

Flybird

Podz-Glidz 13 — Ferdinand Vogel

Published	2019-08-23
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/flybird-podz-glidz-13
Duration	01:01:17
Speakers	Ferdinand Vogel, Lucian Haas
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0013-flybird-ferdinand-vogel.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	25 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	3
English	18
Show notes	18
Transcript	19
Français	32
Show notes	32
Transcript	33

Deutsch

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

Show notes

Podz-Glitz Folge #13: Ferdinand Vogel ("Flybird") erzählt, wie er zu einem erfolgreichen Wettbewerbspilot wurde.

Klassische Gleitschirm-Wettbewerbe sind eine ganz eigene Welt. Die Teilnehmer jagen einen durch Wendepunkte festgelegten Kurs entlang, mit dem Ziel, am Ende etwas schneller als die anderen zu sein. Manchmal kreisen dabei riesige Pulk von über 100 Pilotinnen und Piloten in der gleichen Thermik. Wie ein Mückenschwarm.

Einer, der das sehr erfolgreich macht und sogar zur Weltspitze zählt, ist Ferdinand Vogel. Der heute 28-jährige hat schon mit 14 Jahren mit dem Gleitschirmfliegen begonnen. Mit 19 nahm er an einem Nachwuchs-Wettbewerb teil und wurde auf Anhieb Dritter. Seither sind Gleitschirm-Rennen seine Passion. Zu seinen Erfolgen zählen – unter vielen anderen – mehrere Tasksiege im Paragliding World Cup, der Gewinn der Deutschen Meisterschaft 2015, ein vierter Platz bei der Europameisterschaft 2018 und ein Zweiter Platz beim renommierten Trofeo Monte Grappa 2019. Zudem hält Ferdinand auch den deutschen Streckenflugrekord.

In diesem Jahr nahm er als Mitglied der deutschen Nationalmannschaft an der Weltmeisterschaft im mazedonischen Krusevo teil. Auch dort errang er einen Tagessieg, kam aber bei anderen Tasks nicht immer ins Ziel. Am Ende bedeutete das Platz 23 für ihn – unter 150 Piloten aus aller Welt.

In dieser 13. Folge von Podz-Glitz erzählt Ferdinand Vogel unter anderem, wie er zum Wettbewerbs-Piloten wurde und das Gleitschirmfliegen auch sonst zu seinem Lebensinhalt machte. Er gibt Einblicke und Tipps zum Pulk- und Thermikfliegen. Er spricht über Methoden, wie er sich über mit der Zeit ein immer feineres Wissen über die Fliegerei aneignete und dieses mittlerweile selbst in Streckenflugseminaren weitergibt. Und warum es sinnvoll sein kann, bei der eigenen Entwicklung als Pilot nichts zu überstürzen.

Mehr von Podz-Glitz auf:

<http://lu-glitz.blogspot.com>

<https://soundcloud.com/lu-glitz>

Wenn Du Podz-Glitz und den Blog Lu-Glitz fördern möchtest, so findest Du alle zugehörigen Infos unter:

<https://lu-glitz.blogspot.com/p/fordern.html>

Musik dieser Folge: "Loyalty" - GEMAFreie Musik von <https://audeeyah.de>. Lizenz: CC BY (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>)

In der 13. Folge von Podz-Glitz erzählt Ferdinand Vogel, wie er zu einem erfolgreichen Wettbewerbs-Piloten geworden ist und was man dafür können muss.

Einer, der das sehr erfolgreich macht und mittlerweile sogar zur Weltspitze zählt, ist Ferdinand Vogel, alias Flybird. Der heute 28-jährige hat schon mit 14 Jahren mit dem Gleitschirmfliegen begonnen. Mit 19 nahm er an einem Nachwuchs-Wettbewerb teil und wurde auf Anhieb Dritter. Seither sind Gleitschirm-Rennen seine Passion. Zu seinen Erfolgen zählen – unter vielen anderen – mehrere Tasksiege im Paragliding World Cup, der Gewinn der Deutschen Meisterschaft 2015, ein vierter Platz bei der Europameisterschaft 2018 und ein Zweiter Platz beim renommierten Trofeo Monte Grappa 2019. Zudem hält Ferdinand auch den deutschen Streckenflugrekord.

Wer noch mehr über Ferdi, seine Pilotentipps oder auch Streckenflug-Seminare erfahren will, sollte einen Blick auf die Website werfen: www.ferdinand-vogel.de

Links:

- unter vielen anderen: <https://www.dhv.de/piloteninfos/wettbewerb-sport/gleitschirm-szene/liga/pilotenprofile/pilotenprofil-detailview/pilcat/gs/pilot/-160475/>
 - paraFlybird: <https://www.facebook.com/paraFlyBird>
 - www.ferdinand-vogel.de: <http://www.ferdinand-vogel.de/>
-

Quelle: <https://lu-glidz.blogspot.com/2019/08/podz-glidz-13-flybird.html>

Transcript

[00:00:00] **Ferdinand Vogel:** Also am Anfang muss man ja nicht in die Mitte von dem Pult. Man kann ja erst mal versuchen, außenrum zu kreisen. Da ist es dann halb so wild.

[00:00:20] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, der Lu-Glidz-Podcast. Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens. Heute mit Ferdinand Vogel und Lucian Haas am Mikrofon.

[00:00:36] Klassische Gleitschirmwettbewerbe sind eine ganz eigene Welt. Die Teilnehmer jagen einen durch Wendepunkte festgelegten Kurs entlang, mit dem Ziel, am Ende etwas schneller als die anderen zu sein. Manchmal kreisen dabei riesige Pulk von über 100 Pilotinnen und Piloten in der gleichen Thermik wie ein Mückenschwarm.

[00:00:55] Einer, der das sehr erfolgreich macht und sogar zur Weltspitze zählt, ist Ferdinand Vogel. Der heute 28-Jährige hat schon mit 14 Jahren mit dem Gleitschirmfliegen begonnen. Mit 19 nahm er an einem Nachwuchswettbewerb teil und wurde auf Anhieb Dritter. Seither sind Gleitschirmrennen seine Passion. Zu seinen Erfolgen zählen unter vielen anderen mehrere Task-Siege im Paragliding. Ferdinand hat in den letzten vier Jahren mit dem Paragliding-Worldcup, der Gewinn der Deutschen Meisterschaft 2015, ein vierter Platz bei der Europameisterschaft 2018 und ein zweiter Platz beim renommierten Torfeo Monte Grappa 2019. Zudem hält Ferdinand auch den deutschen Streckenflugrekord. In diesem Jahr nahm er als Mitglied der deutschen Nationalmannschaft an der Weltmeisterschaft im mazedonischen Cru Chévo teil. Auch dort errang er einen Tagessieg, kam aber bei anderen Tasks nicht immer ans Ziel.

[00:01:45] Am Ende bedeutete das Platz 23 für ihn. Unter 150 Piloten aus aller Welt. In dieser 13. Folge von Podz-Glidz erzählt Ferdinand Vogel unter anderem, wie er zum Wettbewerbspiloten wurde und das Gleitschirmfliegen auch sonst zu seinem Lebensinhalt machte. Er gibt Einblicke und Tipps zum Pulk - und Thermikfliegen. Er spricht über Methoden, wie er sich mit der Zeit ein immer feineres Wissen über die Fliegerei aneignete und dieses mittlerweile selbst in Streckenflug-Seminaren weitergibt. Und warum es sinnvoll sein kann, bei der eigenen Entwicklung zu fliegen.

[00:02:24] Ferdinand, du kommst gerade von der Weltmeisterschaft in Cru Chévo zurück. Dort bist du sehr gut geflogen. Du hast sogar einen Task gewonnen, aber dann gab es einen anderen Task. Das war der Flugtag Nummer 7, bei dem bist du kurz vor dem Ziel zusammen mit den anderen Top-Piloten der deutschen Nationalmannschaft abgestanden. Was ist das für ein Gefühl, wenn man da am Boden realisiert, Mist, jetzt habe ich es versemmt. Das war es dann wohl mit den möglichen Titelträumen.

[00:02:53] **Ferdinand Vogel:** Ja, das hat leider ja nicht nur ich vermasselt. Also das war ja das komplette Team, was es da vermasselt hat. Und das war das eigentlich Schlimme. Dass ich am Boden stand, okay. Aber dass dann kurz darauf der Uli noch gelandet ist und dann auch noch der Thorsten. Und dann wussten wir alle drei, oh oh, das war es jetzt. Das war dann hart, weil wir einfach wussten, jetzt haben wir gar keine Chance mehr auf einen Titel. Es gibt keine Streicherregelung oder sowas für diese Nationenwertung. Und entsprechend war es rum. Also wir standen da zu dritt, nur ein Kilometer vom Ziel entfernt. Und ja, die Stimmung war etwas gedrückt. Der Thorsten hat es dann irgendwann mal probiert, mit seiner lockeren Art wieder gut zu machen. Indem er gesagt hat, ja, eigentlich war der Flug doch ganz schön, bis hierher zumindest. Aber da war es halt dann schon gelaufen.

[00:03:39] Wenn wir reingekommen wären ins Ziel, dann hätten wir vielleicht sogar den Weltmeistertitel gemacht. Weil Thorsten, Uli und ich waren alle ganz, ganz vorne dran. Und haben die Zeitnahme ja sogar noch genommen gehabt. Mussten dann aber nochmal umdrehen, um nochmal Thermik zu suchen. Weil über die Ziellinie hätte es nicht gereicht. Und ja, haben dann sogar was gefunden mit 20, 30 anderen. Waren aber nur so 20 Meter hoch. Und ja, da ging dann nicht mehr viel. Als die ersten dann unter uns schon im Kreisen eingelandet sind. Oder reingerutscht sind. War klar, so

richtig gut funktioniert das hier nicht. Da werden wir wahrscheinlich auch gleich landen.

[00:04:20] **Lucian Haas:** Das war jetzt die Nationenwertung, die damit hinüber war. Hast du dir denn persönlich auch für dich, für die Einzelwertung, irgendwie vor dieser Weltmeisterschaft irgendwelche Chancen ausgerechnet?

[00:04:30] **Ferdinand Vogel:** Ja, da versuche ich mir selber eigentlich gar nicht so den Druck zu machen. Also ich hatte mir so vorgestellt, Top 10 wäre ganz fein. Zwischendurch habe ich dann irgendwann gehofft, nochmal Top 20 reinzukommen. War mir da eigentlich sicher, dass das funktionieren würde. Als der erste Lauf, da bin ich ja dann gleich Zweiter geworden, so gut lief, habe ich nur gedacht, wow, ja, da gäbe es schon Chancen. Aber ich habe auch gemerkt, dass da ein, zwei andere Piloten auch mitfliegen, die deutlich noch mal besser und erfahrener sind als ich.

[00:04:59] **Lucian Haas:** Würdest du dich denn selbst als ehrgeizig bezeichnen?

[00:05:03] **Ferdinand Vogel:** Na, inzwischen vielleicht schon ein bisschen. Wo ich jetzt gemerkt habe, dass ich auch auf Weltniveau mitmischen kann. Vorher war es immer so, na, ich habe meinen Spaß. Und ich lerne sehr, sehr viel bei den Wettkämpfen und genieße es einfach. Auch die Piloten drumherum sind alle so mehr oder weniger vom gleichen Schlag. Und man kennt sich dann. Und es ist wie so eine eigene Flugfamilie unter Leuten, die einfach das Fliegen deutlich intensiver leben.

[00:05:31] **Lucian Haas:** War das eigentlich schon immer dein Wunsch, so ein erfolgreicher Wettbewerbspilot zu werden?

[00:05:37] **Ferdinand Vogel:** Na, war es eigentlich gar nicht. Also wenn ich mich ganz an meine Anfangszeit beim Gleitschirmfliegen erinnere, dann kann ich mich erinnern, wie wir am Übungshang standen und da über uns gerade ein Wettkampf stattgefunden hat. Und da so viele Sigheln durch die Gegend geflogen sind in einer Thermik. Und ich nur gedacht habe, wow, krass. Also da muss man so viel können und so viel lernen und so lange dabei sein, damit man das überhaupt machen kann. Und damals habe ich mir geschworen, ich fliege niemals Wettkampfschirme oder ansatzweise Hochleister. Das war so meine Idee von Fliegen. Ich wollte einfach nur sicher, gemütlich in die Luft und das genießen. Und deshalb, ja, irgendwann bin ich da so Stück für Stück erst reingerutscht.

[00:06:18] **Lucian Haas:** Wie bist du eigentlich dazu gekommen? Wie bist du zum Gleitschirmfliegen gekommen?

[00:06:22] **Ferdinand Vogel:** Ja, mein Vater, der fliegt schon seit vor meiner Geburt Gleitschirm. Der hat also 1985 oder 86 angefangen, also ganz in den Anfängen. Und entsprechend wurde ich als Kind dann immer mitgenommen, hauptsächlich nach Andelsbuchen im Bregenzer Wald. Und bin da als kleines Kind schon immer rumgesprungen und habe meinem Papa beim Fliegen zugeschaut und vielen anderen. Und mich hat das dann irgendwie ziemlich gepackt, dieses Fliegen, allgemein alles mit Luft rumrum. Und als ich noch dann zu jung war zum Gleitschirmfliegen, habe ich dann halt mit dem Modellbau angefangen. Aber da haben mich auch immer nur die Segelflugzeuge interessiert. Also sobald ein Motor dran war, wollte ich das Teil irgendwie nicht haben. Und dann mit zwölf habe ich dann meinem Papa endlich mal überreden dürfen.

[00:07:10] Oder es geschafft hat. Es schafft ihn zu überreden, mal mit seiner alten Ausrüstung groundhandeln zu dürfen. Und da fing es dann so Stück für Stück an, dass ich mit dem Fahrrad nachmittags nach der Schule immer sofort an unseren Übungshang, den wir da so zwei, drei Kilometer entfernt hatten, hingeradelt bin, egal welche Windrichtung. Ich habe also auch schon früh mit Rückenwindstart quasi Übungen gehabt und habe da viel, viel Zeit verbracht, richtig viel. Und mit 14 durfte ich dann endlich loslegen und habe meinen Schein geschenkt bekommen, dass ich den machen durfte. Dann auch direkt in Adelsbuch. Und ja, so ging es los.

[00:07:53] **Lucian Haas:** Also du hast mit 14 angefangen. Offiziell darf man den Schein dann ja erst mit 16 machen. Dann hast du den gehabt. Wann kam denn dann so bei dir der Wunsch auf, vielleicht doch Wettbewerbe zu fliegen? Auch wenn du gesagt hast, am Anfang hast du die Sigheln gesehen. Das werde ich nie machen. Aber dann irgendwann muss es ja doch gekommen sein.

[00:08:09] **Ferdinand Vogel:** Ja. Also ich habe dann schon viel im Internet immer alles Mögliche verfolgt und alles aufgesaugt, was es da zur Verfügung gab. Gab es damals noch nicht so viel. Und entsprechend waren dann natürlich auch so manche Namen, die interessant waren, die hauptsächlich aus dem Wettkampfbereich kamen. Zum Beispiel der

Oliver Rössel, bei dem ich dann versucht habe, immer wenn der irgendwo einen Vortrag gehalten hat, meinen Papa zu motivieren, dass wir da hinfahren und dass wir das anhören können.

[00:08:39] Und ja, am Anfang bin ich fast gar nicht zum Fliegen gekommen. Die ersten drei, vier Jahre bin ich so alle zwei Monate mal am Wochenende ein, zwei Flüge. Und das war es. Und erst als ich 18 war und dann einen eigenen Führerschein hatte, habe ich es dann krachen lassen, bin quasi nur noch in der Luft gewesen. Und dann zum Studieren bin ich extra nach Kempten gezogen, wo der Achim Joos damals auch studiert hatte. Und da war der Manuel Nübel. Der hat da schon eine Gruppe um sich herum gehabt mit jungen Piloten. Und die haben auch alle dort studiert. Und entsprechend war das dann so eine Gruppe, das hat dann so eine Eigendynamik bekommen. Und da bin ich dann irgendwie reingerutscht.

[00:09:24] **Lucian Haas:** Das heißt, ihr habt gegenseitig auch irgendwie so ein bisschen angestachelt und hochgetrieben, dass es hieß, okay, wir machen das auch mal, probieren das gemeinsam, auch mal was diese Wettbewerbsfliegerei betrifft. Oder man wollte einfach besser sein als der andere? Oder was war das?

[00:09:39] **Ferdinand Vogel:** Nee, gar nicht. Also der Manuel Nübel war damals schon bekannt in der Gleitschirmszene, auch im Wettkampfsport. Und ich war vorher schon bei den Newcomer, Quatsch, Newcomer-Challenge gab es damals noch nicht. Das hieß noch Junior-Challenge. Und das war schon immer so, dass ich gedacht habe, da mag ich jetzt mal hin. Mal gucken, wie gut ich denn fliege gegenüber anderen Jugendlichen. Das war es dann schon, ja. Aber da in Kempten, das war eher so, hey, lass gemeinsam fliegen gehen. Und so sind wir dann fast jeden Tag, sobald das Wetter gepasst hat, nicht zur Uni gefahren, sondern in die Berge her.

[00:10:14] **Lucian Haas:** Noch mal zurück zu den Wettbewerben. Dann hast du die ersten Wettbewerbe gemacht. Warst du da direkt gut, weil du halt auch so viel Praxis hattest durch die viele Fliegerei mit deinen Kumpels?

[00:10:23] **Ferdinand Vogel:** Also meinen allerersten Wettkampf, den habe ich in Andelsbuch, habe ich daran teilgenommen. Das war ein Staufencup. Da weiß ich noch, da hat der Marc Wensauer gewonnen. Und da bin ich mit einem, mit einem C-Schirm damals, also ein DHV-2er hieß der noch. Da habe ich dann drei genommen. Und das war schon eher ein ziemlich heißer Schirm für mich. Und war aber konkurrenzfähig, sage ich mal. Zumindest unter den Anfängerpiloten. Und dann bin ich halt da so hinterher geschwommen. Und ich glaube, ich bin damals 60. geworden von 80 Teilnehmern oder so. Also eher unterirdisch.

[00:11:04] Immerhin bin ich fast jedes Mal ins Ziel geflogen. Und das bringt schon mal ziemlich viel bei so kleineren Wettbewerben. Und dann direkt danach zur Junior-Challenge. Und bei der Junior-Challenge bin ich dann auf Anhieb Dritter geworden. Kann mich aber ehrlich gesagt nicht mehr ganz genau daran erinnern, wie ich das geschafft habe. Weil da waren immerhin damals auch schon die jungen Wilden dabei, die teilweise sogar schon in der Nationalmannschaft waren, wie Manuel Nübel und damals noch Sebastian Hohn. Und das waren dann schon so die Vorbilder. Pascal Purin auch. Und habe es dann irgendwie auf den dritten Platz geschafft damals, ja.

[00:11:40] **Lucian Haas:** War das wie so ein gefühlter Durchbruch, wo du sagst, wow, jetzt bin ich Dritter geworden bei so einem Wettbewerb. Ich bin ja richtig gut, da soll ich weitermachen?

[00:11:50] **Ferdinand Vogel:** Ja, das war es schon. Vor allem danach hat man sofort die Einladung bekommen zur Liga, dass man in der Deutschen Gleitschirmliga mitfliegen durfte. Und das war für mich dann schon so. Okay, ja, dann probiere ich das jetzt mal. Jetzt bin ich halt Liga-Pilot und mache da mal mit. Und ich habe schon gemerkt, man lernt so wahnsinnig viel. Das hat damals noch der Achim Joos geleitet, die Junior Challenge. Und die haben uns so viel Know-how vermittelt. Und ja, auch der Oliver Rössel war als Trainer mit dabei und hat viele, viele Streckenflugtipps auch mitgegeben. Das hat einen Sprung jedes Mal bei der Junior Challenge einem gegeben, dass man richtig weiter kann.

[00:12:28] **Lucian Haas:** Hm. Was muss denn ein Pilot eigentlich mitbringen, um erfolgreich Wettbewerb fliegen zu können? Was sind so die wichtigsten Skills aus deiner Sicht?

[00:12:37] **Ferdinand Vogel:** Ja, man sollte Thermik fliegen können. Man sollte sich wohlfühlen, wenn es auch mal ein bisschen dichter wird, also wenn mehr Gleitschirme um einen herum sind. Dem kann man zwar schon aus dem Weg

gehen ein Stück weit, zumindest bei den Landesmeisterschaften oder so. Aber dass man mal so mit zehn Leuten auf gleicher Höhe in der gleichen Thermik dreht, das passiert schon mal. Und das sollte man können. Und dann eben nicht nur auf sich selber so viel Energie verbrauchen, dass man jetzt gucken muss, ah, ich muss da jetzt mehr ziehen. Also dass man unbewusst quasi fliegen kann und lieber bewusst das Außenrum wahrnehmen kann. Dass man die anderen Piloten im Blick hat, dass man Thermikwolken im Blick hat, dass man die Route, die noch vor einem steht, im Blick hat.

[00:13:29] Das ist wichtig, dass man frei, offen fliegen kann.

[00:13:32] **Lucian Haas:** Das heißt, das Fliegen selbst muss eigentlich intuitiv funktionieren und dann hat man den Geist frei, um eben für die äußeren Inputs da noch weiter zu gucken.

[00:13:42] **Ferdinand Vogel:** Ja, genau. Die Worte klingen etwas besser, ja. Es ist so, dass man selber braucht gar keine Streckenflugerfahrung unbedingt. Wenn man einfach dann mitschwimmt, wenn man gut Thermik fliegen kann, dann funktioniert das schon. Und dann kann man sogar schon recht gut auch mit Impulsen, mit Pulk dabei bleiben, ja.

[00:14:00] **Lucian Haas:** Was hast du denn gemacht, um dieses Skills, jetzt Thermik fliegen, Pulk fliegen und so weiter, für dich auch zu trainieren und darin besser zu werden? Hast du das vielleicht auch irgendwie systematisch angegangen? Fangen wir mal beim Thermik fliegen an. Hast du irgendwie gesagt, boah, da muss ich besser werden? Wie kann ich das machen und wie hast du das dann gemacht?

[00:14:19] **Ferdinand Vogel:** Ja gut, also ich bin am Anfang halt immer in Antelsbuch rumgeschubbt und durfte damals noch nicht auf Strecke gehen, sondern es hieß, ich muss in Antelsbuch bleiben, an dem Hausberg. Und entsprechend habe ich mir halt so meine Aufgaben gesetzt und das war halt dann, ich probiere jetzt der Höchste zu werden und ich probiere, der Höchste zu bleiben. Das ist auch immer das, was ich meinen Teilnehmern bei meinen Kursen so versuche zu vermitteln, dass sie da am meisten üben können. Einfach an den Tagen, wo man nur ein, zwei Stunden fliegen möchte, da kann man einfach mal probieren. Ich probiere jetzt der Höchste zu werden und vor allem der Höchste zu bleiben. Das hilft sehr, sehr viel beim Thermik fliegen, ja.

[00:14:55] **Lucian Haas:** Gibt es dafür einen Trick, der Höchste zu

[00:14:57] **Ferdinand Vogel:** bleiben? Ja, auch da muss man versuchen, da muss man nämlich dann ziemlich schnell gucken, wo steigt ein anderer, wo sehe ich einen Vogel, wo entsteht eine neue Wolke? Und das sind genau die Sachen, wo man beim Streckenfliegen ständig braucht und die dann, wenn einem die entgegenspringen sozusagen, kann man die sofort gut nutzen und das lernt man dort sehr schnell, darauf zu achten, wo steigt der Nächste auf unter mir, wo muss ich mich oben draufsetzen?

[00:15:22] **Lucian Haas:** Zweiter Punkt, das Pulkfliegen. Wie kann man das lernen oder das üben, dass man damit gut zurechtkommt? Dass man wirklich einen Pulk für sich dann auch nutzen kann?

[00:15:32] **Ferdinand Vogel:** Ja, also am Anfang muss man ja nicht in die Mitte von dem Pulk. Man kann ja erstmal versuchen, außen rum zu kreisen. Da ist es dann halb so wild und man kann jederzeit flüchten, weil man den Luftraum dann frei hat. So richtig üben kann man das nicht. Ich glaube, mir war das gar nicht, ich fand das gar nicht so wild, weil in Adelsbuch ist es manchmal heftiger oder auch in Kössen, wenn man da durch die Gegend fliegt. Ich bin jetzt vor kurzem mal wieder frei, einfach Freiflug gemacht, ohne Wettkampf oder irgendwas in Kössen und habe mich richtig gefürchtet, weil das so ein Chaos ist, was die Leute da teilweise fabrizieren. Die denken dann immer, ich habe hier eine Thermik, da drehe ich jetzt nach rechts und nur 100 Meter weiter dreht jemand nach links und dabei ist das ein Aufwindband und die drehen da kreuz und quer und das ist viel, viel anstrengender als im Wettkampf, wo alle in einer Drehrichtung sind und wo alle das stärkste Steigen zentrieren wollen.

[00:16:27] Also die schwachen Thermiken außenrum, die nutzen die Wettkampfpiloten gar nicht, sondern die wollen alle nur in die stärkste und entsprechend wird das kompakt und eng, aber alle haben das gleiche Ziel und den gleichen Plan und deshalb wird es wieder vorhersehbar, was der andere macht.

[00:16:41] **Lucian Haas:** Wenn du jetzt in so einem dichten Pulk bist und du hast das Ziel, was du vorhin sagtest, ja, ich will möglichst der Höchste werden und bleiben, wie kann man beim Pulkfliegen der Höchste werden?

[00:16:53] **Ferdinand Vogel:** Ja, auch da muss man dann Kapazitäten sich freischaufeln und nicht nur auf die Piloten, die auf der eigenen Höhe sind, sozusagen im Blick bewahren, weil das ist das, was man ständig macht. Man muss nach oben, unten, rechts, links, vorne, hinten gucken, dass man alle im Blick hat und sich auch merken, oh, da war doch einer, wo ist der jetzt hin? Wenn ich den nicht mehr sehe, dann wird es gefährlich und dann muss man sich nach unten konzentrieren und gucken, was macht der Pulk unter mir? Verlagert sich da die Thermik? Dann muss ich mich mitverlagern. Also immer nach unten orientieren, weil wenn die über mir wegsteigen, dann habe ich eh keine Chance, hinterherzukommen, sondern wenn ich mich nach unten orientiere, da habe ich die Chance, wenn die Thermik an denen vorbeigezogen ist, dann kommt die eh noch zu mir. Die löst sich ja nicht einfach auf.

[00:17:39] Also habe ich die besten Chancen, die unteren Piloten zu beobachten, was die machen.

[00:17:44] **Lucian Haas:** Nun ist aber ein riesen Pulk und du kannst ja nicht einfach sagen, ich verlagerere jederzeit meinen Kreis dahin, wo ich meine, da kommt jetzt die Thermik vielleicht am stärksten hoch. Da sind ja vielleicht noch 20 Piloten auf deiner Höhe irgendwie drumherum. Und die müssten ja dann mit dir verlagern. Wie schubst man sich dann so in die richtige Richtung?

[00:18:02] **Ferdinand Vogel:** Also so richtig schubsen tut man sich nicht, weil alle ja das stärkste Steigen suchen.

[00:18:07] Die Äußersten, wenn jetzt sich zum Beispiel tatsächlich nebendran ein stärkerer Bart entwickelt hat, dann tut der Äußerste im Normalfall das irgendwann sehen, weil der hat ja auch noch mehr Kapazitäten übrig, muss nicht so viele Piloten beobachten und schießt dann in diese Richtung und fliegt einfach in dem Moment geradeaus, wo er das dann kann, in die Richtung. Und das sehen dann immer mehr und dann schiebt sich so der komplette Pulk einmal rüber und versetzt sich. Das ist eigentlich sehr entspannt, wenn das stattfindet. Wenn beide Thermikherde dann nah aneinander sind und gleich gut sind, dann wird es schon wieder komplizierter. Und wenn der Nachbarbart sogar die Drehrichtung andersrum ist, dann wird es irgendwann richtig kompliziert. Und meistens ist es so, nach oben hin schieben die sich zusammen, die Thermiken, und werden eins.

[00:18:54] Und entsprechend wird es dann irgendwann richtig kompliziert. Wenn

[00:18:58] **Lucian Haas:** du jetzt mal vergleichen würdest, du könntest die gleiche Thermik mit einem Pulk zusammenfliegen oder du fliegst die Thermik solo. Du kannst also nach Belieben auch eng zentrieren und nach Belieben das machen. Mit welcher Form würdest du wahrscheinlich schneller steigen?

[00:19:14] **Ferdinand Vogel:** Das kommt wiederum darauf an, ob ich im Gebirge unterwegs bin oder im Flachland. Also jetzt gerade in Mazedonien, wo wir beides hatten, war das jetzt wieder sehr eindrucksvoll. Weil im Gebirge, da kann ich das Gelände gut lesen, da sehe ich sofort, wo die stärkste Thermik eigentlich abreißt. Und dann findet man durch nachzentrieren und spüren, wo die Thermik einen hinsaugt, eigentlich sehr gut den stärksten Aufwind. Im Flachland ist aber so, dass oft, wo eine Blase ist, da sind auch gleich ein paar mehrere außenrum. Und wenn ich da ganz alleine bin, was mir durchaus in Mazedonien jetzt auch mal passiert ist, dann fliegt man halt irgendwo in die Thermik rein und fängt das Drehen an und denkt nur, ach, das ist jetzt nur ein Meter pro Sekunde. Irgendwo muss hier doch noch was Stärkeres stehen. Den ganzen Tag hat man vier Meter pro Sekunde.

[00:19:59] Und alleine tut man sich dann schwer, weil wenn man den Aufwind verlässt und findet nichts anderes mehr außer hohes Sinken, dann kann es sogar sein, dass der eine kleine Bart weg ist und entsprechend ist es dann riskant zu suchen. Und die Thermik, wenn da 50 Ploten gleichzeitig reinfliegen, dann findet dieser Pulk immer sofort das stärkste Steigen und den stärksten Schlauch, der da hochgeht und ist deutlich entspannter. Mit dem Pulk zu fliegen.

[00:20:27] **Lucian Haas:** Das heißt, auch bei so Wettbewerben hast du allein fliegend, zumindest im Flachland, fast nie recht bzw. wirst eigentlich immer irgendwann mal nach hinten durchgereicht.

[00:20:38] **Ferdinand Vogel:** Ja, außer man hat noch zusätzlich schöne Wolken, die einem das dann gut zeigen.

[00:20:45] Das Gelände jetzt, zumindest in Mazedonien war das so, dass man unten drunter am Gelände nicht so viel ablesen konnte, wo jetzt die nächste Thermik stand. Also das war eher so, pop, da war schon wieder eine. Und da müsste jetzt eine sein, aber da geht es nur mit fünf Meter pro Sekunde runter. Also es war ziemlich Glücksspiel dort.

[00:21:01] **Lucian Haas:** Nun gab es ja ein Task auch bei dieser WM, wo der Marco Busetta, das war gleich Task Nummer neun, am Ende 13 Minuten Vorsprung hatte. Da ist er irgendwie alleine abgehauen. Wie kann sowas passieren, dass ein Pulk einen einzelnen Piloten, der so viel besser fliegt, so aus dem Blick verliert?

[00:21:17] **Ferdinand Vogel:** Ja, also ich war da nicht in dem Hauptpulk, in dem Führungspulk mit drin. Deshalb kann ich das jetzt nicht hundertprozentig wiedergeben. Aber der ist deutlich weiter nördlich geflogen, also luftseitiger und wird da wahrscheinlich irgendwann mal, da gibt es so eine leichte Konvergenz an der Stelle, die sauber erwischt haben und dann plopp war er weg und der Pulk hat ihn nicht mehr wahrgenommen. Ansonsten wäre der Pulk hinterher gereizt. So läuft das normalerweise und holt ihn dann ziemlich schnell ein. In dem Moment ist aber der Pulk dann auch weiter nach Süden abgedriftet, hat die Konvergenz nicht erwischt, war entsprechend dann schon deutlich weiter hinten und hatte auch eine andere Idealroute. Das heißt, der Fokus war gar nicht in seine Richtung gesetzt. So ist er wahrscheinlich auch unentdeckt geblieben.

[00:22:04] Und dann kann es durchaus sein, dass der Pulk zum Ende hin langsamer wird, weil zum Ende hin versucht man nicht mehr schnell und voraus zu fliegen, sondern versucht man hochzukommen, damit man die perfekte Ausgangsposition gegenüber den anderen hat. Es geht ja nicht unbedingt im Wettkampf darum, so schnell wie möglich den Tars zu fliegen, sondern nur schneller als die anderen. Und entsprechend macht dann eine gute Positionierung im Endanflug sehr viel aus.

[00:22:27] **Lucian Haas:** Ist denn dann so ein Erfolg wie von dem Marco in dem Fall zum großen Teil auch Glückssache, dass der jetzt zufällig da wirklich die eine gute Stelle angestochen hat?

[00:22:37] **Ferdinand Vogel:** Ja, glaube ich schon.

[00:22:40] Meines Wissens hat er das auch so in der Art formuliert, als man ihn dann gefragt hat quasi, weil das haben mehrere Piloten probiert. Ich habe es auch ein-, zweimal probiert. Und wenn du halt einmal in größere Sinken reinfliegst, dann bist du kurz vorm Boden und dann geht es nur noch mit ganz schwachen Bärten wieder langsam nach oben und der Pulk setzt sich auf dich drauf und erwischt es dadurch dann besser und ist dann weg.

[00:23:04] **Lucian Haas:** Wie viel Glück gehört dann zum Wettbewerbsfliegen eigentlich dazu, wenn du so Ergebnisse siehst, auch von so einer Weltmeisterschaft? Was würdest du da sagen? Welcher Anteil ist wirklich absolutes Können der Piloten und welcher Anteil davon ist immer noch Glück?

[00:23:21] **Ferdinand Vogel:** Ja, schwierig zu sagen. Also, jetzt in Mazedonien hat es mit sehr viel Glück zusammengehangen, weil auch wenn sich mal zwei Pulks gebildet haben, dann war es einfach nur, welcher Pulk erwischt nochmal eine Thermik vorm Ziel. Ich finde, man hat es auch in der Ergebnisliste dann tatsächlich gesehen, wenn man da mal weiter unten guckt, wer so um die Platz 100 rum war, da waren einfach auch Top-Piloten, die sonst auch mal einen Task gewinnen oder so, die waren da unten vertreten, weil entweder haben sie mal was ausprobiert und es ging sich nicht aus und dann waren sie zack hinten oder, wie es mir auch zweimal passiert ist, man hat den Pulk irgendwann verloren und dann ist aufholen fast nicht mehr möglich alleine und wenn man dann auch noch einmal tief kommt und da steht keine Thermik mehr, dann zack, steht man halt am Boden.

[00:24:09] Das ist aber, glaube ich, hängt viel damit zusammen, dass es viel Flachland dabei war. Was beim World Cup oft gemacht wird, also die World Cup-Piloten, die fliegen oft lieber im Flachland als in den Bergen, einfach auch deshalb, weil im Gebirge die Bedingungen schroffer sind, turbulenter sind und entsprechend wird das Ganze auch dann gefährlicher und es passiert halt auch einfach häufiger was. Also bei einem World Cup in der Schweiz passieren im Normalfall mehr Unfälle als in einem Flachlandfluggebiet. Jetzt bei der WM in Mazedonien, wir hatten, glaube ich, drei Retterabgänge, zwei Kollisionen, wo alles gut war und ja, das war's.

[00:24:50] **Lucian Haas:** Würdest du denn dann sagen, bei so klassischen Wettbewerben, wenn du jetzt unterscheidest Flachland - und Gebirgswettbewerbe, sind die im Gebirge im Grunde schwerer beziehungsweise da zeigt sich eher, wer eigentlich der bessere Pilot ist?

[00:25:05] **Ferdinand Vogel:** Ja, das ist ja nur Geschmackssache. Also ich glaube, wenn man jetzt mit einem Flachlandpiloten redet, dann sagt er, naja, nur die guten Piloten können Flachland fliegen und die Schweizer, die würden

jetzt sagen, naja, im Flachland, nee, im Flachland, das ist ja nur Glück. Ich selber würde mich auch eher als Gebirgsflieger definieren, aber Flachlandfliegen macht, man muss es auch können, weil beim World Cup und jetzt eben auch bei der WM gehört es halt genauso dazu. Also sowohl als auch.

[00:25:37] **Lucian Haas:** Wenn jetzt ein Nachwuchspilot kommt und sagt, boah, der Ferdinand, der hat schon so viele Erfolge, ist auch noch ein junger Kerl noch und so was, den nehme ich mir mal als Vorbild. Was würdest du ihm empfehlen? Was kann der tun, um selber vielleicht nicht ähnlich erfolgreich, aber trotzdem guten Schritt nach vorne zu kommen? Wie kann ein besserer Pilot werden? Was sollte man da machen? An welchen Skills sollte man arbeiten und vielleicht auch in welcher Reihenfolge? Was ist vielleicht das Wichtigste zuerst anzugehen und wie kann man da aufbauen?

[00:26:10] **Ferdinand Vogel:** Ja, wo fangen wir denn an? Ich glaube, man muss zum einen extrem motiviert sein, wissbegierig sein. Man muss alles aufsaugen, was man irgendwie zu greifen bekommt. Ich habe damals auch einen Vortrag nach dem anderen besucht, habe die Fachartikel durchgelesen. Und dieses ganze Wissen, das muss man dann halt auch einfach versuchen anzuwenden. Also du machst ja auch immer wieder total die super Wettersvorträge oder Artikel schreibst da drüber. Und ich versuche dann auch immer mir die Bruchstücke rauszuziehen, die für mich gut passen und die ich dann versuche, auch in natura anzuwenden und versuche Parallelen zu finden. Stimmt das überein? Wie kann man das denn tatsächlich jetzt in natura anwenden?

[00:26:58] Ja, wie kann man das trainieren? Also Wettkampffliegen muss man im Wettkampf trainieren. Leider. Das geht gar nicht anders. Also man braucht viele Wettkämpfe, damit man da gut wird. Wobei viele Wettkämpfe jetzt am Anfang, für mich war das so gefühlt, um so gut fliegen zu können, muss man jedes zweite Wochenende irgendwo auf einem Wettkampf sein. Das ist es auch nicht. Also ich glaube, ich hatte so im Durchschnitt sechs, sieben Wettkämpfe pro Jahr. Das ist dann schon auch viel, aber es sind halt auch... Einiges an

[00:27:27] **Lucian Haas:** Zeit, was dann da reingeht schon.

[00:27:29] **Ferdinand Vogel:** Ja, also nicht jeder Wettkampf geht zwei Wochen, sondern es gibt auch viele Wochenend Wettkämpfe. Ja, Streckenfliegen gehört aber definitiv genauso dazu. Das muss man auch trainieren und auch praktizieren. Es gibt viele Wettkampfpiloten, die wirklich nur auf Wettkämpfe gehen. Aber da merkt man mittlerweile, das reicht nicht mehr aus. Also die Leute, die ganz vorne mitfliegen, was man jetzt zum Beispiel bei der Jael auch gemerkt hat, die Schweizerin, die ist ja super gut geflogen jetzt bei der Weltmeisterschaft und die war im Frühjahr, haben sie ja einen Rekord geflogen, gemeinsam da in Frankreich. Und das hat man gemerkt, dass die jetzt da streckenflugmäßig ziemlich unterwegs ist.

[00:28:07] **Lucian Haas:** Wenn man jetzt gerade sagt, Streckenfliegen ist so das andere, was man gut können muss. Was sind denn so die Basic Sachen, wo du sagst, das sollte man als erstes daran arbeiten? Thermikfliegen. Wie kann man am Thermikfliegen daran arbeiten? Für sich selbst? Oder geht das nur, wenn man quasi ein Korrektiv von außen hat? Sollte man sich da Unterstützung holen? Einer, der mitfliegt und dann sagt, nee, da musst du enger drehen oder du fuchtelst viel zu sehr mit der Außenbremse oder was auch immer?

[00:28:35] **Ferdinand Vogel:** Ja, also die meisten nutzen hauptsächlich nur die Innenbremse und Thermikfliegen und aktives Fliegen läuft ja hauptsächlich über die Außenbremse. Das ist zum Beispiel mal, die Kurbeltechnik an sich. Dann ist es durchaus so, dass wenn man sagt, ja ab und zu, da verliere ich die Thermik oder da ist die Thermik weg, dann ist man noch nicht so wirklich guter Thermikflieger, weil zumindest jetzt, also bezogen aufs Gebirge mal, ist es so, dass man Thermiken eigentlich super, super selten verliert, weil man in der Thermik ja selber weiter aufsteigt und die eigentlich fast nie verlieren kann.

[00:29:13] **Lucian Haas:** Das geht zumindest, wenn es ein stehender Bad ist, also nicht eine einzelne Blase, die durchkommt, sondern du sagst einfach, das ist so die Hausthermik oder der echte, der Bad, der durchzieht und der zieht dann halt unten vom Gelände, wo er ablöst, dann wirklich bis zur Wolkenbasis als eine Thermiksäule durch und die kann man eigentlich nicht verlieren, sagst du.

[00:29:29] **Ferdinand Vogel:** Ja, nee, ich meine sogar, dass also mittlerweile bin ich mir da fast sicher, dass wenn man auch eine Blase hat, also auch wenn die unter einem nicht mehr steigen, funktioniert das trotzdem, dass man in der Blase

bleiben kann. Ich gehe davon aus, dass in der Blase selbst nochmal ein kleiner Rotor ist, sozusagen, der zusätzliche Steigen bringt. Das hat es, glaube ich, eh du mir verraten bei einem deiner Vorträge

[00:29:55] und das habe ich jetzt versucht so zu spüren und ich empfinde es auch so, wenn ich weiß, ich bin jetzt super niedrig in dieser Blase und unter mir saufen sie schon weg und über mir steigen sie noch, dann muss ich mir echt Mühe geben, dass ich drinbleibe. Dann kann es sein, dass man sich verliert, wenn man ganz unten ist und wenn man ganz oben ist, dann merkt man immer, man kommt von unten viel schneller nach. Also das kann man schon spüren und merkt man auch.

[00:30:19] **Lucian Haas:** Du bietest ja auch selbst Streckenflug-Seminare an und da kommen wahrscheinlich die unterschiedlichsten Piloten, welche die so ein bisschen schon Streckenflug-Erfahrung haben, andere vielleicht schon ein bisschen mehr haben und sowas. Trotzdem wahrscheinlich bist du da einfach für die, der Überflieger, der immer oben drüber irgendwo sitzt, sich ganz oben auf die Thermik setzt und ich betrachte mal meine Küken, die da unten irgendwie rumfliegen und versuche die beisammen zu halten. Gibt es denn so irgendwas, so was wie, wie soll man es nennen, den größten gemeinsamen Fehler, so statt der kleinste gemeinsame Nenner, der größte gemeinsame Fehler, den alle meistens irgendwie doch noch begehen, wo man sagen kann, wenn die das abstellen würden, dann wäre schon viel gewonnen?

[00:31:00] **Ferdinand Vogel:** Ja, also der größte Fehler ist, dass die Leute zu große Kreise machen, dass sie zu weit vom Hang weg sind und das sind beides Punkte, wo man dann merkt, dass eben noch ein bisschen Flugroutine fehlt. Dass man sich noch nicht so wohl unter dem Schirm fühlt, weil wenn ich mich nicht traue, enge Kreise zu machen oder im Zweifel sogar sage, ich traue mich nicht zu spiralen, ich traue mich nicht, also jetzt nicht bezogen auf ich kann nicht, weil dann die Gehbelastung zu groß wird, sondern ich traue mich nicht, dann fehlt einfach noch Praxis und Übung, weil eine Spirale ist etwas, was Spaß macht, was man sicher lernen kann im Sicherheitstraining und was dann auch nicht gefährlich ist und das ist durchaus auch ein Manöver, was man beim Streckenfliegen können sollte, finde ich, weil wenn man doch irgendwo mal überrascht wird oder halt einfach nur noch runter muss, dann ist es zwingend notwendig, dass man spiralen kann.

[00:31:50] Näher am Hang fliegen, ja, da muss man auch sein Gerät kennen und man muss das Vertrauen ins Gerät haben, weil wenn man sagt, wenn jetzt da ein Klapperchen kommt und ich kriege das nicht gemanagt, dann klar muss ich Hangabstand halten, aber das ist einer der Fehler, die viele Piloten machen und dann nur an sehr, sehr guten Tagen schaffen, hochzukommen, weil es gibt durchaus Tage, wo man ab und zu auch mal unterhalb der Abrisskante ankommt und da muss man einfach nah an den Hang ran.

[00:32:17] **Lucian Haas:** Dann hast du gerade gesagt, engere Kreise fliegen, also die meisten kreisen zu weit. Was ist denn für dich so ein idealer Thermekreis? Kann man den irgendwie beziffern?

[00:32:28] **Ferdinand Vogel:** Ja, also wenn ich jetzt jemandem beim Kreisen zuschauen würde, dann würde ich sagen enger, größer, aber jetzt so pauschal das so definieren, ist glaube ich schwierig. Auch mit dem Radius bringt einem jetzt glaube ich nicht viel, es ist schon so, dass wenn man so drei Meter pro Sekunde Steigen hat, dann ist auch bei einem Low-B, jetzt von der Streckung her bezogen, der Stabilo schon ziemlich auf dem Horizont. Also es ist schon dann fast immer eine Spiraleinleitung, sage ich mal fast,

[00:33:02] die man dann fliegt und es gibt sehr, sehr viele Piloten, die sehr große Positionskreise fliegen und damit dann versuchen, in der Thermik hochzukommen. Das funktioniert gut, wenn man abends fliegt, weil abends werden die Thermiken meistens größer, ein bisschen sanfter, da funktioniert das ganz gut, aber beim Streckenfliegen, wenn man um die Mittagszeit unterwegs sein möchte, dann muss man teilweise auch mal was enger kreisen. Auch Leebärte zum Beispiel, wenn man ins Lee fliegen möchte, dann sollte man zum Beispiel mal einen Satt geflogen haben oder mal einen Schirm gestallt haben, im Idealfall vielleicht sogar Sackflug fliegen können. Das ist dann so, die Königsdisziplin, dann reißt man auch nicht mehr versehentlich den Schirm ab und im Lee macht das Ganze dann auch mehr Spaß, man fühlt sich wohler, weil man sagt, na, wenn da jetzt was passiert, dann kriege ich das wieder in den Griff.

[00:33:54] Nicht jedes Lee ist ja gleich Lee und am Anfang, solange man sagt, oh nee, ich fliege nicht ins Lee, dann hat man auch noch nichts beim Streckenfliegen verloren. Das ist gerade auf der Alpen-Nordseite, da kommt man gar nicht drum rum. Da gibt es so wenig Möglichkeiten, Streckenflüge zu machen, ohne dass man in den Lee fliegt. Das ist auf

der Alpen-Südseite deutlich einfacher. Ja.

[00:34:16] **Lucian Haas:** Das heißt, Streckenfliegen heißt automatisch auch, ich muss bereit sein zum Lee fliegen.

[00:34:22] **Ferdinand Vogel:** Auf der Alpen-Nordseite schon, ja. Also außer es ist so, im Hochsommer funktioniert das ja manchmal, dass man dann rein, ja, eigentlich gar nicht thermisch unterstützt, sondern mehr so durch den Aufwind, durch den, ja, einfach nur soend quasi, von Berg zu Berg hüpfen kann, dann funktioniert das. Aber ansonsten muss man auf der Alpen-Nordseite relativ bald mal in Lees reinfliegen. Und entsprechend, Flugskills müssen dann auch vorhanden sein.

[00:34:51] **Lucian Haas:** Du sprachst gerade an, Sohren von Berg zu Berg hüpfen, also dann auch mal relativ niedrig, vielleicht auch hangnah, geländenah fliegen, ist ja auch etwas, was man viel bei Streckenflugpiloten sieht, die wirklich sehr effizient Strecke fliegen und auch große Strecken in hoher Durchschnittsgeschwindigkeit machen, dass die teilweise gar nichts machen, also nicht mehr viel aufdrehen, sondern eigentlich sagen, kurz aufdrehen und sagen, jetzt geht es schon weiter und ich fliege einfach weiter. Kann man so etwas oder wie kann man so etwas trainieren? Oder bietest du sowas als Training auch bei deinen Streckenflugseminaren an und sagst, ich zeige euch mal, wie sowas geht?

[00:35:24] **Ferdinand Vogel:** Ja, also bei meinen Streckenflugseminaren mache ich es so, dass ich immer versuche, die Gruppe beieinander zu halten und wenn mal jemand tiefer kommt, dann spirale ich mich runter und wenn ich irgendwann nicht mehr spiralen kann, weil das geht ja schon ganz schnell auf den Körper, dann stalle ich mir auch mal runter und versuche dann immer unten drunter zu fliegen, unter dem Piloten, der da am tiefsten ist und dann fliege ich zielstrebig einfach in die nächste Thermik rein und die Person muss dann hinterherkommen und wenn ich in der Thermik bin, dann bescheiße ich manchmal oder meistens, indem ich einfach einen viel zu großen Schirm habe und dann steige ich sehr, sehr gut und kann schnell wieder zu der höheren Gruppe und der Pilot unten drunter hat dann die Thermik und Thermik fliegen sollte man dann schon können, wenn man Strecken fliegen möchte, also kommt er dann schon von selber wieder hoch und dann, wenn die Gruppe beieinander ist, dann fliege ich wieder und dann fliege ich auch einfach mal voraus und fliege so effizient und schnell wie möglich

[00:36:15] in die nächste Thermik, um zu zeigen, hey, so funktioniert es und da fliegt man ja nicht einfach nur zielstrebig geradeaus, sondern es geht um Linienwahl und das ist das, was man lernen muss, Linien zu fliegen, weil jeden, wenn ich geradeaus einfach fliege und da warte ich aber 3 Meter sinken, dann ist es deutlich schlechter, als wenn ich einen kleinen Umweg fliege, aber dabei vielleicht sogar mit einem Nullschieber gar nicht so viel Höhe verliere, dann bin ich effektiver unterwegs und das habe ich gelernt durch die Segelflieger, weil die Segelflieger, die fliegen auch hauptsächlich nur geradeaus an Hammertagen und dieses geradeaus fliegen, das kann man mal zuschauen, da gibt es YouTube-Videos, wo die eine Cockpit-Kamera installiert haben und da eine Zeitraffer, einfach so einen 1000-Kilometer-Flug kann man sich da anschauen und dann sieht man ganz gut, welche Linien die denn tatsächlich so fliegen und welche Wolken fliegen sie an und wo fliegen sie die Wolken an, da lernt man wahnsinnig viel.

[00:37:09] Ich habe dafür auch einen Flugsimulator, Condor-Flight-Simulator heißt der, da fliegen wir dann manchmal im Winter gegeneinander Tasks, da kann man online Multiplayer-mäßig gemeinsam fliegen in echter Landschaft, also wir sind zum Beispiel zur Vorbereitung für die X-Alps die X-Alps-Route entlang geflogen und haben die dadurch gut kennengelernt und das ist ein sehr sehr realistischer Flugsimulator mit Wolkenentstehung, Zerfall, das Einzige, was das Ding nicht kann, ist Talwinde simulieren und auch da haben wir wahnsinnig viel gelernt, dieses gerade Ausfliegen. So habe ich dann, als wir den ersten Winter hatten, dieses Computerspiel, sage ich mal, bin ich dann das Lechthal im Frühjahr entlang geflogen und habe es sofort ausprobiert und hatte als Aufgabe mich gesetzt, das komplette Lechthal ohne einen Kreis und ich habe es hin und zurück geschafft und das ist dann einfach sagenhaft.

[00:38:02] **Lucian Haas:** Das war dann aber jetzt in dem Programm, also in dem Spiel? Nein,

[00:38:05] **Ferdinand Vogel:** im realen, mit dem Gleitschirm habe ich das dann im Frühjahr geschafft. Einmal aufdrehen und dann nur geradeaus. Die richtige Linie finden, das funktioniert. Und das kann man mit Gucken von Segelflug-Videos lernen? Ja, auch. Klingt jetzt so hochgestochen, aber nein, das ist wirklich so und wenn man dann noch den Einsatz mit dem Speed-System gut versteht und den gut einsetzen kann, dann läuft das. So ist es auch. Ich zitiere da immer gerne den Chrigel Maurer, der gesagt hat, bei jedem Thermik-Kreis fliegt man zu 50 % in die falsche

Richtung.

[00:38:40] **Lucian Haas:** Jetzt Einsatz des Speed-Systems, auch noch so ein Ding, wo es darum geht, das muss man auch lernen und sich trauen, aber auch das effizient einzusetzen. Wie kann man das denn am besten systematisch irgendwie sich aneignen? Klar kann man sagen Learning by doing, aber dann weiß ich immer noch nicht, ob ich es wirklich gut mache oder nicht.

[00:38:58] **Ferdinand Vogel:** Ja, also ich selbst habe das leider erst so richtig gelernt, als ich schon lange Wettkämpfe geflogen bin und dann angefangen habe, Zweileiner zu fliegen. Mit Zweileinern hat man so viel mehr Kontrolle beim beschleunigten Flug, weil man über die hintere Ebene so viel schnell bewirken kann. Das funktioniert beim Dreileiner leider nicht so. Und ein Zweileiner, der klappt auch nicht schnell, sondern da kommt erst mal der ganze Flügel runter und da hat man dann noch Zeit, was zu tun. So ist zumindest meistens der Dreileiner, wenn Wettkampf, deshalb gibt es viele Wettkampfloten, die sagen Nein, ich mag keinen Dreileiner mehr fliegen, weil der kommt dann manchmal einfach so Pam ist er weg und dann muss man ihn halt wieder aufmachen und wieder fliegen lassen, alles gut, aber das ist halt ein unwohles Gefühl und entsprechend ist es schwieriger mit dem Dreileiner das zu lernen, aber trotzdem gibt es da Möglichkeiten.

[00:39:50] Zum Beispiel kann man mal probieren zu nicken, mit dem Speed System zu nicken. Da muss man sich dann Gedanken machen, was passiert denn, wenn ich da schneller reintrete? Was passiert, wenn ich langsamer reintrete? Wann muss ich überhaupt treten? Wann muss ich den Beschleuniger wieder lösen? Das lernt man beim Nicken ganz gut. Funktioniert mit Low B-Schirmen nicht ganz so gut. Vor allem muss man richtig gutes Timing erwischen, damit man ihn überhaupt aufgeschaut bekommt. Was man da aber machen kann, da dann aber Vorsicht ist, über die Bremse erstmal das Nicken einleiten und dann über Speed System weitermachen und dann kann man sich ja auch Stück für Stück rantasten. Man muss ja nicht gleich mit Vollgas arbeiten, sondern man kann ja auch erstmal mit ein Drittel Gas arbeiten und das hilft ziemlich viel.

[00:40:33] **Lucian Haas:** Und wie schnell kann man einen Nicken dann wieder einbremsen? Allein nur mit dem Beschleuniger oder muss man dann doch mit der Bremse noch arbeiten?

[00:40:39] **Ferdinand Vogel:** Ja, also kann man eigentlich doch recht gut. Also die eine Möglichkeit ist eben, das Ganze nach vorne in Energie umsetzen oder eben zack raus aus dem Gas in dem Moment, wo der Schirm dann hinter einem ist oder nach hinten geht, geht man ja noch ins Gas, damit man das kompensiert. In dem Moment, wo der Schirm dann über einen wieder anfängt, drüber zu kommen, in dem Moment muss man dann ziemlich schnell aus dem Gas rausgehen und dadurch kann man dann sogar hinkriegen, dass auch mit einem Mal zack ist das Nicken weg. Weil das Nicken im beschleunigten Flug ist ja nicht so groß und wenn es mal so groß wird, wie man es über die Bremse hinkriegt, dann gehe ich meistens aus dem Gas und arbeite über die Bremse.

[00:41:19] **Lucian Haas:** Hast du einen Tipp für, was für einen Beschleuniger man da am besten an seinem Gurtzeug einsetzen sollte, mit dem man das am besten machen kann? Gut abgestuft beschleunigt fliegen und da auch gut zu reagieren?

[00:41:32] **Ferdinand Vogel:** Ja, also, es gibt keinen idealen Beschleuniger zur Zeit, würde ich sagen. Also da können die Gurtzeughersteller noch einiges machen. Die Gleitschirmszene, die stellt sich ihren Beschleuniger immer nur so ein, dass sie ansatzweise Vollgas geben können. Das ist dann das, was sie eingestellt haben. Aber eigentlich muss man jede Stufe einzeln einstellen können. Man muss die Umlenkrolle am Gurtzeug müsste man einstellen können von der Position her, um den Beschleunigerweg zu verändern. Also da gibt es noch viel zu lernen. Mit dem Sitzgurt ist es viel, viel schwieriger, das Beschleunigen zu lernen. Im Liegegurt ist es einfacher, weil man die Beschleunigerstufen ständig trittbereit hat.

[00:42:13] **Lucian Haas:** Das heißt, wer das richtig lernen will, ordentlichen Beschleuniger noch gucken, wie er das vernünftig eingestellt bekommt und vielleicht sogar auf ein Liegegurt umzusteigen. Würdest du das eh empfehlen? Du fliegst ja hauptsächlich wahrscheinlich nur noch mit Liegegurt. Deinen normalen Fliegerei, würdest du das auch normalen Piloten empfehlen oder sagen, eigentlich ist Sitzgurt schon die bessere Wahl für die normalen Flieger?

[00:42:35] **Ferdinand Vogel:** Ja, also im Sitzgurt hat man oft das Problem, dass die Gleitschirmhersteller oder die Gurtzeughersteller sich nicht so viel Mühe geben, zum Beispiel auch was die Materialwahl angeht. Also eine große Umlenkrolle ist wichtig, damit das Ganze besser flutscht und leichtgängiger ist. Wenn man am Simulator das Ganze mal ausprobiert, dann sollte man da ohne viel Kraft, also wirklich fast gar keine Kraft, den Beschleuniger bewegen können. Und da gibt es viele Sitzgurte, die da einfach nicht so gut sind. Um auf deine Frage zurückzukommen. Nein, ich empfehle nicht jedem einfach pauschalen Liegegurt. Auf keinen Fall. Man sollte sich pudelwohl unter seinem Schirm fühlen. Man sollte keinerlei Startstress haben, auch nicht am Startplatz selbst. Weil wenn ich mit Stress in den Flug reingehe, dann bringt es einem selber nichts.

[00:43:24] Die ersten zehn Minuten muss man erstmal runterkommen vom Startstress. Und so ein Liegegurt hat einfach, nochmal zusätzliche Punkte, die man beachten muss, die schief gehen können beim Starten. Das ist Zusatzstress. Deshalb keine Option, wenn ich gestresst bin beim Start. Bei der Landung genau das Gleiche. Wenn ich sage, oh ja, ich habe ab und zu harte Landungen, dann habe ich das Fliegen noch nicht so gut verinnerlicht. Dann sollte ich noch nicht mit dem Liegegurt fliegen. Gerade dieses aus dem Beinsack rauskommen. Da gibt es dann viele, die sagen, ja, das mache ich halt deutlich früher. Aber es ist einfach ein zusätzlicher Schritt, der abgearbeitet werden muss, der Zusatzkapazitäten verlangt. Und starten, landen muss sitzen. Und das Grundverständnis für das aktive Fliegen sollte auf jeden Fall auch vollständig da sein.

[00:44:10] Erst dann kann ich anfangen, mit dem Liegegurt zu arbeiten.

[00:44:15] **Lucian Haas:** Du sagst jetzt Stress und sowas. Stress ist ja auch viel, wenn man noch nicht so erfahren ist, am Anfang seiner Karriere oder sowas, wo man schneller auch mal in Stress kommen kann, weil man mit bestimmten Situationen vielleicht überfordert ist oder sie noch gar nicht kennt, vorher noch nicht so erlebt hat. Gibt es denn Sachen, wo du aus deiner heutigen Erfahrung rückblickend sagst, so aus deiner frühen Pilotenkarrierenzeit, etwas, wo du sagst, hey, da habe ich mal einen Fehler gemacht, den würde ich heute gerne ungeschehen machen?

[00:44:44] **Ferdinand Vogel:** Ja, eigentlich nicht so wirklich. Ich habe sehr, sehr langsam gelernt. Ich habe mir Zeit gelassen. Ich habe meine Angst und meinen Respekt vor dem Fliegen toleriert und gesagt, nö, der gehört dazu. Und solange ich davor bin, noch zu viel Respekt habe bzw. weiß, wenn ich da jetzt weitergehe, dann habe ich einfach nur noch Angst. Das probiere ich jetzt auch gar nicht erst aus. Habe das akzeptiert und habe sehr langsam gelernt. Also ich habe wirklich, ich glaube, nach vier Jahren, fünf Jahren meine ersten Streckenflüge groß gemacht und habe dann auch erst angefangen, mit HB-Schirmen zu fliegen oder so. Also war wirklich sehr langsam unterwegs.

[00:45:25] **Lucian Haas:** Hast du denn zu irgendeinem Zeitpunkt fliegerisch dann gerade am Anfang, mal was erlebt, wo du sagst, das war ein richtig scheiß Erlebnis? Bist du mal verunfallt oder irgendwas?

[00:45:35] **Ferdinand Vogel:** Ja, also auch ich habe mal einen Unfall hinter mir und hoffentlich kommt keiner mehr. Ich würde sagen, am Anfang hat man leider, beim Gleitschirmfliegen sollte man sich schon dessen bewusst sein, gerade wenn man dann zu thermikaktiveren Zeiten fliegt, dass einem mal was passieren kann. Das gehört mit zum Fliegen dazu. Deshalb muss Fliegen immer Spaß machen. Und mich hat es damals dann mit 18, als ich dann halt angefangen habe, mehr zu fliegen und gemerkt habe, wow, da lerne ich jetzt auch viel schneller und ich begreife das alles viel schneller. Es läuft plötzlich. Da war ich einfach mit einem neuen Schirm unterwegs, den ich noch nicht so kannte. Bin dann mit ein paar Kumpels, die eigentlich gar nichts mit dem Fliegen zu tun hatten, unterwegs gewesen in der Schweiz. Neues Fluggebiet, keine Ahnung gehabt. War ein Hike-and-Fly-Startplatz, den ich mir da rausgesucht habe.

[00:46:21] Und das war halt dann leider in einem Lee. Ich habe das nicht damals verstanden. Bin dann rausgestartet, hatte leider dann auch noch einen Leinenknoten, also wenn es kommt, dann kommt es richtig. Und habe mich dann entschieden, top zu landen. Es war ein riesen Wiesenhang, alles kein Problem. Aber in dem Moment, wo ich aufsetzen wollte, ging es einfach plötzlich so richtig runter. So wie man das kennt, wenn man am Hang entlang sohrt und plötzlich säuft man richtig durch und man muss nur noch schnell schauen, dass man vom Hang wekommt. Und in dem Moment wollte ich eigentlich gerade landen und habe mir dann die Gedanken gemacht, jetzt auf die Füße, da könnte es wehtun und ich könnte mir was brechen. Also lieber auf den Protektor, habe ich mir gedacht. Und das gibt es sehr, sehr viele, die so denken in der Gleitschirm-Szene. Und den Leuten sage ich dann immer, aus eigener Erfahrung,

[00:47:06] so, dann stellst dich jetzt mal da oben auf das Garagendach drauf, so ein, zwei Meter und jetzt hüpfst runter und machst eine Arschbombe. Oder machst doch lieber auf die Füße. Und in dem Moment, wo ich das den Leuten so sage, dann merken sie plötzlich, na, so viel vertrauen sie dem kleinen Kissen und der Protektor genannt wird dann doch nicht. Und ich hätte damals auch lieber das Fahrwerk ausfahren sollen, habe aber den Protektor genutzt und dann doch leider auch eine Rückenverletzung gehabt. Musste zum Glück nicht operiert werden und bin dann einen Monat später, durfte ja auch schon wieder fliegen.

[00:47:37] **Lucian Haas:** Du hattest ja auch mal noch einen anderen Unfall. Das war da kein Flugunfall, sondern da kamst du von deinem relativ erfolgreichen PWC in Frankreich zurück im Auto, hattest einen Autounfall. Du bist nicht gefahren, sondern warst nur Beifahrer und dann war dein Fuß ziemlich hinüber. Und wenn ich es richtig weiß, warst du, glaube ich, mehrere Monate, oder sogar mehr als ein halbes Jahr oder sowas, warst du quasi außer Gefecht gesetzt, konntest nicht mehr fliegen. Hat denn so eine Zeit, wo du dann wirklich vom Fliegen weg warst, zwangsläufig, hat das in irgendeiner Weise deine Einstellung zum Fliegen nochmal verändert, weil du dann Zeit hattest zu reflektieren oder hat das in irgendeiner Weise die Art und Weise, wie du heute fliegst, sogar beeinflusst?

[00:48:21] **Ferdinand Vogel:** Ja, ob das beeinflusst hat, wie ich heute fliege, das weiß ich nicht. Was damals war, also ja, es war über ein halbes Jahr, weil ich nicht mehr geflogen bin dann, weil ich dem Fuß einfach Zeit gegeben habe wieder, dass ich überhaupt laufen konnte. Und ich habe in der Zeit dann angefangen, mich komplett aus der Gleitschirmszene zu verabschieden quasi und habe auch nicht mehr irgendwie das Internet durchforstet oder mit meinen Kumpels übers Fliegen groß geredet. Klar, so ein bisschen was am Rande mitbekommen, aber ich habe mich, das war das erste Mal, dass ich das Gleitschirmfliegen nicht mehr als, als meine Haupt-Freizeitgestaltung hatte.

[00:48:59] **Lucian Haas:** War das Selbstschutz auch?

[00:49:02] **Ferdinand Vogel:** Vielleicht, ja. Ich habe mich damals noch nicht so damit auseinandergesetzt, was da jetzt wie mit mir abgeht. Ich habe mich dann wieder mehr aufs Studium konzentriert und die Zeit dafür genutzt und mich quasi in die Arbeit gestürzt.

[00:49:15] **Lucian Haas:** Wie war es dann, nach dieser langen Zeit wieder zurückzukommen? War das dann so, boah, einmal geflogen, dann angefixt, als hättest du da jetzt wieder den Schuss gesetzt oder so was?

[00:49:26] **Ferdinand Vogel:** Ja, also es ging dann direkt wieder ins Frühjahr und ja, ich bin dann gleich wieder Vollgas dabei gewesen und richtig gut viel geflogen.

[00:49:37] Am Anfang war es ein bisschen komisch, wieder in der Luft zu sein, aber ich habe mich gleich wieder zu Hause gefühlt. Also kurz bevor der Unfall passiert war, da hatte ich innerhalb von zwei Monaten 160 Flugstunden. Also ich war viel mehr Zeit gefühlt in der Luft als am Boden. Und entsprechend habe ich mich auch in der Luft viel, viel wohler gefühlt, ja, als beim Autofahren. Und ja,

[00:50:07] ich habe mich sofort wieder pudelwohl gefühlt.

[00:50:11] **Lucian Haas:** Nach dieser Zeit ist ja bei dir auch die Entscheidung gefallen, hey, okay, du hast das Studium fertig gehabt und du hast dann gesagt, nee, ich strebe jetzt quasi eine Karriere im Gleitschirmbereich irgendwie an und ich widme mein Leben ganz dem Gleitschirmfliegen. Hatte das auch was mit dem Unfall irgendwie zu tun? Ist diese Entscheidung in dieser Zeit auch gefallen?

[00:50:30] **Ferdinand Vogel:** Ja, also nach dem Unfall, wo ich dann ja, also es hätte auch ganz anders ausgehen können, war es schon so, dass ich quasi selber reifer geworden bin und gemerkt habe, boah, nee, das Leben muss man schon genießen, das kann auch schnell rum sein. Und habe dann das Studium nicht fertig gemacht, weil ich einfach gewusst habe, na, da bin ich zu ehrgeizig, wenn ich das jetzt fertig mache, so nach dem Motto, was du hast, hast du. Oder was man angefangen hat, sollte man zu Ende machen. Wusste ich, wenn ich das fertig mache, dann werde ich in diesem Beruf arbeiten, weil das macht Sinn dann. Und habe das dann abgebrochen und habe dann ein Jahr Tandem geflogen am Tegelberg und dabei auch viel Neues kennengelernt und vor allem auch die menschliche Seite mal kennengelernt und wie nehmen andere Piloten, also nicht Piloten, sondern andere Menschen das Fliegen dann wahr.

[00:51:22] Und das war ein sehr interessantes Jahr. Habe dann aber gemerkt so, Tag ein, Tag aus, fünfmal am Tag oder sechsmal am Tag den gleichen Smalltalk halten ist dann doch nicht so ganz meins. Und habe dann eine Lösung gesucht, was kann ich denn trotzdem noch in der Gleitschirmszene machen. Hatte vorher schon ein bisschen bei Swing mal geschnuppert als Testpilot und habe mich dann beworben. Swing konnte mich zu dem Zeitpunkt dann leider nicht nehmen als Testpilot und habe dann bei den anderen Firmen angefragt und bin dann bei Nova untergekommen.

[00:51:56] **Lucian Haas:** Ist denn diese Entscheidung zu sagen, ich lasse das Studium sein und ich werde jetzt wie auch immer Gleitschirmflieger im professionellen Bereich und alles was mit Gleitschirmen zu tun hat, würdest du das sagen, das war eine gute Entscheidung? Oder bereust du das manchmal?

[00:52:12] **Ferdinand Vogel:** Ne, bereuen tue ich es eigentlich nicht, weil also das war Elektrotechnik, was ich da studiert hatte. Vorher schon eine Berufsausbildung. Also ich habe schon was in der Tasche, sowas nicht auch jetzt mit einem nicht abgeschlossenen Studium. Habe dann aber für mich, jetzt schon festgestellt, na, ich brauche noch einen Plan B, wenn das irgendwie, warum auch immer, zum Beispiel das Wetter wird zu extrem oder mir passiert tatsächlich irgendwas oder ich kann das Gleitschirmfliegen nicht mehr ausüben, ich brauche noch irgendeinen Plan B.

[00:52:42] Und habe dann oder werde dann jetzt auch wieder das Studieren anfangen, habe mich aber für was entschieden, wo ich, auch wenn ich das jetzt einfach fünf Jahre lang nach dem Studium nicht praktiziere, dann hoffentlich trotzdem das nutzen kann, weil bei der Elektrotechnik war so mir klar, na, wenn ich jetzt wirklich drei Jahre mal nur fliegen will oder fünf, dann ist das Studium irgendwann nichts mehr wert. Und das war mir von Anfang an eigentlich dann klar, als ich gesagt habe, ne, ich lasse das jetzt. Und das war auch mit einer der Gründe, warum ich es gelassen habe.

[00:53:14] **Lucian Haas:** Wenn ich das jetzt so richtig raushöre, dann sagst du sehr, okay, vielleicht so in fünf Jahren soll das immer noch gelten. Das heißt, erst einmal sagst du, ein bisschen will ich noch weiter intensiv Gleitschirmfliegen. Was hast du denn dafür noch für Pläne für die nächste Zeit?

[00:53:29] **Ferdinand Vogel:** Ja, also ich habe letztes, na, vor zwei Jahren war ich ja mal als Supporter bei den X-Alps dabei und hatte das dann ziemlich im Fokus, das mal selber zu betreiben. Hat mich auch beworben gehabt für die X-Alps. Habe dann auch viele Hike-and-Fly-Wettkämpfe mitgemacht.

[00:53:47] **Lucian Haas:** Hast du auch gewonnen bei Border Race und sowas dann mal, ne?

[00:53:49] **Ferdinand Vogel:** Genau, Border Race hat mal richtig gut funktioniert, genau. Beim Dolomiti Superfly, das war mein letzter Hike-and-Fly Wettbewerb. Lief es dann nicht so gut, weil ich in ein Loch reingetreten war und dann Rückenprobleme hatte und dann war ich ein bisschen zu ehrgeizig und wollte weitermachen und habe dann gedacht, okay, funktioniert schon noch. Bin wieder auf den Berg hochgelaufen, habe dann aber gemerkt, na, es ging mal kurz so ein Stückchen bergab und da habe ich gemerkt, bergab laufen geht nicht mehr, dann fährt es mir voll den Rücken rein und war dann oben am Startplatz und da hat der Wind nicht gepasst. Der kam total von der Seite

[00:54:25] und war sehr, sehr stark, war noch nordphönig in den Dolomiten und mir war klar, also entweder ich lasse mich jetzt hier abholen oder ich starte trotzdem. Und hatte vorher auch schon ein oder das andere Mal mal so Erfahrungen gemacht, wo ich wusste,

[00:54:43] wenn ich vor der Entscheidung stehe am Startplatz und weiß, das Wetter ist jetzt nicht ideal zum Fliegen und ich habe die Option, ich fliege trotzdem oder ich laufe da wieder runter, dann tendiere ich eher dazu zu sagen, ah, ich bin ein guter Pilot, ich fliege trotzdem. Und da habe ich gemerkt, dass ich bei Hike & Fly-Wettkämpfen mein Risikomanagement nicht im Griff habe leider. Beim normalen Wettkampffliegen, da weiß ich, wenn es mir zu turbulent wird, dann gehe ich einfach raus, dann lasse ich die anderen an mir vorbeifliegen, aber bei den Hike & Fly-Wettbewerben wusste ich, ich habe es nicht im Griff. Nicht deshalb, weil ich nicht erster werde oder die anderen schneller sind und ich muss denen hinterher, sondern einfach, weil ich lauffaul bin. Und habe mich dann dazu entschieden, meine Bewerbung zurückzuziehen für die X-Alps und war deshalb jetzt dann auch nicht dabei.

[00:55:31] **Lucian Haas:** Ist das denn trotzdem noch eine Option für dich? Oder sagst du, nee, ich habe für mich entschieden, Hike & Fly zumindest in diesem längeren Format wie so eine X-Alps oder sowas, und das ist mir einfach zu

riskant?

[00:55:44] **Ferdinand Vogel:** Ja, also ab und zu juckt es mich schon so ein bisschen wieder, weil man, was ich so faszinierend finde, ist, dass man über Gebiete drüberfindet, wo man sonst nie vorbeikommt. Und das ist ein sehr schönes Erlebnis. Und man fliegt auch zu Tageszeiten, wo man normalerweise nicht fliegt. Man fliegt bei Wetterlagen, wo man normalerweise nicht fliegt. Also jetzt nicht die Extreme, wo gefährlich sind, sondern auch einfach mal, wo es komplett bewölkt ist. Und dann kann man trotzdem sich Stück für Stück von Berg zu Berg weiterhangeln. Und das ist ein richtig schönes fliegerisches Erlebnis. Und das vermisse ich schon. Jetzt gerade bin ich definitiv nicht fit genug, um an einem Hike & Fly Wettbewerb teilzunehmen, weil das war so einfach. Das war so abrupt, als ich die Entscheidung damals gefällt habe und habe dann auch das Training komplett eingestellt. Das merkt man meinem Körper jetzt schon an.

[00:56:30] Das heißt, lieber fliegen als laufen? Definitiv, ja. Also jetzt für die Zukunft werde ich mich weiter mehr auf die XC-Wettkämpfe quasi konzentrieren und da wieder mehr machen wollen, ja.

[00:56:45] **Lucian Haas:** Gerade wenn es ums Fliegen geht, du führst ja auch den Vogel im Namen. Nennst dich auch selber. Ich glaube, in sozialen Netzen tauchst du dann auch mit so was auf. Bist du stolz darauf, dass man da so einen Zusammenhang ziehen kann?

[00:56:59] **Ferdinand Vogel:** Ja, also es passt schon. Ist schon cool, ja.

[00:57:04] Da ich halt mit der Fliegerei aufgewachsen bin und mein Papa das halt auch schon immer so...

[00:57:10] nicht jetzt offensichtlich quasi dahergeredet, aber es war halt immer so präsent und ich kannte das auch gar nicht anders. Also mir war das lange gar nicht so bewusst, was das eigentlich bedeuten kann und was man daraus machen kann. Ich glaube, ich mache es jetzt auch noch nicht so richtig extrem, dass ich sage, ich bin der Vogel oder sonst wie. Ja.

[00:57:32] **Lucian Haas:** Hast du denn da noch selbst irgendwelche Piloten oder sonstige als Vorbilder?

[00:57:38] **Ferdinand Vogel:** Ja, also der Honorar zum Beispiel, der jetzt dann Dritter geworden ist, aber ansonsten sagenhaft geflogen ist, ist ein Vorbild. Der Tillin aus Slowenien ist ein Vorbild. Das

[00:57:53] **Lucian Haas:** heißt Honorar, Armag und Tillin Seglar. Ja, genau. Von den Namen her.

[00:57:58] **Ferdinand Vogel:** Die zwei, die sind schon nochmal ein anderes Level. Und was ich mir sonst jetzt so als Vorbild gesetzt habe, sieht man bei den Franzosen, gerade die Jungen, die da nachkommen. Ich habe das letztes Jahr erlebt gehabt oder auch jetzt beim World Cup in Frankreich. Wenn ich im Endanflug bin und im Vollgas stehe, dann bin ich sehr angespannt, weil ich halt auf keinen Fall einen Vollgasklapper haben möchte. Und bin dann froh, wenn ich über die Zeitnahme fliege und endlich aus dem Gas rausgehen kann. Und dann war es so, dass ich das so gemacht hatte aus dem Gas raus und war froh, endlich Entspannung. Und dann sehe ich, wie vor mir halt einer mit so einem Wettkampfschirm anfängt, einen Misty Flip zu fliegen und anschließend noch einen Misty Flip und dann Misty to Heli. Und ich denke mir nur so, okay, also ich habe hier gerade einfach nur Angst unter dem Schirm gehabt, so mehr oder weniger fast.

[00:58:47] Und fand das jetzt schon eher grenzwertig. Und der fliegt da jetzt noch ein schönes Akro-Programm hinterher. Also da gibt es noch viel zu lernen. Und das ist auf jeden Fall was, was so meine Baustelle ist, wo ich weiß, da kann ich noch besser werden.

[00:59:02] **Lucian Haas:** Gibt es denn was, wo du sagen würdest, da würdest du selbst gern auch mit Vorbild sein?

[00:59:10] **Ferdinand Vogel:** Ja, die Frage ist, will man wirklich Vorbild sein? Weil dann hat man ja auch doch ein bisschen Verantwortung. Ich hoffe jetzt nicht, dass ich so das Vorbild bin. Ich weiß es nicht.

[00:59:22] Ich würde mich freuen, wenn mehr Leute diesen langsamen Weg in die Gleitschirm-Szene genießen. Was ich jetzt nämlich immer wieder wahrnehme bei jüngeren Piloten, dass die sehr schnell sehr viel wollen und dann irgendwann eine schlechte Erfahrung machen und dann die Lust am Fliegen verlieren. Und das ist schade. Man muss wirklich Zeit investieren und geduldig sein und viele Erfahrungen sammeln und die wirklich ganz, ganz brav, ohne

irgendeine schlechte Erfahrung zu haben. Sonst verliert man den Spaß am Fliegen.

[01:00:01] **Lucian Haas:** Das war Ferdinand Vogel im Gespräch mit Lucian Haas. Wenn du mehr über Ferdi, seine Pilotentipps und auch seine Streckenflug-Seminare erfahren willst, so lohnt sich ein Blick auf die Website www.ferdinand-vogel.de. Wer bei dem im Podcast gefallenen Stichwort Meteo-Seminare von Lu-Glitz hellhörig geworden ist, diese Nennung war mit Ferdi nicht abgesprochen. Wer sich aber für solche Seminare interessiert, kann gerne Kontakt mit mir aufnehmen. Vielleicht bist du auch nur einfach für diesen Podcast und die vielen Infos auf dem Blog Lu-Glitz dankbar. Dann kannst du meine Arbeit unterstützen. Podz-Glitz und Lu-Glitz finanziere ich bewusst nicht durch Werbung, um die Unabhängigkeit zu wahren. Zuwendungen meiner Leser und Hörer sind aber gerne gesehen und sogar nötig, um eine professionelle Berichterstattung bieten zu können.

[01:00:48] Du kannst Lu-Glitz ganz einfach einen frei wählbaren Förderbetrag per PayPal oder Banküberweisung zukommen lassen. Die zugehörigen Daten findest du auf der Website von Lu-Glitz. Ich danke schon mal für die Unterstützung. Bis zum nächsten Mal. Ciao.

English

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

Show notes

Podz-Glitz Episode #13: Ferdinand Vogel ("Flybird") tells how he became a successful competition pilot.

Classical paragliding competitions are a world of their own. The participants race along a course defined by turning points, with the goal of being slightly faster than the others at the end. Sometimes, huge groups of over 100 female and male pilots circle in the same thermals. Like a swarm of mosquitoes.

One who does this very successfully and even counts among the world's best is Ferdinand Vogel. The now 28-year-old started paragliding at the age of 14. At 19, he took part in a youth competition and immediately finished third. Since then, paragliding races have been his passion. Among his successes are – among many others – several task wins in the Paragliding World Cup, the win of the Deutsche Meisterschaft 2015, a fourth place at the European Championship 2018, and a second place at the renowned Trofeo Monte Grappa 2019. Additionally, Ferdinand also holds the German cross-country flight record.

This year, he participated in the World Championship in the Macedonian Krusevo as a member of the German national team. He also achieved a day victory there, but did not always reach the finish line in other tasks. In the end, this meant 23rd place for him – among 150 pilots from all over the world.

In this 13th episode of Podz-Glitz, Ferdinand Vogel tells, among other things, how he became a competition pilot and how he also made paragliding his life's work. He gives insights and tips on group and thermal flying. He talks about methods on how he acquired increasingly finer knowledge about flying over time and now passes this on himself in cross-country flight seminars. And why it can be sensible not to rush anything in one's own development as a pilot.

More from Podz-Glitz at:

<http://lu-glitz.blogspot.com>

<https://soundcloud.com/lu-glitz>

If you want to promote Podz-Glitz and the blog Lu-Glitz, you can find all the relevant information at:

<https://lu-glitz.blogspot.com/p/fordern.html>

Music for this episode: "Loyalty" - GEMA-free music from <https://audeeyah.de>. License: CC BY (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>)

In the 13th episode of Podz-Glitz, Ferdinand Vogel tells how he became a successful competition pilot and what it takes to do so.

One who does this very successfully and is now even among the world's best is Ferdinand Vogel, alias Flybird. The now 28-year-old started paragliding at the age of 14. At 19, he participated in a youth competition and immediately finished third. Since then, paragliding races have been his passion. Among his successes are – among many others – several task wins in the Paragliding World Cup, the win of the Deutsche Meisterschaft 2015, a fourth place at the European Championship 2018, and a second place at the renowned Trofeo Monte Grappa 2019. Additionally, Ferdinand also holds the German cross-country flight record.

Anyone who wants to learn more about Ferdi, his pilot tips or also long-haul flight seminars, should take a look at the website: www.ferdinand-vogel.de

Links:

- among many others: <https://www.dhv.de/piloteninfos/wettbewerb-sport/gleitschirm-szene/liga/pilotenprofile/pilotenprofil-detailview/pilcat/gs/pilot/-160475/>
 - paraFlybird: <https://www.facebook.com/paraFlyBird>
 - www.ferdinand-vogel.de: <http://www.ferdinand-vogel.de/>
-

Source: <https://lu-glidz.blogspot.com/2019/08/podz-glidz-13-flybird.html>

Transcript

[00:00:00] **Ferdinand Vogel:** So, at the beginning, you don't have to go right into the middle of the podium. You can first try to circle around the outside. It's only half as intense that way.

[00:00:20] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, the Lu-Glidz podcast. Stories from the cosmos of paragliding. Today with Ferdinand Vogel and Lucian Haas at the microphone.

[00:00:36] Classic paragliding competitions are a world of their own. The participants follow a course defined by waypoints, with the goal of being slightly faster than the others at the end. Sometimes, huge groups of over 100 pilots circle in the same thermals like a swarm of mosquitoes.

[00:00:55] One who does this very successfully and even counts among the world's best is Ferdinand Vogel. Today 28 years old, he started paragliding at the age of 14. At 19, he took part in a youth competition and immediately finished third. Since then, paragliding races have been his passion. Among his many successes are several task victories in paragliding. In the last four years, Ferdinand has achieved the Paragliding World Cup, the 2015 German Championship win, a fourth place at the 2018 European Championship, and a second place at the renowned Torfeo Monte Grappa in 2019. Additionally, Ferdinand also holds the German cross-country flight record. This year, he took part in the World Championship in the Macedonian Crv Chevo as a member of the German national team. He also won a day's victory there, but didn't always reach the finish line on other tasks.

[00:01:45] In the end, that meant 23rd place for him. Out of 150 pilots from all over the world. In this 13th episode of Podz-Glidz, Ferdinand Vogel tells us, among other things, how he became a competition pilot and made paragliding his life's work. He gives insights and tips on group flying and thermals. He talks about the methods he used to gradually acquire a more refined knowledge of flying over time, which he now passes on himself in cross-country flight seminars. And why it can make sense to fly for your own development.

[00:02:24] Ferdinand, you just got back from the World Championships in Cru Chévo. You flew really well there. You even won one task, but then there was another task. That was flight day number 7, where you ended up on the ground just before the finish line along with the other top pilots of the German national team. What's it like when you're standing there on the ground realizing, damn, I blew it. That was it for the possible title dreams, I guess.

[00:02:53] **Ferdinand Vogel:** Yeah, unfortunately, it wasn't just me who messed up. It was the entire team that blew it. And that was actually the worst part. I was standing on the ground, okay. But then shortly after, Uli landed, and then Thorsten too. And then all three of us knew, oh oh, that was it. That was tough because we just knew we had no chance at a title anymore. There's no dropping of scores or anything like that for this national ranking. And accordingly, it was over. So there we were, the three of us, only a kilometer from the finish. And yeah, the mood was a bit down. Thorsten eventually tried to make amends with his easygoing attitude by saying, well, actually, the flight was pretty nice, at least up to this point. But by then, it was already over.

[00:03:39] If we had made it into the finish line, we might have even won the world title. Because Thorsten, Uli, and I were all way at the front. And we had even taken the timing. But then we had to turn around again to look for thermals. Because we wouldn't have made it over the finish line. And yeah, we even found something with 20, 30 others. But they were only about 20 meters high. And yeah, there wasn't much left to do. When the first ones among us already landed in circles. Or slid in. It was clear, this isn't going to work out very well. We'll probably be landing pretty soon too.

[00:04:20] **Lucian Haas:** That was the national ranking that was over with. Did you personally calculate any chances for yourself in the individual ranking before this World Championship?

[00:04:30] **Ferdinand Vogel:** Yeah, I don't really try to put that much pressure on myself. I mean, I imagined that a top 10 would be quite nice. In between, I eventually hoped to make it into the top 20 again. I was actually pretty sure that would work. When I finished second in the first run and did so well, I just thought, wow, yeah, there's a chance there. But I also noticed that there are one or two other pilots out there who are significantly better and more experienced than I am.

[00:04:59] **Lucian Haas:** Would you describe yourself as ambitious?

[00:05:03] **Ferdinand Vogel:** Well, maybe a bit now. Now that I've realized I can compete on a world level. Before, it was always like, well, I'm having my fun. And I learn a lot, a lot from the competitions and I just enjoy it. The other pilots around me are all more or less cut from the same cloth. And you get to know each other. It's like your own flight family among people who just live flying much more intensely.

[00:05:31] **Lucian Haas:** Was it actually always your wish to become such a successful competition pilot?

[00:05:37] **Ferdinand Vogel:** Well, actually, it wasn't. If I look back at my early days of paragliding, I remember standing on the practice slope while a competition was happening right above us. So many gliders were flying around in a thermal, and I just thought, wow, that's intense. You have to be able to do so much, learn so much, and be at it for so long just to be able to do that. Back then, I swore to myself I'd never fly competition gliders or even high-performance ones. That was my idea of flying. I just wanted to get into the air safely, comfortably, and enjoy it. And that's why, yeah, I eventually slipped into it bit by bit.

[00:06:18] **Lucian Haas:** How did you actually get into it? How did you get into paragliding?

[00:06:22] **Ferdinand Vogel:** Yeah, my father has been paragliding since before I was born. He started in 1985 or 86, so right at the beginning. And accordingly, as a child, I was always taken along, mainly to Andelsbuchen in the Bregenzer Wald. I was jumping around there as a little kid and watched my dad fly, along with many others. And it somehow really gripped me, this flying, everything involving the air in general. When I was still too young for paragliding, I started with model building. But even then, I was only ever interested in gliders. As soon as there was an engine on it, I didn't want the thing. And then at twelve, I finally managed to talk my dad into it.

[00:07:10] Or it succeeded. He managed to convince him to let me groundhandle with his old gear. And that's how it started, bit by bit—after school in the afternoon, I'd always cycle straight to our practice slope, which was about two or three kilometers away, no matter which way the wind was blowing. So I already had practice with tailwind starts early on, and I spent a lot, a lot of time there, a really lot. Then at 14, I was finally allowed to get started and was given my license to do it. Right in Andelsbuchen, too. And yeah, that's how it began.

[00:07:53] **Lucian Haas:** So you started at 14. Officially, you're only allowed to get the license at 16. So you had it then. When did the desire to maybe fly in competition come up for you? Even though you said that at the beginning, you saw the scythes and thought, "I'm never doing that." But at some point, it must have happened.

[00:08:09] **Ferdinand Vogel:** Yeah. So I was already following all sorts of things on the internet and soaking up everything available. There wasn't that much back then. And accordingly, there were some names that were interesting, mostly from the competition scene. For example, Oliver Rössel—I tried to motivate my dad to go there and listen to him every time he gave a lecture.

[00:08:39] And yeah, at the beginning, I hardly flew at all. For the first three or four years, I'd go for one or two flights every two months on the weekend. And that was it. It wasn't until I was 18 and had my own license that I really took off; I was basically in the air all the time. Then I moved to Kempten specifically for my studies, where Achim Joos had studied back then. And Manuel Nübel was there. He already had a group of young pilots around him. They were all studying there too. So it became this group that developed its own dynamic, and I somehow ended up getting swept into it.

[00:09:24] **Lucian Haas:** So you were kind of pushing and driving each other, like, okay, let's do this, let's try it together, even regarding this competition flying? Or did you just want to be better than the other person? Or what was it?

[00:09:39] **Ferdinand Vogel:** No, not at all. I mean, Manuel Nübel was already well-known in the paragliding scene back then, also in competitive sports. And before that, I was already at the Newcomer—nonsense, the Newcomer Challenge didn't exist back then. It was still called the Junior Challenge. And it was always like, I thought, I'd like to go there now. Let's see how well I fly compared to other teenagers. That was it, yeah. But there in Kempten, it was more like, hey, let's go flying together. And so we went to the mountains almost every day as soon as the weather was right, instead of going to university.

[00:10:14] **Lucian Haas:** Going back to the competitions. You did your first competitions then. Were you already good at them because you had so much practice from flying so much with your buddies?

[00:10:23] **Ferdinand Vogel:** So, my very first competition, I took part in that in Andelsbuch. It was a Staufencup. I still remember, Marc Wensauer won that one. And I was flying with a C-glider back then, it was still called a DHV-2. I took three of them. And that was already a pretty hot glider for me. But it was competitive, I'd say. At least among the beginner pilots. And then I just kind of swam along behind them. And I think I finished 60th out of about 80 participants or something. So, pretty underground.

[00:11:04] At least I flew into the finish line almost every time. And that already teaches you a lot in such smaller competitions. And then right after that, to the Junior Challenge. And at the Junior Challenge, I finished third right away. To be honest, I can't remember exactly how I did it anymore. Because back then, the young wild ones were already there, some of whom were even already in the national team, like Manuel Nübel and Sebastian Hohn at the time. And those were already the role models. Pascal Purin too. And I somehow managed to get third place back then, yeah.

[00:11:40] **Lucian Haas:** Was that like a real breakthrough where you're like, wow, I just came in third in a competition like that. I'm actually really good, I should keep going?

[00:11:50] **Ferdinand Vogel:** Yes, it really was. Especially after that, I immediately got the invitation to fly in the Deutsche Gleitschirmliga. And for me, that was it. Okay, yeah, I'll give that a try now. Now I'm a league pilot and I'm taking part. And I've already noticed that you learn so much. Back then, Achim Joos was still leading the Junior Challenge. And they passed on so much know-how to us. And yeah, Oliver Rössel was also there as a trainer and gave us many, many cross-country flight tips. Every time at the Junior Challenge, it gave you a leap that allowed you to really move forward.

[00:12:28] **Lucian Haas:** Hmm. What does a pilot actually need to bring to the table to be able to fly competition successfully? What are the most important skills from your perspective?

[00:12:37] **Ferdinand Vogel:** Yes, you should be able to fly thermals. You should feel comfortable even when it gets a bit crowded, meaning when there are more paragliders around you. You can avoid that to some extent, at least at the national championships or something, but it does happen that you're circling with ten people at the same altitude in the same thermals. And you should be able to do that. And then you shouldn't spend so much energy on yourself that you have to think, oh, I need to pull more now. So that you can basically fly subconsciously and instead consciously perceive your surroundings. That you keep the other pilots in sight, that you keep the thermal clouds in sight, and that you keep the route ahead of you in sight.

[00:13:29] It's important that you can fly freely and with an open mind.

[00:13:32] **Lucian Haas:** That means the flying itself actually has to work intuitively, and then you have the mental headspace to keep looking out for the external inputs.

[00:13:42] **Ferdinand Vogel:** Yes, exactly. The words sound a bit better, yeah. It's just that you don't necessarily need any cross-country flight experience yourself. If you just go with the flow and can fly thermals well, then it works. And then you can even stay with the impulses, with the pulk, quite well, yeah.

[00:14:00] **Lucian Haas:** What did you do to train these skills—thermals, pulk, and so on—and to get better at them? Did you perhaps approach it systematically in some way? Let's start with thermals. Did you ever say, "Wow, I need to get better at this? How can I do that?" and how did you go about doing that?

[00:14:19] **Ferdinand Vogel:** Well, at the beginning, I was always hovering around Antelsbuch and wasn't allowed to go on cross-country flights back then; I was told I had to stay in Antelsbuch, at the local mountain. So, I set myself tasks accordingly, and that was basically: I'm trying to become the highest and I'm trying to stay the highest. That's also what I always try to convey to my students in my courses—that they can practice the most there. On the days when you only want to fly for one or two hours, you can just try it. I'm trying to become the highest and, above all, to stay the highest. That helps very, very much with thermals, yes.

[00:14:55] **Lucian Haas:** Is there a trick to being the highest?

[00:14:57] **Ferdinand Vogel:** stay at the top? Yes, you also have to try to look quite quickly there—where is someone else climbing, where do I see a bird, where is a new cloud forming? And those are exactly the things you constantly need in ridge soaring, and when they jump out at you, so to speak, you can use them immediately. You learn to pay attention to that very quickly there—where is the next person climbing below me, where do I need to get on top of it?

[00:15:22] **Lucian Haas:** Second point, group flying. How can you learn or practice it so that you can handle it well? So that you can actually use a group for yourself as well?

[00:15:32] **Ferdinand Vogel:** Yeah, well, at the beginning you don't have to go into the middle of the flock. You can first try circling around the outside. It's half as wild there and you can escape at any time because you have the airspace to yourself. You can't really practice it properly. I don't think I was, I didn't find it that wild, because in Adelsbuch it's sometimes more intense, or also in Kössen if you're flying around there. I recently went out again, just did some free flight, without competition or anything in Kössen, and I was really scared because of the chaos people sometimes create there. They always think, "I've got a thermal here, I'm turning right now," and only 100 meters further someone turns left, even though it's a lift band, and they're turning back and forth, and that is much, much more exhausting than in competition, where everyone is turning in the same direction and everyone wants to center the strongest lift.

[00:16:27] So, the weak thermals on the outside, the competition pilots don't use those at all; they all just want the strongest one, and that's why it becomes compact and tight, but everyone has the same goal and the same plan, and that's why what the others do becomes predictable again.

[00:16:41] **Lucian Haas:** If you're in such a dense pack now and you have the goal you mentioned earlier—yeah, I want to be the highest possible and stay there—how can you become the highest when flying in a pack?

[00:16:53] **Ferdinand Vogel:** Yes, even there you have to clear some capacity and not just keep the pilots at your own altitude in sight, so to speak, because that's what you do constantly. You have to look up, down, right, left, front, and back, to keep everyone in view and also remember, oh, there was someone there, where did they go now? If I don't see them anymore, then it gets dangerous, and then you have to concentrate downwards and see what the paraglider below me is doing. Is the thermals shifting there? Then I have to shift with it. So, always orient yourself downwards, because if they climb away above me, I have no chance of catching up anyway, but if I orient myself downwards, I have a chance; if the thermals have passed them, they'll still reach me. They don't just disappear.

[00:17:39] So I have the best chance of observing what the lower pilots are doing.

[00:17:44] **Lucian Haas:** But now there's a huge pack, and you can't just say, "I'm moving my circle to wherever I think the thermals might be strongest." There might be 20 other pilots at your altitude somewhere around you. And they'd have to move with you. How do you nudge each other in the right direction then?

[00:18:02] **Ferdinand Vogel:** So you don't really push each other, because everyone is looking for the strongest lift.

[00:18:07] The ones on the outside, if, for example, a stronger thermal actually develops nearby, the person on the outside will usually see that eventually because they still have more capacity left, don't have to monitor as many pilots, and then head in that direction and just fly straight ahead in that direction as soon as they can. And more and more

people see that, and then the entire group shifts over like that and repositions itself. It's actually very relaxed when that happens. If both thermal cores are close to each other and equally good, then it becomes complicated again. And if the neighbor thermal even has the opposite rotation, then it gets really complicated at some point. And usually, the thermals push together towards the top and become one.

[00:18:54] And accordingly, it eventually becomes really complicated. If

[00:18:58] **Lucian Haas:** If you were to compare, you could fly the same thermals with a pulk or you could fly the thermals solo. So you can choose to center closely or do it however you like. With which shape would you probably climb faster?

[00:19:14] **Ferdinand Vogel:** That depends again on whether I'm in the mountains or in the lowlands. So, just now in Macedonia, where we had both, it was very impressive again. Because in the mountains, I can read the terrain well; I see immediately where the strongest thermals are actually breaking off. And then, by re-centering and feeling where the thermals are sucking you in, you actually find the strongest lift very well. But in the lowlands, it's often the case that where there's one bubble, there are several others right around it. And if I'm all alone there—which did happen to me in Macedonia—then you just fly into the thermals somewhere and start spinning, thinking, "Oh, this is only one meter per second. There has to be something stronger over here." All day long, you're getting four meters per second.

[00:19:59] And when you're alone, it's difficult because if you leave the lift and can't find anything else except a heavy sink, it might be the case that one small thermal is gone, and searching accordingly becomes risky. But with the thermals, if 50 pilots fly in at the same time, that group always finds the strongest lift and the strongest tube going up immediately, and it's significantly more relaxed. Flying with the group.

[00:20:27] **Lucian Haas:** That means, even in competitions, when flying solo, you almost never have the right way, at least in the lowlands, or you'll actually always get passed behind eventually.

[00:20:38] **Ferdinand Vogel:** Yeah, unless you also have some nice clouds that show you that clearly.

[00:20:45] The terrain now, at least in Macedonia, was such that you couldn't really read from the ground below where the next thermal was. So it was more like, pop, there was another one. And there should be one now, but it's only dropping at five meters per second. So it was pretty much a gamble there.

[00:21:01] **Lucian Haas:** Well, there was also a task at this WM where Marco Busetta, that was task number nine, had a 13-minute lead at the end. He somehow just broke away alone. How can something like that happen, where a group loses sight of a single pilot who flies so much better?

[00:21:17] **Ferdinand Vogel:** Yeah, well, I wasn't in the main pack, in the lead pack, so I can't give you a hundred percent accurate account of that. But he flew significantly further north, so more towards the airside, and there's probably a point where there's a slight convergence—they caught it perfectly and then, pop, he was gone, and the pack didn't notice him anymore. Otherwise, the pack would have been annoyed afterward. That's how it usually goes, and they'd catch up to him pretty quickly. But at that moment, the pack had also drifted further south, missed the convergence, was already significantly further back, and had a different ideal route. That means their focus wasn't set in his direction at all. That's probably how he managed to stay undetected.

[00:22:04] And it's quite possible that the pack slows down towards the end, because towards the end you're no longer trying to fly fast and ahead, but you're trying to get up high so that you have the perfect starting position relative to the others. It's not necessarily about flying the task as fast as possible in a competition, but just faster than the others. And accordingly, good positioning in the final approach makes a huge difference.

[00:22:27] **Lucian Haas:** Is a success like Marco's in that case also largely a matter of luck, that he just happened to hit that one good spot?

[00:22:37] **Ferdinand Vogel:** Yeah, I think so.

[00:22:40] As far as I know, he put it that way too when they asked him, because several pilots tried it. I tried it once or twice as well. And if you fly into a larger sink once, you're just about to hit the ground, and then it only slowly moves

back up with very weak lift, and the thermals settle on you, catch you better because of that, and then you're gone.

[00:23:04] **Lucian Haas:** How much luck is actually involved in competition flying when you see results like that, even from a World Championship? What would you say? What portion is truly the pilots' absolute skill and what portion is still luck?

[00:23:21] **Ferdinand Vogel:** Yeah, it's hard to say. Well, in Macedonia, it was down to a lot of luck, because even if two pulks formed, it was just a matter of which pulk caught another thermal before the finish. I think you could actually see that in the results list if you look further down, around 100th place; there were top pilots there who usually win a task or something, who were down there because they either tried something that didn't work out and then they were suddenly at the back, or, as happened to me twice, you lose the pulk at some point and then catching up is almost impossible alone, and if you then come down again and there's no more thermal, then bam, you're on the ground.

[00:24:09] I think that has a lot to do with the fact that there was a lot of flat country involved. What's often done in the World Cup—the World Cup pilots often prefer flying in flat country rather than in the mountains—is simply because the conditions in the mountains are harsher, more turbulent, and accordingly, the whole thing becomes more dangerous and things just happen more often. So, in a World Cup in Switzerland, there are normally more accidents than in a flat country flying area. Now, at the World Championships in Macedonia, I think we had three rescue descents, two collisions where everything was fine, and yeah, that was it.

[00:24:50] **Lucian Haas:** Would you say then, in such classic competitions, if you distinguish between flatland and mountain competitions, that they are basically harder in the mountains, or is it more that it shows who is actually the better pilot?

[00:25:05] **Ferdinand Vogel:** Well, that's just a matter of taste. I mean, if you talk to a flatland pilot, he'd say, "Well, only good pilots can fly flatland," but the Swiss would say, "Well, in flatland, no, in flatland, that's just luck." I'd define myself more as a mountain pilot, but you have to be able to fly flatland too, because it's just as much a part of it in the World Cup and now also in the World Championships. So, both.

[00:25:37] **Lucian Haas:** If a young pilot comes along and says, "Wow, Ferdinand has had so many successes and he's still a young guy," and decides to take him as a role model, what would you recommend to him? What can he do to maybe not be just as successful, but still take a good step forward? How can he become a better pilot? What should he do? Which skills should he work on, and perhaps in what order? What's the most important thing to tackle first, and how can he build on that?

[00:26:10] **Ferdinand Vogel:** Yeah, where do we start? I think, for one thing, you have to be extremely motivated and curious. You have to soak up everything you can get your hands on. Back then, I attended one lecture after another and read through the technical articles. And all that knowledge, you just have to try to apply it. I mean, you also constantly give great weather lectures or write articles about it. And I always try to pull out the pieces that fit well for me and then try to apply them in practice and find parallels. Does that match up? How can you actually apply that in practice?

[00:26:58] Yes, how can you train for that? Well, you have to train for competition flying in competitions. Unfortunately. There's no other way. So you need a lot of competitions to get good at it. Although, at the beginning, at least for me, it felt like you had to be at a competition every other weekend to be able to fly that well. But that's not it. I think I had about six or seven competitions a year on average. That's already a lot, but it's also... a fair amount of

[00:27:27] **Lucian Haas:** time, what goes into that already.

[00:27:29] **Ferdinand Vogel:** Yeah, well, not every competition lasts two weeks; there are also many weekend competitions. But cross-country flight is definitely part of that too. You have to train and practice it as well. There are many competition pilots who really only go to competitions. But nowadays you notice that's no longer enough. I mean, the people flying right at the front—what we noticed now, for example, with Jael, the Swiss woman, she flew super well at the World Championships, and in the spring, they flew a record together in France. And you could tell that she's quite experienced in terms of cross-country flight.

[00:28:07] **Lucian Haas:** If you're saying that cross-country flying is the other thing you need to be good at, what are the basic things you'd say someone should work on first? Thermals. How can you work on thermal flying for yourself? Or does that only work if you have some kind of external correction? Should you get some support? Someone who flies with you and then says, "No, you need to turn tighter" or "you're waving the outside brake way too much" or whatever?

[00:28:35] **Ferdinand Vogel:** Yeah, well, most people mainly just use the inside brake, and thermals and active flying are mostly about the outside brake. For example, the cranking technique itself. So it's definitely true that if you say, "Yeah, every now and then I lose the thermal or the thermal is gone," then you're not really a good thermal flyer yet, because at least now, referring to the mountains, it's like this: you actually rarely, rarely lose thermals because you keep rising within the thermal yourself and you can actually almost never lose them.

[00:29:13] **Lucian Haas:** That works at least if it's a standing thermal, so not just a single bubble passing through, but you just say, that's the home thermal or the real thermal that pulls through, and it pulls from the terrain where it detaches all the way up to the cloud base as a thermal column, and you basically can't lose that, you say.

[00:29:29] **Ferdinand Vogel:** Yeah, no, I mean, I'm actually almost certain now that even if you have a bubble, so even if they're no longer rising beneath you, it still works that you can stay in the bubble. I assume that there's another small rotor within the bubble itself, so to speak, that provides the additional lift. I think you actually told me that in one of your lectures.

[00:29:55] And I've tried to sense that now, and that's how I feel it too—when I know I'm super low in this bubble and they're already sinking away below me while still climbing above me, I really have to work to stay inside it. It can happen that you lose your way when you're at the very bottom, but when you're at the very top, you always notice that you catch up from below much faster. So you can really feel that and notice it too.

[00:30:19] **Lucian Haas:** You also offer cross-country flight seminars yourself, and probably all kinds of pilots show up there, some who already have a bit of cross-country flight experience, others maybe a bit more, and so on. Even so, you're probably there for the overachiever, the one who's always sitting somewhere way up there, positioning themselves at the very top of the thermals, while I look at my chicks flying around down there somehow and trying to keep them together. Is there anything like, how should I call it, the biggest common mistake—not the lowest common denominator, but the biggest common mistake—that everyone still somehow makes, where you could say if they stopped doing that, a lot would already be gained?

[00:31:00] **Ferdinand Vogel:** Yeah, so the biggest mistake is that people make circles that are too large, that they're too far away from the slope, and those are both points where you notice that there's still a bit of flying routine missing. That you don't feel comfortable under the glider yet, because if I don't dare to make tight circles or, in case of doubt, even say I don't dare to spiral, I don't dare—so not referring to I can't, because then the load on the controls would be too great, but I don't dare—then there's simply a lack of practice and exercise, because a spiral is something that's fun, something you can certainly learn in SIV training, and which then isn't dangerous, and that is definitely a maneuver that you should be able to do when cross-country flying, I think, because if you're ever surprised somewhere or just have to get down, then it's absolutely necessary that you can spiral.

[00:31:50] Flying closer to the slope—well, you have to know your gear and have confidence in it, because if you're thinking, "What if there's a small collapse and I can't manage it," then of course you have to keep your distance from the slope. But that's one of the mistakes many pilots make, and they only manage to get up on very, very good days, because there are definitely days where you might occasionally end up below the collapse line, and in those cases, you just have to get close to the slope.

[00:32:17] **Lucian Haas:** You just said to fly tighter circles, so most people circle too wide. What would be an ideal thermal circle for you? Can you put a number on that somehow?

[00:32:28] **Ferdinand Vogel:** Yeah, so if I were watching someone circling, I'd say tighter, bigger, but defining it like that in general terms is probably difficult. Even with the radius, I don't think it helps you much; it's already to the point where if you have about three meters per second of climb, then even with a Low-B, in terms of the stretch, the stabilizer is already pretty much on the horizon. So it's almost always a spiral entry, I'd say, almost.

[00:33:02] that you then fly, and there are very, very many pilots who fly very large position circles and try to climb in the thermals with them. That works well if you fly in the evening, because in the evening the thermals usually get larger and a bit smoother, so that works quite well, but with cross-country flying, if you want to be out there around noon, you sometimes have to circle a bit tighter. Also, for lee-riding, for example, if you want to fly into the lee, you should have flown a saddle once or stalled a glider, in the ideal case maybe even be able to fly a deep stall. That's like the ultimate discipline; then you don't accidentally tear the glider off anymore, and it's also more fun in the lee, you feel more comfortable because you say, well, if something happens now, I can get it back under control.

[00:33:54] Not every lee is the same, and at the beginning, as long as you're saying, "Oh no, I'm not flying into the lee," you haven't lost anything in terms of cross-country flying. That's especially true on the north side of the Alps; you just can't get around it. There are so few opportunities to do cross-country flights there without flying into the lee. It's significantly easier on the south side of the Alps. Yes.

[00:34:16] **Lucian Haas:** That means cross-country flying automatically means I have to be prepared to fly into the lee.

[00:34:22] **Ferdinand Vogel:** On the north side of the Alps, yes. Well, except for when it's like in mid-summer, it sometimes works where you're not really supported by thermals at all, but more so by the lift, by just, yeah, basically just soaring, hopping from mountain to mountain, then it works. But otherwise, on the north side of the Alps, you have to fly into lee relatively soon. And accordingly, the flight skills have to be there.

[00:34:51] **Lucian Haas:** You just mentioned hopping from peak to peak, so that also involves flying relatively low, maybe even close to the slope or the terrain. That's something you see a lot with cross-country flight pilots who fly very efficiently and cover long distances at high average speeds—they sometimes don't do much at all, like not doing much turning, but rather saying, "okay, a quick turn and now we're moving on," and they just keep going. How can you train something like that? Or do you offer something like that as training in your cross-country flight seminars and say, "Let me show you how to do this"?

[00:35:24] **Ferdinand Vogel:** Yes, so in my cross-country flight seminars, I do it this way: I always try to keep the group together, and if someone drops down, I spiral down myself. And when I can't spiral anymore, because that takes a toll on the body pretty quickly, I'll stall myself down and then try to fly underneath, under the pilot who is at the lowest point, and then I just fly purposefully into the next thermal. Then that person has to follow, and when I'm in the thermal, I sometimes—or mostly—cheat by having a glider that's way too big, so I climb very, very well and can quickly get back to the higher group. The pilot underneath then has the thermal, and you should already know how to fly thermals if you want to fly cross-country, so he'll eventually climb back up on his own. Then, once the group is together again, I fly again, and I'll also just fly ahead, flying as efficiently and quickly as possible.

[00:36:15] into the next thermals to show, hey, this is how it works, and you don't just fly straight ahead, it's about line choice, and that's what you have to learn, how to fly lines, because if I just fly straight ahead and wait there for 3 meters of sink, then it's significantly worse than if I fly a small detour, but maybe don't lose much altitude in the process, perhaps even with a zero-slider; then I'm moving more effectively, and I learned that from the sailplanes, because the sailplanes also mainly just fly straight on hammer days, and you can watch this straight flying, there are YouTube videos where they've installed a cockpit camera and there's a time-lapse, you can watch a 1,000-kilometer flight just like that, and then you can see quite well which lines they actually fly, which clouds they fly around, and where they fly around the clouds; you learn an incredible amount from that.

[00:37:09] I also have a flight simulator for that, it's called Condor Flight Simulator; sometimes in the winter we fly tasks against each other, where you can fly together online in multiplayer in real landscapes. For example, as preparation for the X-Alps, we flew along the X-Alps route and got to know it well that way, and it's a very, very realistic flight simulator with cloud formation and dissipation. The only thing the thing can't do is simulate valley winds, but even there we learned a lot about this flying straight ahead. So, when we had our first winter, I flew along the Lechthal in the spring in this computer game, let's say, and tried it out immediately, setting myself the task of flying the entire Lechthal without a single circle, and I made it there and back, which is just incredible.

[00:38:02] **Lucian Haas:** Was that in the program, then? In the game? No,

[00:38:05] **Ferdinand Vogel:** in real life, I managed that with the paraglider in the spring. One turn and then just straight ahead. Finding the right line, that works. And can you learn that by watching soaring videos? Yes, you can. It sounds so sophisticated right now, but no, that's really how it is, and if you also understand the use of the speed system well and can use it well, then it works. That's how it is. I always like to quote Chrigel Maurer, who said that in every thermal circle, you fly in the wrong direction 50% of the time.

[00:38:40] **Lucian Haas:** Now, using the speed system is also one of those things where you have to learn and dare to use it, but also use it efficiently. What's the best way to systematically acquire that? Sure, you can say learning by doing, but then I still don't know if I'm actually doing it well or not.

[00:38:58] **Ferdinand Vogel:** Yeah, well, unfortunately, I only really learned that after I'd been flying competitions for a long time and then started flying two-liners. With two-liners, you have so much more control during accelerated flight because you can achieve so much quickly through the rear plane. That doesn't work as well with three-liners, unfortunately. And a two-liner doesn't collapse quickly either; first, the whole wing comes down, and then you still have time to do something. That's at least usually the case with the three-liner in competition, which is why there are many competition pilots who say, "No, I don't want to fly a three-liner anymore," because sometimes it just goes "Bam, it's gone," and then you have to reopen it and let it fly again—it's all fine, but it's just an uneasy feeling, and accordingly, it's harder to learn that with the three-liner, but there are still possibilities.

[00:39:50] For example, you can try to pitch with the speed bar. You have to think about what happens if I push in faster? What happens if I push in slower? When do I have to push at all? When do I have to release the speed bar? You learn that quite well with pitching. It doesn't work quite as well with low B gliders. Above all, you have to hit the right timing just to get it to look up at all. What you can do there, though—but be careful—is to initiate the pitch using the brake first and then continue with the speed bar, and then you can feel your way through it bit by bit. You don't have to go full throttle right away; you can start with about a third of the pressure, and that helps a lot.

[00:40:33] **Lucian Haas:** And how quickly can you brake a pitch again? Just with the speed bar, or do you still have to work with the brake?

[00:40:39] **Ferdinand Vogel:** Yes, well, you actually can quite well. One way is to convert the whole thing into forward energy, or just snap out of the acceleration the moment the glider goes behind you or moves backward; you go into acceleration to compensate for that. The moment the glider starts coming over you again, you have to get out of the acceleration pretty quickly, and by doing that, you can even manage to get that pitch out in one quick motion. Because the pitch in accelerated flight isn't that large, and if it ever gets as big as you can handle with the brake, I usually get out of the acceleration and work with the brake.

[00:41:19] **Lucian Haas:** Do you have a tip on what kind of speed bar one should best use on their harness to do this most effectively? One that allows for well-graduated speed bar flying and is also easy to react to?

[00:41:32] **Ferdinand Vogel:** Yes, well, I'd say there's no ideal speed bar at the moment. So, the harness manufacturers still have a lot of work to do. The paragliding scene always just sets up their speed bar so they can barely give it full throttle. That's just how they have it set. But actually, you have to be able to adjust every stage individually. You'd have to be able to adjust the position of the pulley on the harness to change the speed bar travel. So, there's still a lot to learn there. With a seat harness, it's much, much harder to learn accelerating. In a liegegurt, it's easier because you have the speed bar stages ready to be depressed at all times.

[00:42:13] **Lucian Haas:** That means anyone who wants to learn this properly should look into a decent speed bar, see how to get it adjusted correctly, and maybe even switch to a pod harness. Would you actually recommend that? You probably only fly with a pod harness now. For your normal flying, would you recommend that to regular pilots, or would you say that a seat harness is actually the better choice for normal flyers?

[00:42:35] **Ferdinand Vogel:** Yes, well, with a seat harness, you often have the problem that the paraglider manufacturers or the harness manufacturers don't put much effort into things, for example regarding the choice of materials. So, a large pulley is important so that the whole thing slides better and is easier to operate. When you try it out on the simulator, you should be able to move the speed bar without much effort, I mean really almost no effort at all.

And there are many seat harnesses that just aren't very good at that. To get back to your question. No, I don't just recommend a liegegurt to everyone across the board. Not at all. You should feel completely comfortable under your glider. You shouldn't have any launch stress, not even at the launch site itself. Because if I go into the flight with stress, it doesn't do me any good.

[00:43:24] For the first ten minutes, you have to calm down from the stress of the launch. And a liege harness simply has, again, additional points to consider that can go wrong during the launch. That's extra stress. That's why it's not an option for me if I'm stressed at the launch. Exactly the same thing applies to the landing. If I say, oh yeah, I have hard landings every now and then, then I haven't internalized flying well enough yet. Then I shouldn't be flying with a liege harness. Especially getting out of the leg bag. There are many who say, yeah, I just do that much earlier. But it's simply an additional step that has to be executed, which requires extra capacity. Launching and landing have to be second nature. And the basic understanding of active flying should definitely be fully there as well.

[00:44:10] Only then can I start working with the liegegurt.

[00:44:15] **Lucian Haas:** You're talking about stress and stuff like that. Stress is a big deal when you're not very experienced yet, at the start of your career or something, where you can get stressed more quickly because you might be overwhelmed by certain situations or don't know them at all yet, haven't experienced them before. Looking back at your experience today, is there anything from your early pilot career where you'd say, hey, I made a mistake there that I'd like to undo today?

[00:44:44] **Ferdinand Vogel:** Well, not really. I learned very, very slowly. I took my time. I tolerated my fear and my respect for flying and said, no, that's part of it. And as long as I'm facing it, still have too much respect, or know that if I go any further, I'll just be scared—I don't even try that. I accepted that and learned very slowly. So I really, I think, didn't do my first long-distance flights until after four or five years, and I only started flying with HB-gliders or something after that. So I was really moving at a very slow pace.

[00:45:25] **Lucian Haas:** Did you experience anything at any point, especially at the beginning, that you'd say was a really shitty experience? Did you ever have an accident or something?

[00:45:35] **Ferdinand Vogel:** Yeah, well, I've had an accident behind me too, and hopefully, no one else will. I'd say that at the beginning, when paragliding, you unfortunately have to be aware that something can happen to you, especially when you're flying during more thermal-active times. That's part of flying. That's why flying always has to be fun. And back then, when I was 18 and started flying more, I noticed, wow, I'm learning much faster now and I'm grasping everything much quicker. It's suddenly clicking. I was out with a new glider that I didn't know that well yet. I went out with a few buddies who actually had nothing to do with flying in Switzerland. A new flight area, had no idea. It was a hike-and-fly launch site that I had picked out.

[00:46:21] And that was unfortunately in a lee. I didn't understand that back then. I took off, and unfortunately, I also had a line knot—so when it happens, it happens properly. And I decided to land on top. It was a huge grassy slope, no problem at all. But at the moment I wanted to touch down, it just suddenly dropped so hard. Like you know when you're soaring along a slope and suddenly you sink right through and you just have to quickly make sure you get away from the slope. And at that moment, I actually wanted to land and I thought to myself, now, on my feet, that could hurt and I could break something. So better on the protector, I thought. And there are very, very many who think like that in the paraglider scene. And I always tell those people, from my own experience,

[00:47:06] so, you stand up there on the garage roof, like one or two meters up, and now you jump down and do a backflip. Or you'd rather land on your feet. And in the moment I tell people that, they suddenly realize, well, they don't trust that little cushion called the protector that much after all. And I should have extended the landing gear back then too, but I used the protector and unfortunately ended up with a back injury. Luckily I didn't need surgery and a month later, I was allowed to fly again.

[00:47:37] **Lucian Haas:** You also had another accident once. That wasn't a flight accident; you were returning from your relatively successful PWC in France by car and had a car accident. You weren't driving, you were just a passenger, and then your foot was pretty messed up. And if I remember correctly, I think you were out of commission for several

months, or even more than half a year or something, you basically couldn't fly. During that time when you were really away from flying, did that inevitably change your attitude towards flying in any way because you had time to reflect, or did it influence the way you fly today in any way?

[00:48:21] **Ferdinand Vogel:** Yeah, I don't know if that influenced how I fly today. What happened back then—well, yeah, it was over half a year because I didn't fly then, I just gave my foot time to recover so that I could walk at all. And during that time, I started to basically completely distance myself from the paragliding scene, and I didn't really browse the internet or talk much with my buddies about flying anymore. Sure, I'd catch a bit of stuff on the sidelines, but for the first time, I no longer had paragliding as my main leisure activity.

[00:48:59] **Lucian Haas:** Was that also self-protection?

[00:49:02] **Ferdinand Vogel:** Maybe, yeah. I hadn't really processed what was happening with me back then. I just focused more on my studies again, used that time for that, and basically threw myself into my work.

[00:49:15] **Lucian Haas:** What was it like coming back after all that time? Was it like, wow, I flew once and then I was hooked, like you'd suddenly found your spark again or something?

[00:49:26] **Ferdinand Vogel:** Yeah, so it went straight back into the spring and yeah, I was back at it full throttle right away and flew a lot, really well.

[00:49:37] At first, it was a bit weird being back up in the air, but I felt right at home again immediately. So, just before the accident happened, I had 160 flight hours within two months. I felt like I spent much more time in the air than on the ground. And accordingly, I felt much, much more comfortable in the air, yeah, than when driving a car. And yeah,

[00:50:07] I felt right at home again immediately.

[00:50:11] **Lucian Haas:** After that period, you also made the decision, hey, okay, you finished your studies and then you said, no, I'm basically aiming for a career in the paraglider field now and I'm dedicating my life entirely to paragliding. Did that have something to do with the accident too? Was that decision made during that time as well?

[00:50:30] **Ferdinand Vogel:** Yeah, so after the accident, where, you know, it could have ended completely differently, I basically matured and realized, wow, no, you have to enjoy life, it can be over in a flash. And I didn't finish my studies because I just knew, well, I'm being too ambitious if I finish it now, like in the sense of "what you have, you have" or that you should finish what you started. I knew that if I finished it, I'd end up working in that profession, because that would make sense then. So I dropped out and flew tandem for a year at Tegelberg, and in the process, I learned a lot of new things, and especially the human side—how other people, not pilots, but other people, perceive flying.

[00:51:22] And that was a very interesting year. But then I realized that doing the same small talk five or six times a day, day in and day out, just isn't really my thing. So I looked for a solution—what else can I do in the paragliding scene? I had already done a bit of test piloting with Swing before as a trial, and then I applied. Unfortunately, Swing couldn't take me on as a test pilot at that time, so I inquired with the other companies and ended up at Nova.

[00:51:56] **Lucian Haas:** Was this decision to say, I'm dropping out of my studies and I'm going to become a professional paraglider and do everything to do with paragliders—would you say that was a good decision? Or do you ever regret it?

[00:52:12] **Ferdinand Vogel:** No, I don't really regret it, because I was studying electrical engineering. Before that, I already did a vocational training. So I already have something in my pocket, not like now with an unfinished degree. But I've realized for myself now, well, I still need a plan B if somehow, for whatever reason, for example, the weather becomes too extreme or something actually happens to me or I can't do paragliding anymore, I still need some kind of plan B.

[00:52:42] And I have, or will now, start studying again, but I've decided on something where, even if I don't practice it for five years after my studies, I can hopefully still use it. Because with electrical engineering, it was clear to me: well, if I really just want to fly for three or five years, then the degree won't be worth anything at some point. And that was actually clear to me from the start when I said, no, I'm dropping it. And that was also one of the reasons why I quit.

[00:53:14] **Lucian Haas:** If I'm hearing you correctly, you're saying, okay, maybe that should still hold true in about five years. That means, first of all, you're saying you want to continue paragliding intensively for a bit. What other plans do you have for the near future?

[00:53:29] **Ferdinand Vogel:** Yeah, well, last—no, two years ago, I was there as a supporter for the X-Alps and I was pretty focused on doing it myself. I even applied for the X-Alps. I've also taken part in many Hike-and-Fly competitions.

[00:53:47] **Lucian Haas:** Did you win at Border Race and stuff like that too, right?

[00:53:49] **Ferdinand Vogel:** Exactly, Border Race worked really well once, exactly. At the Dolomiti Superfly, which was my last hike-and-fly competition, it didn't go so well because I stepped into a hole and then had back problems, and then I was a bit too ambitious and wanted to keep going and thought, okay, it's still working. I ran back up the mountain, but then I noticed, well, it worked for a short bit downhill and then I realized, running downhill isn't working anymore, then it hit my back really hard and I was at the launch site at the top and the wind wasn't right. It was coming totally from the side.

[00:54:25] and it was very, very strong, still north-facing in the Dolomites, and it was clear to me: either I let myself get picked up here or I launch anyway. And I'd already had one or the other experience before where I knew,

[00:54:43] when I'm standing at the launch site facing the decision, knowing the weather isn't ideal for flying and I have the option to either fly anyway or hike back down, I tend to lean towards saying, "Ah, I'm a good pilot, I'll fly anyway." And that's where I realized that, unfortunately, I don't have my risk management under control during Hike & Fly competitions. In normal competition flying, I know that if it gets too turbulent for me, I just get out, I let the others fly past me, but with the Hike & Fly competitions, I knew I didn't have it under control. Not because I won't come in first or because the others are faster and I have to chase them, but simply because I'm lazy when it comes to hiking. And I then decided to withdraw my application for the X-Alps, which is why I wasn't there.

[00:55:31] **Lucian Haas:** Is that still an option for you? Or do you say, no, I've decided for myself that Hike & Fly, at least in this longer format like an X-Alps or something, is just too risky for me?

[00:55:44] **Ferdinand Vogel:** Yeah, well, every now and then I do get a bit of an itch again, because what I find so fascinating is that you can fly over areas that you'd otherwise never get to see. And that's a really beautiful experience. You also fly at times of day when you normally wouldn't. You fly in weather conditions where you normally wouldn't. So not the extremes that are dangerous, but also just, for example, when it's completely overcast. And even then, you can still manage to crawl from peak to peak, bit by bit. And that's a really great flying experience. And I do miss that. Right now, I'm definitely not fit enough to participate in a Hike & Fly competition, because it was just so simple. It was so abrupt when I made the decision back then and completely stopped training. My body is already starting to show it.

[00:56:30] So, flying instead of running? Definitely, yes. So for the future, I'm going to focus more on XC competitions, so to speak, and want to do more of that again, yeah.

[00:56:45] **Lucian Haas:** Especially when it comes to flying, you even have the bird in your name. You call yourself that too. I guess you also show up on social media with something like that. Are you proud that people can make that connection?

[00:56:59] **Ferdinand Vogel:** Yeah, so it does fit. It's pretty cool, yeah.

[00:57:04] Since I grew up with aviation and my dad was always like that...

[00:57:10] I'm not obviously just talking out of my hat about it now, but it was always so present and I didn't know it any other way. So for a long time, I wasn't really aware of what it actually means or what you can do with it. I don't think I'm doing anything super extreme now, like saying I'm the Vogel or something. Yeah.

[00:57:32] **Lucian Haas:** Do you still have any pilots or others as role models?

[00:57:38] **Ferdinand Vogel:** Yeah, so Honorar, for example, who finished third but flew incredibly well, is a role model. Tillin from Slovenia is a role model. That

[00:57:53] **Lucian Haas:** It's called Honorar, Armag, and Tillin Seglar. Yeah, exactly. Just based on the names.

[00:57:58] **Ferdinand Vogel:** Those two are on a different level altogether. And what I've set as a role model for myself, you can see with the French, especially the young ones coming up. I experienced that last year, or also now at the World Cup in France. When I'm in the final approach and going full throttle, I'm very tense because I definitely don't want a full-throttle collapse. And I'm just happy when I fly past the timing and can finally take my foot off the gas. And it was like, I'd done that, taken my foot off the gas, and was happy to finally relax. And then I see someone in front of me start to fly a Misty Flip with a competition glider, followed by another Misty Flip, and then a Misty to Heli. And I just think to myself, okay, so I was basically just scared under the glider, more or less.

[00:58:47] And I found that to be pretty borderline already. And then he flies a beautiful Akro program right after. So there's still a lot to learn. And that's definitely something I'm working on, where I know I can still get better.

[00:59:02] **Lucian Haas:** Is there anything where you would say you'd like to be a role model yourself?

[00:59:10] **Ferdinand Vogel:** Yeah, the question is, do you really want to be a role model? Because then you have a bit of responsibility. I'm not hoping to be that kind of role model. I don't know.

[00:59:22] I would be happy if more people enjoyed this slow path into the paragliding scene. Because what I keep noticing with younger pilots is that they want so much very quickly, and then at some point they have a bad experience and lose the desire to fly. And that's a shame. You really have to invest time and be patient and gather a lot of experience, and do it really, really properly, without having any bad experiences. Otherwise, you lose the fun of flying.

[01:00:01] **Lucian Haas:** That was Ferdinand Vogel in conversation with Lucian Haas. If you want to learn more about Ferdi, his pilot tips, and also his cross-country flight seminars, it's worth taking a look at the website www.ferdinand-vogel.de. If you were alerted by the mention of Lu-Glidz's meteo seminars during the podcast, that mention was not agreed upon with Ferdi. However, if you are interested in such seminars, feel free to contact me. Perhaps you are simply grateful for this podcast and the many pieces of information on the Lu-Glidz blog. In that case, you can support my work. I deliberately do not finance Podz-Glidz and Lu-Glidz through advertising in order to maintain independence. However, contributions from my readers and listeners are welcome and even necessary in order to be able to offer professional reporting.

[01:00:48] You can easily send Lu-Glidz a donation of your choice via PayPal or bank transfer. You can find the relevant details on the Lu-Glidz website. Thanks in advance for your support. Until next time. Ciao.

Français

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

Show notes

Podz-Glitz Folge #13 : Ferdinand Vogel ("Flybird") raconte comment il est devenu un pilote de compétition à succès.

Les compétitions de parapente classiques sont un monde à part entière. Les participants parcourent un itinéraire défini par des points de passage, avec pour objectif d'être un peu plus rapides que les autres à la fin. Parfois, d'immenses groupes de plus de 100 pilotes tournoient dans la même thermique. Comme un essaim de moustiques.

L'un de ceux qui réussit très bien et qui compte même parmi les meilleurs au monde est Ferdinand Vogel. Aujourd'hui âgé de 28 ans, il a commencé la parapente à l'âge de 14 ans. À 19 ans, il a participé à une compétition de jeunes et a terminé troisième dès le premier essai. Depuis lors, les courses de parapente sont sa passion. Parmi ses succès figurent – entre bien d'autres – plusieurs victoires d'épreuves au Paragliding World Cup, la victoire au Deutsche Meisterschaft 2015, une quatrième place aux championnats d'Europe 2018 et une deuxième place au renommé Trofeo Monte Grappa 2019. De plus, Ferdinand détient également le record allemand de vol de distance.

Cette année, il a participé en tant que membre de l'équipe nationale allemande aux championnats du monde à Krusevo, en Macédoine. Il y a également remporté une victoire quotidienne, mais n'a pas toujours atteint la ligne d'arrivée lors d'autres épreuves. Au final, cela lui a valu la 23e place – parmi 150 pilotes du monde entier.

Dans ce 13e épisode de Podz-Glitz, Ferdinand Vogel raconte notamment comment il est devenu pilote de compétition et comment le parapente est devenu le contenu même de sa vie. Il donne des aperçus et des conseils sur le vol en groupe et le vol thermique. Il parle des méthodes par lesquelles il a acquis avec le temps un savoir de plus en plus précis sur le pilotage et qu'il transmet désormais lui-même lors de séminaires de vol de cross-country. Et pourquoi il peut être judicieux de ne rien précipiter dans son propre développement en tant que pilote.

Plus de Podz-Glitz sur :

<http://lu-glitz.blogspot.com>

<https://soundcloud.com/lu-glitz>

Si vous souhaitez promouvoir Podz-Glitz et le blog Lu-Glitz, vous trouverez toutes les informations correspondantes sous :

<https://lu-glitz.blogspot.com/p/fordern.html>

Musique de cet épisode : "Loyalty" - Musique libre de droits de <https://audeeyah.de>. Licence : CC BY (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>)

Dans le 13e épisode de Podz-Glitz, Ferdinand Vogel raconte comment il est devenu un pilote de compétition à succès et ce qu'il faut savoir pour y parvenir.

L'un de ceux qui réussit très bien et qui compte désormais parmi les meilleurs au monde est Ferdinand Vogel, alias Flybird. Aujourd'hui âgé de 28 ans, il a commencé la parapente à l'âge de 14 ans. À 19 ans, il a participé à une compétition de jeunes et s'est classé troisième dès le premier essai. Depuis lors, les courses de parapente sont sa passion. Parmi ses succès figurent – entre autres – plusieurs victoires d'épreuves au Paragliding World Cup, la victoire au Championnat d'Allemagne 2015, une quatrième place au Championnat d'Europe 2018 et une deuxième place au renommé Trofeo Monte Grappa 2019. De plus, Ferdinand détient également le record allemand de vol de distance.

Ceux qui veulent en savoir plus sur Ferdi, ses conseils de pilote ou aussi les séminaires de vol long-courrier, devraient jeter un coup d'œil au site web : www.ferdinand-vogel.de

Liens :

- parmi bien d'autres : <https://www.dhv.de/piloteninfos/wettbewerb-sport/gleitschirm-szene/liga/pilotenprofile/pilotenprofil-detailview/pilcat/gspilot/-160475/>
- paraFlybird: <https://www.facebook.com/paraFlyBird>
- www.ferdinand-vogel.de: <http://www.ferdinand-vogel.de/>

Source : <https://lu-glidz.blogspot.com/2019/08/podz-glidz-13-flybird.html>

Transcript

[00:00:00] **Ferdinand Vogel:** Alors au début, il ne faut pas forcément aller au milieu du pupitre. On peut d'abord essayer de tourner autour. C'est moins impressionnant comme ça.

[00:00:20] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, le podcast Lu-Glidz. Des histoires du cosmos du parapente. Aujourd'hui avec Ferdinand Vogel et Lucian Haas au micro.

[00:00:36] Les compétitions de parapente classiques sont un monde à part. Les participants suivent un parcours défini par des points de passage, avec pour objectif d'être un peu plus rapides que les autres à la fin. Parfois, d'énormes groupes de plus de 100 pilotes tournoient dans la même thermique comme un essaim de moustiques.

[00:00:55] L'un de ceux qui réussit très bien cela et qui compte même parmi l'élite mondiale, c'est Ferdinand Vogel. Aujourd'hui âgé de 28 ans, il a commencé le parapente à 14 ans. À 19 ans, il a participé à une compétition de jeunes et a fini troisième dès le premier essai. Depuis, les courses de parapente sont sa passion. Parmi ses succès, on compte notamment plusieurs victoires en manche de parapente. Au cours des quatre dernières années, Ferdinand a remporté la Coupe du monde de parapente, le titre de champion d'Allemagne en 2015, une quatrième place aux championnats d'Europe en 2018 et une deuxième place au renommé Torfeo Monte Grappa en 2019. De plus, Ferdinand détient le record allemand de vol de distance. Cette année, il a participé aux championnats du monde au Cru Chévo en Macédoine en tant que membre de l'équipe nationale allemande. Il y a également remporté une victoire quotidienne, mais n'a pas toujours atteint le but lors d'autres manches.

[00:01:45] À la fin, cela a signifié la 23e place pour lui, sur 150 pilotes venus du monde entier. Dans ce 13e épisode de Podz-Glidz, Ferdinand Vogel raconte notamment comment il est devenu pilote de compétition et comment il a fait du parapente son mode de vie. Il donne des aperçus et des conseils sur le vol en groupe et la thermique. Il parle des méthodes qu'il a utilisées pour acquérir avec le temps une connaissance toujours plus fine du vol et qu'il transmet désormais lui-même lors de séminaires de vol de distance. Et pourquoi il peut être pertinent de voler pour son propre développement.

[00:02:24] Ferdinand, tu reviens juste des championnats du monde de Cru Chévo. Tu as très bien volé là-bas. Tu as même gagné une manche, mais il y a eu une autre manche après. C'était la journée de vol numéro 7, où tu as atterri juste avant l'arrivée avec les autres meilleurs pilotes de l'équipe nationale allemande. C'est quoi cette sensation, quand on est au sol et qu'on réalise : merde, je viens de tout gâcher. C'est donc là que les rêves de titre se sont envolés.

[00:02:53] **Ferdinand Vogel:** Ouais, malheureusement, je n'ai pas été le seul à tout gâcher. C'est toute l'équipe qui a fait cette erreur. Et c'est ça qui était vraiment grave. Je me suis retrouvé au sol, d'accord. Mais juste après, Uli s'est posé, puis Thorsten aussi. Et là, on savait tous les trois : oh oh, c'est fini. C'était dur parce qu'on savait simplement qu'on n'avait plus aucune chance de décrocher un titre. Il n'y a pas de règle de déchéance ou quoi que ce soit pour ce classement par nation. Et donc, c'était fini. On était là tous les trois, à seulement un kilomètre de l'arrivée. Et ouais, l'ambiance était un peu pesante. Thorsten a fini par essayer de rattraper le coup avec son style décontracté en disant : « Bon, en fait, le vol était plutôt sympa, au moins jusqu'ici. » Mais là, c'était déjà fait.

[00:03:39] Si on était arrivés à la ligne d'arrivée, on aurait peut-être même décroché le titre de champion du monde. Parce que Thorsten, Uli et moi étions tous très, très en tête. Et on avait même déjà pris le chronométrage. Mais on a dû faire demi-tour pour chercher à nouveau de la thermique. Parce que ça n'aurait pas suffi jusqu'à la ligne d'arrivée. Et oui,

on en a même trouvé avec 20 ou 30 autres. Mais on n'était qu'à 20 mètres de haut. Et oui, on ne pouvait plus faire grand-chose. Quand les premiers parmi nous ont déjà atterri en faisant des cercles. Ou sont glissés à l'intérieur. C'était clair, ça ne fonctionnait pas vraiment bien ici. On allait probablement atterrir tout de suite aussi.

[00:04:20] **Lucian Haas:** C'était le classement par nation qui était terminé là. Est-ce que tu t'es aussi calculé des chances personnellement, pour le classement individuel, avant cette Coupe du monde ?

[00:04:30] **Ferdinand Vogel:** Oui, en fait, j'essaie de ne pas me mettre trop de pression. Je m'étais dit que le top 10 serait déjà très bien. Entre-temps, j'ai fini par espérer me hisser dans le top 20. J'étais plutôt sûr que ça marcherait. Quand j'ai fini deuxième dès la première course, j'ai vu que je courais bien et je me suis dit : « Wow, oui, il y a des chances ». Mais j'ai aussi remarqué qu'il y avait un ou deux autres pilotes qui étaient aussi dans la course, et qui étaient nettement meilleurs et plus expérimentés que moi.

[00:04:59] **Lucian Haas:** Te dirais-tu toi-même ambitieux ?

[00:05:03] **Ferdinand Vogel:** Eh bien, maintenant peut-être un peu. Là où j'ai réalisé que je pouvais aussi jouer au niveau mondial. Avant, c'était toujours genre, bah, je m'amuse bien. Et j'apprends énormément de choses lors des compétitions et j'en profite tout simplement. Les autres pilotes autour sont aussi tous plus ou moins du même genre. Et on finit par se connaître. C'est comme une sorte de famille aérienne entre des gens qui vivent le pilotage de manière beaucoup plus intense.

[00:05:31] **Lucian Haas:** Est-ce que c'était toujours ton souhait de devenir un pilote de compétition aussi thành công ?

[00:05:37] **Ferdinand Vogel:** Eh bien, en fait, pas du tout. Si je me rappelle de mes débuts en parapente, je me souviens qu'on était sur la pente d'entraînement et qu'une compétition venait juste d'avoir lieu juste au-dessus de nous. Il y avait tellement de parapentes qui passaient dans la thermique. Et je me suis juste dit : wow, c'est dingue. Il faut savoir faire tellement de choses, apprendre tellement de trucs et être là depuis si longtemps pour pouvoir faire ça. À l'époque, je me suis juré que je ne piloterais jamais de parapentes de compétition ou même de haute performance. C'était ma vision du vol. Je voulais juste être en sécurité, monter tranquillement dans les airs et en profiter. Et c'est pour ça que, oui, avec le temps, je m'y suis glissé petit à petit.

[00:06:18] **Lucian Haas:** Comment est-ce que tu en es arrivé là, au fait ? Comment tu as commencé le parapente ?

[00:06:22] **Ferdinand Vogel:** Oui, mon père fait du parapente depuis avant ma naissance. Il a commencé en 1985 ou 1986, donc tout au début. Et comme ça, quand j'étais enfant, j'étais toujours emmené avec lui, principalement à Andelsbuchen dans le Bregenzer Wald. J'y ai toujours couru quand j'étais petit et j'ai regardé mon papa voler, ainsi que beaucoup d'autres. Et ça m'a un peu captivé, l'aviation, tout ce qui se passe dans les airs en général. Quand j'étais encore trop jeune pour faire du parapente, j'ai commencé le modélisme. Mais là aussi, ça n'intéressait que les planeurs. Dès qu'il y avait un moteur dessus, je ne voulais plus de la chose. Et puis, à douze ans, j'ai enfin pu convaincre mon père.

[00:07:10] Ou alors il a réussi à le convaincre de me laisser faire du groundhandling avec son vieux matériel. Et c'est là que ça a commencé petit à petit : après l'école, l'après-midi, je pédalais direct jusqu'à notre pente d'entraînement, qui était à deux ou trois kilomètres de là, peu importe le sens du vent. J'ai donc déjà fait des exercices de décollage avec du vent arrière très tôt, et j'y ai passé énormément de temps, vraiment beaucoup. À 14 ans, j'ai enfin pu commencer et j'ai reçu mon brevet, on m'a permis de le passer. Directement à Andelsbuchen aussi. Et voilà, c'est comme ça que ça a commencé.

[00:07:53] **Lucian Haas:** Donc tu as commencé à 14 ans. Officiellement, on ne peut passer le brevet qu'à 16 ans. Alors tu l'avais déjà. Quand est-ce que le désir de peut-être faire de la compétition est apparu pour toi ? Même si tu as dit qu'au début, tu as vu les scies et que tu t'es dit : « Je ne ferai jamais ça ». Mais à un moment donné, ça a dû finir par arriver.

[00:08:09] **Ferdinand Vogel:** Oui. Alors, j'ai déjà suivi plein de trucs sur Internet et j'ai tout absorbé ce qui était disponible. Il n'y en avait pas encore autant à l'époque. Et bien sûr, il y avait pas mal de noms intéressants qui venaient principalement du milieu de la compétition. Par exemple, Oliver Rössel, pour qui j'ai essayé, dès qu'il donnait une conférence quelque part, de motiver mon père pour qu'on y aille et qu'on puisse l'écouter.

[00:08:39] Et oui, au début, je n'ai presque pas volé. Pendant les trois ou quatre premières années, c'était genre un ou deux vols par week-end, tous les deux mois. Et c'était tout. Et seulement quand j'ai eu 18 ans et mon propre brevet, j'ai foncé, j'étais quasiment tout le temps dans les airs. Ensuite, je me suis spécialisé à Kempten pour mes études, là où Achim Joos avait aussi étudié à l'époque. Et il y avait Manuel Nübel. Il avait déjà un groupe de jeunes pilotes autour de lui. Ils étudiaient tous là-bas aussi. Du coup, c'était une sorte de groupe, ça a pris une dynamique propre. Et je me suis un peu glissé dedans.

[00:09:24] **Lucian Haas:** Ça veut dire que vous vous êtes un peu poussés mutuellement, que vous vous êtes encouragés pour dire : « OK, on va essayer ça ensemble, même pour ce qui est de la compétition ». Ou alors, on voulait juste être meilleur que l'autre ? Ou c'était quoi ?

[00:09:39] **Ferdinand Vogel:** Non, pas du tout. Alors, Manuel Nübel était déjà connu dans la scène du parapente à l'époque, aussi dans le sport de compétition. Et avant ça, j'étais déjà chez les Newcomer... non, c'est n'importe quoi, la Newcomer-Challenge n'existait pas encore à ce moment-là. C'était encore la Junior-Challenge. Et ça a toujours été comme ça que je me disais : "Bon, je vais y aller cette fois. On va voir si je vole bien par rapport aux autres jeunes." C'était tout, oui. Mais là, à Kempten, c'était plutôt du genre : "Hé, on va aller voler ensemble." Et du coup, dès que la météo le permettait, on n'allait pas à la fac, mais on partait à la montagne presque tous les jours.

[00:10:14] **Lucian Haas:** Revenons aux compétitions. Tu as fait tes premières compétitions. Étais-tu déjà bon, parce que tu avais quand même beaucoup de pratique grâce à toutes ces sorties en vol avec tes potes ?

[00:10:23] **Ferdinand Vogel:** Alors, mon tout premier concours, j'y ai participé à Andelsbuch. C'était un Staufencup. Je me souviens que c'est Marc Wensauer qui a gagné. Et moi, je suis parti avec une, avec une aile de catégorie C à l'époque, elle s'appelait encore DHV-2. J'en ai pris trois. Et c'était déjà une aile plutôt chaude pour moi. Mais elle était compétitive, disons. Au moins parmi les pilotes débutants. Et là, je me suis juste entraîné derrière. Je crois que j'ai fini 60ème sur 80 participants ou quelque chose comme ça. Donc plutôt catastrophique.

[00:11:04] En tout cas, j'ai presque fini chaque vol en arrivant à la ligne d'arrivée. Et ça apprend déjà beaucoup sur des petites compétitions comme celle-là. Et juste après, il y a eu la Junior-Challenge. Et à la Junior-Challenge, j'ai fini troisième du premier coup. Mais pour être honnête, je ne me rappelle plus exactement comment j'ai fait. Parce qu'à l'époque, il y avait déjà les jeunes louwolves, dont certains étaient même déjà dans l'équipe nationale, comme Manuel Nübel et à l'époque encore Sebastian Hohn. C'étaient déjà des modèles. Pascal Purin aussi. Et j'ai réussi à me hisser à la troisième place à l'époque, oui.

[00:11:40] **Lucian Haas:** Est-ce que c'était comme une sorte de percée, où tu te dis : « Wow, je viens de finir troisième à une compétition comme celle-là. Je suis vraiment bon, je devrais continuer ? »

[00:11:50] **Ferdinand Vogel:** Oui, c'était vraiment ça. Surtout après, j'ai tout de suite reçu l'invitation pour la ligue, pour pouvoir voler avec la Deutsche Gleitschirmliga. Et pour moi, c'était le signal : OK, je vais essayer maintenant. Maintenant, je suis pilote de ligue et je participe. Et j'ai déjà remarqué qu'on apprend énormément de choses. À l'époque, c'était encore Achim Joos qui dirigeait la Junior Challenge. Et ils nous ont transmis tellement de savoir-faire. Et oui, Oliver Rössel était aussi présent en tant qu'entraîneur et il nous a donné énormément de conseils pour le vol de distance. À chaque Junior Challenge, ça donnait un élan qui permettait de vraiment progresser.

[00:12:28] **Lucian Haas:** Hm. Qu'est-ce qu'un pilote doit apporter concrètement pour pouvoir faire de la compétition avec succès ? Quels sont les compétences les plus importantes selon toi ?

[00:12:37] **Ferdinand Vogel:** Oui, il faut savoir voler en thermique. Il faut se sentir à l'aise même quand ça devient un peu dense, c'est-à-dire quand il y a plus de parapentes autour de soi. On peut certes les éviter jusqu'à un certain point, au moins lors des championnats nationaux ou quelque chose du genre. Mais il arrive que l'on tourne avec dix personnes à la même altitude dans la même thermique, ça arrive. Et il faut être capable de faire ça. Et ensuite, il ne faut pas consommer autant d'énergie sur soi-même au point de devoir se dire : « Ah, je dois tirer plus là ». Il faut donc être capable de voler presque inconsciemment et plutôt percevoir consciemment l'environnement extérieur. Avoir les autres pilotes en vue, avoir les nuages de thermique en vue, avoir en vue la route qui nous attend.

[00:13:29] C'est important de pouvoir voler de manière libre et ouverte.

[00:13:32] **Lucian Haas:** Ça veut dire que le pilotage en soi doit être intuitif, pour avoir l'esprit libre et pouvoir rester attentif aux informations extérieures.

[00:13:42] **Ferdinand Vogel:** Oui, exactement. Les mots sonnent un peu mieux, oui. C'est juste qu'on n'a pas forcément besoin d'expérience en vol de distance. Si on arrive juste à suivre le mouvement, quand on sait bien piloter la thermique, ça fonctionne déjà. Et on peut même rester assez bien avec des impulsions, avec du Pulk, oui.

[00:14:00] **Lucian Haas:** Qu'est-ce que tu as fait pour entraîner ces compétences, comme voler en thermique, en pulk, et tout ça, pour progresser ? Est-ce que tu as abordé ça de manière systématique, peut-être ? Commençons par le vol en thermique. Est-ce que tu t'es dit un jour : « Waouh, je dois devenir meilleur ? Comment je peux faire ? » Et comment as-tu procédé ensuite ?

[00:14:19] **Ferdinand Vogel:** Alors, au début, je traînais toujours dans le coin d'Antelsbuch et je n'avais pas encore le droit d'aller sur le parcours, on m'a dit que je devais rester à Antelsbuch, sur la montagne voisine. Et du coup, je me suis fixé des objectifs, et c'était : j'essaie maintenant de devenir le plus haut et j'essaie de rester le plus haut. C'est aussi ce que j'essaie toujours de transmettre à mes participants lors de mes stages, pour qu'ils puissent le plus s'entraîner possible. Simplement, les jours où on ne veut voler qu'une ou deux heures, on peut juste essayer. J'essaie maintenant de devenir le plus haut et surtout de rester le plus haut. Ça aide énormément pour le vol en thermique, oui.

[00:14:55] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il y a une astuce pour être le plus haut ?

[00:14:57] **Ferdinand Vogel:** rester ? Oui, là aussi, il faut essayer de regarder assez vite où quelqu'un décolle, où je vois un oiseau, où une nouvelle nuage se forme ? Et ce sont exactement les choses dont on a constamment besoin en vol de distance et qui, quand elles nous arrivent en face, disons, on peut les utiliser immédiatement, et on apprend très vite à faire attention à où le suivant décolle sous moi, où je dois me mettre au-dessus.

[00:15:22] **Lucian Haas:** Deuxième point, le vol en groupe. Comment peut-on apprendre ou s'exercer pour bien s'en sortir ? Pour pouvoir vraiment utiliser le groupe à son propre avantage ?

[00:15:32] **Ferdinand Vogel:** Oui, alors au début, il ne faut pas forcément aller au milieu du groupe. On peut d'abord essayer de tourner autour. C'est moins intense et on peut s'échapper à tout moment parce qu'on a l'espace aérien libre. On ne peut pas vraiment s'entraîner comme ça. Je ne pense pas que ça m'ait fait peur, je ne l'ai pas trouvé si terrible, parce qu'à Adelsbuch c'est parfois plus intense ou aussi à Kössen, quand on vole dans le coin. Je suis retourné voler en liberté récemment, juste du vol libre sans compétition ou quoi que ce soit à Kössen, et j'ai vraiment eu peur parce que c'est un chaos total ce que les gens fabriquent parfois là-bas. Ils se disent toujours : « J'ai une thermique ici, je tourne maintenant à droite », et seulement 100 mètres plus loin, quelqu'un tourne à gauche alors que c'est une bande d'ascendance et ils tournent dans tous les sens. C'est beaucoup, beaucoup plus fatigant que en compétition, où tout le monde tourne dans le même sens et où tout le monde veut centrer la montée la plus forte.

[00:16:27] Les thermiques faibles à l'extérieur, les pilotes de compétition ne les utilisent pas du tout, ils veulent tous la plus forte et, par conséquent, ça devient compact et serré, mais tout le monde a le même objectif et le même plan, et c'est pour ça que ce que fait l'autre devient à nouveau prévisible.

[00:16:41] **Lucian Haas:** Si tu es dans un groupe aussi dense et que tu as l'objectif que tu viens d'évoquer, oui, je veux être le plus haut possible et rester ainsi, comment peut-on devenir le plus haut en volant en groupe ?

[00:16:53] **Ferdinand Vogel:** Oui, il faut aussi se dégager des capacités et ne pas se contenter de garder en vue les pilotes qui sont à sa propre altitude, en quelque sorte, parce que c'est ce qu'on fait constamment. Il faut regarder en haut, en bas, à droite, à gauche, devant, derrière, pour avoir tout le monde en vue et se souvenir aussi : « Oh, il y en avait un, il est passé où maintenant ? » Si je ne le vois plus, ça devient dangereux et il faut alors se concentrer vers le bas et regarder ce que fait le pulk sous moi. Est-ce que la thermique se déplace ? Alors je dois me déplacer avec. Il faut donc toujours s'orienter vers le bas, parce que s'ils montent au-dessus de moi, je n'ai aucune chance de les rattraper, mais si je m'oriente vers le bas, j'ai une chance : si la thermique est passée devant eux, elle viendra quand même vers moi. Elle ne va pas juste se dissiper comme ça.

[00:17:39] Donc, j'ai les meilleures chances d'observer ce que font les pilotes en dessous de moi.

[00:17:44] **Lucian Haas:** Mais là, il y a un énorme peloton et tu ne peux pas juste dire : « je déplace mon cercle à chaque instant là où je pense que la thermique monte le plus fort ». Il y a peut-être encore 20 pilotes à ta hauteur qui sont un peu autour. Et ils devraient se déplacer avec toi. Comment est-ce qu'on se pousse alors dans la bonne direction ?

[00:18:02] **Ferdinand Vogel:** On ne se pousse pas vraiment, parce que tout le monde cherche la montée la plus forte.

[00:18:07] Ceux qui sont aux extrémités, si par exemple une pompe plus forte se développe juste à côté, alors celui qui est à l'extrémité va normalement finir par la voir à un moment donné, parce qu'il a encore plus de capacités disponibles, il n'a pas besoin d'observer autant de pilotes et il tire alors dans cette direction et vole tout simplement tout droit, dès qu'il le peut, dans cette direction. Et de plus en plus de gens voient ça, et puis tout le groupe se déplace d'un coup et se décale. C'est en fait très détendu quand ça arrive. Si les deux foyers thermiques sont proches l'un de l'autre et tout aussi bons, alors ça devient déjà plus compliqué. Et si la pompe du voisin a même un sens de rotation inverse, alors ça devient vraiment compliqué à un moment donné. Et la plupart du temps, c'est comme ça : vers le haut, les thermiques se rejoignent et ne font plus qu'un.

[00:18:54] Et ça devient alors à un moment donné vraiment compliqué. Si

[00:18:58] **Lucian Haas:** Si tu devais comparer, tu pourrais voler la même thermique avec un pulk ou tu pourrais la voler en solo. Tu peux donc choisir de te centrer de près ou non, comme tu veux. Avec quelle configuration penses-tu monter plus vite ?

[00:19:14] **Ferdinand Vogel:** Ça dépend à nouveau si je suis en montagne ou en plaine. Là, tout juste en Macédoine, où on a eu les deux, c'était encore très impressionnant. Parce qu'en montagne, je peux bien lire le relief, je vois tout de suite où la thermique la plus forte se décroche. Et ensuite, en recentrant et en sentant où la thermique nous aspire, on trouve en fait très bien l'ascendance la plus forte. En plaine, par contre, c'est souvent là où il y a une bulle, qu'il y en a aussi plusieurs juste autour. Et si je suis tout seul, ce qui m'est d'ailleurs arrivé en Macédoine, on finit par entrer quelque part dans la thermique, on commence à tourner et on se dit : « Oh, c'est seulement un mètre par seconde. Il doit bien y avoir quelque chose de plus fort quelque part ici. » On a quatre mètres par seconde toute la journée.

[00:19:59] Et quand on est seul, c'est difficile, parce que si on quitte l'ascendance et qu'on ne trouve plus rien d'autre qu'une forte descente, il peut même arriver qu'une petite pompe soit partie et que ce soit alors risqué de chercher. Et avec la thermique, quand 50 pilotes y entrent en même temps, le groupe trouve toujours immédiatement la montée la plus forte et le tube le plus puissant qui monte, et c'est nettement plus détendu. De voler avec le groupe.

[00:20:27] **Lucian Haas:** Cela veut dire que même lors de telles compétitions, en volant seul, surtout en plaine, on n'a presque jamais raison ou on finit toujours par se faire passer derrière.

[00:20:38] **Ferdinand Vogel:** Oui, sauf si on a en plus de beaux nuages qui nous montrent bien la chose.

[00:20:45] Le terrain, du moins en Macédoine, était fait de sorte qu'on ne pouvait pas vraiment lire sur le relief en dessous où se trouvait la prochaine thermique. C'était plutôt du genre : hop, il y en avait déjà une. Et là, il devrait y en avoir une, mais ça ne descend qu'à cinq mètres par seconde. C'était donc assez risqué là-bas.

[00:21:01] **Lucian Haas:** Il y a aussi eu une manche lors de ce championnat du monde où Marco Busetta, c'était juste la manche numéro neuf, avait 13 minutes d'avance à la fin. Il s'est barré tout seul d'une manière ou d'une autre. Comment est-ce possible qu'un groupe perde de vue un pilote individuel qui vole tellement mieux ?

[00:21:17] **Ferdinand Vogel:** Oui, alors je n'étais pas dans le peloton principal, dans le groupe de tête. Je ne peux donc pas vous le restituer à cent pour cent. Mais il a volé nettement plus au nord, donc plus côté air, et il y a probablement un endroit où il y a une légère convergence ; ils l'ont bien capté et puis paf, il était parti et le peloton ne l'a plus remarqué. Sinon, le peloton serait devenu nerveux après coup. C'est comme ça que ça se passe normalement, et ils le rattrapent assez vite. Mais à ce moment-là, le peloton avait aussi dérivé plus au sud, n'a pas capté la convergence, était donc déjà nettement plus en arrière et avait aussi une autre route idéale. Ça veut dire que l'attention n'était pas du tout tournée vers sa direction. C'est sans doute pour ça qu'il est resté indétecté.

[00:22:04] Et puis il est tout à fait possible que le groupe ralentisse vers la fin, parce qu'à ce stade, on n'essaie plus de voler vite et en avance, mais on cherche à prendre de la hauteur pour avoir la position de départ parfaite par rapport aux autres. Dans une compétition, il ne s'agit pas forcément de voler les tars aussi vite que possible, mais juste plus vite que les autres. Et par conséquent, un bon positionnement dans la phase finale fait une énorme différence.

[00:22:27] **Lucian Haas:** Est-ce que le succès de Marco dans ce cas n'est pas aussi en grande partie une question de chance, au fait qu'il a tapé par hasard sur le bon endroit ?

[00:22:37] **Ferdinand Vogel:** Oui, je crois bien.

[00:22:40] À ma connaissance, il l'a formulé dans ce sens quand on lui a posé la question, parce que plusieurs pilotes ont essayé. J'ai aussi essayé une ou deux fois. Et quand tu plonges une fois dans une grosse descente, tu es juste avant le sol, et là, ça remonte seulement très lentement avec des mouvements très faibles, et le pulk se pose sur toi, il te rattrape mieux comme ça et s'en va.

[00:23:04] **Lucian Haas:** Quelle de chance y a-t-il en fait dans la compétition quand on voit des résultats comme ceux d'un championnat du monde ? Qu'est-ce que tu dirais ? Quelle part relève vraiment du pur talent des pilotes et quelle part est encore de la chance ?

[00:23:21] **Ferdinand Vogel:** Oui, c'est difficile à dire. Alors, en Macédoine, ça a eu beaucoup à voir avec la chance, parce que même quand deux pulks se sont formés, c'était juste une question de savoir lequel allait encore attraper une thermique avant la ligne d'arrivée. Je trouve qu'on pouvait aussi le voir dans le classement, si on regarde un peu plus bas, vers la 100e place, il y avait des pilotes de haut niveau qui gagnent parfois une manche ou autre, ils étaient là en bas parce qu'ils ont soit essayé quelque chose qui n'a pas marché et ils se sont retrouvés d'un coup à l'arrière, ou alors, comme ça m'est arrivé deux fois, on a perdu le pulk à un moment donné et alors rattraper le retard est presque impossible tout seul, et si on descend encore une fois et qu'il n'y a plus de thermique, et paf, on se retrouve au sol.

[00:24:09] Je pense que ça a beaucoup à voir avec le fait qu'il y avait beaucoup de vol en plaine. Ce qui se fait souvent en Coupe du Monde, c'est que les pilotes de la Coupe du Monde préfèrent souvent la plaine aux montagnes, simplement parce que les conditions en montagne sont plus rudes, plus turbulentes, et donc que tout devient plus dangereux et qu'il arrive plus souvent des choses. En général, lors d'une Coupe du Monde en Suisse, il y a plus d'accidents que dans une zone de vol en plaine. Pour les championnats du monde en Macédoine, je crois qu'on a eu trois évacuations par les secours, deux collisions où tout s'est bien passé et voilà, c'était tout.

[00:24:50] **Lucian Haas:** Est-ce que tu dirais alors que pour les compétitions classiques, si on fait la distinction entre les compétitions de plaine et de montagne, celles en montagne sont en fait plus difficiles ou montrent plutôt qui est réellement le meilleur pilote ?

[00:25:05] **Ferdinand Vogel:** Oui, c'est une question de goût. Je pense que si on parle à un pilote de plaine, il dira : « Eh bien, seuls les bons pilotes peuvent voler en plaine », alors les Suisses diraient : « En plaine, non, en plaine, c'est juste de la chance. » Personnellement, je me définirais plutôt comme un pilote de montagne, mais il faut savoir voler en plaine aussi, parce que pour la Coupe du monde et maintenant aussi pour les championnats du monde, ça fait partie du lot. Donc les deux.

[00:25:37] **Lucian Haas:** Si un jeune pilote arrive et dit : « Waouh, Ferdinand a déjà eu tellement de succès, et il est encore jeune, je vais le prendre comme modèle. » Qu'est-ce que tu lui conseillerais ? Que peut-il faire pour ne pas forcément être aussi thành réussi, mais quand même faire un bon pas en avant ? Comment devenir un meilleur pilote ? Qu'est-ce qu'il devrait faire ? Sur quelles compétences devrait-il travailler et peut-être dans quel ordre ? Qu'est-ce qu'il est le plus important de faire en premier et comment peut-on construire par la suite ?

[00:26:10] **Ferdinand Vogel:** Alors, par où est-ce qu'on commence ? Je pense qu'il faut d'abord être extrêmement motivé, avoir soif d'apprendre. Il faut tout absorber, tout ce qu'on peut mettre la main dessus. À l'époque, j'ai assisté à une conférence après l'autre, j'ai lu tous les articles techniques. Et toutes ces connaissances, il faut ensuite essayer de les appliquer, tout simplement. Tu fais d'ailleurs toujours d'excellentes conférences météo ou tu écris des articles là-dessus. Et moi, j'essaie toujours d'en extraire les morceaux qui me conviennent bien pour essayer de les appliquer sur le terrain

et de trouver des parallèles. Est-ce que ça correspond ? Comment peut-on concrètement l'appliquer sur le terrain ?

[00:26:58] Alors, comment peut-on s'entraîner ? Eh bien, le vol de compétition, il faut s'entraîner en compétition. Malheureusement. Il n'y a pas d'autre solution. Il faut donc participer à beaucoup de compétitions pour devenir bon. Bien que, au début, pour moi au moins, j'avais l'impression qu'il fallait être quelque part en compétition un week-end sur deux pour pouvoir bien voler. Ce n'est pas le cas. Je pense que j'en avais six ou sept par an en moyenne. C'est déjà beaucoup, mais il y a aussi... pas mal de

[00:27:27] **Lucian Haas:** le temps que ça demande, c'est déjà pas mal.

[00:27:29] **Ferdinand Vogel:** Oui, alors toutes les compétitions ne durent pas deux semaines, il y a aussi beaucoup de compétitions de week-end. Mais le vol de distance en fait définitivement partie. Il faut aussi s'entraîner et pratiquer ça. Il y a beaucoup de pilotes de compétition qui ne participent vraiment qu'à des compétitions. Mais on remarque maintenant que ça ne suffit plus. Enfin, les gens qui volent tout devant, ce qu'on a remarqué par exemple avec Jael, la Suisse, elle a super bien volé maintenant aux championnats du monde et au printemps, ils ont battu un record ensemble là en France. Et on a remarqué qu'elle est maintenant vraiment à son niveau en termes de vol de distance.

[00:28:07] **Lucian Haas:** Si on dit que le vol de distance est une autre compétence qu'il faut maîtriser, quelles sont les bases sur lesquelles on devrait travailler en premier ? Le vol en thermique. Comment peut-on s'améliorer en vol en thermique ? Pour soi-même ? Ou est-ce que ça ne marche que si on a une sorte de correcteur extérieur ? Est-ce qu'il faudrait se faire aider ? Quelqu'un qui vole avec nous et qui dirait : « Non, là tu dois tourner plus serré » ou « tu agites beaucoup trop le frein extérieur » ou quoi que ce soit ?

[00:28:35] **Ferdinand Vogel:** Oui, donc la plupart n'utilisent principalement que le frein intérieur et le vol en thermique, alors que le vol actif passe surtout par le frein extérieur. C'est par exemple le cas pour la technique de virage en soi. Il est donc tout à fait vrai que si l'on dit, oui, de temps en temps, je perds la thermique ou la thermique est partie, alors on n'est pas encore vraiment un bon pilote en thermique, parce qu'au moins pour l'instant, en ce qui concerne la montagne, c'est ainsi que l'on perd en réalité les thermiques très, très rarement, parce qu'en thermique, on continue de monter soi-même et on ne peut en réalité presque jamais les perdre.

[00:29:13] **Lucian Haas:** Ça marche au moins s'il s'agit d'un bath station fixe, donc pas une bulle isolée qui passe, mais tu dis que c'est la thermique habituelle ou le vrai bath qui traverse, et qui tire alors du relief là où il se détache, jusqu'à la base des nuages comme une colonne thermique, et qu'on ne peut pratiquement pas la perdre, tu dis.

[00:29:29] **Ferdinand Vogel:** Ouais, non, je veux dire, je suis même presque sûr maintenant que même si on a une bulle, enfin même si elles ne montent plus sous nous, ça fonctionne quand même pour rester dans la bulle. Je pars du principe qu'il y a encore un petit rotor en soi, en quelque sorte, qui apporte une portance supplémentaire. Tu me l'as déjà dit, je crois, lors de l'un de tes cours.

[00:29:55] Et j'ai essayé de ressentir ça, et c'est ce que je ressens aussi : quand je sais que je suis super bas dans cette bulle et qu'en dessous de moi, ils s'enfoncent déjà, alors qu'au-dessus, ils montent encore, je dois vraiment faire des efforts pour rester dedans. Il peut arriver qu'on se perde quand on est tout en bas, et quand on est tout en haut, on remarque toujours qu'on rattrape beaucoup plus vite ceux d'en bas. On peut vraiment le ressentir et on s'en rend compte.

[00:30:19] **Lucian Haas:** Tu proposes toi-même des séminaires de vol de distance et il y a probablement des pilotes très différents qui viennent, certains ayant déjà un peu d'expérience en vol de distance, d'autres peut-être un peu plus, et ainsi de suite. Pourtant, tu es probablement là pour ceux, les "survolants", qui sont toujours quelque part au-dessus, qui se placent tout en haut sur la thermique, alors que je regarde mes poussins qui volent en bas et qui essaient de rester ensemble. Est-ce qu'il y a quelque chose, comment l'appeler, la plus grande erreur commune, pas le plus petit dénominateur commun, mais la plus grande erreur commune que tout le monde commet encore d'une manière ou d'une autre, où l'on pourrait dire que s'ils arrêtaient ça, ce serait déjà un grand pas en avant ?

[00:31:00] **Ferdinand Vogel:** Oui, donc la plus grosse erreur, c'est que les gens font des cercles trop grands, qu'ils sont trop loin de la pente, et ce sont deux points où l'on remarque qu'il manque encore un peu de routine en vol. Qu'on ne se sent pas encore assez à l'aise sous l'aile, parce que si je n'ose pas faire des cercles serrés ou que dans le doute, je dis

même que je n'ose pas spiraler, que je n'ose pas — donc là, je ne parle pas de "je ne peux pas" parce que la charge sur les commandes serait trop grande, mais "je n'ose pas" — alors c'est qu'il manque simplement de la pratique et de l'exercice, parce qu'une spirale est quelque chose d'amusant, qu'on peut sûrement apprendre dans le cours SIV et qui n'est pas dangereux, et c'est tout à fait une manœuvre qu'on devrait savoir faire en vol de distance, je trouve, parce que si on est surpris quelque part ou qu'il faut juste descendre, alors il est impératif de savoir spiraler.

[00:31:50] Voler plus près de la pente, oui, il faut aussi connaître son matériel et avoir confiance en lui, parce que si on se dit que s'il y a une petite fermeture et que je ne gère pas, alors bien sûr, je dois garder mes distances avec la pente, mais c'est l'une des erreurs que font beaucoup de pilotes et qui ne leur permettent de monter que les jours très, très bons, parce qu'il y a tout à fait des jours où on arrive parfois en dessous de la limite de rupture et là, il faut simplement s'approcher de la pente.

[00:32:17] **Lucian Haas:** Tu viens de dire de voler en cercles plus serrés, donc la plupart des gens tournent trop largement. C'est quoi pour toi un cercle thermique idéal ? Est-ce qu'on peut le quantifier d'une manière ou d'une autre ?

[00:32:28] **Ferdinand Vogel:** Oui, alors si je regardais quelqu'un en train de faire des cercles, je lui dirais : plus serré, plus grand, mais je pense qu'il est difficile de définir ça de manière générale. Même avec le rayon, je ne pense pas que ça apporte grand-chose ; c'est déjà au point que si on a une montée de trois mètres par seconde, même avec un Low-B, si on se réfère à l'allongement, le stabilo est déjà assez haut sur l'horizon. Donc c'est presque toujours une entrée en spirale, je dirais presque.

[00:33:02] ceux qu'on vole et il y a très, très beaucoup de pilotes qui volent des cercles de position très grands et essaient ainsi de monter dans la thermique. Ça fonctionne bien quand on vole le soir, parce que le soir les thermiques deviennent généralement plus grandes, un peu plus douces, là ça fonctionne très bien, mais pour le vol de distance, si on veut être en route vers midi, il faut parfois aussi faire des cercles plus serrés. Aussi pour les zones de Lee par exemple, si on veut voler dans le Lee, on devrait par exemple avoir déjà volé un Satt ou avoir fait un Stall avec une aile, dans le cas idéal peut-être même être capable de faire un décrochage parachutal. C'est alors la discipline reine, on ne décroche plus l'aile par accident et dans le Lee, tout ça est aussi plus amusant, on se sent plus à l'aise parce qu'on se dit, bah, s'il arrive quelque chose maintenant, je vais pouvoir gérer ça à nouveau.

[00:33:54] Tous les lee ne se ressemblent pas et, au début, tant qu'on se dit « oh non, je ne vais pas voler dans le lee », on ne perd rien en faisant de la distance. C'est surtout sur la face nord des Alpes, on n'y échappe pas. Il y a si peu de possibilités de faire des vols de distance sans finir dans le lee. C'est nettement plus facile sur la face sud des Alpes. Oui.

[00:34:16] **Lucian Haas:** Cela signifie que faire du vol de distance implique automatiquement que je dois être prêt à voler dans le lee.

[00:34:22] **Ferdinand Vogel:** Sur le versant nord des Alpes, oui. Enfin, sauf en plein été, ça marche parfois parce qu'on n'est pas vraiment soutenu par la thermique, mais plutôt par l'ascendance, on peut juste, oui, quasi planer en sautant d'un sommet à l'autre. Mais sinon, sur le versant nord des Alpes, il faut assez vite finir par entrer dans des zones de Lee. Et en conséquence, il faut avoir les compétences de pilotage nécessaires.

[00:34:51] **Lucian Haas:** Tu viens d'évoquer le fait de sauter de montagne en montagne en soaring, donc aussi de voler relativement bas, peut-être même près des pentes, près du relief. C'est aussi quelque chose qu'on voit beaucoup chez les pilotes de vol de distance qui volent vraiment de manière très efficace et qui font de longues distances à une vitesse moyenne élevée, et qui ne font parfois rien du tout, enfin, ne font plus beaucoup de virages, mais disent plutôt : un court virage et maintenant on continue, et je continue tout simplement. Est-ce qu'on peut s'entraîner à faire ça ou comment peut-on s'entraîner ? Ou est-ce que tu proposes ça comme entraînement lors de tes séminaires de vol de distance en disant : je vais vous montrer comment faire ça ?

[00:35:24] **Ferdinand Vogel:** Oui, alors lors de mes séminaires de vol de distance, je fais en sorte de toujours garder le groupe ensemble. Si quelqu'un descend trop bas, je fais une spirale pour descendre et quand je ne peux plus spiraler parce que ça fatigue vite le corps, je fais un Stall pour descendre et j'essaie alors de voler juste en dessous du pilote qui est le plus bas. Ensuite, je vole directement vers la prochaine thermique et la personne doit me suivre. Et quand je suis dans la thermique, je triche parfois, ou plutôt la plupart du temps, en ayant simplement une aile beaucoup trop grande ;

je monte alors très, très bien et je peux rapidement rejoindre le groupe plus haut. Le pilote en dessous se retrouve alors avec la thermique, et il devrait déjà savoir voler en thermique si on veut faire du vol de distance, donc il remonte tout seul. Et quand le groupe est à nouveau ensemble, je reprends et je pars aussi juste devant, en volant aussi efficacement et rapidement que possible.

[00:36:15] dans la thermique suivante pour montrer, hé, voilà comment ça marche, et on ne vole pas juste en ligne droite, mais il s'agit du choix de ligne et c'est ça qu'il faut apprendre, apprendre à voler des lignes, parce que si je vole juste tout droit et que j'attends 3 mètres de descente, c'est nettement moins bien que si je fais un petit détour, mais en perdant peut-être même pas beaucoup d'altitude avec un Nullschieber, alors je suis plus efficace et j'ai appris ça grâce aux planeurs, parce que les planeurs, eux aussi, volent principalement en ligne droite les jours de beau temps et ce vol en ligne droite, on peut regarder ça, il y a des vidéos sur YouTube où ils ont installé une caméra de cockpit et on peut voir un accéléré, juste un vol de 1000 kilomètres, on peut regarder ça et on voit très bien quelles lignes ils volent réellement, quelles nuages ils contournent et où ils les contournent, on apprend énormément de choses là-dessus.

[00:37:09] J'ai aussi un simulateur de vol pour ça, il s'appelle Condor-Flight-Simulator. Parfois, en hiver, on s'affronte sur des manches ; on peut voler ensemble en multijoueur en ligne dans un paysage réel. Par exemple, pour nous préparer aux X-Alps, on a suivi la route des X-Alps pour bien la découvrir. C'est un simulateur de vol très, très réaliste avec la formation et la dissipation des nuages. La seule chose que le truc ne peut pas simuler, ce sont les brises de vallée, mais on a quand même énormément appris sur ce vol en ligne droite. Alors, quand on a eu notre premier hiver, avec ce jeu vidéo, disons que j'ai suivi la vallée de Lech au printemps et je l'ai tout de suite testé. Je me suis fixé pour objectif de traverser toute la vallée de Lech sans faire de cercle, et je l'ai fait, l'aller-retour, et c'est tout simplement incroyable.

[00:38:02] **Lucian Haas:** C'était dans le programme, donc dans le jeu ? Non,

[00:38:05] **Ferdinand Vogel:** dans le réel, avec le parapente, j'ai réussi au printemps. Une fois qu'on a fait la rotation et qu'on va juste tout droit. Trouver la bonne ligne, ça marche. Et est-ce qu'on peut apprendre ça en regardant des vidéos de vol à voile ? Oui, aussi. Ça a l'air très sophistiqué maintenant, mais non, c'est vraiment comme ça, et si on comprend bien l'utilisation du Speed-System et qu'on sait bien s'en servir, alors ça roule. C'est comme ça aussi. Je cite toujours volontiers Chrigel Maurer, qui a dit que sur chaque cercle de thermique, on vole à 50 % dans la mauvaise direction.

[00:38:40] **Lucian Haas:** Maintenant, l'utilisation du système de vitesse, c'est aussi un truc qu'il faut apprendre et oser utiliser, mais aussi savoir l'utiliser efficacement. Comment peut-on s'approprier ça de manière systématique ? Bien sûr, on peut dire "learning by doing", mais du coup, je ne sais toujours pas si je le fais vraiment bien ou pas.

[00:38:58] **Ferdinand Vogel:** Oui, eh bien moi-même, je ne l'ai malheureusement appris que bien après avoir fait des compétitions et quand j'ai commencé à voler en deux lignes. Avec les deux lignes, on a tellement plus de contrôle en vol accéléré, parce qu'on peut agir très vite sur le plan arrière. Malheureusement, ça ne fonctionne pas de la même manière avec les trois lignes. Et une deux lignes ne se replie pas non plus rapidement, d'abord toute l'aile descend et on a alors le temps de faire quelque chose. C'est au moins le cas la plupart du temps avec la trois lignes en compétition, c'est pourquoi beaucoup de pilotes de compétition disent non, je n'aime plus voler en trois lignes, parce que parfois elle part d'un coup, bam, elle est partie, et il faut alors la rouvrir et la laisser voler à nouveau, tout va bien, mais c'est un sentiment désagréable et c'est donc plus difficile d'apprendre ça avec la trois lignes, mais il y a quand même des possibilités.

[00:39:50] Par exemple, on peut essayer de faire un nodding avec le Speed System. Là, il faut se demander ce qui se passe si je pousse plus vite ? Qu'est-ce qui se passe si je pousse plus doucement ? Quand est-ce que je dois pousser du tout ? Quand est-ce que je dois relâcher l'accélérateur ? On apprend ça très bien avec le nodding. Ça ne fonctionne pas aussi bien avec les ailes Low B. Surtout, il faut trouver le bon timing pour réussir à le rattraper du tout. Ce qu'on peut faire, mais attention, c'est d'initier le nodding d'abord avec le frein et ensuite continuer avec le Speed System, et on peut alors y aller petit à petit. Il ne faut pas forcément passer à fond direct, on peut commencer avec un tiers de gaz et ça aide énormément.

[00:40:33] **Lucian Haas:** Et à quelle vitesse peut-on freiner à nouveau un nicken ? Uniquement avec l'accélérateur ou faut-il quand même utiliser le frein ?

[00:40:39] **Ferdinand Vogel:** Oui, alors on peut en fait très bien le faire. Une possibilité, c'est de transformer le tout en énergie vers l'avant ou alors de lâcher d'un coup le gaz au moment où l'aile passe derrière vous ou va vers l'arrière, on va encore dans le gaz pour compenser. Au moment où l'aile commence à repasser au-dessus de vous, il faut alors sortir du gaz assez vite et par là, on peut même réussir à faire en sorte que le nœud disparaisse d'un coup. Parce que le nœud en vol accéléré n'est pas si grand, et quand il devient aussi important qu'on peut le gérer avec le frein, alors je sors généralement du gaz et je travaille avec le frein.

[00:41:19] **Lucian Haas:** As-tu un conseil sur le type d'accélérateur qu'il est préférable d'utiliser sur son sellette pour pouvoir faire ça au mieux ? Un accélérateur bien dégradé pour voler en accélération et pouvoir bien réagir ?

[00:41:32] **Ferdinand Vogel:** Oui, alors, je dirais qu'il n'y a pas d'accélérateur idéal pour le moment. Les fabricants de sellette peuvent encore faire pas mal de choses. Dans la scène du parapente, ils règlent toujours leur accélérateur de manière à pouvoir donner un coup de gaz, au moins en théorie. C'est ce qu'ils ont réglé. Mais en fait, il faut pouvoir régler chaque cran individuellement. Il faudrait pouvoir régler la position de la poulie sur le sellette pour modifier la course de l'accélérateur. Donc, il y a encore beaucoup à apprendre. Avec le harnais assis, c'est beaucoup, beaucoup plus difficile d'apprendre à accélérer. Avec le sellette allongé, c'est plus simple parce qu'on a les crans de l'accélérateur constamment prêts à être actionnés.

[00:42:13] **Lucian Haas:** Ça veut dire que ceux qui veulent vraiment apprendre, doivent regarder sérieusement leur accélérateur, voir comment le régler correctement et peut-être même passer à un harnais ventral. Est-ce que tu recommanderais ça ? Tu voles probablement surtout en harnais ventral maintenant. Pour ton vol normal, est-ce que tu recommanderais ça aux pilotes classiques ou est-ce que tu dirais que le harnais assis est en fait le meilleur choix pour les pilotes moyens ?

[00:42:35] **Ferdinand Vogel:** Oui, avec le sellette classique, on a souvent le problème que les fabricants de parapente ou de sellette ne font pas beaucoup d'efforts, par exemple sur le choix des matériaux. Une grosse poulie de déviation est importante pour que le tout glisse mieux et soit plus fluide. Quand on essaie ça sur le simulateur, on devrait pouvoir bouger l'accélérateur sans beaucoup de force, vraiment presque aucune force. Et il y a beaucoup de sellettes classiques qui ne sont tout simplement pas très bonnes pour ça. Pour revenir à ta question : non, je ne recommande pas le liegegurt à tout le monde de manière générale. En aucun cas. On doit se sentir parfaitement à l'aise sous son aile. On ne doit avoir aucun stress au décollage, même pas sur le décollage lui-même. Parce que si je commence le vol avec du stress, ça ne m'apporte rien personnellement.

[00:43:24] Pendant les dix premières minutes, il faut d'abord redescendre du stress du décollage. Et un harnais de position allongée a simplement, encore une fois, des points supplémentaires à prendre en compte, qui peuvent mal tourner au moment du décollage. C'est du stress en plus. C'est donc pas une option quand je suis stressé au décollage. Exactement la même chose pour l'atterrissage. Si je dis que, oui, j'ai parfois des atterrissages rudes, alors c'est que je n'ai pas encore bien intériorisé le vol. Je ne devrais pas encore voler avec un harnais de position allongée. Justement, le fait de sortir du sac à jambes. Beaucoup diront : « Oui, je le fais bien plus tôt ». Mais c'est simplement une étape supplémentaire à gérer, qui demande des capacités additionnelles. Le décollage et l'atterrissage doivent être maîtrisés. Et la compréhension de base du vol actif doit, en tout cas, être totalement acquise.

[00:44:10] Ce n'est qu'après que je peux commencer à travailler avec le harnais de repos.

[00:44:15] **Lucian Haas:** Tu parles de stress et tout ça. Le stress, c'est aussi beaucoup quand on n'a pas encore beaucoup d'expérience, au début de sa carrière ou quelque chose comme ça, où on peut vite être stressé parce qu'on est peut-être dépassé par certaines situations ou qu'on ne les connaît pas encore, qu'on ne les a pas encore vécues auparavant. Est-ce qu'il y a des choses, avec ton expérience d'aujourd'hui en regardant en arrière, de l'époque de tes débuts de pilote, où tu te dis : « Hé, là j'ai fait une erreur, j'aimerais bien l'effacer aujourd'hui » ?

[00:44:44] **Ferdinand Vogel:** Oui, en fait pas vraiment. J'ai appris très, très lentement. Je me suis laissé du temps. J'ai toléré ma peur et mon respect pour le vol en me disant : non, ça fait partie du truc. Et tant que j'en avais encore trop, ou que je savais que si j'allais plus loin, je n'aurais plus qu'à avoir peur, je ne l'ai même pas essayé. J'ai accepté ça et j'ai appris très lentement. Donc j'ai vraiment, je crois, après quatre ou cinq ans, fait mes premiers vols long-courriers et je

n'ai commencé à voler avec des aile HB qu'après. Donc j'ai vraiment avancé très lentement.

[00:45:25] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il y a un moment, au début, où tu as vécu quelque chose en vol que tu te dirais : « c'était une expérience vraiment pourrie » ? Tu as déjà eu un accident ou quelque chose du genre ?

[00:45:35] **Ferdinand Vogel:** Oui, alors moi aussi j'ai eu un accident derrière moi et j'espère que ça n'arrivera plus à personne. Je dirais qu'au début, on doit malheureusement en être conscient, surtout quand on pratique le parapente pendant des périodes de forte thermique, qu'il peut arriver quelque chose. Ça fait partie du vol. C'est pour ça que voler doit toujours rester un plaisir. Et moi, à l'époque, j'avais 18 ans, quand j'ai commencé à voler plus et que j'ai réalisé : "Wow, là je vais apprendre beaucoup plus vite et je comprends tout beaucoup plus vite. Ça roule d'un coup." J'étais avec une nouvelle aile que je ne connaissais pas encore très bien. J'étais parti avec quelques potes qui n'avaient rien à voir avec le vol en Suisse. Une nouvelle zone de vol, je n'en avais aucune idée. C'était un décollage de type hike-and-fly que j'avais choisi là-bas.

[00:46:21] Et c'était malheureusement dans un Lee. Je n'avais pas compris à l'époque. Je me suis lancé, et j'avais malheureusement aussi un nœud dans les suspentes, donc quand ça arrive, ça arrive vraiment. Et j'ai décidé de faire un atterrissage parfait. C'était une énorme pente en prairie, aucun problème. Mais au moment où je voulais me poser, c'est tout d'un coup descendu super fort. Comme on le sait quand on glisse le long d'une pente et que soudain on coule vraiment et qu'il faut juste faire vite pour s'éloigner de la pente. Et à ce moment-là, je voulais justement atterrir et je me suis dit : maintenant sur les pieds, ça pourrait faire mal et je pourrais me casser quelque chose. Donc mieux vaut sur le protège-dos, je me suis dit. Et il y en a très, très beaucoup qui pensent comme ça dans le milieu du parapente. Et je dis toujours à ces gens, par expérience personnelle,

[00:47:06] ... alors tu te mets là-haut sur le toit du garage, genre un ou deux mètres, et là tu sautes et tu fais un salto arrière. Ou alors tu préfères atterrir sur les pieds. Et au moment où je dis ça aux gens, ils se rendent compte soudainement que, bah, ils font tellement confiance au petit coussin qu'on appelle le proteseur qu'ils ne l'utilisent pas vraiment. Et j'aurais aussi dû sortir le train d'atterrissage à l'époque, mais j'ai utilisé le proteseur et j'ai quand même malheureusement eu une blessure au dos. Heureusement, je n'ai pas eu besoin d'être opéré et un mois plus tard, j'ai déjà pu reprendre le vol.

[00:47:37] **Lucian Haas:** Tu as aussi eu un autre accident. Ce n'était pas un accident d'aviation, mais tu rentrais en voiture après ton PWC relativement réussi en France et tu as eu un accident de voiture. Tu ne conduisais pas, tu étais juste passager, et là, ton pied était complètement foutu. Et si je me souviens bien, je crois que tu as été, plusieurs mois, ou même plus d'un demi-an ou quelque chose comme ça, quasiment hors combat, tu ne pouvais plus voler. Est-ce que cette période où tu étais vraiment éloigné du vol, de manière forcée, a changé ton approche du vol d'une manière ou d'une autre parce que tu avais le temps de réfléchir, ou est-ce que ça a influencé de quelque façon la manière dont tu voles aujourd'hui ?

[00:48:21] **Ferdinand Vogel:** Oui, je ne sais pas si ça a influencé ma façon de piloter aujourd'hui. Ce qui s'est passé à l'époque, enfin oui, ça a duré plus d'un demi-an parce que je n'ai plus volé, j'ai simplement laissé le temps à mon pied de guérir pour que je puisse à nouveau marcher. Et pendant cette période, j'ai commencé à me retirer complètement de la scène du parapente, en quelque sorte, et je ne parcourais plus lenet ou je ne parlais plus beaucoup de vol avec mes potes. Bien sûr, j'en apprenais un peu par intermittence, mais c'était la première fois que je ne considérais plus le parapente comme mon activité de loisir principale.

[00:48:59] **Lucian Haas:** Est-ce que c'était aussi une forme d'auto-protection ?

[00:49:02] **Ferdinand Vogel:** Peut-être, oui. À l'époque, je ne me suis pas encore vraiment penché sur ce qui m'arrivait. Je me suis ensuite plus concentré sur mes études, j'ai profité de ce temps pour me plonger carrément dans le travail.

[00:49:15] **Lucian Haas:** C'était comment, de revenir après tout ce temps ? Est-ce que c'était genre, "wow, j'ai volé une fois et je suis reparti à fond", comme si tu avais retrouvé le déclic ou quelque chose comme ça ?

[00:49:26] **Ferdinand Vogel:** Oui, donc on est passé directement au printemps et oui, j'ai tout de suite repris à fond et j'ai vraiment beaucoup volé.

[00:49:37] Au début, c'était un peu bizarre d'être de nouveau en l'air, mais je me suis tout de suite senti comme à la maison. Juste avant l'accident, j'avais fait 160 heures de vol en deux mois. Donc, j'ai passé bien plus de temps en l'air qu'au sol, si on veut. Et par conséquent, je me sentais beaucoup, beaucoup plus à l'aise en l'air, oui, que quand je conduisais une voiture. Et oui,

[00:50:07] je me suis tout de suite senti comme à l'aise.

[00:50:11] **Lucian Haas:** Après cette période, tu as aussi pris ta décision : « Hé, d'accord, tu as fini tes études et maintenant, non, je vise grosso modo une carrière dans le domaine du parapente et je vais consacrer ma vie au parapente. » Est-ce que ça avait aussi un lien avec l'accident ? Est-ce que cette décision a été prise à ce moment-là ?

[00:50:30] **Ferdinand Vogel:** Oui, alors après l'accident, où ça aurait pu se passer complètement autrement, c'est comme si j'avais mûri d'un coup et que je me suis rendu compte que, purée, non, il faut profiter de la vie, ça peut finir vite. Et je n'ai pas fini mes études parce que je savais que j'étais trop ambitieux si je les finissais maintenant, sur le modèle "ce que tu as, tu l'as" ou "ce qu'on a commencé, il faut le finir". Je me disais que si je finissais ça, alors je travaillerais dans ce métier, parce que ça aurait du sens. Du coup, j'ai arrêté et j'ai fait un an de vols en tandem au Tegelberg, et j'ai découvert beaucoup de nouvelles choses, surtout le côté humain, et comment d'autres personnes, enfin pas des pilotes, mais d'autres gens, perçoivent le vol.

[00:51:22] Et c'était une année très intéressante. Mais j'ai réalisé que tenir le même petit échange tous les jours, cinq ou six fois par jour, ce n'était pas vraiment mon truc. J'ai alors cherché une solution : qu'est-ce que je peux quand même faire dans la scène du parapente ? J'avais déjà fait un peu d'expérience chez Swing en tant que pilote test et je m'étais postulé. Swing n'a malheureusement pas pu me prendre comme pilote test à ce moment-là, j'ai donc sollicité les autres entreprises et j'ai fini par être pris chez Nova.

[00:51:56] **Lucian Haas:** Est-ce que cette décision de dire : « j'arrête mes études et je vais devenir parapentiste dans le milieu professionnel et tout ce qui touche au parapente », est-ce que tu dirais que c'était une bonne décision ? Ou est-ce que tu le regrettes parfois ?

[00:52:12] **Ferdinand Vogel:** Non, je ne le regrette pas vraiment, parce que c'était de l'électrotechnique que j'avais étudié. Avant ça, j'avais déjà fait une formation professionnelle. Donc j'ai déjà quelque chose en poche, pas comme maintenant avec un diplôme non terminé. Mais j'ai réalisé pour moi que j'ai encore besoin d'un plan B, si jamais, pour une raison ou une autre, par exemple si la météo devient trop extrême ou s'il m'arrive quelque chose ou si je ne peux plus pratiquer le parapente, j'ai encore besoin d'un plan B.

[00:52:42] Et je vais reprendre mes études, ou je vais les reprendre, mais je me suis décidé pour quelque chose que je pourrai, espérons-le, quand même utiliser même si je ne le pratique pas pendant cinq ans après le diplôme. Parce qu'en électrotechnique, il m'était clair que si je voulais vraiment juste voler pendant trois ou cinq ans, le diplôme ne vaudrait plus rien à un moment donné. Et c'était déjà clair pour moi dès le début quand j'ai dit : non, j'arrête là. Et c'était aussi l'une des raisons pour lesquelles j'ai arrêté.

[00:53:14] **Lucian Haas:** Si je te comprends bien, tu dis que d'ici peut-être cinq ans, ça devrait toujours être valable. Ça veut dire que, pour commencer, tu dis que tu veux encore continuer à faire du parapente de manière intensive. Quels sont tes projets pour la période à venir à ce sujet ?

[00:53:29] **Ferdinand Vogel:** Oui, alors l'année dernière, enfin il y a deux ans, j'étais présent en tant que supporter aux X-Alps et j'avais vraiment pour objectif de les pratiquer moi-même. Je m'étais aussi inscrit aux X-Alps. J'ai aussi participé à beaucoup de compétitions de Hike-and-Fly.

[00:53:47] **Lucian Haas:** Tu as aussi gagné au Border Race ou des trucs du genre, non ?

[00:53:49] **Ferdinand Vogel:** Exactement, Border Race a super bien fonctionné, oui. Pour le Dolomiti Superfly, c'était ma dernière compétition de hike-and-fly. Ça s'est pas passé très bien parce que j'ai fait une mauvaise foulée et j'ai eu des problèmes de dos, et puis j'ai été un peu trop ambitieux et je voulais continuer, je me suis dit, d'accord, ça va encore. Je suis remonté sur la montagne, mais j'ai réalisé, bah, ça a marché sur un petit bout en descente et là j'ai vu que courir en descente n'était plus possible, ça m'a fait un choc dans le dos et quand je suis arrivé en haut au décollage, le vent n'était

pas bon. Il venait complètement de côté.

[00:54:25] et c'était très, très fort, j'étais encore en nord-phénique dans les Dolomites et il m'était clair que soit je me faisais récupérer ici, soit je décollais quand même. Et j'avais déjà eu une ou l'autre expérience auparavant où je savais,

[00:54:43] quand je suis face à la décision au décollage et que je sais que la météo n'est pas idéale pour voler et que j'ai l'option de voler quand même ou de redescendre à pied, j'ai plutôt tendance à me dire : ah, je suis un bon pilote, je vole quand même. Et là, je me suis rendu compte que je ne maîtrise malheureusement pas ma gestion des risques lors des compétitions de Hike & Fly. En compétition de vol normale, je sais que si ça devient trop turbulent, je sors simplement, je laisse les autres me dépasser, mais pour les compétitions de Hike & Fly, je savais que je ne maîtrisais pas la situation. Pas parce que je ne vais pas finir premier ou que les autres sont plus rapides et que je dois les suivre, mais simplement parce que je suis paresseux pour marcher. Et j'ai alors décidé de retirer ma candidature pour la X-Alps, c'est pour ça que je n'étais pas là.

[00:55:31] **Lucian Haas:** Est-ce que c'est quand même une option pour toi ? Ou est-ce que tu te dis : non, j'ai décidé que le Hike & Fly, du moins dans ce format long comme une X-Alps ou quelque chose du genre, c'est tout simplement trop risqué pour moi ?

[00:55:44] **Ferdinand Vogel:** Oui, alors de temps en temps, ça me démange un peu à nouveau, parce que ce que je trouve fascinant, c'est qu'on survole des zones où on ne passe jamais d'habitude. Et c'est une expérience magnifique. On vole aussi à des moments de la journée où on ne vole normalement pas. On vole dans des conditions météo où on ne vole normalement pas. Alors pas les extrêmes qui sont dangereux, mais aussi simplement quand c'est complètement nuageux. Et on peut quand même se faufiler petit à petit d'un sommet à l'autre. Et c'est une expérience de vol vraiment superbe. Et ça me manque déjà. Pour l'instant, je ne suis définitivement pas assez en forme pour participer à une compétition de Hike & Fly, parce que c'était si simple. C'était si abrupt quand j'ai pris la décision à l'époque et j'ai complètement arrêté l'entraînement. Mon corps le ressent déjà maintenant.

[00:56:30] Ça veut dire, préférer voler à courir ? Définitivement, oui. Enfin, pour l'avenir, je vais me concentrer davantage sur les compétitions de XC et vouloir en refaire plus, oui.

[00:56:45] **Lucian Haas:** Surtout quand il s'agit de voler, tu as aussi l'oiseau dans le nom. Tu t'appelles comme ça. Je suppose que tu apparais aussi avec ça sur les réseaux sociaux. Es-tu fier qu'on puisse faire ce genre de lien ?

[00:56:59] **Ferdinand Vogel:** Oui, enfin, ça colle bien. C'est plutôt cool, ouais.

[00:57:04] Comme j'ai grandi avec l'aviation et que mon père a toujours fait ça comme ça...

[00:57:10] Je n'ai pas forcément appris ça par cœur, mais c'était toujours très présent et je ne pouvais pas imaginer autrement. Pendant longtemps, je n'étais pas du tout conscient de ce que ça pouvait signifier concrètement ou de ce qu'on pouvait en faire. Je ne pense pas non plus le faire de manière extrême aujourd'hui, au point de dire que je suis "le Vogel" ou je ne sais quoi. Oui.

[00:57:32] **Lucian Haas:** Est-ce que tu as encore des pilotes ou d'autres modèles en tête ?

[00:57:38] **Ferdinand Vogel:** Oui, donc Honorar par exemple, qui est devenu troisième mais qui a volé de manière incroyable, est un modèle. Tillin de Slovénie est un modèle. Ça

[00:57:53] **Lucian Haas:** Ça s'appelle Honorar, Armag et Tillin Seglar. Oui, exactement. Juste pour les noms.

[00:57:58] **Ferdinand Vogel:** Ces deux-là, c'est déjà un autre niveau. Et ce que je me suis fixé comme modèle, on le voit chez les Français, surtout les jeunes qui arrivent. Je l'ai vécu l'année dernière ou aussi maintenant lors de la Coupe du monde en France. Quand je suis en phase finale et que je donne tout, je suis très tendu parce que je ne veux surtout pas avoir une fermeture en plein gaz. Et je suis content quand je passe le chronométrage et que je peux enfin lâcher le gaz. Et c'était comme ça que je faisais, je lâchais le gaz et j'étais content d'être enfin détendu. Et là, je vois quelqu'un devant moi commencer avec une aile de compétition, faire un Misty Flip, puis un autre Misty Flip et ensuite un Misty to Heli. Et je me dis juste : OK, donc là, j'ai juste eu peur sous l'aile, plus ou moins, presque.

[00:58:47] Et je trouvais ça déjà assez limite. Et il enchaîne même avec un super programme d'Akro juste après. Donc, il y a encore beaucoup à apprendre. Et c'est clairement un point sur lequel je dois travailler, parce que je sais que je peux encore m'améliorer.

[00:59:02] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il y a quelque chose pour lequel tu dirais que tu aimerais toi aussi être un modèle ?

[00:59:10] **Ferdinand Vogel:** Oui, la question est : est-ce qu'on veut vraiment être un modèle ? Parce qu'alors, on a quand même un peu de responsabilités. Je n'espère pas être ce genre de modèle. Je ne sais pas.

[00:59:22] Je serais ravi que plus de gens apprécient cette approche lente dans le monde du parapente. Ce que je remarque souvent chez les jeunes pilotes, c'est qu'ils veulent énormément de choses très rapidement, puis ils finissent par faire une mauvaise expérience et perdent l'envie de voler. Et c'est dommage. Il faut vraiment investir du temps, être patient, accumuler beaucoup d'expérience et le faire vraiment, vraiment correctement, sans aucune mauvaise expérience. Sinon, on perd le plaisir de voler.

[01:00:01] **Lucian Haas:** C'était Ferdinand Vogel en conversation avec Lucian Haas. Si vous voulez en savoir plus sur Ferdi, ses conseils de pilote et aussi ses séminaires de vol de distance, n'hésitez pas à consulter le site www.ferdinand-vogel.de. Si le terme « séminaires météo de Lu-Glidz » mentionné dans le podcast a attiré votre attention, cette mention n'avait pas été convenue avec Ferdi. Mais si vous êtes intéressé par ce genre de séminaires, vous pouvez volontiers me contacter. Peut-être êtes-vous simplement reconnaissant pour ce podcast et les nombreuses infos sur le blog Lu-Glidz. Dans ce cas, vous pouvez soutenir mon travail. Je ne finance pas volontairement Podz-Glidz et Lu-Glidz par de la publicité afin de préserver mon indépendance. Cependant, les contributions de mes lecteurs et auditeurs sont les bienvenues et même nécessaires pour pouvoir offrir une couverture professionnelle.

[01:00:48] Vous pouvez envoyer un montant de soutien libre à Lu-Glidz par PayPal ou par virement bancaire. Vous trouverez les coordonnées correspondantes sur le site web de Lu-Glidz. Je vous remercie d'avance pour votre soutien. À la prochaine. Ciao.