

Der Vlogger

Podz-Glidz 17 — Marlon Jonat

Published	2019-11-24
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/der-vlogger-podz-glidz-17
Duration	00:51:19
Speakers	Lucian Haas, Marlon Jonat
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0017-der-vlogger-marlon-jonat.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	31 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	3
English	17
Show notes	17
Transcript	17
Français	30
Show notes	30
Transcript	31

Deutsch

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

Show notes

Podz-Glitz Folge #17: Marlon Jonat erreicht mit seinen Flugvideos auf Youtube eine große Fangemeinde, weit über die Gleitschirmszene hinaus.

Die Lust am Gleitschirmfliegen findet heute nicht nur in der Luft, sondern häufig auch vor dem Bildschirm ihre Erfüllung. Auf Plattformen wie Youtube gibt es Hunderte, wenn nicht gar Tausende von Videos, die irgendwelche Piloten mit ihren Helmkameras eingefangen, etwas zurecht geschnitten, mit mal mehr oder weniger passender Musik unterlegt und dann im Internet der Allgemeinheit zur Verfügung gestellt haben. Manches davon ist kunstvoll, witzig, schlichtweg schön oder auch haarsträubend, also irgendwie attraktiv genug für ein paar echte Sehnsuchtsmomente vor dem Monitor. Und doch wirken viele dieser Videos in der Masse irgendwie austauschbar.

Einer der es geschafft hat, aus der Masse hervorstechen und mit einem ganz eigenen Stil eine regelrechte Fan-Gemeinde aufzubauen, ist Marlon Jonat. Der 30-Jährige fliegt seit sechs Jahren Gleitschirm und hatte von Anfang an fast immer eine Kamera dabei. Mittlerweile geht er mit gleich drei oder vier Kameras in die Luft. So dokumentiert er seine Strecken- und Acroabenteuer – und zwar nicht nur im Bild, sondern auch mit gutem Ton. Denn er kommentiert alle Erlebnisse live im Flug: eloquent, ungefiltert und frech.

Das ist so authentisch und sympathisch, dass Marlons Youtube-Kanal in diesem Jahr auf fast 20.000 Abonnenten hochschnellte. Manche Filme darin wurden schon mehr als 200.000 Mal aufgerufen. Marlon vermittelt als Video-Blogger die Faszination des Gleitschirmfliegens, und zwar vielen Menschen weit über die klassische Gleitschirmszene hinaus.

In dieser siebzehnten Folge von Podz-Glitz berichtet Marlon Jonat, wie er zu einem kleinen Szene-Youtube-Star aufgestiegen ist, und welcher enorme Aufwand tatsächlich hinter seinen Filmen steckt. Daneben gibt er auch Einblicke in weitere Aspekte seines Lebens: Etwa wie seine ersten Flugversuche auf eigene Faust fast im Desaster endeten, und wie das Hobby Gleitschirmfliegen mittlerweile auch in seine eigentlichen Jobs als Sozialarbeiter und Yoga-Lehrer ausstrahlt.

Marlon Jonats Youtube-Kanal: <https://www.youtube.com/channel/UCbpuDwWZrjrbx7oEGl7X6Sw>

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:

Blue Adventures - GEMAFreie Musik von <https://audeeyah.de>

Lizenz: CC BY (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>)

Marlon Jonat erreicht mit seinen Flugreportagen auf Youtube eine große Fangemeinde, weit über die Gleitschirmszene hinaus. Im Podcast erzählt er, wie es dazu kam.

Marlon Jonat in seinem Element: als fliegender Reporter seiner eigenen Flüge. // Quelle: M. Jonat

Willst Du weitere Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens hören?

Quelle: <https://lu-glitz.blogspot.com/2019/11/podz-glitz-17-der-vlogger.html>

Transcript

[00:00:03] **Marlon Jonat:** Ich weiß noch, dass das Video am ersten Tag auch nur ein paar Aufrufe hatte und dann jeden Tag hat sich das ein bisschen gesteigert und irgendwie nach zwei Wochen war dann auf einmal ein Tag erreicht, wo das sowas von durch die Decke ging und ich wusste überhaupt nicht, wie mir geschieht.

[00:00:17] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, der Lu-Glitz-Podcast.

[00:00:20] **Marlon Jonat:** Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens.

[00:00:24] **Lucian Haas:** Heute mit Marlon Jonat und Lucian Haas am Mikrofon.

[00:00:32] Die Lust am Gleitschirmfliegen findet heute nicht nur in der Luft, sondern häufig auch vor dem Bildschirm ihre Erfüllung. Auf Plattformen wie YouTube gibt es hunderte, wenn nicht gar tausende von Videos, die irgendwelche Piloten mit ihren Helmkameras eingefangen, etwas zurechtgeschnitten, mit mal mehr oder weniger passender Musik unterlegt und dann im Internet der Allgemeinheit zur Verfügung gestellt haben. Manches davon ist kunstvoll, witzig, schlichtweg schön oder auch haarsträubend, also irgendwie attraktiv genug für ein paar echte Sehnsuchtsmomente vor dem Monitor. Und doch wirken viele dieser Videos in der Masse irgendwie austauschbar. Einer, der es geschafft hat, aus der Masse hervorzustechen, um mit einem ganz eigenen Stil eine regelrechte Fangemeinde aufzubauen, ist Marlon Jonat.

[00:01:17] Der 30-Jährige fliegt seit sechs Jahren Gleitschirm und hatte von Anfang an fast immer eine Kamera dabei. Mittlerweile geht er mit gleich drei oder vier Kameras in die Luft. So dokumentiert er seine Strecken - und Akro-Abenteuer und zwar nicht nur im Bild, sondern auch mit gutem Ton. Denn er kommentiert alle Erlebnisse live im Flug. Eloquent, ungefiltert. Und frech. Das ist so authentisch und sympathisch, dass Marlons YouTube-Kanal in diesem Jahr auf fast 20.000 Abonnenten hochschnellte. Manche Filme darin wurden schon mehr als 200.000 Mal aufgerufen. Marlon vermittelt als Videoblogger die Faszination des Gleitschirmfliegens und zwar vielen Menschen weit über die klassische Gleitschirmszene hinaus. In dieser 17. Folge von Podz-Glitz berichtet Marlon Jonat, wie er zu einem kleinen Szene-YouTube-Star aufgestiegen ist und welcher enorme Aufwand tatsächlich hinter seinen Filmen steckt.

[00:02:10] Daneben gibt er auch Einblicke in weitere Aspekte seines Lebens, etwa wie seine ersten Flugversuche auf eigene Faust fast im Desaster endeten und wie das Hobby Gleitschirmfliegen mittlerweile auch in seine eigentlichen Jobs als Sozialarbeiter und Yoga-Lehrer ausstrahlt.

[00:02:31] Marlon, was ist das für ein Gefühl, wenn man innerhalb kurzer Zeit plötzlich in Gleitschirmkreisen zu einer Art YouTube-Star wird, mit zum Teil über 100.000 Abrufen für ein einzelnes Video und bald 20.000 Abonnenten von deinem YouTube-Kanal?

[00:02:47] **Marlon Jonat:** Ja, ich glaube, so ganz kann ich das selber noch nicht beschreiben, was das für ein Gefühl ist. Das schwankt auch sehr stark, in welchem Kontext ich unterwegs bin. Hin und wieder, wenn ich einfach in meinen gewohnten Bahnen hier im Alltag unterwegs bin, wird mir das manchmal gar nicht so bewusst. Dann erst, wenn ich mich wirklich an den PC setze oder aufs Handy schaue und dann sehe, dass da viele Nachrichten unterwegs sind oder viele Kommentare wieder unter den Videos sind. Aber zum Beispiel im letzten Urlaub, wo ich mit ein paar Freunden in Italien war, in Bassano, da ist das schon echt ungewohnt. Man steht am Startplatz und auf einmal holen andere Leute das Handy raus und filmen dich, wie du startest, obwohl ich ja eigentlich auch nur einer von vielen Piloten dort bin. Und dann wird man an der Landewiese angesprochen, dann hat jemand gefragt, ob er ein Foto mit mir machen könnte. Das ist schon sehr, sehr ungewohnt. Bisher bin ich aber sehr positiv überrascht.

[00:03:33] Also die Leute reagieren alle super freundlich und positiv und sind immer interessiert daran, was ich so mache. Und von daher ein tolles Gefühl, muss ich sagen. Es ist aufregend, ungewohnt, aber ich lasse mich gerne darauf ein.

[00:03:45] **Lucian Haas:** Wie kam es dann eigentlich überhaupt dazu? Das plant man ja jetzt nicht unbedingt zum YouTube-Celebrity, zumindest in Gleitschirmkreisen zu werden. Was hast du eigentlich mit diesem YouTube-Kanal für dich am Anfang geplant oder gedacht?

[00:03:56] **Marlon Jonat:** Ich glaube, so einen richtigen Plan hatte ich gar nicht. Ich habe einfach schon lange Zeit vorher auch immer mitgefilmt. Dann dachte ich, das ist eigentlich zu schade, diese ganzen Datenmengen auf meinem PC rumliegen zu lassen. Und dann habe ich angefangen, das ein bisschen schöner aufzubereiten und habe die Videos am Anfang noch unkommentiert einfach zusammengeschnitten. Und ja, das kam, ich sage mal, so lala an. Das waren so sehr unbedeutende Videos auf YouTube, die einfach so in der Masse untergegangen sind. Und ja, irgendwann, das war so im, ich glaube, April diesen Jahres erst, habe ich dann angefangen, auch so einen Streckenflug mal wirklich so als Video, als Vlog aufzubereiten. Dass ich das kommentiere und meine Gedanken mit den Leuten teile. Und das waren die Videos, die dann wirklich, ja, eingeschlagen sind

[00:04:41] **Lucian Haas:** bei YouTube. Ja, das ist ja dann innerhalb kurzer Zeit durch die Decke gegangen. Also, was ist da bei dir dann los gewesen, als du siehst, hey, plötzlich hast du nicht nur sechs Zuschauer, sondern vielleicht 6.000 oder sowas?

[00:04:53] **Marlon Jonat:** Ja, das war total spannend. Ich erinnere mich auch noch sehr gut daran. Vor allem war das nicht so, ich lade das Video hoch und auf einmal gingen die Klickzahlen durch die Decke, sondern das kam langsam. Ich hatte schon zwei weitere Streckenflug-Videos online, die aber mit miserabler Audio aufgenommen wurden. Und das war nicht so angenehm zum Zuschauen. Jedenfalls, das Video, was dann wirklich eingeschlagen hat, war dieses Video, wo ich in drei Stunden nach Detmold geflogen bin. Von Detmold nach Münster. Jedenfalls, ich weiß noch, dass das Video am ersten Tag auch nur ein paar Aufrufe hatte und dann jeden Tag hat sich das ein bisschen gesteigert. Und irgendwie nach zwei Wochen war dann auf einmal ein Tag erreicht, wo das sowas von durch die Decke ging. Und da hat es an diesem einen Tag, ich glaube, 34.000 Aufrufe gegeben auf dem Video. Und ich wusste überhaupt nicht, wie mir geschieht. Das Handy klingelt in einer Tour und ich habe Nachrichten gekriegt, schon wieder ein Abonnent.

[00:05:38] Schon wieder ein Kommentar, schon wieder ein Like. Und ach, ich wusste wirklich nicht, was los ist. Das war ja wie in so einer Blase. Man konnte es kaum glauben.

[00:05:47] **Lucian Haas:** Nun machst du ja sehr besondere Videos. Wobei das Besondere zum einen darin besteht, dass du mit drei Kameras immer filmst. Also sehr aufwendig. Vor allem aber kommentierst du ständig live deine Aktionen. Und dabei kommst du dann halt sehr ungefiltert und das kommt alles sehr authentisch rüber. Wie bist du auf dieses Format gekommen, dass du wirklich sagst, ich spiele bei meinen Filmen den Live-Kommentator? Das ist ja bei anderen YouTube-Gleitschirmvideos meistens überhaupt nicht der Fall. Da läuft einfach nur Musik im Hintergrund, eine schöne. Aber dass einer die ganze Zeit quatscht, das ist ja... Ja, wie bist du da drauf gekommen?

[00:06:19] **Marlon Jonat:** Ich kann es gar nicht so richtig aus der jetzigen Sicht beurteilen, warum es so gekommen ist. Ich habe mir nur gesagt, ich möchte gerne das Gefühl des Gleitschirmfliegen aus allen Winkeln einfangen. Und ich möchte gerne eine ganzheitliche Sicht darauf geben. Also wie es wirklich ist, im Gurtzeug zu sitzen, an den Steuergriffen zu steuern, aber auch den Blick, den ich habe. Und da war mir schnell bewusst, ich brauche mehrere Kameras. Und dann fand ich diese Verfolgerperspektive so schön, weil die dieses Gefühl des Dahinschwebens auch noch einfängt. Und dann dachte ich ja, ich brauche einmal eine Perspektive, die meine Emotionen und meine Gestikulierung irgendwie draufkriegt. Also so eine Selfie-Kamera, die mich filmt. Einmal das, was ich genau gerade sehe und wahrnehme. Mein Blick, so als POV-Perspektive. Und dann dachte ich ja, diese Selfie-Kamera, diese Verfolgerkamera brauche ich auf jeden Fall auch noch hinten dran.

[00:07:03] So ging das los. Und ich glaube, ich bin von Natur aus ein eher kommunikativer Typ und habe einfach drauf losgequatscht. Habe so ein bisschen die Gedanken versucht mit den Leuten, die sich die Videos dann angucken, zu teilen. Und ja, irgendwie hat sich das dann so ergeben.

[00:07:20] **Lucian Haas:** Wie aufwendig ist das eigentlich letzten Endes für dich auch von der Videoproduktion? Du sagst ja, du fliegst mit diesen drei Kameras. Das bedeutet also, du hast dreimal den ganzen Flug irgendwie gefilmt. Wenn man jetzt sagt, du fliegst fünf Stunden. Dann hast du allein mindestens 15 Stunden Videomaterial. Sichertest du das alles danach nochmal? Wie gehst du da vor?

[00:07:40] **Marlon Jonat:** Das ist ja, also das Drumherum ist wirklich der Haufen Arbeit. Ich muss gestehen, im Flug selber habe ich bisher kaum bis gar keine Komplikationen gehabt. Klar, mir hing schon mal die Verfolgerkamera

irgendwo zwischen den Leinen. Bisher ist das alles sehr unspektakulär abgelaufen. Aber was wirklich störend ist, ich brauche am Start bestimmt 20 Minuten mehr Vorbereitung, weil ich alle Kameras erstmal anbringen muss, sodass die nicht verhängen. Hin und wieder habe ich Startabbrüche. Weil die Verfolgerkamera beim Start abbringt. Weil der Start eben doch Schwierigkeiten macht. Ich muss zusehen, dass die Powerbank aufgeladen ist, alle Akkus aufgeladen sind. Ich nehme ja noch den Ton zusätzlich extern auch im Flug jetzt ab. Und das ist schon viel drumherum, was auch nervig ist. Aber wenn ich dann zu Hause nachher das Video fertig mache, weiß ich, wofür es sich gelohnt hat.

[00:08:19] **Lucian Haas:** Wie lang schneidest du denn dann an so einem Film? Also nehmen wir zum Beispiel den, wo du von Detmold nach Münster ausgeflogen bist. Das sind ja fast 30 Minuten Video am Ende. Wie viel Stunden Arbeit bedeutet das dann? 30 Minuten Video. Sind das dann 30 Stunden Schnittzeit so ungefähr? Weil häufig sagt man so eine Minute Schnitt im Video bedeutet eine Stunde Arbeit.

[00:08:40] **Marlon Jonat:** Ich befürchte, das wäre noch eine sehr positive Bilanz. Ich komme mit den 30 Stunden leider noch nicht hin. Ich glaube, in dem speziellen Video, das war so eins der ersten, wo ich wirklich mit vollem Herzblut rangegangen bin. Ich muss allerdings dazu sagen, ich komme überhaupt nicht aus dieser Videoszene und musste mich in dieses Video bearbeiten und alles erst reinfummeln. Und auch jetzt würde ich sagen, brauche ich viel Zeit. Für Dinge, die manche anderer vielleicht sehr, sehr schnell vor der Hand gehen, brauche ich noch sehr viel länger. Und ich glaube, für das Video habe ich um die 80 Stunden Arbeit investiert. Also es ist wirklich, wirklich viel Arbeit gewesen.

[00:09:15] **Lucian Haas:** Bist du jetzt mittlerweile schneller geworden dann, weil du sagst, das war noch am Anfang, da hat es noch richtig lange gedauert. Sagst du jetzt, na gut, statt 80 brauche ich für 30 Minuten Video jetzt nur noch 60 Stunden. Ist es dann Fortschritt zu erkennen?

[00:09:26] **Marlon Jonat:** Ja, so wie du es ungefähr beschreibst. Der Fortschritt ist zu sehen, aber es ist trotzdem immer noch sehr viel Aufwand. Deswegen schaffe ich es auch leider nicht schneller, als ungefähr ein Video pro Monat fertig zu machen. Weil ich halt noch zwei andere Jobs und andere Lebensbereiche habe, die ich auch noch bedienen möchte. Und wenn es noch Spaß machen soll, dann ist es halt so, dass ich mich nur jeden Tag ein paar Stunden daran setze. Und dann schaffe ich es halt nur ungefähr eins im Monat. Wenn es gut läuft, vielleicht mal zwei im Monat. Und ich muss gestehen, der größte Zeitaufwand ist wirklich der eigene Perfektionismus. Man hätte das Video wahrscheinlich auch schon bei 40 Stunden Arbeitszeit hochladen können. Aber da hat mir noch so dieses letzte bisschen der Feinschliff gefehlt.

[00:10:06] **Lucian Haas:** Auffällig ist ja bei deinen Videos, vor allem im Vergleich, wenn man das mit anderen klassischen Gleitschirmvideos vergleicht, dieser besondere, besonders gute Ton, vor allem der gesprochene Ton. Musik kann man immer schön sauber drunter legen, aber du klingst halt auch in der Luft nicht verrauscht, nicht vom Wind zerzaust oder sonstiges, sondern du bist einfach klar. Deine Sprache ist einfach super klar zu erkennen oder zu verstehen. Hast du dafür eine spezielle Ausrüstung oder eine spezielle Form, um das auch nachzubearbeiten?

[00:10:34] **Marlon Jonat:** Also ich nutze ein Videoprogramm, Adobe Premiere Pro. Und da habe ich so ein paar Möglichkeiten, was zu machen. Das wusste ich anfangs auch nicht. Da hätte ich die ersten Videos auch deutlich mit optimieren können. Ich ziehe meistens, das ist so das Grundsätzliche, einfach im Equalizer ein bisschen die Bässe runter. Und dann ist das Windrauschen, gerade wenn man ein gutes Soundsystem hat, schon ein bisschen geringer. Und dann spiele ich so ein bisschen mit dem Equalizer rum. Aber was den größten Unterschied wirklich gemacht hat, ist ein externes Mikrofon. Ein externes Aufnahmegerät zu nehmen. Also anfangs habe ich nur mit der GoPro, vor allem die Helmkamera und die in Kombination mit so einem Windmuff. Die hat schon ganz gute Audiospuren gebracht. Aber jetzt habe ich so ein Shotgun-Mikrofon, was quasi in meinem Cockpit sitzt und auf mich gerichtet ist.

[00:11:20] Und das ist so eine eigens konstruierte Bastellei-Geschichte gewesen. Ich habe eine Colaflasche genommen, habe die abgeschnitten. Da drin sitzt das Mikrofon und darüber sind zwei Windmuffs. Und das ist quasi in einem windgeschützten Bereich im Cockpit, was ja auf mich gerichtet ist. Und damit muss ich sagen, ist zumindest die Tonaufnahme im Flug schon sehr

[00:11:38] **Lucian Haas:** gut. Springen wir jetzt mal ein bisschen im Thema. Also wenn man sich deine YouTube-Filme dann anguckt und dann auch die ganzen Kommentare dazu durchliest, dann sieht man, diese Filme

werden nicht nur von Gleitschirmfliegern angeguckt, sondern auch von ganz normalen Menschen, die wie auch immer zufällig darauf gestoßen sind und dann aber irgendwie fasziniert dabei bleiben. Hast du, wenn du jetzt deine Filme machst, mittlerweile auch solche Zuschauer im Hinterkopf und sagst, ich muss was für einen Otto-Normal-Fußgänger dann auch noch zusätzlich erklären oder sowas? Oder sagst du einfach, ich filme einfach, ich schneide, ich rede, wie mir der Schnabel gewachsen ist und das ist das dann, was es ergibt?

[00:12:18] **Marlon Jonat:** Ja, es sind sowohl bewusste wie auch unbewusste Entscheidungen. Also ich meine, in der Situation selbst bin ich einfach auch nur der Mensch, der Pilot Marlon, der fliegt und frei Schnauze redet. Und dann ist es nachher in der Bearbeitung, dass ich wirklich auswähle, okay, welche Geschichte will ich erzählen, wo gehe ich mehr ins Detail oder wo will ich zugunsten des Spannungsbogens vielleicht ein bisschen abkürzen oder jedenfalls möchte ich schon ganz gerne auch die Nicht-Flieger mit ansprechen und es ist mir schon auch wichtig, das Gleitschirmfliegen so darzustellen, dass man vielleicht ohne die ganzen Fachausdrücke zu kennen diese Story, die da passiert, verstehen kann.

[00:12:52] **Lucian Haas:** Wenn man nun so eine große Reichweite hat, auch bei Nicht-Fliegern, dann heißt das ja eigentlich auch eine Verantwortung, weil du zeigst ja, wie Gleitschirmfliegen geht, könntest damit aber auch negativen Seiten des Gleitschirmfliegens genauso zeigen. Also Sachen, die irgendwie mal nach hinten losgehen und die auch in der öffentlichen Wahrnehmung dann wirklich auch irgendwie nach hinten losgehen können. Bei deinem großen Streckenflugvideo, also ein großes Streckenflugvideo war das, du bist mal von Detmold bis fast an die belgische Grenze über 200 Kilometer weit geflogen. Da kommt zum Beispiel so eine Szene vor, wo du auch den Wolken ziemlich nahe gekommen bist. Und was dann auch... Auch durchaus kritische Kommentare sowohl auf YouTube hervorgerufen hat, aber soviel ich weiß, hat sich sogar der DHV deswegen mal angeschrieben und hat gesagt, na, na, na, so was sollte man eigentlich nicht zeigen oder vor allem auch nicht machen.

[00:13:41] Wie gehst du mit solcher Kritik um?

[00:13:44] **Marlon Jonat:** Ja, also da sprichst du was an, was wirklich ein heikles Thema ist. Und gerade wenn man so, ich sag mal, ein bisschen genauer im Rampenlicht steht und mit den Videos so eine Reichweite hat, dann ist das echt einiges. Ich hatte erst vor ein paar Tagen noch Schriftverkehr wegen dieser einen Wolkenfluggeschichte. Das lässt mich noch nicht so ganz los. Also ich versuche auf jeden Fall, mein Verhalten zu reflektieren und mein regelwidriges Verhalten in dem Fall auch zu überdenken und habe auch seitdem keine Wolkenflüge wieder gemacht. Es ist natürlich schwierig. In der Situation weiß ich, dass ich sehr euphorisch war und ich habe mich da einfach zu sehr, so habe ich es auch geschrieben, von der Thermik und meiner eigenen Euphorie mitreißen lassen. Und ja, ich habe da vielleicht nicht so weit vorausgedacht, wie ich vielleicht hätte vorausdenken sollen. Habe dann gedacht, dass die Leute, dass das Positive, diese Erfahrung mal zu wissen, wie das ist, in eine Wolke einzutauchen und da rauszufliegen, ich dachte, dass das im Vordergrund steht.

[00:14:37] Aber klar gehe ich natürlich, wenn ich so viele Leute erreiche, mit einer gewissen Vorbildfunktion voran. Und wenn ich da so ein Verhalten zeige, tue ich ja so, als wenn ich das gutheißen würde. Und ein solches Verhalten, wenn das jeder machen würde, würde das auf kurz oder lang auf jeden Fall zu Unfällen führen. Gerade Kollisionen mit Segelfliegern oder anderen Verkehrsverhalten. Oder auch mit den Verkehrsteilnehmern, die eben oben durch die Wolken fliegen dürfen. Da wird es dann eben schwierig. Also ich versuche mich da so gut zu kontrollieren und in Zukunft besser im Griff zu haben, dass es eben zu keiner weiteren Regelübertretung kommt.

[00:15:08] **Lucian Haas:** Fliegst du dann künftig mit der Schere im Kopf und sagst, oh, diese Szene, die muss ich dann auf jeden Fall rauslassen, das war jetzt mal wieder scheiße?

[00:15:15] **Marlon Jonat:** Eigentlich gehe ich einen Schritt weiter und sage, nicht nur die Szene muss ich rauslassen, sondern ich versuche, den Bereich zu umgehen. Also ich will natürlich gar nicht mehr in die Wolke einfliegen. Ich bin auch da dabei. Ich habe noch ein Fluggerät getestet von einem Kollegen, was Fanet und Flarm verwendet. Für den Fall, dass man mal unabsichtlich in die Wolke gezogen wird, was ja durchaus mal passieren kann, auch wenn es vielleicht zu den seltenen Aktionen gehört. Aber da fühle ich mich dann doch besser, wenn man ein Sicherheitssystem dabei hat, was vielleicht anderen Verkehrsteilnehmern da oben mitteilt, wo ich gerade bin. Dass da vielleicht jemand ist, der auf Kollisionskurs in der Wolke ist, den man nicht sehen kann. Aber ich versuche eigentlich, diese Situation komplett wegzulassen.

[00:15:50] **Lucian Haas:** Hast du denn jetzt bei jedem deiner Flüge immer die Kamera dabei? Oder die Kamera sozusagen?

[00:15:57] **Marlon Jonat:** Also anfangs war das so, das war vor der YouTube-Zeit. Da hatte ich wirklich fast jedes Mal eine Kamera dabei. Einfach auch nur, um den Flug nachher vielleicht nochmal am Abend Revue passieren zu lassen, zu schauen, was ist gut oder schlecht gelaufen. Ich habe auch immer noch meistens eine Kamera dabei. Aber meistens nur eine, vielleicht mal eine zweite Kamera, für den Fall, dass mal was passiert. Und beim Fliegen passiert eben oft was Unvorhergesehenes. Aber es ist schon so, dass wenn ich sage, der Tag sieht vielversprechend aus oder ich habe irgendein besonderes Ereignis, dann sage ich ganz besonders, ja, jetzt nehme ich auch wirklich alle drei Kameras mit. Eventuell ist es hin und wieder sogar noch eine 360-Grad-Kamera, die jetzt zusätzlich noch zum Einsatz kommt. Also vielleicht sogar eine vierte Kamera. Aber das bereite ich dann vor. Und mir ist es auch wichtig, weil ich merke, dass da so viel Arbeit auch hinter steckt, dass es nicht erdrückend wirkt, dass es nicht zu viel wird.

[00:16:42] Und manchmal gehe ich ganz bewusst los und sage, ne, heute mache ich komplett ohne Kamera einfach nur mein Ding. Ich will einfach mal die Seele baumeln lassen, ohne diesen Kommentator im Kopf zu haben, der für die Kamera spricht.

[00:16:54] **Lucian Haas:** Hast du denn für dich selber irgendwie gemerkt, dass du anders fliegst, wenn du diese Kameras eingeschaltet hast und dann auch weißt, du musst jetzt irgendwie etwas da reinreden und sonst was? Also was machen die Kameras mit dir?

[00:17:06] **Marlon Jonat:** Ne, ich glaube, anders fliegen tue ich nicht. Ich glaube, das ist ganz normal mein Flugstil, den ich so habe. Und das, was ich erzähle, sind eigentlich auch so die Gedanken, die mir im Kopf rumgehen. Es ist auch wirklich, also es bin eins zu eins ich.

[00:17:19] Hin und wieder ist es nur so, dass ich, es kostet irgendwo auch Kraft, diese Gedanken auszusprechen, das für den Zuschauer aufzubereiten, und ja wirklich in die Kamera zu sagen. Und auf längeren Streckenflügen, da merke ich das auch gerade in der Bearbeitungszeit, in der ersten Stunde sage ich bestimmt genauso viel, wie in den nächsten drei weiteren Stunden. Also am Anfang ist meine eigene Euphorie und die Kraft und die Motivation noch sehr, sehr hoch. Und wenn ich dann nach so einem fünf, sechs, manchmal sieben Stunden Flug glücklich, aber auch erschöpft lande, dann ist da am Ende nicht mehr so viel dokumentiert. Und ich merke einfach, wie ich da auch als Pilot dann ruhiger werde und weniger Motivation aufbringe, in die Kamera zu sprechen. Und da muss ich mich selbst, wenn ich so ein Video gut kommentieren will, immer wieder doch ein bisschen selbst zu antreiben, dass ich sage, nee, komm, ich muss jetzt meine Gedanken teilen. Ich muss sagen, wo ich gerade bin, was abgeht und was die nächsten Schritte so im Flug sind.

[00:18:08] **Lucian Haas:** Nun dokumentierst du ja nicht nur Streckenflüge, sondern manchmal gehst du auch mit einem Akroschirm in die Luft und dann machst du so deine ersten oder zweiten und dritten Akro-Schritte. Unter anderem gibt es einen Film, da sieht man, wie du, ich glaube Annecy war das oder so, wie du da auch anfängst, Helikopter zu trainieren.

[00:18:26] Was man normalerweise erwarten würde, sondern irgendwo weiter hinten im Gelände, so habe ich es zumindest gesehen, da bist du dann eher über Wald. Ist das nicht zu riskant?

[00:18:35] **Marlon Jonat:** Also gut, ich habe es anfangs, die ersten Versuche auch über Wasser gemacht. Das Problem ist eben beim Akrofliegen, wenn du häufig oder wenn du viel Zeit beim Üben verbringen willst, ist es sehr, sehr schwierig, das über dem Wasser zu machen. Also über dem Wasser setzt ja voraus, dass ich extra wieder den Berg hochlaufe oder fahre, dann einen Abgleiter mache. Da habe ich dann in Annecy speziell eigentlich zwei Versuche vielleicht, zwei, drei Heliversuche, dann ist die Höhe so weit abgebaut, dass ich wieder landen muss. Das heißt, wenn ich den ganzen Tag nur dafür lebe, Akroflüge zu machen, sicher über Wasser, habe ich vielleicht drei, vier, fünf Flüge und dann ist der Tag schon wieder rum. Und wenn ich wirklich viel Zeit beim Akrofliegen verbringen will, dann muss ich das einfach irgendwo machen, wo ich auch mit Thermik wieder auftanken kann. So wie die Cracks das wahrscheinlich in Norgania machen, im Hangaufwind oder in der Thermik hochsohren und dann eben auch über Grund und nicht über Wasser, wird dann geübt.

[00:19:27] Aber am besten natürlich dann mit zwei Rettern dabei. Aber klar ist der Boden nicht so verzeihend wie ein See, wo mich dann vielleicht Rettungskräfte mit dem Boot rausziehen. Der Gedanke ist schon im Hinterkopf. Ich versuche da auf eine gewisse Minimumhöhe acht zu geben, dass ich den Schirm aus extremen Flugmanövern wieder gut rausbekomme, auch wenn er mal einklappt. Und wenn alle Stricke reißen, dann vertraue ich eben auf die Rettung und darauf, dass ein Waldgebiet, was ich da unter mir hatte, eben doch noch sicherer ist als vielleicht ein einfach bebautes Wohngebiet

[00:19:56] oder wenn die Raumlandung nicht schön ist, ist er doch immer noch, also im Vergleich zu den anderen Landemöglichkeiten, eine der sichereren Varianten.

[00:20:03] **Lucian Haas:** Wenn man sich so seine Videos anguckt, sieht man ja, dass du gerne vieles ausprobierst und auch unterschiedliches ausprobierst. Du fliegst auch Tandem zum Beispiel. Du fliegst auch Motorschirm. Du fliegst auch Tandem-Motorschirm quasi. Da gibt es ein Video, da sieht man, wo du auch viel so Proximity-Flying nah über irgendwelche Felderchen fliegst, aber das auch zu zweit unter dem Motorschirm, was man ja auch nicht so häufig sieht.

[00:20:26] Wie bist du denn dann überhaupt zu dem Gleitschirmfliegen gekommen? Was hat dich dahin getrieben?

[00:20:32] **Marlon Jonat:** Also ich erzähle super, super gerne die Geschichte, wie wirklich, das war ein sehr, sehr einschneidendes Erlebnis, wie ich von überhaupt keinem Kontakt zum Gleitschirmfliegen wirklich dann in den Sport reingestolpert bin. Und ich hatte so einen richtigen Langeweileabend, wo ich abends zu Hause vorm Computer saß und mich so ein bisschen durch YouTube geklickt habe. Und da bin ich bei einem Video von Jean-Baptiste Chandelier oder ich weiß nicht, wie man ihn richtig ausspricht, aber Jean-Baptiste macht da herrliche Gleitschirmfliegen-Videos. Und da bin ich bei einem seiner Videos hängen geblieben. Ich glaube, das war das Video Touch, wo er, das ist atemberaubend, wo er da wirklich total nah an den Gebäuden entlangfliegt, mit dem Fuß durch so einen Swimmingpool durchtaucht und weiterfliegt. Und er hat es geschafft, in seiner Art der Videos mich so zu begeistern, dass ich gesagt habe, ey, warum mache ich das eigentlich nicht? Das sieht so klasse aus. Und ich habe das allererste Mal in meinem Leben einen anderen Blick auf dieses Gleitschirmfliegen gehabt.

[00:21:20] Bisher, muss ich gestehen, bis zu dem Zeitpunkt wusste ich gar nicht, dass man mit einem Gleitschirm

[00:21:27] Gleitschirmfliegen macht. Es gibt nur die Möglichkeit, runter zu segeln. Und, naja, ich hatte keinen Bezug zu dem Sport und dachte, das ist vielleicht so ein bisschen so ein, ich dachte wirklich, es wäre ein langweiliger Rentnersport mit einer schönen Aussicht, aber dass es eher langweilig wäre. Und als ich dann in dem Video gesehen habe, was möglich ist, dass man Streckenflüge machen kann, akrobatische Manöver, krasse Gehkräfte und also eigentlich grenzenlose Möglichkeiten in dem Hobby hat, war ich so gepackt, dass direkt der nächste Klick beim Computer ging dann auf eBay Kleinanzeigen und ich wollte erst mal wissen, wo ist denn so eine Ausrüstung? Und an dem Abend habe ich mir noch meinen ersten Gleitschirm geholt. Da war ein Gleitschirm von 1989 für 60 Euro. Den habe ich direkt sofort gekauft und ich dachte mir, ja gut, der ist zwar alt, vielleicht ist der auch nicht mehr im besten Zustand, aber zumindest zum Üben, für die ersten Erfahrungen, um ein Gefühl dafür zu kriegen, wie das so ist, wird das ja wohl reichen.

[00:22:15] **Lucian Haas:** Der Gleitschirm war von 1989. Von welchem Jahr reden wir jetzt hier? Wann hast du den gekauft? Also wann war jetzt so dein erster Kontakt mit dem Gleitschirm? Das muss

[00:22:23] **Marlon Jonat:** 2013 gewesen sein.

[00:22:27] Das war ziemlich alt. Ja, das war ziemlich alt. Zum Glück kam das in einem wirklich guten Zustand an. Da war noch so ein halbes Kilo Dünsand drin. Die Leinen waren komplett zerfrant und der Vorbesitzer, von dem ich das gekauft habe, der meinte, er hat den vor Jahren selbst nicht geholt und hat nach wenigen Übungstagen das Gleitschirmfliegen auch an den Nagel gehängt. Und man hat auch gesehen, dass er so stümperhaft zusammengepackt war, der hatte gar keine Ahnung davon, wie er wirklich diesen Gleitschirm einpacken musste. Und ich damals zu dem Zeitpunkt hatte auch keine Ahnung, wie ich den auspacken musste.

[00:22:57] Also wir war der Leinen und an dem ersten Tag, wo ich eigentlich fliegen wollte, bin ich zu einem Kollegen, der Landwirt ist, auf den Bauernhof gefahren und der hat da viele Flächen, wo ich eben den Schirm groundhandeln hätte

können. Aber der erste Tag wurde nur mit Knoten lösen sortiert. Was ich nicht wusste, ich würde sagen, aus jetziger Sicht wäre das vielleicht 20 Minuten Arbeit gewesen, das eben da durchfriemeln. Damals habe ich gedacht, das ist ein Knoten, der nicht lösbar ist und ich habe alle Leinenschlösser geöffnet und habe das dann vorher fotografiert, dass ich mir merken konnte, wo welche Leinenebene hingehört. Und als ich den wieder zusammengesetzt hatte, war der erste Flugtag quasi schon vorbei.

[00:23:31] **Lucian Haas:** Und am zweiten Flugtag hast du erst mal den ganzen Sand hinten aus dem Schirm dann rausgekippt. Wie ging es dann weiter?

[00:23:37] **Marlon Jonat:** Genau, das war direkt der zweite Tag. Ich war so heiß drauf und hatte auch passend Zeit, dass ich wieder da zum Bauernhof hin bin. Und da war ein ganz, ganz kleiner Hügel. Aber damals konnte ich noch nicht abschätzen, wie viel Gefälle es braucht. Und dieser Hügel war so gering, dass ich niemals mit diesem alten Schirm da hätte abheben können. Also ich glaube, selbst mit den besten Hochleistern, selbst mit dem Enzo jetzt, hätte ich da keine Chance. Das war zu flach. Aber ich habe dann den Schirm immer wieder in den Wind gehalten. Ich hatte damals noch kein richtiges Gurtzeug, sondern ich hatte so einen Klettergurt, so einen Industrie-Klettergurt und habe dann einfach mit zwei Baumarkt-Karabinern, die nicht mal zum Klettern geeignet sind, den Schirm irgendwie an meiner Hüfte befestigt. Und weil ich es nicht hingekriegt habe, den über Kreuz hochzuziehen oder auch so normal zu Ground handeln, habe ich mich falschrüm eingehängt. Also so, dass ich zum Schirm hingucke. Und das lief auch ganz gut.

[00:24:22] Und dann wurde der Wind immer stärker und stärker, dass ich irgendwann Sorge hatte, der Schirm, der zieht mich bald hier übers Feld, beziehungsweise in meinem Unwissen dachte ich, oh ne, nicht, dass ich nachher abhebe und wegfliege. Was natürlich, solange man sich nicht festmacht, auch überhaupt nicht passieren kann. Ich kam dann auf die glorreiche Idee, mich zu sichern und ich hatte bei dem Klettergurt hinten auf dem Rücken den Sicherungspunkt, genau zwischen den Schulterblättern sitzend, wo ich mich selbst auch eigentlich nicht erreichen konnte. Also dieser tote Punkt, wo man sich hinten nicht kratzen kann. Dann hat mich ein Kollege hinten am Rücken mit einem Karabiner und einem 20 Meter langen Seil an meinem Auto, an der Anhängerkupplung gesichert. Der Wind wurde immer stärker und anfangs war es witzig, weil ich auf einmal kurzzeitig durch die starken Windböen in der Luft schwebte. Aber es war dann nicht mehr so witzig, als dann irgendwann diese richtig dunkle Gewitterfront, die es an dem Tag gegeben hat, immer näher rauschte und die Böen so stark wurden, dass ich dauerhaft in der Luft hing und irgendwann war das 20 Meter Seil komplett gespannt.

[00:25:14] Ich hing senkrecht über dem Auto und es kam zu so einem Lockout, wo der Schirm seitlich ausbricht. Scheiße. Ja, zum Glück ist das so glimpflich abgelaufen. Also der Schirm hat mich relativ sanft zum Boden gelassen und hat mich dann noch ein bisschen über den Acker geschliffen und ja, der Kollege hat, es gibt sogar ein Video davon, das muss ich mal irgendwo aus der Tiefe der Festplatte wieder raussuchen. Jedenfalls hat der Kollege den Ernst der Lage komplett unterschätzt und erst als ich dann da wirklich lauter geworden bin, hat er dann gemerkt, okay, ich brauche seine Hilfe, weil alleine kann ich mich ja nicht mal ausklingen. Also ich war in der Situation gefangen und vollkommen abhängig von ihm und ich hatte selbst Schwierigkeiten, den Schirm nur am Boden zu halten. Ich wusste noch nicht, dass ich die Bremse auch hätte wickeln können, um den Schirm ja noch stärker, besser am Boden zu halten. Das

[00:25:57] **Lucian Haas:** heißt, das war im Grunde dein erster Flug. Dein erster Flug war direkt ein Fixseilschlepp, ohne dass das Auto fuhr, sondern der Wind wurde nur so stark. Es hat dich dann wie ein klassischer Drachen dann quasi nach oben gehoben. Dann hingst du oben in der Luft und dann hat sich im Lockout noch schräg abgesetzt. Aber du bist ohne Knochenbrüche oder sonst was da rausgekommen.

[00:26:17] **Marlon Jonat:** Ja, also wenn man das Video irgendwann mal sehen sollte, es war wirklich unspektakulär. Aber genau wie du sagst, ja, ich hing da wie so ein Drachen dran und dann ging es irgendwann halt zur Seite und ich konnte diese Seitwärtsbewegung vom Schirm nicht stoppen. Und zum Glück hat er selbst in dieser Seitwärtsbewegung noch erstaunlich gut getragen. Also ich bin wirklich wirklich sanft aufgekommen. Ich hatte nicht mal blaue Flecke oder irgendwas. Ich war so... Es ging so glimpflich aus, dass ich gleich am nächsten Tag mich wieder zum Bauernhof getraut habe und dann wieder da auf der Wiese fliegen wollte. Und dann wieder

[00:26:47] **Lucian Haas:** ins Auto gehängt und dann seid ihr wieder gefahren, oder was?

[00:26:49] **Marlon Jonat:** Der dritte Tag war dann der Tag, dass wir bessere Windbedingungen hatten, also deutlich weniger Wind. Es hat gerade so gereicht zum Ground-Handeln. Und da haben wir gesagt, ja, ich möchte aber wieder irgendwie abheben. Wie machen wir das denn? Das mit dem Auto hat ja geklappt, aber da wir diesmal zu wenig Wind haben, müssen wir wahrscheinlich mit dem Auto fahren, um mehr Gegenwind zu haben, um dann wirklich in die Luft zu kommen. Also das ganze Ding dann umgedreht, mich dann am vorderen Sicherungspunkt an meiner Hüfte befestigt, mit einem Fixseil, ohne Schleppklinke, ohne die Möglichkeit, mich lösen zu können, mit einer Rebschnur, die 8 mm Seilstärke hatte. Die hat eine Bruchlast von über 800 kg. Also wer Gleitschirm fliegt, der weiß, man nimmt normalerweise eine Sollbruchstelle von irgendwie 150 kg oder 200 kg, die man einbaut, falls was schief geht, dass es irgendwo ein schwächstes Glied gibt.

[00:27:34] Jedenfalls haben wir mich dann ans Auto drangehängt und der Kollege saß auf dem Fahrersitz, hat das Fenster runter und ich hab einfach gesagt, ja, gib mal Gas, schneller, schneller, schneller. Und wenn ich dann in die Luft gekommen bin, was dann auch relativ bald nach ein paar unschönen Versuchen geklappt hat, das muss ich noch dazu sagen, ich muss nochmal ausholen, ich hatte zu dem Zeitpunkt noch null Ahnung von den Starttechniken. Wenn ich mir die Videos angucke, das gibt's alles auf Video, ich hab die Tragegurte nicht mal über den Arm laufen, das heißt, ich schiebe mit dem Arm voran, schiebe die Bremse nach vorne und der Schirm wird quasi angebremst und dabei beschleunige ich und ich hoffe, dass der Schirm hochkommt, was er häufig nicht gemacht hat, nur über den Boden hinter mir hergeschliffen ist und hin und wieder kam er dann doch hoch. Und ja, bei den paar glücklichen Versuchen hat's dann irgendwie geklappt. Ich hatte ein Riesenglück, dass ich diesen alten Schirm gekauft hab, weil ich muss bis heute sagen, an jedem anderen moderneren Schirm hätte ich das wahrscheinlich nicht überlebt.

[00:28:23] Der war so träge, der hatte so eine stabile Kappendämpfung, der war so gutmütig, dass der mir einiges verzeihen hat.

[00:28:31] **Lucian Haas:** Das waren jetzt deine Versuche, du hattest ja auch einen Kollegen dabei, hat der dann gesagt, lass mich auch mal oder hat der gesagt, boah, dich haut's da immer nur seitlich irgendwo in den Acker, lass das mal sein?

[00:28:40] **Marlon Jonat:** Ja, irgendwann hatten wir das dann wirklich so, dass ich zwei, dreimal hintereinander einen guten, zuverlässigen Flug hatte, wo wir die ganze Straße, bis dann halt wieder Wald kam, wo wir nicht weiter fliegen konnten, runtergefahren sind. Jedenfalls hat er sich dann auch drangehängt und man muss dazu sagen, der Kollege hatte immer schon eine Begeisterung für die Fliegerei, aber hat gleichzeitig auch extrem Höhenangst gehabt und ja, dann haben wir ihn fertig gemacht, auch mit einer kurzen Einweisung nur und er hat auch eigentlich vorher noch keine Erfahrung am Schirm gehabt, er hat nur gesehen, wie ich die ganze Zeit da drin rummache und ich hatte noch keine Ahnung, wie ich ihn hätte schleppen müssen, ich hab nur ja das erfahren, wie ich hinten am Schirm drangehängt und dann haben wir ihn eben eingegurtet, drangehängt und da hatte er schon die erste Einwände und sagte, ah, irgendwie die Anhängerkupplung, ich hab irgendwie Sorge, das Seil ist da so nah am Boden und irgendwie näher an den Reifen, ich weiß nicht, was er sich gedacht hat, aber er wollte es lieber am Dachgepäckträger hatten und da haben wir gesagt, ja gut, Dachgepäckträger wird er wohl halten, haben wir es oben festgemacht, ja, und dann geht es los und ich wusste noch, dass er mir gesagt hat, ja, du musst zügig anfahren am Anfang und dann, ja,

[00:29:38] habe ich relativ straff aufs Gas getreten, das Problem ist nur, dass mein Kollege hinten so überfordert war mit seinen Emotionen und der Situation, dass er mir überhaupt nicht zurückmelden konnte, dass ich schon längst viel zu schnell war, er war also nur überfordert, man sieht es auch, gibt ein Video davon, wie er hoch in die Luft schießt und in der nächsten Sekunde, seine Freundin filmt das, sie sagt nur, oh Mann oder oh Mist oder sowieso und in der nächsten Sekunde ist das Seil so gespannt, dass der ganze Dachgepäckträger vom Dach abreißt und mit einem Affenzahn wie ein Geschoss nur ganz knapp an ihm vorbeifliegt und man sieht dann noch, die Freundin schwenkt dann das Handy weiter und man sieht dann, wie er seitlich mit dem Wind weggedriftet wird und dann mit Rückenwind in so einem Acker einlandet, ohne dass er die Bremse ordentlich zieht und man sieht nur, wie er in so einer Laufstellung in so einer Staubwolke im Acker einschlägt, ihm ist zum Glück nichts passiert, außer, dass er wahrscheinlich einen seelischen Schock

[00:30:26] davon getragen hat, aber das war so die dramatische Erfahrung dann für ihn, für den Kollegen. Nun

[00:30:32] **Lucian Haas:** hast du ja später noch einen Flugschein gemacht und fliegst jetzt wirklich ganz offiziell und alles gut, hat dein Kollege auch noch das Fliegen weiter gemacht oder war das für den das erdrückende Erlebnis, wo er sagt, nie wieder?

[00:30:45] **Marlon Jonat:** Ja, leider ging es nicht ganz so schnell auch zu meiner Entscheidung den Flugschein zu machen, am gleichen Tag habe ich auch noch ein paar Flüge gemacht und für den Kollegen war da erstmal genug, ich habe, das war übrigens der ausschlaggebende Tag, wo ich mir das erste Buch geholt habe zum Flugschirmfliegen und mich dann mehr eingelesen habe und dann wusste ich schon, okay, ich brauche ein dünneres Seil, ein längeres Seil, ich brauche eine Schleppklinke und solche Dinge, aber der logische Schritt, die Ausbildung fundiert zu machen, kam leider noch nicht, aber es gab noch ein paar Flugtage, wo der Kollege eben auch nochmal dabei war und da hat er nochmal wieder eine blöde Erfahrung gemacht, da ist nichts passiert und es war auch alles okay, aber er war, er kam in so einen Angstzustand und dann gab es noch ein drittes Ereignis, wo der Kollege wirklich auch bei einer Flugschule war und angefragt hat und da hat er ein paar, ja die ersten Tage der Grundausbildung mitgemacht, hat dann aber abgebrochen und hat für sich gesagt, nee, das war's, Schlusstrich, das Fliegen ist leider für mich gestorben und das finde ich sehr, sehr schade, weil ich glaube bis heute, dass das ein Lebenstraum für ihn gewesen wäre, sich das zu erfüllen und das tut mir total leid bis heute, dass ich ja mit meiner vielleicht sehr unkonventionellen Art, dieses Fliegen mir selbst beizubringen, da bei ihm so eine Angst geschürt habe, dass er

[00:31:47] sich nicht mal mehr auf einen Tandemflug heute einlassen würde und ich frage bei Zeiten immer mal wieder nach, weil ich hoffe noch so ein bisschen in ihm, ja diese Begeisterung wieder entfachen zu können. Wie

[00:31:58] **Lucian Haas:** siehst du denn diese, ich nenne sie mal deine Jugendsünden aus heutiger Sicht, wenn mit aller Erfahrung vom Fliegen, die du heute hast, würdest du sagen, kann man ja nur die Hände über den Kopf zusammenschlagen oder würdest du sagen, irgendwie war das trotzdem eine wichtige Erfahrung?

[00:32:12] **Marlon Jonat:** Beides wahrscheinlich. Trotzdem rate ich niemandem dazu, das zu machen, weil ich muss sagen, es haben so viele glückliche Faktoren dazu beigetragen, dass ich hier heute gesund sitzen kann. Ich glaube nicht, dass man ein zweites Mal so viel Glück haben kann, diese ganzen Versuche hintereinander nochmal zu haben. Also das würde wahrscheinlich hier den Rahmen sprengen, jeden einzelnen dieser Fälle zu zeigen, aber ich bin teilweise dann, ich hatte wenig Geld damals als Student und bin mit provisorischen Mitteln immer wieder in die Luft gegangen. Ganz häufig bin ich bodennah, ohne Rettung geflogen, ohne fundiertes Wissen und ich hatte so viele Seilrisse hinterm Auto, wo ich, ich hatte mal, das war das erste Mal, wo ich dann einen besseren Schirm hatte und dann habe ich gesagt, ja super, mit dem besseren Schirm ab hinter das Auto, wir hatten ein längeres Seil, wir haben uns vom Bauern dann so Strohbindeseil geholt, da gab es zwei Kilometerrollen, das war super, da haben wir uns immer 500 Meter Stücke abgeschnitten und hatten dann 500 Meter Schleppseil.

[00:33:03] Wir haben eine Einbahnstraße im Feld, die war zwei Kilometer lang, da kamen wir bis auf volle Ausklinkhöhen, also bis auf 500 Meter und dann dieser erste Flug mit diesem besseren Schirm war dann wirklich so, dass auf einmal eine Windböe reinknallt. Ich hatte auch noch einen Fahrer, der das zum ersten Mal gemacht hat, dann natürlich mit Handyverbindung, dass ich ihm über Funk sagen kann, du anhalten oder wenn die Verbindung abreißt, war auch abgesprochen, dass er anhält. Wir haben schon gedacht, dass wir sicherer an die Sache rangehen, aber es war noch bei weitem nicht sicher. Dann hatte ich mit diesem Seil eben einen Seilriss und ich habe absolut falsch oder viel zu zaghaft auf den sehr viel dynamischeren Schirm reagiert. Bei dem alten Schirm von 1989, ich brauchte kaum anbremsen, die Kappe kam über meinem Kopf wieder zum Stehen und ich hatte kaum das Risiko eines Frontklappers. Ja und mit dem neueren Schirm, der dann ein Low Level B Schirm war, der hat mich sowas von überschossen, ist nach vorne geflogen, ist großflächig eingeklappt und das war für mich der erste richtige Frontklapper, den ich zu dem Zeitpunkt erlebt habe.

[00:33:56] Ich habe dann angebremsst und habe den wahrscheinlich aus Angst überbremsst und habe den Schirm dann in einer Trudel und Taumelbewegung bis zum Boden quasi durchgestallt und bin auch wieder nur mit mehr Glück als Verstand der Heile rausgekommen. Ich steckte knöcheltief in so einem matschigen Acker, bin zum Glück auf den Füßen aufgekommen. Ich weiß nicht, wie ich diese ganzen Situationen so überlebt habe, aber wenn ich eins daraus mitnehmen kann oder eine Erfahrung daraus mitnehmen kann, dann ist es echt die Empfehlung. Geht in eine Flugschule, das ist

vielleicht nicht ganz so aufregend, vielleicht nicht immer ganz so spannend, wie es ist, wenn man es sich selbst beibringt, aber man hat deutlich länger, was da ist davon und man wird direkt auf die wichtigen Punkte hingewiesen, die man eben vermeiden sollte.

[00:34:33] **Lucian Haas:** Man könnte auch sagen, eigentlich mehr Glück als Verstand. Mittlerweile hast du deinen Verstand auch irgendwo eingeschaltet.

[00:34:41] Wenn man mal Jugendsünden anders betrachtet, heute arbeitest du als Sozialarbeiter in einer Jugendhilfeeinrichtung, hast also da auch mit Jugendlichen zu tun, die vielleicht manchmal über die Stränge schlagen oder irgendwelche komischen Ideen haben oder sonstiges. Du gehst da ja auch, soweit ich weiß, mit den Jungs auch manchmal fliegen. Inwieweit hilft der Gleitschirm dir da irgendwie, mit denen auch in Kontakt zu kommen bzw. denen irgendwie was beizubringen oder sonst was?

[00:35:08] **Marlon Jonat:** Ja, das ist wirklich ein ganz besonderes Highlight meiner Arbeit. Ich bin meinem Arbeitgeber auch sehr, sehr dankbar dafür, dass ich diese Möglichkeit bekommen habe. Ja, ich gehe tatsächlich relativ regelmäßig mit den Jungs, wenn das Wetter und die Zeit und so die anderen Termine das hergeben, fliegen und dann gehen wir am Tandem im Sauerland oder sonst wo in die Luft. Und in der pädagogischen Arbeit hilft das teilweise echt gemein. Es gibt auch Jungs, die davon recht unbeeindruckt sind oder manche leben den Moment, aber bei manchen hat das eben auch mehr Tiefgang. Und es ist eben so, wer schon mal Tandem mitgeflogen ist oder vergleichsweise zum Beispiel auf dem Motorrad hinten drauf gesessen hat, der weiß, dass man ist da komplett dem anderen ausgeliefert bzw. muss jemand anderem vollkommen vertrauen und gibt vollkommen die Verantwortung und die Kontrolle ab. Und so ist es beim Gleitschirmfliegen eben auch. Und wenn die Jungs dich darauf einlassen, mit mir in die Luft zu gehen und das Thema Höhe, auch wenn man nicht panische Höhenangst hat, ist doch ein Thema, was glaube ich jeden irgendwo berührt.

[00:36:01] Man ist da oben vielleicht vergleichbar mit dem Gefühl, wenn man alleine ganz weit raus aufs Meer schwimmt. Man ist da auf einmal weit weg von anderen Menschen. Man ist in der Situation ausgeliefert, in der man erstmal nicht so schnell wieder auf festen Boden kommt. Und ich glaube schon, dass das was macht mit den Jungs. Das ist ein Tiefgang in der sozialen Arbeit. Wir führen dann auch da oben Gespräche. Also so zwischenmenschliches Blabla, was dann aber manchmal einen ungeahnten Tiefgang hat, was zu Veränderungen führt. Und ich habe da wirkliche Highlight-Momente, die kann ich jetzt nicht so konkret wiedergeben. Aber es sind wirklich schöne Situationen entstanden und ich merke, dass nachhaltig die Jungs vielleicht auch einen gewissen anderen Zugang dadurch dann zu mir haben, wo ich dann merke, dass die mir auf eine Art und Weise irgendwo vertrauen oder sich mir anvertraut haben, wie ich es sonst im normalen pädagogischen Miteinander vielleicht noch nicht erlebt habe.

[00:36:45] **Lucian Haas:** Nun hast du auch noch einen anderen Job, der dein Hauptjob glaube ich ist. Du bist Yoga-Lehrer. Gibt es Dinge, wo man aus deiner Sicht beim Fliegen in irgendeiner Weise vom Yoga profitiert oder vielleicht auch andersherum?

[00:36:57] **Marlon Jonat:** Ganz bestimmt. Ich glaube, dass das ist so eins der Dinge, die ich aus dem Yoga ganz besonders mitgenommen habe. Ich glaube, ein geübter Yogi ist in der Lage, auch in sehr anspannenden Situationen, sei es mentale Anspannung oder körperliche Anspannung, trotzdem eine gewisse Ruhe und eine Gelassenheit mitzubringen. Und ich glaube, das ist gerade auch fürs Gleitschirmfliegen eine Fähigkeit, die essentiell wichtig ist. Ich merke das immer wieder, dass es einige Piloten gibt, die vielleicht auch gut fliegen, aber in den Situationen, wenn es dann mal hart auf hart kommt, wenn die Turbulenzen so stark sind, dass man sich nicht mehr wohlfühlt und dass man aus seiner Komfortzone herauskommt. Und manch einer verkrampft da. Er reagiert zu wenig, ist stockstarr oder überreagiert. Und ich glaube, dass mir das mit dem Yoga sehr geholfen hat, in den Situationen trotzdem ruhig, gelassen und gleichermaßen auch noch handlungsfähig zu sein und da sehr überlegt in die Situation zu gehen.

[00:37:46] Und das habe ich auch schon häufiger in anderen Interviews gesagt. Beim Gleitschirmfliegen, gerade wenn es mal so ein bisschen brenzlig wird, ich hatte schon Flüge in stärkerer Thermik, wo ich das Gefühl hatte, ich bin nicht mehr Herr der Lage oder bei starkem Wind, wo es auf einmal jetzt ging, da hilft es mir dann doch auf einmal die Ruhe zu bewahren und mir kommt alles ein bisschen langsamer vor. Als hätte ich fast mehr Zeit für meine Entscheidungen und meine Handlungen. Ich glaube, dass mir das einige Male geholfen hat, auch sicher wieder runter zum Boden zu kommen.

[00:38:14] **Lucian Haas:** Nun ist Yoga ja dein Beruf, mit dem du Geld verdienst. Inwieweit bringt dir mittlerweile auch deine YouTube-Prominenz auch irgendwie finanziell etwas ein?

[00:38:25] **Marlon Jonat:** Ich habe immer eigentlich versucht, das Thema Gleitschirmfliegen als Hobby zu lassen, habe ich damals beim Yoga gelernt oder gemerkt, was auch erst aus einem Hobby entstanden ist. Es hat dann irgendwann doch einen etwas anderen Charakter bekommen, dadurch, dass Yoga auch irgendwo Arbeit geworden ist. Und das wollte ich eigentlich beim Gleitschirmfliegen vermeiden. Ich glaube, so ganz vermeiden lässt es sich jetzt nicht mehr. Einerseits bekomme ich natürlich kleinste Einnahmen über YouTube-Werbebeiträge. Das ist allerdings ein Beitrag, wenn ich den runterrechne auf die Stunden an Arbeit, die ich in der Videoproduktion verbringe, da sollte ich lieber als 1-Euro-Jobber irgendwelche anderen Möglichkeiten nachgehen. Also da bin ich wirklich im Cent-Betrag. Ansonsten ist es schon so, dass die ein oder andere Anfrage für Tandemflüge jetzt mehr kommt. Bisher habe ich das nur für Freunde und Familie gemacht und es ist jetzt im letzten Jahr losgegangen, dass ich da eine Handvoll Tandemflüge hatte.

[00:39:14] Die Anfragen häufen sich, allerdings will ich das jetzt nicht zu so einem Job ausbauen, dass ich sage, okay, ich muss jetzt die nächste Woche 10 Tandemflüge runterkloppen. Das wäre nicht meins. Aber es kommt jetzt doch häufiger vor, dass ich hier den ein oder anderen Tandemflug mache, vor allem auch, wenn es besondere Probleme sind, dass es irgendwie Lebenswünsche und Träume sind für den einen oder anderen und der sich besonders von meinen Videos angesprochen fühlt. Ich sehe mich da jetzt nicht so als gewerblicher Tandempilot, der da einfach nur Stunden runterbricht. Genauso wenig habe ich vor, Fluglehrer zu werden, auch wenn ich glaube, dass das eine schöne Erfüllung ist. Ich glaube, da würde ich mich irgendwann verzetteln mit den ganzen Themen, die ich dann doch irgendwo in meinem Leben habe. Neben den anderen Jobs ist es mir doch sehr, sehr wichtig, dass ich auch die eigene Flugzeit noch ordentlich genießen kann. Auch mal einfach am Soloschirm oder am Akkuschild oder an welchem Schirm auch immer.

[00:39:59] **Lucian Haas:** In Zukunft Marlon Jonat im Gleitschirmbereich doch nur als den Vlogger dann hauptsächlich wahrnehmen können. An dieser Stelle will ich mit dir mal ein kleines Spiel machen, gerade was deine Vloggerarbeit betrifft. Du bist ja nun ein Mensch, der gut reden kann.

[00:40:13] **Marlon Jonat:** Sagst du jetzt, schauen wir mal.

[00:40:16] **Lucian Haas:** Ja, aber erinnerst du dich auch an all das, was du da sagst? Ich werde jetzt einfach mal ein paar kurze Zitate aus einigen deiner Filme nennen und du darfst mir dann sagen, um welchen Film es sich handelt. Ich

[00:40:28] **Marlon Jonat:** bin gespannt, weil die Filme habe ich mir mit Sicherheit in der Produktion auch zig Male selber angeguckt. Ich würde mal hoffen und schätzen, dass ich da ein gutes Gefühl für habe.

[00:40:37] **Lucian Haas:** Ich bin gespannt. Fangen wir einfach mal an. Zitat 1 Das ist Paragliding Porn, aber vom Feinsten.

[00:40:46] **Marlon Jonat:** Einstieg am 30, also Thermikeinstieg am 30 Meter Hügel. Weiß ich noch ganz genau. Das war ein atemberaubender Moment. Das war wirklich klasse. Der Hügel war so schwer, wirklich auch nur da zu soaren und wir hatten einen relativ sanften Wind. Und ich weiß genau, wo ich die Situation hatte. Ich habe ein bisschen Höhe getankt und konnte dann meinen Plan umsetzen und weiter vorfliegen. Konnte zu einem Akrofliegen, wo ich sonst den nicht erreicht hätte. Und auf einmal habe ich da einen richtigen Knallerbad erreicht, so wie ich den Tag auch eingeschätzt hatte mit irgendwie, ich glaube, 6 Meter pro Sekunde und es geht hoch. Und ja, genau da in der Szene ist das Zitat gefallen. Sehr cool.

[00:41:19] **Lucian Haas:** Anderes Zitat daraus. Da kannst du vielleicht auch noch die Szene dann beschreiben. Da heißt es Da finde ich Totstellen und Schnauze halten immer noch besser. Oh Mann, der ist schwierig. Da finde ich Totstellen immer noch besser. Das ist immer noch derselbe Film. Das ist eine Szene, da beobachtest du zwei Rehe. Ach

[00:41:35] **Marlon Jonat:** so, ja, gestimmt. Genau, ich erinnere mich. Ja, das war wahrscheinlich, weil es nicht direkt mit dem Fliegen selbst zu tun hat, sondern drumherum. Das war unglaublich. Also das ist scheinbar da ein Gebiet gewesen, das sehr stark von Wild frequentiert war. Und ich habe an dem Tag mehrere Rehe unten gesehen. Und ja, auf einmal haben die, wahrscheinlich haben die gedacht, dass ich ein Greifvogel bin oder sonst was und haben auf jeden Fall richtig laut rumgeschrien. Und ich habe bis zu dem Zeitpunkt noch nie ein Rehkitz schreien hören. Das hört sich

wirklich fast an wie so ein Menschenschrei. Und ich habe dann immer runtergeguckt und habe die in dem hohen Gras kaum ausfindig machen können, bis ich es dann gesehen habe. Und ja, da muss ich sagen, das fand ich eine sehr schlechte Strategie, dass das kleine Rehkitz da rumgeschrien hat. Und da habe ich dann eben gesagt, da finde ich die Strategie Schnauze halten oder was auch immer du gerade gesagt hast, noch besser.

[00:42:22] **Lucian Haas:** Totstellen und Schnauze halten ist doch da viel besser. Genau. Kommen wir jetzt zu einem anderen Film und da wieder ein Zitat draus. Du darfst sagen, welcher Film das ist. Zitat heißt 72 km/h ohne Beschleuniger. Na, dann knallen wir mal los.

[00:42:36] **Marlon Jonat:** Ich glaube, das ist der Film, wo ich in 3 Stunden von Detmold nach Münster geflogen bin oder etwas über 3 Stunden. Da hatten wir starken Rückenwind. Ja, ganz genau. Genau, da hatten wir starken Rückenwind und ich weiß schon, dass ich ohne Beschleuniger da am Enzo, der ja ein heißer Schirm ist, schon 72 km/h hatte und das war also auf jeden Fall so bewusst wahrgenommen, glaube ich, der bis dahin schnellste Flug für mich. Und dann habe ich da noch auf den Beschleuniger getreten und konnte es kaum glauben. Ich weiß nicht mehr genau, was Spitzen km/h war, aber wahrscheinlich so um die 90 km/h, vielleicht sogar leicht drüber. Das ging schon echt gut.

[00:43:07] **Lucian Haas:** Zweites Zitat auch aus diesem Film heißt, wir Männer, glaube ich, sind nicht dafür gemacht, mehrere Dinge gleichzeitig zu machen. Nun filmst du, redest, fliegst alles gleichzeitig. Bist du kein Mann?

[00:43:22] **Marlon Jonat:** Ja, gut gesagt doch, ich bin ein Mann. Ich denke, dass mein Bart das auch bestätigt. Nein, aber also ich glaube vielleicht, dass es nicht unbedingt sinnvoll ist, so viele Sachen zusammen zu machen. Das muss ich auch ganz ehrlich sagen, das ist ein Kompromiss, wenn man versucht, beim Fliegen so viele Sachen zu kombinieren, macht man gewisse Abstriche. Wenn ich versuche, gleichzeitig qualitativ hochwertige Aussagen und Kommentare zu treffen und will die Thermik zentrieren und will sicher fliegen und will auf die Lufträume achten und alles drum und dran, das wird schon wirklich viel und deswegen geht leider auch nicht immer alles zur gleichen Zeit. Und zu dem Zeitpunkt war das eben zu viel. Ich musste, war noch auf meinen Kollegen konzentriert, der unten am Boden stand, war selbst noch nicht in so einer Höhe, dass ich gesagt habe, ja, ich kann jetzt losfliegen.

[00:44:07] Also ich war noch auf Thermik-Suche. Dann war so viel Wind, dass ich teilweise den Beschleuniger brauchte, um vorwärts zu kommen. Es war noch recht turbulent. Ja, und meine Freundin hat eben angerufen und das wird auch häufig in meinen Videos kritisiert, dass man genauso wie bei anderen Sachen wie beim Autofahren, dass man da nicht telefonieren soll. Man das ja eben in der Luft am besten auch nicht macht. Und ich bin da hin und her gerissen. Ich finde das eine schöne Möglichkeit zu kommunizieren und da oben vielleicht, anders als über Funk - Reichweite nochmal irgendwie Mitteilungen zu machen, sollte man doch genau auswählen, in welchen Situationen man ans Handy geht und in welchen vielleicht dann nicht. Ja, aber vielleicht habe ich doch gewisse Multitasking - Fähigkeiten als Mann.

[00:44:43] **Lucian Haas:** Okay. Noch ein Beispiel von einem Film. Da kriegt man jetzt vielleicht was deine Multitasking-Fähigkeiten betrifft wieder ein bisschen anders. Da heißt ich habe jetzt die Schnauze voll, ich muss mich aufs Fliegen konzentrieren.

[00:44:56] **Marlon Jonat:** Oh, schwierig, ja. Ich habe die Schnauze voll.

[00:45:00] Nee, ich brauche deine Hilfe. Sag mir, wo das war.

[00:45:03] **Lucian Haas:** Ja, das ist der weite Flug, wo du fast bis an die belgische Grenze geflogen bist. Da gab es wohl mal eine Situation, da kamst du ziemlich tief und musstest dich da wieder rausarbeiten. Und da wolltest du wohl nicht mehr kommentieren, sondern dich wirklich auf den Bart konzentrieren, dass du da überhaupt noch wieder hochkommst.

[00:45:20] **Marlon Jonat:** Ja, stimmt. Superspannendes Low-Safe, ich erinnere mich. War wirklich klasse. Die Anspannung war sehr, sehr hoch, weil ich den Tag hatte, wo ich wirklich nach hinten viel Zeit hatte. Und dann ging es nach 40, 50 Kilometern so rapide runter, dass ich, ich wollte es nicht wahrhaben. Und ich war da so angespannt, ich weiß das noch. Ich wollte um jeden Preis diesen Bart wieder rauskämpfen und wieder hochkommen und weiterfliegen, dass ich dann auch gesagt habe, nee, komm, jetzt lasse ich den Kommentator mal weg, um eben genau das, was wir gerade schon besprochen hatten, dieses Multitasking ein bisschen runterzufahren und zu sagen, nee, jetzt zählt nur das Thermikfliegen und dann ist es mir auch wichtiger, den Flug weiterzubringen, als jetzt hier meine Gedanken und

Kommentare zu äußern. Nächstes Zitat. 40 km/h,

[00:45:57] **Lucian Haas:** aber rückwärts.

[00:45:59] **Marlon Jonat:** Ja gut, das ist einfach, das war der Flug, wo ich bei Föhn absolut riskant da in einem Fluggebiet ach, wie hieß es denn noch? Saint-Hilaire? Saint-Hilaire, genau, wo ich in Saint-Hilaire geflogen bin. Es war eben ein grenzwertig angekündigter Tag. Es gab eine gewisse Föhnprognose und es war auch total dämlich, weil gerade dieses riesige Tal in Saint-Hilaire macht das, das Durchgreifen des Föhns bietet es quasi noch an. Jedenfalls hatten wir am Startplatz super Bedingungen und auch wenn das im Video nicht zu sehen sind, sind vor uns noch Piloten geflogen und wir haben wirklich gedacht, das ist vielleicht noch vertretbar. Wir haben auch unten am Startplatz noch mit anderen gesprochen, die haben uns auch ihre Bedenken gesagt, haben aber gesagt, ja, wenn er nicht zu hoch kommt, wird das wahrscheinlich noch machbar sein. Aber man merkt auch da schon viele Abers und vielleicht, man hätte als vernünftiger Pilot eigentlich den Schirm im Gurt lassen sollen, im Rucksack lassen sollen und am Boden bleiben sollen.

[00:46:54] Das haben wir nicht gemacht, wir sind dann gestartet. Die anderen sind dann irgendwann im sehr, sehr sanften Wind noch hin und her gesort und abgesoffen und ich habe dann irgendwann einen ganz schwachen Bart ausgegraben, der immer stärker wurde und dann kam es hart auf hart. Dann bin ich mit der Thermik in eine Höhe getrieben worden, wo eben der Föhnwind total durchgegriffen hat und das war eine sehr, sehr einschneidende und beängstigende Erfahrung mit dem Enzo. Ich habe mich da nicht getraut, den Beschleuniger zu treten, aber wenn man weiß, der Enzo fliegt vermutlich schon alleine in Trimmgeschwindigkeit 40, 45 km/h, dann hatte ich 34 km/h rückwärtsfahrt, das heißt, ich hatte weit über 70 km/h Windböen da oben und das war wirklich sehr beängstigend. Vor allem wusste ich zu dem Zeitpunkt nicht, ob der Wind jetzt vielleicht auf ganzer Höhe so durchgreift und ich hatte gehofft, dass es weiter unten wieder weniger Wind gibt und ich dann vorfliegen kann, was ja auch geklappt hat, aber bis zu dem Zeitpunkt, wo ich es dann endlich geschafft habe, runterzukommen, da muss ich wirklich sagen, war ich wahrscheinlich mehr angespannt als in sämtlichen anderen Flügen.

[00:47:47] **Lucian Haas:** Was hast du davon gelernt für dich? Hast du da gesagt, okay, ich muss mir doch die Höhenwindprognosen etwas genauer angucken? Ja, dieser Spruch

[00:47:55] **Marlon Jonat:** lieber am Boden stehen und in den Luft sein zu wollen, als in der Luft zu sein und man möchte am Boden stehen, der ist mir da an dem Tag nochmal sehr bewusst geworden und das ist nach wie vor ein Thema, was mich und wahrscheinlich auch viele andere Flieger beschäftigt, gerade wenn man vielleicht mit dem Aufstieg eine gewisse Zeit auf sich genommen hat, wenn man einen gewissen Aufwand betreibt, um zum Startplatz zu kommen und es dann am Startplatz doch nicht fliegbar aussieht, da wirklich zu sagen, nee, komm, es geht vielleicht, aber es wird vielleicht nicht der sicherste Flug oder der bequemste Flug, dann wirklich zu sagen, nee, komm, ich verzichte heute auf den Flug zugunsten vieler weiterer Flüge in der Zukunft, das ist eine wichtige Entscheidung und hin und wieder gelingt mir das ganz gut, wirklich zu sagen, nee, komm, das war's, ich erwische mich aber immer noch wieder dabei an Flugtagen es zumindest auszuprobieren und dann nach einem kurzen, wirklich

[00:48:43] sehr angsteinflößenden Moment dann den Flug irgendwie abubrechen und zu sagen, nee, komm, das ist nichts, aber da würde ich gerne mich noch weiterentwickeln, sodass ich es schaffe, auch am Boden schon zu sagen, nee, komm, das ist nicht fliegbar, da muss ich nicht immer wieder selbst den Vorflieger und den Tester machen, das geht auf Dauer, glaube ich, nicht gut.

[00:48:59] **Lucian Haas:** Kommen wir zum letzten Beispiel von diesem Spiel, Zitat heißt, scheiße Leute, ich muss Schluss machen.

[00:49:04] **Marlon Jonat:** Scheiße, nee, der sagt mir nichts.

[00:49:06] **Lucian Haas:** Na, ganz ehrlich, da habe ich dich auch jetzt ein bisschen aufs Glatteis geführt, das ist nämlich kein Originalzitat von dir, sondern wir kommen jetzt an den Schluss von unserem Podcast und dann darfst du das jetzt als Zitat gerne mal sagen, also dein Einsatz. Okay, ja, scheiße Leute, ich muss Schluss machen. Super, ich danke dir und ja, wünsche dir noch viele gute Flüge, in nächster Zeit und bin gespannt auf die nächsten Videos, die da von dir wahrscheinlich hauptsächlich im nächsten Jahr, wenn es wieder thermisch ist, dann auf deinem Kanal erscheinen.

[00:49:33] **Marlon Jonat:** Ich habe zum Glück ein bisschen vorgearbeitet, also auch über den Winter könnt ihr euch auf neue Videos freuen, aber vielen Dank erstmal Lucian für die Einladung, hat mich sehr gefreut und dann würde ich sagen, bis bald mal.

[00:49:48] **Lucian Haas:** Das war Marlon Jonat im Gespräch mit Lucian Haas. Wenn du nun die Videos von Marlon anschauen willst, so findest du seinen Kanal ganz einfach, indem du auf YouTube in der Suche den Namen Marlon Jonat eingibst. Der zugehörige Link ist auch in den Shownotes dieser Folge von Podz-Glidz im Blog Blueglides zu finden.

[00:50:09] Wenn du bis hierher zugehört hast, nehme ich mal an, dass dir der Podcast Podz-Glidz auch gefällt. Willst du in Zukunft weiterhin Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens hören, dann werde doch zum Förderer von Podz-Glidz und Blueglides. Der Podcast und der Blog sind ein professionell gemachtes Angebot, das zwar auf den ersten Blick nichts kostet, das aber dennoch nicht ohne finanzielle Unterstützung auskommt, um auf Dauer so frei und ohne störende Werbung bestehen zu können. Dein Vorteil ist, du musst keine Abos oder sonstigen Verpflichtungen eingehen. Deinen Förderbeitrag kannst du völlig frei wählen, auch wenn ich als Richtwert einen Euro pro Podcastfolge und zwei Euro pro Lesemonat auf Blueglides empfehle. Zahlungen sind ganz simpel per PayPal oder Banküberweisung möglich. Die zugehörigen Daten findest du auf der Website von Blueglides.

[00:50:56] Ich danke schon mal für die Unterstützung. Bis zum nächsten Mal. Ciao.

English

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

Show notes

Podz-Glidz Episode #17: Marlon Jonat reaches a large fan community with his flight videos on Youtube, far beyond the paragliding scene.

The desire for paragliding finds its fulfillment today not only in the air, but often also in front of the screen. On platforms like Youtube, there are hundreds, if not thousands, of videos that some pilots have captured with their helmet cameras, edited slightly, set to sometimes more or less suitable music, and then made available to the general public on the internet. Some of it is artistic, funny, simply beautiful, or even hair-raising, thus somehow attractive enough for a few real moments of longing in front of the monitor. And yet, many of these videos seem somehow interchangeable in the masses.

One of those who has managed to stand out from the crowd and build a real fan community with a completely unique style is Marlon Jonat. The 30-year-old has been paragliding for six years and has almost always had a camera with him from the very beginning. Now, he takes off with three or four cameras at a time. This is how he documents his cross-country and acro adventures – not only in pictures, but also with good sound. Because he comments on all experiences live during flight: eloquent, unfiltered, and cheeky.

It is so authentic and likeable that Marlon's Youtube-Kanal shot up to almost 20,000 subscribers this year. Some of the films in it have already been viewed more than 200,000 times. As a video blogger, Marlon conveys the fascination of paragliding to many people far beyond the classic paragliding scene.

In this seventeenth episode of Podz-Glidz, Marlon Jonat reports on how he rose to become a small scene YouTube star, and what enormous effort actually goes into his films. In addition, he also gives insights into other aspects of his life: such as how his first flight attempts on his own almost ended in disaster, and how the hobby of paragliding now also radiates into his actual jobs as a social worker and yoga teacher.

Marlon Jonats Youtube channel: <https://www.youtube.com/channel/UCbpuDwWZrjrbx7oEGl7X6Sw>

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

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

Music for this episode:

Blue Adventures - GEMA-free music from <https://audeeyah.de>

License: CC BY (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>)

Marlon Jonat reaches a large fan base with his flight reports on Youtube, far beyond the paragliding scene. In the podcast, he tells how it came about.

Marlon Jonat in his element: as a flying reporter of his own flights. // Quelle: M. Jonat

Do you want to hear more stories from the cosmos of Gleitschirmfliegen?

Source: <https://lu-glidz.blogspot.com/2019/11/podz-glidz-17-der-vlogger.html>

Transcript

[00:00:03] **Marlon Jonat:** I remember that on the first day, the video only had a few views, and then it increased a little bit every day, and somehow after two weeks, there was suddenly a day where it just went through the roof and I had no idea how that happened.

[00:00:17] **Lucian Haas:** Podz-Gludz, the Lu-Gludz podcast.

[00:00:20] **Marlon Jonat:** Stories from the cosmos of paragliding.

[00:00:24] **Lucian Haas:** Today with Marlon Jonat and Lucian Haas at the microphone.

[00:00:32] The desire for paragliding is often fulfilled today not just in the air, but frequently in front of a screen. On platforms like YouTube, there are hundreds, if not thousands, of videos that some pilots have captured with their helmet cams, edited together, set to more or less appropriate music, and then made available to the general public on the internet. Some of it is artistic, funny, simply beautiful, or even hair-raising—in some way attractive enough for a few real moments of longing in front of the monitor. And yet, many of these videos seem somewhat interchangeable in the masses. One who has managed to stand out from the crowd to build a real fan base with his very own style is Marlon Jonat.

[00:01:17] The 30-year-old has been paragliding for six years and has almost always had a camera with him from the very beginning. Nowadays, he takes off with three or four cameras at once. That's how he documents his routes—and Akro adventures—not just visually, but with good audio as well. This is because he comments on all the experiences live during the flight. Eloquent, unfiltered, and cheeky. It's so authentic and likable that Marlon's YouTube channel shot up to almost 20,000 subscribers this year. Some of the films in it have already been viewed more than 200,000 times. As a video blogger, Marlon conveys the fascination of paragliding to many people far beyond the classic paragliding scene. In this 17th episode of Podz-Gludz, Marlon Jonat reports on how he rose to become a small scene YouTube star and what enormous amount of effort actually goes into his films.

[00:02:10] Besides that, he also gives insights into other aspects of his life, such as how his first flight attempts on his own almost ended in disaster, and how the hobby of paragliding now also influences his actual jobs as a social worker and yoga teacher.

[00:02:31] Marlon, what's it like to suddenly become a kind of YouTube star within the paragliding community in such a short time, with some videos getting over 100,000 views and your YouTube channel soon reaching nearly 20,000 subscribers?

[00:02:47] **Marlon Jonat:** Yeah, I don't think I can fully describe what it feels like yet. It also varies a lot depending on the context of where I am. Every now and then, when I'm just going about my usual daily routine, I don't really notice it at all. It's only when I actually sit down at the PC or look at my phone and see that there are a lot of messages coming in or many comments under the videos again. But for example, during my last vacation where I was in Bassano, Italy, with a few friends, that is really unusual. You're standing at the launch site and suddenly other people pull out their phones and film you taking off, even though I'm actually just one of many pilots there. And then you get approached at the landing field, and someone asked if they could take a photo with me. That is very, very unusual. But so far, I've been very positively surprised.

[00:03:33] So everyone reacts in a super friendly and positive way and is always interested in what I do. And because of that, I have to say, it's a great feeling. It's exciting, unusual, but I'm happy to embrace it.

[00:03:45] **Lucian Haas:** How did that actually happen in the first place? You don't exactly plan on becoming a YouTube celebrity, at least not in paragliding circles. What did you actually plan or think you'd do with this YouTube channel at the beginning?

[00:03:56] **Marlon Jonat:** I don't think I had a real plan at all. I'd just been filming for a long time already. Then I thought it was actually a waste to just let all that data sit on my PC. So I started processing it a bit more nicely, and at the beginning, I just edited the videos together without any commentary. And yeah, that was, let's say, just okay. They were such insignificant videos on YouTube that they just got lost in the crowd. And then at some point—I think it was only in April of this year—I started actually preparing a cross-country flight as a video, as a vlog. Where I commentate and

share my thoughts with people. And those were the videos that really, yeah, took off.

[00:04:41] **Lucian Haas:** on YouTube. Yeah, it just went through the roof in a short amount of time. So, what was going on with you when you saw, hey, suddenly you don't just have six viewers, but maybe 6,000 or something?

[00:04:53] **Marlon Jonat:** Yeah, that was totally exciting. I remember it very well too. Especially because it wasn't like I uploaded the video and suddenly the view counts went through the roof, but it happened gradually. I already had two other cross-country flight videos online, but they were recorded with miserable audio. And that wasn't very pleasant to watch. Anyway, the video that really took off was this video where I flew to Detmold in three hours. From Detmold to Münster. Anyway, I remember that the video only had a few views on the first day and then it increased a little bit every day. And somehow after two weeks, a day was reached where it just went through the roof. And on that one day, I think there were 34,000 views on the video. And I had no idea what was happening. The phone was ringing non-stop and I was getting messages, another subscriber again.

[00:05:38] Another comment, another like. And oh, I really didn't know what was going on. It was like being in a bubble. You could hardly believe it.

[00:05:47] **Lucian Haas:** Now, you make very special videos. In which the special part, on one hand, is that you always film with three cameras. So, very elaborate. But above all, you constantly commentate on your actions live. And in doing so, you come across very unfiltered, and it all feels very authentic. How did you come up with this format, where you actually say, I play the live commentator in my films? That's usually not the case at all with other YouTube paraglider videos. There's just music in the background, a nice one. But for someone to be chatting the whole time, that's... Yeah, how did you come up with that?

[00:06:19] **Marlon Jonat:** I can't really judge from my current perspective why it turned out that way. I just told myself I wanted to capture the feeling of paragliding from every angle. And I wanted to give a holistic view of it. Like what it's really like to be sitting in the harness, controlling it with the toggles, but also the view I have. And I quickly realized I needed multiple cameras. And then I found this chase perspective so nice because it also captures that feeling of gliding along. And then I thought, I need a perspective that somehow captures my emotions and my gestures. So, a selfie camera filming me. At one time, exactly what I'm seeing and perceiving right now. My view, like a POV perspective. And then I thought, I definitely also need this selfie camera, this chase camera, at the back as well.

[00:07:03] That's how it started. And I think I'm naturally a pretty communicative person, so I just started chatting away. I tried to share my thoughts a bit with the people who eventually watch the videos. And yeah, somehow it just developed that way.

[00:07:20] **Lucian Haas:** How much effort does the video production actually take for you in the end? You say you fly with these three cameras. That means you've somehow filmed the entire flight three times. If you say you fly for five hours, then you have at least 15 hours of footage alone. Do you watch it all again afterwards? How do you go about that?

[00:07:40] **Marlon Jonat:** The surrounding stuff is really the bulk of the work. I have to admit, I've had hardly any complications, if any, during the flight itself. Sure, the tracking camera once got caught somewhere between the lines. So far, it's all been very unspectacular. But what's really annoying is that I need at least 20 minutes more preparation at the start because I have to attach all the cameras first so they don't get snagged. Every now and then I have aborted starts because the tracking camera gets caught during takeoff. Because the takeoff just causes difficulties. I have to make sure the power bank is charged, all the batteries are charged. I'm also recording the audio externally during the flight now. And that's already a lot of extra stuff, which is also annoying. But when I finish the video at home afterwards, I know what it was worth for.

[00:08:19] **Lucian Haas:** How long do you spend editing a film like that? Let's take the one where you flew from Detmold to Münster, for example. That's almost 30 minutes of video in the end. How many hours of work does that mean for 30 minutes of video? Is that about 30 hours of editing time? Because people often say that one minute of finished video means one hour of work.

[00:08:40] **Marlon Jonat:** I'm afraid that would be a very positive outcome. Unfortunately, I'm not getting down to 30 hours yet. I think for that specific video, which was one of the first ones I really put my heart and soul into, I have to say, I didn't really have any footage from that scene and had to piece everything together from scratch. And even now, I'd say I need a lot of time. For things that might come very, very quickly to others, I still take much longer. I think I invested around 80 hours of work for that video. So it was really, really a lot of work.

[00:09:15] **Lucian Haas:** Are you faster now, then? Because you said that was at the beginning and it took a really long time. Are you saying, well, instead of 80, I only need 60 hours now for a 30-minute video? Is progress visible then?

[00:09:26] **Marlon Jonat:** Yeah, pretty much as you described. The progress is visible, but it's still a huge amount of effort. That's why I unfortunately can't manage to finish more than about one video a month. Because I still have two other jobs and other areas of my life that I want to attend to as well. And if it's supposed to be fun, then it's just that I only sit down to work on it for a few hours every day. And then I only manage about one a month. If things go well, maybe two a month. And I have to admit, the biggest time sink is really my own perfectionism. I probably could have uploaded the video after 40 hours of work. But I was still missing that last little bit of polishing.

[00:10:06] **Lucian Haas:** What's noticeable in your videos, especially when you compare them to other classic paraglider videos, is this special, particularly good audio, especially the spoken audio. You can always layer music underneath cleanly, but you don't sound muffled in the air, not ruffled by the wind or anything like that, but you're just clear. Your speech is simply super clear to recognize or understand. Do you have special equipment for that or a specific way of editing it afterwards?

[00:10:34] **Marlon Jonat:** So I use a video program, Adobe Premiere Pro. And I have a few options for what to do there. I didn't know that at first, either. I could have optimized the first videos significantly. Basically, I usually just turn the bass down a bit in the equalizer. And then the wind noise, especially if you have a good sound system, is already a bit lower. And then I play around with the equalizer a bit. But what really made the biggest difference is an external microphone. Using an external recording device. So at first, I only used the GoPro, especially the helmet cam, and in combination with a wind muff. That already produced quite good audio tracks. But now I have a shotgun microphone, which is basically in my cockpit and pointed at me.

[00:11:20] And that was a custom-made DIY thing. I took a soda bottle and cut it. The microphone sits inside it, and there are two wind muffs over it. It's basically in a wind-protected area in the cockpit, which is facing me. And I have to say, at least the audio recording during flight is already very...

[00:11:38] **Lucian Haas:** Right. Let's jump around the topic a bit. So, if you watch your YouTube videos and then read all the comments, you can see that these films aren't just watched by paragliders, but also by completely ordinary people who just happened to stumble upon them and then somehow stayed fascinated. When you make your films now, do you also have those kinds of viewers in the back of your mind and say, I need to explain something extra for the average Joe or something? Or do you just say, I just film, I edit, I talk however I feel like, and that's just what the result is?

[00:12:18] **Marlon Jonat:** Yes, there are both conscious and unconscious decisions. I mean, in the situation itself, I'm just a human being, the pilot Marlon, who is flying and speaking his mind. And then it's during the editing afterwards that I really select, okay, what story do I want to tell, where do I go into more detail, or where do I maybe cut things short for the sake of the narrative arc? In any case, I really like to appeal to non-flyers as well, and it's important to me to portray paragliding in a way that people can understand the story happening there, perhaps without needing to know all the technical terms.

[00:12:52] **Lucian Haas:** When you have such a large reach, even among non-flyers, that actually implies a responsibility, because you're showing how paragliding works, but you could also show the negative sides of paragliding. So, things that somehow go wrong and can really backfire in public perception as well. In your big cross-country flight video—and that was a big cross-country flight, you flew from Detmold almost to the Belgian border, over 200 kilometers—there's a scene where you got pretty close to the clouds. And that... that also triggered some rather critical comments on YouTube, but as far as I know, the DHV even reached out because of it and said, well, well, well, you shouldn't really show something like that, or especially not do it.

[00:13:41] How do you deal with that kind of criticism?

[00:13:44] **Marlon Jonat:** Yeah, you're touching on something that's a really sensitive issue. And especially when you're, let's say, in the spotlight a bit more and have that kind of reach with the videos, it's really quite a lot. I actually had some correspondence just a few days ago regarding that one cloud flight incident. It's still bothering me. So, I'm definitely trying to reflect on my behavior and rethink my rule-breaking in that case, and I haven't done any cloud flights since then. It's difficult, of course. In that situation, I know I was very euphoric and I just let myself—as I wrote it too—get carried away by the thermals and my own euphoria. And yeah, I maybe didn't think as far ahead as I should have. I thought that the positive side, this experience of knowing what it's like to dive into a cloud and fly out of it, I thought that was what took center stage.

[00:14:37] But of course, when I reach so many people, I come across as a role model. And if I show that kind of behavior, I'm acting as if I approve of it. And if everyone did that, it would definitely lead to accidents sooner or later. Especially collisions with gliders or other traffic behavior. Or also with the road users who are allowed to fly through the clouds. That's where it gets difficult. So I'm trying to control myself as much as possible and to have a better grip on it in the future so that no further violations of the rules occur.

[00:15:08] **Lucian Haas:** So in the future, will you be flying with the scissors in mind and saying, oh, this scene, I definitely have to leave that out, that was some shit again?

[00:15:15] **Marlon Jonat:** Actually, I go one step further and say, not just that I have to cut the scene, but I try to avoid the area altogether. I mean, of course, I don't want to fly into the cloud at all. I'm also involved in that. I tested a flight device from a colleague who uses Fanet and Flarm. Just in case you're accidentally pulled into the cloud, which can definitely happen, even if it's one of those rare occurrences. But I feel better having a safety system with you that might inform other road users up there where I currently am. That there might be someone on a collision course in the cloud who can't be seen. But I'm actually trying to leave that situation out completely.

[00:15:50] **Lucian Haas:** Do you have the camera with you on every one of your flights now? Or the camera, so to speak?

[00:15:57] **Marlon Jonat:** Well, in the beginning, back before the YouTube era, I really had a camera with me almost every time. Just to maybe review the flight again in the evening, to see what went well or what didn't. I still usually have a camera with me. But mostly just one, maybe a second one in case something happens. And when you're flying, unexpected things happen quite often. But it's like, if I say the day looks promising or I have some special event, then I specifically say, yeah, now I'm really taking all three cameras with me. Maybe even a 360-degree camera comes into play as well every now and then. So maybe even a fourth camera. But I prepare for that. And it's also important to me because I notice how much work goes into it, so that it doesn't feel overwhelming, that it doesn't become too much.

[00:16:42] And sometimes I go out very deliberately and say, "No, today I'm doing my thing completely without a camera. I just want to let my hair down without having that commentator in my head speaking for the camera."

[00:16:54] **Lucian Haas:** Have you personally noticed that you fly differently when you have these cameras on and you know you have to say something or something else? I mean, what do the cameras do to you?

[00:17:06] **Marlon Jonat:** No, I don't think I fly differently. I think that's just my normal flying style. And what I'm saying are actually the thoughts going through my head. It's really, I mean, it's one-to-one me.

[00:17:19] Every now and then, it just takes some effort to put these thoughts into words, to process them for the viewer, and to actually say them into the camera. And on longer cross-country flights, I notice that even during the editing time, I probably say just as much in the first hour as I do in the next three hours. At the beginning, my own euphoria, strength, and motivation are still very, very high. But when I land after a five, six, sometimes seven-hour flight—happy but also exhausted—there isn't as much documented at the end. I just notice how I, as a pilot, become calmer and put in less motivation to speak into the camera. And if I want to commentate on a video well, I always have to push myself a bit to say, no, come on, I have to share my thoughts now. I have to say where I am right now, what's happening, and what the next steps are during the flight.

[00:18:08] **Lucian Haas:** Well, you don't just document cross-country flights; sometimes you also take an Akroschirm into the air and then do your first, second, or third Akro steps. Among others, there's a film where you can see how you—I think it was Annecy or something—how you also start training helicopters there.

[00:18:26] What you'd normally expect, but somewhere further back in the terrain—at least that's how I saw it—you're more over the forest. Isn't that too risky?

[00:18:35] **Marlon Jonat:** Well, I did the first attempts over water at the beginning. The problem with Akrofliegen, though, is that if you want to practice frequently or spend a lot of time practicing, it's very, very difficult to do over water. Doing it over water assumes that I have to hike or drive back up the mountain specifically to do a glider launch. In Annecy, for example, I might only get two attempts, maybe two or three heli-launches, and then the altitude is so depleted that I have to land again. That means if I live for doing Akroflüge all day, safely over water, I might get three, four, or five flights and then the day is over. And if I really want to spend a lot of time on Akrofliegen, I just have to do it somewhere where I can also recharge with thermals. Like the cracks probably do in Norgania, soaring up in ridge lift or in thermals, and then practicing over ground, not over water.

[00:19:27] But of course, it's best to have two rescuers with you. But clearly, the ground isn't as forgiving as a lake, where rescue teams might pull me out with a boat. The thought is already in the back of my mind. I try to pay attention to a certain minimum altitude so that I can get the glider out of extreme flight maneuvers properly, even if it collapses at some point. And if all else fails, I just trust the rescue and the fact that a forested area, which I had under me there, is still safer than, say, a densely built-up residential area.

[00:19:56] or if the landing isn't pretty, it's still, well, compared to the other landing options, one of the safer variants.

[00:20:03] **Lucian Haas:** When you look at your videos, you can see that you like to try a lot of things and try different things. You also do tandem, for example. You also do powered glider. You also do tandem powered glider, so to speak. There's one video where you can see you also do a lot of proximity flying, quite close over some small fields, but also as a pair under the powered glider, which you don't see that often.

[00:20:26] How did you end up getting into paragliding then? What drove you to do it?

[00:20:32] **Marlon Jonat:** So I'd love to tell you the story of how, and this was a very, very defining experience, how I stumbled into the sport when I actually had no contact with paragliding at all. I was having one of those real boring evenings, sitting at my computer at home and just clicking through YouTube a bit. And I came across a video by Jean-Baptiste Chandelier—or I don't know how you pronounce it correctly—but Jean-Baptiste makes these magnificent paragliding videos. And I got stuck on one of his videos. I think it was the "Touch" video, where he—it's breathtaking—where he really flies totally close to the buildings, dives through a swimming pool with his foot, and keeps flying. And he managed, with his style of videos, to inspire me so much that I said, hey, why am I not doing that? That looks so great. And for the first time in my life, I had a different perspective on paragliding.

[00:21:20] Until then, I have to admit, up to that point I didn't even know that you could...

[00:21:27] ...you can do paragliding. There's only the possibility of gliding down. And, well, I had no connection to the sport and thought it was maybe a bit of a... I really thought it would be a boring retirement sport with a nice view, but that it would be rather boring. And when I then saw in that video what's possible—that you can do cross-country flights, acrobatic maneuvers, crazy G-forces, and basically limitless possibilities in the hobby—I was so hooked that the very next click on the computer was to eBay Kleinanzeigen, and I wanted to know first, where can I find such equipment? And that evening, I got my first paraglider. There was a paraglider from 1989 for 60 euros. I bought it immediately and thought to myself, well, it is old, maybe it's not in the best condition anymore, but at least for practicing, for the first experiences, to get a feel for what it's like, that should probably be enough.

[00:22:15] **Lucian Haas:** The paraglider was from 1989. What year are we talking about here? When did you buy it? So, when was your first contact with the paraglider? That must

[00:22:23] **Marlon Jonat:** It must have been 2013.

[00:22:27] That was pretty old. Yeah, it was pretty old. Luckily, it arrived in really good condition. There was still about half a kilo of dune sand in it. The lines were completely frayed, and the previous owner I bought it from said he hadn't flown it himself in years and had hung up paragliding after just a few days of practice. And you could also see that it had been packed so clumsily; he had no idea how he actually had to pack this paraglider. And at that point, I had no idea how I had to unpack it either.

[00:22:57] So, we were at the lines, and on the first day when I actually wanted to fly, I drove to a colleague's farm—he's a farmer—and he has many areas where I could have ground-handled the glider. But the first day was spent entirely just untying knots. What I didn't know—I'd say from my current perspective it might have been about 20 minutes of work just to fumble through it—back then I thought it was a knot that couldn't be untied, and I opened all the line locks and took photos of them beforehand so I could remember which line level belonged where. By the time I had put it back together, the first flight day was basically already over.

[00:23:31] **Lucian Haas:** And on the second flight day, you first tipped all the sand out of the back of the glider. What happened next?

[00:23:37] **Marlon Jonat:** Exactly, that was right on the second day. I was so eager and happened to have the time to go back to the farm. And there was this very, very small hill. But back then, I couldn't yet estimate how much slope it needs. And this hill was so low that I could never have taken off there with that old glider. I mean, I think even with the best high-performers, even with the Enzo now, I wouldn't have had a chance there. It was too flat. But I kept holding the glider into the wind over and over. I didn't have a proper harness back then, but I had a climbing harness, like an industrial climbing harness, and then I just somehow attached the glider to my hip with two hardware store carabiners that aren't even suitable for climbing. And because I couldn't manage to pull it up crosswise or ground handle it normally, I hooked myself in backwards. So, in a way that I'm looking at the glider. And that worked out quite well.

[00:24:22] And then the wind kept getting stronger and stronger, to the point where I eventually worried that the glider would soon pull me across the field—or rather, in my ignorance, I thought, oh no, I hope I don't take off and fly away. Which, of course, as long as you're not attached, can't happen at all. Then I came up with the glorious idea to secure myself, and I had the anchor point on the climbing harness on my back, right between the shoulder blades, where I actually couldn't reach it myself. So, that dead point where you can't reach your back to scratch it. Then a colleague secured me to my car at the trailer hitch with a carabiner and a 20-meter long rope. The wind got stronger and stronger, and at first it was funny because I suddenly hovered in the air for a short moment due to the strong gusts. But it wasn't so funny anymore when eventually that really dark storm front that hit that day started roaring closer, and the gusts became so strong that I hung in the air permanently, and eventually, the 20-meter rope was completely taut.

[00:25:14] I was hanging vertically over the car and there was this lockout where the glider broke out to the side. Shit. Yeah, luckily it ended so mildly. The glider let me down relatively gently and then dragged me a bit across the field, and yeah, the colleague—there's even a video of it, I have to dig that out from the depths of my hard drive somewhere. Anyway, the colleague completely underestimated the seriousness of the situation and only realized, okay, I need his help, when I actually got louder. Because I couldn't even let down the line on my own. So I was trapped in the situation and completely dependent on him, and I was having trouble just keeping the glider on the ground myself. I didn't know yet that I could have also coiled the brake to hold the glider even more firmly, better, on the ground. That

[00:25:57] **Lucian Haas:** That means it was basically your first flight. Your first flight was a direct fixed-rope tow, but without the car moving, the wind just got so strong. It then lifted you up like a classic kite. Then you were hanging there in the air and it tilted off at an angle during the lockout. But you got out of there without any broken bones or anything.

[00:26:17] **Marlon Jonat:** Yeah, so if you ever see the video, it was really unspectacular. But exactly as you say, yeah, I was hanging there like a kite and then at some point it just went to the side and I couldn't stop this sideways movement of the glider. And luckily, it still held up surprisingly well even in that sideways movement. So I landed really, really gently. I didn't even have any bruises or anything. I was so... it ended so smoothly that I dared to go back to the farm the very next day and wanted to fly out there on the meadow again. And then again

[00:26:47] **Lucian Haas:** hung it on the car and then you guys drove again, or what?

[00:26:49] **Marlon Jonat:** The third day was the day we had better wind conditions, so significantly less wind. It was just enough for ground handling. And we said, yeah, I want to take off again somehow. How do we do that? The thing with the car worked, but since we have too little wind this time, we'll probably have to drive with the car to have more headwind to actually get into the air. So the whole thing was turned around, then I fastened myself to the front anchor point on my hip with a fixed line, without a pulley, without the possibility of releasing myself, with a rope that had an 8 mm diameter. It has a breaking load of over 800 kg. So anyone who flies a paraglider knows, you normally use a deliberate breaking point of something like 150 or 200 kg that you install in case something goes wrong, so that there's a weakest link somewhere.

[00:27:34] Anyway, they hooked me up to the car and my colleague sat in the driver's seat, rolled the window down, and I just said, "Yeah, give it some gas, faster, faster, faster." And when I finally got into the air—which, I should add, worked relatively soon after a few ugly attempts, I have to go back a bit, I had zero clue about the starting techniques at that point. When I watch the videos, it's all on video, I'm not even running the risers over my arm, which means I'm pushing forward with my arm, pushing the brake forward and the glider is basically braked while I accelerate, and I'm hoping the glider goes up, which it often didn't do, it just dragged along the ground behind me and every now and then it would actually get up. And yeah, with those few lucky attempts, it somehow worked. I was incredibly lucky that I bought this old glider, because I have to say to this day, I probably wouldn't have survived on any other, more modern glider.

[00:28:23] It was so sluggish, it had such stable canopy damping; it was so docile that it took a lot of abuse from me.

[00:28:31] **Lucian Haas:** So, those were your attempts—you had a colleague with you, did he say, "let me try too," or did he say, "wow, you just keep getting thrown sideways into the field, maybe you should just leave it"?

[00:28:40] **Marlon Jonat:** Yeah, at some point we really had it so that I had two or three good, reliable flights in a row where we went down the whole street until we hit the forest again, where we couldn't fly any further. Anyway, he also put in the effort, and it has to be said, the colleague had always been enthusiastic about flying, but at the same time, he also had extreme fear of heights and, yeah, so we finished him off, also with just a brief instruction, and he actually hadn't had any experience with a glider before, he had only seen me doing it the whole time and I had no idea how I was supposed to tow him, I only learned that by hanging on the back of the glider and then we buckled him in, hooked him up, and he already had his first objections and said, ah, somehow the trailer hitch, I'm somehow worried, the rope is so close to the ground and somehow closer to the tires, I don't know what he was thinking, but he preferred to have it on the roof rack and we said, yeah, well, he'll probably hold the roof rack, we fastened it on top, yeah, and then it starts and I still remember him telling me, yeah, you have to start off quickly at the beginning and then, yeah,

[00:29:38] I stepped on the gas relatively hard, the only problem is that my colleague in the back was so overwhelmed by his emotions and the situation that he couldn't give me any feedback at all that I was already way too fast. He was just overwhelmed, you can see it too, there's a video of it, how he shoots high into the air and in the next second, his girlfriend films it, she just says, oh man or oh crap or something, and in the next second the rope is so taut that the entire roof rack rips off the roof and flies past him like a projectile at a crazy speed, and you can see the girlfriend pans the phone further and you see how he's drifted sideways with the wind and then lands in a field with a tailwind without pulling the brake properly, and you just see him hit the ground in a running position in a cloud of dust in the field, luckily nothing happened to him, except that he probably had a mental shock.

[00:30:26] carried away by that, but it was such a dramatic experience for him, for the colleague. Now

[00:30:32] **Lucian Haas:** Did you eventually get your pilot's license and now fly completely officially and everything's good? Did your colleague continue flying, or was that the crushing experience where he said, never again?

[00:30:45] **Marlon Jonat:** Yeah, unfortunately, it didn't happen quite that fast for my decision to get the license. I also did a few flights on the same day, and for my colleague, that was enough for now. I—that was actually the decisive day when I got the first book on glider flying and read up more, and then I already knew, okay, I need a thinner rope, a longer rope, I need a tow release and things like that, but the logical step of doing the training properly unfortunately didn't come yet. But there were still a few flight days where my colleague was there again, and he had another stupid

experience; nothing happened and everything was okay, but he got into such a state of anxiety. And then there was a third incident where my colleague was actually at a flight school and inquired, and he did a few—yeah, the first days of the basic training—but then he dropped out and told himself, no, that's it, full stop, flying is unfortunately dead for me. And I find that very, very sad, because I believe to this day that fulfilling this would have been a lifelong dream for him, and I feel really sorry to this day that with my perhaps very unconventional way of teaching myself to fly, I stoked such a fear in him that he

[00:31:47] ...he wouldn't even agree to a tandem flight today, and I still ask him from time to time because I hope to reignite that enthusiasm in him, just a little bit. How

[00:31:58] **Lucian Haas:** Do you see these—I'll call them your "youthful sins" from today's perspective—if you look at them with all the flying experience you have now, would you say you can only put your hands over your head in disbelief, or would you say that it was somehow an important experience?

[00:32:12] **Marlon Jonat:** Probably both. Still, I wouldn't advise anyone to do that, because I have to say, so many lucky factors contributed to me sitting here healthy today. I don't think you can be that lucky a second time, having all these attempts one after another again. So, showing every single one of these cases would probably break the scope here, but at times, I had little money back then as a student and kept getting into the air using makeshift means. Very often I flew low to the ground, without a rescue, without solid knowledge, and I had so many line breaks behind the car where I—I had once, that was the first time I had a better glider and then I said, yeah great, with the better glider behind the car, we had a longer line, we got some straw binding rope from the farmer, there were two-kilometer rolls, that was great, we always cut off 500-meter pieces and then had 500 meters of tow line.

[00:33:03] We had a one-way road in the field that was two kilometers long, where we reached full release altitudes, so up to 500 meters, and then that first flight with this better glider was really like, suddenly a gust of wind hits. I also had a driver who was doing this for the first time, so of course with a cell phone connection so I could tell him over the radio, "you stop," or if the connection dropped, it was agreed that he would stop. We already thought we were approaching the thing more safely, but it was still far from safe. Then I had a line break with this rope and I reacted absolutely wrong or far too timidly to the much more dynamic glider. With the old glider from 1989, I hardly needed to brake, the canopy stood back up over my head and I had hardly any risk of a front collapse. Yes, and with the newer glider, which was then a Low Level B glider, it completely overshot me, flew forward, collapsed over a large area, and that was the first real front collapse I experienced at that point.

[00:33:56] I braked, and probably over-braked out of fear, and then basically stalled the glider in a tumbling and oscillating motion until it hit the ground, and I only made it out again with more luck than sense. I was stuck ankle-deep in a muddy field, but luckily I landed on my feet. I don't know how I survived all these situations, but if there's one thing I can take away from it, or one experience I can share, it's really this recommendation: Go to a flight school. It might not be quite as exciting, maybe not always as thrilling as teaching yourself, but you'll have a much longer time with what's there, and you'll be pointed directly to the important points that you should avoid.

[00:34:33] **Lucian Haas:** You could also say it was more luck than sense. By now, you've actually switched your brain on somewhere.

[00:34:41] If you look at youthful sins in a different way—today you work as a social worker in a youth welfare facility, so you deal with teenagers who might sometimes go overboard or have some weird ideas or whatever. As far as I know, you also go flying with the boys sometimes. To what extent does paragliding help you somehow to get in contact with them, or to teach them something, or whatever?

[00:35:08] **Marlon Jonat:** Yes, that is a really special highlight of my work. I am also very, very grateful to my employer for giving me this opportunity. Yes, I actually go flying with the boys relatively regularly, when the weather and time and other appointments allow, and then we take off in a tandem in Sauerland or somewhere else. And in the pedagogical work, that helps in a really significant way sometimes. There are also boys who are quite unimpressed by it or some just live in the moment, but for some, it has more depth. And it's just like this: anyone who has ever gone tandem flying or sat on the back of a motorcycle, for example, knows that you are completely at the other person's

mercy, or rather, you have to trust someone completely and give up all responsibility and control. And that's just how it is with paragliding too. And if the boys let you into that, to go into the air with me, and the topic of height—even if you don't have a panic-inducing fear of heights—is a topic that I think touches everyone somewhere.

[00:36:01] Up there, it's maybe comparable to the feeling of swimming way out into the sea alone. Suddenly, you're far away from other people. You're in a situation where you can't just get back to solid ground that quickly. And I do believe that does something for the boys. That's a level of depth in social work. We also have conversations up there. So, interpersonal small talk, which sometimes has an unexpected depth that leads to changes. And I have real highlight moments, I can't recount them so specifically right now. But really beautiful situations have arisen, and I notice that the boys might have a certain different approach to me because of it, where I notice they trust me or confide in me in a way I haven't experienced before in our normal pedagogical interaction.

[00:36:45] **Lucian Haas:** Now you also have another job, which I think is your main one. You're a yoga teacher. Are there things where, from your perspective, you benefit from yoga in some way while flying, or perhaps vice versa?

[00:36:57] **Marlon Jonat:** Definitely. I think that's one of the things I've taken away from yoga in particular. I believe a practiced yogi is able to bring a certain sense of calm and composure even in very tense situations, whether it's mental or physical tension. And I think that's a skill that is essentially important for paragliding. I notice time and again that there are some pilots who might fly well, but in situations where it really comes down to it—when the turbulence is so strong that you no longer feel comfortable and you're pushed out of your comfort zone—some of them tense up. They react too little, are rigid, or overreact. And I think yoga has helped me a lot to remain calm, composed, and equally capable of taking action in those situations, and to approach them very deliberately.

[00:37:46] And I've said that quite often in other interviews as well. When it comes to paragliding, especially when things get a bit sketchy—I've had flights in stronger thermals where I felt like I was no longer in control, or in strong winds where it suddenly happened—it helps me to keep my cool and everything seems a bit slower. It's almost as if I have more time for my decisions and my actions. I think that has helped me several times to safely get back down to the ground.

[00:38:14] **Lucian Haas:** Well, yoga is your profession, the one you make money from. To what extent is your YouTube fame also bringing in anything financially by now?

[00:38:25] **Marlon Jonat:** I've always actually tried to keep paragliding as a hobby; I learned or realized that back when I was doing yoga, and it also started out as a hobby. But at some point, it took on a slightly different character because yoga also became a job somewhere. And that's what I actually wanted to avoid with paragliding. I don't think it's possible to avoid it completely anymore. On the one hand, of course, I get tiny amounts of income from YouTube ad posts. However, when I calculate that against the hours of work I spend on video production, I'd be better off looking for other options as a one-euro-jobber. So, I'm really in the cents range there. Otherwise, it's true that I'm getting more inquiries for tandem flights now. Until now, I've only done that for friends and family, and it's only in the last year that I've had a handful of tandem flights.

[00:39:14] The inquiries are piling up, but I don't want to turn this into a job where I say, okay, I have to crank out 10 tandem flights next week. That wouldn't be my thing. But it does happen more often now that I do the odd tandem flight here and there, especially when there are special issues—like, they're life wishes and dreams for someone who feels particularly spoken to by my videos. I don't see myself as a commercial tandem pilot who's just billing hours. Nor do I intend to become a flight instructor, even though I think that would be a nice fulfillment. I think I'd get spread too thin with all the different topics I have in my life. Besides my other jobs, it's very, very important to me that I can still properly enjoy my own flying time. Also just on a solo glider, or a power glider, or on whatever glider.

[00:39:59] **Lucian Haas:** In the future, you'll only be able to perceive Marlon Jonat in the paraglider field mainly as the vlogger. At this point, I want to play a little game with you, specifically regarding your vlogger work. You are a person who can speak well.

[00:40:13] **Marlon Jonat:** You're saying, let's see.

[00:40:16] **Lucian Haas:** Yeah, but do you also remember all the stuff you're saying? I'm just going to give you a few short quotes from some of your films now, and you can tell me which movie it is. I...

[00:40:28] **Marlon Jonat:** I'm curious, because I've definitely watched those films dozens of times myself during production. I'd like to hope and guess that I have a good feel for them.

[00:40:37] **Lucian Haas:** I'm curious. Let's just get started. Quote 1: This is paragliding porn, but of the highest quality.

[00:40:46] **Marlon Jonat:** Takeoff at 30, so a thermal takeoff on the 30-meter hill. I remember that perfectly. It was a breathtaking moment. It was really great. The hill was so difficult, really just to soar there, and we had a relatively gentle wind. And I know exactly what the situation was. I gained a bit of altitude and was then able to execute my plan and fly further forward. I was able to reach an Akrofliegen that I otherwise wouldn't have reached. And suddenly I reached a real "Knallerbad," just as I had estimated the day with, I think, 6 meters per second and it's going up. And yes, that's exactly where the quote came from in that scene. Very cool.

[00:41:19] **Lucian Haas:** Another quote from that. Maybe you can describe the scene there too. It says, "I still think playing dead and keeping quiet is better." Oh man, that one's tricky. "I still think playing dead is better." It's still the same movie. It's a scene where you're watching two deer. Ah

[00:41:35] **Marlon Jonat:** So, yeah, exactly. Right, I remember. Yeah, that was probably because it wasn't directly about the flying itself, but the stuff around it. That was incredible. So apparently, that was an area that was heavily frequented by wildlife. And I saw several deer down there that day. And yeah, suddenly they—probably they thought I was a bird of prey or something and they definitely screamed really loudly. And I had never heard a fawn scream until that point. It really sounds almost like a human scream. And I kept looking down and could hardly spot them in the tall grass until I finally saw it. And yeah, I have to say, I thought that was a very bad strategy, that little fawn screaming around there. And that's when I just said, I think the strategy of keeping quiet or whatever it is you just said is even better.

[00:42:22] **Lucian Haas:** Staying still and keeping your mouth shut is much better in that case. Exactly. Now let's move on to another film and another quote from it. You can say which film it is. The quote is "72 km/h without a speed bar." Well, then let's get started.

[00:42:36] **Marlon Jonat:** I think that's the movie where I flew from Detmold to Münster in 3 hours, or something over 3 hours. We had a strong tailwind. Yes, exactly. Exactly, we had a strong tailwind and I already know that without the speed bar, on the Enzo—which is a hot glider—I already had 72 km/h, and I think that was definitely consciously perceived as my fastest flight until then. And then I stepped on the speed bar and could hardly believe it. I don't remember exactly what the top km/h was, but probably around 90 km/h, maybe even slightly over. That went really well.

[00:43:07] **Lucian Haas:** Another quote from this film says that we men, I think, aren't made to do multiple things at once. Now you're filming, talking, flying—all at the same time. Are you not a man?

[00:43:22] **Marlon Jonat:** Yeah, well said, I am a man. I think my thermal also confirms that. No, but I think maybe it's not necessarily sensible to do so many things at once. I have to be completely honest, that's a compromise; if you try to combine so many things while flying, you make certain sacrifices. If I try to make high-quality statements and comments at the same time, and I want to center the thermals, and I want to fly safely, and I want to watch the airspaces and everything else, that really becomes a lot, and that's why unfortunately not everything can happen at the same time. And at that point, it was just too much. I had to, I was still focused on my colleague who was standing on the ground, I wasn't at such an altitude myself yet that I could say, yeah, I can take off now.

[00:44:07] So I was still looking for thermals. Then there was so much wind that I sometimes needed the speed bar to move forward. It was still quite turbulent. Yeah, and my girlfriend called, and this is also often criticized in my videos—just like with other things like driving, that you shouldn't be on the phone. You just shouldn't do that in the air either. And I'm torn about it. I think it's a nice way to communicate and, up there, maybe differently than over the radio—to somehow send messages—you should still choose carefully which situations you go to your phone for and

which ones you maybe don't. Yeah, but maybe I do have certain multitasking skills as a man.

[00:44:43] **Lucian Haas:** Okay. Here's another example from a movie. Maybe you'll get a slightly different perspective on your multitasking skills there. It says, "I've had enough, I need to focus on flying."

[00:44:56] **Marlon Jonat:** Oh, that's tough, yeah. I'm fed up.

[00:45:00] No, I need your help. Tell me where that was.

[00:45:03] **Lucian Haas:** Yes, that's the long flight where you flew almost to the Belgian border. There was apparently a situation where you got pretty low and had to work your way out of it. And you apparently didn't want to comment anymore, but really wanted to focus on the thermal to manage to get back up at all.

[00:45:20] **Marlon Jonat:** Yeah, that's right. A super exciting low-safe, I remember. It was really great. The tension was very, very high because I had a day where I really had a lot of time behind me. And then after 40, 50 km/h it went down so rapidly that I, I didn't want to face it. And I was so tense, I still remember that. I wanted to fight out of this thermal at all costs and get back up and keep flying, so I then said, no, come on, I'll drop the commentary now just to dial down a bit that multitasking we just discussed and to say, no, now only the thermals flying counts and then it's more important for me to keep the flight going than to express my thoughts and comments here right now. Next quote. 40 km/h,

[00:45:57] **Lucian Haas:** but backwards.

[00:45:59] **Marlon Jonat:** Yeah well, that was the flight where I took an absolute risk in a flight area—uh, what was it called again? Saint-Hilaire? Saint-Hilaire, exactly, where I flew in Saint-Hilaire. It was a borderline announced day. There was a certain Föhn forecast and it was also totally stupid because this huge valley in Saint-Hilaire basically offers up that Föhn penetration. Anyway, we had great conditions at the launch site and even though you can't see it in the video, there were still pilots flying ahead of us and we really thought maybe it was still manageable. We also spoke with others down at the launch site; they told us their concerns too, but said, yeah, if it doesn't get too high, it'll probably still be doable. But you could already notice a lot of "ifs" there and maybe, as a sensible pilot, you actually should have left the glider in the harness, in the backpack, and stayed on the ground.

[00:46:54] We didn't do that, we took off. The others eventually got sorted and washed out in very, very gentle wind, and then at some point I dug out a very weak thermal that kept getting stronger, and then it hit hard on hard. I was then pushed into an altitude by the thermals where the Föhn wind was totally penetrating, and that was a very, very sharp and frightening experience with the Enzo. I didn't dare to hit the speed bar, but if you know the Enzo probably already flies at a trim speed of 40, 45 km/h on its own, then I had 34 km/h of backward travel, which means I had wind gusts well over 70 km/h up there, and that was really very frightening. Above all, at that point I didn't know if the wind was penetrating at the full altitude, and I had hoped that there would be less wind further down and I could fly ahead, which did work out, but until the point where I finally managed to get down, I have to say, I was probably more tense than in any of the other flights.

[00:47:47] **Lucian Haas:** What did you learn from that for yourself? Did you say, okay, I need to look at the high-altitude wind forecasts a bit more closely? Yes, that saying...

[00:47:55] **Marlon Jonat:** preferring to stand on the ground and want to be in the air, rather than being in the air and wanting to be on the ground—that became very clear to me again that day, and it's still an issue that concerns me and probably many other pilots, especially if you've taken a certain amount of time for the ascent, if you've put in a certain amount of effort to get to the launch site, and then it doesn't look flyable at the launch site. To really say, no, come on, it might be possible, but it might not be the safest or most comfortable flight, and then really saying, no, come on, I'll skip the flight today in favor of many more flights in the future—that's an important decision, and every now and then I manage to do that quite well, to really say, no, come on, that's it. But I still catch myself on flight days at least trying it out, and then after a short, really

[00:48:43] ...a very frightening moment, then somehow aborting the flight and saying, no, come on, it's nothing, but I'd like to develop myself further so that I can say, no, come on, it's not flyable, even while still on the ground. I shouldn't always have to be the one to go out and test it myself; I don't think that's good in the long run.

[00:48:59] **Lucian Haas:** Let's get to the last example of this game, quote, "Shit guys, I have to call it."

[00:49:04] **Marlon Jonat:** Shit, no, that doesn't ring a bell for me.

[00:49:06] **Lucian Haas:** Well, to be honest, I've led you into a bit of a trap there; that's not an original quote from you, but we're reaching the end of our podcast now, so you can go ahead and say that as a quote—it's your call. Okay, yeah, shit guys, I have to wrap this up. Great, thank you, and yeah, I wish you many more good flights in the near future and I'm looking forward to the next videos that will probably appear on your channel mainly next year, when it's thermal again.

[00:49:33] **Marlon Jonat:** Luckily, I've done some prep work, so you can look forward to new videos over the winter too, but thanks a lot for the invitation, Lucian, I really enjoyed it, and I'll say see you soon.

[00:49:48] **Lucian Haas:** That was Marlon Jonat in conversation with Lucian Haas. If you want to watch Marlon's videos now, you can easily find his channel by searching for the name Marlon Jonat on YouTube. The corresponding link can also be found in the show notes of this episode of Podz-Glitz on the Blueglides blog.

[00:50:09] If you've listened this far, I assume you enjoy the Podz-Glitz podcast as well. If you want to continue hearing stories from the world of paragliding in the future, then please become a supporter of Podz-Glitz and Blueglides. The podcast and the blog are a professionally produced offering that costs nothing at first glance, but still requires financial support to remain free and without intrusive ads in the long run. Your advantage is that you don't have to enter into any subscriptions or other obligations. You can choose your contribution amount completely freely, even though I recommend one euro per podcast episode and two euros per reading month on Blueglides as a guideline. Payments are very simple via PayPal or bank transfer. You can find the relevant details on the Blueglides website.

[00:50:56] Thanks in advance for the support. See you 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 #17 : Marlon Jonat atteint avec ses vidéos de vol sur Youtube une grande communauté de fans, bien au-delà de la scène du parapente.

Le plaisir de la pratique du parapente ne trouve pas seulement son accomplissement aujourd'hui dans les airs, mais souvent aussi devant l'écran. Sur des plateformes comme Youtube, il existe des centaines, voire des milliers de vidéos que des pilotes ont capturées avec leurs caméras embarquées, légèrement montées, accompagnées de musiques parfois plus ou moins adaptées, puis mises à la disposition du grand public sur Internet. Certaines d'entre elles sont artistiques, drôles, tout simplement belles ou même vertigineuses, donc d'une manière ou d'une autre assez attrayantes pour susciter quelques vrais moments de nostalgie devant le moniteur. Et pourtant, beaucoup de ces vidéos semblent d'une certaine manière interchangeables en masse.

L'un de ceux qui a réussi à se démarquer de la masse et à bâtir une véritable communauté de fans avec un style tout à fait unique est Marlon Jonat. L'homme de 30 ans pratique le parapente depuis six ans et avait presque toujours une caméra avec lui dès le début. Désormais, il prend le vol avec trois ou quatre caméras à la fois. C'est ainsi qu'il documente ses aventures en vol de distance et en acro – non seulement en image, mais aussi avec un bon son. Car il commente toutes les expériences en direct pendant le vol : avec éloquence, sans filtre et avec audace.

C'est tellement authentique et sympathique que la chaîne Youtube de Marlon a bondi à presque 20 000 abonnés cette année. Certains films y ont déjà été visionnés plus de 200 000 fois. En tant que vidéoblogueur, Marlon transmet la fascination du parapente à de nombreuses personnes, bien au-delà de la scène classique du parapente.

Dans ce dix-septième épisode de Podz-Glitz, Marlon Jonat raconte comment il est devenu une petite star YouTube de la scène et quel énorme travail se cache réellement derrière ses films. Parallèlement, il donne également un aperçu d'autres aspects de sa vie : notamment comment ses premières tentatives de vol en solo ont failli finir en désastre, et comment le loisir du parapente se répercute désormais sur ses véritables métiers de travailleur social et de professeur de yoga.

Chaîne Youtube de Marlon Jonats : <https://www.youtube.com/channel/UCbpuDwWZrjrbx7oEGl7X6Sw>

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 :

Blue Adventures - Musique libre de droits de <https://audeeyah.de>

Licence : CC BY (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>)

Marlon Jonat atteint avec ses reportages de vol sur Youtube une large communauté de fans, bien au-delà de la scène du parapente. Dans le podcast, il raconte comment cela s'est produit.

Marlon Jonat dans son élément : en tant que reporter volant de ses propres vols. // Quelle : M. Jonat

Veux-tu entendre d'autres histoires du cosmos du parapente ?

Source : <https://lu-glitz.blogspot.com/2019/11/podz-glitz-17-der-vlogger.html>

Transcript

[00:00:03] **Marlon Jonat:** Je me rappelle que la vidéo n'avait que quelques vues le premier jour, puis ça a augmenté un peu chaque jour, et après deux semaines, il y a eu soudainement un jour où ça a complètement explosé et je ne savais pas du tout comment ça arrivait.

[00:00:17] **Lucian Haas:** Podz-Glīdz, le podcast Lu-Glīdz.

[00:00:20] **Marlon Jonat:** Des histoires du cosmos du parapente.

[00:00:24] **Lucian Haas:** Aujourd'hui, avec Marlon Jonat et Lucian Haas au micro.

[00:00:32] Aujourd'hui, le plaisir du parapente ne se trouve pas seulement dans les airs, mais souvent aussi devant un écran. Sur des plateformes comme YouTube, il existe des centaines, voire des milliers de vidéos où des pilotes ont capturé des images avec leurs caméras embarquées, les ont montées, ajoutées une musique plus ou moins adaptée, puis les ont mises à disposition du grand public sur Internet. Certaines sont artistiques, drôles, tout simplement belles ou même vertigineuses, donc d'une manière ou d'une autre assez attrayantes pour offrir quelques vrais moments de rêve devant le moniteur. Pourtant, beaucoup de ces vidéos semblent d'une certaine manière interchangeables dans la masse. L'un de ceux qui a réussi à se démarquer pour bâtir une véritable communauté de fans avec un style tout à lui, c'est Marlon Jonat.

[00:01:17] Le trentenaire pratique le parapente depuis six ans et a presque toujours eu une caméra avec lui dès le début. Désormais, il décolle avec trois ou quatre caméras à la fois. C'est ainsi qu'il documente ses parcours — et ses aventures en Akro — non seulement en image, mais aussi avec un bon son. Car il commente toutes ses expériences en direct pendant le vol. Éloquent, sans filtre. Et impertinent. C'est tellement authentique et sympathique que la chaîne YouTube de Marlon a bondi à près de 20 000 abonnés cette année. Certaines vidéos ont déjà été visionnées plus de 200 000 fois. En tant que vidéoblogueur, Marlon transmet la fascination du parapente à un public bien au-delà de la scène du parapente classique. Dans ce 17e épisode de Podz-Glīdz, Marlon Jonat raconte comment il est devenu une petite star YouTube de la scène et quel travail colossal se cache réellement derrière ses films.

[00:02:10] En plus, il donne aussi un aperçu d'autres aspects de sa vie, comme la façon dont ses premières tentatives de vol en solo ont failli finir en désastre, et comment le hobby du parapente influence désormais ses vrais métiers de travailleur social et de professeur de yoga.

[00:02:31] Marlon, c'est quoi cette sensation de devenir soudainement une sorte de star YouTube au sein de la communauté du parapente en si peu de temps, avec parfois plus de 100 000 vues pour une seule vidéo et bientôt 20 000 abonnés sur ta chaîne YouTube ?

[00:02:47] **Marlon Jonat:** Oui, je pense que je ne peux pas encore décrire précisément ce que ça fait. Ça varie aussi énormément selon le contexte dans lequel je me trouve. Parfois, quand je suis dans ma routine habituelle ici, dans le quotidien, je ne m'en rends même pas compte. C'est seulement quand je m'assois vraiment devant l'ordinateur ou que je regarde mon téléphone et que je vois qu'il y a beaucoup de messages ou beaucoup de commentaires sous les vidéos. Mais par exemple, pendant mes dernières vacances, où j'étais avec quelques amis en Italie, à Bassano, c'était vraiment inhabituel. On est au décollage et d'un coup, d'autres personnes sortent leur téléphone et te filment pendant que tu décolles, alors que je ne suis en fait qu'un pilote parmi d'autres là-bas. Et puis, on vient te voir sur la zone d'atterrissage, quelqu'un a demandé s'il pouvait prendre une photo avec moi. C'est vraiment, vraiment inhabituel. Mais jusqu'à présent, je suis très agréablement surpris.

[00:03:33] Les gens sont tous super sympas et positifs, et ils s'intéressent toujours à ce que je fais. Et de ce point de vue, je dois dire que c'est une super sensation. C'est excitant, inhabituel, mais j'aime bien me laisser porter par ça.

[00:03:45] **Lucian Haas:** Comment est-ce arrivé au final ? On ne prévoit pas forcément de devenir une célébrité YouTube, du moins dans les cercles du parapente. Qu'est-ce que tu avais prévu ou imaginé pour cette chaîne YouTube au début ?

[00:03:56] **Marlon Jonat:** Je ne pense pas avoir eu un vrai plan. Je me filmais déjà depuis longtemps. Et puis je me suis dit que c'était dommage de laisser toutes ces données traîner sur mon PC. Alors j'ai commencé à les mettre un peu mieux en forme et, au début, j'ai juste fait des montages sans commentaire. Et oui, ça a marché, disons, comme ci comme ça. C'étaient des vidéos très insignifiantes sur YouTube qui se perdaient simplement dans la masse. Et puis, à un moment donné, je crois que c'était en avril de cette année, j'ai commencé à mettre en forme un vol de distance comme une vraie vidéo, un vlog. À commenter et à partager mes pensées avec les gens. Et ce sont ces vidéos qui ont vraiment, oui, fait le buzz.

[00:04:41] **Lucian Haas:** sur YouTube. Oui, ça a explosé en très peu de temps. Alors, qu'est-ce qui s'est passé pour toi quand tu as vu, genre, d'un coup, tu n'as plus seulement six spectateurs, mais peut-être 6 000 ou quelque chose comme ça ?

[00:04:53] **Marlon Jonat:** Ouais, c'était super passionnant. Je m'en souviens encore très bien. Surtout que ce n'était pas du genre, je mets la vidéo en ligne et d'un coup les vues explosent, c'est venu petit à petit. J'avais déjà deux autres vidéos de vol de distance en ligne, mais qui avaient été enregistrées avec un son pourri. Et c'était pas très agréable à regarder. Enfin, la vidéo qui a vraiment percuté, c'était celle où j'ai fait le trajet Detmold-Münster en trois heures. Enfin, je me rappelle que la vidéo n'avait que quelques vues le premier jour et que ça augmentait un peu chaque jour. Et puis, après deux semaines, il y a eu un jour où ça a carrément explosé. Et ce jour-là, je crois qu'il y a eu 34 000 vues sur la vidéo. Je ne comprenais absolument pas ce qui m'arrivait. Le téléphone n'arrêtait pas de sonner et je recevais des messages : encore un abonné.

[00:05:38] Encore un commentaire, encore un like. Et oh, je ne savais vraiment pas ce qui se passait. C'était comme si j'étais dans une bulle. On pouvait à peine le croire.

[00:05:47] **Lucian Haas:** Tu fais des vidéos très particulières. Ce qui est particulier, d'une part, c'est que tu filmes toujours avec trois caméras. C'est très complexe. Mais surtout, tu commentes constamment tes actions en direct. Et comme ça, tu restes très sans filtre et tout cela paraît très authentique. Comment es-tu arrivé à ce format, où tu dis vraiment que tu joues le rôle de commentateur en direct dans tes films ? Ce n'est généralement pas du tout le cas dans les autres vidéos de parapente sur YouTube. Il n'y a juste que de la musique en fond, une belle musique. Mais qu'il y ait quelqu'un qui parle tout le temps, c'est... Oui, comment est-ce que tu en es arrivé là ?

[00:06:19] **Marlon Jonat:** Je ne peux pas vraiment juger d'où ça vient avec le recul. Je me suis juste dit que je voulais capturer le sentiment de faire du parapente sous tous les angles. Et je voulais donner une vision globale. Genre, ce que ça fait vraiment d'être assis dans le sellette, de piloter avec les commandes, mais aussi le point de vue que j'ai. Et je me suis vite rendu compte que j'avais besoin de plusieurs caméras. Et puis j'ai trouvé cette perspective de poursuite tellement belle parce qu'elle capture aussi cette sensation de planer. Et là je me suis dit qu'il me fallait une perspective qui montre mes émotions et ma gestuelle d'une certaine manière. Genre une caméra selfie qui me filme. Une fois ce que je vois et perçois exactement à l'instant présent. Mon regard, comme une perspective POV. Et puis je me suis dit que cette caméra selfie, cette caméra de poursuite, il me la fallait aussi absolument derrière.

[00:07:03] C'est comme ça que ça a commencé. Je pense que je suis de nature plutôt communicative et j'ai juste commencé à parler sans réfléchir. J'ai essayé de partager un peu mes pensées avec les gens qui regarderont les vidéos. Et oui, c'est comme ça que ça s'est fait, petit à petit.

[00:07:20] **Lucian Haas:** À quel point est-ce laborieux pour toi, au final, au niveau de la production vidéo ? Tu dis que tu voles avec ces trois caméras. Ça veut dire que tu as filmé tout le vol trois fois. Si on dit que tu voles cinq heures, alors tu as au moins 15 heures de matériel vidéo rien que pour ça. Est-ce que tu visionnes tout ça après ? Comment est-ce que tu procèdes ?

[00:07:40] **Marlon Jonat:** C'est, enfin, tout ce qui entoure le vol qui représente vraiment une tonne de travail. Je dois avouer que pendant le vol lui-même, je n'ai eu jusqu'à présent quasiment aucune complication. Bien sûr, la caméra de poursuite s'est déjà coincée quelque part entre les suspentes. Jusqu'ici, tout s'est déroulé de manière très banale. Mais ce qui est vraiment gênant, c'est que j'ai besoin d'au moins 20 minutes de préparation en plus au départ, parce que je dois d'abord fixer toutes les caméras pour qu'elles ne s'emmêlent pas. De temps en temps, j'ai des annulations de décollage

parce que la caméra de poursuite se décroche au démarrage. Parce que le décollage pose des difficultés. Je dois m'assurer que la batterie externe est chargée, que toutes les batteries sont chargées. Je capture aussi le son en externe pendant le vol maintenant. Et c'est déjà beaucoup de choses périphériques, ce qui est aussi agaçant. Mais quand je finis la vidéo chez moi après, je sais pour quoi ça en valait la peine.

[00:08:19] **Lucian Haas:** Combien de temps est-ce que tu mets pour monter un film comme celui-là ? Prenons par exemple celui où tu as volé de Detmold à Münster. Ça fait presque 30 minutes de vidéo à la fin. Ça représente combien d'heures de travail ? 30 minutes de vidéo... Est-ce que ça fait environ 30 heures de montage ? Parce qu'on dit souvent qu'une minute de montage correspond à une heure de travail.

[00:08:40] **Marlon Jonat:** J'ai peur que ce soit encore un bilan très positif. Je n'arrive malheureusement pas encore aux 30 heures. Je pense que pour cette vidéo en particulier, c'était l'une des premières sur lesquelles j'ai vraiment mis tout mon cœur. Par contre, je dois préciser que je ne sortais pas du tout de cette scène et j'ai dû me plonger dans cette vidéo et tout bidouiller au début. Et même maintenant, je dirais que j'ai besoin de beaucoup de temps. Pour des choses qui vont peut-être très, très vite pour d'autres, j'ai encore besoin beaucoup plus de temps. Et je pense avoir investi environ 80 heures de travail pour cette vidéo. Donc c'était vraiment, vraiment beaucoup de travail.

[00:09:15] **Lucian Haas:** Est-ce que tu es devenu plus rapide depuis, puisque tu dis que c'était au début et que ça prenait vraiment beaucoup de temps ? Tu dis maintenant, bon, au lieu de 80 heures, il ne me faut plus que 60 heures pour une vidéo de 30 minutes ? Est-ce qu'on peut voir une progression ?

[00:09:26] **Marlon Jonat:** Oui, c'est à peu près comme tu le décris. On voit les progrès, mais ça demande toujours énormément d'efforts. C'est pour ça que je n'arrive malheureusement pas à aller plus vite qu'environ une vidéo par mois. Parce que j'ai encore deux autres boulots et d'autres domaines de ma vie que je veux aussi gérer. Et pour que ça reste un plaisir, je ne peux m'y consacrer que quelques heures par jour. Du coup, je n'en fais qu'environ une par mois. Si ça se passe bien, peut-être deux par mois. Et je dois avouer que le plus gros investissement en temps, c'est vraiment mon propre perfectionnisme. On aurait probablement pu mettre la vidéo en ligne après 40 heures de travail. Mais il me manquait encore ce petit dernier détail, la touche finale.

[00:10:06] **Lucian Haas:** Ce qui est frappant dans tes vidéos, surtout quand on les compare à d'autres vidéos de parapente classiques, c'est ce son particulier, vraiment de bonne qualité, surtout la voix. On peut toujours mettre de la musique propre en dessous, mais toi, on ne t'entend pas comme si tu étais brouillé par le vent ou autre chose en plein vol, tu es juste clair. On entend ou on comprend ta voix super distinctement. Est-ce que tu as un équipement spécial pour ça ou une méthode particulière pour le post-traitement ?

[00:10:34] **Marlon Jonat:** Alors, j'utilise un logiciel de montage vidéo, Adobe Premiere Pro. Et là, j'ai plusieurs options pour faire des choses. Je ne le savais pas au début. J'aurais pu optimiser nettement les premières vidéos. En général, c'est la base, je baisse juste un peu les basses dans l'égaliseur. Et là, le bruit du vent, surtout quand on a un bon système audio, est déjà un peu moins présent. Et ensuite, je joue un peu avec l'égaliseur. Mais ce qui a vraiment fait la plus grande différence, c'est d'utiliser un micro externe. Prendre un enregistreur externe. Au début, je n'avais que la GoPro, surtout la caméra sur le casque, combinée avec une bonnette anti-vent. Ça donnait déjà des pistes audio assez correctes. Mais maintenant, j'ai un micro shotgun qui est quasiment dans mon cockpit et orienté vers moi.

[00:11:20] Et c'était une sorte de bricolage que j'ai conçu moi-même. J'ai pris une bouteille de Coca, je l'ai coupée. Le micro est à l'intérieur et il y a deux bonnettes par-dessus. Et c'est quasiment dans une zone protégée du vent dans le cockpit, ce qui est orienté vers moi. Et avec ça, je dois dire que l'enregistrement sonore en vol est déjà très...

[00:11:38] **Lucian Haas:** D'accord. Changeons un peu de sujet. Quand on regarde tes vidéos sur YouTube et qu'on lit tous les commentaires, on voit que ces films ne sont pas seulement regardés par des parapentistes, mais aussi par des gens tout à fait normaux qui sont tombés dessus par hasard et qui restent captivés. Est-ce que, quand tu fais tes vidéos maintenant, tu as aussi ce genre de spectateurs en tête et tu te dis : « Je dois expliquer des trucs en plus pour le commun des mortels » ou quelque chose comme ça ? Ou est-ce que tu te dis simplement : « Je filme, je monte, je parle comme ça me vient, et c'est ce que ça donne » ?

[00:12:18] **Marlon Jonat:** Oui, ce sont des décisions à la fois conscientes et inconscientes. Je veux dire, dans la situation elle-même, je ne suis qu'un humain, le pilote Marlon, qui vole et qui parle avec ses propres mots. Et c'est après, au montage, que je sélectionne vraiment : d'accord, quelle histoire je veux raconter, où je vais plus dans les détails ou où je veux peut-être raccourcir un peu au profit du suspense. En tout cas, j'aimerais beaucoup m'adresser aussi aux non-pilotes et il est important pour moi de présenter le parapente de manière à ce que l'on puisse comprendre l'histoire qui se déroule, peut-être sans connaître tous les termes techniques.

[00:12:52] **Lucian Haas:** Quand on a une telle portée, même auprès des non-pilotes, ça implique en fait une responsabilité, parce que tu montres comment on fait du parapente, mais tu pourrais aussi montrer les aspects négatifs du parapente. Enfin, des trucs qui peuvent mal tourner et qui peuvent avoir un impact négatif sur la perception du public. Dans ta grande vidéo de vol de distance — c'était une grande vidéo de vol de distance, tu as volé de Detmold jusqu'à presque la frontière belge, sur plus de 200 kilomètres. Il y a par exemple une scène où tu t'es approché assez près des nuages. Et ce qui a... qui a aussi suscité des commentaires assez critiques sur YouTube, mais autant que je sache, le DHV s'est même écrit pour dire : « non, non, non, on ne devrait pas montrer ça ou surtout pas le faire. »

[00:13:41] Comment gères-tu ce genre de critiques ?

[00:13:44] **Marlon Jonat:** Oui, tu abordes là un sujet vraiment délicat. Et surtout quand on est, disons, un peu plus exposé et qu'on a une telle portée avec les vidéos, c'est vraiment quelque chose. J'ai eu des échanges écrits il y a quelques jours à cause de cette histoire de vol dans les nuages. Ça ne me laisse pas vraiment tranquille. Donc, je vais en tout cas essayer de réfléchir à mon comportement et de reconsidérer mon infraction dans ce cas précis, et je n'ai plus fait de vols dans les nuages depuis. C'est difficile, bien sûr. Dans la situation, je sais que j'étais très euphorique et je me suis simplement laissé emporter, comme je l'ai écrit aussi, par la thermique et ma propre euphorie. Et oui, je n'ai peut-être pas anticipé aussi loin que j'aurais dû. J'ai pensé que le côté positif, cette expérience de savoir ce que ça fait de plonger dans un nuage et d'en sortir, que c'était ce qui passait avant tout.

[00:14:37] Mais bien sûr, quand je touche autant de monde, j'ai une certaine responsabilité en tant que modèle. Et si je montre un tel comportement, c'est comme si je l'approuvais. Si tout le monde faisait ça, ça finirait forcément par causer des accidents, à court ou à long terme. Surtout des collisions avec des planeurs ou d'autres comportements de circulation. Ou aussi avec les usagers de la route qui ont le droit de voler à travers les nuages. Là, ça devient compliqué. Donc j'essaie de me contrôler au mieux et de mieux gérer ça à l'avenir pour qu'il n'y ait plus aucun autre dépassement de règle.

[00:15:08] **Lucian Haas:** Est-ce que tu vas voler avec la "ciseaux" en tête à l'avenir en te disant : « Oh, cette scène, il faut que je l'élimine absolument, c'était encore une fois de la merde » ?

[00:15:15] **Marlon Jonat:** En fait, je vais un cran plus loin et je me dis que je ne dois pas seulement couper la scène, mais que j'essaie d'éviter toute la zone. Enfin, je ne veux évidemment plus du tout entrer dans le nuage. Je suis aussi là. J'ai testé un appareil d'un collègue qui utilise Fanet et Flarm. Au cas où on se ferait aspirer dans le nuage par accident, ce qui peut tout à fait arriver, même si c'est peut-être une action rare. Mais je me sens quand même mieux quand on a un système de sécurité avec soi, qui peut peut-être informer les autres usagers là-haut de ma position actuelle. Que quelqu'un est peut-être sur une trajectoire de collision dans le nuage et qu'on ne peut pas voir. Mais en fait, j'essaie d'éviter complètement cette situation.

[00:15:50] **Lucian Haas:** Est-ce que tu as maintenant la caméra avec toi à chaque vol ? Ou la caméra, pour ainsi dire ?

[00:15:57] **Marlon Jonat:** Au début, c'était comme ça, avant l'époque YouTube. J'avais vraiment une caméra avec moi presque à chaque fois. Juste pour pouvoir peut-être repasser le vol le soir, pour voir ce qui s'est bien ou mal passé. Je prends encore la plupart du temps une caméra. Mais généralement une seule, peut-être une deuxième caméra au cas où il se passerait quelque chose. Et en vol, il arrive souvent qu'il se passe des choses imprévues. Mais c'est vrai que quand je dis que la journée s'annonce prometteuse ou que j'ai un événement spécial, alors je précise bien : oui, là, je prends vraiment les trois caméras. Éventuellement, il y a même parfois une caméra 360 degrés en plus qui est utilisée. Donc peut-être même une quatrième caméra. Mais je prépare ça. Et c'est important pour moi parce que je remarque qu'il y a tellement de travail derrière, que ça ne paraisse pas étouffant, que ça ne devienne pas trop lourd.

[00:16:42] Et parfois, je pars délibérément en me disant : non, aujourd'hui je fais mon truc sans aucune caméra. Je veux juste m'évader un peu, sans avoir ce commentateur dans la tête qui parle pour la caméra.

[00:16:54] **Lucian Haas:** Est-ce que tu as remarqué par toi-même que tu voles différemment quand tu as ces caméras allumées et que tu sais qu'il faut que tu dises un truc ou autre ? Enfin, qu'est-ce que les caméras te font ?

[00:17:06] **Marlon Jonat:** Non, je ne pense pas que je vole différemment. Je pense que c'est tout simplement mon style de vol habituel. Et ce que je raconte, ce sont en fait les pensées qui me traversent l'esprit. C'est vraiment moi, à 100 %.

[00:17:19] Parfois, c'est juste que ça demande de l'énergie d'exprimer ces pensées, de les mettre en forme pour le spectateur et de les dire vraiment face caméra. Et sur les vols de longue distance, je le remarque aussi pendant le montage : dans la première heure, je dis sans doute autant de choses que durant les trois heures suivantes. Au début, mon euphorie, ma force et ma motivation sont encore très, très élevées. Et quand j'atterris après un vol de cinq, six, parfois sept heures, heureux mais aussi épuisé, il n'y a plus grand-chose de documenté à la fin. Je remarque simplement qu'en tant que pilote, je deviens plus calme et que j'ai moins de motivation à parler devant la caméra. Du coup, si je veux bien commenter une vidéo, je dois sans cesse me pousser moi-même à dire : non, allez, je dois partager mes pensées. Je dois dire où j'en suis, ce qui se passe et quelles sont les prochaines étapes du vol.

[00:18:08] **Lucian Haas:** Eh bien, tu ne documentes pas seulement des vols de distance, mais parfois tu prends aussi un Akroschirm pour faire tes premiers, deuxième ou troisième pas en Akro. Il y a notamment un film où on voit comment tu — je crois que c'était à Annecy ou quelque chose comme ça — comment tu commences aussi à entraîner des hélicoptères.

[00:18:26] Ce qu'on attendrait normalement, mais plutôt plus loin dans le terrain, du moins c'est ce que j'ai vu, tu es alors plutôt au-dessus de la forêt. Est-ce que ce n'est pas trop risqué ?

[00:18:35] **Marlon Jonat:** Eh bien, au début, j'ai fait les premiers essais au-dessus de l'eau. Le problème avec l'Akrofliegen, c'est que si tu veux en faire souvent ou y passer beaucoup de temps à t'entraîner, c'est très, très difficile de le faire au-dessus de l'eau. Faire ça au-dessus de l'eau suppose que je doive remonter la montagne à pied ou en voiture spécialement pour faire un glissement. À Annecy, par exemple, j'ai peut-être deux essais, deux ou trois tentatives de Helivers, et ensuite l'altitude est tellement réduite que je dois atterrir. Ça veut dire que si je ne vis que pour faire des Akroflüge toute la journée, en toute sécurité au-dessus de l'eau, j'ai peut-être trois, quatre ou cinq vols et la journée est déjà finie. Et si je veux vraiment passer beaucoup de temps à faire de l'Akrofliegen, je dois simplement le faire quelque part où je peux aussi me recharger avec de la thermique. Comme les cracks le font probablement en Norgania, en montant en spirale dans l'ascendance de pente ou dans la thermique, et c'est là qu'ils s'entraînent aussi au-dessus du sol et non au-dessus de l'eau.

[00:19:27] Mais le mieux, bien sûr, c'est d'avoir deux secouristes avec soi. Mais évidemment, le sol n'est pas aussi indulgent qu'un lac où des secours pourraient me sortir avec un bateau. L'idée me trotte déjà dans la tête. J'essaie de respecter une certaine hauteur minimale pour pouvoir sortir correctement l'aile de manœuvres de vol extrêmes, même si elle se replie parfois. Et si tout échoue, je compte sur le secours et sur le fait qu'une zone forestière, celle que j'avais en dessous de moi, soit quand même plus sûre qu'une zone résidentielle simplement bâtie.

[00:19:56] ou si l'atterrissage en espace restreint n'est pas idéal, c'est quand même, enfin par rapport aux autres options d'atterrissage, l'une des variantes les plus sûres.

[00:20:03] **Lucian Haas:** Quand on regarde tes vidéos, on voit bien que tu aimes essayer plein de choses et varier les plaisirs. Tu fais aussi du tandem, par exemple. Tu fais du motoplane. Tu fais aussi du tandem en motoplane, en quelque sorte. Il y a une vidéo où on voit que tu fais aussi beaucoup de proximity flying, juste au-dessus de petits champs, mais aussi à deux sous le motoplane, ce qu'on ne voit pas si souvent.

[00:20:26] Comment est-ce que tu en es venu à faire du parapente, au final ? Qu'est-ce qui t'a poussé à le faire ?

[00:20:32] **Marlon Jonat:** Alors, j'adore raconter l'histoire de comment, vraiment, c'était une expérience très, très marquante, comment je suis tombé sur le sport alors que je n'avais aucun contact avec le parapente. Et j'avais une vraie soirée ennui, où j'étais assis devant l'ordinateur chez moi et je me baladais un peu sur YouTube. Et là, je suis tombé sur

une vidéo de Jean-Baptiste Chandelier, ou je ne sais pas comment on le prononce correctement, mais Jean-Baptiste fait de superbes vidéos de parapente. Et je me suis arrêté sur l'une de ses vidéos. Je crois que c'était la vidéo Touch, où il, c'est époustouflant, où il survole vraiment tout près des bâtiments, plonge avec le pied dans une piscine et continue de voler. Et il a réussi, avec sa façon de faire des vidéos, à m'enthousiasmer au point que je me suis dit : « Hé, pourquoi je ne fais pas ça, au juste ? Ça a l'air génial. » Et c'était la toute première fois de ma vie que j'avais un autre regard sur le parapente.

[00:21:20] Jusqu'à présent, je dois l'avouer, jusqu'à ce moment-là, je ne savais même pas qu'on pouvait avec un parapente

[00:21:27] ... qu'on peut faire du parapente. Il n'y a que la possibilité de planer vers le bas. Et, enfin, je n'avais aucun lien avec ce sport et je me disais que c'était peut-être un peu, je pensais vraiment que ce serait un sport de retraité ennuyeux avec une belle vue, mais que ce serait plutôt ennuyeux. Et quand j'ai vu dans la vidéo ce qui est possible, qu'on peut faire des vols de distance, des manœuvres d'Akro, des forces G de dingue et donc en fait des possibilités illimitées dans ce hobby, j'étais tellement emballé que j'ai direct fait le prochain clic sur l'ordinateur pour aller sur eBay Kleinanzeigen et je voulais d'abord savoir où on peut trouver une telle équipement ? Et ce soir-là, j'ai même pris mon premier parapente. Il y avait un parapente de 1989 pour 60 euros. Je l'ai acheté immédiatement et je me suis dit, bon, il est vieux, peut-être qu'il n'est plus en meilleur état, mais au moins pour s'entraîner, pour les premières expériences, pour se faire une idée de comment c'est, ça devrait suffire.

[00:22:15] **Lucian Haas:** Le parapente datait de 1989. De quelle année parle-t-on ici ? Quand l'as-tu acheté ? Enfin, quand as-tu eu ton premier contact avec le parapente ? Ça doit

[00:22:23] **Marlon Jonat:** Ça a dû être en 2013.

[00:22:27] C'était assez vieux. Oui, c'était assez vieux. Heureusement, il est arrivé dans un état vraiment correct. Il y avait encore un demi kilo de sable des dunes dedans. Les suspentes étaient complètement effilochées et l'ancien propriétaire, à qui je l'ai acheté, a dit qu'il ne l'avait pas sorti lui-même depuis des années et qu'il avait arrêté le parapente après quelques jours d'entraînement. On voyait aussi qu'il était emballé de façon tellement maladroite, il n'avait aucune idée de comment il fallait vraiment emballer ce parapente. Et moi, à ce moment-là, je n'avais pas non plus la moindre idée de comment le déballer.

[00:22:57] Alors, on était sur les suspentes et le premier jour, où je voulais normalement voler, je suis allé à la ferme d'un collègue qui est agriculteur. Il a beaucoup de surfaces où j'aurais pu faire du groundhandling avec l'aile. Mais la première journée a été entièrement consacrée à défaire des nœuds. Ce que je ne savais pas, je dirais d'un point de vue actuel, c'est que ça aurait peut-être pris 20 minutes de travail pour s'en sortir. À l'époque, je pensais que c'était un nœud insoluble et j'ai ouvert tous les verrous des suspentes, puis j'ai pris des photos avant pour pouvoir me souvenir à quel niveau chaque suspente appartenait. Et quand je l'ai remonté, la première journée de vol était quasiment déjà finie.

[00:23:31] **Lucian Haas:** Et le deuxième jour de vol, tu as d'abord dû secouer tout le sable du fond de l'aile. Et ensuite, comment ça s'est passé ?

[00:23:37] **Marlon Jonat:** Exactement, c'était directement le deuxième jour. J'étais tellement chaud et j'avais aussi le temps idéal pour retourner à la ferme. Et là, il y avait une toute petite colline. Mais à l'époque, je ne pouvais pas encore estimer quelle pente était nécessaire. Et cette colline était si faible que je n'aurais jamais pu décoller avec cette vieille aile. Je pense même qu'avec les meilleures hautes performances, même avec l'Enzo maintenant, je n'aurais aucune chance là-bas. C'était trop plat. Mais j'ai maintenu l'aile face au vent à plusieurs reprises. À l'époque, je n'avais pas encore de vrai sellette, mais j'avais un baudrier d'escalade, un baudrier industriel, et j'ai simplement fixé l'aile à ma hanche avec deux mousquetons de bricolage qui ne sont même pas adaptés à l'escalade. Et comme je n'arrivais pas à la tirer vers le haut en diagonale ou à la manipuler normalement au sol, je me suis attaché à l'envers. Du coup, de façon à regarder l'aile. Et ça marchait plutôt bien aussi.

[00:24:22] Et puis le vent est devenu de plus en plus fort, au point que j'ai fini par craindre que l'aile ne me traîne bientôt à travers le champ, ou plutôt, dans mon ignorance, je me disais : "Oh non, pas que je décolle et que je m'envole". Ce qui, bien sûr, tant qu'on ne s'attache pas, ne peut absolument pas arriver. J'ai alors eu l'idée glorieuse de m'attacher, et j'avais

le point d'ancrage sur le harnais d'escalade dans le dos, juste entre les omoplates, là où je ne pouvais même pas me toucher moi-même. Enfin, ce point mort où on ne peut pas se gratter le dos. Un collègue m'a alors attaché par le dos avec un mousqueton et une corde de 20 mètres à ma voiture, sur l'attache-remorque. Le vent est devenu de plus en plus fort et au début, c'était marrant, parce que je me suis retrouvé à flotter brièvement dans les airs à cause des fortes rafales. Mais ce n'était plus si drôle quand ce front d'orage vraiment sombre qu'il y a eu ce jour-là a commencé à gronder de plus en plus près et que les rafales sont devenues si fortes que je suis resté suspendu en l'air en permanence, et à un moment donné, la corde de 20 mètres était complètement tendue.

[00:25:14] J'étais suspendu à la verticale au-dessus de la voiture et il y a eu un décrochage où l'aile s'est déportée sur le côté. Merde. Ouais, heureusement que ça s'est passé sans trop de gravité. L'aile m'a déposé relativement doucement au sol et m'a encore un peu traîné sur le champ, et ouais, le collègue... il y a même une vidéo de ça, il faut que je la ressorte d'un coin de ma disque dur. Enfin bref, le collègue a complètement sous-estimé la gravité de la situation et il n'a réalisé que quand je suis devenu vraiment bruyant, qu'okay, j'ai besoin de son aide, parce que tout seul, je ne peux même pas me décrocher. Donc j'étais coincé dans cette situation et totalement dépendant de lui, et j'avais moi-même du mal à maintenir l'aile juste au sol. Je ne savais pas encore que je pouvais aussi enrouler le frein pour maintenir l'aile encore plus fort, mieux au sol. Ça

[00:25:57] **Lucian Haas:** Ça veut dire que c'était en fait ton premier vol. Ton premier vol, c'était directement un remorquage au câble fixe, sans que la voiture avance, mais juste avec le vent qui est devenu super fort. Ça t'a alors soulevé comme un cerf-volant classique. Ensuite, tu es resté suspendu en l'air et c'est là que ça a dévié en diagonale pendant le lockout. Mais tu en es sorti sans aucune fracture ou quoi que ce soit.

[00:26:17] **Marlon Jonat:** Oui, enfin, si on devait voir la vidéo un jour, c'était vraiment sans éclat. Mais exactement comme tu dis, ouais, j'étais suspendu là comme une sorte de cerf-volant et puis à un moment, ça a dévié sur le côté et je ne pouvais pas arrêter ce mouvement latéral de l'aile. Et heureusement, même dans ce mouvement latéral, elle a encore tenu étonnamment bien. Donc je suis vraiment, vraiment atterri en douceur. Je n'avais même pas de bleus ou quoi que ce soit. J'étais tellement... C'est fini si sans encombre que le lendemain même, j'ai osé retourner à la ferme et j'ai voulu voler à nouveau sur la prairie. Et puis encore

[00:26:47] **Lucian Haas:** tu m'as accroché à la voiture et vous avez reparti, c'est ça ?

[00:26:49] **Marlon Jonat:** Le troisième jour, on a eu de meilleures conditions de vent, enfin, beaucoup moins de vent. C'était juste assez pour faire du ground-handling. Et on s'est dit : « Bon, je veux quand même décoller. Comment on fait ? » Le truc avec la voiture avait marché, mais comme on a trop peu de vent cette fois, il faut probablement rouler avec la voiture pour avoir plus de vent de face afin de vraiment prendre l'air. Donc on a tout inversé, je me suis attaché au point d'ancrage avant sur la hanche avec une corde fixe, sans mousqueton de remorquage, sans possibilité de me détacher, avec une corde de 8 mm de diamètre. Elle a une charge de rupture de plus de 800 kg. Donc ceux qui font du parapente savent qu'on prend normalement un point de rupture prévu d'environ 150 ou 200 kg qu'on installe au cas où quelque chose tournerait mal, pour qu'il y ait un maillon faible quelque part.

[00:27:34] Bref, je me suis accroché à la voiture et le collègue était sur le siège conducteur, il a baissé la vitre et j'ai juste dit : « Allez, accélère, plus vite, plus vite, plus vite. » Et quand je suis enfin passé en l'air — ce qui a fini par marcher assez rapidement après quelques tentatives ratées, je dois préciser, je dois revenir en arrière, je n'avais aucune idée des techniques de décollage à ce moment-là. Quand je regarde les vidéos, tout est filmé, je ne fais même pas passer les élévateurs par le bras, ça veut dire que je pousse vers l'avant avec le bras, je pousse le frein vers l'avant et l'aile est quasiment freinée pendant que je prends de la vitesse, et j'espère que l'aile va monter, ce qu'elle ne faisait pas souvent, elle restait souvent traîner sur le sol derrière moi et de temps en temps, elle finissait par monter. Et oui, lors de quelques tentatives chanceuses, ça a fini par marcher. J'ai eu une chance incroyable d'avoir acheté cette vieille aile, parce que je dois dire jusqu'à aujourd'hui que sur n'importe quelle autre aile plus moderne, je ne l'aurais probablement pas survécue.

[00:28:23] Il était tellement lent, il avait une telle amorti de voile stable, il était tellement docile qu'il m'a permis de faire pas mal de choses.

[00:28:31] **Lucian Haas:** C'étaient tes essais, tu avais aussi un collègue avec toi, est-ce qu'il a dit : « Laisse-moi essayer aussi » ou est-ce qu'il a dit : « Oh là là, tu vas toujours finir par te faire projeter sur le côté dans un champ, laisse tomber » ?

[00:28:40] **Marlon Jonat:** Ouais, à un moment donné, on a vraiment eu deux ou trois vols consécutifs réussis et fiables, où on a descendu toute la route jusqu'à ce qu'il y ait à nouveau de la forêt, là où on ne pouvait plus voler. Enfin, il s'est aussi accroché et il faut dire que ce collègue avait toujours été passionné par le vol, mais en même temps, il avait aussi une peur bleue des hauteurs et, bah, on l'a poussé, avec juste une courte instruction, et il n'avait en fait aucune expérience sur la aile avant, il avait juste vu comment je faisais tout le temps dedans et je n'avais aucune idée de comment je devais le traîner, j'ai juste appris en étant accroché derrière sur la aile et puis on l'a harnaché, accroché et là il a déjà eu ses premières réserves et a dit : « Ah, genre l'attelage, j'ai genre peur, le câble est si proche du sol et genre plus proche des pneus », je ne sais pas ce qu'il s'est dit, mais il préférerait que ce soit sur le porte-bagages de toit et on a dit : « Ouais, bon, le porte-bagages de toit il va le tenir », on l'a fixé en haut, ouais, et puis ça commence et je me rappelle encore qu'il m'a dit : « Ouais, tu dois démarrer rapidement au début et puis, ouais, »

[00:29:38] j'ai appuyé assez fort sur l'accélérateur, le seul problème c'est que mon collègue était tellement dépassé par ses émotions et la situation qu'il n'a pas pu me faire remonter que j'allais déjà beaucoup trop vite. Il était juste dépassé, on le voit aussi, il y a une vidéo où il est projeté en l'air et la seconde d'après, sa copine filme ça, elle dit juste "oh mince" ou "oh merde" ou quelque chose comme ça, et la seconde d'après le câble est tellement tendu que tout le porte-bagages se déchire du toit et s'envole à une vitesse folle comme un projectile, passant juste à côté de lui. On voit ensuite la copine balancer son téléphone et on voit comment il est déporté sur le côté par le vent, puis il atterrit avec un vent arrière dans un champ sans bien tirer sur le frein, et on voit juste comment il s'écrase dans un nuage de poussière dans le champ en position de course. Heureusement, il ne lui est rien arrivé, à part qu'il a probablement fait un choc psychologique.

[00:30:26] ...en portaité, mais ça a été une expérience tellement dramatique pour lui, pour le collègue. Maintenant,

[00:30:32] **Lucian Haas:** Tu as fini par passer ton brevet de pilote plus tard et tu voles maintenant tout à fait officiellement, tout va bien. Est-ce que ton collègue a continué à voler ou est-ce que c'était pour lui une expérience si accablante qu'il s'est dit "plus jamais" ?

[00:30:45] **Marlon Jonat:** Oui, malheureusement, ça n'a pas été si rapide pour ma décision de passer le brevet de pilote. Le même jour, j'ai aussi fait quelques vols et pour le collègue, c'était déjà assez. J'ai d'ailleurs, c'était le jour décisif, où j'ai acheté le premier livre sur le parachutisme et je me suis plus documenté, et là je me suis dit, ok, j'ai besoin d'une corde plus fine, d'une corde plus longue, j'ai besoin d'un crochet de remorquage et ce genre de choses, mais l'étape logique de faire une formation sérieuse n'est malheureusement pas encore venue. Mais il y a encore eu quelques jours de vol où le collègue était encore là et il a encore fait une mauvaise expérience, il ne s'est rien passé et tout était ok, mais il est tombé dans un état d'angoisse et puis il y a eu un troisième événement où le collègue était vraiment dans une école de pilotage et avait demandé, il a fait quelques, oui les premiers jours de la formation de base, mais il a arrêté et s'est dit, non, c'est bon, point final, le pilotage est malheureusement mort pour moi et je trouve ça très, très dommage, parce que je pense encore aujourd'hui que ça aurait été un rêve de sa vie de le réaliser et ça me fait vraiment de la peine jusqu'à aujourd'hui, parce que avec ma façon peut-être très peu conventionnelle de m'apprendre à piloter moi-même, j'ai attisé une telle peur chez lui qu'il

[00:31:47] qu'il ne s'aventurerait même plus à faire un vol en tandem aujourd'hui, et je lui demande de temps en temps parce que j'espère encore pouvoir raviver un peu cette passion en lui. Comment

[00:31:58] **Lucian Haas:** Tu vois ces... je vais les appeler tes péchés de jeunesse avec le recul, si on prend toute l'expérience que tu as aujourd'hui en vol, est-ce que tu te dis qu'on ne peut que se mettre les mains sur la tête, ou est-ce que tu dirais que c'était quand même une expérience importante ?

[00:32:12] **Marlon Jonat:** Probablement les deux. Pourtant, je ne conseille à personne de faire ça, parce que je dois dire que beaucoup de facteurs chanceux ont contribué au fait que je sois assis ici en bonne santé aujourd'hui. Je ne pense pas qu'on puisse avoir autant de chance une deuxième fois, en enchaînant toutes ces tentatives. Donc, ça dépasserait probablement le cadre de montrer chacun de ces cas, mais parfois, j'avais peu d'argent à l'époque d'étudiant et je suis

monté en l'air à plusieurs reprises avec des moyens de fortune. Très souvent, je volais au ras du sol, sans secours, sans connaissances solides, et j'ai eu tellement de ruptures de corde derrière la voiture où, j'ai eu une fois, c'était la première fois que j'avais une aile meilleure et j'ai dit : « Ouais super, avec l'aile meilleure, on passe derrière la voiture ». On avait une corde plus longue, on a récupéré de la corde de ficelle de paille chez le fermier, il y avait des rouleaux de deux kilomètres, c'était super, on se coupait toujours des morceaux de 500 mètres et on avait alors 500 mètres de corde de remorquage.

[00:33:03] On avait une piste en champ, elle faisait deux kilomètres de long, on pouvait y monter jusqu'aux altitudes de largage maximales, donc jusqu'à 500 mètres. Et puis, lors de ce premier vol avec cette meilleure voile, il y a eu d'un coup une rafale de vent qui a frappé. J'avais aussi un conducteur qui faisait ça pour la première fois, avec bien sûr une connexion mobile pour que je puisse lui dire par radio de s'arrêter, ou si la connexion coupait, on avait convenu qu'il s'arrêterait. On pensait déjà aborder les choses plus prudemment, mais ce n'était pas du tout sûr. Et là, avec cette corde, j'ai eu une rupture de ligne et j'ai réagi de façon absolument incorrecte ou bien trop hésitante face à cette voile beaucoup plus dynamique. Avec l'ancienne voile de 1989, je n'avais presque pas besoin de freiner, le voile se redressait au-dessus de ma tête et j'avais à peine le risque d'une fermeture frontale. Et avec la nouvelle voile, qui était une voile Low Level B, elle m'a complètement dépassé, elle a foncé vers l'avant, elle s'est repliée sur une grande surface et c'était la première vraie fermeture frontale que j'ai vécue à ce moment-là.

[00:33:56] J'ai freiné, et j'ai probablement freiné trop fort par peur, et j'ai alors quasiment traversé l'aile en la faisant tourbillonner et basculer jusqu'au sol, et je suis ressorti une fois de plus par plus de chance que par intelligence. J'étais enfoncé jusqu'aux chevilles dans un champ boueux, j'ai heureusement atterri sur mes pieds. Je ne sais pas comment j'ai survécu à toutes ces situations, mais si je peux en tirer une leçon ou une expérience, alors c'est vraiment le conseil suivant : allez dans une école de vol. Ce n'est peut-être pas aussi exaltant, peut-être pas toujours aussi passionnant que quand on apprend par soi-même, mais on a beaucoup plus de temps pour assimiler ce qu'il y a à apprendre et on est directement orienté vers les points importants qu'il faut absolument éviter.

[00:34:33] **Lucian Haas:** On pourrait aussi dire que c'était plus de chance que de raison. Entre-temps, tu as fini par utiliser ton cerveau aussi.

[00:34:41] Si on regarde les fautes de jeunesse sous un autre angle : aujourd'hui, tu travailles comme travailleur social dans un établissement d'aide à la jeunesse, donc tu as à faire avec des ados qui dépassent parfois les bornes, qui ont des idées bizarres ou autre chose. Jusqu'à ce que je sache, tu vas aussi parfois voler avec les gars. Dans quelle mesure le parapente t'aide-t-il à entrer en contact avec eux, à leur apprendre quelque chose ou autre ?

[00:35:08] **Marlon Jonat:** Oui, c'est vraiment un moment fort de mon travail. Je suis aussi très, très reconnaissant envers mon employeur de m'avoir donné cette opportunité. Oui, je vais effectivement avec les gars de manière assez régulière, quand la météo, le temps et les autres rendez-vous le permettent, et on prend l'air en tandem dans le Sauerland ou ailleurs. Et dans le travail pédagogique, ça aide parfois énormément. Il y a aussi des gars qui ne sont pas vraiment impressionnés ou qui vivent juste l'instant présent, mais pour certains, ça a vraiment plus de profondeur. Et c'est comme ça : quiconque a déjà fait du tandem ou a été assis à l'arrière d'une moto, par exemple, sait qu'on est complètement livré à l'autre, qu'il faut faire une confiance totale et abandonner complètement la responsabilité et le contrôle. Et c'est pareil avec le parapente. Et quand les gars acceptent de se laisser porter, de monter dans les airs avec moi, le sujet de la hauteur, même quand on n'a pas une peur panique du vide, est un sujet qui, je pense, touche tout le monde quelque part.

[00:36:01] Là-haut, c'est peut-être comparable à la sensation quand on nage tout seul très loin en pleine mer. On se retrouve soudainement loin des autres gens. On est dans une situation où on ne peut pas revenir tout de suite sur la terre ferme. Et je pense que ça a un impact sur les gars. C'est une profondeur dans le travail social. On a aussi des discussions là-haut. Enfin, du blabla interpersonnel, qui a parfois une profondeur insoupçonnée et qui mène à des changements. Et j'ai de vrais moments forts, que je ne peux pas restituer de manière concrète pour l'instant. Mais de vraiment belles situations sont nées et je remarque que, durablement, les gars ont peut-être un certain accès différent à moi grâce à ça, où je vois qu'ils me font confiance ou qu'ils se confient à moi d'une manière que je n'ai peut-être pas encore vécue autrement dans le cadre normal du travail pédagogique.

[00:36:45] **Lucian Haas:** Mais tu as aussi un autre métier, qui est ton job principal je crois. Tu es professeur de yoga. Est-ce qu'il y a des choses où, selon toi, on profite du yoga d'une manière ou d'une autre en volant, ou peut-être l'inverse ?

[00:36:57] **Marlon Jonat:** Absolument. Je pense que c'est l'une des choses que j'ai particulièrement retenues du yoga. Je crois qu'un yogi expérimenté est capable de garder une certaine sérénité et un calme, même dans des situations très tendues, qu'il s'agisse d'une tension mentale ou physique. Et je pense que c'est une compétence essentielle, justement pour le parapente. Je remarque souvent qu'il y a des pilotes qui volent peut-être bien, mais dans les situations où ça devient difficile, quand les turbulences sont si fortes qu'on ne se sent plus à l'aise et qu'on sort de sa zone de confort. Et certains se crispent. Ils réagissent trop peu, sont figés ou surréagissent. Je pense que le yoga m'a beaucoup aidé à rester calme, serein et tout aussi capable d'agir dans ces situations, pour aborder la situation de manière très réfléchie.

[00:37:46] Et j'ai déjà dit ça plus souvent dans d'autres interviews. En parapente, surtout quand ça devient un peu tendu, j'ai déjà eu des vols dans une forte thermique où j'avais l'impression de ne plus être maître de la situation, ou avec beaucoup de vent où ça se passait soudainement, alors là, ça m'aide finalement à garder mon calme et tout me semble un peu plus lent. Comme si j'avais presque plus de temps pour mes décisions et mes actions. Je pense que ça m'a aidé plusieurs fois à redescendre au sol en toute sécurité.

[00:38:14] **Lucian Haas:** Maintenant, le yoga est ton métier, c'est avec ça que tu gagnes ta vie. Dans quelle mesure ta notoriété sur YouTube te rapporte-t-elle quelque chose financièrement aujourd'hui ?

[00:38:25] **Marlon Jonat:** J'ai toujours essayé de garder le parapente comme un loisir, j'ai appris ça à l'époque avec le yoga ou j'ai remarqué que c'était aussi né d'un loisir. Mais à un moment donné, ça a pris un caractère un peu différent, parce que le yoga est devenu un travail à un endroit ou à un autre. Et c'est ce que je voulais éviter avec le parapente. Je pense qu'on ne peut plus vraiment l'éviter maintenant. D'une part, je reçois bien des revenus minimes via les publicités YouTube. Mais c'est un revenu qui, si je le calcule par rapport aux heures de travail que je passe dans la production vidéo, je devrais plutôt chercher d'autres opportunités en tant que travailleur à 1 euro. Donc là, on est vraiment sur des centimes. À part ça, c'est vrai que je reçois plus de demandes pour des vols en tandem maintenant. Jusqu'à présent, je ne l'ai fait que pour des amis et de la famille, et c'est au cours de la dernière année que j'ai commencé à avoir une poignée de vols en tandem.

[00:39:14] Les demandes s'accumulent, mais je ne veux pas que ça devienne un vrai boulot, genre je me dis : « OK, je dois enchaîner 10 vols en biplace la semaine prochaine ». Ce ne serait pas mon truc. Mais il arrive plus souvent que je fasse un vol en biplace ou l'autre, surtout quand il s'agit de problèmes particuliers, de sortes de souhaits ou de rêves pour quelqu'un qui se sent particulièrement concerné par mes vidéos. Je ne me vois pas comme un pilote de biplace professionnel qui enchaîne juste les heures. Je n'ai pas non plus l'intention de devenir moniteur de vol, même si je pense que c'est une belle réalisation. Je crois que je finirais par m'éparpiller avec tous les autres sujets que j'ai dans ma vie. En plus de mes autres jobs, il est très, très important pour moi de pouvoir encore profiter correctement de mon propre temps de vol. Juste parfois en aile solo, en aile à batterie ou sur n'importe quelle aile.

[00:39:59] **Lucian Haas:** À l'avenir, tu ne pourras plus percevoir Marlon Jonat dans le domaine du parapente que comme le vlogger principalement. À ce stade, je veux faire un petit jeu avec toi, surtout en ce qui concerne ton travail de vlogger. Tu es quelqu'un qui sait bien parler, après tout.

[00:40:13] **Marlon Jonat:** Dis, on va voir.

[00:40:16] **Lucian Haas:** Oui, mais est-ce que tu te souviens de tout ce que tu dis là ? Je vais simplement citer quelques phrases courtes de certains de tes films et tu devras me dire de quel film il s'agit. Je...

[00:40:28] **Marlon Jonat:** Je suis curieux, parce que j'ai sûrement regardé ces films des dizaines de fois moi-même pendant la production. J'espère et je suppose que j'ai une bonne intuition là-dessus.

[00:40:37] **Lucian Haas:** Je suis curieux. Commençons tout simplement. Citation 1 : C'est du porno de parapente, mais du haut de gamme.

[00:40:46] **Marlon Jonat:** Décollage au 30, donc un décollage en thermique sur la colline de 30 mètres. Je m'en souviens très précisément. C'était un moment époustouflant. C'était vraiment génial. La colline était si difficile, vraiment juste pour planer là, et on avait un vent relativement doux. Et je sais exactement où j'en étais. J'ai pris un peu d'altitude et j'ai pu ensuite mettre mon plan à exécution et continuer à voler vers l'avant. J'ai pu atteindre un Akrofliegen que je n'aurais pas pu atteindre autrement. Et d'un coup, j'ai atteint un vrai point de bascule, comme je l'avais estimé pour la journée avec, je crois, 6 mètres par seconde et ça monte. Et oui, c'est exactement dans cette scène que la citation est tombée. Très cool.

[00:41:19] **Lucian Haas:** Autre citation de là-dedans. Tu peux peut-être aussi décrire la scène à ce moment-là. Il est écrit : Je trouve que rester immobile et se taire est toujours mieux. Oh là là, il est difficile. Je trouve que rester immobile est toujours mieux. C'est toujours le même film. C'est une scène où tu observes deux chevreuils. Ah

[00:41:35] **Marlon Jonat:** Alors, oui, c'est ça. Exactement, je m'en souviens. Oui, c'était probablement parce que ça n'avait pas un rapport direct avec le vol en soi, mais avec ce qu'il y avait autour. C'était incroyable. Apparemment, c'était une zone très fréquentée par le gibier. Et j'ai vu plusieurs chevreuils en bas ce jour-là. Et oui, d'un coup, ils ont probablement cru que j'étais un rapace ou autre chose et ils ont en tout cas crié très fort. Et jusqu'à ce moment-là, je n'avais jamais entendu un faon crier. Ça ressemble vraiment presque à un cri humain. Et je regardais tout le temps en bas et je pouvais à peine les repérer dans les hautes herbes jusqu'à ce que je les voie enfin. Et oui, je dois dire que j'ai trouvé que c'était une très mauvaise stratégie que le petit faon se mette à crier comme ça. Et là, j'ai dit que je trouvais la stratégie de se taire ou peu importe ce que tu viens de dire encore mieux.

[00:42:22] **Lucian Haas:** Se taire et rester immobile, c'est bien mieux là. Exactement. Passons maintenant à un autre film et encore une citation. Tu peux dire de quel film il s'agit. La citation est : 72 km/h sans accélérateur. Bon, alors on y va.

[00:42:36] **Marlon Jonat:** Je crois que c'est le film où j'ai fait le trajet de Detmold à Münster en 3 heures, ou un peu plus de 3 heures. On avait un fort vent arrière. Oui, tout à fait. Exactement, on avait un fort vent arrière et je sais déjà que sans accélérateur, sur l'Enzo, qui est une aile très chaude, j'avais déjà 72 km/h et c'était donc, je crois, consciemment perçu comme mon vol le plus rapide jusqu'à présent. Et là, j'ai encore appuyé sur l'accélérateur et j'ai à peine pu le croire. Je ne sais plus exactement quelle était la vitesse de pointe en km/h, mais probablement autour de 90 km/h, peut-être même un peu plus. Ça allait vraiment bien.

[00:43:07] **Lucian Haas:** Une deuxième citation de ce film dit que nous, les hommes, je crois, ne sommes pas faits pour faire plusieurs choses à la fois. Là, tu filmes, tu parles, tu voles, tout en même temps. Tu n'es pas un homme ?

[00:43:22] **Marlon Jonat:** Ouais, bien dit, je suis un homme. Je pense que ma pompe le confirme aussi. Non, mais je pense peut-être que ce n'est pas forcément judicieux de faire autant de choses en même temps. Je dois être tout à fait honnête, c'est un compromis : quand on essaie de combiner autant de choses en volant, on fait certains sacrifices. Si j'essaie de faire des déclarations et des commentaires de haute qualité en même temps, tout en voulant centrer la thermique, voler en sécurité, faire attention aux espaces aériens et tout le reste, ça devient vraiment beaucoup, et c'est pour ça que malheureusement tout ne se fait pas toujours en même temps. Et à ce moment-là, c'était trop. Je devais rester concentré sur mon collègue qui était au sol, je n'étais pas encore à une altitude telle que je pourrais me dire : « Bon, je peux décoller maintenant ».

[00:44:07] Alors, j'étais encore en recherche de thermique. Il y avait tellement de vent que parfois j'avais besoin de l'accélérateur pour avancer. C'était encore assez turbulent. Oui, et ma copine m'a appelé, et c'est aussi souvent critiqué dans mes vidéos que, tout comme pour d'autres choses comme la conduite automobile, on ne devrait pas téléphoner. On ne devrait pas le faire en l'air non plus. Et je suis tiraillé. Je trouve que c'est un beau moyen de communiquer et là-haut, peut-être différemment que par radio — pour la portée, d'une manière ou d'une autre — pour passer des messages, on devrait quand même choisir précisément dans quelles situations on prend son téléphone et dans lesquelles on ne le fait peut-être pas. Oui, mais peut-être que j'ai quand même certaines capacités de multitasking en tant qu'homme.

[00:44:43] **Lucian Haas:** Ok. Un autre exemple tiré d'un film. Là, on voit peut-être tes capacités de multitâche d'une manière un peu différente. Ça dit : j'en ai marre, je dois me concentrer sur le vol.

[00:44:56] **Marlon Jonat:** Oh, c'est difficile, oui. J'en ai marre.

[00:45:00] Non, j'ai besoin de ton aide. Dis-moi où c'était.

[00:45:03] **Lucian Haas:** Oui, c'est le long vol où tu as volé presque jusqu'à la frontière belge. Il y a eu une situation, apparemment, où tu es descendu assez bas et tu as dû te sortir de là. Et là, tu ne voulais plus commenter, mais vraiment te concentrer sur la pompe pour réussir à remonter à tout prix.

[00:45:20] **Marlon Jonat:** Oui, c'est vrai. Un Low-Safe super passionnant, je m'en souviens. C'était vraiment génial. La tension était très, très forte, parce que j'avais une journée où j'avais vraiment beaucoup de temps derrière. Et puis, après 40, 50 km, ça a chuté si rapidement que je ne voulais pas y croire. Et j'étais tellement tendu, je m'en souviens encore. Je voulais à tout prix me sortir de cette pompe, remonter et continuer à voler, au point que j'ai dit : non, viens, là je laisse tomber le commentaire pour justement réduire un peu ce multitâche dont on a parlé, et dire : non, là seule chose qui compte, c'est le vol thermique, et c'est plus important pour moi de faire avancer le vol que d'exprimer mes pensées et mes commentaires ici. Prochaine citation. 40 km/h,

[00:45:57] **Lucian Haas:** mais à l'envers.

[00:45:59] **Marlon Jonat:** Ouais, c'est simple, c'était le vol où j'ai pris un risque absolu avec le Foehn dans une zone de vol, ah, comment ça s'appelait encore ? Saint-Hilaire ? Saint-Hilaire, exactement, où j'ai volé à Saint-Hilaire. C'était une journée annoncée limite. Il y avait une certaine prévision de Foehn et c'était aussi totalement stupide, parce que justement cette énorme vallée à Saint-Hilaire fait que le passage du Foehn est quasiment proposé. Enfin, on avait de super conditions au décollage et même si ça ne se voit pas sur la vidéo, il y avait encore des pilotes devant nous et on s'est vraiment dit que c'était peut-être encore gérable. On a aussi parlé avec d'autres en bas au décollage, ils nous ont fait part de leurs inquiétudes, mais ils ont dit que oui, s'il ne monte pas trop haut, ce sera probablement encore faisable. Mais on sentait déjà beaucoup de "mais" et peut-être qu'en tant que pilote raisonnable, on aurait dû laisser la aile dans le harnais, dans le sac à dos et rester au sol.

[00:46:54] On ne l'a pas fait, on a décollé. Les autres ont fini par se faire emporter et se sont retrouvés en train de flotter dans un vent très, très léger, et moi, à un moment donné, j'ai réussi à déterrer une pompe très faible qui est devenue de plus en plus forte, et là, c'est devenu du brut de décoffrage. Ensuite, j'ai été poussé par la thermique vers une altitude où le vent de Föhn pénétrait totalement, et ça a été une expérience très, très marquante et effrayante avec l'Enzo. Je n'ai pas osé appuyer sur l'accélérateur, mais si on sait que l'Enzo vole probablement déjà seul à une vitesse de trim de 40, 45 km/h, alors que j'avais 34 km/h en vitesse arrière, ça veut dire que j'avais des rafales de vent bien au-dessus de 70 km/h là-haut, et c'était vraiment très effrayant. Surtout, je ne savais pas à ce moment-là si le vent pénétrait sur toute la hauteur et j'espérais qu'il y aurait moins de vent plus bas pour que je puisse avancer, ce qui a fini par marcher, mais jusqu'au moment où j'ai enfin réussi à descendre, je dois vraiment dire que j'étais probablement plus tendu que dans tous mes autres vols.

[00:47:47] **Lucian Haas:** Qu'est-ce que tu en as tiré pour toi ? Est-ce que tu t'es dit : « OK, je dois regarder les prévisions de vent en altitude un peu plus attentivement » ? Oui, cette phrase...

[00:47:55] **Marlon Jonat:** préférer rester au sol avec l'envie d'être en l'air, plutôt que d'être en l'air et de vouloir être au sol, ça m'est encore une fois revenu très à l'esprit ce jour-là et c'est toujours un sujet qui me préoccupe, et probablement beaucoup d'autres pilotes, surtout quand on a peut-être pris un certain temps pour la montée, quand on fait un certain effort pour arriver au décollage et que ça ne semble pas flyable au décollage, alors de vraiment dire, non, viens, ça va peut-être, mais ce ne sera peut-être pas le vol le plus sûr ou le plus confortable, alors de vraiment dire, non, viens, je renonce au vol d'aujourd'hui au profit de nombreux autres vols dans le futur, c'est une décision importante et de temps en temps, j'y arrive plutôt bien, de vraiment dire, non, viens, c'est bon, mais je me surprends encore parfois lors de journées de vol à au moins essayer et puis après un court, vraiment

[00:48:43] un moment très effrayant, puis d'annuler le vol d'une manière ou d'une autre et de se dire : non, ça va, mais j'aimerais encore évoluer pour être capable de dire, même au sol, non, ça ne se vole pas. Je ne devrais pas toujours avoir à être le pionnier et le testeur moi-même, ça ne va pas bien sur la durée, je pense.

[00:48:59] **Lucian Haas:** Passons au dernier exemple de ce jeu, citation : « Merde les gars, je dois arrêter. »

[00:49:04] **Marlon Jonat:** Merde, non, ça ne me dit rien.

[00:49:06] **Lucian Haas:** Alors, pour être honnête, je viens de te mettre un peu sur la glace là, parce que ce n'est pas une citation originale de ta part, mais on arrive à la fin de notre podcast et tu peux maintenant dire ça comme une citation, c'est ton intervention. OK, ouais, putain les gars, je dois arrêter. Super, je te remercie et je te souhaite encore beaucoup de bons vols prochainement, et j'ai hâte de voir les prochaines vidéos qui apparaîtront probablement sur ta chaîne l'année prochaine, quand il y aura à nouveau de la thermique.

[00:49:33] **Marlon Jonat:** Heureusement, j'ai un peu préparé le terrain, donc vous pourrez aussi vous réjouir de nouvelles vidéos pendant l'hiver. Mais merci beaucoup Lucian pour l'invitation, ça m'a fait très plaisir, et je vous dis à bientôt.

[00:49:48] **Lucian Haas:** C'était Marlon Jonat en conversation avec Lucian Haas. Si vous voulez maintenant regarder les vidéos de Marlon, vous trouverez facilement sa chaîne en tapant le nom Marlon Jonat dans la barre de recherche YouTube. Le lien correspondant se trouve également dans les notes de cet épisode de Podz-Glitz sur le blog Blueglides.

[00:50:09] Si vous m'écoutez jusqu'ici, je suppose que vous aimez aussi le podcast Podz-Glitz. Si vous voulez continuer à écouter des histoires du cosmos du parapente à l'avenir, alors devenez un contributeur de Podz-Glitz et de Blueglides. Le podcast et le blog sont une offre réalisée de manière professionnelle qui ne coûte rien au premier abord, mais qui ne peut tout de même se passer d'un soutien financier pour pouvoir rester aussi libre et sans publicité gênante sur le long terme. Votre avantage, c'est que vous n'avez pas besoin de prendre d'abonnements ou d'autres engagements. Vous pouvez choisir librement votre contribution, même si je recommande un euro par épisode de podcast et deux euros par mois de lecture sur Blueglides comme valeur de référence. Les paiements sont tout simples via PayPal ou virement bancaire. Vous trouverez les données correspondantes sur le site web de Blueglides.

[00:50:56] Merci d'avance pour votre soutien. À la prochaine. Ciao.