-Glitz provient de www.jukedeck.com

Dans l'épisode 8 du podcast Lu-Glitz, Pascal Purin raconte comment il est devenu pilote testeur de parapente et pourquoi la sécurité en vol n'a que peu à voir avec les notes de test selon la norme EN.

Liens :

- www.intothesky.at: <http://www.intothesky.at/>
 - Les cinéastes du test d'écran : <https://lu-glitz.blogspot.com/2019/03/die-schirmtest-filmer.html>
-

Source : <https://lu-glitz.blogspot.com/2019/04/podz-glitz-08-der-testpilot.html>

Transcript

[00:00:16] **Pascal Purin:** Podz-Glitz, le podcast Lu-Glitz. Des histoires du cosmos du parapente. Aujourd'hui avec Pascal Purin et Lucian Haas au micro.

[00:00:31] Les pilotes d'essai jouent un rôle central dans le développement et l'homologation des parapentes. Ils testent les ailes sur la résistance du tissu et des suspentes, les mettent dans des positions de vol extrêmes, déforment les ailes selon toutes les règles de l'art, juste pour prouver que la voile en tissu se déploie à nouveau en toute sécurité dans une forme de vol normal en un temps raisonnable. Pascal Purin est l'un de ces types. Lorsqu'il a obtenu son brevet de pilote à seulement 14 ans, soit déjà cinq ans après son premier décollage en parapente, il lui est vite apparu qu'il voulait devenir pilote d'essai. Depuis, l'homme qui a aujourd'hui 30 ans a travaillé dans cette fonction pour divers fabricants ainsi que pour un organisme d'homologation officiel. Il en a tiré des aperçus profonds. Il a appris ce qui est réellement important pour évoluer en toute sécurité avec un parapente.

[00:01:20] Dans ce huitième épisode de Podz-Glīdz, Pascal raconte notamment comment il est devenu testeur et ce qu'il a déjà vécu lors de ses tests. Il explique pourquoi un pilote soucieux de la sécurité devrait mieux investir son temps dans le maniement au sol plutôt que dans l'étude des rapports de tests EN. Il raconte aussi sa participation à la Red Bull X-Alps et révèle comment il s'est retrouvé suspendu sous son parachute de secours pendant près de 15 minutes.

[00:01:46] Oui, ça remonte à longtemps maintenant. Pascal, j'ai lu que ton premier vol s'est terminé sur le toit de ton professeur de religion. Comment ça s'est passé ?

[00:01:55] **Lucian Haas:** Oui, ça remonte à longtemps maintenant.

[00:01:59] C'était à Bregenz. Je dois peut-être commencer un peu avant. Mon père a volé autrefois et en 1988, il s'est procuré une magnifique aile ProDesign Matratze et avec ça, il a fait ses... C'est comme ça qu'il a appris à voler. Et à un moment donné, on a déménagé de Dombien à Bregenz, quand j'avais environ neuf ans. Et là, mon père a simplement jeté l'aile avec le sellette et le sac à dos dans le grand conteneur et s'est dit adieu devant son aile. Et mon frère et moi, on l'a sorti de là sans qu'il le sache et on est allés s'entraîner en cachette avec. Ça veut dire que tu as

[00:02:37] **Pascal Purin:** tu as pratiquement volé l'aile dans la benne à ordures ?

[00:02:40] **Lucian Haas:** Exactement, sorti de la poubelle. Et ensuite, on a juste regardé ce qu'on pouvait en faire, en gros. J'étais déjà un peu contaminé par le vol, justement par mon père, parce qu'il a atterri plusieurs fois dans notre jardin. Et mon prof de saxophone à l'époque, il était aussi parapentiste. Et puis j'ai vu ici et là une vidéo ou une aile, et tout ça. J'avais déjà un peu d'inspiration. Et je savais que pour réussir à gonfler l'aile ou faire du ground handling, on avait besoin de vent. Et à Bregenz, il y a vraiment, vraiment, vraiment rarement du vent. Très peu et très peu. Très rarement. Et ce jour-là, où j'ai embrassé le toit de la maison de mon prof de religion, c'est juste qu'on avait un orage et que l'air froid s'est libéré.

[00:03:25] Et c'était juste une tempête. Et je me suis dit : aujourd'hui, c'est le jour J. Il faut que je sorte. Je vais enfin pouvoir faire du ground handling, comme je l'avais vu dans pas mal de vidéos. Et bien sûr, le risque était bien trop grand de perdre un temps précieux maintenant. Et puis, prendre le vélo pour aller jusqu'à la prairie. Du coup, j'ai décidé d'aller simplement sur la place de l'église, près de la belle église de Gallus à Bregenz. Et au lieu de la prairie, il y avait des pavés. Si vous voulez vous imaginer la scène, à ma gauche se trouve la grande église de Gallus. Et devant moi, le bel ancien bâtiment où habitait le professeur de religion. C'est une maison jumelée. Et une moitié est nettement plus haute que l'autre.

[00:04:12] Et ça venait de derrière. Et le vent vient de derrière. Ou plutôt la tempête. Et je me suis dit, je me suis bien réfléchi deux secondes. J'étais plutôt petit quand j'étais enfant. Je suis devenu un peu plus grand plus tard. Donc j'étais toujours le plus petit de la classe ou quelque chose comme ça. En tout cas, je pesais au maximum 35 kilos. Et j'étais avec un vieux ProDesign, comme je l'ai dit, aile, qui était construit pour un homme adulte. Sans casque, sans protections, j'ai déployé l'aile avec beaucoup d'optimisme. Et le résultat, c'est que je suis carrément venu percuter avec les pieds entre deux fenêtres au premier étage de la maison. Et plus tard, on m'a dit que la famille était à la maison à ce moment-là.

[00:05:02] Elle a dit qu'il y avait des camions qui avaient foncé dedans.

[00:05:04] **Pascal Purin:** Ça veut dire que tu as été complètement projeté et qu'on t'a balancé contre. Exactement,

[00:05:09] **Lucian Haas:** j'ai percuté contre. Et ça a continué. L'aile a été projetée sur le toit de la maison et m'a entraîné derrière. Je me souviens avoir essayé de me tenir d'une manière ou d'une autre sur les tuiles, là où ça me tirait, pour essayer de sauver quelque chose. Mais j'ai tout de suite eu la pensée que quelque chose de stupide allait arriver. J'ai déjà réalisé que je n'étais pas maître de la situation. Et puis, il y a un créneau temporel assez long où je ne sais plus rien. Le souvenir suivant, c'est que je pendais à un mètre du sol, dans le sellette, accroché aux suspentes qui s'étaient emmêlées dans l'échelle d'avalanche. Mon frère, qui était là aussi et qui a observé la scène, m'a tiré sur le toit d'à côté.

[00:05:56] Et puis, je suis tombé et les suspentes ont heureusement encore assez vite accroché et il ne s'est rien passé. Qu'est-ce que ton père en a dit ? Oui, ça a été plutôt sympa. Mon prof de religion, Simon Bertl, il m'a demandé si j'allais le dire moi-même à mon papa ou s'il devait le faire. Et j'ai pu, heureusement, convenir avec lui que je m'en occuperais et que je lui dirais moi-même. Et je lui ai effectivement raconté ça quelques années plus tard.

[00:06:26] **Pascal Purin:** Mais seulement quelques années plus tard ?

[00:06:28] **Lucian Haas:** Oui, je veux dire, il faut savoir se débrouiller.

[00:06:32] **Pascal Purin:** Eh bien, ça fait quelques années, je crois, si tu dis que tu en avais neuf, ça fait 21 ans maintenant. On peut dire, d'accord, avec ça tu as une expérience incroyablement longue. Tu as déjà l'expérience du parapente, que tu pratiques aujourd'hui de manière professionnelle. Si, prenons l'exemple, tu es à une fête et qu'une fille sympa vient vers toi et te demande, elle ne te connaît pas du tout, et elle dit : « Dis-moi, tu fais quoi dans la vie ? » Qu'est-ce que tu réponds ?

[00:06:59] **Lucian Haas:** Oh oui, c'est marrant. Et tu poses des questions. Oui, alors je dis que je suis pilote d'essai. Pilote d'essai pour les planeurs. Et là, ils regardent tous, c'est super bizarre.

[00:07:07] **Pascal Purin:** La question arrive probablement : testeur, est-ce que ce n'est pas dangereux ? Ou quoi d'autre ?

[00:07:12] **Lucian Haas:** Oui, bien sûr. Alors, la meilleure phrase, c'est : « Pilote d'essai, tu gagnes sûrement une tonne d'argent. » Parce qu'ils se l'imaginent un peu comme les pilotes d'essais automobiles ou ils me demandent pas qui. C'est quand ça part direct dans une direction très drôle. Et oui, bah, qu'est-ce qu'on dit d'autre ? Je ne sais pas exactement.

[00:07:33] **Pascal Purin:** Si les questions deviennent un peu plus sérieuses, on peut alors demander : qu'est-ce que tu fais concrètement en tant que pilote test ? Et là, c'est une vraie question sérieuse. Quelles sont pour toi les missions d'un pilote test ? En gros, qu'est-ce qui différencie un pilote d'un pilote test ?

[00:07:49] **Lucian Haas:** Eh bien, le truc magique avec le pilote d'essai, c'est simplement que tu peux faire ou vivre un voyage très spécial. Juste le fait de voir comment on passe d'un prototype sur ordinateur jusqu'à ce que ce "roi des elfes" soit quasi présent dans l'entreprise et qu'on aille en montagne. Et puis, on prend une aile sur laquelle personne n'a jamais volé avant et on regarde comment elle se comporte. Et puis, avec pour objectif, bien sûr, de bien positionner cette aile dans sa catégorie face aux produits concurrents. Et atteindre la maturité pour les labels de qualité est aussi un long chemin spectaculaire. Et selon la catégorie d'aile, je dirais, ça offre ceci ou cela.

[00:08:34] **Pascal Purin:** C'est parfois une expérience assez insolite. Comment devient-on pilote test ? Ou comment as-tu fait ? Comment est-ce que tu as réussi à entrer là-dedans ?

[00:08:40] **Lucian Haas:** Oui, pour moi, c'est comme si j'étais vraiment entré dans le milieu et que j'avais eu la chance, dès mon plus jeune âge, de suivre une sorte de formation à l'époque chez Jürgen Kraus, qui fabriquait les ailes chez Skywalk. Pour ma part, c'est après le vol à neuf ans qui s'est terminé sur le toit de la chapelle que je suis resté totalement impliqué. Et j'y ai passé beaucoup de temps. Mon temps sur la pente d'entraînement et dans la prairie, enfin, ça n'a jamais été peu ou quelque chose du genre. C'était toujours beaucoup. Et un jour, par coïncidence, à nouveau quelque chose de religieux dans le camp des altaristes au lac d'Aixche, j'ai rencontré et fait la connaissance de l'école de vol du lac d'Aixche. Et j'y ai notamment rencontré Jürgen Kraus.

[00:09:29] Alors, d'abord, j'ai pu apprendre à voler avec Christa Vogel et Ecki Maute. Et au lac d'Achensee, c'était mon premier contact avec le monde des pilotes d'essai. Il y a encore énormément d'entreprises qui y sont actives et qui testent leurs prototypes. Pour moi, en tant que jeune garçon, c'étaient évidemment les héros des airs. Et je voulais absolument devenir aussi bon et savoir piloter aussi bien qu'eux. Est-ce que tu...

[00:09:57] **Pascal Purin:** Tu te voyais déjà à l'époque comme futur test pilote ? Et comment est-ce que tu as commencé ?

[00:10:02] **Lucian Haas:** C'était vraiment un souhait bien précis. C'était déjà à l'époque, quand j'avais 14 ans. Et puis, finalement, quand j'ai fait ma formation de vol en altitude, j'ai vu les pilotes d'essai des différentes entreprises. Et je me suis dit : « Waouh, c'est cool, je voudrais vraiment faire ça moi aussi. »

[00:10:22] **Pascal Purin:** Alors, tu as dit que tu as fait une formation chez Jürgen Kraus. À quoi ressemble une telle formation ? Qu'est-ce qu'on t'apprend de spécifique pour la vie de pilote d'essai ?

[00:10:34] **Lucian Haas:** Eh bien, pour moi, à l'époque, j'avais seulement 16 ans. J'ai pu passer mes vacances d'été avec Jürgen et juste les regarder travailler. À quoi ressemble le développement d'un prototype ? Et j'ai simplement pris les choses en main. Pendant ce temps, j'avais bien sûr mon pass saison au Rofan. Et j'ai testé mon Tequila XXS à fond à l'époque. J'ai essayé de voir ce qui est écrit dans la norme et tout ça. Ce que j'ai entendu et que Jürgen m'a expliqué sur une fermeture, par exemple. J'ai essayé de mettre en œuvre, de vivre et de comprendre concrètement.

[00:11:20] Mais tu as...

[00:11:21] **Pascal Purin:** que tu as fait toi-même. Donc, c'est genre du learning by doing. Tu dis : je m'apprends à piloter des prototypes par moi-même. Il m'a expliqué la théorie et maintenant je fais tout ça pour voir ce qui se passe.

[00:11:30] **Lucian Haas:** Eh bien, on était ensemble à la montagne et ils ont testé le Proto. Et moi, j'ai testé l'aile de série. C'était déjà une aile bien bien installée.

[00:11:39] **Pascal Purin:** Et ils t'ont regardé et ont dit : « Toi, tu dois faire autrement. Ou là, tu dois tirer l'aile différemment et fermer ou je ne sais quoi. »

[00:11:46] **Lucian Haas:** Exactement, les expériences que j'ai simplement acquises. On a discuté des manœuvres. Il m'a souvent regardé et j'ai essayé d'apprendre de ça. Et de simplement me constituer un bagage d'expérience. Et ce qu'on peut dire à ce sujet, c'est que j'ai fait la formation en altitude à 14 ans. Et j'ai dû voler sous surveillance pendant deux ans. Et là, j'ai aussi eu un super job d'été à l'école de pilotage d'Achensee à 15 ans. J'ai tourné dans le cours SIV. Donc j'ai déjà fait mes premiers vols de type "Stolz" et "Satz" à 14 ans. Le pilotage technique était acquis parce que je devais de toute façon voler sous surveillance. Et puis j'ai fait énormément de choses directement dans le cours SIV. C'était déjà complètement intégré, en quelque sorte, dans ma pratique du vol.

[00:12:32] **Pascal Purin:** Quel âge avais-tu quand tu as commencé à travailler comme pilote d'essai, genre professionnellement ou pour gagner de l'argent ?

[00:12:39] **Lucian Haas:** Enfin, au stade du stage. Avec le stage, on commence à être rémunéré dès 16 ans. Et ça a pris de plus en plus d'ampleur. J'ai fait ma maturité, et chaque minute libre, donc chaque moment de vacances et un jour ou l'autre de l'année, j'étais avec l'équipe de test de Skywalk à Bassano et partout dans le Tyrol. Vorarlberg, donc pas outre-mer, mais partout en Europe. Tout ce qui se passait, j'ai pu y assister. Et j'ai même déjà fait les premiers vols sur des prototypes.

[00:13:15] **Pascal Purin:** Tu viens de mentionner le mot prototype. Le pilote d'essai est le premier à voler avec. Et dans la plupart des cas, c'est au moins le fait que les concepteurs ne sont pas eux-mêmes les pilotes d'essai. À quel point le rôle ou l'influence du pilote d'essai est-il important sur l'aile que nous, en tant que pilotes, allons ensuite déclencher ? Et que nous allons recevoir en tant que produit fini pour pouvoir y voler nous-mêmes ?

[00:13:38] **Lucian Haas:** Oui, alors c'est déjà très important. On voit que les entreprises de parapente qui, selon moi, ont du succès, ont aussi une bonne équipe de test. L'interface de communication entre le concepteur et le pilote de test est énorme. Et pour le pilote de test, il est très important qu'il travaille honnêtement et proprement. Et par "travailler honnêtement", je juge un peu le facteur humain, du moins mentalement. C'est-à-dire que nous prenons un prototype et que nous bricolons sur la fermeture latérale. Généralement, disons par exemple la fermeture latérale accélérée. Et je dois, par exemple, savoir à l'atterrissage : comment était-je aujourd'hui ?

[00:14:23] Alors, est-ce que la fermeture était bonne parce que j'étais anxieux et que je ne l'ai pas vraiment gérée proprement comme on l'avait prévu ? Ou est-ce que j'étais juste super énervé et agressif ? Et est-ce que la fermeture était mauvaise parce que je l'ai complètement détruite ? Trouver cette ligne humaine, mentale, pour garantir un travail constant, c'est un énorme sujet dans la vie d'un pilote d'essai. Et il ne s'agit pas seulement de l'humeur, car si je suis en train de développer, je dois voler une fermeture, puis la suivante exactement de la même manière si j'ai fait une modification entre les deux. Pour pouvoir filtrer si cette modification a servi à quelque chose ou non.

[00:15:10] Et là, un travail précis et honnête est tout simplement primordial.

[00:15:14] **Pascal Purin:** Est-ce qu'il y a beaucoup de discussions entre vous sur le fait que l'un dit, disons pour aujourd'hui, avec ton état d'esprit, on peut carrément jeter tes fermetures à la poubelle ? Ça n'a servi à rien ?

[00:15:23] **Lucian Haas:** Oui, je veux dire, au final, à l'époque de GoPro, on peut très bien analyser ça après et voir la fermeture, quel était l'angle de pliure et quelle surface était vraiment perdue. Et ainsi de suite. C'est donc très utile. On peut voir beaucoup de choses sans avoir à dire franchement, bah, la fermeture était comme ça ou comme ça.

[00:15:49] Lucian, là, j'ai perdu le fil un instant. Ça fait...

[00:15:51] **Pascal Purin:** rien, je le reprends tout de suite. Comment ça se passe avec la thématique, en tant que pilote test, tu n'influences pas seulement le rapport de déport, mais vous avez aussi une influence, vous dites, sur le handling, comment il tourne dans les courbes et les autres trucs, vous participez sûrement aussi parce que vous travaillez aussi sur la réglage et tout ça. Est-ce qu'il y a des moments où on finit par dire, genre, hé, cette aile a reçu la réglage Purin, c'est ça qui te plaît le plus ?

[00:16:18] **Lucian Haas:** Eh bien, un réglage "Purin", vous ne pouvez pas dire qu'il existe quelque chose comme ça, je ne pense pas qu'il y en ait encore. Mais pour le handling, c'est peut-être un super exemple, l'impression du test pilote est évidemment très importante, parce que c'est quelque chose que tu captes mal à la caméra, non ? Là, c'est l'impression personnelle, comment l'aile réagit au pressage dans la thermique, ce que font les oiseaux à l'extérieur, ce que fait le poids du frein, s'il appuie plutôt fort ou mollement, ou si on freine simplement beaucoup trop au milieu et que ça perturbe le tout, et ainsi de suite. Là, il y a énormément de pilotage, tout simplement.

[00:16:57] Donner la cadence, parce que c'est quelque chose que tu peux difficilement simuler.

[00:17:01] **Pascal Purin:** Eh bien, tu as déjà travaillé comme pilote test pour des fabricants très différents. Je sais que pour Skywalk, tu as travaillé pour Aircross, puis aussi pour Nova et AirDesign, qui ont des philosophies assez différentes concernant leurs ailes et qui possèdent aussi des manœuvrabilités un peu différentes, comme on pourrait le dire classiquement. Y a-t-il des différences, même perceptibles par toi, dans les tâches et dans l'approche de ces tests ? Est-ce que tu as dû travailler différemment ou est-ce que tout cela est très similaire ?

[00:17:32] **Lucian Haas:** Non, c'est assez similaire, parce qu'on essaie simplement un prototype, ou on le flirte, on regarde d'abord s'il flirte du tout, d'accord, et comment se comporte l'aile ? Est-ce qu'il y a des plis, des problèmes ? Ensuite, on regarde comment il plane, quelle est la performance par rapport au modèle concurrent ou au modèle précédent, et puis on examine les manœuvres à un moment donné pour voir si on arrive à tout mettre en équilibre, pour que ça corresponde finalement aux exigences de l'homologation. Et au bout du compte, c'est le devoir de casa que chaque fabricant a ensuite, exactement le même.

[00:18:09] **Pascal Purin:** Y a-t-il un point précis où tu dirais que c'est le principal point de blocage dans le développement d'une aile du point de vue d'un pilote testeur, où tu dis qu'on travaille toujours le plus sur ces points ou qu'il faut y travailler le plus ?

[00:18:22] **Lucian Haas:** Ça dépend un peu de la classe. Un énorme sujet au début, c'est simplement que l'aile soit visuellement propre et que les manœuvres fonctionnent, et selon la classe, parce que la performance à déterminer peut alors représenter un gros ou un plus petit effort. Donc avec l'aile A, on ne fait pas autant de vols et autant de comparaisons nettes qu'avec un B de haut niveau par exemple, ou même un

[00:18:51] **Pascal Purin:** aile D ou quelque chose comme ça. Changeons un peu de sujet.

[00:18:56] En 2016, tu as pratiquement quitté le côté des fabricants d'un côté pour passer de l'autre, à savoir, tu es allé dans un organisme de contrôle et tu en es devenu le responsable à l'EAPR. Ils n'existent plus aujourd'hui, mais à l'époque, tu as été leur responsable pendant un certain temps. Comment ça s'est passé, au juste ?

[00:19:13] **Lucian Haas:** Un beau jour, Guido m'a appelé. Guido

[00:19:17] **Pascal Purin:** c'est Guido Reusch, c'est le directeur général de l'EAPR. Le

[00:19:20] **Lucian Haas:** m'a appelé. Il m'a appelé pour me demander si je ne voulais pas faire des tests pour lui. Il avait besoin d'un pilote de mon poids, pour savoir si ça m'intéressait. C'est comme ça que ça a commencé et ça m'a évidemment beaucoup intéressé, de voir aussi l'autre côté et d'acquiescer et d'apprendre ce statut de pilote de test d'homologation. C'était super cool et je suis alors devenu...

[00:19:47] je me suis très vite intégré. L'aviation, c'est encore un cran au-dessus en termes de professionnalisme, je dirais, au niveau de la documentation, parce que l'accréditation en arrière-plan prescrit très clairement comment chaque manœuvre, avec quel angle de caméra, etc., doit être effectuée, et c'était comme si j'entrais dans un nouveau monde, une nouvelle ère, en quelque sorte. C'était un travail passionnant parce qu'on se retrouvait soudainement de l'autre côté, et c'était aussi un travail très difficile et pénible par moments, parce qu'on sait que les pilotes Dash qui livrent maintenant l'aile, peu importe l'entreprise, sont juste sur les nerfs et espèrent que leur aile est conforme, et ainsi de suite, et quand tu dois dire que ça ne convient malheureusement pas du tout ou presque pas, peu importe, c'est toujours un moment un peu délicat.

[00:20:40] C'est peut-être un peu le revers de la médaille du pilote de certification Dash, mais j'ai beaucoup aimé parce que j'ai aussi énormément appris sur le plan humain et je me suis senti responsable, non seulement de travailler proprement et équitablement selon la norme, mais aussi vis-à-vis des consommateurs finaux, pour qu'ils aient vraiment une aile B entre les mains quand il y a écrit B dessus. Donc, pour moi, c'était en fait une période très intéressante.

[00:21:11] **Pascal Purin:** Au début, tu étais testeur, puis tu as été responsable. Est-ce que tu as continué à voler toi-même en tant que responsable, ou est-ce que tu as fait voler d'autres testeurs à ta place et que tu n'avais plus qu'à gérer la paperasse ?

[00:21:25] **Lucian Haas:** Non, Dieu merci, pas du tout. Je suis tellement volontiers pilote pour ça, et il était parfois même impossible que je reste en dehors de la certification d'une aile. Par exemple, il y a simplement le problème qu'il n'y a pas de pilotes d'essai comme Sander Mehr, et si Johannes Zschofen par exemple, qui travaille aussi pour Skyman, livre une aile, il ne peut évidemment pas la tester lui-même. Et c'est, c'est un exemple parmi d'autres, ça n'aurait pas été possible que je ne vole plus du tout ou beaucoup moins.

[00:22:01] **Pascal Purin:** Et avec tes anciens fabricants pour lesquels tu as travaillé, est-ce que c'était aussi un obstacle de dire que tu ne pouvais pas voler les ailes de ces fabricants pour lesquels tu as déjà travaillé, ou était-ce autorisé ?

[00:22:12] **Lucian Haas:** Non, non, c'est clairement précisé dans l'accréditation. Donc, pendant mon court passage chez AirDesign, je n'ai pas vraiment travaillé longtemps, mais cela a quand même eu pour conséquence que j'étais évidemment bloqué pour les ailes qui arrivaient chez AirDesign pour homologation. Je ne voulais pas du tout me mettre dans une situation délicate. J'ai fini par avoir une sorte de discussion à ce sujet. Et au niveau de la répartition, il a été décidé que les autres pilotes d'essais se partageraient le travail.

[00:22:48] **Pascal Purin:** Globalement, avec ton expérience, surtout au centre d'essai, tu as dû avoir un très, très bon aperçu de toute cette thématique des tests EN. Est-ce que tu considères cette procédure de test comme vraiment pertinente pour un pilote ordinaire, pour situer ? Est-ce qu'on peut vraiment en tirer quelque chose de constructif ?

[00:23:06] **Lucian Haas:** Oui, on peut carrément le faire. Enfin, une aile qui a passé l'EN-LTF est en tout cas un morceau d'aile qui est relativement équilibré. Pas avec des trucs vraiment vicieux

[00:23:23] ...surprend ou quelque chose comme ça. Enfin, quand je pense à la façon dont certains prototypes réagissent lors de manœuvres tout simples, par exemple quand on freine en accélérant ou un truc du genre, j'ai déjà vécu des scénarios après ça qui n'arrivent avec aucune aile homologuée. Donc, l'idée de base ou l'information fondamentale selon laquelle c'est un produit à peu près rond est donnée dans tous les cas, si c'est là. Mais je n'interprétera pas autant. Si ça a des classifications de classe B trois ou six, c'est vraiment difficile de dire si c'est vraiment significatif. Enfin, si on est trop proche

[00:24:08] si on zoome trop, on peut facilement se tromper, je pense.

[00:24:11] **Pascal Purin:** Ça veut dire que cette pratique que certains pilotes ont, genre, « Ah, test EN, je compte les notes B et je dis qu'il en a cinq, donc il est probablement plus chaud que celui qui n'en a que trois », ça ne marche pas en

réalité.

[00:24:22] **Lucian Haas:** Non, enfin, je veux dire, il y a sûrement des cas où on peut le prouver, où ça correspond. Et d'autres cas qui prouvent le contraire. Au final, c'est sûrement plus judicieux d'utiliser son temps autrement, de faire du groundhandling ou de voler pour se faire une idée. C'est une autre approche.

[00:24:38] **Pascal Purin:** Est-ce que ces notes qui sont attribuées, genre A, B, C et tout ça, correspondent toujours au comportement réel des ailes dans l'air normal, en situation réelle ? Parce qu'en test, ça se fait généralement dans de l'air plutôt calme et après une manœuvre de test spécifique ou quelque chose comme ça. Mais une fermeture comme les ailes qui se ferment dans la nature, c'est souvent différent. Elles ont peut-être aussi d'autres lignes de fermeture et tout ça. Est-ce que ça colle toujours, ou faudrait-il parfois dire pour certaines ailes : non, il y a bien un B dessus, mais au feeling, tu dirais qu'en fait, elle devrait avoir une autre note ?

[00:25:12] **Lucian Haas:** C'est très difficile à répondre, parce que tu ne peux tout simplement pas comparer ces choses. Un truc qui se déchire complètement en air turbulent, oui, là tu peux tomber du ciel avec une aile de catégorie A ou avoir une fermeture à 0 degré avec une aile de catégorie D. Je trouve qu'on ne peut pas répondre à ça comme ça. Donc pour la pratique du vol, personnellement, je dois dire que j'ai la tâche facile parce que je vole depuis longtemps et beaucoup. Mais avoir une fermeture en pratique, ça n'arrive pas là. Donc au bout du compte, c'est toujours le pilote qu'il faut chercher et je ne pense pas que ce soit le matériel quand il arrive des situations stupides. Enfin, dans la plupart des cas, bien sûr.

[00:25:57] **Pascal Purin:** Ça veut dire que le pilote ferait mieux d'investir dans sa formation plutôt que de se prendre trop la tête avec une certification EN ?

[00:26:04] **Lucian Haas:** Tout à fait, tout à fait. Je veux dire, si on vole depuis longtemps et qu'on se met à faire des trucs de dingue, il ne faut pas s'étonner de se blesser potentiellement, simplement parce que les ailes sont tellement plus petites et tellement plus rapides et que c'est tout simplement plus difficile. C'est très clair. Donc, s'orienter sur les ailes en fonction de son niveau, ça a évidemment du sens. Mais je m'étonne simplement des pilotes en général. On voit si rarement quelqu'un à l'atterrissage faire du maniement au sol pendant un quart d'heure ou quelque chose comme ça. Il ne faut pas toujours qu'il y ait du vent, je comprends. Mais si on fait un décollage en avant les yeux fermés ou quoi que ce soit. Je trouve que le parapente doit simplement être sérieusement entraîné. On ne peut pas non plus conduire une voiture de course sans avoir fait du karting avant.

[00:26:51] Ou si on veut faire une comparaison sexuelle, d'abord on se caresse et ensuite on se fait défoncer. Et se caresser, c'est simplement le maniement au sol. C'est le meilleur simulateur qu'on ait, et pourtant très peu de gens l'utilisent. Et oui, au final, je ne comprends pas vraiment, parce que celui qui fait ça, il ne tombe pas du ciel.

[00:27:10] **Pascal Purin:** Alors, qu'est-ce que tu penses des tests DAV Safety Class ? Est-ce que ça aide vraiment ? Il y a beaucoup de pilotes qui disent : « Oui, l'EN c'est bien, mais je regarde aussi cette note Safety Class », parce qu'alors je sais vraiment quelles sont les ailes mauvaises et celles qui ne le sont pas. Est-ce que c'est aussi juste de la poudre aux yeux au final ?

[00:27:26] **Lucian Haas:** Alors, pour la Safety Class, je dois être honnête : jusqu'à présent, je n'ai regardé que quelques images de Simon en train de faire un Klapper, mais je ne l'ai jamais vraiment lu, parce que ça ne m'intéresse absolument pas. On peut faire tomber n'importe quelle aile. Tu peux faire un Klapper avec n'importe quelle aile et tomber lamentablement du ciel. Et en plus, ça montre des classifications en chiffres. Ceux qui en ont besoin peuvent se le donner. Mais je suis plutôt d'avis que celui qui, par exemple, lors d'un gros Klapper latéral, n'est pas capable de lâcher 20 ou 30 centimètres sur le frein du côté sain, n'a rien à faire dans ce sport. Il n'a pas compris. Et on ne peut pas s'entraîner à avoir autant de motricité physique.

[00:28:15] Ce n'est pas quelque chose de méchant. C'est simplement ce que ce sport exige de nous. Soit on y arrive, soit on a de la malchance. Il n'y a malheureusement pas de zone grise là-dedans.

[00:28:26] **Pascal Purin:** Depuis le début de l'année, tu as une nouvelle offre sur internet. Le site s'appelle Into the Sky et tu y proposes des vidéos où tu testes pratiquement certains modèles de parapente et, en gros, tu refais aussi les

manœuvres de test EN, tu les filmes et tu dis : « Voilà, je mets ça à disposition comme manuel de parapente ». Les gens peuvent regarder ça et voir comment leur aile réagit. Mais attention, c'est dans ce cadre normé. Pourquoi vois-tu un marché là-dedans ? Enfin, par "marché", je veux dire que tu proposes aussi ces vidéos à la vente, c'est pour ça que je dis "marché". Alors, pourquoi vois-tu un marché pour ça ?

[00:29:06] **Lucian Haas:** En fait, c'est assez simple, parce que ma copine vole aussi et que j'ai co-développé l'aile à l'époque. J'avais énormément de matériel vidéo de ce truc, et je lui ai simplement expliqué son aile en me basant sur les vidéos, en lui disant à quoi ça devait ressembler quand elle faisait des oreilles. Et quand on fait des oreilles en pleine accélération, les oreilles bougent un peu, mais ça n'a aucune importance. Et si elle veut faire ceci ou cela, alors ça ressemble à ça. Après, elle avait déjà une image en tête, c'est une super solution. Enfin, comment dire, elle avait déjà l'image de la manœuvre en tête, à quoi ça devait ressembler. Et du coup, pour elle, c'était très simple de trouver ce chemin,

[00:29:52] pour qu'elle puisse le faire elle-même, que ça ressemble exactement à la même chose. Et nous avons tous les deux trouvé ça très précieux, et je me suis dit que les fabricants, l'homologation, la classe de sécurité, tout ça ne donne que des lettres et des chiffres, donc pour le comportement en vol, mais s'il vous plaît, comment peut-on mieux le montrer que dans une vidéo ? Et là, je vois vraiment comment mon aile se met à claquer après une fermeture latérale accélérée ou pas. Et je montre aussi beaucoup plus comment on peut arrêter un trim ou une fermeture latérale à pleine accélération, si on reste sur cet exemple, quand elle se produit. Et pour moi, ce sont en fait les vraies compétences techniques, parce qu'une aile de type A, par exemple, on peut aussi l'interpréter complètement autrement, comme étant en fait l'appareil le plus dangereux qui vole toujours.

[00:30:37] Parce qu'une aile A doit pivoter de 90 degrés et repartir en vol, et si j'ai la paroi rocheuse à ma droite et que je prends une grosse fermeture latérale à droite, alors après 90 degrés, je suis en plein dans la paroi. Il serait donc en fait beaucoup plus sûr de piloter une aile qui pivote de 180 degrés. La vraie question est donc : est-ce que je peux stabiliser une aile quand la baraque me déporte ? Et c'est ce que je montre notamment dans cette vidéo, parce que c'est pertinent pour la pratique. Eh bien,

[00:31:05] **Pascal Purin:** Tu les vends, mais ne serait-ce pas plus logique de dire : « Hé, fabricants, en fait c'est votre rôle, ou du moins ça devrait être intéressant pour vous, de pouvoir dire : "Pour notre aile, si tu l'achètes, tu reçois en même temps ces vidéos produites professionnellement où on te montre comment faire" » ?

[00:31:25] **Lucian Haas:** Oui, donc personnellement, je trouve bien que ce soit la tâche du fabricant de simplement montrer une vidéo authentique et honnête et de dire : « Hé les gens, regardez, voilà comment notre aile vole. »

[00:31:37] J'ai déjà évoqué l'idée auprès du fabricant, mais entre le temps, l'argent et les ressources nécessaires, l'année est déjà finie et on a d'autres soucis, donc ça a toujours fini par être mis de côté. Du coup, je me suis dit que je vais le faire moi-même et voir si ça aide les pilotes. Et le retour jusqu'à présent, c'est que c'est plutôt cool et que ça remplit bien ce que je voulais accomplir, à savoir que les gens aient une bonne sensation, une image claire dans la tête de comment ça fonctionne et qu'ils se sentent simplement plus à l'aise en l'air. Parce qu'une aile, par exemple, ou si elle fait un défaut maintenant au moment du

[00:32:17] la fermeture avant par exemple, ça n'a aucune importance. S'il le fait vraiment une fois et qu'il se retourne brusquement, après avoir vu une séquence de ma vidéo par exemple, ouais, après, zack, je fais une prise sur le frein et là, le truc est à nouveau ouvert. Et si on pouvait travailler un peu dans cette direction, je pense qu'on pourrait aussi retravailler un peu l'aile, encore un peu

[00:32:37] développer en fonction des groupes de pilotes. Mais il y a encore un long chemin à parcourir avant d'en arriver là.

[00:32:41] **Pascal Purin:** Selon toi, quelle est la manœuvre de test la plus importante ou la plus significative concernant la sécurité d'une aile ? Sur quoi doit-on faire attention ?

[00:32:52] **Lucian Haas:** Eh bien, je pense qu'il s'agit plutôt des manœuvres d'arrachement. Le retour en arrière, la forte incidence, c'est un gros sujet pour moi. Et aussi la tendance au spin à basse vitesse, donc freiner à 50 pourcent, puis 75

pourcent d'un seul côté, et puis aller au-delà pour voir où la aile s'arrache, parce que comme le montrent certaines statistiques, les gens ne tombent pas plutôt parce qu'ils ont eu une grosse fermeture, mais parce qu'ils l'ont arrachée par accident. Et oui, je pense que c'est très pertinent pour la pratique, surtout quand la aile est un peu plus vieille. Très, très intéressant.

[00:33:33] **Pascal Purin:** Eh bien, ce sont justement ce genre d'aile qui ont peut-être tendance à se déchirer assez facilement, et qui sont peut-être moins sollicitées en vol, mais qui sont aussi des aile qui réussissent souvent assez bien, par exemple, à la DFT Safety Class, parce qu'elles présentent sinon un comportement de clappage très, disons, "inoffensif", ou quelque chose comme ça. Comment pourrait-on simplement mieux sensibiliser les pilotes sur ce genre de choses ?

[00:33:58] **Lucian Haas:** Les informer pour dire, « hé, l'aile a un petit défaut » ou « n'a pas assez d'air », ou comment tu vois ça ? Oui, par exemple,

[00:34:04] **Pascal Purin:** ou que tu comprennes mieux ces liens.

[00:34:07] **Lucian Haas:** Oui, encore la même réponse, le maniement au sol. Ça t'arrive 20 fois en une heure et là, tu ressens 20 fois ce que ça fait quand la aile dérape d'un côté ou retombe vers l'arrière, et ainsi de suite. Et c'est exactement la même chose dans les airs. T'as pas besoin de lire un livre, t'as pas besoin d'acheter un review, là aussi tu dois juste

[00:34:30] **Pascal Purin:** ...partir en maniement au sol. Est-ce qu'il y a, parmi ces manœuvres de test que tu fais là, une que tu préfères, celle qui est juste la plus amusante ?

[00:34:37] **Lucian Haas:** Oh oui, j'adore

[00:34:40] la fermeture frontale accélérée, je déteste ça.

[00:34:43] Bien que ce soit comme ça

[00:34:44] **Pascal Purin:** ça va droit au but, ça te plaît ?

[00:34:46] **Lucian Haas:** Alors, j'ai beaucoup plus peur des fermetures latérales accélérées. Mais les fermetures frontales accélérées sont amusantes dans la mesure où on avance déjà un peu plus vite et là, on plie les caisses, ça fait un bruit de choc, on balance vers l'avant et en fait, il arrive très rarement qu'il se passe quelque chose de stupide. Enfin, je suis, je suis une fois dans ma carrière de pilote d'essai descendu avec un High-Performer après une fermeture frontale accélérée, et à part ça, ça n'est jamais arrivé. Donc c'est une bonne

[00:35:15] **Pascal Purin:** Bilan, je trouve que c'est une bonne chose pour les fermetures avant accélérées. C'est ce qui concerne la sécurité. Est-ce qu'il t'est déjà arrivé quelque chose d'inhabituel ou de vraiment surprenant pendant tes tests ?

[00:35:28] **Lucian Haas:** Oui, alors une fois, j'ai vraiment eu un ange gardien super, super brutal. C'était, drôle à dire, avant même que je décolle, mon dernier vol d'essai officiel pour Aircross. C'était lors de la transition vers Nova, et je ne l'avais pas promis, je le fais encore et encore. On a fait le U-Cruise et on a eu un problème en spirale serrée, et puis pendant la nuit, donc surtout le designer, a modifié la position du pilote, c'est-à-dire l'a raccourcie de 20 cm, et puis je suis parti et j'ai volé à Annecy et j'ai eu une défaillance de suspente à 1000 mètres au-dessus du lac d'Annecy, et chaque connexion à la aile a soudainement lâché pendant le mouvement en spirale et j'étais vraiment en chute libre, j'ai tout de suite sorti le parachute de secours, il s'est ouvert immédiatement, tout était parfait mais je suis resté suspendu au parachute pendant presque un quart d'heure, une éternité, jusqu'à ce que je finisse par atterrir dans le lac.

[00:36:40] Et oui, c'était certainement un vol d'essai que je ne vais pas oublier de sitôt.

[00:36:44] **Pascal Purin:** Tu as dit que tu es resté suspendu au rescateur pendant un quart d'heure. Quel type de rescateur utilises-tu quand tu vas faire des tests ?

[00:36:51] **Lucian Haas:** Ah oui, entre-temps, je suis passé aux quadrilatères et j'ai aussi toujours montré une ceinture de test. C'est mon plan pour passer au niveau supérieur pour la nouvelle année : j'aimerais avoir un mousqueton de séparation, un sauvetage contrôlé et, en deuxième position, un quadrilatère.

[00:37:10] **Pascal Purin:** On change de sujet pour un instant. Tu as déjà accompli pas mal de choses sur le plan sportif dans ta carrière de pilote et tu as des succès à ton actif. En 2015 et 2017 par exemple, tu as participé aux X-Alps. Si je vois bien, il y a deux ans, tu as même terminé sixième. Est-ce que tu t'étais aussi réinscrit pour 2019 ?

[00:37:32] **Lucian Haas:** Eh bien, on a terminé l'aventure X-Alps en 2017. Pourquoi ? Pour faire simple, s'entraîner six fois par semaine, trouver des sponsors, aller quasiment mendier, puis se défoncer pour une canette de Red Bull, s'exposer à un tel risque et finir avec un zéro si tout se passe bien... c'était drôle deux fois, mais je n'ai pas besoin d'une troisième.

[00:38:04] **Pascal Purin:** Ça sonne un peu critique maintenant, avec le recul. Mais pour toi, à l'époque, quand tu as postulé, que tu as été accepté et que tu as participé, qu'est-ce qui faisait le charme de la X-Alps pour toi en tant que pilote ?

[00:38:15] **Lucian Haas:** Eh bien, pour moi personnellement, c'était un peu comme un mémoire de fin d'études ou quelque chose comme ça, parce que j'ai fait mon bac et j'étais juste dans le vol plané, et mes camarades de classe et tout ça, ils ont tous des licences et des masters maintenant et ils ont vraiment quelque chose à mettre sur leur CV, et d'une certaine manière, l'histoire de la X-Alps pour moi, c'était un peu comme un examen final. Genre, pour s'assurer que j'ai quand même appris quelque chose ces 10 dernières années ou quelque chose comme ça.

[00:38:43] **Pascal Purin:** Une sorte d'initiation. Celui qui a fait du X-Alps une fois a vraiment acquis quelque chose en tant que pilote.

[00:38:49] **Lucian Haas:** Oui, je ne sais pas, peut-être, mais au bout du compte, je suis plutôt

[00:38:56] sportivement surtout un homme très paresseux, mais j'ai adoré ça, l'entraînement. Avec un plan d'entraînement et un objectif, j'ai vraiment travaillé et passé tellement de temps dehors et en montagne. C'était aussi une motivation pour le faire à l'époque, parce que ça m'a vraiment plu et c'était pour moi une façon de vraiment me dépasser dans quelque chose, parce que c'était important et il y avait un enjeu. Se préparer proprement, c'est A

[00:39:25] **Pascal Purin:** Et O. À quel point cette participation est-elle réellement dangereuse ? On vole souvent dans des conditions très limites lors des X-Alps, les pilotes sont épuisés, et ainsi de suite. Est-ce que c'est aussi une question de chance si aucun accident vraiment grave n'est arrivé jusqu'à présent ?

[00:39:39] **Lucian Haas:** Oui, définitivement. Il y a certainement une bonne dose de chance là-dedans. Enfin, sur plus de dix éditions des X-Alps, on n'a jamais eu de blessés graves ou de morts. C'est sûr, oui, c'est ce qu'on souhaite. Mais il y a certainement énormément d'histoires sur de très nombreuses éditions des X-Alps, impliquant énormément de pilotes, où tu te dis : "waouh, j'ai de la chance". Alors, Dieu merci que rien n'ait

[00:40:06] **Pascal Purin:** ...arrivé. Quelles situations à couper le souffle as-tu vécues lors de tes X-Alps ?

[00:40:10] **Lucian Haas:** Je dois dire, surtout pour mon deuxième X-Alps, c'était vraiment en apprenant de mes erreurs lors du premier X-Alps, ça s'est parfaitement passé du début à la fin. Donc, de la part de...

[00:40:27] La performance physique et comment je me suis senti physiquement et moralement, c'était toujours dans le vert clair, j'ai pris super plaisir et ça n'a pratiquement jamais fait mal, ce qui m'a vraiment étonné. Et côté pilotage, ça a juste collé, et je peux dire que lors de mon X-Alps 2017, j'ai eu une situation très dangereuse. C'était vraiment bizarre. Donc c'est sûr que c'est aussi dû à beaucoup de chance et à tout ce qui l'accompagne, mais j'ai eu un X-Alps fantastique.

[00:41:00] **Pascal Purin:** En juin 2016, alors que tu préparais encore les X-Alps, tu as aussi établi un record du monde de dénivélé en Hike-and-Fly. Un record non officiel, comme tu dis. Tu as grimpé 9 460 mètres en une journée dans la vallée de Stubai pour ensuite redescendre en vol. Comment on peut avoir l'idée de faire un truc pareil ?

[00:41:19] **Lucian Haas:** Oui, c'est une bonne question. Mais c'était tout simple. Juste pour maintenir l'entraînement entre X-Alps 15 et X-Alps 17, il fallait un bel objectif d'entraînement et on a pratiquement créé cet événement autour de ça, et j'ai aussi essayé à l'époque de trouver un moyen de...

[00:41:41] ... de faire un événement avec des sponsors pour remplir un peu les caisses de la X-Alps 2017. Ça n'a pas marché, mais c'était une super journée et je dois dire que toutes les X-Alps, même si ça ne rapporte rien niveau thunes, elles sont inestimables pour moi, à cause des aventures que j'y ai vécues et surtout ce travail mental que j'ai pu y apprendre, ça m'apporte énormément maintenant dans la vie normale et surtout pour les tests, par exemple. Alors, si je peux raconter une anecdote, en 2015, la X-Alps a complètement foiré et un facteur qui a beaucoup bloqué, c'était la thermique, à cause du live-tracking.

[00:42:27] Ça m'a juste stressé qu'il y ait autant de gens qui regardent, et chaque fois que j'ai dû forcer un peu, j'ai eu la pensée après que quelqu'un, chez lui devant son ordi, se prend la tête en se disant : « Mais qu'est-ce qu'il fabrique encore ? » Ça m'a vraiment épuisé, vraiment. Et c'est pour ça que rien n'en est sorti. Et pour X-Alps 2017, je me suis dit que j'avais ce genre de passe-droit qu'on a, en quelque sorte, en tant que participant à X-Alps — on est tous des fous, de toute façon — de me comporter comme j'en ai envie. Et je ne fais que ce qui me tente, quand ça me fait du bien et quand ça me remotive pour la montagne suivante. Et pour le live-tracking,

[00:43:13] je me suis simplement reprogrammé. Je me suis imaginé une version live de Michael Jackson où il chante Heal the World, Make it a Better Place, et la

[00:43:27] une foule immense chante avec lui, s'excite et s'amuse à fond. Et je me suis projeté sur cette scène et chaque fois que je faisais un effort, j'imaginais les gens devant l'ordinateur, je les voyais comme s'ils acclamaient comme les gens dans le stade où avait lieu le concert. Et je te le dis, c'était une fête, pour moi personnellement. Ça a fait une énorme différence pour moi. Et oui, c'était juste super. Et c'est aussi ce que je dis toujours à mes élèves de pilotage ou que je discute avec ma partenaire. Le vol en biplan est simplement un sport mental à au moins 97 %. Et

[00:44:10] Courir, s'entraîner, faire de la randonnée et des trucs du genre, ça aide énormément.

[00:44:17] **Pascal Purin:** Revenons à ton Hike and Fly. Ton record de 9 460 a été complètement dépassé depuis. Depuis l'année dernière, on est à 13 kilomètres, donc 13 000 mètres de dénivelé positif en une journée. Lukas Hofer sur le Kronplatz, je crois qu'il est monté 13 fois ou quelque chose comme ça. Est-ce que ce genre de performance n'est pas presque surhumaine ?

[00:44:36] **Lucian Haas:** Eh bien, pour le mien, j'ai dû attendre plus d'une heure et demie au décollage jusqu'à ce que l'orage s'éloigne. Ça m'a pas mal plombé le moral. Et à la fin de la journée, parce que ma dernière ascension était le temps le plus rapide de la journée, on a fait le bilan et on s'est dit qu'on pouvait en fait aborder ça de manière totalement différente. 13 000 mètres de dénivelé, c'est énorme. Je pense que avec une autre tactique, j'aurais probablement pu faire une ascension de plus, surtout si on n'avait pas eu ce problème de météo avec les cumulus. Ou peut-être même une ascension et demie de plus. Mais je ne dirais pas que c'est surhumain. Où

[00:45:19] **Pascal Purin:** Est-ce que tu vois une limite dans ce genre de compétition ? Entre guillemets, le compétiteur n'est que l'individu face à l'autre individu qui se dit : « Je veux battre un super record ici ».

[00:45:28] **Lucian Haas:** Ça dépend de la folie de l'athlète, dans sa tête quoi. Je pense que pour les skieurs de randonnée, le record du monde sur 24 heures est bien au-dessus de 20 000 mètres de dénivelé. Pour le Hike and Fly, je n'en ai aucune idée. Ça arrivera sûrement quand quelqu'un atteindra les 14 000 mètres. C'est juste une question de temps.

[00:45:55] **Pascal Purin:** Tu as dit tout à l'heure que les X-Alps étaient pour toi comme le bac, que tu as passé et tout ça. Maintenant que tu les as en poche et que tu fais tes vidéos, quel est ton prochain grand objectif ou ton prochain grand projet, dans le sens où tu te dis que tu veux continuer à évoluer dans cette direction ?

[00:46:15] **Lucian Haas:** Eh bien, ce sont plutôt des objectifs privés qui sont au premier plan pour le moment.

[00:46:23] Côté aviation, je veux simplement rendre accessibles aux consommateurs finaux ces services que j'ai fournis jusqu'à présent pour un constructeur ou pour la certification, me rapprocher un peu plus de l'enseignement et faire quelques formations. Mais pour ce qui est du sport ou quelque chose du genre, du type « je vais maintenant piloter un PWC » ou quelque chose comme ça, il n'y a rien du tout sur la liste pour le moment. Je ne suis pas du tout le genre de compétiteur, je dois le dire personnellement. Si je grimpe quelque part en montagne et qu'un gars plus rapide arrive par derrière, je me mets sur le côté pour qu'il passe, et ensuite je continue mon truc ; pour les compétitions, je n'ai

absolument aucune envie pour l'instant.

[00:47:03] **Pascal Purin:** Si tu parles d'enseignement, qu'est-ce que tu aimerais transmettre le plus prioritairement à tes élèves pilotes ?

[00:47:13] **Lucian Haas:** Le Ground Handling.

[00:47:14] **Pascal Purin:** C'est vraiment le mot magique pour toi. Ça est déjà tombé plusieurs fois aujourd'hui. C'est quoi, pour toi, le meilleur exercice qu'on puisse faire en Ground Handling ?

[00:47:24] **Lucian Haas:** Être créatif. Tout. Les yeux fermés, avec le sellette, sans le sellette, pieds nus, selon ce qu'on peut faire et comment on se sent. Mais je le vois bien pour moi, ça me fait toujours autant de plaisir, même quand je joue un peu avec le vent avec n'importe quelle voile, peu importe laquelle, ça me fait super plaisir et on peut passer de cent à mille. J'ai eu une idée de pari une fois, de monter un stylo sur le bord de fuite en bas au milieu et de juste écrire quelque chose avec la voile, sans qu'elle touche le sol, mais juste en la faisant balancer tout juste au-dessus du sol, ne me demandez pas. Je ne l'ai jamais essayé avec un papier et un stylo, mais j'ai fait plein de trucs avec la voile, juste en la tenant en position ou en position, pour faire des sauts cools ou je ne sais quoi.

[00:48:22] Les trucs de décollage, le groundhandling, c'est la base. Surtout quand on voit ça dans les statistiques d'accidents, et peu importe où je suis en train de voler, quand je regarde souvent les autres décoller, je trouve ça irresponsable après coup, presque interdit. Interdit, de se mettre soi-même dans une telle dangerosité avec si peu d'entraînement. Et probablement, tu as des enfants à la maison ou une femme ou quoi que ce soit ; celui qui veut faire du parapente doit s'entraîner sur une prairie et savoir décoller, et ensuite il peut aller à la montagne pour vivre la magie du vol sans se blesser. Et là, il ne s'agit que de groundhandling.

[00:48:59] **Pascal Purin:** N'avons-nous peut-être besoin non seulement d'une licence de vol, mais aussi d'un certificat de maniement au sol ?

[00:49:03] **Lucian Haas:** Quand je fais un cours pour le brevet B, ma première diapositive est : quel est le parcours entre avoir le brevet B et être un pilote B ? Oui, parce que ce brevet n'est qu'un certificat. C'est juste un papier où il est écrit que tu as suivi la formation. Mais quelles compétences dois-tu vraiment maîtriser pour voler en toute sécurité en ligne, c'est une tout autre histoire. Et là, j'essaie toujours de dire honnêtement aux gens à quoi ils s'engagent pour qu'ils ne soient pas surpris. C'est ça qui m'importe. Une communication honnête. Oui, c'est comme ça pour mes Flying Manuals, c'est comme ça pour mes entraînements. Je veux juste être transparent.

[00:49:45] **Pascal Purin:** Est-ce qu'il y a quelque chose dans l'aviation où tu dirais que je ne peux malheureusement l'apprendre qu'en volant et pas au sol ?

[00:49:53] **Lucian Haas:** Des genres de compétences ?

[00:49:55] Je veux dire, le drone handling est la base, et c'est là que ça commence à vraiment aller en profondeur. Je veux dire, tu vas probablement avoir du mal à faire des loopings pour apprendre au sol. Ou un saddle fly, ou un tumble, ou quoi que ce soit.

[00:50:11] Le vol en accélération, au sol, on peut déjà faire quelques exercices, mais

[00:50:17] la gestion de la chute est la base pour savoir s'orienter, et ensuite, il faut voler. Et là, tu abordes peut-être le prochain sujet : en hiver, je vois les pilotes ici au Carinthie, ceux qui sont sur le terrain, et c'est probablement pareil partout ailleurs. Pourquoi ne vont-ils pas là-bas s'entraîner un peu en hiver pour se préparer pour le printemps, se mettre dans un accélérateur et simplement essayer comment ça se passe avec l'aile, avec les élévateurs arrière par exemple pour diriger. Ou simplement voler bien droit en trébuchement ou dans l'accélérateur. Je veux dire, il y a des centaines de milliers de choses qu'on peut entraîner, mais on voit très rarement des ordres.

[00:50:54] **Pascal Purin:** Ça veut dire que l'hiver, tu te dis que c'est de l'air mort, qu'on ne fait qu'un simple glissement, alors que tu pourrais te dire : je ne vais pas juste glisser, c'est vraiment mon projet d'entraînement pour aujourd'hui. Aujourd'hui, je travaille tel ou tel point.

[00:51:05] **Lucian Haas:** Par exemple, oui. Oui.

[00:51:07] **Pascal Purin:** Est-ce que tu fais encore ça pour toi aussi ? Genre, tu te dis : « je vais voler pour entraîner une chose précise » ? Ou est-ce que, avec les années, tout est devenu tellement consolidé que tu te dis que, à part le maniement au sol parce que c'est toujours sympa, en l'air, tu n'as plus vraiment besoin de t'entraîner ?

[00:51:22] **Lucian Haas:** Eh bien, en tout cas. Je veux dire, en ce moment, je suis vraiment à un niveau de test, surtout après la période de l'organisme de certification, où je dirais que je m'y connais vraiment super bien. Et quand je fais les vidéos pour le manuel de vol, après, maintenant j'ai six ailes sur la page d'accueil, quatre nouvelles viennent d'être tournées, mais ça se présente comme ça : je suis sur la piste à neuf heures et jusqu'à une heure, j'ai déjà fait six vols sur l'Elfer à Schlick, chacun avec des manœuvres et simplement le matos, dans mon cas, documenté, mais j'ai tout volé et entraîné et simplement pratiqué, pratiqué, pratiqué et pour moi-même par exemple, si je prends une aile maintenant pour moi en privé, comme pilote de compétition ou bien comme

[00:52:09] pour une aile de cross-country, je dois savoir où sont les limites, jusqu'où je peux aller et ainsi de suite, comment ça se passe avec l'accélérateur... il y a tellement de questions auxquelles je dois répondre pour moi-même avant de me mettre à la jouer dur, sans ça, je n'ose même pas.

[00:52:25] **Pascal Purin:** On peut aussi parler des tests d'aile, enfin pas des tiens, mais de ceux des pilotes qui disent : « Je veux une nouvelle aile, je veux la tester ». La plupart disent : « Prends peut-être une aile chez un testeur, vole avec pendant une heure », est-ce que ça suffit en fait pour se faire une idée d'une aile ?

[00:52:43] **Lucian Haas:** Ouais, enfin oui, c'est vraiment difficile, parce qu'après un vol d'essai chez le fabricant en équipe, il y a toujours cette question quand on se retrouve à l'atterrissage : qu'est-ce que tu penses des conditions ? Comment tu trouves l'air aujourd'hui ? Et l'air aujourd'hui est souvent tellement différent de celui d'hier. Et si tu vas dans un Testeville et que tu voles avec la aile X le samedi et la aile Y le dimanche, et que tu dis que l'une est de fait meilleure ou quelque chose comme ça, après, dans l'ordre inverse, ça peut donner un résultat complètement différent. Donc oui, c'est très difficile à répondre, surtout pour moi, parce qu'un pilote qui vole 50 fois par an, je ne sais plus comment il se sent et comment il est censé tester une aile du tout, là c'est peut-être plus sage,

[00:53:38] il parle à des gens avec qui il pense qu'ils s'y connaissent ou quelque chose comme ça et il récupère bien sûr son ressenti, donc voler une aile est toujours important avant d'acheter pour voir si on a une bonne sensation et tout ça, mais comparer des ailes dans différentes conditions aérologiques, je pense que pour le pilote moyen, c'est déjà un niveau où il se dépasse un peu. Quoi

[00:54:03] **Pascal Purin:** pour un pilote normal, où est-ce que tu lui recommanderais de se renseigner au mieux ?

[00:54:09] **Lucian Haas:** Oui, dans ce cas, sur ma page d'accueil et regarder la vidéo. Oui, enfin, là, tu poses la mauvaise question, je ne sais pas. Parce que, qu'est-ce que je sais, avec les ailes, j'ai toujours à faire avec les fabricants ou avec des prototypes qui amènent une aile pour l'homologation, à un parcours comme celui qu'a le pilote normal pour obtenir son aile, ça, je ne l'ai jamais vécu, je ne peux pas vraiment répondre à ça.

[00:54:36] **Pascal Purin:** Ça veut dire que, à ce stade, tu n'es plus un pilote normal ?

[00:54:39] **Lucian Haas:** Oui, je dirais ça. Ou si tu dis, d'accord, je parle avec celui de l'école de vol ou avec le revendeur, c'est toujours compliqué parce qu'il veut vendre quelque chose, il veut vider son stock, non ? Est-ce qu'il va vraiment te dire honnêtement que l'aile est super pour toi ou que tu devrais prendre l'autre, alors qu'il gagnerait 200 euros de moins, ah, c'est tout un peu pénible. Donc, difficile, difficile, de savoir où se procurer ses informations. Ce que je ne ferais en aucun cas, c'est de me concentrer trop sur les lettres ou les chiffres de la classe de sécurité, je ne ferais pas ça. Je regarderais plutôt les gens qui ont construit l'aile. Je trouve ça personnellement très intéressant. J'ai aussi trouvé ça super auprès de l'organisme de certification, parce que tu vois les équipes de test et de développement d'UP, de Swing, de Nova, de Skywalk, d'Air Design, bla bla bla, tu vois tellement d'équipes différentes et je trouve, personnellement, que la personnalité, la touche des gens qui développent les produits, on la ressent encore quelque part dans le

[00:55:42] **Pascal Purin:** ...comportement en vol ou quelque chose comme ça. Ça veut dire que si tu as affaire à des gens honnêtes, tu penses qu'ils vont aussi te livrer un produit honnête ?

[00:55:49] **Lucian Haas:** Oui, un homme honnête ne peut pas moralement assumer de livrer une aile à moitié finie qui est en fait médiocre pour sa catégorie.

[00:55:56] **Pascal Purin:** C'est peut-être une belle conclusion. Je te dis merci pour tes réponses honnêtes à mes nombreuses questions que j'ai posées ici, et je te souhaite beaucoup de plaisir pour tes prochains vols d'essai, pour le maniement au sol et tout ce que tu feras d'autre durant l'année.

[00:56:11] **Lucian Haas:** Oui, super. Merci beaucoup. Merci de m'avoir permis d'être avec toi.

[00:56:22] **Pascal Purin:** C'était Pascal Purin en conversation avec Lucian Haas. Si les vidéos de tests indépendantes sur différents modèles de parapente mentionnées dans le talk vous intéressent, vous pouvez les trouver sur le site web de Pascal Purin, www.intothesky.at. D'autres épisodes de Podz-Glitz sont disponibles sur mon blog Lu-Glitz 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. Vous l'avez peut-être déjà remarqué en écoutant : Podz-Glitz n'est pas financé par la publicité. Cela s'applique d'ailleurs à tous les contenus de Lu-Glitz. Pour continuer à rapporter de manière indépendante sur la scène du parapente, je ne compte que sur mes auditeurs et mes lecteurs. Vous aussi, vous pouvez très facilement devenir un contributeur de Lu-Glitz, par don PayPal ou par virement bancaire.

[00:57:12] Vous trouverez les liens et les données correspondants sur le site www.Lu-Glitz.blogspot.com. Bien entendu, n'hésitez pas à recommander Podz-Glitz et Lu-Glitz. Parlez-en à vos amis passionnés de vol, laissez un commentaire ou partagez un lien ou un "like" sur les réseaux sociaux. Je me réjouis de toute forme de reconnaissance pour mon travail. C'est ainsi que Podz-Glitz pourra continuer. Les prochains épisodes sont déjà en préparation. Je vous dis donc simplement à bientôt !