

Der Abschweber

Podz-Glidz 27 — Manfred Laudahn

Published	2020-04-17
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/der-abschweber-manfred-laudahn-podz-glidz-27
Duration	00:44:20
Speakers	Lucian Haas, Manfred Laudahn
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0027-der-abschweber-manfred-laudahn.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	9 correction(s) applied

Contents

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

Deutsch

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

Show notes

Manfred Laudahn ist das Blogger-Urgestein der deutschen Fliegerszene. Seit 20 Jahren pflegt er sein Online-Tagebuch Abschweb.de. Ein Gespräch

Wer heute Informationen über die Gleitschirmszene sucht, wird im Internet mehr als fündig. Facebook, Instagram, Gleitschirmforen, tausende Youtube-Videos, Webseiten von Herstellern, zahlreiche Blogs... Vor zwei Jahrzehnten war das noch völlig anders. Szene-Infos und Flugberichte gab es damals hauptsächlich nur über monatlich erscheinende Magazine. Einer der ersten, wenn nicht vielleicht sogar im deutschsprachigen Raum der erste, der auf die neuen Online-Möglichkeiten setzte, um eine Art Piloten-Blog zu schreiben, war Manfred Laudahn. Seit 20 Jahren betreibt er seine Website Abschweb.de als persönliches Flieger-Tagebuch.

Alle seine Flüge und noch mehr Erlebnisse hat er darin seither in weit über 4000 Einträgen und über 40.000 Bildern dokumentiert und macht das auch noch heute. Man kann Manfred getrost als Blogger-Urgestein der deutschsprachigen Fliegerszene bezeichnen

Manfreds Fliegerkarriere reicht aber noch weiter zurück. Der heute 68-jährige lernte schon 1985 in Berlin das Drachenfliegen. Wenig später machte er einen Ein-Tages-Schnellkurs, um sich fortan auch mit Gleitschirmen in die Lüfte zu schwingen. Von 1995 bis 2004 war er Ausbildungsleiter der Flugschule Tegelberg. Auch heute noch startet er, wenn nicht die Corona-Krise ihn daran hindert, regelmäßig von diesem ikonischen Flugberg.

Im Podcast berichtet Manfred Laudahn über die Anfänge von Abschweb.de wie auch seiner Fliegerkarriere. Er gibt Einblicke, wie der Blog sein Leben beeinflusste und wie er mit seinem Flugberichten sogar Leser in den USA erreichte. Seine Erzählungen zeigen zudem, dass man selbst nach 35 Jahren als Pilot noch diese tiefe innere Lust aufs Fliegen behalten kann, selbst wenn man fast nur noch von Bergen startet, an denen man schon Tausend Mal geflogen ist.

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:

“Potato Deal” by Craig MacArthur

No Copyright Music

Free Download: <https://tinyurl.com/qw44mcq>

Manfred Laudahn ist ein Blogger-Urgestein der deutschen Fliegerszene. Seit 20 Jahren pflegt er sein Online-Tagebuch Abschweb.de. Ein Gespräch

Wer heute Informationen und Berichte rund ums Gleitschirmfliegen sucht, wird im Internet mehr als fündig. Facebook, Instagram, Gleitschirmforen, tausende Youtube-Videos, Webseiten von Herstellern, zahlreiche Blogs...

Links:

- Abschweb.de: <http://www.abschweb.de/>
 - Skistart am Hahnenkamm: <http://www.abschweb.de/abschweb.html?tagebuch/index.html?280204.htm>
 - Nachtrag von Manfred Laudahn: <http://www.abschweb.de/abschweb.html?club/fein/170420.htm>
-

Transcript

[00:00:07] **Manfred Laudahn:** Dann sind wir da hoch zur Choralpe, Wind hat überhaupt nicht gepasst, Fluglehrer sagt, das ist doch beim Gleitschirm egal, da brauchst du doch keinen Wind von vorne. Dann sind wir, weil Rückenwind war, hat uns der Fluglehrer dann Steine auf die Kappe gelegt, damit die nicht gleich von hinten weggeweht wird.

[00:00:35] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, der Lu-Glidz-Podcast.

[00:00:38] **Manfred Laudahn:** Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens.

[00:00:40] **Lucian Haas:** Heute mit Manfred Laudahn. Und Lucian Haas am Mikrofon.

[00:00:49] Wer heute Informationen über die Gleitschirmszene sucht, wird im Internet mehr als fündig. Facebook, Instagram, Gleitschirmforum, tausende YouTube-Videos, Webseiten von Herstellern, zahlreiche Blogs. Vor zwei Jahrzehnten war das noch völlig anders. Szeneinfos und Flugberichte gab es damals hauptsächlich nur über monatlich erscheinende Magazine. Einer der ersten, wenn nicht vielleicht sogar im deutschsprachigen Raum der erste, der auf die neuen Online-Möglichkeiten setzte, um eine Art Piloten-Blog zu schreiben, war Manfred Laudahn. Seit 20 Jahren betreibt er seine Website abschweb.de als persönliches Flieger-Tagebuch. Alle seine Flüge und noch mehr Erlebnisse hat er darin seither in weit über 4000 Einträgen und über 40.000 Bildern dokumentiert und macht das auch heute noch.

[00:01:35] Man kann Manfred getrost als Blogger-Urgestein der deutschsprachigen Flieger-Szene bezeichnen. Manfreds Fliegerkarriere reicht aber noch weiter. Der heute 68-Jährige lernte schon 1985 in Berlin das Drachenfliegen. Wenig später machte er einen Eintages-Schnellkurs, um sich fortan auch mit Gleitschirmen in die Lüfte zu schwingen. Von 1995 bis 2004 war er Ausbildungsleiter der Flugschule Tegelberg. Auch heute noch startet er, wenn nicht die Corona-Krise ihn daran hindert, regelmäßig von diesem ikonischen Flugberg. Im Podcast berichtet Manfred Laudahn über die Anfänge von abschweb.de. Wie auch seiner Fliegerkarriere. Er gibt Einblicke, wie der Blog sein Leben beeinflusste und wie er mit seinen Flugberichten sogar Leser in den USA erreichte.

[00:02:23] Seine Erzählungen zeigen zudem, dass man selbst nach 35 Jahren als Pilot noch diese tiefe innere Lust aufs Fliegen behalten kann. Selbst wenn man fast nur noch von Bergen startet, an denen man schon tausendmal geflogen ist.

[00:02:39] Manfred, in den vergangenen Tagen herrschte überall teils prächtiges Flugwetter. Wir befinden uns aber jetzt immer noch im Corona-Lockdown. Wie schwer fällt es dir, am Boden zu bleiben?

[00:02:53] **Manfred Laudahn:** Es ist nicht ganz leicht, aber es fällt mir nicht so schwer, weil ich habe ja natürlich auch andere Hobbys. Und das ist zum Beispiel eben mein Klavier. Das ist ganz wichtig und das hilft mir natürlich über so eine Zeit hinweg, weil das Klavierspielen kommt jetzt sozusagen doch noch intensiv zum Tragen. Und das tut mir natürlich gut. Insofern ist das erstmal auszuhalten, wenn es nicht zu lange wird. Ja, ist klar. Aber natürlich sehe ich das Wetter und wenn ich aus dem Fenster schaue, sehe ich schöne Kumuli. Klar wäre ich geflogen, überhaupt keine Frage. Es waren super Bedingungen und ich schaue den Vögeln zu und hier vorm Fenster, da kreist oft ein Milan ganz tief und so.

[00:03:38] Und der ist schon so mit fünf Meter am Fenster vorbei geflogen. Und das ohne einen Flügelschlag hat der hier Thermik gefunden. Auf Firsthöhe. Das finde ich schon eindrucksvoll. Sowas gucke ich mir halt jetzt immer an, ist ja klar. Geht ja wahrscheinlich nie

[00:03:53] **Lucian Haas:** anders, ne? Ja, genau. Dein letzter Flug in deinem Tagebuch ist vom 16. März.

[00:03:59] **Manfred Laudahn:** Richtig. Hattest

[00:04:00] **Lucian Haas:** du damals schon gedacht, dass das für längere Zeit dein letzter sein könnte?

[00:04:04] **Manfred Laudahn:** Ja, ich habe es gedacht, aber ich war mir noch nicht ganz sicher. Aber es war dann für mich schon klar, weil es waren ungewöhnlich viele Leute da am Startplatz. Und das war mir nicht ganz wohl da. Da habe ich gedacht, wie soll man hier Abstand halten und so. Und dann habe ich freiwillig verzichtet. Schon bevor dem allgemeinen Flugverbot habe ich gesagt, nee, möchte ich jetzt nicht. Ich habe es am Buchenberg-Wimmeln gesehen und

habe gesagt, nee, in diesen Massenauflauf möchte ich jetzt nicht rein. Und dann habe ich erst mal verzichtet und dann kam sowieso dann der Shutdown und dann war es klar. So ist das halt, ja. Du

[00:04:42] **Lucian Haas:** führst ja so ein Online-Flieger-Tagebuch abschweb.de und das seit nunmehr 20 Jahren. Die Seite ist sowas wie der Urvater der zumindest deutschsprachigen Fliegerblogs, könnte man eigentlich sagen. Wie kamst du damals vor 20 Jahren oder über 20 Jahren auf diese Idee?

[00:04:59] **Manfred Laudahn:** Ich hatte vorher schon, also eigentlich angefangen damit überhaupt Bilder und Berichte ins Netz zu stellen, habe ich 1997. Das war kurz vor meiner Hochzeit. Und da habe ich dann auch animiert durch meine Braut, beziehungsweise dann Frau, das dann zu machen. Und damals habe ich natürlich noch auf Film, also auf Chemie fotografiert. Und das macht die Sache natürlich dann sehr unpraktikabel für so einen Zweck, weil man einfach nicht aktuell sein kann. Oder nur schwierig aktuell sein kann. Das war damals sehr abenteuerlich, weil ich wollte dann ab und zu mal aktuell sein. Ich hatte richtig Lust drauf. Mal einen Flugbericht am selben Tag machen. Am selben Tag noch im Netz zu haben. Und das lief dann so ab, dass ich dann sozusagen vom Berg sofort zum Fotogeschäft geeilt bin.

[00:05:50] Sofort die Bilder habe entwickeln lassen. Dann kamen die sofort als Abzüge, als Probeabzüge. Ich habe dann gleich aussortiert, waren fast alle, habe ich alle aussortiert. Ich will die nicht, will die nicht, will die nicht. Weil ich musste ja nur die bezahlen, die ich will. Und die haben sich natürlich immer ein bisschen doof geguckt, wenn ich von 36 Bildern nur fünf genommen habe. Aber was sollen sie machen? Das waren die Bedingungen halt damals. Aber auf die Weise habe ich sozusagen dann noch mit Scanner und so weiter dann die Sachen noch am selben Tag im Netz gehabt. Da gab es ja auch schon Berichte. Aber die sind nicht mehr erhalten, weil ich damals die Berichte nicht verknüpft habe sozusagen in der Zeitschiene. Sondern einfach immer überschrieben habe. Die kamen ja auch nicht so oft. Von daher waren die dann schon einen Monat drin, bevor dann der nächste Bericht kam.

[00:06:37] Und dann kam halt wieder ein neuer Bericht. Aber irgendwann hat das halt so viel Spaß gemacht, so was, dass ich dann gesagt habe, nee, so geht das nicht weiter. So geht das nicht weiter. Jetzt habe ich gerade einen schönen Bericht drin. Jetzt will ich schon wieder einen schreiben. Jetzt wieder überschreiben und wieder löschen. Nee, mache ich nicht. Und dann habe ich die Sache so eingeführt, wie ich sie habe. Mit dem fortlaufenden tageweise Blättern. Und am Anfang habe ich noch nicht jeden Tag geschrieben. Aber das hat sich dann halt immer mehr gehäuft dann sozusagen. Meine Berichte. Auf jeden Fall habe ich dann seit dem 6. Januar 2000 eben eine fortlaufende Navigation drin in der Sache. Und seitdem kann man sozusagen zurückblättern. So ist das halt.

[00:07:21] **Lucian Haas:** Hättest du dir denn damals vorstellen können, dass du das 20 Jahre lang in dieser Form durchhalten wirst?

[00:07:26] **Manfred Laudahn:** Nee, habe ich mir keine Gedanken gemacht, ehrlich gesagt. Ich habe es einfach gemacht damals. Und das hat sich halt so entwickelt. Und das hat Spaß gemacht. Und ich habe dann halt auch andere Sachen gemacht. Und Sachen mit einbezogen. Zum Beispiel meine Reise nach Berlin und so weiter kam dann also auch vor. Da bin ich ja auch geflogen, da im alten Lager und so. Ich habe das dann verbunden. Aber habe dann halt auch immer so ein bisschen Kultur und so ein bisschen Sightseeing und so weiter immer mit einbezogen in meine Berichte. Und das hat sich immer weiter so entwickelt. Also, dass eben auch andere Aspekte des Lebens immer wieder eingeflossen sind. Weil es eben für mich wichtige Sachen sind. Und weil ich halt auch entsprechende Fotos habe und halt einfach darüber auch berichten wollte. Und weil ich auch nicht so ein einseitiger Flieger-Nerd da erscheinen wollte, sondern auch jemand, der einfach auch andere Seiten des Lebens wichtig findet.

[00:08:18] Und das wollte ich auch in meinem Blog rüberbringen, ja.

[00:08:21] **Lucian Haas:** Nun hat deine Seite ja, wenn man sich die so anguckt, nicht besonders viele Internetmoden mitgemacht. Sie basiert nicht auf moderner Blog-Software wie Wordpress oder sowas, sondern die ist eigentlich noch ganz klassisch in HTML programmiert. Richtig. Warum hast du quasi diese alte Technik beibehalten? Warum hast du nicht mal gesagt, ich kann es mir eigentlich viel einfacher machen und baue das wirklich mal um?

[00:08:41] **Manfred Laudahn:** Ja, weil erstmal zu dem Zeitpunkt, wo ich damit angefangen habe, gab es eigentlich noch keine Blogs. Und gab es diese ganzen Sachen noch nicht. Und ich habe das in der Zeit dann schon entwickelt. Und ich habe da halt auch meinen Stil entwickelt. Und habe immer Wert gelegt auf Gestaltung und solche Sachen. Und ich

habe mir damals eben auch... Weil ich eine ganze Menge Software geschrieben habe, so auf D-Base-artige Sachen. Also auf FoxPro damals, Visual FoxPro. Was es damals eben auf dem Rechner dann eben auch gab. Ich hatte halt Windows XP und darauf habe ich das alles gehabt. Und ich habe dann also so viel Software geschrieben, dass dann die Arbeit gar nicht so schlimm war.

[00:09:27] Also ich habe mir vieles automatisch machen können. Ich musste dann nur sozusagen so das Aktuelle dann einfügen und so ein bisschen das Layout gestalten. Aber ansonsten war das Wesentliche schon durch meine Software gemacht. Und das ging so lange gut bis 2018. Dann war der große Rechner-Crash. Ich glaube im März war das. Und dann musste ich plötzlich von einem Tag auf den anderen das Ganze mit einem neuen Rechner lösen. Auf dem dann... Da war dann eben Windows XP eben nicht mehr vorhanden war, sondern Windows 10. Und da ist mir die ganze Software abhanden gekommen dadurch. Und seitdem mache ich also alles irgendwie zu Fuß HTML-mäßig im Textprogramm.

[00:10:16] Aber ich habe damit sehr viel Übung. Von daher geht das schon relativ gut und schnell. Also die Hauptarbeit ist nicht das Schreiben von den HTML-Sachen. Da kopiere ich alles vieles. Mit Copy und Paste geht das alles. Rucki zucki. Die Hauptarbeit ist schon die Gestaltung selbst. Das Raussuchen der Bilder, das Skalieren der Bilder und so weiter. Und die Arbeit bleibt ohnehin auch mit anderen Produkten. Ich habe da einfach diese Möglichkeiten nicht, die ich jetzt habe. Und mir hat mein Layout gefallen. Das gehört zu meinem Stil. Und ich habe keinen Grund gesehen, das zu ändern, solange es funktioniert. Und es funktioniert ja.

[00:10:51] **Lucian Haas:** Okay. Wenn man sich auf deiner Seite das ein bisschen anguckt, da führst du ja auch eine gute Statistik. Da steht dann zum Beispiel dein Tagebuch. Das Tagebuch umfasst heute eigentlich mehr als 10.000 Seiten. In deinem Bildarchiv sind mehr als 42.000 Fotos zu finden. Richtig. Du hast eine Flugtabelle, die weist über 4.600 Flüge seit dem Jahr 2000 auf und so weiter. So gesehen könnte man ja eigentlich sagen, du bist vielleicht der bestdokumentierte Gleitschirmpilot des Planeten. Zumindest wenn man die Online-Dokumentation nimmt. Fliegst du eigentlich noch, um zu fliegen? Oder fliegst du eigentlich nur noch für dein Tagebuch?

[00:11:23] **Manfred Laudahn:** Ja, immer beides. Also sagen wir mal so, ich habe wahnsinnig Spaß am Fliegen. Ich bin auch genauso fluggalt wie du wahrscheinlich. Für mich gehört das halt inzwischen zusammen. Also das Tagebuch, klar, ich fliege ja. Es gibt keine Flüge, die nicht dokumentiert sind. Das kann ich definitiv sagen. Es gibt keine geheimen Flüge, über die ich den Mantel des Schweigens gedeckelt hätte. Gibt es nicht. Also bei mir ist alles drin. Auch wenn es mal schiefgegangen ist, ist das auch dokumentiert.

[00:11:53] Und es gehört für mich einfach zusammen. Ich kann es so nicht trennen. Ich mache es halt einfach beides. Aber ich bin richtig heiß auf Fliegen. Ganz klar. Das muss ich ja schon mal sagen.

[00:12:05] **Lucian Haas:** Wahrscheinlich nicht dokumentiert sind doch deine, gehe ich mal davon aus, deine ersten Flüge, die du überhaupt in deiner Karriere gemacht hast. Weil das war ja noch weit vor, bevor du mit Abschwab angefangen hast. Wie bist du überhaupt zum Fliegen

[00:12:17] **Manfred Laudahn:** gekommen? Also ein Freund von mir, mit dem ich damals Musik gemacht habe, in einer Band gespielt habe, er hat Bass gespielt. Also E-Bass. Und ich habe Keyboard gespielt. Und der hat mich gesagt, komm doch mal mit zum Teufelsberg. Komm doch mal mit. Das macht riesen Spaß und so. Teufelsberg,

[00:12:38] **Lucian Haas:** das ist jetzt Berlin, wo du bist. Du hast damals in Berlin gewohnt. Ich

[00:12:41] **Manfred Laudahn:** habe in Berlin gewohnt. Ja, ja. Okay. In West-Berlin. In Ost-Berlin war ja noch DDR zu der Zeit. Und natürlich keine Flugerlaubnis. Nein, in West-Berlin war eine Flugerlaubnis der Alliierten. Aber die

[00:12:56] **Lucian Haas:** Flieger waren da.

[00:12:56] **Manfred Laudahn:** Die war beschränkt auf 80 Meter über Grund, wobei das niemand geschafft hat zu dem Zeitpunkt.

[00:13:02] Und eben als Fluggelände war nur der Teufelsberg zugelassen sozusagen. Das ist so ein Schutthügel am Rand vom Grunewald. Ein großes Waldgebiet innerhalb von West-Berlin.

[00:13:19] Und hat echt einen Höhendifferenz von 50 Metern, mehr nicht. Und da hat einer einen Drachenunterricht gemacht. Der war gar kein Lehrer eigentlich. Aber der hatte Kontakt zu einer Flugschule in Westdeutschland. Und der hat mir und auch meinem Freund und noch ein paar anderen das Drachenfliegen beigebracht. Mit Geräten, die überhaupt kein Gütesiegel hatten und so weiter. Aber ist ja wurscht. Also wir haben es gelernt. Und ich habe dann über diese andere Flugschule, wurde dann einen L-Schein gekriegt damals. Und habe dann meine Drachenflughöhenausbildung in Ruhpolding gemacht. Das Originelle bei mir war das, dass ich Drachen gelernt habe, ohne einen Autoführerschein zu haben.

[00:14:09] Und auch kein Auto. Sowas habe ich in Berlin ja auch nicht gebraucht. Bist du mit der S-Bahn zum Fliegen gefahren oder was? Ich bin mit der S-Bahn zum Fliegen gefahren. Allerdings. Und wie macht man das mit so einem langen Drachen? Ich habe einen Kurzpackdrachen gehabt. Und mit dem Kurzpackdrachen,

[00:14:25] beim Bus hat es ins Kinderwagenabteil gepasst. So leicht diagonal.

[00:14:31] Und in der U-Bahn ging es auch so ein bisschen mit diagonal und so weiter. Das hat irgendwie geklappt, ja. Und dann habe ich mir einen Fahrradanhänger gebaut. Und da habe ich das Ding auch mit dem Fahrradanhänger transportiert. Also das ging. Es ging. Wenn man will, geht alles.

[00:14:50] Und ich habe es da gelernt. Aber als es dann später, als ich dann später dann einen A-Schein hatte und dann auch wirklich fliegen wollte. Und von Berlin sind halt immer wieder viele Drachenflieger zum Fliegen in den Frankenwald hauptsächlich gefahren. Und da bin ich natürlich dann immer mitgefahren. Aber ich wollte natürlich nicht immer von denen abhängig sein und so weiter. Und hatte natürlich dann auch Lust, da selber mal loszuziehen in ein anständiges Fluggebiet. Und dann habe ich einen Führerschein machen müssen. Habe ich gemacht. Und klappte. Dann habe ich ihn plötzlich gebraucht.

[00:15:19] **Lucian Haas:** Ja, so war das. Du bist dann ja auch an die Alpen und auch an die Alpen gezogen. Bist du wegen des Fliegens an die Alpen gezogen? Wegen des Fliegens? Ja,

[00:15:27] **Manfred Laudahn:** ja, ja. Ich bin wegen des Fliegens an die Alpen gezogen. Und das war, ging damit zusammen, dass ich, ja, ich muss noch eine Geschichte dazwischen erzählen. Das war so, ich bin mit, mit Freunden in Berlin, also fliegenden Freunden, dann halt auch mal weggefahren und habe das Gefühl gehabt, weil ich eben viel geflogen bin, dass ich irgendwie, den Leuten, die bisher noch nicht so viel Flug Erfahrung hatten, durchaus was vermitteln kann. Und das brachte mich dann auf die Idee, einen Fluglehrer zu machen.

[00:16:05] Und dann habe ich also Fluglehrerausbildung gemacht und hatte dann eine etwas originelle Kontaktaufnahme mit der damaligen Flugschule Tegelberg mit Matthias Krug, der die damals geleitet hat. Der hat nämlich seinen Fluglehrer verloren. Der hat einen Fehlstart gemacht und war tot am Tegelberg. Und plötzlich hatte er keinen Fluglehrer mehr. Und dann habe ich ihm, ich habe mich mit ihm so öfters halt mal so unterhalten. Man hat sich halt im Fluggelände so beiläufig getroffen. Und dann habe ich ihm erzählt, dass ich die Ausbildung machen will. Dann hat er gesagt, du kannst bei mir anfangen. Und dann bin ich darauf zurückgekommen.

[00:16:48] **Lucian Haas:** So war das. Du sagst immer damals, von welcher Zeit sprechen wir? Ist das jetzt 86, 87? Moment.

[00:16:57] **Manfred Laudahn:** 86, 85. Wir sprechen von 85.

[00:17:01] Wobei die Sache mit dem Fluglehrer, das war dann schon 88. Und dazwischen, 86, habe ich mit dem Gleitschirmfliegen angefangen. Anfang 86 kam plötzlich das Gerücht auf, dass es sowas gibt. Da gab es damals dieses Drachenfliegermagazin. Erinnerst dich vielleicht? Aber das glaube ich vor deiner Zeit. Ich weiß es nicht. Zu der

[00:17:21] **Lucian Haas:** Zeit bin ich noch gar nicht geflogen.

[00:17:23] **Manfred Laudahn:** Ja. Okay, ist ja wurscht. Hieß später Flying Glide. Aber das ist ja wurscht. Damals dieses Drachenfliegermagazin oder auch abgekürzt Drama.

[00:17:32] Und da war plötzlich ein Bericht drin vom Gleitschirmfliegen. Und das fand ich dann interessant. Vor allen Dingen, weil ich ja auch immer gerne Berge gestiegen bin. Und dann habe ich gedacht, das ist doch was mit so einem

leichten Gerät auf den Berg steigen. Und dann habe ich im Frühjahr 86 gab es einen Schnellkurs für Drachenfliegen. In Kössen beim Himberger.

[00:18:02] Und den habe ich gemacht. Aber das war wirklich ein Schnellkurs. Schnellkurs hieß ein? Also die Ausbildungszeit war so aus. Fünfmal aufziehen vom Schirm. Dann dreimal runter vom Hügel. Ziemlich steilen Hügel. Sonst wären wir ja auch nicht weggekommen mit den damaligen Schirmen. Am Mittags dann Fahrt zur Choralpe. Also mit CH geschrieben. Nicht die andere. Also bei Westendorf da. Die Choralpe. Und dann sind wir da hoch zur Choralpe. Wind hat überhaupt nicht gepasst. Fluglehrer sagt, das ist doch beim Gleitschirm egal. Da brauchst du doch keinen Wind von vorne. Dann sind wir, weil Rückenwind war, hat uns der Fluglehrer dann Steine auf die Kappe gelegt, damit die nicht gleich von hinten weggeweht wird.

[00:18:49] Und ihr, ihr seid doch Drachenflieger. Ihr könnt doch laufen. Und ich sagte, ich bin gelaufen wie ein,

[00:18:56] brutal. Ich bin gelaufen, gelaufen, gelaufen, gelaufen. Aber ich bin weggekommen. Und bin unten gelandet und habe ich meinen Schein gekriegt. So war meine Ausbildung. Das heißt, fünf

[00:19:06] **Lucian Haas:** Flüge vom Hügelchen, ein Höhenflug und dann hieß es, okay, du kannst jetzt Gleitschirmfliegen. Du kannst jetzt fliegen.

[00:19:11] **Manfred Laudahn:** Ja. Da habe ich den Ö-Schein gekriegt dafür. Was hast du damals für einen Schirm gehabt? Tja, das war ein Maxi. Randonneus Maxi von Kalbermatten. Das war der von der Schule, ne? Ich habe noch keinen eigenen gehabt zu dem Zeitpunkt. Den ersten eigenen Schirm, den ich mir gekauft habe, den habe ich mir gleich danach gekauft, weil das war, das hat mir einen Riesenspaß gemacht. Dann habe ich mir einen kleinen Randonneus, also nicht den Maxi, sondern den Speed, den habe ich mir gekauft, noch im Frühjahr 86. Und dann bin ich mit dem auf Berge gestiegen. Ich habe keine weitere Ausbildung gehabt, ganz ehrlich nicht. Ich habe nie eine weitere Ausbildung gehabt. Das war meine einzige Ausbildung, die ich gehabt habe in Sachen Gleitschirmfliegen. Ich bin dann einfach auf Berge gestiegen und habe einfach experimentiert.

[00:19:59] Und ich war damit in Pyrenäen, habe da irgendwelche Berge erkundet und einfach runter irgendwo. Die mussten natürlich immer relativ steil sein, die Berge. Aber ich bin mit diesem komischen rechteckigen Schirm, wo man fast in die Eintrittskante reinkriechen konnte, so groß waren die Öffnungen, mit dem bin ich immerhin von der Zugspitze geflogen. Und zwar nicht vom Schneefahnerkopf, wie viele sagen, dass das wäre die Zugspitze. Das ist ja nicht die Zugspitze. Ich bin wirklich vom Zugspitzgipfel geflogen. Und ich bin nicht nach Erwald gekommen. Ich habe es nicht geschafft, nach Erwald zu kommen. Ging nicht. Ich bin in der Skipiste auf halber Höhe gelandet. Ging nicht anders.

[00:20:41] **Lucian Haas:** Das war jetzt Ende der 80er Jahre.

[00:20:43] **Manfred Laudahn:** Das mit der Zugspitze.

[00:20:46] **Lucian Haas:** war 87, ja. 87, okay. Du hast ja dann erzählt, du bist dann auch Fluglehrer geworden. Warst du dann, eigentlich als du dann in der Flugschule auch im Tegelberg dann gearbeitet hast, hast du da dann allerdings nur Drachenflieger unterrichtet? Oder hast du auch Drachen - und Gleitschirmflieger unterrichtet?

[00:21:02] **Manfred Laudahn:** Also zunächst habe ich nur Drachenflieger unterrichtet. Ich habe das Gleitschirmfliegen auch nicht so richtig fliegerisch ernst genommen. Für mich war das eigentlich nur Abstieghilfe sozusagen. Ich habe das mit diesen alten Schirmen da, da hättest du nicht oben bleiben können. Du hättest nicht Thermik fliegen können. Du hattest ein minimales Sinken mit dem Teil von drei Meter pro Sekunde. Und was willst du da Thermik fliegen mit? Das kannst du vergessen. Das kannst du einfach absolut vergessen.

[00:21:27] Und mit dem Drachen bin ich natürlich nicht nur Thermik, sondern auch Strecke geflogen, klar. Ich war erst mal nur Drachenfluglehrer. Das Gleitschirmfliegen fand ich einfach mehr als ein Gag oder so, aber nicht wirklich ernsthaftes Fliegen. Das hat sich erst später entwickelt dann. Ja, und dann hatte ich, interessant war Geschichte noch, Ende, ich glaube 1989 war das, da hatte ich dann einen Alnayer. Ich weiß nicht, ob dir das was sagt. Das war ein Schirm, der hatte eine elliptische Form, also immerhin schon fortschrittlich und konnte ganz problemlos mit Körpersteuerung gesteuert werden. War also ganz auf Körpersteuerung ausgelegt sozusagen.

[00:22:12] Und da gab es irgendwie unheimliche Widerstände von Leuten, die damals Gleitschirmfluglehrer waren. So was darf man da nicht fliegen, das ist doch lebensgefährlich. Wenn man da, dann kippt man plötzlich seitlich und dann geht der Schirm, oder wenn der klappt, dann hängt der Pilot plötzlich schief und so weiter. Dann kann er ja nicht mehr in Ruhe da sitzen und so ein Schwachsinn hat man damals erzählt. Das

[00:22:39] **Lucian Haas:** war die Zeit auch, als die ganzen Gurtzeuge noch richtige Kreuzverspannungen hatten. Ja,

[00:22:43] **Manfred Laudahn:** Kreuzverspannung. Und das Ding war, was ich da geflogen habe, der Alnayer war voll auf Körpersteuerung ausgelegt. Und ich war vom Drachenfliegen her natürlich die Körpersteuerung gewohnt. Das war für mich eigentlich die natürliche Steuerung, dass man mit dem Körper steuert und nicht da an diesen Bremsen.

[00:23:01] Aber später haben dieselben Leute dann auch gesagt, es ist vernünftig, dass man mit dem Körper steuert. Aber derzeit haben die das massiv verteidigt, ihre Kreuzverspannung.

[00:23:09] **Lucian Haas:** Du hast ja gesagt, am Anfang war an guten Fliegen und Thermikfliegen und sowas mit Gleitschirm nicht zu denken. Kannst du dich noch erinnern an den ersten Flug, wo du gedacht hast, oh, jetzt kann man mit Gleitschirm sogar vernünftig fliegen? Also, dass du wirklich sagen, das war mal ein Thermikflug oder wo du quasi deinen ersten kleinen Streckenflug mit dem Gleitschirm gemacht hast?

[00:23:29] **Manfred Laudahn:** Also, Thermikfliegen habe ich mit diesem Alna ja auch schon gemacht. Ja, das ging dann schon mit dem. Der hatte zwar erst eine Gleitzahl von 4,6 ungefähr.

[00:23:40] Der Vergleich dazu, der Ranone Speed, hatte eine Gleitzahl von 3,2.

[00:23:46] Und also, ich bin damit schon ein bisschen und hatte ein geringstes Sinken von ungefähr 1,5 Meter pro Sekunde. Damit konnte man schon Thermik fliegen. Das ging schon. Aber natürlich kein Vergleich dazu. Der Vergleich zum Drachen ist ja klar. Aber das hat sich dann natürlich entwickelt so weiter. Und dann, ich war dann noch eine ganze Weile, habe ich in Heidelberg gewohnt, weil ich da eine Frau kennengelernt habe und einfach gedacht habe, bleibst einfach in Heidelberg.

[00:24:14] Und hatte da sogar mal eine eigene Flugschule aufgemacht. Für

[00:24:18] **Lucian Haas:** Drachen oder für Gleitschirme?

[00:24:19] **Manfred Laudahn:** Für Drachen, nur für Drachen. Damals, wie gesagt, Gleitschirm war für mich irgendwie noch ein Zusatzgag, aber das war für mich noch nicht so ernst zu nehmen. Aber ich hatte dann plötzlich die Chance. Und da ging auch meine Heidelberger Zeit zu Ende. Ich hatte plötzlich die Chance, die Flugschule Tegelberg als Ausbildungsleiter zu übernehmen. Der war plötzlich verkannt, der Ausbildungsleiter, weil der Matthias Krug aufgehört hat, beziehungsweise verkauft hat. Und die haben händeringend einen Ausbildungsleiter gesucht. Und da habe ich gesagt, kann ich machen. Aber Bedingung war, Gleitschirmlehrer. Okay, habe ich gesagt, dann mache ich halt auch einen Gleitschirmlehrer. Das war aber dann schon 1995. 1995 habe ich einen Gleitschirmlehrer gemacht. Seitdem war ich dann halt beides. Ja klar. Du

[00:24:59] **Lucian Haas:** hast ja dann, als du da Mitte, also 1995 den Fluglehrer gemacht hast, du hast ja dann auch so viel, ich weiß, die Flugschule Tegelberg übernommen und neun Jahre lang geführt. War das für dich eigentlich eine glückliche Zeit?

[00:25:11] **Manfred Laudahn:** Teils, teils, teils, teils. Also sagen wir mal so, was glücklich war, war überhaupt nicht die Konkurrenzsituation mit den anderen Flugschulen am Berg. Da gab es also ganz fiese Geschichten, die ich jetzt nicht im Detail aufzählen möchte, weil die Flugschulen, eine davon gibt es ja noch, ne, beide gibt es noch. Zwei davon gibt es noch. Und ja, das war ziemlich hart sozusagen, was da an Konkurrenzsituationen ablief. Da hat man sich nichts geschenkt sozusagen. Das waren ziemlich fiese Sachen. Aber egal, ich will das jetzt nicht vertiefen. Es war auf jeden Fall eine schöne Zeit. Ich habe sehr gerne Flugschulung erteilt. Hat mir riesen Spaß gemacht. Was für mich ganz schlecht und nicht gelungen war, sind also die ganzen geschäftlichen Dinge.

[00:25:56] Die sind mir alle ziemlich daneben. Also ich würde mich als miserablen Geschäftsmann bezeichnen. Bin eigentlich für sowas nicht gemacht. Aber ich habe mit Freude unterrichtet, ja.

[00:26:08] **Lucian Haas:** Unterrichten heißt ja häufig, dass du als Fluglehrer am Boden stehst und gar nicht so viel zum Fliegen

[00:26:13] **Manfred Laudahn:** kommst. Richtig, aber wenn ich unten am Boden stehe, dann muss ich ja die Leute vernünftig einweisen über Funk und so weiter und alles mitdenken. Aber ich bin trotzdem genug zum Fliegen gekommen. Also da habe ich schon für gesorgt, auch als Ausbildungsleiter hatte ich ja auch gewisse

[00:26:33] organisatorische Macht in dieser Schule, dass ich das so einrichten konnte, dass ich auch zum Fliegen gekommen bin. In

[00:26:38] **Lucian Haas:** diese Zeit fällt ja dann auch wirklich der Start von abschweb.de, also dein Online-Tagebuch da. Richtig. Wie bist du überhaupt auf diesen Domain-Namen gekommen? Abschweb, das klingt ja eher so nach Abgleiter, gar nicht so nach richtigem, weitem Fliegen. War das von dir so intendiert? Also wolltest du das?

[00:26:56] **Manfred Laudahn:** Für mich ist das alles. Für mich gab es eben nicht nur Streckenfliegen, sondern ich habe auch die Abgleiter genossen und so weiter. Für mich war das das in die Luft kommen, vom Boden abheben und so weiter. Das war für mich eigentlich das, was mir am Fliegen Freude bereitet hat. Streckenflug ist schön, wenn man ihn machen kann, aber so verbissen, dass ich Frust habe, wenn ich ihn nicht machen kann, so verbissen war ich nie, ehrlich gesagt. Ich habe es immer genossen. Immer was ging, habe ich gemacht. Und ich finde den Namen total passend. Ich finde den immer noch gut, den Namen. Ganz klar.

[00:27:31] **Lucian Haas:** Nun ist Abschweb.de ja auch ein sehr persönliches Tagebuch von dir. Wer liest denn eigentlich deine Berichte? Oder wer hat sie auch in den Anfangstagen, da gab es ja noch nicht viel anderes, wer hat die denn da gelesen? Was hast du da für Rückmeldungen bekommen?

[00:27:43] **Manfred Laudahn:** Ich habe immer Rückmeldungen bekommen und eine Zeit lang habe ich auch einfach geguckt, wer auf meine Seite geht. Aber ehrlich gesagt, das fand ich dann unproduktiv. Da habe ich gesagt, da schreibe ich lieber einen neuen Bericht, als dass ich mich da jetzt um irgendetwas kümmere. Welche Tabellen da kümmere und so weiter. Da habe ich gedacht, Blödsinn. Ich habe mitgekriegt, dass ich aus ganz vielen Teilen der Welt Rückmeldungen gehabt habe. Selbst aus Amerika. Ganz witzig übrigens. Ein New Yorker war mal in Schwangau zu Besuch, um mich zu treffen, tatsächlich. Der hat mich dann im Supermarkt getroffen, hat mich erkannt, weil vom Foto kannte er mich. Hallo, Manfred. Und dann fing er dann an, auf mich einzureden. Und dann erzählt er mir dann, dass er in New York da irgendwo im 15.

[00:28:32] Stockwerk im Büro sitzt und jeden Tag meine Berichte liest.

[00:28:38] Und er

[00:28:39] **Lucian Haas:** wollte mich jetzt unbedingt mal treffen. Der ist wegen dir von New York nach Deutschland geflogen?

[00:28:45] **Manfred Laudahn:** Naja, wegen mir. Das hat er natürlich verbunden mit allen möglichen anderen touristischen Zeug. Aber das war für mich ein wichtiges Kapitel in Sachen Tourismus, Deutschlandtourismus, ja klar.

[00:28:55] **Lucian Haas:** Ist der denn damals selber auch geflogen? Oder hat der sich nur für dich quasi, ist der auf deine Seite irgendwie gestoßen? Der

[00:29:02] **Manfred Laudahn:** ist nicht geflogen, nein. Aber der wollte einen Tandemflug machen und so weiter. Der hat sich dann dafür interessiert, mal am Tegelfberg einen Tandemflug zu machen. Der ist nicht selber geflogen, nee.

[00:29:10] **Lucian Haas:** Habt ihr den Tandemflug auch gemacht?

[00:29:12] **Manfred Laudahn:** Mit mir hat er den nicht gemacht, nee.

[00:29:14] **Lucian Haas:** Oder weißt du vielleicht von irgendwelchen Leuten, die durch deine Seite auch selber zum Fliegen gekommen sind? Also die das als Anregung genommen haben, zu sagen, ich mache jetzt wirklich einen Flugkurs. Ich nehme es an, aber ich weiß es jetzt nicht definitiv. Nun machst du das ja jetzt schon wirklich lange und auch die Fliegerei nun wirklich lange. Wie wichtig ist dir eigentlich heute noch das Fliegen? Nach so, so vielen Jahren.

Sehr wichtig.

[00:29:36] **Manfred Laudahn:** Gerade jetzt merke ich das in Corona-Zeiten, wie wichtig mir das ist. Und eigentlich würde ich schon jeden fliegbaren Tag gerne fliegen, aber so ist die Welt halt. Es geht halt nicht immer, ne. Du bist

[00:29:49] **Lucian Haas:** jetzt 68. Wie lang glaubst du? Ich bin jetzt 68, das stimmt. Glaubst du, dass du das noch weiter betreiben kannst mit der Fliegerei?

[00:29:57] **Manfred Laudahn:** Also meine Prognose, sagen wir mal so, zehn Jahre halte ich vielleicht noch durch. Ich fühle mich ja relativ fit und gesund, aber ich glaube nicht, dass ich mit 80 noch fliege. Also ich denke, irgendwann kommt der Zeitpunkt, wo man einfach kürzertreten muss, weil es einfach der Körper nicht mehr mitmacht. Also ich habe für mich die Regel aufgestellt, ich werde nicht irgendwie mich mit Mühe und Not in die Luft schieben lassen von irgendwelchen Helfern, wenn ich nicht mehr laufen kann. Das hat keinen Wert. Das mache ich nicht. Also wenn ich keinen souveränen Start mehr machen kann, dann ist für mich das Fliegen als aktiver Pilot vorbei. Dann gucke ich neustens noch zu. Dann ist es für mich vorbei. Und ich denke mal, zehn Jahre könnte man noch durchhalten. Aber wer weiß das schon? Wer weiß schon, was in zehn Jahren ist? Ich habe keine Ahnung.

[00:30:43] Ich lasse es einfach auf mich zukommen und freue mich einfach, dass ich heute noch so gesund bin, dass ich es mir noch ein paar Jahre zutraue. Irgendwann ist Schluss. Das weiß jeder. Oder sollte jeder wissen eigentlich.

[00:30:56] **Lucian Haas:** Du hast vorhin mal gesagt, Fliegen in Pyrenäen und sowas. Aber jetzt fliegst du ja hauptsächlich eigentlich nur noch lokal bei dir. Also am Tegelberg, am Buchenberg und so. Wäre dir das nicht langweilig, immer nur in Gebieten unterwegs zu sein, wo du sagst, im Grunde kennst du die schon wie deine eigene Westentasche? Du hast jede Rippe schon ausgefliegen? Ich kenne sie wie die eigene

[00:31:14] **Manfred Laudahn:** Westentasche, aber das verbessert doch mein Fliegen dort. Ich kenne mich gut aus und nein, es gibt so viele Möglichkeiten. Und an einem Tag, wo es auf Strecke geht, gibt es immer wieder Überraschungen und ich habe da schon ganz verrückte Streckenflüge gemacht und das sind wahnsinnige Erlebnisse. Ich muss ja nicht die Kilometer fressen wie manche anderen. Ich bin auch nicht der Typ, der vier Stunden fliegt oder sowas oder gar acht Stunden wie manche. Tue ich ja nicht. Also bei mir ist, wenn ich am Berg bleibe, nach einer Stunde in der Regel die Luft raus und wenn ich wegfliege, dann wird es nach zwei Stunden irgendwie das Gefühl, jetzt könntest du mal wieder landen gehen. Das ist halt so, macht ja auch nichts. Meine Ansprüche sind halt nicht so groß wie die von manchen großen Streckenfliegern.

[00:32:02] Mir reicht das und ich brauche beim Streckenfliegen vor allem ein gutes Ziel, was also auch fotomäßig was hermacht und so. Das ist für mich viel wichtiger als irgendwie die Kilometerzahl. Du

[00:32:14] **Lucian Haas:** hast ja jetzt auch die Fliegerei und die Entwicklung der Fliegerei am Tegelberg über die letzten 20, 30 Jahre miterlebt. Wie hat sich das verändert?

[00:32:22] **Manfred Laudahn:** Ja, hat sich stark verändert. Es gab mal eine Zeit am Tegelberg, wo der Tegelberg richtig voll war. Wo das so richtig so ein Massenauftrieb war, wie man es heute noch, was weiß ich, in Handels Buch sieht und so. Sowas gibt es heute am Tegelberg ganz, ganz selten. Also am Tegelberg ist eigentlich gar nicht so viel los. Es ist also ein ganz gemütlicher Berg schon seit ein paar Jahren. Ich habe sogar schon erlebt, dass am Tegelberg an einem wirklich auch angesagten Hammerwetter, bei wirklich tollem Flugwetter, an einem Sonntag, muss man sich mal vorstellen, war ich der einzige anwesende Pilot. Bin rausgegangen, habe einen super Flug gehabt, war fantastisch. Und ich bin auch alleine geblieben. Es kam keiner dazu.

[00:33:08] Am selben Tag sind an anderen bekannten Fluggebieten, Neunerköpfe, Handelsbuch und so weiter, überall die Infrastruktur zusammengebrochen vor lauter Massenansturm. Weil die alle gedacht haben, um Gottes Willen, Tegelberg, das ist ja so voll, da gehen wir doch nicht hin. Aber das haben alle gedacht.

[00:33:29] **Lucian Haas:** Verrückt. Kannst du dir das erklären, woran das liegt, dass so ein Berg mal quasi so in war und dann auf gewisse Weise mittlerweile sogar halbwegs out ist?

[00:33:39] **Manfred Laudahn:** Ja, ich meine, das hängt mit bestimmten Ansprüchen zusammen. Es gibt einige Flieger, die von einem Startplatz erwarten, dass man, was weiß ich, massenmäßig auf einer riesen Wiesenfläche nebeneinander auslegen kann und rausgehen kann, weil man Lust hat und so weiter. Das geht am Tegelberg natürlich nicht. Am Tegelberg geht es nur nach und nach und nach und nach und sehr diszipliniert. Das sind Dinge, die manche Leute einfach nicht mögen. Und deswegen gehen die automatisch schon mal nicht zum Tegelberg, sondern dann zum Neunerköpfe oder nach Handelsbuch. Das ist einfach so. Das spielt sicherlich eine Rolle. Dann gibt es halt auch Leute, die starten am liebsten rückwärts. Es gibt natürlich auch Leute, die starten so gut rückwärts, dass sie auch am Tegelberg rückwärts starten.

[00:34:27] Aber das sind die wenigsten, ehrlich gesagt. Rückwärtsstarter, die nicht so routiniert sind, die sind am Tegelberg nicht gut, machen keine gute Figur am Tegelberg. Das ist definitiv so. Also man kann eigentlich am Tegelberg bei Flugbedingungen immer vorwärts starten. Ansonsten sind die Bedingungen ohnehin grenzwertig. Aber natürlich kann man auch rückwärts starten, wenn man es kann. Aber die wenigsten können das so, dass es am Tegelberg gut aussieht.

[00:34:52] **Lucian Haas:** Wenn man jetzt über so lange Zeit in einer Region fliegt, da bekommt man ja auch viele andere Veränderungen mit und so. Wie ist es zum Beispiel mit dem Wetter? Siehst du dort irgendwelche erkennbaren Veränderungen, etwa durch den Klimawandel? Und wie wirkt sich das auf die Fliegerei dort aus? Sicher

[00:35:05] **Manfred Laudahn:** sehe ich Veränderungen, aber ich sehe keine Veränderungen in der Statistik und so weiter. Es hat immer gute Tage und immer schlechte Tage gegeben. Ich kann nicht sagen, dass das Fliegen besser oder schlechter geworden ist. Es ist auf jeden Fall nicht schlechter geworden. Das kann ich definitiv sagen. Aber dass es besser geworden ist, kann ich auch nicht sagen. Also es ist ein bisschen anders halt. Klar, wir haben ja mehr Hitzetage und so weiter, aber schwer zu sagen. Natürlich merke ich den Klimawandel, aber rein statistisch aufs Fliegen kann ich es jetzt nicht, kann ich keine Sache feststellen.

[00:35:38] **Lucian Haas:** Ehrlich nicht. Oder dass vielleicht die Windsituationen schärfer geworden sind, also dass es häufiger Starkwindlagen gibt oder sowas?

[00:35:45] **Manfred Laudahn:** Also nicht am Tegelberg. Nicht am Tegelberg. Kann ich nicht sagen. Also es würde mir auffallen, aber es ist nicht so. Es gibt ganz, ganz viele gute Flugtage am Tegelberg, also ist so.

[00:35:56] **Lucian Haas:** Wenn man sich deine Flugstatistik anguckt mit 4.600 Flügen seit dem Jahr 2000, da kommst du auch wirklich auf über 200 Flüge pro Jahr, also muss es ja auch in deiner Gegend schon wirklich häufig fliegbar sein.

[00:36:08] **Manfred Laudahn:** Ist es auch, ist es auch, ja. Weil der Tegelberg ja auch einfach günstig steht. Das heißt, bei westlichen Winden, der Alpenrand ragt ja nach Norden aus und dadurch steht bei Westwind ja auch einfach auf der Flanke drauf, bei westlichen Winden der Wind. Das ist natürlich sehr günstig, aber dadurch, dass der Tegelberg eben auch sehr gut nach Nordost zu starten ist, kann man also auch bei vielen Ostlagen auch ganz gut fliegen dort, wenn der Wind nicht zu stark ist. Das ist halt dann im Allgemeinen ein bisschen turbulenter, aber das kann man trotzdem gut fliegen. Und ja, bei Süd ist es natürlich nix, ist klar, aber man hat oft am Tegelberg, dadurch, dass das höhere Berge noch südlich kommen, hat man auch bei schwächerem Südwind am Tegelberg trotzdem fliegbare Bedingungen, weil einfach das Lokalwindssystem

[00:37:01] die Südströmung dominiert. Das ist ganz, ganz interessant. Also, ich hab oft bei Bedingungen, wo andere Berge Süd haben, hat der Tegelberg irgendwas im Nord und ist dann fliegbar. Also, wir haben wirklich viele fliegbare Tage, definitiv.

[00:37:17] **Lucian Haas:** Was mich mal jetzt meteorologisch interessieren würde oder gerade für die Thermikentwicklung. Im letzten Jahr war ja der Forgensee lange abgelassen, also und damit hast du ja regional in eurem Bereich quasi ein großer Wasserkörper war einfach weg und du hattest mehr quasi trockenen Boden da irgendwo. Hat sich das spürbar irgendwie ausgewirkt auf die thermische Situation dort? Aber hallo.

[00:37:40] **Manfred Laudahn:** Klar. Nee, war interessant. Also, als der Forgensee leer war im Sommer, im Winter ist er ja immer leer, das ist ja normal, aber als er im Sommer leer war, konnte man tatsächlich zum Forgensee hinfliegen,

über dem Forgensee, also über der Wüste aufdrehen und das war so, da war die Hammerthermik direkt über dem Seegrund sozusagen, wo kein See mehr war und ja, klar hat man das gemerkt, klar. Gab interessante Flüge, also war halt anders, als wenn Wasser drin ist,

[00:38:09] **Lucian Haas:** logisch. Wenn jetzt in diesem Jahr vielleicht länger auch die Bahnen nicht mehr fahren, man weiß ja nicht, wann die wieder aufmachen, wie gut bist du zu Fuß? Also, kannst du zum Tegelberg auch noch fürs Hike and Fly selber aufsteigen oder reichen deine Kräfte eigentlich nur noch, dass du sagst, okay, zum Buchenberg geht noch?

[00:38:24] **Manfred Laudahn:** Also, ich würde sagen, zur allergrößten Not käme ich sicherlich auch noch auf den Tegelberg, aber das ist brutal. Also, das kann ich nur ganz selten, also da bin ich dann eine Woche fix und fertig. Also, Buchenberg geht, ja. Buchenberg werde ich auch öfters gehen, aber aufsteigen vielleicht mal oder so, aber

[00:38:45] ist hammermäßig. Also, es reichen, nee, meine Kräfte sind nicht mehr so wie früher. Früher hätte ich das eher gemacht, aber inzwischen würde ich sagen, reicht mir der Buchenberg voll und wenn es höher ist als der Buchenberg, dann ist bei mir so die Schmerzgrenze so ungefähr beim Spiesser oder so. Das sind dann so 600 Meter, aber 900 Meter Tegelberg, das wäre mir dann doch zu viel, ganz ehrlich.

[00:39:07] **Lucian Haas:** Wenn man das jetzt so extrapoliert, vielleicht steht für die nächsten Monate, wenn es überhaupt wieder zum Fliegen geht, vielleicht nur der Buchenberg für dich an. Meinst du nicht, dass dir so ein Berg dann irgendwann auch doch mal zum Hals raushängt? Kann

[00:39:17] **Manfred Laudahn:** gut sein.

[00:39:19] **Lucian Haas:** Wird man sehen, wird man sehen, ja klar. Was machst du dann? Blätterst du selbst noch viel? Weiß ich noch nicht, weiß ich noch nicht. Fällt mir sicherlich noch was ein. Blätterst du selbst eigentlich noch viel in deinem Online-Archiv herum und liest dann alte Geschichten nach und sagst, ach ja, das waren noch Zeiten?

[00:39:34] **Manfred Laudahn:** Ja klar, logisch, mache ich, ja klar. Ja, das waren noch Zeiten, also es waren halt andere Zeiten. Nee, ich lese gerne in meinem Tagebuch, ja, immer wieder, ganz klar. Was

[00:39:46] **Lucian Haas:** ist deine Lieblingsgeschichte auf abschwebt.de? Oh, da

[00:39:50] **Manfred Laudahn:** fragst du mich jetzt was.

[00:39:54] Meine Lieblingsgeschichte, oh, ja, die Lieblingsgeschichte ist natürlich die heftige Geschichte. Ich habe eine ganz heftige Geschichte und zwar mein Skistart am Hahnenkamm, das ist brutal, die Geschichte. Kennst du sie? Nein. Oh, musst du mal gucken. Das ist aber schon einige Jahre her. Skistart am Hahnenkamm, das ist heftig, ja, ja. Das habe ich halt gemacht, weil man auf dem Hahnenkamm ja nur mit Skiern befördert wird. Inzwischen machen die örtlichen Piloten das mit Bigfoots, aber mit Bigfoots bin ich nicht gut auf der Piste, also irgendwie habe ich ja gar keine Lust drauf, mich mit sowas zu beschäftigen. Ich bin damals halt tatsächlich mit meinen Skiern, mit meinen zwei Meter langen Skiern bin ich gestartet und das ist

[00:40:39] irgendwie gegangen, aber es war nicht im grünen Bereich, ganz ehrlich nicht.

[00:40:48] Durch die Baumwipfel durch und so, das war nicht lustig. Nein, das war nicht lustig, aber ich habe es geschafft. Aber die Geschichte, die gibt es natürlich, klar.

[00:40:57] **Lucian Haas:** Und wenn du heute an junge Flieger eine Erkenntnis aus deinem großen Erfahrungsschatz mitgeben wolltest, was wäre das, wo du sagst so, das ist etwas Wichtiges, auf das solltest ihr auf jeden Fall in eurer Fliegerkarriere achten?

[00:41:13] **Manfred Laudahn:** Diese Verbissenheit und so weiter, ich muss jetzt in die Luft kommen, die muss man sich ablegen, das ist wirklich ganz klar. Also niemals starten, wenn ich das Gefühl habe, das könnte ein Scheißflug werden. Niemals. Das ist immer ganz, ganz wichtig, ja. Also auch nicht, wenn es noch so umständlich war, den Flug zu ermöglichen. Egal, was man dafür geopfert hat, einen Aufstieg oder sonst was. Wenn es nicht passt und wenn ich das Gefühl habe, ich könnte den Flug hinterher bereuen, dann mach ihn einfach nicht. Mach ihn nicht. Egal, wie

umständlich das dann ist, auf ihn zu verzichten.

[00:41:50] **Lucian Haas:** Wie häufig hast du diese Regel selbst gebrochen?

[00:41:54] **Manfred Laudahn:** Selten. Selten. Selten.

[00:41:55] **Lucian Haas:** Und wenn, ist es immer gut ausgegangen?

[00:41:57] **Manfred Laudahn:** In der Anfangszeit natürlich öfter als in der

[00:42:02] näheren zurückliegenden Zeit, ja. Da hab ich's überhaupt nicht mehr gebrochen. Da hab ich mich einfach dann gehalten, aber also wenn ich dann irgendwie einen Scheißflug hatte, dann hab ich mich wirklich getäuscht. Also, dass ich schon vorher wusste, der Flug wird scheiße und dass ich ihn dann gemacht hab, nee. Das hab ich nur in der Anfangszeit gemacht, ja. In der Anfangszeit war man halt noch so heiß, da hat man halt einfach noch gesagt, da wird's schon gehen. Das wird schon gut gehen. Das ist schon lange vorbei

[00:42:27] **Lucian Haas:** für mich. Okay Manfred, ich dank dir für deine Erzählung über abschweb.de und deine Fliegerkarriere und die spannenden Zeiten, die du da erlebt hast. Ja. Ich hoffe, dass du auch noch, nicht nur in diesem Jahr, sondern auch in den nächsten 10 Jahren noch ordentlich zum Fliegen kommst und da auch das Tagebuch noch weiter wirst füllen können mit schönen Fluggeschichten. Das hoffe ich auch. Und ja, erst einmal alles Gute, dass du auch durch diese Corona-Zeit noch gut hindurchkommst. Dir auch.

[00:42:58] Das war Manfred Laudahn im Gespräch mit Lucian Haas. Den Blog von Manfred findest du unter der Adresse www.abschweb.de Die im Gespräch erwähnte Geschichte des Skistaatsabenteuers am Hahnenkamm steht dort im Archiv unter dem Datum 28.02.2004. Wenn dir Podz-Glitz gefällt, würde ich mich freuen, wenn du meine Arbeit daran unterstützt. Als Förderer. Denn Podz-Glitz und die Inhalte meines Blogs Looglides sind zwar frei verfügbar, das bedeutet aber nicht, dass ich sie grundsätzlich verschenke. Wie viel du als Förderbeitrag geben willst, bleibt ganz dir überlassen. Wer sich unsicher ist, dem empfehle ich als unverbindlichen Richtwert einen Euro pro Podcast-Folge und zwei Euro pro Lesemonat auf Looglides. Zahlungen sind ganz einfach per PayPal oder Banküberweisung möglich.

[00:43:45] Die zugehörigen Daten findest du auf der Website von Looglides, und zwar dort auf der Seite Fördern. Ich danke schon mal für die Unterstützung. Bis bald. Ciao.

English

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

Show notes

Manfred Laudahn is the blogging pioneer of the German aviation scene. For 20 years, he has maintained his online diary Abschweb.de. A conversation

Anyone looking for information about the paragliding scene today will find more than enough on the internet. Facebook, Instagram, paragliding forums, thousands of YouTube videos, manufacturer websites, numerous blogs... Two decades ago, it was completely different. Scene information and flight reports back then were mainly available only through monthly magazines. One of the first, if not perhaps even the first in the German-speaking region, to rely on the new online possibilities to write a kind of pilot blog was Manfred Laudahn. For 20 years, he has been running his website Abschweb.de as a personal pilot diary.

He has documented all his flights and even more experiences in since then in well over 4000 entries and over 40,000 images and continues to do so today. One can comfortably describe Manfred as a pioneer blogger of the German-speaking aviation scene

Manfred's aviation career goes back even further. The now 68-year-old learned hang gliding as early as 1985 in Berlin. Shortly after, he took a one-day fast course to also take to the skies with paragliders from then on. From 1995 to 2004, he was the head of training at the Flugschule Tegelberg. Even today, unless the Corona crisis prevents him, he regularly takes off from this iconic flying mountain.

In the podcast, Manfred Laudahn reports on the beginnings of Abschweb.de as well as his aviation career. He provides insights into how the blog influenced his life and how he even reached readers in the USA with his flight reports. His stories also show that one can still maintain that deep inner desire for flying even after 35 years as a pilot, even if one almost exclusively takes off from mountains where one has already flown a thousand times.

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:

“Potato Deal” by Craig MacArthur

No Copyright Music

Free Download: <https://tinyurl.com/qw44mcq>

Manfred Laudahn is a blogging veteran of the German aviation scene. For 20 years, he has maintained his online diary Abschweb.de. A conversation

Anyone looking for information and reports about paragliding today will find more than enough on the internet. Facebook, Instagram, paragliding forums, thousands of Youtube videos, manufacturer websites, numerous blogs...

Links:

- Abschweb.de: <http://www.abschweb.de/>
 - Ski start at Hahnenkamm: <http://www.abschweb.de/abschweb.html?tagebuch/index.html?280204.htm>
 - Addendum from Manfred Laudahn: <http://www.abschweb.de/abschweb.html?club/fein/170420.htm>
-

Transcript

[00:00:07] **Manfred Laudahn:** Then we went up to the Choralpe, and the wind wasn't right at all. The flight instructor says that doesn't matter with a paraglider, you don't need a headwind. Then, because there was a tailwind, the flight instructor put stones on the canopy so it wouldn't get blown away from behind right away.

[00:00:35] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, the Lu-Glidz podcast.

[00:00:38] **Manfred Laudahn:** Stories from the cosmos of paragliding.

[00:00:40] **Lucian Haas:** Today with Manfred Laudahn. And Lucian Haas on the mic.

[00:00:49] Anyone looking for information about the paragliding scene today will find more than enough on the internet. Facebook, Instagram, paragliding forums, thousands of YouTube videos, manufacturer websites, numerous blogs. Two decades ago, it was completely different. Information about the scene and flight reports were back then mainly available through monthly magazines. One of the first, if not perhaps even the first in the German-speaking world, to rely on the new online possibilities to write a kind of pilot blog was Manfred Laudahn. For 20 years, he has been running his website abschweb.de as a personal aviation diary. He has documented all his flights and even more experiences in over 4,000 entries and over 40,000 images since then, and he still does so today.

[00:01:35] You can comfortably call Manfred a pioneer blogger of the German-speaking flying scene. But Manfred's flying career goes back even further. The 68-year-old today learned hang gliding as far back as 1985 in Berlin. Shortly after, he took a one-day fast course to also take to the skies with paragliders. From 1995 to 2004, he was the head of instruction at the Tegelberg flight school. Even today, unless the Corona crisis prevents him, he regularly takes off from this iconic mountain. In the podcast, Manfred Laudahn talks about the beginnings of abschweb.de, as well as his flying career. He gives insights into how the blog influenced his life and how he even reached readers in the USA with his flight reports.

[00:02:23] His stories also show that you can still have that deep inner desire to fly even after 35 years as a pilot. Even if you're starting from mountains you've already flown from a thousand times.

[00:02:39] Manfred, over the past few days, there's been magnificent flying weather everywhere. But we're still in the Corona lockdown. How hard is it for you to stay on the ground?

[00:02:53] **Manfred Laudahn:** It's not entirely easy, but it's not that hard for me because, of course, I have other hobbies too. For example, my piano. That's very important and it naturally helps me over a period like this, because playing the piano is coming into play quite intensely now, so to speak. And that does me good, of course. In that sense, it's bearable for now, as long as it doesn't last too long. Yeah, obviously. But of course, I see the weather and when I look out the window, I see beautiful cumulus clouds. Clearly, I would have flown, no question at all. The conditions were great and I watch the birds right here in front of the window, where a kite often circles very low and such.

[00:03:38] And it already flew past the window at about five meters. And without a single wing beat, it found thermals here. At Firsthöhe. I find that quite impressive. That's what I'm always watching now, obviously. It probably never happens

[00:03:53] **Lucian Haas:** different, right? Yeah, exactly. Your last flight in your diary is from March 16th.

[00:03:59] **Manfred Laudahn:** Right. Did you

[00:04:00] **Lucian Haas:** did you already think back then that this could be your last one for a while?

[00:04:04] **Manfred Laudahn:** Yes, I thought so, but I wasn't entirely sure yet. But it was already clear to me because there were unusually many people at the launch site. And I didn't feel quite comfortable there. I thought about how one is supposed to keep their distance and all that. And then I voluntarily gave it up. Even before the general flight ban, I said, no, I don't want to do that now. I saw it at the Buchenberg-Wimmeln and said, no, I don't want to get into this mass influx. And then I gave it up for a while, and then the shutdown happened anyway, and then it was clear. That's just how

it is, yeah. You

[00:04:42] **Lucian Haas:** You've been running an online flight diary, abschweb.de, for 20 years now. You could actually say the site is something like the forefather of at least the German-speaking aviation blogs. How did you come up with the idea 20 years ago, or over 20 years ago?

[00:04:59] **Manfred Laudahn:** I actually started putting pictures and reports online back in 1997. That was shortly before my wedding. And my bride—or rather, my wife by then—encouraged me to do it. At that time, of course, I was still shooting on film, so on chemicals. And that makes the whole thing very impractical for such a purpose, because you just can't be up to date. Or at least, it's very difficult to be. It was quite an adventure back then because I wanted to be up to date every now and then. I really felt like it. Like doing a flight report on the same day and having it on the web that same day. And it would go like this: I'd basically rush from the mountain straight to the photo shop.

[00:05:50] I'd have the pictures developed immediately. Then they'd come back right away as prints, as test prints. I'd sort through them straight away—almost all of them, I sorted out all of them. I don't want these, I don't want these, I don't want these. Because I only had to pay for the ones I wanted. And of course, they always looked a bit silly when I only took five out of 36 pictures. But what could they do? Those were the conditions back then. But that's how I'd, so to speak, still get the stuff on the web on the same day using a scanner and all that. There were reports back then too. But they're no longer available because I didn't link the reports, so to speak, in the timeline. Instead, I just kept overwriting them. They didn't come that often anyway. Because of that, they'd already been up for a month before the next report came along.

[00:06:37] And then another new report would come in. But at some point, doing something like that became so much fun that I said, no, I can't keep going like this. I can't keep going like this. Now I've just put in a nice report. Now I want to write another one. Now overwrite and delete again. No, I'm not doing that. And then I introduced the thing the way I have it now. With the continuous daily paging. And at the beginning, I didn't write every day. But then my reports started to pile up more and more, so to speak. In any case, since January 6, 2000, I've had a continuous navigation in the thing. And since then, you can sort of scroll back. That's how it is.

[00:07:21] **Lucian Haas:** Could you have imagined back then that you'd keep this up in this form for 20 years?

[00:07:26] **Manfred Laudahn:** No, to be honest, I didn't think about it. I just did it back then. And it just developed that way. And it was fun. And then I also did other things. And included things. For example, my trip to Berlin and so on also came up. I flew there, to the old camp and all that. I connected that. But I also always included a bit of culture and a bit of sightseeing and so on in my reports. And it just kept developing like that. So that other aspects of life were constantly flowing in. Because those are important things for me. And because I also have the corresponding photos and just wanted to report on them. And because I didn't want to come across as a one-sided plane nerd, but also as someone who finds other sides of life important too.

[00:08:18] And I wanted to convey that in my blog, too, yeah.

[00:08:21] **Lucian Haas:** Well, looking at your site, it hasn't really gone through many internet trends. It's not based on modern blogging software like WordPress or anything like that; it's actually still programmed in classic HTML. Right. Why did you basically stick with this old technology? Why didn't you ever say, "I can actually make this much easier for myself and really rebuild it"?

[00:08:41] **Manfred Laudahn:** Yeah, because at the time I started, there actually weren't any blogs yet. And all these things didn't exist yet. I developed it over that time. And I developed my style then too. I always placed value on design and things like that. And back then, I also... because I wrote a lot of software, like D-Base-style stuff. So on FoxPro, Visual FoxPro. That's what was available on the computer back then. I had Windows XP and I had everything on that. And I wrote so much software that the work wasn't that bad at all.

[00:09:27] So I was able to automate a lot of things. I just had to, so to speak, insert the current content and do a bit of layout design. But otherwise, the essentials were already handled by my software. And that worked well until 2018. Then there was the big computer crash. I think it was in March. And then suddenly, from one day to the next, I had to

solve the whole thing with a new computer. On that one... Windows XP was no longer there, but Windows 10 was. And I lost all my software because of that. And since then, I've been doing everything manually, HTML-style, in the text editor.

[00:10:16] But I have a lot of practice with that. So it goes relatively well and quickly. The main work isn't writing the HTML stuff. I copy a lot of things. It's all done with copy and paste. Easy peasy. The main work is the design itself—finding the images, scaling them, and so on. And the work remains the same with other products; I just don't have the options I have now. And I liked my layout. It's part of my style. And I saw no reason to change it as long as it works. And it does work.

[00:10:51] **Lucian Haas:** Okay. If you look at your page a bit, you keep some pretty good statistics there. For example, it says your diary actually covers more than 10,000 pages today. In your image archive, you can find more than 42,000 photos. Right. You have a flight log that shows over 4,600 flights since the year 2000 and so on. From that perspective, you could actually say you're maybe the best-documented paraglider pilot on the planet. At least if you take the online documentation into account. Do you actually still fly for the sake of flying? Or do you actually only fly for your diary anymore?

[00:11:23] **Manfred Laudahn:** Yes, always both. So, let's put it this way, I have an incredible amount of fun flying. I'm just as much of a flight enthusiast as you probably are. For me, the two just go together now. So, the diary, sure, I fly. There are no flights that aren't documented. I can definitely say that. There are no secret flights that I've kept under wraps. There aren't any. So, with me, everything is in there. Even if something went wrong, that's documented too.

[00:11:53] And for me, they just go together. I can't separate them like that. I just do both. But I'm really into flying. That's for sure. I have to say that first.

[00:12:05] **Lucian Haas:** Probably not documented, but your first flights, I assume, that you ever did in your career. Because that was way before you started with Abschwab. How did you even get into flying?

[00:12:17] **Manfred Laudahn:** How did you get into flying? Well, a friend of mine, who I made music with back then, played in a band with me—he played bass. Electric bass. And I played keyboards. And he told me, "Come along to Teufelsberg. Come along. It's a lot of fun and all that." Teufelsberg,

[00:12:38] **Lucian Haas:** that's Berlin now, where you are. You lived in Berlin back then. I

[00:12:41] **Manfred Laudahn:** lived in Berlin. Yes, yes. Okay. In West Berlin. In East Berlin, it was still the GDR at that time. And of course, no flight permission. No, in West Berlin, there was permission from the Allies. But the

[00:12:56] **Lucian Haas:** planes were there.

[00:12:56] **Manfred Laudahn:** It was limited to 80 meters above ground, though no one managed to do that at the time.

[00:13:02] And as for the flight area, only the Teufelsberg was authorized, so to speak. It's a rubble hill on the edge of the Grunewald. A large forested area within West Berlin.

[00:13:19] And it really had a height difference of 50 meters, nothing more. And someone gave kite flying lessons. He wasn't actually a teacher at all. But he had contact with a flight school in West Germany. And he taught me, my friend, and a few others how to kite. With equipment that didn't have any quality seals or anything like that. But it doesn't matter. We learned it. And then through this other flight school, I got my student pilot license back then. And I did my kite flying training in Ruhpolding. The original thing about me was that I learned to kite without having a driver's license.

[00:14:09] And no car either. I didn't need anything like that in Berlin. Did you take the S-Bahn to go flying or what? I took the S-Bahn to go flying. However. And how do you do that with such a long kite? I had a compact pack kite. And with that compact pack kite,

[00:14:25] on the bus, it fit in the stroller compartment. Just slightly diagonally.

[00:14:31] And in the subway, it also worked a bit diagonally and so on. That somehow worked, yeah. And then I built a bicycle trailer. And I transported the thing with the bicycle trailer too. So that worked. It worked. If you want to, anything is possible.

[00:14:50] And I learned it there. But later on, when I had my A-license and really wanted to fly. A lot of kite surfers from Berlin would constantly drive to the Frankenwald to fly. And of course, I always went along with them. But I didn't want to be dependent on them all the time and all that. And I naturally wanted to head out on my own to a decent flying area. So I had to get a license. I did. And it worked. Then I suddenly needed it.

[00:15:19] **Lucian Haas:** Yeah, that's how it was. You also moved to the Alps, right? Did you move to the Alps because of the flying? Because of the flying? Yeah,

[00:15:27] **Manfred Laudahn:** Yeah, yeah. I moved to the Alps for the flying. And that went along with the fact that—yeah, I have to tell a story in between. It was like, I went away with friends in Berlin, so flying friends, and I had the feeling that because I'd been flying so much, I could actually convey something to people who didn't have much flying experience yet. And that gave me the idea to become a flight instructor.

[00:16:05] So I did my flight instructor training and then had a somewhat original way of getting in touch with the flight school Tegelberg at the time, with Matthias Krug, who ran it back then. He had actually lost his flight instructor. He made a botched takeoff and was dead at Tegelberg. And suddenly, he didn't have a flight instructor anymore. And then I, I talked to him quite often. You'd just run into each other casually at the airfield. And then I told him that I wanted to do the training. Then he said, you can start with me. And then I came back to it.

[00:16:48] **Lucian Haas:** That's how it was. You keep asking what time period we're talking about. Is it '86, '87 now? Wait.

[00:16:57] **Manfred Laudahn:** '86, '85. We're talking about '85.

[00:17:01] Although the thing with the flight instructor was already '88. And in between, in '86, I started paragliding. In early '86, the rumor suddenly came out that something like that existed. There was this hang gliding magazine back then. Do you maybe remember? But I think that was before your time. I don't know. At that

[00:17:21] **Lucian Haas:** At that time, I hadn't even flown yet.

[00:17:23] **Manfred Laudahn:** Yeah. Okay, it doesn't matter. It was called Flying Glide later. But that doesn't matter. Back then, it was this paragliding magazine, or also abbreviated as Drama.

[00:17:32] And there was suddenly a report in there about paragliding. And I found that interesting. Especially because I always enjoyed hiking in the mountains too. And then I thought, that's something—climbing a mountain with such a light piece of equipment. And then in the spring of '86, there was a crash course for hang gliding. In Kössen, with Humberger.

[00:18:02] And I did it. But it really was a crash course. What did "crash course" mean? Well, the training time was like... five times launching the glider. Then three times down from the hill. Pretty steep hills. Otherwise, we wouldn't have made it with the gliders of that time. At noon, then a drive to Choralpe. So with CH written. Not the other one. So near Westendorf there. Choralpe. And then we went up there to Choralpe. The wind wasn't right at all. The flight instructor says that doesn't matter with a paraglider. You don't need wind from the front. Then, because there was a tailwind, the flight instructor put stones on the canopy so it wouldn't get blown away from behind right away.

[00:18:49] And you guys, you're hang gliders. You can run. And I said, I ran like a...

[00:18:56] brutal. I ran, ran, ran, ran. But I made it. And I landed at the bottom and got my license. So that was my training. That means five

[00:19:06] **Lucian Haas:** Flights from the little hill, a soaring flight, and then it was, okay, you can do paragliding now. You can fly now.

[00:19:11] **Manfred Laudahn:** Yeah. I got my license for that. What kind of glider did you have back then? Well, that was a Maxi. A Randonneus Maxi from Kalbermatten. That was the one from the school, right? I didn't have my own yet at that point. The first glider I bought for myself, I bought it right after, because I had a blast with it. Then I bought a small Randonneus—not the Maxi, but the Speed—back in the spring of '86. And then I started climbing mountains with that one. I didn't have any further training, honestly, no. I never had any further training. That was my only training I ever had in terms of paragliding. I just started climbing mountains and experimenting.

[00:19:59] And I went to the Pyrenees with it, explored some mountains there and just flew down somewhere. The mountains had to be relatively steep, of course. But with this weird rectangular glider, where you could almost crawl into the entry edge because the openings were so large, I at least flew from the Zugspitze. And not from the Schneefahnerkopf, like many people say that's the Zugspitze. That's not the Zugspitze. I really flew from the Zugspitz summit. And I didn't get to Ehrwald. I didn't manage to get to Ehrwald. It wasn't possible. I landed on the ski slope halfway down. There was no other way.

[00:20:41] **Lucian Haas:** That was back in the late 80s.

[00:20:43] **Manfred Laudahn:** The one with the Zugspitze.

[00:20:46] **Lucian Haas:** was 87, yeah. 87, okay. You then told me you became a flight instructor. When you were working at the flight school in Tegelberg, did you only teach kite flyers then? Or did you also teach kite - and paraglider flyers?

[00:21:02] **Manfred Laudahn:** So, at first, I only taught hang gliders. I didn't really take paragliding seriously as a form of aviation. For me, it was actually just a descent aid, so to speak. With those old gliders, you couldn't stay up high. You couldn't fly thermals. You had a minimal sink rate of three meters per second with that thing. And what do you want to fly thermals with? You can forget about that. You can just absolutely forget about it.

[00:21:27] And with the kite, of course, I didn't just fly thermals, but also cross-country, obviously. At first, I was just a kite instructor. I didn't see paragliding as more than a gag or something, but not really serious flying. That only developed later. Yeah, and then I had, interestingly enough, towards the end, I think it was 1989, I had an Alnayer. I don't know if that means anything to you. That was a glider, it had an elliptical shape, so at least it was advanced, and it could be controlled completely with body movements. So it was designed entirely for body control, so to speak.

[00:22:12] And there was some eerie resistance from people who were paragliding instructors back then. You're not allowed to fly something like that, it's life-threatening. If you do, then you suddenly tilt to the side and the glider goes, or if it collapses, then the pilot suddenly hangs crooked and so on. Then he can't just sit there in peace anymore—that's the kind of nonsense they told back then. That

[00:22:39] **Lucian Haas:** that was also the time when all the harnesses still had proper cross-bracing. Yes,

[00:22:43] **Manfred Laudahn:** Cross-bracing. And the thing was, what I was flying there, the Alnayer was completely designed for body steering. And from kite flying, I was of course used to body steering. That was actually the natural way of steering for me, using your body and not over there on these brakes.

[00:23:01] But later on, those same people also said it's reasonable to steer with your body. But at the time, they massively defended their cross-bracing.

[00:23:09] **Lucian Haas:** You said that at the beginning, good flying and thermal flying with a paraglider were out of the question. Can you still remember the first flight where you thought, oh, now you can actually fly properly with a paraglider? Like, where you could really say, that was a thermal flight, or where you basically did your first little cross-country flight with the paraglider?

[00:23:29] **Manfred Laudahn:** So, I had already done some thermals with this Alna as well. Yes, that was possible with it. Although it only had a glide ratio of about 4.6 at first.

[00:23:40] In comparison, the Ranone Speed had a glide ratio of 3.2.

[00:23:46] And so, I was already a bit [into it] with it, and it had a minimum sink rate of about 1.5 meters per second. You could already fly thermals with it. That was possible. But of course, no comparison to that. The comparison to the glider is clear. But then it naturally developed further. And then, I lived in Heidelberg for quite a while because I met a woman there and just thought, you just stay in Heidelberg.

[00:24:14] And I even opened my own flight school there. For

[00:24:18] **Lucian Haas:** Kites or for paragliders?

[00:24:19] **Manfred Laudahn:** For kiting, only for kiting. Back then, as I said, paragliding was somehow still just an extra gag for me, but I didn't take it seriously yet. But then I suddenly had the chance. And that was also when my time in Heidelberg came to an end. I suddenly had the chance to take over the Tegelberg flight school as the head of training. The head of training was suddenly vacant because Matthias Krug quit, or rather sold it. And they were desperately looking for a head of training. And I said, I can do that. But the condition was, paragliding instructor. Okay, I said, then I'll also do a paragliding instructor. But that was already in 1995. In 1995, I became a paragliding instructor. Since then, I've been both. Yes, of course. You

[00:24:59] **Lucian Haas:** So, when you became a flight instructor in the middle of, let's say, 1995, you also took over the Tegelberg flight school and ran it for nine years. Was that actually a happy time for you?

[00:25:11] **Manfred Laudahn:** Partly, partly, partly. So, let's just say what wasn't happy at all was the competitive situation with the other flight schools on the mountain. There were some really nasty stories, which I don't want to go into detail about now, because the flight schools—one of them still exists, right, both still exist. Two of them still exist. And yeah, it was pretty harsh, so to speak, what was going on with the competition there. No one gave anyone any slack, so to speak. It was some pretty nasty stuff. But anyway, I don't want to dwell on that now. It was definitely a good time. I really enjoyed giving flight training. I had a great time with it. What was completely bad and unsuccessful for me, however, were all the business matters.

[00:25:56] Those were all pretty off for me. So I'd describe myself as a miserable businessman. I'm not really built for that kind of thing. But I taught with joy, yes.

[00:26:08] **Lucian Haas:** Teaching often means that as a flight instructor, you're standing on the ground and don't actually do much of the flying

[00:26:13] **Manfred Laudahn:** ...get to fly. Right, but when I'm down on the ground, I have to give the people proper instructions over the radio and all that, and think through everything. But I still managed to get enough flying in. So I made sure of that; even as the head of training, I had certain...

[00:26:33] organizational power in this school, so that I could set things up in a way that allowed me to get into the air as well. In

[00:26:38] **Lucian Haas:** That period also marks the start of abschweb.de, your online diary. Right. How did you even come up with that domain name? Abschweb sounds more like gliding, not really like proper, long-distance flying. Was that your intention? I mean, did you want it that way?

[00:26:56] **Manfred Laudahn:** For me, it's all of it. For me, it wasn't just cross-country flight; I also enjoyed gliding and so on. For me, it was getting into the air, taking off from the ground, and so on. That was actually what gave me joy in flying. Cross-country flight is nice when you can do it, but I was never so obsessed that I'd feel frustrated if I couldn't do it, to be honest. I always enjoyed it. Whenever something was possible, I did it. And I think the name is totally fitting. I still think the name is good. Quite clearly.

[00:27:31] **Lucian Haas:** Well, Abschweb.de is also a very personal diary of yours. Who actually reads your reports? Or who was reading them in the early days, when there wasn't much else—who was reading them then? What kind of feedback did you get?

[00:27:43] **Manfred Laudahn:** I've always received feedback, and for a while, I just checked who was visiting my site. But honestly, I found that unproductive. I'd say to myself, I'd rather write a new report than deal with any of that—like,

which tables to fix and so on. I thought, that's nonsense. I did notice that I got feedback from all over the world. Even from America. Quite funny, by the way. A New Yorker was actually visiting Schwangau to meet me. He ran into me in the supermarket, recognized me because he knew me from the photo, and said, "Hello, Manfred." And then he started talking to me. Then he told me that he lived somewhere in the 15th...

[00:28:32] ...sits in an office on the 15th floor somewhere in New York and reads my reports every day.

[00:28:38] And he

[00:28:39] **Lucian Haas:** wanted to meet up with me now. He flew from New York to Germany because of you?

[00:28:45] **Manfred Laudahn:** Well, because of me. Of course, he combined that with all sorts of other touristy stuff. But for me, that was an important chapter in terms of tourism—German tourism, yeah, sure.

[00:28:55] **Lucian Haas:** Did he fly himself back then? Or did he just, like, for your sake, come across your side of things? Did he...

[00:29:02] **Manfred Laudahn:** didn't fly, no. But he wanted to do a tandem flight and all that. He then got interested in doing a tandem flight at Tegelberg. He didn't fly himself, no.

[00:29:10] **Lucian Haas:** Did you guys do the tandem flight too?

[00:29:12] **Manfred Laudahn:** He didn't do it with me, no.

[00:29:14] **Lucian Haas:** Or do you maybe know of any people who started flying themselves through your page? Like, people who took it as inspiration to say, I'm really going to take a flight course now. I assume so, but I don't know for sure. Now, you've been doing this for a really long time, and flying as well for a really long time. How important is flying to you actually today? After so many years. Very important.

[00:29:36] **Manfred Laudahn:** Especially now, during the Corona times, I'm realizing how important it is to me. And actually, I'd like to fly every flyable day, but that's just how the world is. It doesn't always work out, you know. You are

[00:29:49] **Lucian Haas:** I'm 68 now. How long do you think? I'm 68 now, that's right. Do you think you can keep doing the flying for much longer?

[00:29:57] **Manfred Laudahn:** So my prognosis, let's just say, I might manage for another ten years. I feel relatively fit and healthy, but I don't think I'll still be flying at 80. I think there comes a point where you just have to call it a day because the body simply doesn't keep up anymore. So I've set a rule for myself: I'm not going to let myself be pushed into the air with great difficulty by some helpers if I can no longer walk. That has no value. I won't do that. So if I can no longer make a confident takeoff, then flying as an active pilot is over for me. Then I'll just watch from the sidelines. Then it's over for me. And I think one could manage for about ten years. But who knows? Who knows what will happen in ten years? I have no idea.

[00:30:43] I just take it as it comes and I'm just happy that I'm still healthy enough today to feel like I can do it for a few more years. Eventually, it's over. Everyone knows that. Or everyone should actually know.

[00:30:56] **Lucian Haas:** You mentioned flying in the Pyrenees and stuff earlier. But now you mainly just fly locally around your area. Like at Tegelberg, Buchenberg, and so on. Wouldn't it get boring, always being in areas where you basically know them like the back of your hand? Have you already flown every single rib? I know them like my own.

[00:31:14] **Manfred Laudahn:** your own back pocket, but it does improve my flying there. I know my way around well and no, there are so many possibilities. And on a day when it's about distance, there are always surprises, and I've already done some really crazy cross-country flights, and those are incredible experiences. I don't have to rack up the kilometers like some others. I'm not the type who flies for four hours or something, or even eight hours like some people. I don't do that. So for me, if I stay on the mountain, the air is usually gone after an hour, and if I fly out, after two hours it's sort of like, now you could go land again. That's just how it is, it doesn't matter. My demands just aren't as big as those of some of the big cross-country pilots.

[00:32:02] That's enough for me, and when it comes to cross-country flying, I mainly need a good destination—something that looks great in photos and so on. That's much more important to me than the number of kilometers. You

[00:32:14] **Lucian Haas:** You've also witnessed the aviation and the development of aviation at Tegelberg over the last 20, 30 years. How has that changed?

[00:32:22] **Manfred Laudahn:** Yes, it has changed a lot. There was a time at Tegelberg when it was really packed. When there was a real mass influx, like you still see today, I don't know, in Handelsbuch and so on. Something like that happens very, very rarely at Tegelberg nowadays. So, there's actually not that much going on at Tegelberg. It's been a very laid-back mountain for a few years now. I've even experienced a time at Tegelberg on a really popular day with great weather, on a Sunday—you have to imagine—where I was the only pilot present. I went out, had a great flight, it was fantastic. And I stayed there alone. No one else joined.

[00:33:08] On that same day, at other well-known flying sites like Neunerköpfe, Handelsbuch, and so on, the infrastructure collapsed everywhere due to the massive influx of people. Because they all thought, for God's sake, Tegelberg is so packed, we're not going there. But that's what everyone thought.

[00:33:29] **Lucian Haas:** Crazy. Can you explain why a mountain like that was once so "in" and is now, in some ways, somewhat out?

[00:33:39] **Manfred Laudahn:** Yeah, I mean, it has to do with certain expectations. There are some pilots who expect from a launch site that you can, I don't know, lay out side by side in masses on a huge meadow and head out just because you feel like it and so on. That's obviously not possible at Tegelberg. At Tegelberg, it only happens bit by bit, bit by bit, and very disciplined. Those are things that some people just don't like. And that's why they automatically don't go to Tegelberg, but instead to Neunerköpfe or Handelsbuch. It's just like that. That certainly plays a role. Then there are also people who prefer to launch backwards. Of course, there are also people who launch backwards so well that they also launch backwards at Tegelberg.

[00:34:27] But honestly, those are the few. Backward starters who aren't that experienced aren't good at Tegelberg; they don't look very good there. That's definitely the case. So, you can actually always take off forward at Tegelberg in most flight conditions. Otherwise, the conditions are borderline anyway. But of course, you can also take off backward if you know how. But very few can do it in a way that looks good at Tegelberg.

[00:34:52] **Lucian Haas:** If you fly in a region for such a long time, you notice a lot of other changes and so on. What about the weather, for example? Do you see any recognizable changes there, for instance due to climate change? And how does that affect the flying there? For sure.

[00:35:05] **Manfred Laudahn:** I see changes, but I don't see any changes in the statistics and so on. There have always been good days and always bad days. I can't say that flying has become better or worse. It definitely hasn't become worse. I can say that for sure. But I can't say it's become better either. So it's just a bit different. Sure, we have more heatwaves and so on, but it's hard to say. Of course, I notice climate change, but purely statistically regarding flying, I can't—I can't establish anything right now.

[00:35:38] **Lucian Haas:** Honestly, no. Or maybe the wind situations have become more severe, like there are stronger wind conditions more often or something like that?

[00:35:45] **Manfred Laudahn:** Well, not at Tegelberg. Not at Tegelberg. I can't say. I mean, I would notice, but it's not like that. There are very, very many good flying days at Tegelberg, so it's like that.

[00:35:56] **Lucian Haas:** If you look at your flight statistics with 4,600 flights since the year 2000, you're really getting over 200 flights per year, so it must be flyable very often in your area as well.

[00:36:08] **Manfred Laudahn:** It is, it is, yes. Because the Tegelberg is also just favorably positioned. That means with westerly winds, the Alpine edge protrudes to the north, and because of that, the wind just hits the flank with a west wind. That's of course very favorable, but because the Tegelberg is also very good for launching towards the northeast, you

can also fly there quite well in many easterly conditions, as long as the wind isn't too strong. It's generally a bit more turbulent then, but you can still fly it well. And yes, with a south wind it's of course nothing, that's clear, but you often have flyable conditions at the Tegelberg even with a weaker south wind because the higher mountains come from the south, so the local wind system...

[00:37:01] the south flow dominates. That's very, very interesting. So, I often have conditions where other mountains have south, but the Tegelberg has something in the north and it's flyable. So, we really have many flyable days, definitely.

[00:37:17] **Lucian Haas:** What would interest me now from a meteorological standpoint, or specifically regarding the development of thermals. Last year, the Forgensee was drained for a long time, so regionally in your area, a large body of water was basically gone and you had more dry ground there somewhere. Did that have a noticeable effect on the thermal situation there? But hello.

[00:37:40] **Manfred Laudahn:** Sure. No, it was interesting. So, when the Forgensee was empty in the summer—it's always empty in the winter, that's normal—but when it was empty in the summer, you could actually fly to the Forgensee, turn up over the Forgensee, so over the desert, and it was like, there were these massive thermals right over the lakebed where there was no lake anymore, and yeah, of course you noticed that, obviously. There were interesting flights, it was just different than when there's water in it.

[00:38:09] **Lucian Haas:** Makes sense. If the lifts don't run for longer this year—we don't know when they'll reopen—how good are you on foot? I mean, can you still hike up to the Tegelberg yourself for a hike and fly, or are your strength levels only enough to say, okay, Buchenberg is still doable?

[00:38:24] **Manfred Laudahn:** So, I'd say in an absolute emergency I could still make it up the Tegelberg, but that's brutal. I can only do that very rarely; I'd be completely exhausted for a week. So, Buchenberg is doable, yeah. I'll go to Buchenberg often, but maybe hike up it once in a while, but

[00:38:45] it's insane. I mean, it's enough, no, my strength isn't what it used to be. I would have done it back then, but nowadays I'd say Buchenberg is plenty for me, and if it's higher than Buchenberg, then my pain threshold is roughly at the Spiesser or something. That's about 600 meters, but 900 meters for the Tegelberg, that would just be too much for me, to be honest.

[00:39:07] **Lucian Haas:** If you extrapolate that, maybe for the next few months, if it's even possible to fly again, maybe only the Buchenberg is up for you. Don't you think that a mountain like that would eventually get on your nerves? Can

[00:39:17] **Manfred Laudahn:** be good.

[00:39:19] **Lucian Haas:** We'll see, we'll see, yeah, sure. What do you do then? Do you still browse through a lot yourself? I don't know yet, I don't know yet. I'm sure something will come to mind. Do you actually still browse through your online archive a lot and read old stories and say, oh yeah, those were the days?

[00:39:34] **Manfred Laudahn:** Yeah, of course, logically, I do, yeah, for sure. Yeah, those were the days, I mean, they were different times. No, I like reading in my diary, yeah, again and again, clearly. What

[00:39:46] **Lucian Haas:** what's your favorite story on abschwebt.de? Oh, there

[00:39:50] **Manfred Laudahn:** Are you asking me something now?

[00:39:54] My favorite story, oh, yeah, the favorite story is of course the intense one. I have a very intense story, and that's my ski start at the Hahnenkamm—it's brutal, that story. Do you know it? No. Oh, you have to see it sometime. But that was quite a few years ago. Ski start at the Hahnenkamm, that's intense, yeah, yeah. I did that because on the Hahnenkamm, you're only transported by skis. Nowadays, the local pilots do it with Bigfoots, but I'm not good on the slopes with Bigfoots, so I don't really feel like dealing with that kind of thing. Back then, I actually started with my skis, with my two-meter-long skis, and that is

[00:40:39] it somehow worked out, but it wasn't in the green zone, honestly, not at all.

[00:40:48] Through the treetops and all that, it wasn't funny. No, it wasn't funny, but I made it. But of course, that story exists, clearly.

[00:40:57] **Lucian Haas:** And if you wanted to share one piece of wisdom from your vast experience with young pilots today, what would it be—something you'd say is important that they should definitely pay attention to in their flying careers?

[00:41:13] **Manfred Laudahn:** That stubbornness and all that... I have to get into the air now, you have to put that aside, that's really very clear. So, never take off if I have the feeling it could be a shitty flight. Never. That is always very, very important, yes. So not even if it was so cumbersome to make the flight possible. No matter what you sacrificed for it, a climb or something else. If it doesn't feel right and if I have the feeling I might regret the flight afterwards, then just don't do it. Don't do it. No matter how cumbersome it is to give it up.

[00:41:50] **Lucian Haas:** How often have you broken this rule yourself?

[00:41:54] **Manfred Laudahn:** Rarely. Rarely. Rarely.

[00:41:55] **Lucian Haas:** And if it did, did it always turn out well?

[00:41:57] **Manfred Laudahn:** In the early days, of course, more often than in the

[00:42:02] more recently, yeah. I didn't do that at all anymore. I just kept going, but if I had some shitty flight, I really fooled myself. Like, knowing beforehand that the flight was going to be shit and then doing it anyway—no, I only did that in the early days, yeah. In the early days, you were still so fired up, you'd just say, it'll work out. It'll be fine. That's long over.

[00:42:27] **Lucian Haas:** for me. Okay Manfred, thanks for your story about abschweb.de, your flying career, and the exciting times you experienced there. Yes. I hope that you'll also get plenty of flying in, not just this year, but also over the next 10 years, and that you'll be able to keep filling your diary with great flight stories. I hope so too. And yeah, first of all, all the best, I hope you get through this Corona time okay. You too.

[00:42:58] That was Manfred Laudahn in conversation with Lucian Haas. You can find Manfred's blog at www.abschweb.de. The story of the ski state adventure at Hahnenkamm mentioned in the conversation can be found in the archive under the date 28.02.2004. If you enjoy Podz-Glitz, I would be happy if you supported my work. As a patron. Because while Podz-Glitz and the content of my blog Looglides are freely available, that doesn't mean I'm giving them away for free. How much you want to give as a contribution is entirely up to you. If you're unsure, I recommend a non-binding guideline of one euro per podcast episode and two euros per reading month on Looglides. Payments are very easy via PayPal or bank transfer.

[00:43:45] You can find the relevant details on the Looglides website, specifically on the Support page. Thanks in advance for your support. See you soon. Ciao.

Français

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

Show notes

Manfred Laudahn est le blogueur historique de la scène aéronautique allemande. Depuis 20 ans, il tient son journal en ligne Abschweb.de. Une conversation

Quiconque cherche aujourd'hui des informations sur la scène du parapente trouvera plus qu'assez sur Internet. Facebook, Instagram, forums de parapente, des milliers de vidéos YouTube, sites web de fabricants, de nombreux blogs... Il y a deux décennies, c'était tout autre chose. Les infos sur la scène et les rapports de vol n'étaient alors disponibles que principalement via des magazines paraissant mensuellement. L'un des premiers, sinon peut-être même le premier dans l'espace germanophone, à avoir misé sur les nouvelles possibilités en ligne pour écrire une sorte de blog de pilotes, était Manfred Laudahn. Depuis 20 ans, il gère son site Abschweb.de comme un journal de bord personnel de pilote.

Tous ses vols et encore plus d'expériences, il les a documentés depuis lors dans plus de 4000 entrées et plus de 40 000 photos, et il continue de le faire encore aujourd'hui. On peut sans hésiter qualifier Manfred de pionnier du blogging de la scène aéronautique germanophone.

La carrière aérienne de Manfred remonte encore plus loin. Aujourd'hui âgé de 68 ans, il a appris le deltaplane dès 1985 à Berlin. Peu après, il a suivi un cours intensif d'une journée pour pouvoir, à partir de ce moment, s'élancer également en parapente. De 1995 à 2004, il a été directeur de formation de la Flugschule Tegelberg. Même aujourd'hui, s'il n'en est empêché par la crise du Corona, il décolle régulièrement de cette montagne emblématique.

Dans le podcast, Manfred Laudahn raconte les débuts d'Abschweb.de ainsi que sa carrière de pilote. Il donne un aperçu de la manière dont le blog a influencé sa vie et comment il a même atteint des lecteurs aux USA avec ses récits de vol. Ses récits montrent également que l'on peut conserver cette profonde envie intérieure de voler même après 35 ans de pilotage, même si l'on décolle presque uniquement de montagnes où l'on a déjà volé des milliers de fois.

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

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

Musique de cet épisode :

« Potato Deal » par Craig MacArthur

Musique sans droits d'auteur

Téléchargement gratuit : <https://tinyurl.com/qw44mcq>

Manfred Laudahn est un pilier du blogging de la scène aéronautique allemande. Depuis 20 ans, il tient son journal en ligne Abschweb.de. Une conversation

Quiconque recherche aujourd'hui des informations et des rapports sur le parapente trouvera plus que largement son compte sur Internet. Facebook, Instagram, forums de parapente, des milliers de vidéos Youtube, sites web de fabricants, de nombreux blogs...

Liens :

- Abschweb.de: <http://www.abschweb.de/>
- Skistart am Hahnenkamm : <http://www.abschweb.de/abschweb.html?tagebuch/index.html?280204.htm>

- Post-scriptum de Manfred Laudahn : <http://www.abschweb.de/abschweb.html?club/fein/170420.htm>

Source : https://lu-glidz.blogspot.com/2020/04/podz-glidz-27-der-abschweber_17.html

Transcript

[00:00:07] **Manfred Laudahn:** Ensuite, on est montés à la Choralpe, le vent ne convenait pas du tout, l'instructeur de vol dit que ça n'a pas d'importance en parapente, on n'a pas besoin de vent de face. Puis, comme il y avait du vent arrière, l'instructeur nous a mis des pierres sur la voile pour qu'elle ne soit pas tout de suite emportée par derrière.

[00:00:35] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, le podcast Lu-Glidz.

[00:00:38] **Manfred Laudahn:** Des histoires du cosmos du parapente.

[00:00:40] **Lucian Haas:** Aujourd'hui avec Manfred Laudahn. Et Lucian Haas au micro.

[00:00:49] Si vous cherchez des informations sur la scène du parapente aujourd'hui, vous trouverez votre bonheur sur Internet. Facebook, Instagram, Gleitschirmforum, des milliers de vidéos YouTube, les sites des fabricants, de nombreux blogs. Il y a deux décennies, c'était tout autre chose. Les infos sur la scène et les rapports de vol ne passaient alors principalement que par des magazines mensuels. L'un des premiers, sinon peut-être même le premier dans l'espace germanophone, à parier sur les nouvelles possibilités en ligne pour écrire une sorte de blog de pilotes, c'était Manfred Laudahn. Depuis 20 ans, il gère son site abschweb.de comme un journal de bord personnel de pilote. Il y a documenté tous ses vols et bien d'autres expériences depuis lors en bien plus de 4 000 entrées et plus de 40 000 photos, et il continue de le faire encore aujourd'hui.

[00:01:35] On peut sans hésiter qualifier Manfred de pionnier du blogage dans la scène aéronautique germanophone. Mais la carrière de pilote de Manfred va bien au-delà. L'homme, qui a aujourd'hui 68 ans, a appris le deltaplane à Berlin dès 1985. Peu après, il a suivi un cours intensif d'une journée pour pouvoir ensuite s'élancer dans les airs en parapente. De 1995 à 2004, il a été responsable de la formation à l'école de vol Tegelberg. Même aujourd'hui, sauf si la crise du Corona l'en empêche, il décolle régulièrement de cette montagne emblématique. Dans ce podcast, Manfred Laudahn raconte les débuts d'abschweb.de, ainsi que sa propre carrière de pilote. Il explique comment le blog a influencé sa vie et comment, grâce à ses récits de vol, il a même atteint des lecteurs aux États-Unis.

[00:02:23] Ses récits montrent également que l'on peut conserver cette profonde envie intérieure de voler, même après 35 ans de pilotage. Même quand on ne décolle presque plus que de montagnes où l'on a déjà volé des milliers de fois.

[00:02:39] Manfred, ces derniers jours, il y a eu des conditions de vol magnifiques partout. Mais on est toujours en confinement à cause du Corona. Est-ce que c'est difficile pour toi de rester au sol ?

[00:02:53] **Manfred Laudahn:** Ce n'est pas tout à fait facile, mais ça ne m'est pas trop dur parce que j'ai bien sûr d'autres loisirs. Et c'est par exemple mon piano. C'est très important et ça m'aide bien sûr sur une période comme celle-ci, parce que jouer du piano prend maintenant, disons, encore une place importante. Et ça me fait du bien, évidemment. Dans la mesure où ça reste supportable, si ça ne dure pas trop longtemps. Oui, c'est clair. Mais bien sûr, je vois la météo et quand je regarde par la fenêtre, je vois de beaux cumulus. Évidemment que je serais parti voler, aucune question là-dessus. Les conditions étaient super et je regarde les oiseaux juste devant la fenêtre, là, un milan plane souvent très bas et tout ça.

[00:03:38] Et est déjà passé à environ cinq mètres de la fenêtre. Et sans aucun battement d'aile, il a trouvé de la thermique ici. À la hauteur de First. Je trouve ça impressionnant. C'est ce genre de chose que je regarde toujours maintenant, c'est clair. Ça n'arrivera probablement jamais

[00:03:53] **Lucian Haas:** C'est différent, non ? Oui, exactement. Ton dernier vol dans ton journal date du 16 mars.

[00:03:59] **Manfred Laudahn:** Exactement. Tu avais déjà...

[00:04:00] **Lucian Haas:** Tu pensais déjà à l'époque que ce serait ton dernier pour une longue période ?

[00:04:04] **Manfred Laudahn:** Oui, je me le suis dit, mais je n'en étais pas encore tout à fait sûr. Mais pour moi, c'était déjà clair, parce qu'il y avait un nombre inhabituel de gens sur le décollage. Et ça ne me mettait pas vraiment à l'aise. Je me suis demandé comment on était censé garder ses distances, et ainsi de suite. Et puis, j'ai volontairement renoncé. Avant même l'interdiction de vol générale, j'ai dit : non, je ne veux pas maintenant. Je l'ai vu au Buchenberg-Wimmeln et je me suis dit : non, je ne veux pas me retrouver dans cette cohue. Alors j'ai d'abord renoncé, puis de toute façon il y a eu la fermeture et c'était clair. C'est comme ça, oui. Tu

[00:04:42] **Lucian Haas:** Tu tiens un journal de bord en ligne pour les pilotes, abschweb.de, et ce depuis maintenant 20 ans. On pourrait dire que le site est un peu le père fondateur des blogs de pilotes, du moins en langue allemande. Comment as-tu eu cette idée il y a 20 ans, ou plus de 20 ans ?

[00:04:59] **Manfred Laudahn:** J'ai fait développer les photos immédiatement. Je les ai reçues tout de suite sous forme de tirages, des épreuves. J'ai tout de suite trié, il y en avait presque tous, je les ai tous triés. Je ne les veux pas, je ne les veux pas, je ne les veux pas. Parce que je n'avais qu'à payer ceux que je voulais. Et ils avaient bien sûr toujours l'air un peu bêtes quand je ne prenais que cinq images sur 36. Mais qu'est-ce qu'ils pouvaient faire ? C'étaient les conditions à l'époque. Mais de cette manière, j'ai pu, disons, avoir les trucs sur le net le jour même avec un scanner et tout ça. Il y avait déjà des rapports à ce moment-là. Mais ils ne sont plus conservés parce que je n'ai pas lié les rapports, disons, dans la chronologie à l'époque. Je les ai simplement toujours écrasés. Ils n'arrivaient pas si souvent non plus. Du coup, ils étaient déjà en ligne depuis un mois avant que le rapport suivant ne sorte. J'avais déjà commencé, en fait, à mettre des photos et des rapports sur le net en 1997. C'était juste avant mon mariage. Et j'ai été encouragé par ma fiancée, enfin ma femme, à le faire. Et à l'époque, je photographiais bien sûr encore sur pellicule, sur chimie. Et ça rendait évidemment le truc très peu pratique pour un tel usage, parce qu'on ne peut tout simplement pas être à jour. Ou c'est très difficile d'être à jour. C'était très aventureux à l'époque, parce que je voulais parfois être à jour. J'en avais vraiment envie. Faire un compte-rendu de vol le jour même. L'avoir sur le net le jour même. Et ça se passait comme ça : je me précipitais, disons, de la montagne directement au magasin photo.

[00:05:50] Je faisais développer les photos immédiatement. Puis, je les recevais tout de suite sous forme de tirages, des épreuves. Je triais direct, il y en avait presque tous, j'ai tout trié. Je ne les veux pas, je ne les veux pas, je ne les veux pas. Parce que je n'avais qu'à payer ceux que je voulais. Et ils avaient bien sûr toujours l'air un peu bêtes quand je ne prenais que cinq images sur 36. Mais qu'est-ce qu'ils pouvaient faire ? C'étaient les conditions de l'époque. Mais de cette manière, j'ai pu, disons, mettre les choses sur le net le jour même avec un scanner et tout ça. Il y avait déjà des rapports à ce moment-là. Mais ils ne sont plus conservés parce que je n'avais pas lié les rapports, disons, sur la chronologie. Je les ai juste systématiquement écrasés. Ils ne sortaient pas si souvent. Du coup, ils restaient déjà en ligne pendant un mois avant que le rapport suivant ne sorte.

[00:06:37] Et puis, il y a eu un nouveau rapport. Mais à un moment donné, ça m'a tellement amusé, à un point que je me suis dit : non, ça ne peut pas continuer comme ça. Ça ne peut pas continuer comme ça. Là, je viens d'en mettre un super. Maintenant, j'en veux déjà un autre. Maintenant, encore en écraser et en supprimer. Non, je ne le ferai pas. Et alors, j'ai introduit le truc comme je l'ai fait. Avec le feuilletage quotidien continu. Au début, je n'écrivais pas tous les jours. Mais ça s'est accumulé de plus en plus, disons, mes rapports. En tout cas, depuis le 6 janvier 2000, j'ai une navigation continue dans le dossier. Et depuis, on peut dire qu'on peut remonter en arrière. C'est comme ça que ça marche.

[00:07:21] **Lucian Haas:** Est-ce que tu aurais pu imaginer à l'époque que tu vas tenir sur ce modèle pendant 20 ans ?

[00:07:26] **Manfred Laudahn:** Non, je ne m'en suis pas fait de soucis, pour être honnête. Je l'ai juste fait à l'époque. Et ça s'est développé comme ça. Et c'était amusant. Et j'ai aussi fait d'autres choses. J'ai intégré des trucs. Par exemple, mon voyage à Berlin et tout ça est aussi arrivé. J'y suis allé en avion, dans l'ancien camp et tout ça. J'ai combiné les deux. Mais j'ai aussi toujours inclus un peu de culture, un peu de tourisme et tout ça dans mes récits. Et ça a continué à évoluer. Autrement dit, d'autres aspects de la vie ont été intégrés à nouveau. Parce que ce sont des choses importantes pour moi. Et parce que j'ai aussi les photos correspondantes et que je voulais simplement en parler. Et parce que je ne voulais pas passer pour un simple mordu d'aviation à sens unique, mais aussi pour quelqu'un qui trouve simplement d'autres facettes de la vie importantes.

[00:08:18] Et je voulais aussi faire passer ça dans mon blog, oui.

[00:08:21] **Lucian Haas:** Eh bien, si on regarde ton site, il n'a pas vraiment suivi les modes d'Internet. Il n'est pas basé sur un logiciel de blog moderne comme WordPress ou quelque chose comme ça, il est en fait encore programmé en HTML classique. Exactement. Pourquoi as-tu gardé cette vieille technologie ? Pourquoi n'as-tu pas dit : je peux me faciliter la tâche et le refaire complètement ?

[00:08:41] **Manfred Laudahn:** Oui, parce qu'au moment où j'ai commencé, il n'y avait pas encore vraiment de blogs. Et tous ces trucs n'existaient pas encore. J'ai développé ça à cette époque. Et j'ai aussi développé mon style. J'ai toujours mis l'accent sur le design et ce genre de choses. Et à l'époque, je me suis aussi... Parce que j'ai écrit énormément de logiciels, sur des trucs de type D-Base. Donc sur FoxPro, Visual FoxPro, ce qui était disponible sur l'ordinateur à ce moment-là. J'avais Windows XP et j'avais tout ça dessus. Et j'ai écrit tellement de logiciels que le travail n'était pas si terrible.

[00:09:27] Alors, j'ai pu automatiser beaucoup de choses. Je n'avais plus qu'à insérer l'actualité et à peaufiner un peu la mise en page. Mais sinon, l'essentiel était déjà géré par mon logiciel. Et ça a fonctionné comme ça jusqu'en 2018. C'est là qu'il y a eu le gros crash informatique. Je crois que c'était en mars. Et d'un coup, j'ai dû résoudre tout ça avec un nouvel ordi du jour au lendemain. Sur celui-là... Windows XP n'existait plus, c'était Windows 10. Et à cause de ça, j'ai perdu tout mon logiciel. Depuis, je fais tout à la main en HTML dans le logiciel de traitement de texte.

[00:10:16] Mais j'ai beaucoup d'expérience avec ça. Du coup, ça se fait plutôt bien et rapidement. Le gros du travail, ce n'est pas d'écrire les trucs en HTML. Je copie énormément de choses. Tout se fait avec copier-coller. Hop, c'est fait. Le plus gros travail, c'est la mise en page elle-même. Chercher les images, les redimensionner, et tout ça. Et le travail reste le même avec d'autres produits. Je n'ai tout simplement pas les options que j'ai maintenant. Et j'aimais ma mise en page. Ça fait partie de mon style. Et je n'ai vu aucune raison de changer ça tant que ça fonctionne. Et ça fonctionne, après tout.

[00:10:51] **Lucian Haas:** D'accord. Si on regarde un peu ton côté, tu tiens une très bonne statistique. Il est écrit, par exemple, que ton journal de bord compte aujourd'hui plus de 10 000 pages. Dans ton archive photo, on trouve plus de 42 000 photos. Exactement. Tu as un tableau de vol qui indique plus de 4 600 vols depuis l'an 2000, et ainsi de suite. Vu comme ça, on pourrait carrément dire que tu es peut-être le parapentiste le mieux documenté de la planète. Du moins, si on prend la documentation en ligne. Est-ce que tu voles encore pour le plaisir de voler ? Ou est-ce que tu ne voles plus que pour ton journal de bord ?

[00:11:23] **Manfred Laudahn:** Oui, toujours les deux. Disons que je prends un plaisir immense à voler. Je suis aussi passionné par le vol que toi, probablement. Pour moi, les deux font désormais partie d'un tout. Alors, le journal de bord, bien sûr, je vole. Il n'y a aucun vol qui ne soit documenté, je peux le dire avec certitude. Il n'y a pas de vols secrets sur lesquels j'aurais mis le sceau du silence. Ça n'existe pas. Chez moi, tout est dedans. Même quand ça s'est mal passé, c'est aussi documenté.

[00:11:53] Et ça va simplement ensemble pour moi. Je ne peux pas séparer les deux. Je fais simplement les deux. Mais je suis vraiment passionné par le vol. C'est clair. Il faut que je le dise déjà.

[00:12:05] **Lucian Haas:** Tes premiers vols, que tu as faits au début de ta carrière, ne sont probablement pas documentés, j'imagine. Parce que c'était bien avant que tu commences avec Abschweb. Comment as-tu commencé à voler, au juste ?

[00:12:17] **Manfred Laudahn:** Comment es-tu arrivé à voler ? Enfin, un ami avec qui je faisais de la musique à l'époque, dans un groupe, il jouait de la basse. Enfin, de la basse électrique. Et moi, je jouais du clavier. Et il m'a dit : « Viens avec moi au Teufelsberg. Viens avec moi. C'est super sympa et tout ça. » Teufelsberg,

[00:12:38] **Lucian Haas:** c'est Berlin, là où tu es maintenant. Tu as habité à Berlin à cette époque. Je

[00:12:41] **Manfred Laudahn:** j'ai habité à Berlin. Oui, oui. D'accord. À Berlin-Ouest. À Berlin-Est, c'était encore la RDA à l'époque. Et bien sûr, aucune autorisation de vol. Non, à Berlin-Ouest, il y avait une autorisation de vol des Alliés. Mais les

[00:12:56] **Lucian Haas:** Il y avait des avions là-bas.

[00:12:56] **Manfred Laudahn:** Elle était limitée à 80 mètres au-dessus du sol, bien que personne n'ait réussi à atteindre cette hauteur à l'époque.

[00:13:02] Et comme zone de vol, seul le Teufelsberg était autorisé, en quelque sorte. C'est une sorte de monticule de gravats en bordure du Grunewald. Une grande zone forestière à l'intérieur de l'ouest de Berlin.

[00:13:19] Et il y avait vraiment un dénivelé de 50 mètres, pas plus. Et là, quelqu'un a donné des cours de deltaplane. Ce n'était pas vraiment un prof, en fait. Mais il avait des contacts avec une école de vol en Allemagne de l'Ouest. Et il m'a appris, ainsi qu'à mon ami et à quelques autres, à faire du deltaplane. Avec du matériel qui n'avait aucun label de qualité et tout ça. Mais bon, peu importe. On l'a appris. Et ensuite, via cette autre école, j'ai obtenu ma licence L à l'époque. Et j'ai fait ma formation de décollage en deltaplane à Ruppolding. Ce qui était original chez moi, c'est que j'ai appris le deltaplane sans avoir le permis de conduire.

[00:14:09] Et pas de voiture non plus. À Berlin, je n'en avais pas besoin. Tu es allé voler en S-Bahn ou quoi ? Je suis allé voler en S-Bahn. Par contre. Et comment on fait avec un deltaplane aussi long ? J'avais un deltaplane de type "Kurzpack". Et avec ce deltaplane,

[00:14:25] dans le bus, ça rentrait dans le compartiment des poussettes. Juste un peu en diagonale.

[00:14:31] Et dans le métro, ça passait aussi un peu en diagonale et tout ça. Ça marchait d'une certaine manière, oui. Et puis je me suis construit une remorque pour vélo. Et là, j'ai transporté le truc avec la remorque. Donc ça marchait. Ça marchait. Si on veut, tout est possible.

[00:14:50] Et je l'ai appris là-bas. Mais plus tard, quand j'ai eu mon brevet et que je voulais vraiment voler. De Berlin, beaucoup de deltaplanistes partaient régulièrement au Frankenwald pour voler. Et bien sûr, je les suivais toujours. Mais je ne voulais évidemment pas dépendre d'eux tout le temps, et tout ça. Et j'avais évidemment envie de partir par moi-même vers une zone de vol convenable. Alors j'ai dû passer mon permis. Je l'ai fait. Et ça a marché. Et puis, soudain, j'en ai eu besoin.

[00:15:19] **Lucian Haas:** Oui, c'était ça. Tu es aussi parti dans les Alpes. Tu es parti dans les Alpes pour le vol ? Pour le vol ? Oui,

[00:15:27] **Manfred Laudahn:** Oui, oui. Je me suis installé dans les Alpes pour le pilotage. Et ça allait avec le fait que, oui, je dois encore raconter une petite histoire entre les deux. C'était comme ça : je partais avec des amis à Berlin, donc des amis pilotes, et j'avais eu l'impression, parce que je volais beaucoup, que je pouvais apporter quelque chose aux gens qui n'avaient pas encore beaucoup d'expérience en vol. Et ça m'a donné l'idée de devenir instructeur de vol.

[00:16:05] Et puis j'ai fait ma formation d'instructeur de vol et j'ai eu un contact assez original avec l'école de vol de Tegelberg de l'époque, avec Matthias Krug, qui la dirigeait à ce moment-là. Parce qu'il avait perdu son instructeur de vol. Il avait fait un décollage raté et était mort au Tegelberg. Et d'un coup, il n'avait plus d'instructeur. Et puis je lui ai dit, je me suis entretenu avec lui à plusieurs reprises, on s'était croisés par hasard sur le terrain de vol. Et puis je lui ai dit que je voulais faire la formation. Alors il m'a dit : « Tu peux commencer avec moi. » Et c'est comme ça que j'y suis arrivé.

[00:16:48] **Lucian Haas:** C'est comme ça que ça s'est passé. Tu dis toujours, de quelle époque on parle ? C'est 86, 87 maintenant ? Attends.

[00:16:57] **Manfred Laudahn:** 86, 85. On parle de 85.

[00:17:01] Bien que l'histoire avec l'instructeur de vol, ça, c'était déjà en 88. Et entre les deux, en 86, j'ai commencé le parapente. Début 86, la rumeur est soudainement arrivée qu'il existait quelque chose comme ça. À l'époque, il y avait ce magazine de deltaplane. Tu t'en souviens peut-être ? Mais je pense que c'était avant ton époque. Je ne sais pas. À cette

[00:17:21] **Lucian Haas:** À cette époque, je n'avais pas encore commencé à voler.

[00:17:23] **Manfred Laudahn:** Oui. Bon, peu importe. Ça s'appelait Flying Glide plus tard. Mais c'est sans importance. À l'époque, ce magazine de deltaplane, ou aussi abrégé Drama.

[00:17:32] Et là, il y avait soudain un article sur le parapente. Et ça, je l'ai trouvé intéressant. Surtout parce que j'ai toujours aimé faire de la randonnée en montagne. Et je me suis dit que ça devait être sympa de monter en montagne avec un appareil aussi léger. Et puis, au printemps 86, il y a eu un cours accéléré de parapente. À Kössen, chez Himberger.

[00:18:02] Et je l'ai fait. Mais c'était vraiment un cours accéléré. Cours accéléré, ça voulait dire quoi ? Enfin, le temps de formation était genre... cinq fois le gonflage de l'aile. Puis trois fois la descente de la colline. Des collines assez raides. Sinon, on n'aurait pas pu s'en sortir avec les ailes de l'époque. À midi, on a pris la route vers la Choralpe. Donc avec CH écrit. Pas l'autre. Celle près de Westendorf. La Choralpe. Et on est montés là-haut à la Choralpe. Le vent ne convenait pas du tout. Le moniteur a dit que pour le parapente, ça n'avait pas d'importance. On n'a pas besoin de vent de face. Du coup, comme il y avait du vent arrière, le moniteur nous a mis des pierres sur le voile pour qu'il ne soit pas tout de suite emporté par derrière.

[00:18:49] Et vous, vous êtes des parapentistes. Vous pouvez courir. Et j'ai dit que j'ai couru comme un...

[00:18:56] brutal. J'ai couru, couru, couru, couru. Mais je suis arrivé au bout. Et je suis atterri en bas et j'ai eu mon brevet. Voilà comment s'est passée ma formation. Ça veut dire, cinq

[00:19:06] **Lucian Haas:** Des vols depuis la petite colline, un vol en altitude et puis on m'a dit : OK, maintenant tu peux faire du parapente. Maintenant tu peux voler.

[00:19:11] **Manfred Laudahn:** Oui. C'est pour ça que j'ai eu le brevet. Quel genre d'aile avais-tu à l'époque ? Eh bien, c'était une Maxi. Une Randonneus Maxi de Kalbermatten. C'était celle de l'école, non ? Je n'avais pas encore ma propre aile à ce moment-là. La première aile que j'ai achetée, je l'ai prise juste après, parce que ça m'avait fait un kiff de dingue. Ensuite, j'ai acheté une petite Randonneus, pas la Maxi mais la Speed, encore au printemps 86. Et avec celle-là, je suis monté en montagne. Je n'ai pas eu d'autre formation, honnêtement, pas du tout. Je n'ai jamais eu d'autre formation. C'était ma seule formation en matière de parapente. Je suis juste monté en montagne et j'ai fait des expériences.

[00:19:59] Et je suis allé dans les Pyrénées avec, j'ai exploré quelques montagnes et je suis juste redescendu quelque part. Les montagnes devaient évidemment toujours être relativement raides. Mais avec cette drôle d'aile rectangulaire, où on pouvait presque se glisser dans le bord d'attaque tellement les ouvertures étaient grandes, j'ai quand même pu décoller de la Zugspitze. Et pas du Schneefahnerkopf, comme beaucoup disent que c'est la Zugspitze. Ce n'est pas la Zugspitze. Je suis vraiment parti du sommet de la Zugspitzgipfel. Et je ne suis pas arrivé à Erwald. Je n'ai pas réussi à arriver à Erwald. C'était impossible. Je suis atterri sur la piste de ski à mi-hauteur. Il n'y avait pas d'autre choix.

[00:20:41] **Lucian Haas:** C'était à la fin des années 80.

[00:20:43] **Manfred Laudahn:** C'était pour la Zugspitze.

[00:20:46] **Lucian Haas:** c'était 87, oui. 87, d'accord. Tu as raconté ensuite que tu étais devenu moniteur de vol. Est-ce que, quand tu as travaillé à l'école de vol au Tegelberg, tu n'as enseigné que le deltaplane ? Ou est-ce que tu as aussi enseigné le deltaplane et le parapente ?

[00:21:02] **Manfred Laudahn:** Alors, au début, j'ai seulement formé des pilotes de deltaplane. Je ne prenais pas le parapente très sérieusement d'un point de vue aéronautique. Pour moi, c'était en fait juste une aide à la descente, pour ainsi dire. Avec ces vieilles ailes-là, tu ne pouvais pas rester en haut. Tu ne pouvais pas voler en thermique. Tu avais une portance minimale avec ce truc de trois mètres par seconde. Et qu'est-ce que tu veux faire de la thermique avec ça ? Tu peux oublier. Tu peux carrément oublier.

[00:21:27] Et avec le deltaplane, bien sûr, je ne faisais pas que de la thermique, mais aussi de la distance, évidemment. Au début, j'étais juste moniteur de deltaplane. Pour moi, le parapente était plus un gag ou quelque chose du genre, mais pas vraiment du vol sérieux. Ça s'est développé plus tard. Oui, et ensuite, c'était une histoire intéressante, je crois que c'était fin 1989, j'avais un Alnayer. Je ne sais pas si ça te dit quelque chose. C'était une aile qui avait une forme elliptique, donc déjà assez avancée, et qui pouvait être pilotée sans problème par contrôle corporel. C'était donc conçu entièrement pour le contrôle corporel, pour ainsi dire.

[00:22:12] Et il y avait une sorte de résistance incroyable de la part des gens qui étaient instructeurs de parapente à l'époque. On ne peut pas voler avec un truc pareil, c'est mortel. Si on fait ça, on bascule soudainement sur le côté et là, l'aile part, ou si elle se replie, le pilote se retrouve soudainement penché, et ainsi de suite. Du coup, il ne peut plus rester assis tranquillement, c'est la sorte de conneries qu'on racontait à l'époque. Ça

[00:22:39] **Lucian Haas:** c'était aussi l'époque où tous les sellettes avaient de vraies suspensions en croix. Oui,

[00:22:43] **Manfred Laudahn:** La tension transversale. Et le truc, c'est que ce que je pilotais là, l'Alnayer, était entièrement conçu pour le pilotage par le corps. Et venant du deltaplane, j'étais bien sûr habitué au pilotage par le corps. C'était pour moi en fait le pilotage naturel, celui où on pilote avec le corps et pas avec ces freins.

[00:23:01] Mais plus tard, ces mêmes personnes ont aussi dit qu'il était logique de piloter avec le corps. Mais à l'époque, ils ont massivement défendu leur système de suspension croisée.

[00:23:09] **Lucian Haas:** Tu as dit qu'au début, il était impensable de faire de bons vols ou du vol en thermique avec le parapente. Est-ce que tu te souviens de ton premier vol où tu t'es dit : « Oh, maintenant on peut même voler correctement en parapente ? » Enfin, où tu as vraiment pu dire : « Ça, c'était un vol en thermique » ou bien où tu as fait ton premier petit vol de distance en parapente ?

[00:23:29] **Manfred Laudahn:** Alors, j'ai déjà fait de la thermique avec cet Alna. Oui, c'était déjà possible avec celui-là. Il avait certes une finesse d'environ 4,6 au début.

[00:23:40] Par rapport à ça, le Ranone Speed avait une finesse de 3,2.

[00:23:46] Et donc, j'ai déjà un peu fait ça avec, et il avait une vitesse de descente minimale d'environ 1,5 mètre par seconde. On pouvait déjà voler en thermique avec. C'était possible. Mais bien sûr, pas du tout comparable. La comparaison avec le delphin est claire. Mais ça a évolué ensuite, bien sûr. Et puis, j'ai habité à Heidelberg pendant un bon moment parce que j'ai rencontré une femme et je me suis dit, reste simplement à Heidelberg.

[00:24:14] Et j'ai même ouvert ma propre école de vol à un moment donné. Pour

[00:24:18] **Lucian Haas:** Pour les deltas ou pour les parapentes ?

[00:24:19] **Manfred Laudahn:** Pour le deltaplane, seulement pour le deltaplane. À l'époque, comme je l'ai dit, le parapente était pour moi une sorte de gadget supplémentaire, je ne le prenais pas encore très au sérieux. Mais j'ai soudainement eu l'opportunité. Et c'est là que ma période à Heidelberg s'est terminée. J'ai soudainement eu la chance de reprendre l'école de vol Tegelberg en tant que responsable de la formation. Le poste de responsable de la formation était soudainement vacant, parce que Matthias Krug a arrêté, ou plutôt a vendu. Et ils cherchaient désespérément un responsable de la formation. Et là, j'ai dit que je pouvais le faire. Mais la condition était d'être moniteur de parapente. D'accord, j'ai dit, alors je vais aussi passer mon brevet de moniteur de parapente. Mais c'était déjà en 1995. En 1995, j'ai passé mon brevet de moniteur de parapente. Depuis, j'ai fait les deux. Oui, bien sûr. Tu

[00:24:59] **Lucian Haas:** Quand tu as fait ton brevet d'instructeur de vol au milieu des années 90, en 1995, tu as aussi repris l'école de vol Tegelberg et l'as dirigée pendant neuf ans. Est-ce que c'était une période heureuse pour toi, au final ?

[00:25:11] **Manfred Laudahn:** À moitié, à moitié. Disons que ce qui était heureux, ce n'était pas du tout la situation concurrentielle avec les autres écoles de pilotage sur la montagne. Il y a eu des histoires assez sales, que je ne veux pas détailler maintenant parce que les écoles de pilotage, il en reste une, non, il en reste deux. Deux d'entre elles existent encore. Et oui, c'était assez rude, pour ainsi dire, ce qui se passait au niveau de la concurrence. On ne se faisait aucun cadeau, pour ainsi dire. C'était des trucs assez sales. Mais peu importe, je ne veux pas approfondir ça maintenant. C'était en tout cas une belle période. J'ai adoré donner des cours de pilotage. Ça m'a fait un plaisir immense. Ce qui a été très mauvais et un échec pour moi, ce sont tous les aspects commerciaux.

[00:25:56] Tout ça, c'était complètement à côté pour moi. Je me qualifierais de piètre homme d'affaires. Je ne suis pas fait pour ce genre de choses. Mais j'ai enseigné avec plaisir, oui.

[00:26:08] **Lucian Haas:** Enseigner, ça veut souvent dire que tu es au sol en tant qu'instructeur de vol et que tu ne fais pas grand-chose pour voler

[00:26:13] **Manfred Laudahn:** ...tu arrives. C'est vrai, mais quand je suis au sol, je dois quand même donner des instructions claires par radio et tout ça, et tout anticiper. Mais j'ai quand même pu voler suffisamment. Donc j'ai fait en sorte que ce soit le cas, même en tant que responsable de la formation, j'avais aussi certains

[00:26:33] pouvoir organisationnel dans cette école, pour que je puisse m'organiser de manière à pouvoir aussi voler. En

[00:26:38] **Lucian Haas:** Cette période correspond aussi vraiment au lancement d'abschweb.de, donc ton journal de bord en ligne. Exactement. Comment as-tu trouvé ce nom de domaine ? Abschweb, ça sonne plutôt comme du vol plané, pas vraiment comme du vrai vol de longue distance. Est-ce que c'était ton intention ? Tu le voulais vraiment ?

[00:26:56] **Manfred Laudahn:** Pour moi, c'est tout ça. Pour moi, il n'y avait pas que le vol de distance, j'ai aussi apprécié les glissades et tout le reste. Pour moi, c'était le fait de prendre l'air, de décoller du sol et tout ça. C'était en fait ce qui me procurait du plaisir dans le vol. Le vol de distance, c'est beau quand on peut le faire, mais je n'ai jamais été aussi obsédé par ça au point d'être frustré quand je ne pouvais pas le faire, honnêtement. J'ai toujours apprécié. Dès que c'était possible, je le faisais. Et je trouve le nom tout à fait approprié. Je trouve toujours le nom bien. Clairement.

[00:27:31] **Lucian Haas:** Eh bien, Abschweb.de est aussi un journal très personnel pour toi. Qui lit tes rapports, au juste ? Ou qui les lisait aux débuts, quand il n'y avait pas grand-chose d'autre, qui les lisait ? Quel genre de retours as-tu reçus ?

[00:27:43] **Manfred Laudahn:** J'ai toujours reçu des retours et pendant un certain temps, j'ai aussi simplement regardé qui allait sur mon site. Mais honnêtement, je trouvais ça improductif. Je me suis dit que je préférais écrire un nouveau compte rendu plutôt que de m'occuper de quoi que ce soit là. De quelles tables je devais m'occuper et tout ça. Je me suis dit : "C'est bêtise." J'ai vu que j'avais eu des retours de partout dans le monde. Même des États-Unis. C'est assez marrant d'ailleurs. Un New-Yorkais est venu à Schwangau pour me voir, vraiment. Il m'a croisé au supermarché, il m'a reconnu parce qu'il me connaissait sur la photo. "Salut, Manfred." Et là, il a commencé à me parler. Et puis il m'a raconté qu'il était quelque part à New York, dans le 15e.

[00:28:32] ...assis à son bureau à l'étage et lit mes rapports tous les jours.

[00:28:38] Et il

[00:28:39] **Lucian Haas:** voulait absolument me voir maintenant. Il a pris l'avion de New York jusqu'en Allemagne pour toi ?

[00:28:45] **Manfred Laudahn:** Eh bien, à cause de moi. Bien sûr, il a combiné ça avec plein d'autres trucs touristiques. Mais pour moi, c'était un chapitre important en matière de tourisme, de tourisme en Allemagne, oui, bien sûr.

[00:28:55] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il a lui-même volé à l'époque ? Ou est-ce qu'il s'est juste intéressé à toi, est-ce qu'il est tombé sur toi d'une manière ou d'une autre ?

[00:29:02] **Manfred Laudahn:** Il n'a pas volé, non. Mais il voulait faire un vol en tandem et tout ça. Il s'est ensuite intéressé à faire un vol en tandem au Tegelberg. Il n'a pas volé lui-même, non.

[00:29:10] **Lucian Haas:** Vous avez fait le vol en tandem aussi ?

[00:29:12] **Manfred Laudahn:** Il ne l'a pas fait avec moi, non.

[00:29:14] **Lucian Haas:** Ou est-ce que tu connais peut-être des gens qui ont commencé à voler grâce à ta page ? Enfin, ceux qui se sont inspirés de ça pour se dire : « Bon, je vais vraiment suivre un cours de pilotage ». Je suppose, mais je ne le sais pas avec certitude. Eh bien, tu fais ça depuis vraiment longtemps maintenant, et tu fais de l'aviation depuis vraiment longtemps aussi. À quel point est-ce que le pilotage est encore important pour toi aujourd'hui ? Après tant d'années. Très important.

[00:29:36] **Manfred Laudahn:** C'est justement maintenant, en période de Corona, que je réalise à quel point c'est important pour moi. Et en fait, j'aimerais voler tous les jours où c'est possible, mais c'est comme ça que va le monde. Ça ne se fait pas tout le temps, tu sais. Tu es

[00:29:49] **Lucian Haas:** Tu as 68 ans maintenant. Combien de temps penses-tu que ça va durer ? J'ai 68 ans, c'est vrai. Penses-tu que tu pourras continuer à piloter encore longtemps ?

[00:29:57] **Manfred Laudahn:** Alors, ma prévision, disons, je pense tenir peut-être encore dix ans. Je me sens relativement en forme et en bonne santé, mais je ne pense pas que je piloterai encore à 80 ans. Je pense qu'il y aura un moment où il faudra simplement s'arrêter, parce que le corps ne suivra tout simplement plus. Donc, je me suis fixé une règle : je ne me ferai pas mettre en l'air avec difficulté par des assistants si je ne peux plus marcher. Ça n'a aucune valeur. Je ne ferai pas ça. Donc, si je ne peux plus décoller de manière autonome, alors pour moi, le pilotage actif est terminé. Je regarderai encore un peu, mais pour moi, ce sera fini. Et je pense qu'on pourrait tenir encore dix ans. Mais qui sait ? Qui sait ce qui se passera dans dix ans ? Je n'en ai aucune idée.

[00:30:43] Je laisse faire, je me réjouis simplement d'être encore assez en forme aujourd'hui pour me dire que je peux encore tenir quelques années. Un jour, ça s'arrêtera. Tout le monde le sait. Ou tout le monde devrait le savoir, en fait.

[00:30:56] **Lucian Haas:** Tu as dit tout à l'heure que tu volais dans les Pyrénées et tout ça. Mais maintenant, tu voles surtout localement chez toi. Genre au Tegelberg, au Buchenberg et tout ça. Est-ce que ça ne te prendrait pas pour de l'ennui, de rester toujours dans des zones que tu connais, pour dire, comme ta poche de veste ? Tu as déjà fait chaque côte ? Je les connais comme ma poche.

[00:31:14] **Manfred Laudahn:** ma poche, mais ça améliore quand même mon vol là-bas. Je m'y connais bien et non, il y a tellement de possibilités. Et les jours où je fais de la distance, il y a toujours des surprises, et j'ai déjà fait des vols de longue distance complètement dingues, ce sont des expériences incroyables. Je n'ai pas besoin de bouffer des kilomètres comme certains autres. Je ne suis pas non plus le genre de mec qui vole quatre heures ou quoi, ou même huit heures comme d'autres. Je ne le fais pas. Donc pour moi, quand je reste en montagne, après une heure, en général, l'air est vidé et quand je pars plus loin, après deux heures, j'ai un peu l'impression que là, tu pourrais bien aller atterrir. C'est comme ça, ça ne fait pas de mal. Mes exigences ne sont pas aussi grandes que celles de certains grands pilotes de longue distance.

[00:32:02] Ça me suffit, et pour le vol de distance, j'ai surtout besoin d'une belle destination, quelque chose qui en jette sur les photos, par exemple. C'est beaucoup plus important pour moi que le nombre de kilomètres. Tu...

[00:32:14] **Lucian Haas:** Tu as aussi vécu l'évolution du vol libre au Tegelberg ces 20 ou 30 dernières années. Comment est-ce que ça a changé ?

[00:32:22] **Manfred Laudahn:** Oui, ça a beaucoup changé. Il y a eu une époque au Tegelberg où c'était vraiment bondé. Où il y avait un tel afflux de monde qu'on en voit encore aujourd'hui, je ne sais pas, à Handelsbuch ou ailleurs. Aujourd'hui, ça arrive très, très rarement au Tegelberg. En fait, il n'y a pas tant de monde au Tegelberg. C'est une montagne plutôt tranquille depuis quelques années. J'ai même déjà vécu une situation où, un dimanche, par un temps magnifique, un temps vraiment idéal pour voler, il faut bien s'imaginer, j'étais le seul pilote présent. Je suis sorti, j'ai fait un super vol, c'était fantastique. Et je suis resté seul. Personne n'est venu me rejoindre.

[00:33:08] Le même jour, sur d'autres sites de vol connus, Neunerköpfe, Handelsbuch et ainsi de suite, toute l'infrastructure a lâché à cause de l'afflux de masse. Parce que tout le monde s'est dit : « Mon Dieu, le Tegelberg est tellement bondé, on n'y va pas. » Mais tout le monde a pensé ça.

[00:33:29] **Lucian Haas:** C'est dingue. Est-ce que tu peux expliquer pourquoi une montagne comme celle-ci a été si prisée et qu'aujourd'hui, d'une certaine manière, elle est même devenue un peu démodée ?

[00:33:39] **Manfred Laudahn:** Oui, je veux dire, ça a à voir avec certaines attentes. Il y a des pilotes qui s'attendent à ce qu'un décollage permette de, je ne sais pas, de décoller en masse côte à côte sur une immense prairie et de partir parce qu'on en a envie, et tout ça. Ça, au Tegelberg, bien sûr, c'est pas possible. Au Tegelberg, ça se fait petit à petit, très disciplinément. Ce sont des choses que certaines personnes ne supportent tout simplement pas. Et c'est pour ça qu'elles

ne vont pas automatiquement au Tegelberg, mais plutôt au Neunerköpfe ou à Handelsbuch. C'est comme ça. Ça joue certainement un rôle. Ensuite, il y a aussi des gens qui préfèrent décoller en arrière. Il y a bien sûr aussi des gens qui décollent si bien en arrière qu'ils le font aussi au Tegelberg.

[00:34:27] Mais pour être honnête, ils sont très peu nombreux. Les pilotes qui décollent en arrière et qui ne sont pas assez expérimentés ne sont pas bons au Tegelberg, ils ne font pas une belle figure là-bas. C'est définitif. En fait, on peut toujours décoller vers l'avant au Tegelberg selon les conditions de vol. Sinon, les conditions sont de toute façon limitées. Mais bien sûr, on peut aussi décoller en arrière si on sait le faire. Mais très peu de gens savent le faire de manière à ce que ça ait l'air bien au Tegelberg.

[00:34:52] **Lucian Haas:** Quand on vole dans une région pendant une période aussi longue, on remarque aussi beaucoup d'autres changements. Par exemple, qu'en est-il de la météo ? Est-ce que tu vois des changements perceptibles là-bas, par exemple à cause du changement climatique ? Et quel impact cela a-t-il sur le vol là-bas ? Bien sûr,

[00:35:05] **Manfred Laudahn:** Je vois des changements, mais je ne vois aucun changement dans les statistiques et tout ça. Il y a toujours eu de bonnes journées et de mauvaises journées. Je ne peux pas dire que l'aviation est devenue meilleure ou pire. En tout cas, elle n'est pas devenue pire, ça je peux le dire avec certitude. Mais je ne peux pas non plus dire qu'elle est devenue meilleure. C'est juste un peu différent. Bien sûr, on a plus de journées de canicule et tout ça, mais c'est difficile à dire. Évidemment, je remarque le changement climatique, mais purement statistiquement sur l'aviation, je ne peux pas, je ne peux pas constater de chose précise.

[00:35:38] **Lucian Haas:** Honnêtement, non. Ou peut-être que les conditions de vent sont devenues plus rudes, genre qu'il y a plus souvent des vents violents ou un truc du genre ?

[00:35:45] **Manfred Laudahn:** Pas au Tegelberg. Pas au Tegelberg. Je ne peux pas le dire. Enfin, ça m'aurait sauté aux yeux, mais ce n'est pas le cas. Il y a énormément de bonnes journées de vol au Tegelberg, donc c'est comme ça.

[00:35:56] **Lucian Haas:** Si on regarde tes statistiques de vol avec 4 600 vols depuis l'an 2000, ça fait vraiment plus de 200 vols par an, donc ça doit être vraiment souvent flyable dans ton coin.

[00:36:08] **Manfred Laudahn:** C'est le cas, c'est le cas, oui. Parce que le Tegelberg est aussi simplement bien exposé. Ça veut dire qu'avec des vents d'ouest, la bordure des Alpes s'avance vers le nord et, à cause de ça, le vent arrive tout simplement sur la pente avec un vent d'ouest. C'est évidemment très favorable, mais comme le Tegelberg est aussi très bien exposé pour décoller vers le nord-est, on peut donc aussi très bien y voler dans beaucoup de situations d'est, si le vent n'est pas trop fort. C'est un peu plus turbulent en général, mais on peut quand même bien y voler. Et oui, avec du sud, ça ne va pas, c'est clair, mais on a souvent au Tegelberg, parce que les montagnes plus hautes sont au sud, des conditions flyables même avec un vent du sud plus faible, parce que simplement le système de vent local...

[00:37:01] le flux du sud domine. C'est tout, tout à fait intéressant. Donc, j'ai souvent des conditions où d'autres montagnes ont du sud, le Tegelberg a quelque chose au nord et c'est alors flyable. Donc, on a vraiment beaucoup de jours de vol, définitivement.

[00:37:17] **Lucian Haas:** Ce qui m'intéresserait maintenant d'un point de vue météorologique, ou plus précisément pour le développement de la thermique. L'année dernière, le Forgensee a été vidé pendant longtemps, donc dans votre région, une grande masse d'eau a pratiquement disparu et vous aviez plus de sol sec quelque part. Est-ce que ça a eu un impact perceptible sur la situation thermique là-bas ? Mais enfin, bonjour.

[00:37:40] **Manfred Laudahn:** Bien sûr. Non, c'était intéressant. Quand le Forgensee était vide en été — en hiver, il est toujours vide, c'est normal — mais quand il était vide en été, on pouvait carrément voler vers le Forgensee, monter au-dessus du lac, donc au-dessus du désert, et c'était comme si la thermique de dingue était juste au-dessus du fond du lac, là où il n'y avait plus d'eau, et oui, bien sûr qu'on l'a remarqué, évidemment. Il y a eu des vols intéressants, c'était juste différent quand il y a de l'eau dedans.

[00:38:09] **Lucian Haas:** Logique. Si cette année les remontées mécaniques ne fonctionnent plus longtemps, on ne sait pas quand elles rouvriront, tu es comment à pied ? Est-ce que tu peux encore monter au Tegelberg par toi-même pour le hike and fly, ou est-ce que tes forces ne te permettent plus que de dire : OK, pour le Buchenberg, c'est encore faisable ?

[00:38:24] **Manfred Laudahn:** Alors, je dirais que dans le pire des cas, je montera certainement encore au Tegelberg, mais c'est brutal. Je ne peux le faire que très rarement, parce que là, je suis KO pendant une semaine. Alors, le Buchenberg, ça passe, oui. J'y vais souvent aussi, mais pour monter, peut-être une fois ou deux, mais...

[00:38:45] C'est hallucinant. Enfin, ça suffit, non, je n'ai plus la même force qu'avant. Avant, je l'aurais fait, mais maintenant je dirais que le Buchenberg me suffit largement et si c'est plus haut que le Buchenberg, ma limite de douleur se situe environ au Spiesser ou quelque chose comme ça. Ça fait environ 600 mètres, mais 900 mètres pour le Tegelberg, ça serait quand même trop pour moi, honnêtement.

[00:39:07] **Lucian Haas:** Si on extrapole ça, pour les prochains mois, si on peut à nouveau voler, peut-être que seul le Buchenberg sera accessible pour toi. Tu ne penses pas qu'à un moment donné, une telle montagne finira par te peser sur les épaules ? Est-ce que ça peut

[00:39:17] **Manfred Laudahn:** ça ira.

[00:39:19] **Lucian Haas:** On verra, on verra, bien sûr. Et qu'est-ce que tu fais alors ? Est-ce que tu feuilletes encore beaucoup toi-même ? Je ne sais pas encore, je ne sais pas encore. Je vais certainement trouver quelque chose. Est-ce que tu fouilles encore beaucoup dans tes archives en ligne pour relire de vieilles histoires et te dire : ah oui, c'était le bon temps ?

[00:39:34] **Manfred Laudahn:** Oui bien sûr, logiquement, je le fais, oui bien sûr. Ouais, c'était une autre époque, c'était vraiment une autre époque. Non, j'aime bien relire mon journal intime, oui, encore et encore, tout à fait. Quoi

[00:39:46] **Lucian Haas:** quelle est ton histoire préférée sur abschwebt.de ? Oh, là

[00:39:50] **Manfred Laudahn:** Tu me demandes quoi, là ?

[00:39:54] Mon histoire préférée, oh oui, mon histoire préférée c'est bien sûr l'histoire de dingue. J'ai une histoire vraiment forte, à savoir mon départ en ski au Hahnenkamm, c'est brutal, cette histoire. Tu la connais ? Non. Oh, il faut que tu voies ça. Mais ça remonte à quelques années maintenant. Le départ en ski au Hahnenkamm, c'est intense, oui, oui. Je l'ai fait parce qu'au Hahnenkamm, on ne se déplace qu'en skis. Entre-temps, les pilotes locaux font ça avec des Bigfoots, mais avec des Bigfoots, je ne suis pas bon sur la piste, donc j'ai vraiment aucune envie de m'occuper de ça. À l'époque, j'ai vraiment démarré avec mes skis, avec mes skis de deux mètres de long, et c'est

[00:40:39] ça s'est passé, mais c'était pas dans les clous, honnêtement pas du tout.

[00:40:48] Passer à travers les cimes des arbres et tout ça, ce n'était pas drôle. Non, ce n'était pas drôle, mais j'ai réussi. Mais l'histoire, elle existe bien sûr, évidemment.

[00:40:57] **Lucian Haas:** Et si tu devais transmettre une leçon tirée de ton immense expérience aux jeunes pilotes aujourd'hui, qu'est-ce que ce serait ? Quelque chose d'important sur lequel ils devraient absolument faire attention tout au long de leur carrière de pilote ?

[00:41:13] **Manfred Laudahn:** Cette obsession et tout le reste, je dois décoller maintenant, il faut savoir s'en libérer, c'est vraiment très clair. Alors, ne jamais décoller si j'ai le sentiment que ça pourrait être un vol pourri. Jamais. C'est toujours très, très important, oui. Donc même si c'était très compliqué de rendre le vol possible. Peu importe ce qu'on a sacrifié pour ça, une ascension ou autre chose. Si ça ne colle pas et que j'ai le sentiment que je pourrais regretter le vol après, alors ne le fais pas, tout simplement. Ne le fais pas. Peu importe à quel point c'est compliqué de s'en passer.

[00:41:50] **Lucian Haas:** À quel point as-tu toi-même transgressé cette règle ?

[00:41:54] **Manfred Laudahn:** Rarement. Rarement. Rarement.

[00:41:55] **Lucian Haas:** Et quand ça arrive, est-ce que ça s'est toujours bien terminé ?

[00:41:57] **Manfred Laudahn:** Bien sûr, plus souvent au début qu'à l'époque récente.

[00:42:02] plus récemment, oui. Je ne l'ai plus du tout fait après ça. Je me suis juste retenu, mais enfin, quand j'avais un vol pourri, je me suis vraiment trompé. Genre, savoir d'avance que le vol allait être nul et le faire quand même, non. Je

n'ai fait ça qu'au début, oui. Au début, on était encore si enthousiaste qu'on se disait : ça va passer, ça va bien se passer. C'est loin derrière maintenant.

[00:42:27] **Lucian Haas:** pour moi. Bon, Manfred, je te remercie pour ton récit sur abschweb.de, ta carrière de pilote et les moments passionnants que tu as vécus. Oui. J'espère que tu vas encore, pas seulement cette année, mais aussi au cours des dix prochaines années, beaucoup voler et continuer à remplir ton journal avec de belles histoires de vol. J'espère aussi. Et oui, avant tout, je te souhaite le meilleur pour traverser cette période de Corona. Toi aussi.

[00:42:58] C'était Manfred Laudahn en conversation avec Lucian Haas. Vous trouverez le blog de Manfred à l'adresse www.abschweb.de. L'histoire de l'aventure de ski de vitesse au Hahnenkamm mentionnée dans l'entretien se trouve dans les archives sous la date du 28.02.2004. Si Podz-Glitz vous plaît, je serais ravi que vous souteniez mon travail. En tant que contributeur. Car bien que Podz-Glitz et les contenus de mon blog Looglides soient librement accessibles, cela ne signifie pas que je les offre gratuitement. Le montant que vous souhaitez donner en tant que contribution reste entièrement à votre discrétion. Pour ceux qui hésitent, je recommande, à titre indicatif et non contraignant, un euro par épisode de podcast et deux euros par mois de lecture sur Looglides. Les paiements sont tout simples via PayPal ou par virement bancaire.

[00:43:45] Tu trouveras les données correspondantes sur le site de Looglides, plus précisément sur la page Soutenir. Merci d'avance pour votre soutien. À bientôt. Ciao.