

Kuba

Podz-Glidz 16 — Chris Arnu

Published	2019-11-16
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/kuba-podz-glidz-16
Duration	00:47:03
Speakers	Chris Arnu, Lucian Haas
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0016-kuba-chris-arnu.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	20 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	3
English	14
Show notes	14
Transcript	15
Français	25
Show notes	25
Transcript	26

Deutsch

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

Show notes

Podz-Glitz Folge #16: Chris Arnu ist eine Art Entwicklungshelfer für die Gleitschirmszene in Kuba. Ein Gespräch

Kuba, das ist für viele ein irgendwie geheimnisvoller Sehnsuchtsort. Ein Karibikstaat mit angenehmem Klima, Palmen, weißen Stränden, Rum und Zigarren und zugleich dem Charme eines Landes, das Lebensfreude mit der maroden und prekären Seite des Realsozialismus verknüpft.

Erstaunlicherweise wird auf Kuba auch Gleitschirm geflogen, obwohl sich das Gros der Bevölkerung ein so teures Hobby eigentlich niemals leisten könnte. Dass das doch möglich ist, haben die kubanischen Piloten einigen Freunden und Idealisten im Ausland zu verdanken, die sie immer wieder mit gebrauchten, aber noch flugtüchtigen Ausrüstungen versorgen.

Einer, der sich die Rolle als Entwicklungshelfer für die kubanische Gleitschirmszene auf die Fahnen geschrieben hat, ist Chris Arnu aus Karlsruhe. Chris fährt seit Ende der 1990er Jahre regelmäßig nach Kuba. Als er 2004 das Gleitschirmfliegen lernte, nahm er seinen Schirm gleich mit auf die Insel, um dortige Flugmöglichkeiten zu erkunden. So kam er auch in Kontakt mit lokalen Piloten und lernte deren Nöte kennen.

Chris startete daraufhin einen Aufruf im deutschen Gleitschirmdrachenforum und bat andere Flieger um alte Ausrüstung als Spende für Kuba. Diese Initiative hält bis heute an. In den vergangenen 15 Jahren brachte Chris mehrere Hundert Schirme, Gurtzeuge, Retter, Helme und Fluginstrumente ins Land, um sie unter seinen kubanischen Freunden zu verteilen.

In dieser sechzehnten Folge von Podz-Glitz berichtet Chris Arnu nicht nur über dieses Projekt. Er erzählt unter anderem auch von den Reise- und Flugmöglichkeiten für Gleitschirmtouristen auf Kuba, gibt Tipps, worauf man bei einem Besuch achten sollte und beschreibt die besondere Stimmung unter den kubanischen Gleitschirmpiloten, die zur Ausübung ihres Hobbys auf große Solidarität untereinander angewiesen sind.

Zugehörige Links:

(1) Chris Arnus Kontaktdaten und Beschreibung seines Projektes zur Sportförderung auf Kuba:

<https://www.gleitschirmdrachenforum.de/showthread.php/10158-Sportf%C3%B6rderung-Kuba?p=84112&viewfull=1#post84112>

(2) Beschreibung einiger Startplätze auf Kuba (simple Seite von Chris):

<https://chrisa54.wixsite.com/para/getting-high>

(3) Startplätze auf Kuba in Paraglidingearth:

<http://paraglidingearth.com/?bounds=26.82407,-88.38501,16.87815,-69.92798>

(4) Federacion Cubana de Vuela Libre (FCVL), auf Spanisch:

<http://fcvl.blogspot.com/>

(5) Facebook-Gruppe übers Gleitschirmfliegen auf Kuba:

<https://www.facebook.com/groups/flycuba/>

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:

Merengue de Limón, Quincas Moreira

Royalty Free Music. <https://www.youtube.com/watch?v=R3nWF2LhegY&t=728s>

Kuba hat eine eigene Gleitschirmszene. Alle Flugausrüstungen sind als Spenden auf die Insel gekommen. Chris Arnu ist einer der eifrigsten "Entwicklungshelfer".

Einer, der sich die Rolle als eine Art Entwicklungshelfer für die kubanische Gleitschirmszene auf die Fahnen geschrieben hat, ist Chris Arnu aus Karlsruhe. Chris fährt seit Ende der 1990er Jahre regelmäßig nach Kuba. Als er 2004 das Gleitschirmfliegen lernte, nahm er seinen Schirm gleich mit auf die Insel, um dortige Flugmöglichkeiten zu erkunden. So kam er auch in Kontakt mit lokalen Piloten und lernte deren Nöte kennen.

Chris startete daraufhin einen Aufruf zur Sportförderung auf Kuba im deutschen Gleitschirmdrachenforum und bat andere Flieger um gebrauchte Ausrüstung als Spende. Diese Initiative hält bis heute an. In den vergangenen 15 Jahren brachte Chris mehrere Hundert Schirme, Gurtzeuge, Retter, Helme und Fluginstrumente ins Land, um sie unter seinen kubanischen Freunden zu verteilen.

(1) Chris Arnus Projekt zur Sportförderung auf Kuba (samt Kontaktdaten und einer Spendenadresse in der Schweiz):

Links:

- Foto-Impressionen: <https://www.facebook.com/media/set/?set=oa.2119439204737867&type=3>

Quelle: <https://lu-glitz.blogspot.com/2019/11/podz-glitz-16-kuba.html>

Transcript

[00:00:02] **Chris Arnu:** Ein Kubaner, der hat, also wenn er viel Geld hat, dann verdient er vielleicht 40 Euro im Monat, das heißt Schirm, selbst ein gebrauchter Schirm, da ist nie Geld für da.

[00:00:30] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, der Lu-Glitz-Podcast.

[00:00:33] **Chris Arnu:** Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens.

[00:00:36] **Lucian Haas:** Heute mit Chris Ahnung und Lucian Haas am Mikrofon. Kuba,

[00:00:46] das ist für viele ein irgendwie geheimnisvoller Sehnsuchtsort. Ein Karibikstaat mit angenehmem Klima, Palmen, weißen Stränden, Rum und Zigarren und zugleich dem Charme eines Landes, das Lebensfreude mit der maroden und prekären Seite des Realsozialismus verknüpft.

[00:01:03] Erstaunlicherweise wird auf Kuba auch Gleitschirm geflogen, obwohl sich das Gros der Bevölkerung ein so teures Hobby eigentlich niemals leisten könnte. Dass das doch möglich ist, haben die kubanischen Piloten einigen Freunden und Kollegen. Und Idealisten im Ausland zu verdanken, die sie immer wieder mit gebrauchten, aber noch flugtüchtigen Ausrüstungen versorgen. Einer, der sich die Rolle als Entwicklungshelfer für die kubanische Gleitschirmszene auf die Fahnen geschrieben hat, ist Chris Ahnung aus Karlsruhe. Chris fährt seit Ende der 1990er Jahre regelmäßig nach Kuba. Als er 2004 das Gleitschirmfliegen lernte, nahm er seinen Schirm gleich mit auf die Insel, um dortige Flugmöglichkeiten zu erkunden. So kam er auch in Kontakt mit lokalen Piloten. Und lernte deren Nöte kennen.

[00:01:48] Chris startete daraufhin einen Aufruf im Deutschen Gleitschirmdrachenforum und bat andere Flieger um alte Ausrüstung als Spende für Kuba. Diese Initiative hält bis heute an. In den vergangenen 15 Jahren brachte Chris mehrere

hundert Schirme, Gurtzeuge, Räder, Helme und Fluginstrumente ins Land, um sie unter seinen kubanischen Freunden zu verteilen. In dieser 16. Folge von Podz-Glidz berichtet Chris Ahnung nicht nur über dieses Projekt. Er erzählt unter anderem auch von den Reise - und Flugmöglichkeiten für Gleitschirmtouristen auf Kuba. Gibt Tipps, worauf man bei einem Besuch achten sollte und beschreibt die besondere Stimmung unter den kubanischen Gleitschirmpiloten, die zur Ausübung ihres Hobbys auf große Solidarität untereinander angewiesen sind.

[00:02:43] **Chris**, seit Jahren reist du immer wie nach Kuba und hast auch immer gebrauchte Gleitschirmausrüstung im Gepäck. Wie viele Schirme sind mittlerweile durch dich eigentlich dort ins Land gekommen? Boah, gute Frage.

[00:02:57] **Chris Arnu**: Die Piloten hier aus dem Alpenraum, Deutschland, deutschsprachigen Raum, die sind sehr großzügig gewesen über die Jahre hinweg. Ich kann das gar nicht in Zahlen benennen, aber gefühlt sind es irgendwie bestimmt an die 300 Gleitschirme, die allein durch mich gekommen sind.

[00:03:18] **Lucian Haas**: Bist du damit eigentlich so etwas wie der Entwicklungshilfe für die kubanische Gleitschirmszene?

[00:03:24] **Chris Arnu**: Also ich denke, ich trage ein gutes Stück oder habe immer ein gutes Stück weit dazu beigetragen, dass es da vorwärts geht. Das ist wohl richtig.

[00:03:32] **Lucian Haas**: Wie kam es eigentlich dazu? Also woher stammt dein Interesse für Kuba, dass du auch gesagt hast, ich fahre da immer wieder hin?

[00:03:39] **Chris Arnu**: Gut, irgendwann hat meine Begeisterung für den Flugsport dazu geführt, dass ich einen Flugschein gemacht habe. Das war ja erstmal alles ein bisschen schwierig. Mit Drachen hat das Ganze angefangen. Und das war mir alles so kompliziert. Ich bin also dann eingestiegen, als Gleitschirme da waren und Gleitschirme auch in einer bestimmten Leistung vorgelegen haben. Und das war so circa 2004, als ich meinen Schein gemacht habe. Und da bin ich schon regelmäßig nach Kuba geflogen, weil die Insel einfach faszinierend ist.

[00:04:18] Dann habe ich mir angeschaut, wo man denn die Faszination bekommt. Wie man Kuba und das Hobby Gleitschirmfliegen zusammenbringen kann auf der Insel. Und bin dann schnell in Kontakt mit kubanischen

[00:04:31] **Lucian Haas**: Piloten gekommen. Das heißt, du bist schon nach Kuba gefahren oder dort auch mal hingeflogen. Da konntest du noch gar nicht Gleitschirmfliegen. Richtig, das hat

[00:04:40] **Chris Arnu**: 1998 angefangen. Das war so ein bisschen die Idee, mal zu sehen, wie es denn im lebendigen Sozialismus so aussieht. Und die Karibik ist natürlich als Reiseziel irgendwie interessant für mich als

[00:04:56] **Lucian Haas**: Europäer. Hast du denn damals schon irgendwo auch mal jemand in Kuba Gleitschirmfliegen gesehen, als du das noch gar nicht kanntest? Oder bist du erst auf die Idee gekommen, als du sagtest, ich kann jetzt selber Gleitschirmfliegen. Jetzt nehme ich den Gleitschirm auch mit nach Kuba.

[00:05:08] **Chris Arnu**: Also ich habe natürlich da schon geschaut im Internet. Gibt es irgendwie Anlaufstellen? Gibt es irgendwas? Gibt es Flüge, die veröffentlicht worden sind? Gibt es Bilder? Gibt es Berichte? Aber ja, das war alles eine ziemliche Wüste damals. Konnte man überhaupt keine Informationen über Kuba im Internet finden in puncto Gleitschirm.

[00:05:31] **Lucian Haas**: Heißt das denn, du warst damals quasi auch ein Gleitschirmpionier in dem Land? Oder gab es schon irgendwo irgendeinen versteckten kubanischen Piloten, den du damals nur noch nicht kanntest?

[00:05:42] **Chris Arnu**: Ja, die Wurzeln, die lagen eher in Spanien. Da gab es Kontakte zu Fallschirmspringern. Und diese Fallschirmspringer, die haben natürlich auch zum Teil schon angefangen gehabt, Gleitschirm zu fliegen. Und diese spanischen Kollegen, die haben dann mit ihren Fallschirmen natürlich auch die Begeisterung fürs Gleitschirmfliegen mitgebracht nach Kuba. Und dort dann die ganze Sache quasi initiiert. Zunächst gab es dann nur in Havanna an der Uni ein Gleitschirm. Ein Freundeskreis. Und das hat dann die Runde über die ganze Insel gemacht. Diese Neuigkeit, dass man nicht nur Fallschirmen springen kann, sondern auch fliegen kann mit dem Gleitschirm.

[00:06:30] Und im Osten haben dann ein paar findige Jungs angefangen, sich Mangelsmaterial dann selber einen Drachen zu bauen. Und zwar aus einem uralten Metallgestell aus Alu, das von einem sowjetischen Militärbett war.

[00:06:48] Und Reißsäcken, die sie mit Spannlack bezogen haben. Und

[00:06:52] **Lucian Haas:** das, was dabei rauskam, das ist wirklich geflogen?

[00:06:54] **Chris Arnau:** Oh ja, da gibt es sogar Bilder von der Geschichte. Hast

[00:06:58] **Lucian Haas:** du das auch mal fliegen sehen? Also diesen urkubanischen Urdrachen? Nein, das war

[00:07:03] **Chris Arnau:** vor meiner Zeit. Also ich bin ja quasi fast ein Jahrzehnt später erst dazu gekommen. Das war ja 96 bis 98, als die Sache angefangen hat. Und ich bin da zwar schon in Kuba gewesen. Aber das war schon ein Jahr. Aber da hatte ich noch keine Ahnung vom Fliegen. Und dass ich da mal mich begeistern könnte. Wie viele Gleitschirmpiloten

[00:07:25] **Lucian Haas:** gibt es denn heute auf Kuba?

[00:07:27] **Chris Arnau:** Also offiziell registriert mit Lizenz sind an die 150. Es sind allerdings wesentlich mehr, ich sag nochmal, circa ein Viertel, die noch in der Schulung sind oder noch nicht abgeschlossen haben und ihre Lizenz eben in der Hand halten.

[00:07:47] **Lucian Haas:** Nun sagst du 150 Piloten etwa, die eine Lizenz haben, die registriert sind. Dann hast du gleichzeitig vorhin gesagt, du hättest etwa 300 Schirme in das Land gebracht. Dann ist im Grunde fliegt jeder Kubaner, der dort fliegt, fliegt mit einem Schirm von dir. Nein,

[00:08:04] **Chris Arnau:** das kann man nicht so sagen. Also da sind ja viele Oldtimer dabei gewesen. Also Schirme, die eigentlich eher als Ausstellungsstück gedient hätten. Und da besser aufgehoben werden im Museum statt in Kuba. Aber auch in Kuba hat man das dann als Material genutzt. Da wird ja immer alles maximal genutzt, um den bestmöglichen Nutzen daraus zu ziehen. Und auch die Schirme sind dann eben zur Schulung am Boden benutzt worden. Und natürlich hat sich im Laufe der Zeit das Material aufgerieben und aufgebraucht. Man muss sich das ja so vorstellen. So ein gebrauchter Gleitschirm, der hat nicht mehr die Lebenserwartung, wie du das vielleicht kennst.

[00:08:51] Wenn du dir einen neuen Gleitschirm kaufst, kannst du davon ausgehen, dass er vier, sechs Jahre lebt.

[00:08:58] Bevor du sagst, naja, ich guck mal, dass ich den irgendwie entsorge in irgendeiner Form.

[00:09:08] Und das ist natürlich der Punkt, an dem der Gleitschirm dann in meine Hände geraten ist. Also kommen ja keine neuen Schirme an. Und von da ab hat der Schirm dann entsprechend ein relativ kurzes Leben nur noch auf Kuba. Es sind ja auch tropische Bedingungen, das heißt ein ganz anderes Klima. Es setzt Material ganz anders zu. In Küstenregionen frisst die salzhaltige Luft das Material auch schneller auf. Und von daher kann man also sagen, da ist ein ganz anderer Verschleiß da. Wenn

[00:09:41] **Lucian Haas:** man das so hört, großer Verschleiß und sowas. Hat denn jeder Pilot auf Kuba das? Hat der dann einen eigenen Schirm? Oder gibt es da auch so, dass sie sagen, nee, wir organisieren uns als Clubs und dann teilen wir uns die Schirme dann eher?

[00:09:51] **Chris Arnau:** Ja, anders geht das gar nicht. Da gibt es mehr Nachfrage als Material. Das ist ganz klar. Aber die Kollegen, die gehen halt gerade noch, wenn sie in der Schulungsphase sind, gemeinsam an den Berg. Und dann wird der eine den Schirm runterfliegen, hochtragen, wird dann der nächste und der darf dann auch runterfliegen. Und die Piloten, die eben fortgeschrittener sind, die sind natürlich froh, wenn sie eigenes Material haben. Oder die ganz Guten, die machen dann natürlich auch eine Top-Landung. Aber der Tag, der hat halt auch nur ein begrenztes Zeitfenster, das er,

[00:10:30] **Lucian Haas:** das die Piloten nutzen kann. Gibt es denn auch Gleitschirme, die als Importware ins Land kommen? Also jetzt nicht von dir als Gebrauchtimport, den du einfach dann mitbringst. Sondern, dass das wirklich gehandelt wird? Und ist sowas für einen Kubaner überhaupt erschwinglich? Ein

[00:10:46] **Chris Arnau:** Kubaner, der hat, also wenn er viel Geld hat, dann verdient er vielleicht 40 Euro im Monat. Ich sage jetzt mal Euro, dann brauchen wir nicht umrechnen. Es sind aber eher, es ist die Hälfte. Und brauchen würde er eigentlich zum Leben, je nachdem, zwischen 60 und 80 Euro im Monat. Das heißt... Schirm, selbst ein gebrauchter Schirm, da ist nie Geld für da. Also es kommt gar nicht in Frage. Wenn man neuere Schirme auf Kuba sieht, dann sind das auch Gebrauchte. Und die sind in der Regel von Verwandten geschickt worden, die in den Staaten zu Hause sind. Aber das ist eher die, eher die Seltenheit.

[00:11:32] Also das ist vielleicht bei einem Mal der Fall, dass er so ein Glück hat. Die Verwandten, die denken auch. Die denken eher daran, das Geld in zweckmäßige Dinge auszugeben, als in ein Gleitschirm.

[00:11:45] **Lucian Haas:** Das heißt, so gesehen ist wirklich die gesamte Gleitschirmszene in Kuba auf Schenkungen aufgebaut?

[00:11:52] **Chris Arnau:** Ja, das ist richtig. Also es gibt mittlerweile sogar Motoren, die gespendet wurden. Das heißt, die Herrschaften pflegen auch Paramotor. Es geht wirklich voran. Und das erstaunlicherweise alles durch Spenden. Irgendwie

[00:12:09] **Lucian Haas:** gestützt. Wenn das viel gebraucht Material ist, das kann man ja auch mal fragen, wie sicher ist das immer noch? Gibt es dort in Kuba dann häufiger Umfälle als zum Beispiel bei uns? Oder gehen die da so mit dem Material um und pflegen das auch so, dass man sagen kann, eigentlich sind die immer noch sicher unterwegs?

[00:12:26] **Chris Arnau:** Ja gut, da gibt es ganz andere Philosophien. Es ist ein ganz anderer Ansatz, wie die Piloten geschult werden. Also die sind sehr viel näher untereinander und es besteht auch nicht so irgendwie die Erwartungshaltung so, ich muss jetzt 10, 20 Flüge machen in der und der Zeit. Mein Urlaub geht zu Ende. Ich muss das jetzt hinter mich bringen. In Kuba gehen die Herrschaften ganz entspannt dran. Die sind meistens auch gleich recht gut befreundet untereinander. Und da wird die Ausbildung. Auf einem anderen Niveau erfolgen. Da ist eine ganz andere Basis dann auf einmal.

[00:13:12] Die sind schon ganz gut am Boden, können Groundhandling. Die starten auch gut. Die fliegen auch erst mal vorsichtig. Und dann eben auch soweit das Vertrauen in sich selbst und auch das Vertrauen des Fluglehrers gilt, geht es dann auch auf weitere Flüge. Also von daher Unfälle. Ich weiß nicht. Es passieren natürlich Unfälle, aber es kann man auch nicht vergleichen. Ich denke, wir haben eine Basis von 30.000, 35.000 Piloten. Ich weiß nicht, wie viele davon aktiv sind hier in Deutschland. Und da hast du statistisch gesehen auch einen ganz anderen Wert am Ende. Aber ich würde sagen, es ist relativ sicher, weil das Ganze unter anderen Parametern abläuft.

[00:14:01] **Lucian Haas:** Nun sagst du, die können auch weiter fliegen und sowas. Das heißt, ich höre daraus. Man kann auf Kuba auch auf Strecke gehen, könnte man dort. Und das ist ja manchmal bei Inseln nicht immer so ganz einfach. Beschreib doch einfach mal so ein bisschen die Topografie der Insel. Wo kann ich dort eigentlich fliegen gehen? Wo finde ich die besten Fluggebiete und so? Okay, also auf

[00:14:22] **Chris Arnau:** Kuba gibt es natürlich wunderbare Möglichkeiten zum Streckenfliegen.

[00:14:28] Die Limits, die liegen dann eher in der Genehmigung, dass da Luftraumfreigaben gemacht werden müssen.

[00:14:37] Die einzelnen Clubs, die organisieren das aber, die haben einen Kontakt zu den jeweiligen Flugsicherungsbehörden. Das kann ein Militärflughafen oder ein Zivilflughafen sein. Die rufen dann bei Bedarf dort an und lassen sich Freigabe erteilen.

[00:14:56] Ansonsten, wenn es Einschränkungen gibt, dann heißt es okay, es darf nur lokal geflogen werden, also nicht aus dem Tal raus. Oder es gibt ein generelles Startverbot. Das wird in aller Regel aber nur dann verhängt, wenn es mal wieder, das kommt auch vor, eine Luftraumverletzung gab. Wenn zum Beispiel beobachtet wurde, dass Gleitschirmflieger in die Nähe von den Zivilflughäfen geflogen sind, also zu nah ran.

[00:15:24] **Lucian Haas:** Wie ist denn so der grundsätzliche Flieger - oder Flugcharakter dort? Wird da hauptsächlich an der Küste geflogen und gesohrt? Oder gibt es auch wirklich Gebirge in Kuba oder auf Kuba? Wo man sagen kann, dort kann man auch wirklich mit größeren Höhendifferenzen dann starten und dann damit dann auch wirklich auch

vielleicht gute Thermiken finden. Also Kuba ist da recht abwechslungsreich.

[00:15:46] **Chris Arnau:** Wir haben alles auf Kuba, was man auch bei uns in Europa so kennt. Wenn man anfängt im Westen, in Pena del Rio, das ist eine gebirgige Zone. Ich würde sagen, das ist so das Palmgäu. Das sieht so ein bisschen aus wie Allgäu mit Palmen. Ist ganz nett zum Fliegen, ist gebirgig und wunderschön mit den klassischen Aussichten auf diese Täler, in denen die Mokote stehen. Das sind diese Kalkstein-Stümpfe, die stehen geblieben sind von vor Urzeiten, als das noch alles unter Wasser lag. Traumhaftes Panorama natürlich. Wenn man von dort aus weiter nach Osten geht, dann kann man am Strand fliegen. Das ist dann das Küstensorring.

[00:16:33] Da gibt es einen Streifen, der eignet sich für kleinere Strecken, 20 bis 25 Kilometer direkt am und über dem Meer. Und von da aus gesehen geht es dann weiter in Osten in Richtung Santa Clara. Das ist quasi die Mitte der Insel, das Zentrum. Da gibt es einen einzigen Hügel hier mitten vom Flachland, der auch sehr beliebt ist und wo auch schon Flüge bis zu 100 Kilometern möglich waren. Dann weiter in Osten kommen wir nach Cienfuegos. Im Norden, da gibt es auch ein sehr schönes Fluggelände. Unterhalb von den Cayos, das sind diese Sandbänke, die auch wunderbar als Tauchgewehr geeignet sind.

[00:17:19] Der Osten der Insel, das ist sozusagen das Mekka. Da gibt es dann die Sierra Maestra, das ist der größte zusammenhängende Gebirgszug und die Gran Piedra. Mit

[00:17:32] **Lucian Haas:** Mekka meinst du, dort wird wirklich dann auch am meisten geflogen oder dort findet man die besten Flugbedingungen und die meisten Fluggebiete dann auch?

[00:17:39] **Chris Arnau:** Richtig. Rund um die Sierra Maestra hat es die höchste Populationsdichte, was jetzt Gleitschirmflieger betrifft. Liegt natürlich auch daran, dass da unter anderem die ersten Gleitschirme da waren. Und es hat also eine Geschichte, ist historisch bedingt. Und durch die guten, hervorragenden Bedingungen gibt es da eben auch die meisten Clubs und die meisten Piloten. Die Vereinigung der Piloten, also der kubanische DHV, der heißt FCVL, Federación Cubana de Vuelo Libre. Die planen jetzt aber auch in Zusammenarbeit mit dem kubanischen Aeroclub in Zukunft Möglichkeiten zu schaffen in Las Tunas und Camagüey, was eigentlich Flachland ist, eventuell Winden fliegen zu machen.

[00:18:31] Aber da muss man noch schauen, wie die Lösung technisch umzusetzen ist.

[00:18:36] **Lucian Haas:** Das heißt, als nächstes musst du den Kubanern eine Winde mitbringen?

[00:18:40] **Chris Arnau:** Ne, mit Sicherheit nicht. Die machen das ganz geschickt. Da wird dann eine Achse vor einem Auto ein bisschen rausgefahren und da kommt dann quasi ein Rad drauf, ohne Reifen, ohne Gummi. Und auf diesem Rad läuft dann das Seil. Das ist quasi eine improvisierte

[00:19:02] **Lucian Haas:** Winde. Das ist so kubanischer Einfallsreichtum. Aus der Armut heraus kann man sich alles mögliche noch bauen. Wenn ich jetzt als Tourist auf die Insel fahre und sage, ich will auch Gleitschirmfliegen, geht das eigentlich so einfach? Oder muss ich da irgendwelche Besonderheiten erstmal beachten, um überhaupt mein Gleitschirm auf das Land oder auf die Insel nehmen zu können?

[00:19:26] **Chris Arnau:** Prinzipiell gibt es keine großen Anforderungen. Empfehlenswert ist, dass man am besten eine ADAC, Auslandsreiseversicherung, abschließt. Das soll jetzt keine Schleichwerbung sein. Es geht dabei einfach um das Thema, wenn was passiert. Der ADAC ist eine der wenigen Versicherungen, die im Ausland greifen und einen dann auch heimholen. Das halte ich für ein wichtiges Thema, dass da nicht viel Bürokratie dahinter steckt, sondern dass man wirklich auch drauf zählt. Dass der Versicherer das macht. Die Versicherung, die Kosten Apple und Nike sind vielleicht 20 Euro im Jahr, auch für Nicht-Mitglieder.

[00:20:08] Ansonsten an Papieren würde ich die ganz normale IP-Card mitnehmen. Die wird in Kuba auf alle Fälle auch anerkannt.

[00:20:17] **Lucian Haas:** Das heißt aber, wenn ich mit so einem dicken Gleitschirmsack am Flughafen ankomme, sagt nicht der erstbeste Beamtedirektor, oh was ist das denn, du musst jetzt hier erstmal 100 Dollar Gebühr bezahlen, dass ich diesen dicken Sack ins Land bringe. Nein,

[00:20:30] **Chris Arnau:** nein, nein, da gibt es keine Probleme. Man muss sich dann halt erklären unter Umständen und sagen, das ist zum Fliegen.

[00:20:42] Vorsichtiger wäre ich da eher, wenn man ein Gerät mitnimmt, wo GPS draufsteht. Offiziell darf man nämlich kein GPS mitnehmen. Das muss man den Herrschaften dann so erklären, wenn Nachfrage ist und sagen, das ist kein GPS, sondern das ist ein Höhenmesser.

[00:21:01] **Lucian Haas:** Es ist aber wahrscheinlich auf jeden Fall erstmal empfehlenswert, ein bisschen Spanisch zu können, damit man sich da überhaupt verständigen kann oder kommt man mit Englisch da irgendwie durch.

[00:21:12] **Chris Arnau:** Oh, also ich muss sagen, ich kann etwas Spanisch, jeden Tag etwas besser, mit jedem Besuch etwas mehr. Aber ich bin auch recht gut mit Englisch zurechtgekommen. Es gibt in jedem Club mindestens einen, der Englisch kann. Und das ist gut. Das ist auch prinzipiell die Empfehlung, dass man nicht an den Berg geht als Besucher und sagt, okay, ich springe da jetzt mal runter, sondern dass man Kontakt aufnimmt mit den Herrschaften. Na ja, vielleicht kann man sich einfach eine Tour überlegen. Ich möchte mir die Region angucken. Und dann sucht man sich die Kontakte aus, die dort eben möglicherweise als Ansprechpartner dienen können

[00:22:01] und geht mit denen halt an den Berg und fliegt.

[00:22:04] **Lucian Haas:** Das funktioniert schon. Wie komme ich an diese Kontakte? Also wie, wenn ich in Kuba bin, wie finde ich einen kubanischen Piloten?

[00:22:12] **Chris Arnau:** Normalerweise wäre es theoretisch möglich, über so Seiten wie Paragliding Earth ein bisschen Recherche zu machen. Man kann sich natürlich auch Tracks angucken auf XContest oder DHV oder Leonardo. Die Piloten haben aber nicht immer ihre Profile. Profile gut gepflegt und eine Rufnummer hinterlegt oder ein E-Mail oder überhaupt eine Kontaktmöglichkeit geschaffen. Es gibt eine Seite im Netz, wo ich versuche, immer wieder die Aktionen, die so gerade stattfinden, ein bisschen mitzubloggen. Da sind auch Kontakte zu finden und da steht auch ungefähr die Provinz und der Ort dabei. Da ist in aller Regel ein Telefon, Clubname.

[00:22:58] Und eine

[00:23:00] **Lucian Haas:** E-Mail zu finden. Du sagst jetzt immer Telefon, Handy, E-Mail. Sind die Kubaner damit mittlerweile so ausgestattet, dass man die darüber relativ einfach erreichen kann? Oder gucken die nur einmal die Woche in ihre E-Mails und dann hat man sein Problem?

[00:23:13] **Chris Arnau:** E-Mail kann ein bisschen länger dauern. Das ist richtig. Aber es ist erfreulicherweise seit ein bis zwei Jahren so, dass die Mobilfunkgeschichte immer flächenerdeckender zur Verfügung gestellt wird. Also es ist ein bisschen länger. Das ist richtig. Aber es ist erfreulicherweise seit ein bis zwei Jahren so, dass die Mobilfunkgeschichte immer flächenerdeckender zur Verfügung gestellt wird. Also es gibt kaum noch Funklöcher auf Kuba. Wifi, Hotspots, also öffentliche WLANs, die kann auch jeder Tourist benutzen. Da muss man sich allerdings ein Kärtchen kaufen. Das kostet wohl 1,50 Euro die Stunde und kann sich dort einloggen. Für Inhaber kubanischer Karten ist es auch möglich, dass man sich Datenpakete kauft. Das ist dann immer 30 Tage gültig und fängt mit 7 Dollar an.

[00:23:58] Was natürlich ein riesen Preis ist für jemand, der noch 40 Dollar im Monat hat. Ja, falls diese 600 MB dann aufgebraucht sind, dann kann man sich da auch natürlich direkt was nachkaufen. Ansonsten würden die 30 Tage Gültigkeit haben, die 600 MB. Und von daher, ja, viele haben ihr Handy dann eben ohne Saldo. Das heißt, sie haben kein Guthaben drauf, sind aber trotzdem erreichbar. Von daher ist E-Mail, wenn man es rechtzeitig schreibt, nicht gerade zwei Wochen bevor man auf die Reise geht, sondern vielleicht schon einen Monat vorher, zwei Monate vorher Kontakt aufnehmen. Und dann klappt das auch.

[00:24:43] **Lucian Haas:** Lass uns mal so im Gedanken ein bisschen mal was durchgehen. Ich würde jetzt eine Reise nach Kuba planen und sage, okay, du hast gesagt, das Mecca, das Flieger-Mecca von Kuba ist im Südosten zu finden, rund um Santiago, die Sierra Maestra. Da will ich vielleicht fliegen gehen. Wenn ich dorthin anreisen will, wohin muss ich denn überhaupt mit dem Flieger am besten fliegen? Was wäre das nächste Flugziel, um da irgendwie in die Gegend zu kommen, von der Anreise her?

[00:25:10] **Chris Arnu:** Okay, Kuba hat mehrere internationale Flughäfen. Von Deutschland aus wird bedient, soweit ich weiß, Havanna. Am interessantesten ist natürlich, wenn man in den Osten will zum Fliegen, den Flughafen Holguin anzufliegen. Von dort aus ist man in einer knappen Stunde in der Sierra Maestra angekommen und kann sich in der Nähe da Unterkunft suchen und von dort aus auch sehr schön nach Santiago zum Fliegen gehen oder sonst wohin. Also man kann eine kleine Tour machen rund um die Sierra Maestra und idealerweise würde ich für die nördliche Sierra Maestra-Quartier in Higuani suchen und dann auch einige Tage in Santiago fliegen.

[00:25:57] Die Südküste entlang fahren, das ist wunderbar.

[00:26:00] **Lucian Haas:** Jetzt brauche ich ja auch eine Unterkunft. Wie finde ich denn sowas? Muss ich das auch vorher schon von, müsste ich das von Deutschland aus alles buchen oder kann ich da rumfahren und sagen, in jedem Dorf finde ich irgendwie auch noch was, wo ich als Tourist unterkommen kann?

[00:26:13] **Chris Arnu:** In Kuba kann man sehr spontan und flexibel sein. Das ist schon gar kein Problem. Heutzutage sind zwar die Leute gewöhnt, irgendwie alles vorzuplanen, und über das Internet zu recherchieren. Da wird man sich schwer tun in Kuba. Aber ich würde mir deshalb keine Sorgen machen, denn wenn man erstmal in Kuba angekommen ist, die Unterkünfte, die kosten zwischen 15 und 30 Dollar pro Nacht und die gibt es in rauen Mengen. Schwieriger wird es natürlich, wenn man in die Berge geht. Da wird sich aber auch eine Lösung finden lassen. Die Kubaner sind hilfsbereit, auch wenn man jetzt nicht davon ausgehen darf, dass man bei denen offiziell übernachten dürfte.

[00:26:59] Das ist streng verboten. Da bekommen die Kubaner nur Ärger. Aber zumindest wird jeder bemüht sein, eine Lösung zu finden. Und es wird auch eine Lösung gefunden. Also eine, die offiziell mit den Gesetzen

[00:27:13] **Lucian Haas:** verträglich ist. Und wie sieht das mit Transport aus? Wie kommt man da zum Startplatz? Es wird ja wahrscheinlich keine Bergbahn geben oder sowas. Finde ich da überall hin Busse? Oder sind die Straßen da so leer, dass ich jedes Mal eine Stunde erst mal warten muss, bis da irgendwas durchkommt? Um in Kuba rumzukommen,

[00:27:30] **Chris Arnu:** gibt es verschiedene Möglichkeiten. Natürlich, ganz klar, man kann ein Auto mieten. Das Auto würde ich aber immer nur so weit auslasten, dass noch genug Platz für Gepäck und einen vom Club bleibt, bei Kleidchenfliegern. Ich würde auch bei der Automietanmietung empfehlen, einen Kleinwagen zu nehmen, einen Fiat Picanto oder sowas. Denn die sind für die schlechten Straßen eigentlich ideal geeignet. Die haben nicht viel Gewicht, einen geringen Verbrauch. Und das sind kleine Flitzer, die wirklich am besten geeignet scheinen. Mietautos sollte man mindestens drei bis vier Monate vorher schon mal anfragen und reservieren.

[00:28:16] Das wird sonst schwierig.

[00:28:18] **Lucian Haas:** Also Sponsoren dort ankommen und einen Mietwagen buchen, das geht nicht. Hehehe. Leider nicht mehr. Oder nur mit viel Geld wahrscheinlich.

[00:28:26] **Chris Arnu:** Ja, das geht auch. Aber es hat auch nicht mit viel Geld zu tun. In Kuba ist das Geld... Die Sachen sind nicht unbedingt für Geld einfacher zu kriegen. Wenn was nicht da ist, dann ist es nicht da, auch nicht für viel Geld. Aber ich sage jetzt mal, die Notwendigkeit für einen Mietwagen besteht in Kuba

[00:28:46] **Lucian Haas:** nicht. Das heißt, du meinst, man kommt auch wirklich ohne aus, man kommt auch immer mit anderen Transportmitteln durch das ganze Land.

[00:28:53] **Chris Arnu:** Ich denke, das A und O ist, dass man sich mit den Kollegen vor Ort zusammentut. Die wissen, wie es läuft. Es gibt für große Strecken, also für weite Strecken, so über 50 Kilometer, gibt es Busse, die ganz gut funktionieren, die mehrmals täglich fahren, auch zu einem vernünftigen Preis. Ich glaube, so 100, 120 Kilometer, die man so fünf Euro kostet. Das ist kein riesiges Geld, das man da ausgibt. Die haben auch Platz für große Gepäckstücke. Und im lokalen Bereich, da fahren dann auch Busse oder Lastwagen, die umgebaut sind zum Bus. Und da ist immer Platz. Wenn es jetzt spontan irgendwie darum geht, mit einer kleinen Gruppe oder sonst was

[00:29:42] in ein Fluggebiet zu gehen, das nicht unbedingt zu Fuß erreichbar ist, dann kann man immer noch einen Wagen mieten. Und dann kommt man mit 15, 20, vielleicht auch 30 Euro auch dahin. Das ist immer noch günstiger als ein Mietauto. Und das kann man immer machen, wenn man es spontan braucht. Also ist vielleicht auch interessant,

wenn man sich zusammentut mit anderen Leuten. Dann kann man sich natürlich die Kosten teilen.

[00:30:08] **Lucian Haas:** Du hast gerade gesagt, es gibt Busse und Lastwagen. Was habe ich mir unter Lastwagen vorzustellen? Sitze ich dann hinten auf der Pritsche mit meinem Sack und lasse mich dann durch die Gegend kutschieren?

[00:30:20] **Chris Arnu:** Nein. So schlimm ist das nicht. Die Lastwagen, die sind umgebaut. Die haben in aller Regel quasi eine Stange eingeschweißt, eine eckige, auf der man dann sitzt. Das ist wie eine Sitzbank. Die geht einmal quer durch die Länge von dem Auto auf beiden Seiten. Und da sind Zweierreihen. Also links und rechts jeweils eine Zweierreihe. Und da sitzt man dann unter einer Plane im Lastwagen. Und in der Mitte stehen dann halt auch noch Leute, die sich

[00:30:46] **Lucian Haas:** anhalten wie in der U-Bahn. Das sind dann so quasi die Einfachbusse, die dann da die kleineren Strecken auch jeweils abfahren?

[00:30:53] **Chris Arnu:** Genau. Das ist für Strecken zwischen, ich sag mal, 2 und 25 Kilometern, ist das in aller Regel das

[00:31:03] **Lucian Haas:** Transportmittel der Wahl. Wenn ich jetzt also mal das alles berücksichtigt habe, ich habe mich mit kubanischen Fliegern angefreundet, bin jetzt mit dem zum Startplatz irgendwo gegangen, an das Sierra Maestra und starte dort heraus und gehe dort fliegen. Gibt es irgendwie etwas, was ich wähle, was man wettertechnisch, klimatisch auf Kuba besonders berücksichtigen muss, wo man sagt, das sollte man sich vorher schon mit beschäftigt haben?

[00:31:24] **Chris Arnu:** Ja gut, Kuba hat eine dominante Windrichtung. Das ist der Nordostpassat. Der Wind kommt meistens aus Nordosten. An der Küste wird er natürlich überlagert vom Seewind. Das sind je nach Stärke des Seewindes bis zu 50, sogar bis 80 Kilometer ins Landesinnere. Aber normalerweise verliert er sich also früher schon. Und das ist so die hauptmeteorologische Geschichte, die man da zu beachten hat. Im Sommer ab Mai fängt es an, sich relativ schnell zuzuziehen. Das heißt, gegen 2, 3 Uhr hat man so dicke Wolken, die dann irgendwann abregnen müssen in einem kräftigen Donnerschlag, dass es im Sommer eigentlich eher angeraten ist, früh fliegen zu gehen und bei Zeiten die ganze Geschichte zu beenden, weil man nicht unbedingt nass werden will oder gar am Ende noch in die Wolke eingesorgt werden soll.

[00:32:25] **Lucian Haas:** Das heißt, die bessere Reisezeit wäre quasi unser Winter. Das ist dann wahrscheinlich in Kuba selber die Trockenzeit. Es gibt in dem Sinn

[00:32:34] **Chris Arnu:** keine wirkliche Trockenzeit. Also eine sehr gute Zeit ist, wenn die Hurricanes abgeklungen sind, was meistens ab früh im November der Fall ist. Dann von November bis April. Da hat man in aller Regel schon sehr gute Bedingungen zum Fliegen. Im Januar kann der Wind noch mal recht stark werden. Das ist aber auch nicht wirklich so festgeschrieben wie in einem Buch. In aller Regel, wenn man zwischen November und April dort ankommt und sich zwei, drei Wochen Zeit nimmt, kommt man also

[00:33:08] **Lucian Haas:** erreichbar zum Fliegen. Wenn ich jetzt auch wirklich mal fliegen gehe und sage, ich gehe dort auch auf Strecke. Du machst das wahrscheinlich auch. Wie weit muss ich dann fürchten, also erst recht, weil es auf Kuba ist oder sowas fürchten, dass ich irgendwo absaue, weil ich dann immer denke, ja, wie komme ich jetzt hier mit den zwar vorhandenen, aber etwas vielleicht prekären Transportsituationen, wo ich erst mal erkennen muss, auf welchem Lastwagen darf ich denn jetzt vielleicht draufspringen? Fährt der in die richtige Richtung oder sonst was? Wie kann ich mich damit zurechtfinden? Oder würdest du das gar nicht empfehlen, dass man da wirklich große Strecken fliegt, weil es dann vielleicht etwas zu kompliziert wird?

[00:33:45] **Chris Arnu:** Also ich würde da angstfrei drangehen. Wenn man die Ambition hat, Strecken zu fliegen, kann man das in Kuba durchaus machen. Man muss sich überlegen, dass Kuba ja ein historisch gewachsenes Kulturland ist. Das heißt, da ist überall Acker, Viehland, Weideland. Von daher gibt es da immer eine gewisse Infrastruktur, an der man sich orientieren kann. Und man säuft ja nicht ab von einem Moment aufs andere. Man hat ja Zeit, sich vorher umzugucken. Und wenn es sich tatsächlich abzeichnet, dass der Flug zu Ende gehen wird, dann gibt es genug

Möglichkeiten, in der Nähe von Infrastruktur dann runterzugehen,

[00:34:30] in Form von Straßen, Siedlungen etc. Und die Kubaner sind, wie gesagt, schon sehr, sehr hilfsbereit. Ich kann dazu eine kleine Geschichte liefern. Ich bin da auch leider abgesoffen und musste quasi mitten im Dschungel landen, habe mir dann ein Stück Weideland ausgesucht zum Landen. Und nachdem ich gepackt habe, hat es keine fünf Minuten gedauert. Und dann kamen schon zwei Kollegen mit einem großen Sombrero und Pferden und haben mich gefragt, was ich denn so mache. Nachdem ich das erklärt habe und gesagt habe, dass ich jetzt ein bisschen verloren bin, haben die sofort meinen Packsack auf ihren Gaul gepackt. Dann sind wir zusammen eine halbe Stunde rausgelaufen und die haben es dann freundlicherweise organisiert, dass ein Cousin mich an die nächstgrößere Straße gefahren hat mit seinem Auto.

[00:35:26] Und von da aus konnte ich dann Bus nehmen und die nächstgrößere Stadt fahren. Das ist ein erstaunlich freundliches Völkchen und die sind immer hilfsbereit und aufgeschlossen Fremden gegenüber. Also es ist wirklich so, dass man dort nicht alleine ist.

[00:35:46] **Lucian Haas:** Was für Strecken hast du denn da schon mal geflogen? Also gibt es sowas, wo du sagst, das war mein weitester Flug auf Kuba, da bin ich besonders stolz drauf. Und wo bist du da wohin geflogen?

[00:35:56] **Chris Arnu:** Na ja gut, meine privaten Flüge auf Kuba, die sind natürlich nicht vergleichbar mit denen, was die Streckenkrex hier so runterreißen. Aber es sind doch immer wieder Flüge, die einen ganz glücklich machen. Mein Bestes waren glaube ich so an die 50 Kilometer und da bin ich auch sehr stolz drauf und das war eine schöne Sache. Die Rekorde in Kuba, die liegen aktuell bei etwas über 100 Kilometern. Die sind auch in den einzelnen Servern irgendwie hochgeladen, um nachzuvollziehen, wo das war und wohin die gingen. Ja, die neue Generation der Piloten oder auch die älteren, die erfahrenen, die zeigen uns jetzt, nachdem eben Handys ein bisschen populärer geworden sind, was möglich ist, weil sie eben jetzt erst aufzeichnen können.

[00:36:51] **Lucian Haas:** Jetzt im Dezember findet auf Kuba ja auch nochmal ein Gleitschirmfestival statt, das Encuentro Amistoso, ein Freundschaftstreffen heißt das dann. Was hast du damit zu tun?

[00:37:03] **Chris Arnu:** Das Encuentro Amistoso wurde eigentlich ins Leben gerufen vor dem Hintergrund, dass die Piloten, die ja doch über die ganze Insel verteilt sind, einfach zusammenkommen und dann auch ein Austausch stattfindet. Also ein Austausch an Erfahrungen, ein Treffen mit Freunden, es wird gefeiert und natürlich kommen auch jedes Jahr immer mehr Ausländer dazu und von daher hat das auch einen internationalen Touch gekriegt jetzt.

[00:37:38] **Lucian Haas:** Wie groß ist denn da so die internationale Beteiligung? Wenn du sagst, es gibt immer

[00:37:41] **Chris Arnu:** mehr. Es gibt

[00:37:41] **Lucian Haas:** 150 Piloten aus Kuba, davon wird wahrscheinlich auch nicht alle kommen, aber vielleicht schon ein Teil. Wie viele Gäste von außerhalb sind dann noch dabei?

[00:37:51] **Chris Arnu:** Also da ich nicht bei jedem Encuentro Amistoso dabei bin, kann ich nur von dem sprechen, was ich kennengelernt habe. Und die größte Truppe, die dabei war, das waren 17 Leute. Das sind Franzosen, Kanadier, Deutsche, Österreicher, Schweizer. Bei denen ist das... Das ist schon immer seit jeher sehr populär, auch nach Kuba zu gehen.

[00:38:18] Und da waren dann jeweils auch einige beim Encuentro Amistoso dabei.

[00:38:23] **Lucian Haas:** Ist das auch etwas, wo du sagen würdest, das ist eigentlich ein guter Anlass? Da könnte man sich ruhig dranhängen und zu sagen, wenn man mal nach Kuba fährt, am besten seine Zeit, ja seine Reisezeit legen, so dass man an so einem Encuentro Amistoso teilnehmen kann, weil man da dann halt sehr direkt Kontakt zu den ganzen kubanischen Piloten bekommt.

[00:38:41] **Chris Arnu:** Ja genau, das ist eigentlich das Ideale, die ideale Gelegenheit, um mit den Leuten ins Gespräch zu kommen, sich kennenzulernen. Von daher ist es auch super geeignet, wenn man zum ersten Mal ins Land kommt. Oder auch, wenn man schon mehrmals da war, vielleicht als Startpunkt, um dann mit einigen von den Piloten, die aus einer anderen Ecke kommen, weiter zu reisen.

[00:39:07] **Lucian Haas:** Wenn man jetzt da hinreist, du hast ja selber über die Jahre hinweg, wie du sagst, so ungeheuer viele Gleitschirme da mitgenommen. Würdest du dann auch empfehlen, eigentlich jeder, der dort rüberfliegt, sollte am besten auch irgendwie gucken, ob er noch irgendwo was Gebrauchtes auftreiben kann, was er dann auch mitnimmt? Ist man dann besonders gerne gesehen oder wie sieht das aus?

[00:39:28] **Chris Arnu:** Nein, es wird keiner böse sein, wenn kein Material zurückbleibt. Ich habe es in der Vergangenheit meist so gemacht, dass ich dann empfohlen habe, wenn du die Möglichkeit hast, flieg vielleicht eine Ausrüstung von einem Freund, der sie nicht mehr braucht, der sie dir mitgeben kann und lass sie dann einfach zurück. Das kann ja auch ein Gurtzeug sein oder sonst was. Das ist einfach eine nette Geste. Erwarten tut dort niemand was. Aber wenn es natürlich so funktioniert, dass man was zurücklassen kann, weil man das vorher organisiert hat, sich irgendwas überlegt hat, dann ist es natürlich toll und eine schöne Sache.

[00:40:07] **Lucian Haas:** Gibt es denn dafür irgendwie so einen Tipp, wo du sagst, an wen man das am besten übergibt? Gibt man das an den Club-Präsidenten oder schenkst du das irgendeinem, der da gerade da steht? Ich meine, wie kann man das einigermaßen gerecht verteilen überhaupt? Wie hast du das denn gemacht mit der Verteilung von den vielen Schirmen, die du da mitgenommen hast?

[00:40:27] **Chris Arnu:** Meine Idee damals war, es gibt so viele, die was notwendig brauchen. Ich kann das gar nicht alles machen und schenkst du dem einen was, dann ist der andere vielleicht beleidigt. Ich habe das dann so gemacht, im Rahmen von den Freundschaftstreffen, von unserem Encuentro a Mistoso, habe ich dann immer gesagt, okay, Leute, wir machen es jetzt so, wir machen einen kleinen Wettbewerb und die Prämierung, die erfolgt dann anhand von den Spenden. Und wer die meisten Punkte hat, der darf eben zuerst zugreifen und das im Namen vom Club. Das heißt, dann hatten wir ein schönes Ding gefunden, um das Material an den Mann zu bringen.

[00:41:12] So konnte also der Beste auch zuerst Zugriff haben auf das, was immer gebraucht wurde. Da war ich ganz erstaunt, weil dann wurde zum Beispiel nicht zum Gleitschirm gegriffen, sondern zu einer Rettung, weil die einfach gefehlt hat für den Club. Am Ende hat sich das auch sehr gut bewährt. Also wenn man 50 Preise hat und es gab eben 12 Plätze oder 12 Teilnehmer oder 24, genau. Es gab immer zwei pro Provinz, zwei Piloten, die am Wettkampf teilgenommen haben. Und dann konnte halt jeder Pilot, der geflogen ist, zwei Preise für seinen Club sichern bei 50 Sachen. Und das hat einen unheimlichen Erfolg gehabt und alle waren sehr glücklich darüber, dass sie im Wettkampf sich ein paar schöne Sachen erstritten haben für ihren Club.

[00:41:58] **Lucian Haas:** Machst du das jetzt eigentlich auch immer noch so? Also sammelst du immer noch gebrauchte Ausrüstung? Kann man sich an dich wenden und sagen, Chris, kannst du auch meine Ausrüstung mitnehmen? Oder ist das mittlerweile durch? Jetzt fährst du auch nur noch für dein eigenes Vergnügen nach Kuba.

[00:42:14] **Chris Arnu:** Selbstverständlich nehme ich Sachen mit nach Kuba, wenn ich was kriege. Wie könnte ich den Kollegen, die ich ja zudem fast alle persönlich kenne mittlerweile, irgendwie die Möglichkeit nicht ermöglichen, sagen wir es mal so rum, dass wieder Material nachkommt. Wie schon gesagt, das Material unterliegt einer Alterung. Es wird nicht besser. Und von daher wird es nicht mal theoretisch immer mehr. Sondern es wird praktisch, faktisch gesehen immer weniger. Und von daher muss da natürlich auch für Nachschub gesorgt werden. Und ich tue das halt so gut ich kann. Und jedes Mal, wenn ich hinfliege, nehme ich auch mit, was ich kann. Also von daher gerne auch an meine Adresse.

[00:43:00] Wenn ihr selber geht, ist es natürlich schön, wenn ihr das Material auch selber mitnehmen könntet.

[00:43:05] **Lucian Haas:** Bist du mit dem, was du da eigentlich alles schon für die kubanische Gleitschirmwelt getan hast, mittlerweile so etwas? Wie so ein Ehrenmitglied im kubanischen Fliegerverband?

[00:43:15] **Chris Arnu:** Ja, ich bin sogar Ehrenmitglied mittlerweile.

[00:43:19] Aber das ist eigentlich eine reine Formalität gewesen. Mir ging es da niemals um irgendeine Ehre oder sonst was. Ich kenne die Kollegen, die Kollegen kennen mich. Und offiziell irgendwie geehrt zu werden, das ist mir eher peinlich. Ich freue mich, wenn es eher über die Ergebnisse, wenn es vorwärts geht und wenn man eben als praktisches Ergebnis hat, dass Leute mit vernünftigen Materialien in der Luft sein können. Es gibt auch kein Fluggebiet, was nach dir

benannt ist. Nein, nein, aber es gibt ein Fluggebiet, das nach einem Pionier benannt ist, der diesen ersten Drachen gebaut hat. Wie heißt der?

[00:44:05] Leandro Martinez.

[00:44:06] **Lucian Haas:** Ich habe das gefragt, weil ich... auch schon mal einen Podcast gemacht habe mit Kerim Jaspersen, der aus El Salvador kommt und dort auch quasi die Anfänge des Gleitschirmfliegens mitbetreut hat. Und es gibt dort wirklich einen Gleitschirm-Startplatz. Den hat er allerdings selber, das Gelände hat er dann irgendwann sogar gekauft. Und dieser Startplatz heißt jetzt Loma de Kerim, hat er da erzählt. Das ist also wirklich ein Startplatz, der nach ihm benannt wird. Also vielleicht gibt es ja in ein paar Jahren dann doch auch noch etwas von irgend so was, was dann heißt Loma de Kerim. Loma de Chris, bei dir.

[00:44:40] **Chris Arnu:** Um Himmels Willen, Gott bewahre. Das wäre ja peinlich.

[00:44:44] **Lucian Haas:** Ich lasse das jetzt mal so aus Ausblick einfach stehen. Vielleicht, wenn in ein paar Jahren, als Anlass von diesem Podcast, immer mehr Leute aus Deutschland nach Kuba vielleicht fahren. Vielleicht gibt es dann wirklich irgendwann mal einen solchen Startplatz, wo man weiß, das ist hier der Startplatz von Chris. Und dann weiß man, das ist der Startplatz von demjenigen, der zumindest stark mitgeholfen hat, die Gleitschirmszene in Kuba nach vorne zu bringen. Ich danke dir für deine Erzählung und hoffe, dass da noch einiges nachkommt.

[00:45:12] **Chris Arnu:** Ja gut, ich habe mich gefreut und ich hoffe, dass ich einige Informationen geben konnte. Ansonsten, ich bin natürlich auch immer erreichbar und ansprechbar, per Mail und auch gern

[00:45:25] **Lucian Haas:** per Telefon. Ja, die entsprechenden Daten schreibe ich dann auf die Website von Lu-Glidz zu den entsprechenden Postern dazu, wo das aufgerufen ist. Da kann man das dann nachschlagen.

[00:45:42] Das war Chris Arnu. Im Gespräch mit Lucian Haas. Wenn du noch mehr über die von Chris gestartete Kuba-Hilfe wissen willst, vielleicht sogar eigene Ausrüstung dafür spenden willst oder einfach selbst mal gerne zum Fliegen nach Kuba reisen würdest, dann lies dir die Shownotes zu dieser Podcast-Folge durch. Du findest sie auf meinem Blog Lu-Glidz oder auf Soundcloud. Dort habe ich eine Reihe von Links samt Kontaktdaten zusammengesteckt.

[00:46:10] Und wenn dir diese Folge von Podz-Glidz gefallen hat, dann empfehle den Podcast doch weiter an andere Flieger. Zudem lade ich dich ein, zum Förderer von Podz-Glidz und Lu-Glidz zu werden. Denn Podcast und Blog kann ich als freier Journalist in dieser umfangreichen Form nur anbieten, wenn meine Hörer und Leser das auch finanziell unterstützen. Deinen Förderbeitrag kannst du dabei völlig frei wählen, wobei ich als Richtwert 1 Euro pro Podcast-Folge und 2 Euro pro Lesemonat auf Lu-Glidz empfehle. Zahlungen sind ganz simpel per PayPal oder Banküberweisung möglich. Die zugehörigen Daten findest du auf der Website von Lu-Glidz. Allen, die hier mitmachen, danke ich 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 #16: Chris Arnu is a kind of development assistant for the paragliding scene in Cuba. A conversation

Cuba, for many this is somehow a mysterious place of longing. A Caribbean state with a pleasant climate, palms, white beaches, rum and cigars, and at the same time the charm of a country that links the joy of life with the dilapidated and precarious side of real socialism.

Surprisingly, paragliding is also flown in Cuba, even though the majority of the population could actually never afford such an expensive hobby. That this is possible is thanks to some friends and idealists abroad, who repeatedly provide the Cuban pilots with used but still airworthy equipment.

One who has taken on the role of development assistant for the Cuban paragliding scene is Chris Arnu from Karlsruhe. Chris has been traveling to Cuba regularly since the late 1990s. When he learned paragliding in 2004, he took his wing with him to the island to explore the flying possibilities there. This is also how he came into contact with local pilots and learned about their needs.

Chris subsequently started an appeal in the German Gleitschirmdrachenforum and asked other pilots for old equipment as a donation for Cuba. This initiative continues to this day. Over the past 15 years, Chris has brought several hundred wings, harnesses, rescuers, helmets, and flight instruments into the country to distribute them among his Cuban friends.

In this sixteenth episode of Podz-Glitz, Chris Arnu does not only report on this project. He also talks about travel and flight options for paragliding tourists in Cuba, gives tips on what to look out for during a visit, and describes the special atmosphere among the Cuban paragliding pilots, who rely on great solidarity with one another to practice their hobby.

Related links:

(1) Chris Arnus contact details and description of his project for sports promotion in Cuba:

<https://www.gleitschirmdrachenforum.de/showthread.php/10158-Sportf%C3%B6rderung-Kuba?p=84112&viewfull=1#post84112>

(2) Description of some starting points in Cuba (simple page by Chris):

<https://chrisa54.wixsite.com/para/getting-high>

(3) Launch sites in Cuba on Paraglidingearth:

<http://paraglidingearth.com/?bounds=26.82407,-88.38501,16.87815,-69.92798>

(4) Federacion Cubana de Vuela Libre (FCVL), in Spanish:

<http://fcvl.blogspot.com/>

(5) Facebook group about paragliding in Cuba:

<https://www.facebook.com/groups/flycuba/>

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:

Merengue de Limón, Quincas Moreira

Royalty Free Music. <https://www.youtube.com/watch?v=R3nWF2LhegY&t=728s>

Kuba has its own paragliding scene. All flight equipment came to the island as donations. Chris Arnu is one of the most eager "development aid" workers.

One who has taken on the role of a kind of development assistant for the Cuban paragliding scene is Chris Arnu from Karlsruhe. Chris has been traveling to Cuba regularly since the late 1990s. When he learned paragliding in 2004, he took his wing with him to the island to explore local flying opportunities. This is also how he came into contact with local pilots and learned about their needs.

Chris subsequently started a call for sports promotion in Cuba on the German Gleitschirmdrachenforum and asked other pilots for used equipment as a donation. This initiative continues to this day. Over the past 15 years, Chris has brought several hundred wings, harnesses, rescuers, helmets, and flight instruments into the country to distribute them among his Cuban friends.

(1) Chris Arnus project for sports promotion in Cuba (including contact details and a donation address in Switzerland):

Links:

- Photo impressions: <https://www.facebook.com/media/set/?set=oa.2119439204737867&type=3>
-

Source: <https://lu-glidz.blogspot.com/2019/11/podz-glidz-16-kuba.html>

Transcript

[00:00:02] **Chris Arnu:** A Cuban, if he has, well, if he has a lot of money, he might earn maybe 40 euros a month, that means a glider, even a used glider, there's never any money for that.

[00:00:30] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, the Lu-Glidz podcast.

[00:00:33] **Chris Arnu:** Stories from the cosmos of paragliding.

[00:00:36] **Lucian Haas:** Today with Chris Ahnung and Lucian Haas on the mic. Cuba,

[00:00:46] For many, it's somehow a mysterious place of longing. A Caribbean state with a pleasant climate, palms, white beaches, rum, and cigars, while simultaneously possessing the charm of a country that blends the joy of life with the dilapidated and precarious side of real socialism.

[00:01:03] Surprisingly, paragliding is also practiced in Cuba, even though the vast majority of the population could never actually afford such an expensive hobby. The fact that this is possible is thanks to some friends and colleagues of the Cuban pilots, and to idealists abroad who repeatedly provide them with used but still airworthy equipment. One person who has taken on the role of development aid for the Cuban paragliding scene is Chris Ahnung from Karlsruhe. Chris has been traveling to Cuba regularly since the late 1990s. When he learned paragliding in 2004, he took his glider to the island right away to explore the flying opportunities there. This is how he came into contact with local pilots and learned about their needs.

[00:01:48] Chris subsequently started an appeal on the German paragliding and hang gliding forum, asking other pilots for old equipment as a donation for Cuba. This initiative continues to this day. Over the past 15 years, Chris has brought several hundred gliders, harnesses, wheels, helmets, and flight instruments into the country to distribute among his Cuban friends. In this 16th episode of Podz-Glidz, Chris Ahnung doesn't just report on this project. He also talks about, among other things, the travel and flight opportunities for paragliding tourists in Cuba. He gives tips on what to look out for during a visit and describes the special atmosphere among the Cuban paraglider pilots, who rely on great solidarity

with one another to pursue their hobby.

[00:02:43] **Chris**, you've been traveling to Cuba for years now and always have used paraglider equipment in your luggage. How many gliders have actually made it to the country through you by now? Wow, good question.

[00:02:57] **Chris Arnu**: The pilots from the Alpine region, Germany, and the German-speaking area have been very generous over the years. I can't put it into numbers, but I feel like it's at least 300 paragliders that have come there through me alone.

[00:03:18] **Lucian Haas**: Are you actually something like development aid for the Cuban paragliding scene?

[00:03:24] **Chris Arnu**: So I think I've contributed a good chunk, or have always contributed a good chunk, to things moving forward there. That's probably true.

[00:03:32] **Lucian Haas**: How did that actually happen? I mean, where did your interest in Cuba come from, since you also mentioned that you go there all the time?

[00:03:39] **Chris Arnu**: Well, at some point my enthusiasm for aviation led me to get a pilot's license. It was all a bit difficult at first. It started with kites, and that was all so complicated for me. So I got into it when paragliders were around and paragliders were also available in a certain performance range. And that was around 2004, when I got my license. And I already flew to Cuba regularly because the island is simply fascinating.

[00:04:18] Then I looked into where one gets that fascination. How you can combine Cuba and the hobby of paragliding on the island. And I quickly got in touch with Cuban

[00:04:31] **Lucian Haas**: pilots. That means you've already traveled to Cuba or flown there at some point. You couldn't do any paragliding back then. Right, that's what

[00:04:40] **Chris Arnu**: I started in 1998. It was sort of the idea of seeing what living socialism looks like. And the Caribbean is, of course, somehow interesting to me as a destination as

[00:04:56] **Lucian Haas**: European. Had you already seen someone paragliding in Cuba back then, even before you knew about it? Or did the idea only come to you when you said, I can paraglide myself now. Now I'm taking the paraglider to Cuba too.

[00:05:08] **Chris Arnu**: So, of course, I already looked online. Are there any points of contact? Is there anything at all? Are there any flights that have been published? Are there pictures? Are there reports? But yeah, it was a bit of a wasteland back then. You couldn't find any information about Cuba on the internet in terms of paragliding.

[00:05:31] **Lucian Haas**: Does that mean you were basically a paragliding pioneer in that country back then? Or was there already some hidden Cuban pilot somewhere that you just didn't know about at the time?

[00:05:42] **Chris Arnu**: Yes, the roots were more in Spain. There were contacts with skydivers. And these skydivers had, of course, already started paragliding to some extent. And these Spanish colleagues then brought their enthusiasm for paragliding to Cuba with their parachutes. And they basically initiated the whole thing there. At first, there was only one paraglider at the university in Havana. A circle of friends. And that then spread across the whole island. This news that you can not only skydive, but also fly with a paraglider.

[00:06:30] And in the east, a few clever guys started building their own kites because they lacked materials. Specifically, they made them out of an old aluminum frame from a Soviet military bed.

[00:06:48] And they used sacks that they covered with tension lacquer. And

[00:06:52] **Lucian Haas**: was came out of that, did it really fly?

[00:06:54] **Chris Arnu**: Oh yeah, there are even pictures of the story. Have you

[00:06:58] **Lucian Haas**: have you ever seen you fly? I mean, that prehistoric Cuban dragon? No, that was

[00:07:03] **Chris Arnau:** before my time. I mean, I only got into it almost a decade later. That was back in '96 to '98 when it all started. And I had already been to Cuba, but that was a long time ago. And I had no idea about flying back then. Or that I could ever get excited about it. How many paraglider pilots

[00:07:25] **Lucian Haas:** are there today in Cuba?

[00:07:27] **Chris Arnau:** So, officially registered with a license, there are about 150. However, there are significantly more; I'd say about a quarter are still in training or haven't finished yet and don't have their license in hand.

[00:07:47] **Lucian Haas:** So you're saying there are about 150 pilots who have a license and are registered. Then you said earlier that you brought about 300 gliders into the country. That basically means every Cuban who flies there is flying with a glider of yours. No,

[00:08:04] **Chris Arnau:** You can't really say that. I mean, there were a lot of oldtimers involved. Gliders that would have been better suited as display pieces. They'd be better off in a museum than in Cuba. But even in Cuba, they used them as material. Everything is used to the maximum there to get the best possible benefit out of it. And the gliders were also used for ground training. And of course, over time, the material wore down and was used up. You have to imagine it that way. A used paraglider doesn't have the same life expectancy as you might be used to.

[00:08:51] If you buy a new paraglider, you can assume that it will last four to six years.

[00:08:58] Before you say, well, I'll see if I can somehow dispose of it in some way.

[00:09:08] And that is, of course, the point where the paraglider ended up in my hands. So, no new gliders are arriving. And from then on, the glider has a relatively short life left only in Cuba. It's tropical conditions, which means a completely different climate. It puts the material under different stress. In coastal regions, the salty air also eats away at the material faster. And because of that, you can say there's a completely different level of wear and tear. If

[00:09:41] **Lucian Haas:** When you hear that, like, high wear and tear and stuff like that, does every pilot in Cuba have that? Do they have their own glider? Or is it also the case that they say, no, we organize ourselves as clubs and then we share the gliders more?

[00:09:51] **Chris Arnau:** Yeah, there's no other way. There's more demand than material. That's crystal clear. But the colleagues, when they're still in the training phase, go up the mountain together. Then one person flies the glider down, carries it back up, and then the next one can fly it down too. And the pilots who are more advanced, of course, they're happy if they have their own gear. Or the really good ones, they'll obviously make a top landing too. But the day, it only has a limited window, which...

[00:10:30] **Lucian Haas:** that the pilots can use. Are there also paragliders that come into the country as imports? I don't mean from you as a used import that you just bring along. But that it's actually traded? And is something like that affordable for a Cuban at all? A

[00:10:46] **Chris Arnau:** A Cuban, if he has a lot of money, maybe he earns 40 euros a month. I'm saying euros now so we don't have to do the conversion. But it's more like, it's half that. And to live, depending on the situation, he'd actually need between 60 and 80 euros a month. That means... a glider, even a used glider, there's never money for that. So it's completely out of the question. If you see newer gliders in Cuba, those are also used ones. And they're usually sent by relatives who are back home in the States. But that's more of a, more of a rarity.

[00:11:32] Well, maybe that's the case once in a while if he's lucky. The relatives, they also think... they're more likely to think about spending the money on practical things rather than on a paraglider.

[00:11:45] **Lucian Haas:** So, from that perspective, is the entire paragliding scene in Cuba really built on donations?

[00:11:52] **Chris Arnau:** Yes, that's right. There are even motors being donated now. That means they're also doing paramotoring. It's really moving forward. And surprisingly, all of it through donations. Somehow

[00:12:09] **Lucian Haas:** supported. If it's a lot of used material, you could also ask, how safe is it still? Are there more accidents there in Cuba than, for example, with us? Or do they handle the equipment and maintain it in such a way that

you could say, actually, they're still safe out there?

[00:12:26] **Chris Arnu:** Well, there are completely different philosophies there. It's a totally different approach to how the pilots are trained. They are much closer to one another, and there isn't that kind of expectation like, I have to do 10 or 20 flights in this and my vacation is ending. I have to get this over with now. In Cuba, the folks take it very relaxed. They're usually also quite good friends with each other. And the training happens on a different level there. Suddenly, there's a completely different basis.

[00:13:12] They're already quite good on the ground, they can do ground handling. They also take off well. They fly cautiously at first. And then, as far as self-confidence and the flight instructor's trust go, they move on to further flights. So, regarding accidents—I don't know. Of course, accidents happen, but you can't really compare them. I think we have a base of 30,000, 35,000 pilots. I don't know how many of them are active here in Germany. And statistically, you get a completely different value in the end. But I'd say it's relatively safe because the whole thing operates under different parameters.

[00:14:01] **Lucian Haas:** Now you're saying they can also fly further and stuff like that. That means, from what I'm hearing, you can do cross-country flights in Cuba, you could do that there. And sometimes with islands, that's not always that easy. Just describe the topography of the island a bit. Where can I actually go flying there? Where do I find the best flight areas and so on? Okay, so on

[00:14:22] **Chris Arnu:** Of course, Cuba offers wonderful opportunities for cross-country flying.

[00:14:28] The limits lie more in the permission, in the fact that airspace clearances have to be obtained.

[00:14:37] The individual clubs that organize this have a contact at the respective air traffic control authorities. It could be a military airfield or a civil airport. They call them if necessary and get authorization.

[00:14:56] Otherwise, if there are restrictions, it means okay, you can only fly locally, so not out of the valley. Or there's a general takeoff ban. But that's usually only imposed if there was, which does happen, an airspace violation. For example, if it was observed that paragliders flew near the civil airports, like too close.

[00:15:24] **Lucian Haas:** What's the basic flying—or flight character—like there? Is it mainly flown and soared along the coast? Or are there actually mountains in Cuba or on Cuba? Where you could say you can also really take off with larger altitude differences and then maybe find some good thermals. So Cuba is quite varied in that regard.

[00:15:46] **Chris Arnu:** We have everything on Cuba that you also know in Europe. If you start in the west, in Pena del Rio, that's a mountainous zone. I'd say that's like the Palmgau. It looks a bit like the Allgäu but with palms. It's quite nice for flying, it's mountainous and beautiful with the classic views of those valleys where the mogotes are. Those are these limestone stumps left over from prehistoric times when everything was still underwater. A dreamlike panorama, of course. If you go further east from there, you can fly along the beach. That's the coastal soaring.

[00:16:33] There's a stretch there that's suitable for shorter distances, 20 to 25 kilometers right along and over the sea. And from there, looking further east towards Santa Clara, that's basically the middle of the island, the center. There's a single hill right in the middle of the flatlands that's also very popular, where flights of up to 100 kilometers have been possible. Then further east we get to Cienfuegos. In the north, there's also a very beautiful flying area. Below the Cayos, which are these sandbanks that are also wonderful for diving.

[00:17:19] The east of the island, that's sort of the Mecca. That's where you have the Sierra Maestra, which is the largest continuous mountain range, and the Gran Piedra. With

[00:17:32] **Lucian Haas:** By Mecca, do you mean that's where the most flying actually happens, or that's where you find the best flying conditions and the most flying sites?

[00:17:39] **Chris Arnu:** Exactly. The area around Sierra Maestra has the highest population density when it comes to paragliders. That's partly because, among other things, the first paragliders were there. So it has a history; it's historically determined. And because of the good, excellent conditions, there are also the most clubs and the most pilots there. The association of pilots, the Cuban DHV, is called FCVL, Federación Cubana de Vuelo Libre. They are now also planning,

in cooperation with the Cuban Aeroclub, to create opportunities in the future in Las Tunas and Camagüey, which is actually flatland, possibly to do winch flying.

[00:18:31] But we still have to see how the solution can be implemented technically.

[00:18:36] **Lucian Haas:** So, next you have to bring the Kubaners a winch?

[00:18:40] **Chris Arnu:** No, definitely not. They do it very cleverly. They pull an axle out a bit in front of a car and then basically put a wheel on it, without tires, without rubber. And the rope runs over this wheel. It's basically an improvised

[00:19:02] **Lucian Haas:** winch. That's typical Cuban ingenuity. Out of poverty, you can still build all sorts of things. If I go to the island as a tourist now and say I want to go paragliding, is that actually that simple? Or do I have to observe some specific requirements first just to be able to take my paraglider onto the land or the island?

[00:19:26] **Chris Arnu:** Principally, there aren't any major requirements. It's recommended that you get travel insurance, like from ADAC. This isn't supposed to be a hidden ad. It's just about what happens if something goes wrong. ADAC is one of the few insurers that cover you abroad and actually bring you home. I think it's an important point that there isn't a lot of bureaucracy involved, but that you can actually rely on it—that the insurer will do it. The insurance, the costs, maybe 20 euros a year, even for non-members.

[00:20:08] Otherwise, regarding papers, I'd take the standard IP card. That's definitely recognized in Cuba as well.

[00:20:17] **Lucian Haas:** But that means if I show up at the airport with such a big paraglider bag, the first official I meet won't say, "Oh, what's that? You have to pay a 100 dollar fee first to bring this big bag into the country." No,

[00:20:30] **Chris Arnu:** no, no, there won't be any problems. You might just have to explain yourself under certain circumstances and say, this is for flying.

[00:20:42] I'd be more cautious if you're carrying a device that says GPS on it. Officially, you're not allowed to have a GPS with you. You'll have to explain that to the authorities if they ask, and say it's not a GPS, but an altimeter.

[00:21:01] **Lucian Haas:** But it's probably worth it to know a bit of Spanish anyway, just so you can communicate at all, or do you somehow manage to get by with English?

[00:21:12] **Chris Arnu:** Oh, well, I have to say, I can speak some Spanish, getting a bit better every day, a bit more with every visit. But I've also gotten by quite well with English. There's at least one person in every club who can speak English. And that's good. That's also the general recommendation—that you don't just go to the mountain as a visitor and say, okay, I'm going to jump off now, but rather that you get in touch with the people there. Well, maybe you can just plan out a tour. I want to see the region. And then you pick out the contacts who might be able to serve as your points of contact there.

[00:22:01] and then you go to the mountain with them and fly.

[00:22:04] **Lucian Haas:** That works. But how do I get these contacts? I mean, if I'm in Cuba, how do I find a Cuban pilot?

[00:22:12] **Chris Arnu:** Theoretically, it would normally be possible to do a bit of research through sites like Paragliding Earth. You can also, of course, look at tracks on XContest or DHV or Leonardo. But the pilots don't always have their profiles. Profiles that are well-maintained and have a phone number listed, or an email, or any way to get in touch at all. There's a site online where I try to blog about the actions that are currently taking place. You can find contacts there too, and it also lists the province and the location. Usually, there's a phone number and a club name.

[00:22:58] And a

[00:23:00] **Lucian Haas:** ...to find emails. You keep mentioning phones, mobiles, and emails. Are Cubans equipped with these things now to the point where you can reach them relatively easily? Or do they only check their emails once a week, and then you're stuck?

[00:23:13] **Chris Arnu:** Email can take a bit longer. That's true. But fortunately, for the last year or two, mobile coverage has been becoming more widespread. So there are hardly any dead zones in Cuba anymore. Wi-Fi, hotspots—public Wi-Fi—any tourist can use that too. You just have to buy a card for it. It costs about 1.50 euros an hour, and you can log in there. For holders of Cuban cards, it's also possible to buy data packages. Those are always valid for 30 days and start at 7 dollars.

[00:23:58] Which is, of course, a huge price for someone who only has 40 dollars a month. Yes, if those 600 MB are used up, then you can, of course, buy more directly. Otherwise, the 600 MB would be valid for 30 days. And because of that, yes, many people then have their phones without a balance. That means they don't have any credit on them, but they are still reachable. Therefore, email—if you write it in time, not two weeks before you go on the trip, but maybe a month or two before—then it works out.

[00:24:43] **Lucian Haas:** Let's run through this a bit mentally. I'm planning a trip to Cuba now and I say, okay, you said that the Mecca, the flying Mecca of Cuba, is to be found in the southeast, around Santiago, the Sierra Maestra. Maybe I'll go flying there. If I want to travel there, where is the best place to fly to by plane? What would be the nearest flight destination to get to that area, in terms of the journey there?

[00:25:10] **Chris Arnu:** Okay, Cuba has several international airports. From Germany, as far as I know, they serve Havana. But if you want to go to the east for hiking, the most interesting one is to fly into Holguin airport. From there, you can reach the Sierra Maestra in just under an hour and find accommodation nearby, and from there you can also go hiking to Santiago or elsewhere. So you can do a little tour around the Sierra Maestra, and ideally, I would look for a place in Higuaní for the northern Sierra Maestra area, and then also spend a few days hiking in Santiago.

[00:25:57] Driving along the south coast is wonderful.

[00:26:00] **Lucian Haas:** Now I need accommodation too. How do I find that? Do I have to book everything in advance from Germany, or can I just drive around and say, in every village, I'll somehow find somewhere I can stay as a tourist?

[00:26:13] **Chris Arnu:** You can be very spontaneous and flexible in Cuba. That's not really a problem at all. Nowadays, people are used to planning everything out and doing research online. You'd have a hard time doing that in Cuba. But I wouldn't worry about it, because once you've arrived in Cuba, accommodations cost between 15 and 30 dollars a night and there are plenty of them. It gets harder, of course, if you go into the mountains. But a solution can still be found there too. Cubans are helpful, even if you can't assume that you're officially allowed to stay with them.

[00:26:59] That's strictly forbidden. The Cubans would only get into trouble. But at the very least, everyone will be trying to find a solution. And a solution will be found. So, one that is officially compliant with the laws...

[00:27:13] **Lucian Haas:** is compatible with. And what about transport? How do you get to the launch site? There probably won't be a mountain railway or something. Do I find buses everywhere? Or are the roads so empty that I have to wait an hour every time until something gets through? To get around in Cuba,

[00:27:30] **Chris Arnu:** there are different options. Of course, clearly, you can rent a car. But I would only ever fill the car so much that there's still enough room for luggage and one person from the club, for those who like to fly in style. I would also recommend renting a small car, like a Fiat Picanto or something. Because they're actually ideal for the bad roads. They don't weigh much, they have low fuel consumption, and they're little speedsters that really seem to be the best fit. You should request and reserve rental cars at least three to four months in advance.

[00:28:16] Otherwise, it's going to be difficult.

[00:28:18] **Lucian Haas:** So, sponsors arriving there and booking a rental car, that's not possible. Hehehe. Unfortunately not anymore. Or only with a lot of money, probably.

[00:28:26] **Chris Arnu:** Yes, that's also possible. But it's not really about having a lot of money. In Cuba, money... things aren't necessarily easier to get with money. If something isn't there, it's not there, even for a lot of money. But I'll say this, the necessity for a rental car in Cuba

[00:28:46] **Lucian Haas:** No. So you mean you can really get by without one, that you can always get around the whole country using other means of transport.

[00:28:53] **Chris Arnu:** I think the key is to team up with the colleagues on site. They know how it works. For long distances, like over 50 kilometers, there are buses that work quite well, running several times a day, also at a reasonable price. I think for about 100, 120 kilometers, it costs about five euros. That's not a huge amount of money to spend. They also have space for large pieces of luggage. And in the local area, there are also buses or trucks converted into buses. And there's always space. If it's now about something spontaneous with a small group or something else

[00:29:42] to go to a flight area that isn't necessarily reachable on foot, you can always rent a car. And then you can get there for 15, 20, maybe even 30 euros. That's still cheaper than a rental car. And you can always do that if you need it spontaneously. So it might also be interesting if you team up with other people. Then you can, of course, split the costs.

[00:30:08] **Lucian Haas:** You just said there are buses and trucks. What am I supposed to imagine when you say trucks? Do I sit in the back on the flatbed with my bag and get hauled around?

[00:30:20] **Chris Arnu:** No. It's not that bad. The trucks are converted. They usually have a bar welded on, a rectangular one that you sit on. It's like a bench. It goes all the way across the length of the vehicle on both sides. And there are rows of two. So, a row of two on the left and one on the right. You sit there under a tarp in the truck. And in the middle, there are also people standing who...

[00:30:46] **Lucian Haas:** stopping like on the subway. Are those the kind of single-decker buses that then cover the shorter routes?

[00:30:53] **Chris Arnu:** Exactly. For distances between, let's say, 2 and 25 kilometers, that's generally the case.

[00:31:03] **Lucian Haas:** The preferred mode of transport. So, if I take all that into account—I've made friends with Cuban pilots, I've gone to a launch site somewhere in the Sierra Maestra with them, and I launch from there to go flying—is there anything specific that needs to be considered regarding the weather or climate in Cuba, something you should have looked into beforehand?

[00:31:24] **Chris Arnu:** Well, Cuba has a predominant wind direction. That's the northeast trade wind. The wind mostly comes from the northeast. Along the coast, it's of course overlaid by the sea breeze. Depending on the strength of the sea breeze, that's up to 50, even up to 80 kilometers inland. But normally, it dies down earlier. And that's the main meteorological story you have to keep in mind there. In the summer, starting in May, it begins to build up relatively quickly. That means by 2 or 3 o'clock, you have these thick clouds that eventually have to rain out in a heavy thunderstorm, so in the summer it's actually better to go flying early and finish the whole thing by that time, because you don't necessarily want to get wet or even get caught in a cloud at the end.

[00:32:25] **Lucian Haas:** That means the better travel time would be our winter. That's probably the dry season in Cuba itself. In that sense, there is

[00:32:34] **Chris Arnu:** no real dry season. So a very good time is when the hurricanes have died down, which is usually the case from early November. Then from November to April, you generally have very good conditions for flying. In January, the wind can still get quite strong. But that's not really set in stone like in a book. Generally, if you arrive there between November and April and take two or three weeks, you'll...

[00:33:08] **Lucian Haas:** flyable. If I were to actually go flying now and say, I'm going to fly cross-country there. You'd probably do that too. How much should I fear—especially because it's in Cuba or something—that I'll sink somewhere, because I'm always thinking, yeah, how am I going to manage this with the existing but perhaps somewhat precarious transport situation, where I first have to figure out which truck I'm allowed to hop on? Is it going in the right direction or something? How can I navigate that? Or would you not recommend flying really long distances there at all, because it might become a bit too complicated?

[00:33:45] **Chris Arnu:** So I'd go into it without any fear. If you have the ambition to fly long distances, you can certainly do that in Cuba. You have to consider that Cuba is a historically developed cultural landscape. That means

there's farmland, livestock land, and pasture everywhere. Because of that, there's always a certain infrastructure you can orient yourself by. And you don't just sink from one moment to the next. You have time to look around beforehand. And if it actually looks like the flight is going to end, there are plenty of possibilities to land near some infrastructure.

[00:34:30] in the form of roads, settlements, etc. And the Cubans are, as I said, very, very helpful. I can give a little story about that. Unfortunately, I also crashed there and basically had to land in the middle of the jungle, so I picked out a piece of pasture to land on. And after I packed up, it didn't take five minutes. Two colleagues already showed up with a large sombrero and horses and asked me what I was doing. After I explained it and said that I was a bit lost, they immediately put my pack on their horse. Then we walked out together for half an hour and they kindly organized for a cousin to drive me to the next major road in his car.

[00:35:26] And from there, I could take a bus to the next larger town. They are an amazingly friendly people and are always helpful and open toward strangers. So it's really true that you're not alone there.

[00:35:46] **Lucian Haas:** What kind of routes have you flown there? Like, is there one where you'd say, "That was my longest flight in Cuba, I'm especially proud of that"? And where did you fly to?

[00:35:56] **Chris Arnu:** Well, my private flights in Cuba, of course, aren't comparable to the routes the record holders here are pulling off. But they're still flights that make you really happy every now and then. My best was I think around 50 kilometers, and I'm very proud of that; it was a beautiful thing. The records in Cuba are currently at a bit over 100 kilometers. They've also been uploaded to the individual servers in some way, so you can trace where they were and where they went. Yes, the new generation of pilots, or also the older, experienced ones, are showing us what's possible now that cell phones have become a bit more popular, because they can finally record it.

[00:36:51] **Lucian Haas:** Now in December, there's another paraglider festival taking place in Cuba, the Encuentro Amistoso, which means a friendship meeting. What do you have to do with that?

[00:37:03] **Chris Arnu:** Encuentro Amistoso was actually started with the idea that the pilots, who are spread out all over the island, could just get together and have an exchange. So, an exchange of experiences, a meeting with friends, there's a celebration, and of course, more and more foreigners join every year, so it's also gained an international touch now.

[00:37:38] **Lucian Haas:** How large is the international participation? When you say there are always...

[00:37:41] **Chris Arnu:** more. There are

[00:37:41] **Lucian Haas:** 150 pilots from Cuba, though probably not all of them will come, but maybe some of them. How many guests from outside will be there then?

[00:37:51] **Chris Arnu:** Since I'm not at every Encuentro Amistoso, I can only speak to what I've experienced. And the largest group that was there was 17 people. They were French, Canadian, German, Austrian, and Swiss. For them, it's... it's always been very popular to go to Cuba as well.

[00:38:18] And there were also several people at the Encuentro Amistoso each time.

[00:38:23] **Lucian Haas:** Is that also something you'd say is a good reason? You could easily say that if you're going to Cuba, it's best to plan your travel time so that you can participate in an Encuentro Amistoso, because that's how you get direct contact with all the Cuban pilots.

[00:38:41] **Chris Arnu:** Yeah, exactly, that's actually the ideal opportunity to get into conversation with people and get to know each other. That's why it's also great if you're coming to the country for the first time. Or even if you've been there several times, maybe as a starting point to then travel further with some of the pilots who are coming from a different area.

[00:39:07] **Lucian Haas:** When you travel there now, you've yourself taken so many paragliders with you over the years, as you say. Would you also recommend that everyone who flies over there should ideally look to see if they can find some used gear somewhere to take along? Are you particularly well-received then, or how does that look?

[00:39:28] **Chris Arnu:** No, no one will be upset if you don't leave any gear behind. In the past, I've mostly done it by recommending that if you have the chance, maybe fly some equipment from a friend who doesn't need it anymore and who can give it to you, and then just leave it there. That could be a harness or something else. It's just a nice gesture. No one expects anything there. But if it naturally works out that you can leave something behind because you organized it beforehand or thought of something, then of course that's great and a lovely thing.

[00:40:07] **Lucian Haas:** Is there some kind of tip for that, like who is best to hand it over to? Do you give it to the club president or do you just give it to someone who happens to be standing there? I mean, how can you distribute it somewhat fairly at all? How did you do it with the distribution of all the gliders you brought along?

[00:40:27] **Chris Arnu:** My idea back then was that there are so many people who need something essential. I can't do it all myself, and if you give something to one person, the other might feel offended. So I did it like this: during the friendship meetings, our Encuentro a Mistoso, I always said, okay guys, we're going to do it this way—we'll have a small competition and the awarding will be based on the donations. And whoever has the most points gets to grab first on behalf of the club. That means we found a nice way to get the gear to the right people.

[00:41:12] That way, the winner could also get first access to whatever was needed. I was quite surprised because, for example, they didn't go for a paraglider, but for a rescue system, because that was simply missing for the club. In the end, it worked out very well. So, if you have 50 prizes and there were 12 spots, or 12 participants, or 24, exactly. There were always two per province, two pilots who took part in the competition. And then every pilot who flew could secure two prizes for their club out of 50 items. And that was an incredible success, and everyone was very happy that they won some nice things for their club in the competition.

[00:41:58] **Lucian Haas:** Do you still do that? Like, do you still collect used equipment? Can people still reach out to you and say, Chris, can you take my gear with you too? Or is that over now? Do you only go to Cuba for your own enjoyment these days?

[00:42:14] **Chris Arnu:** Of course I take things with me to Cuba if I get any. How could I not give my colleagues—whom I now know almost all personally—the opportunity, so to speak, to have more material come in? As I said, the equipment ages. It doesn't get better. And because of that, it won't theoretically always be more. Instead, practically speaking, it's always less. And because of that, we naturally have to make sure there's a supply. And I do that as best I can. Every time I fly there, I take along whatever I can. So, feel free to send it to my address.

[00:43:00] If you go yourselves, of course it's nice if you could take the gear with you as well.

[00:43:05] **Lucian Haas:** With everything you've actually done for the Cuban paragliding world, are you something like that now? Like an honorary member of the Cuban aviation association?

[00:43:15] **Chris Arnu:** Yes, I'm actually an honorary member now.

[00:43:19] But that was actually just a mere formality. It was never about some honor or anything like that for me. I know the colleagues, the colleagues know me. And being honored officially is actually kind of embarrassing for me. I'm happy when it's more about the results, when things are moving forward, and when you have the practical result of people being able to be in the air with decent materials. There isn't a flight area named after you, either. No, no, but there is a flight area named after a pioneer who built that first kite. What's his name?

[00:44:05] Leandro Martinez.

[00:44:06] **Lucian Haas:** I asked that because I... have also done a podcast with Kerim Jaspersen, who comes from El Salvador and basically helped oversee the beginnings of paragliding there. And there really is a paragliding launch site there. He owns it himself, though; he eventually even bought the land. And he told me that this launch site is now called Loma de Kerim. So it really is a launch site named after him. So maybe in a few years, there will be something like that called Loma de Kerim. Loma de Chris, for you.

[00:44:40] **Chris Arnu:** Good heavens, God forbid. That would be embarrassing.

[00:44:44] **Lucian Haas:** I'll just leave that as it is for now in the outlook. Maybe in a few years, as a result of this podcast, more and more people from Germany will travel to Cuba. Maybe there will eventually be a launch site where people know, "This is Chris's launch site." And then you'll know it's the launch site of the person who at least helped a lot to push the paragliding scene in Cuba forward. Thank you for your story, and I hope that a lot more will come of it.

[00:45:12] **Chris Arnu:** Yeah, well, I was happy to do it and I hope I was able to provide some information. Otherwise, of course, I'm always reachable and available via email, and also gladly

[00:45:25] **Lucian Haas:** by phone. Yes, I'll then write the relevant details on the Lu-Glidz website under the corresponding posts where it's mentioned. You can look it up there.

[00:45:42] That was Chris Arnu in conversation with Lucian Haas. If you want to know more about the Cuba aid started by Chris, maybe even want to donate your own equipment for it, or would simply like to travel to Cuba for a flight yourself, then read the show notes for this podcast episode. You can find them on my blog Lu-Glidz or on Soundcloud. I've put together a series of links along with contact details there.

[00:46:10] And if you enjoyed this episode of Podz-Glidz, then please recommend the podcast to other pilots. I also invite you to become a supporter of Podz-Glidz and Lu-Glidz. As a freelance journalist, I can only offer the podcast and blog in this extensive form if my listeners and readers also support it financially. You can choose your contribution amount completely freely, though I recommend a guideline of 1 Euro per podcast episode and 2 Euro per reading month on Lu-Glidz. Payments are very simple via PayPal or bank transfer. You can find the relevant details on the Lu-Glidz website. I thank everyone who joins in for the 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 #16 : Chris Arnu est une sorte d'assistant de développement pour la scène du parapente à Cuba. Une conversation

Cuba, c'est pour beaucoup un lieu de désir quelque peu mystérieux. Un État caribéen au climat agréable, aux palmiers, aux plages blanches, au rhum et aux cigares, et qui possède en même temps le charme d'un pays qui lie la joie de vivre au côté délabré et précaire du réalisme socialiste.

Étonnamment, on pratique aussi le parapente à Cuba, bien que la majeure partie de la population ne puisse jamais se permettre un hobby aussi coûteux. Le fait que cela soit possible est dû à quelques amis et idéalistes à l'étranger, qui les fournissent régulièrement en équipements d'occasion mais encore aptes au vol.

L'un de ceux qui s'est donné pour mission d'être un aide au développement pour la scène du parapente cubaine est Chris Arnu de Karlsruhe. Chris se rend régulièrement à Cuba depuis la fin des années 1990. Lorsqu'il a appris le parapente en 2004, il a emporté son voile avec lui sur l'île pour explorer les possibilités de vol sur place. C'est ainsi qu'il est entré en contact avec des pilotes locaux et a appris à connaître leurs besoins.

Chris a ensuite lancé un appel sur le forum allemand de parapente et de deltaplane en demandant à d'autres pilotes de donner du vieux matériel pour Cuba. Cette initiative se poursuit encore aujourd'hui. Au cours des 15 dernières années, Chris a apporté plusieurs centaines de voiles, de sellettes, de dispositifs de secours, de casques et d'instruments de vol dans le pays pour les distribuer à ses amis cubains.

Dans ce seizième épisode de Podz-Glitz, Chris Arnu ne rapporte pas seulement ce projet. Il raconte notamment les possibilités de voyage et de vol pour les touristes de parapente à Cuba, donne des conseils sur ce qu'il faut surveiller lors d'une visite et décrit l'atmosphère particulière parmi les pilotes de parapente cubains, qui dépendent d'une grande solidarité mutuelle pour pratiquer leur passe-temps.

Liens associés :

(1) Coordonnées de Chris Arnus et description de son projet de promotion du sport à Cuba :

<https://www.gleitschirmdrachenforum.de/showthread.php/10158-Sportf%C3%B6rderung-Kuba?p=84112&viewfull=1#post84112>

(2) Description de certains sites de départ à Cuba (page simple de Chris) :

<https://chrisa54.wixsite.com/para/getting-high>

(3) Sites de départ à Cuba sur Paraglidingearth :

<http://paraglidingearth.com/?bounds=26.82407,-88.38501,16.87815,-69.92798>

(4) Federacion Cubana de Vuela Libre (FCVL), en espagnol :

<http://fcvl.blogspot.com/>

(5) Groupe Facebook sur le parapente à Cuba :

<https://www.facebook.com/groups/flycuba/>

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 :

Merengue de Limón, Quincas Moreira

Musique libre de droits. <https://www.youtube.com/watch?v=R3nWF2LhegY&t=728s>

Cuba a sa propre scène de parapente. Tout l'équipement de vol est arrivé sur l'île sous forme de dons. Chris Arnu est l'un des "aides au développement" les plus zélés.

L'un d'eux, qui s'est donné pour mission d'être une sorte d'aide au développement pour la scène du parapente cubaine, est Chris Arnu de Karlsruhe. Chris se rend régulièrement à Cuba depuis la fin des années 1990. Lorsqu'il a appris le parapente en 2004, il a emporté sa voile avec lui sur l'île pour explorer les possibilités de vol sur place. C'est ainsi qu'il est entré en contact avec des pilotes locaux et a appris à connaître leurs besoins.

Chris a ensuite lancé un appel au soutien du sport sur Cuba sur le forum allemand de parapente et de deltaplane et a demandé aux autres pilotes du matériel d'occasion en guise de don. Cette initiative se poursuit encore aujourd'hui. Au cours des 15 dernières années, Chris a apporté plusieurs centaines de voiles, de sellettes, de dispositifs de secours, de casques et d'instruments de vol dans le pays pour les distribuer à ses amis cubains.

(1) Projet de Chris Arnu pour la promotion du sport à Cuba (avec coordonnées et une adresse de don en Suisse) :

Liens :

- Impressions photos : <https://www.facebook.com/media/set/?set=oa.2119439204737867&type=3>

Source : <https://lu-glitz.blogspot.com/2019/11/podz-glitz-16-kuba.html>

Transcript

[00:00:02] **Chris Arnu:** Un Cubain, s'il a beaucoup d'argent, il gagne peut-être 40 euros par mois, ça veut dire aile, même une aile d'occasion, il n'y a jamais d'argent pour ça.

[00:00:30] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, le podcast Lu-Glitz.

[00:00:33] **Chris Arnu:** Des histoires du cosmos du parapente.

[00:00:36] **Lucian Haas:** Aujourd'hui avec Chris Ahnung et Lucian Haas au micro. Cuba,

[00:00:46] C'est pour beaucoup une sorte de lieu de désir mystérieux. Un État des Caraïbes au climat agréable, avec des palmiers, des plages blanches, du rhum et des cigares, tout en ayant le charme d'un pays qui mêle la joie de vivre au côté délabré et précaire du réalisme socialiste.

[00:01:03] Étonnamment, on pratique aussi le parapente à Cuba, alors que la grande majorité de la population ne pourrait jamais se permettre un hobby aussi coûteux. Si c'est possible, les pilotes cubains le doivent à quelques amis et collègues, ainsi qu'à des idéalistes à l'étranger qui les fournissent régulièrement en matériel d'occasion, mais encore en état de vol. L'un d'eux, qui s'est donné pour mission d'être un aide au développement pour la scène du parapente cubaine, est Chris Ahnung de Karlsruhe. Chris se rend régulièrement à Cuba depuis la fin des années 90. Lorsqu'il a appris le parapente en 2004, il a emporté son aile sur l'île pour explorer les possibilités de vol sur place. C'est ainsi qu'il est entré en contact avec les pilotes locaux et qu'il a pris connaissance de leurs besoins.

[00:01:48] Chris a ensuite lancé un appel sur le forum allemand de parapente et de deltaplane, demandant aux autres pilotes de donner leur ancien équipement pour Cuba. Cette initiative dure encore aujourd'hui. Au cours des 15 dernières

années, Chris a fait entrer plusieurs centaines d'ailes, de sellettes, de roues, de casques et d'instruments de vol sur l'île pour les distribuer à ses amis cubains. Dans ce 16e épisode de Podz-Glidz, Chris Ahnung ne parle pas seulement de ce projet. Il évoque notamment les possibilités de voyage et de vol pour les touristes en parapente à Cuba. Il donne des conseils sur ce qu'il faut surveiller lors d'une visite et décrit l'ambiance particulière parmi les parapentistes cubains, qui dépendent d'une grande solidarité mutuelle pour pratiquer leur passion.

[00:02:43] **Chris**, ça fait des années que tu voyages à Cuba et que tu as toujours du matériel de parapente d'occasion dans tes bagages. Combien de parapentes sont arrivés là-bas grâce à toi au final ? Oh, bonne question.

[00:02:57] **Chris Arnau**: Les pilotes d'ici, de la région alpine, d'Allemagne, de la zone germanophone, ont été très généreux au fil des années. Je ne peux pas donner de chiffres précis, mais j'ai l'impression qu'il y en a au moins 300, qui sont arrivés uniquement par mon intermédiaire.

[00:03:18] **Lucian Haas**: Est-ce que tu es en quelque sorte l'aide au développement pour la scène du parapente cubaine avec ça ?

[00:03:24] **Chris Arnau**: Alors, je pense que j'y contribue pas mal, ou que j'ai toujours apporté une part importante à l'avancement des choses là-bas. C'est sans doute vrai.

[00:03:32] **Lucian Haas**: Comment ça s'est fait, au juste ? Je veux dire, d'où vient ton intérêt pour Cuba, puisque tu as dit que tu y retournes tout le temps ?

[00:03:39] **Chris Arnau**: Bon, à un moment donné, mon enthousiasme pour les sports aériens m'a poussé à passer mon brevet de pilote. Au début, c'était un peu compliqué. Ça a commencé avec les deltas, et c'était tellement complexe pour moi. Je me suis donc lancé quand le parapente est arrivé et qu'il offrait des performances spécifiques. C'était vers 2004, quand j'ai passé mon brevet. Et là, je suis déjà allé régulièrement à Cuba, parce que l'île est tout simplement fascinante.

[00:04:18] Ensuite, je me suis demandé d'où venait cette fascination. Comment on pouvait concilier Cuba et le hobby du parapente sur l'île. Et je suis vite entré en contact avec des Cubains

[00:04:31] **Lucian Haas**: pilotes. Ça veut dire que tu es déjà allé à Cuba ou que tu y es déjà allé en avion. À cette époque, tu ne pouvais pas encore faire de parapente. C'est vrai, ça a...

[00:04:40] **Chris Arnau**: Ça a commencé en 1998. C'était un peu l'idée de voir à quoi ressemble le socialisme réel. Et les Caraïbes sont évidemment une destination intéressante pour moi en tant que...

[00:04:56] **Lucian Haas**: d'Européen. Est-ce que tu as déjà vu quelqu'un faire du parapente à Cuba à l'époque, avant même que tu ne connaisses le truc ? Ou est-ce que tu en as eu l'idée seulement quand tu t'es dit : je peux faire du parapente maintenant, je vais donc emmener mon parapente à Cuba.

[00:05:08] **Chris Arnau**: Alors, j'ai bien regardé sur Internet, bien sûr. Est-ce qu'il y a des points de contact ? Est-ce qu'il y a quelque chose ? Est-ce qu'il y a des vols qui ont été publiés ? Est-ce qu'il y a des photos ? Des rapports ? Mais oui, à l'époque, c'était un vrai désert. On ne pouvait trouver aucune information sur Cuba sur Internet en ce qui concerne le parapente.

[00:05:31] **Lucian Haas**: Ça veut dire que tu étais quasiment un pionnier du parapente dans le pays à l'époque ? Ou est-ce qu'il y avait déjà un pilote cubain caché quelque part que tu ne connaissais juste pas encore ?

[00:05:42] **Chris Arnau**: Oui, les racines étaient plutôt en Espagne. Il y avait des contacts avec des parachutistes. Et ces parachutistes avaient bien sûr déjà commencé, pour certains, à faire du parapente. Et ces collègues espagnols ont bien sûr apporté avec leurs parachutes l'enthousiasme pour le parapente à Cuba. Et c'est là qu'ils ont pratiquement initié toute cette histoire. Au début, il n'y avait qu'un parapente à l'université à La Havane. Un cercle d'amis. Et ça s'est ensuite répandu sur toute l'île. Cette nouvelle selon laquelle on ne pouvait pas seulement sauter en parachute, mais aussi voler avec le parapente.

[00:06:30] Et dans l'Est, quelques gars malins ont commencé à se fabriquer eux-mêmes une aile par manque de matériel. Et ce était à partir d'une vieille structure en aluminium qui provenait d'un lit militaire soviétique.

[00:06:48] Et des sacs de riz qu'ils ont recouverts de vernis élastique. Et

[00:06:52] **Lucian Haas:** ce qui en est ressorti, ça a vraiment volé ?

[00:06:54] **Chris Arnu:** Oh oui, il y a même des images de l'histoire. Tu as

[00:06:58] **Lucian Haas:** tu as déjà vu ça voler ? Enfin, ce dragon préhistorique d'Uruban ? Non, c'était

[00:07:03] **Chris Arnu:** avant mon époque. En fait, je ne m'y suis intéressé que presque dix ans plus tard. Ça a commencé entre 96 et 98. J'y étais déjà allé à Cuba, mais c'était il y a un an. Et à l'époque, je n'avais aucune idée du vol. Ni du fait que je pourrais m'enthousiasmer pour ça. Combien de parapentistes

[00:07:25] **Lucian Haas:** y a-t-il combien de pilotes de parapente à Cuba aujourd'hui ?

[00:07:27] **Chris Arnu:** Donc, officiellement enregistrés avec une licence, il y en a environ 150. Mais il y en a beaucoup plus, je le répète, environ un quart sont encore en formation ou n'ont pas encore terminé et ne tiennent pas encore leur licence en main.

[00:07:47] **Lucian Haas:** Alors, tu dis qu'il y a environ 150 pilotes avec une licence enregistrée. Et juste avant, tu as dit avoir apporté environ 300 ailes dans le pays. Donc, en gros, chaque Cubain qui y vole vole avec une de tes ailes. Non,

[00:08:04] **Chris Arnu:** On ne peut pas le dire comme ça. Il y avait beaucoup de vieux modèles, des ailes qui auraient plutôt dû servir de pièces d'exposition et qui auraient été mieux conservées dans un musée que à Cuba. Mais même à Cuba, on les a utilisées comme matériel. Là-bas, on exploite tout au maximum pour en tirer le meilleur profit possible. Et les ailes ont aussi été utilisées pour la formation au sol. Et bien sûr, avec le temps, le matériau s'est usé et a été épuisé. Il faut se le représenter comme ça. Un parapente d'occasion n'a plus la durée de vie que tu connais peut-être.

[00:08:51] Si tu achètes un nouveau parapente, tu peux compter sur une durée de vie de quatre à six ans.

[00:08:58] Avant que tu ne te dises, « bon, je vais voir comment je peux m'en débarrasser d'une manière ou d'une autre ».

[00:09:08] Et c'est évidemment le moment où le parapente est tombé entre mes mains. Donc, il n'arrive pas de nouvelles ailes. Et à partir de là, l'aile a une durée de vie relativement courte uniquement à Cuba. Ce sont aussi des conditions tropicales, ce qui signifie un climat complètement différent. Ça use le matériel différemment. Dans les régions côtières, l'air salin ronge aussi le matériau plus rapidement. Et de ce fait, on peut dire qu'il y a une usure complètement différente. Si

[00:09:41] **Lucian Haas:** quand on entend ça, à propos de l'usure importante et tout ça. Est-ce que chaque pilote à Cuba a ça ? Est-ce qu'il a sa propre aile ? Ou est-ce qu'il y a aussi le fait qu'ils disent : non, on s'organise en clubs et on partage plutôt les ailes ?

[00:09:51] **Chris Arnu:** Oui, il n'y a pas d'autre solution. Il y a plus de demande que de matériel, c'est très clair. Mais les collègues, quand ils sont encore en phase de formation, vont à la montagne ensemble. Et là, l'un fait descendre l'aile, la remonte, puis le suivant peut aussi descendre. Et les pilotes plus avancés, ils sont bien sûr contents d'avoir leur propre matériel. Ou les très bons, ils font bien sûr une super atterrissage. Mais la journée, elle n'a qu'une fenêtre de temps limitée, celle qu'il,

[00:10:30] **Lucian Haas:** que les pilotes peuvent utiliser. Est-ce qu'il y a aussi des parapentes qui arrivent dans le pays comme produits d'importation ? Enfin, pas de ta part comme import d'occasion que tu apporterais simplement. Mais est-ce que c'est vraiment commercialisé ? Et est-ce que c'est abordable pour un Cubain ? Un

[00:10:46] **Chris Arnu:** Un Cubain, s'il a beaucoup d'argent, il gagne peut-être 40 euros par mois. Je dis euros pour qu'on n'ait pas à convertir. Mais en fait, c'est plutôt la moitié. Et pour vivre, selon les cas, il a besoin de 60 à 80 euros par mois. Ça veut dire que... pour une aile, même une aile d'occasion, il n'y a jamais d'argent pour ça. Donc c'est hors de question. Quand on voit des ailes plus récentes à Cuba, ce sont aussi des d'occasion. Et elles sont généralement envoyées par des proches qui vivent aux États-Unis. Mais c'est plutôt une exception.

[00:11:32] Alors, c'est peut-être le cas pour une personne qui a de la chance. Les proches aussi, ils y pensent. Ils pensent plutôt à dépenser l'argent pour des choses utiles qu'en un parapente.

[00:11:45] **Lucian Haas:** Ça veut dire que, vu comme ça, toute la scène du parapente à Cuba repose vraiment sur des dons ?

[00:11:52] **Chris Arnau:** Oui, c'est exact. Il y a même des moteurs qui ont été donnés maintenant. Ça veut dire qu'ils pratiquent aussi le paramoteur. Ça avance vraiment. Et le plus surprenant, c'est que tout ça passe par des dons. Bizarrement.

[00:12:09] **Lucian Haas:** soutenu. Si c'est du matériel très utilisé, on peut bien se demander à quel point c'est encore sûr. Est-ce qu'il y a plus d'accidents là-bas à Cuba que chez nous, par exemple ? Ou est-ce qu'ils entretiennent le matériel de telle sorte qu'on puisse dire qu'ils sont toujours en sécurité ?

[00:12:26] **Chris Arnau:** Oui, bon, il y a des philosophies complètement différentes. C'est une approche tout autre pour la formation des pilotes. Ils sont beaucoup plus proches les uns des autres et il n'y a pas cette attente du genre : je dois faire 10 ou 20 vols avec ça dans ce délai, mes vacances se terminent, je dois m'en débarrasser maintenant. À Cuba, les gars prennent leur temps, ils sont très détendus. Ils sont souvent déjà assez bons amis entre eux. Et là, la formation se fait à un autre niveau. On change complètement de base d'un coup.

[00:13:12] Ils sont déjà très bons au sol, ils maîtrisent le maniement au sol. Ils décollent bien aussi. Ils volent aussi prudemment au début. Et puis, dès que la confiance en soi et celle de l'instructeur est établie, on passe à d'autres vols. Donc, en termes d'accidents, je ne sais pas. Bien sûr, il y a des accidents, mais on ne peut pas comparer. Je pense que nous avons une base de 30 000, 35 000 pilotes. Je ne sais pas combien d'entre eux sont actifs ici en Allemagne. Et là, d'un point de vue statistique, tu obtiens une valeur totalement différente à la fin. Mais je dirais que c'est relativement sûr, parce que tout cela se déroule selon d'autres paramètres.

[00:14:01] **Lucian Haas:** Alors, tu dis qu'ils peuvent aussi faire de la longue distance et tout ça. Ça veut dire, je comprends ce que tu dis. On peut aussi faire des vols de longue distance à Cuba, on pourrait le faire là-bas. Et c'est parfois pas toujours si simple avec les îles. Décris-moi un peu la topographie de l'île. Où est-ce que je peux aller voler là-bas ? Où est-ce que je trouve les meilleures zones de vol et tout ça ? OK, alors sur

[00:14:22] **Chris Arnau:** Cuba offre bien sûr de merveilleuses possibilités pour le vol de cross-country.

[00:14:28] Les limites résident plutôt dans l'autorisation, car il faut obtenir des autorisations d'accès à l'espace aérien.

[00:14:37] Les clubs individuels qui organisent ça ont un contact avec les autorités de contrôle aérien respectives. Ça peut être une base aérienne militaire ou un aéroport civil. Ils appellent alors au besoin pour obtenir l'autorisation.

[00:14:56] Sinon, s'il y a des restrictions, on dit que le vol est autorisé uniquement localement, c'est-à-dire pas hors de la vallée. Ou alors, il y a une interdiction de décollage générale. Mais en règle générale, cela n'est imposé que s'il y a eu, ça arrive aussi, une violation de l'espace aérien. Par exemple, si on a observé que des parapentistes se sont approchés des aéroports civils, enfin, trop près.

[00:15:24] **Lucian Haas:** Comment est le vol — ou le caractère du vol — là-bas en général ? Est-ce qu'on vole et qu'on fait du soaring principalement sur la côte ? Ou est-ce qu'il y a vraiment des montagnes à Cuba ou sur Cuba ? Où on peut dire qu'on peut aussi vraiment décoller avec des différences d'altitude plus importantes et alors peut-être trouver de bonnes thermiques. Donc Cuba est assez varié à ce niveau-là.

[00:15:46] **Chris Arnau:** On a trouvé tout ce qu'on connaît en Europe sur Cuba. Si on commence à l'ouest, à Pena del Rio, c'est une zone montagneuse. Je dirais que c'est un peu le Palmgäu. Ça ressemble un peu à l'Allgäu, mais avec des palmiers. C'est très sympa pour voler, c'est montagneux et magnifique avec les vues classiques sur ces vallées où se trouvent les Mokote. Ce sont ces moignons de calcaire restés là depuis la préhistoire, quand tout était encore sous l'eau. Un panorama de rêve, bien sûr. Si on continue vers l'est à partir de là, on peut voler au-dessus de la plage. C'est alors le tour côtier.

[00:16:33] Il y a une bande qui convient pour des trajets plus courts, de 20 à 25 kilomètres, directement au-dessus et au bord de la mer. Et de là, on continue vers l'est en direction de Santa Clara. C'est pratiquement le milieu de l'île, le centre. Il y a une colline unique en plein milieu de la plaine qui est aussi très prisée, et où des vols allant jusqu'à 100 kilomètres ont déjà été possibles. Puis, plus à l'est, on arrive à Cienfuegos. Au nord, il y a aussi un terrain de vol très beau. En dessous des Cayos, ce sont ces bancs de sable qui sont aussi merveilleux comme sites de plongée.

[00:17:19] L'est de l'île, c'est en quelque sorte la Mecque. Il y a là la Sierra Maestra, qui est la plus grande chaîne de montagnes continue, et la Gran Piedra. Avec

[00:17:32] **Lucian Haas:** Tu veux dire que c'est le Mekka, qu'on y vole vraiment le plus ou qu'on y trouve les meilleures conditions de vol et le plus grand nombre de sites de vol ?

[00:17:39] **Chris Arnau:** Exactement. Autour de la Sierra Maestra, c'est là qu'il y a la plus forte densité de population en ce qui concerne les parapentistes. C'est aussi dû au fait que c'est là que les premiers parapentes sont apparus, entre autres. Il y a donc une histoire derrière, c'est historiquement conditionné. Et grâce aux conditions excellentes, il y a aussi le plus grand nombre de clubs et de pilotes. L'association des pilotes, donc la fédération cubaine de vol libre, s'appelle la FCVL. Ils prévoient maintenant, en collaboration avec l'aéro-club cubain, de créer à l'avenir des possibilités à Las Tunas et Camagüey, qui sont en fait des plaines, pour éventuellement faire du treuil.

[00:18:31] Mais il faudra encore voir comment la solution peut être mise en œuvre techniquement.

[00:18:36] **Lucian Haas:** Ça veut dire que pour la suite, tu dois apporter un treuil aux Kubaners ?

[00:18:40] **Chris Arnau:** Non, certainement pas. Ils font ça très astucieusement. Ils font sortir un peu un axe devant une voiture et ils mettent quasiment une roue dessus, sans pneu, sans caoutchouc. Et c'est sur cette roue que passe la corde. C'est genre une improvisation

[00:19:02] **Lucian Haas:** treuil. C'est de l'ingéniosité cubaine. À partir de la pauvreté, on peut encore fabriquer tout et n'importe quoi. Si je vais sur l'île en tant que touriste et que je dis que je veux faire du parapente, est-ce que c'est aussi simple ? Ou est-ce que je dois respecter certaines particularités avant tout pour pouvoir emmener mon parapente sur terre ou sur l'île ?

[00:19:26] **Chris Arnau:** En principe, il n'y a pas de grandes exigences. Je recommande toutefois de souscrire à une assurance voyage de l'ADAC. Ce n'est pas de la publicité déguisée, il s'agit simplement de savoir quoi faire si quelque chose arrive. L'ADAC est l'une des rares assurances qui fonctionnent à l'étranger et qui peuvent vous rapatrier. Je trouve que c'est un point important : il ne faut pas qu'il y ait trop de bureaucratie derrière, mais qu'on puisse vraiment compter sur le fait que l'assureur s'en occupe. L'assurance coûte peut-être 20 euros par an, même pour les non-membres.

[00:20:08] Sinon, pour les papiers, je prendrais la carte IP tout à fait normale. Elle est reconnue à Cuba dans tous les cas.

[00:20:17] **Lucian Haas:** Mais ça veut dire que si j'arrive à l'aéroport avec un gros sac de parapente, le premier fonctionnaire venu ne va pas me dire : « Oh, c'est quoi ça ? Vous devez d'abord payer une taxe de 100 dollars pour que je laisse entrer ce gros sac dans le pays. » Non,

[00:20:30] **Chris Arnau:** non, non, il n'y a pas de problèmes. Il faut juste s'expliquer parfois et dire que c'est pour voler.

[00:20:42] Je serais plus prudent si vous emportez un appareil où il est écrit GPS. Officiellement, il est interdit d'emporter un GPS. Il faudra alors expliquer ça aux autorités, s'ils posent des questions, en disant que ce n'est pas un GPS mais un altimètre.

[00:21:01] **Lucian Haas:** Mais il est probablement tout de même recommandé de savoir un peu l'espagnol pour pouvoir communiquer, ou alors on peut s'en sortir avec l'anglais d'une manière ou d'une autre.

[00:21:12] **Chris Arnau:** Oh, alors je dois dire que je parle un peu espagnol, un peu mieux chaque jour, un peu plus à chaque visite. Mais je me débrouille aussi plutôt bien en anglais. Il y a au moins un qui parle anglais dans chaque club. Et c'est bien. C'est aussi la recommandation de principe : ne pas aller à la montagne en tant que visiteur et se dire, d'accord, je saute maintenant, mais plutôt de prendre contact avec les gens. Enfin, on peut peut-être simplement se fixer

un itinéraire. Je veux voir la région. Et ensuite, on choisit les contacts qui peuvent éventuellement servir de points de contact là-bas.

[00:22:01] et on va à la montagne avec eux et on vole.

[00:22:04] **Lucian Haas:** Ça marche. Mais comment je récupère ces contacts ? Enfin, comment, si je suis à Cuba, est-ce que je trouve un pilote cubain ?

[00:22:12] **Chris Arnau:** Normalement, ce serait théoriquement possible de faire un peu de recherche via des sites comme Paragliding Earth. On peut aussi bien sûr regarder les traces sur XContest ou DHV ou Leonardo. Mais les pilotes n'ont pas toujours leurs profils. Des profils bien tenus avec un numéro de téléphone, un e-mail ou même une possibilité de contact. Il y a un site sur le net où j'essaie de bloguer régulièrement les actions qui se déroulent en ce moment. On peut aussi y trouver des contacts et il y a aussi à peu près la province et le lieu. Il y a généralement un téléphone, le nom du club.

[00:22:58] Et une

[00:23:00] **Lucian Haas:** ... d'e-mail à trouver. Tu parles tout le temps de téléphone, de portable, d'e-mail. Est-ce que les Cubains sont maintenant tellement équipés qu'on peut les joindre relativement facilement par ces moyens ? Ou est-ce qu'ils ne regardent leurs e-mails qu'une fois par semaine et là, on a un problème ?

[00:23:13] **Chris Arnau:** L'e-mail peut prendre un peu plus de temps, c'est vrai. Mais heureusement, depuis un ou deux ans, la couverture mobile est de plus en plus étendue. Il n'y a presque plus de zones blanches à Cuba. Le Wi-Fi, les hotspots, donc les réseaux publics, peuvent aussi être utilisés par n'importe quel touriste. Il faut cependant acheter une carte. Ça coûte apparemment 1,50 euro l'heure et on peut s'y connecter. Pour les détenteurs de cartes cubaines, il est aussi possible d'acheter des forfaits de données. Ils sont toujours valables 30 jours et commencent à partir de 7 dollars.

[00:23:58] Ce qui est évidemment un prix énorme pour quelqu'un qui n'a que 40 dollars par mois. Oui, si ces 600 Mo sont épuisés, on peut bien sûr en racheter directement. Sinon, les 600 Mo sont valables pendant 30 jours. Et de ce fait, oui, beaucoup ont leur téléphone sans crédit. Ça veut dire qu'ils n'ont pas de solde, mais qu'ils restent quand même joignables. C'est pourquoi, pour les e-mails, si on écrit à temps — pas deux semaines avant de partir en voyage, mais peut-être déjà un mois ou deux avant — on peut prendre contact. Et là, ça marche aussi.

[00:24:43] **Lucian Haas:** Essayons de réfléchir un peu à ça. Imaginons que je planifie un voyage à Cuba et que je me dise : d'accord, tu as dit que la Mecque, la Mecque des randonneurs de Cuba, se trouve au sud-est, autour de Santiago, dans la Sierra Maestra. C'est peut-être là que je veux aller marcher. Si je veux m'y rendre, vers quel aéroport est-il préférable de prendre l'avion ? Quel serait le point d'arrivée le plus proche pour atteindre cette région en termes de trajet ?

[00:25:10] **Chris Arnau:** D'accord, Cuba possède plusieurs aéroports internationaux. Depuis l'Allemagne, c'est Havana qui est desservie, autant que je sache. Le plus intéressant, bien sûr, si on veut aller vers l'est pour le flyfishing, c'est d'atterrir à l'aéroport de Holguin. De là, on arrive en moins d'une heure dans la Sierra Maestra et on peut chercher un hébergement aux alentours, puis de là, on peut aussi aller très bien vers Santiago pour le flyfishing ou ailleurs. On peut donc faire une petite tournée autour de la Sierra Maestra et, idéalement, je chercherais pour le quartier nord de la Sierra Maestra à Higuani, puis je passerais aussi quelques jours à Santiago pour le flyfishing.

[00:25:57] Faire le tour de la côte sud, c'est merveilleux.

[00:26:00] **Lucian Haas:** Maintenant, j'ai aussi besoin d'un hébergement. Comment je trouve ça ? Est-ce que je dois tout réserver à l'avance, depuis l'Allemagne, ou est-ce que je peux voyager et dire que dans chaque village, je trouverai quand même un endroit où je peux loger en tant que touriste ?

[00:26:13] **Chris Arnau:** À Cuba, on peut être très spontané et flexible. Ce n'est pas vraiment un problème. Aujourd'hui, les gens ont l'habitude de tout planifier et de faire des recherches sur Internet. À Cuba, ça va être difficile. Mais je ne m'en ferais pas, parce qu'une fois arrivé à Cuba, les hébergements coûtent entre 15 et 30 dollars la nuit et il y en a en grande quantité. Ça devient plus difficile, bien sûr, quand on va à la montagne. Mais on trouvera quand même une

solution. Les Cubains sont serviables, même si on ne peut pas supposer qu'on a le droit de dormir chez eux officiellement.

[00:26:59] C'est strictement interdit. Les Cubains ne feraient que s'attirer des ennuis. Mais au moins, tout le monde fera de son mieux pour trouver une solution. Et on finira par en trouver une. Enfin, une qui est officiellement conforme aux lois.

[00:27:13] **Lucian Haas:** ... est compatible. Et qu'en est-il du transport ? Comment se rend-on au décollage ? Il n'y aura probablement pas de téléphérique ou quelque chose du genre. Est-ce qu'il y a des bus partout ? Ou est-ce que les routes sont si désertes que je dois attendre une heure à chaque fois avant que quelque chose passe ? Pour se déplacer à Cuba,

[00:27:30] **Chris Arnu:** il y a différentes possibilités. Bien sûr, c'est évident, on peut louer une voiture. Mais je ne la remplirais jamais au point de ne plus avoir assez de place pour les bagages et pour l'un des membres du club, surtout avec des vêtements légers. Je recommanderais aussi de prendre une petite voiture pour la location, une Fiat Picanto ou quelque chose du genre. Parce qu'elles sont en fait idéales pour les mauvaises routes. Elles ne sont pas lourdes, consomment peu. Et ce sont de petites voitures rapides qui semblent vraiment les plus adaptées. Pour les voitures de location, il faudrait au moins les demander et les réserver trois ou quatre mois à l'avance.

[00:28:16] Sinon, ça va être compliqué.

[00:28:18] **Lucian Haas:** Donc, arriver là-bas avec des sponsors et réserver une voiture de location, ça ne marche pas. Hehehe. Malheureusement plus maintenant. Ou alors seulement avec beaucoup d'argent, probablement.

[00:28:26] **Chris Arnu:** Oui, c'est aussi possible. Mais ça n'a pas forcément à voir avec beaucoup d'argent. À Cuba, l'argent... les choses ne sont pas forcément plus faciles à obtenir avec de l'argent. Si quelque chose n'est pas là, ce n'est pas là, même avec beaucoup d'argent. Mais je vais dire maintenant, la nécessité d'une voiture de location à Cuba...

[00:28:46] **Lucian Haas:** Pas du tout. Ça veut dire que tu penses qu'on peut vraiment s'en passer, qu'on peut toujours traverser tout le pays avec d'autres moyens de transport.

[00:28:53] **Chris Arnu:** Je pense que l'essentiel, c'est de s'associer avec des collègues sur place. Ils savent comment ça se passe. Pour les longues distances, donc pour des trajets de plus de 50 kilomètres, il y a des bus qui fonctionnent très bien, qui partent plusieurs fois par jour, et aussi à un prix raisonnable. Je pense que pour environ 100, 120 kilomètres, ça coûte environ cinq euros. Ce n'est pas une somme énorme qu'on dépense là-dedans. Ils ont aussi de la place pour les gros bagages. Et au niveau local, il y a aussi des bus ou des camions aménagés en bus. Et il y a toujours de la place. Si c'est maintenant spontané, pour un petit groupe ou autre chose

[00:29:42] pour aller dans une zone de vol qui n'est pas forcément accessible à pied, on peut toujours louer une voiture. Et on peut y arriver pour 15, 20, peut-être même 30 euros. C'est toujours moins cher qu'une voiture de location. Et on peut toujours le faire si on en a besoin sur le moment. Donc c'est peut-être aussi intéressant de se mettre avec d'autres personnes. On peut alors bien sûr partager les frais.

[00:30:08] **Lucian Haas:** Tu viens de dire qu'il y a des bus et des camions. À quoi dois-je m'attendre avec les camions ? Est-ce que je m'assois à l'arrière sur le plateau avec mon sac et je me fais transporter partout ?

[00:30:20] **Chris Arnu:** Non. Ce n'est pas si grave que ça. Les camions sont aménagés. En règle générale, ils ont une barre soudée, une barre carrée, sur laquelle on s'assoit. C'est comme un banc. Elle traverse toute la longueur du véhicule des deux côtés. Et il y a des rangées de deux places. Donc une rangée de deux à gauche et une à droite. On s'assoit là, sous une bâche dans le camion. Et au milieu, il y a aussi des gens qui se...

[00:30:46] **Lucian Haas:** s'arrêter comme dans le métro. Ce sont donc genre les bus simples qui font les trajets plus courts, chacun à leur tour ?

[00:30:53] **Chris Arnu:** Exactement. Pour des trajets de, disons, 2 à 25 kilomètres, c'est généralement ça.

[00:31:03] **Lucian Haas:** Le moyen de transport de prédilection. Si je prends tout ça en compte, je me suis fait des potes parmi les pilotes cubains, je suis maintenant allé avec eux jusqu'au décollage quelque part vers la Sierra Maestra, je

décolle de là et je pars voler. Est-ce qu'il y a quelque chose que je devrais choisir, ou que je devrais prendre en compte particulièrement sur Cuba d'un point de vue météorologique ou climatique, en disant qu'il faudrait déjà s'en être occupé avant ?

[00:31:24] **Chris Arnu:** Oui, Cuba a une direction de vent prédominante. C'est l'alizé du nord-est. Le vent vient généralement du nord-est. Sur la côte, il est bien sûr superposé par la brise de mer. Selon l'intensité de cette brise, elle peut pénétrer jusqu'à 50, voire 80 kilomètres à l'intérieur des terres. Mais normalement, elle s'estompe plus tôt. Et c'est ça, la principale histoire météorologique à prendre en compte là-bas. En été, à partir de mai, ça commence à se couvrir assez rapidement. Ça veut dire qu'entre 14h et 15h, on a de gros nuages qui finissent par pleuvoir avec un gros coup de tonnerre, donc en été, il est plutôt conseillé de partir tôt et de finir tout ça à une heure où on ne veut pas forcément être mouillé ou même se faire aspirer par un nuage à la fin.

[00:32:25] **Lucian Haas:** Cela signifie que la meilleure période pour voyager serait pratiquement notre hiver. C'est probablement la saison sèche pour Cuba elle-même. Dans ce sens, il y a...

[00:32:34] **Chris Arnu:** pas vraiment de saison sèche. Donc, une très bonne période, c'est quand les ouragans sont passés, ce qui est généralement le cas dès le début du mois de novembre. Ensuite, de novembre à avril, on a en règle générale de très bonnes conditions pour voler. En janvier, le vent peut encore être assez fort. Mais ce n'est pas non plus vraiment gravé dans le marbre comme dans un livre. En règle générale, si on arrive là-bas entre novembre et avril et qu'on prend deux ou trois semaines, on arrive

[00:33:08] **Lucian Haas:** faisable pour voler. Si je pars vraiment voler et que je dis que je vais faire des longue distances là-bas. Tu le feras probablement aussi. Jusqu'où dois-je craindre, surtout parce que c'est à Cuba ou quelque chose comme ça, de couler quelque part ? Parce que je me demande toujours : comment vais-je m'en sortir avec les situations de transport existantes, mais peut-être un peu précaires, où je dois d'abord identifier sur quel camion je peux éventuellement monter ? Est-ce qu'il va dans la bonne direction ou autre chose ? Comment puis-je m'y retrouver ? Ou est-ce que tu ne recommanderais même pas de faire de très longues distances parce que ça devient peut-être un peu trop compliqué ?

[00:33:45] **Chris Arnu:** Alors, je m'y prendrais sans crainte. Si on a l'ambition de faire des vols de longue distance, on peut tout à fait le faire à Cuba. Il faut se dire que Cuba est un pays culturellement structuré historiquement. Ça veut dire qu'il y a des champs, des zones d'élevage, des pâturages partout. Par conséquent, il y a toujours une certaine infrastructure sur laquelle on peut s'orienter. Et on ne coule pas d'un moment à l'autre. On a le temps de regarder autour de soi avant. Et s'il se profile réellement que le vol va se terminer, il y a suffisamment de possibilités de se poser près d'une infrastructure.

[00:34:30] sous forme de routes, de colonies, etc. Et les Cubains sont, comme je l'ai dit, déjà très, très serviables. Je peux vous raconter une petite histoire à ce sujet. Je me suis aussi malheureusement fait piquer là-bas et j'ai dû atterrir en plein milieu de la jungle, j'ai alors choisi un morceau de pâturage pour me poser. Et après avoir fait mes sacs, ça n'a pas duré cinq minutes. Et puis, deux collègues sont arrivés avec un grand sombrero et des chevaux et m'ont demandé ce que je faisais là. Après que je leur ai expliqué et dit que j'étais un peu perdu, ils ont immédiatement mis mon sac à dos sur leur cheval. Ensuite, on a marché ensemble pendant une demi-heure et ils ont gentiment organisé qu'un cousin me dépose à la route la plus proche avec sa voiture.

[00:35:26] Et de là, j'ai pu prendre le bus pour aller jusqu'à la ville la plus proche. C'est un peuple étonnamment aimable, ils sont toujours serviables et ouverts aux étrangers. Donc c'est vraiment vrai qu'on n'est jamais seul là-bas.

[00:35:46] **Lucian Haas:** Quelles distances as-tu déjà parcourues ? Enfin, est-ce qu'il y a un vol que tu pourrais dire : « c'était mon vol le plus long à Cuba, j'en suis particulièrement fier » ? Et tu es allé où ?

[00:35:56] **Chris Arnu:** Eh bien, mes vols privés à Cuba ne sont évidemment pas comparables à ceux que les records de distance ici pulvérisent. Mais ce sont toujours des vols qui rendent vraiment heureux. Mon meilleur était je crois autour de 50 kilomètres, et j'en suis très fier, c'était une belle expérience. Les records à Cuba se situent actuellement à un peu plus de 100 kilomètres. Ils sont aussi téléchargés sur les différents serveurs pour pouvoir retracer où ça s'est passé et où ils sont allés. Oui, la nouvelle génération de pilotes, ou même les plus anciens, les expérimentés, nous montrent

maintenant ce qui est possible, parce qu'ils peuvent enfin enregistrer grâce à la popularité des téléphones portables.

[00:36:51] **Lucian Haas:** En décembre, il y a aussi un festival de parapente à Cuba, l'Encuentro Amistoso, ce qui signifie « rencontre d'amitié ». Quel est ton lien avec ça ?

[00:37:03] **Chris Arnu:** L'Encuentro Amistoso a été créé à l'origine pour que les pilotes, qui sont répartis sur toute l'île, puissent simplement se retrouver et échanger. C'est un échange d'expériences, une rencontre entre amis, on fête ça et bien sûr, de plus en plus d'étrangers viennent chaque année, donc ça a pris une dimension internationale maintenant.

[00:37:38] **Lucian Haas:** À quel point la participation est-elle internationale ? Quand tu dis qu'il y en a toujours...

[00:37:41] **Chris Arnu:** plus. Il y a

[00:37:41] **Lucian Haas:** 150 pilotes de Cuba, il n'en viendront probablement pas tous, mais peut-être une partie. Et combien d'invités de l'extérieur y auront-ils aussi ?

[00:37:51] **Chris Arnu:** Comme je ne participe pas à chaque Encuentro Amistoso, je ne peux parler que de ce que j'ai connu. Et le plus grand groupe présent, c'était 17 personnes. Il y avait des Français, des Canadiens, des Allemands, des Autrichiens, des Suisses. Pour eux, c'est... ça a toujours été très populaire, même d'aller à Cuba.

[00:38:18] Et il y en avait aussi plusieurs à chaque Encuentro Amistoso.

[00:38:23] **Lucian Haas:** Est-ce que c'est aussi quelque chose pour lequel tu dirais que c'est une bonne occasion ? On pourrait carrément se dire que si on va à Cuba, il vaut mieux planifier son voyage pour pouvoir participer à un Encuentro Amistoso, parce qu'on y a un contact très direct avec tous les pilotes cubains.

[00:38:41] **Chris Arnu:** Oui exactement, c'est en fait l'occasion idéale pour discuter avec les gens, pour faire connaissance. C'est donc super adapté quand on vient dans le pays pour la première fois. Ou même si on y est déjà allé plusieurs fois, ça peut être un point de départ pour continuer le voyage avec certains des pilotes qui viennent d'une autre région.

[00:39:07] **Lucian Haas:** Si on y va maintenant, tu as toi-même, comme tu le dis, emporté une quantité phénoménale de parapentes au fil des années. Est-ce que tu recommanderais aussi à quiconque s'y rend de regarder s'il peut trouver quelque chose d'occasion à emporter avec lui ? Est-ce que c'est particulièrement apprécié ou comment ça se passe ?

[00:39:28] **Chris Arnu:** Non, personne ne sera fâché s'il ne reste aucun matériel. Par le passé, j'ai généralement fait comme ça : je recommandais, si tu en as la possibilité, de prendre le matériel d'un ami qui n'en a plus besoin et qui peut te le prêter, et de simplement le laisser sur place. Ça peut être un sellette ou autre chose. C'est juste un geste sympa. Personne n'attend rien là-bas. Mais si, bien sûr, ça fonctionne de la manière où l'on peut laisser quelque chose parce qu'on l'a organisé à l'avance, qu'on a réfléchi à quelque chose, alors c'est évidemment super et c'est une belle chose.

[00:40:07] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il y a un conseil particulier sur la personne à qui il faut le donner ? Est-ce qu'on le donne au président du club ou est-ce que tu l'offres à quelqu'un qui est juste là sur le moment ? Je veux dire, comment peut-on répartir ça de manière relativement équitable ? Comment as-tu fait pour la distribution des nombreuses ailes que tu as emportées ?

[00:40:27] **Chris Arnu:** Mon idée à l'époque, c'était qu'il y en a tellement qui ont besoin de quelque chose de nécessaire. Je ne peux pas tout faire moi-même et si tu en offres un à quelqu'un, l'autre est peut-être vexé. J'ai fait comme ça : dans le cadre des rencontres amicales, de notre Encuentro a Mistoso, j'ai toujours dit : « Ok les gars, on va faire comme ça, on organise une petite compétition et la remise des prix se fera en fonction des dons. Et celui qui a le plus de points peut alors se servir en premier, au nom du club. » Ça veut dire qu'on avait trouvé un bon moyen de faire parvenir le matériel aux bonnes personnes.

[00:41:12] Ainsi, le meilleur pouvait avoir accès en premier à ce dont on avait besoin. J'ai été très surpris parce que, par exemple, on ne choisissait pas un parapente, mais un parachute de secours, parce qu'il manquait tout simplement au club. Au final, ça a très bien fonctionné. Donc, si on avait 50 prix et qu'il y avait 12 places ou 12 participants ou 24, exactement. Il y avait toujours deux par province, deux pilotes qui ont participé à la compétition. Et chaque pilote qui a

volé pouvait s'assurer deux prix pour son club parmi les 50 articles. Et ça a eu un succès incroyable, tout le monde était très content d'avoir gagné quelques belles choses pour son club lors de la compétition.

[00:41:58] **Lucian Haas:** Est-ce que tu fais toujours ça, en fait ? Tu collectes toujours de l'équipement d'occasion ? Est-ce qu'on peut encore s'adresser à toi et dire : « Chris, tu peux aussi prendre mon équipement ? » Ou est-ce que c'est fini maintenant ? Est-ce que tu vas seulement à Cuba pour ton propre plaisir désormais ?

[00:42:14] **Chris Arnu:** Bien sûr que j'emmène des trucs à Cuba quand j'en reçois. Comment pourrais-je ne pas offrir la possibilité, pour dire comme ça, aux collègues que je connais d'ailleurs presque tous personnellement, de faire en sorte que du matériel arrive à nouveau ? Comme je l'ai déjà dit, le matériel vieillit. Il ne devient pas meilleur. Et par conséquent, il n'y en aura pas plus, même théoriquement. En fait, concrètement, il y en a de moins en moins. Et de ce fait, il faut évidemment s'assurer d'un réapprovisionnement. Et je fais de mon mieux pour ça. À chaque fois que je pars, j'emmène aussi ce que je peux. Donc n'hésitez pas à m'envoyer ça à mon adresse.

[00:43:00] Si vous y allez vous-mêmes, c'est bien sûr super si vous pouvez apporter le matériel vous aussi.

[00:43:05] **Lucian Haas:** Est-ce que tu es devenu un peu comme ça, avec tout ce que tu as déjà fait pour le monde du parapente cubain ? Genre un membre d'honneur de la fédération cubaine de vol ?

[00:43:15] **Chris Arnu:** Oui, je suis même membre d'honneur maintenant.

[00:43:19] Mais en fait, c'était juste une formalité. Je n'ai jamais cherché d'honneur ou quoi que ce soit. Je connais les collègues, les collègues me connaissent. Et être honoré officiellement, ça me gêne même un peu. Je me réjouis plutôt quand c'est basé sur les résultats, quand ça avance et quand on a pour résultat concret que des gens peuvent être en l'air avec du matériel correct. Il n'y a d'ailleurs pas de zone de vol qui porte ton nom. Non, non, mais il y a une zone de vol qui porte le nom d'un pionnier qui a construit ce premier deltaplan. Comment il s'appelle ?

[00:44:05] Leandro Martinez.

[00:44:06] **Lucian Haas:** J'ai posé la question parce que... j'ai aussi déjà fait un podcast avec Kerim Jaspersen, qui vient d'El Salvador et qui a aussi accompagné les débuts du parapente là-bas. Et il y a vraiment un décollage de parapente là-bas. Mais il l'a lui-même, il a fini par acheter le terrain à un moment donné. Et ce décollage s'appelle maintenant Loma de Kerim, il m'a raconté ça. C'est donc vraiment un décollage qui porte son nom. Alors peut-être qu'dans quelques années, il y aura quand même quelque chose qui s'appellera Loma de Kerim. Loma de Chris, chez toi.

[00:44:40] **Chris Arnu:** Oh mon Dieu, que Dieu nous en préserve. Ce serait tellement embarrassant.

[00:44:44] **Lucian Haas:** Je vais laisser ça tel quel pour l'instant. Peut-être que dans quelques années, grâce à ce podcast, de plus en plus de gens d'Allemagne se rendront à Cuba. Peut-être qu'il y aura vraiment un jour un tel décollage où l'on saura que c'est le décollage de Chris. Et qu'on saura que c'est le décollage de celui qui a au moins beaucoup aidé à faire progresser la scène du parapente à Cuba. Je te remercie pour ton récit et j'espère que beaucoup de choses suivront.

[00:45:12] **Chris Arnu:** Oui, c'était un plaisir et j'espère avoir pu donner quelques informations. Sinon, je reste bien sûr toujours joignable et disponible, par e-mail et aussi volontiers

[00:45:25] **Lucian Haas:** par téléphone. Oui, j'écrai les données correspondantes sur le site de Lu-Glidz, dans les publications concernées où c'est mentionné. On pourra alors les consulter là-bas.

[00:45:42] C'était Chris Arnu, en conversation avec Lucian Haas. Si tu veux en savoir plus sur l'aide à Cuba lancée par Chris, si tu souhaites peut-être même faire un don de ton propre équipement ou si tu aimerais simplement voyager toi-même à Cuba pour voler, alors lis les notes de cet épisode de podcast. Tu les trouveras sur mon blog Lu-Glidz ou sur Soundcloud. J'y ai regroupé une série de liens ainsi que les coordonnées de contact.

[00:46:10] Et si cet épisode de Podz-Glidz vous a plu, n'hésitez pas à recommander le podcast à d'autres pilotes. De plus, je vous invite à devenir contributeur de Podz-Glidz et Lu-Glidz. En tant que journaliste indépendant, je ne peux proposer le podcast et le blog sous cette forme aussi complète que si mes auditeurs et lecteurs m'apportent leur soutien financier. Vous pouvez choisir librement le montant de votre contribution, bien que je recommande, à titre indicatif, 1 euro par

épisode de podcast et 2 euros par mois de lecture sur Lu-Glitz. Les paiements sont très simples via PayPal ou virement bancaire. Vous trouverez les coordonnées correspondantes sur le site de Lu-Glitz. Merci à tous ceux qui participent pour leur soutien. À la prochaine. Ciao.