

Gletscherdreieck

Podz-Glidz 56 — Marcel Dürr

Published	2021-05-14
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glitz/gletscherdreieck-marcel-duerr-podz-glitz-56
Duration	01:02:28
Speakers	Lucian Haas, Marcel Dürr
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0056-gletscherdreieck-marcel-duerr.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	20 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	3
English	19
Show notes	19
Transcript	19
Français	34
Show notes	34
Transcript	35

Deutsch

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

Show notes

Im Beruf fliegt Marcel Dürr große Linienflugzeuge. Mit dem Gleitschirm reizen ihn eher die abseitigen Strecken – aber minutiös geplant muss es sein.

Wenn Marcel Dürr das Treiben an einem Gleitschirmstartplatz beobachtet, dann können ihm schon mal die kurzen Haare zu Berge stehen. Diese lockere Herangehensweise vieler Piloten, die sich ohne genaue Planungs- und Checkroutinen im Vorfeld einfach mal so in die Luft rauszuhauen, wie man so schön sagt, widerspricht allem, was er in seinem Beruf als Linienpilot bei der Condor über die Sicherheit beim Fliegen gelernt hat.

Weiter geht es beim Landebier, wo dann stolz von Klappern und anderen gefährlichen Situationen berichtet wird. Es geht aber nur selten darum, die zu den Klappern führenden Fehler als Ursachen zu erkennen, zu benennen und gemeinsam zu analysieren, um sie in Zukunft vermeiden zu können. Auch das läuft in der großen Luftfahrt komplett anders.

Nach Ansicht von Marcel könnten und sollten sich Gleitschirmpiloten in puncto Risikomanagement vieles von der kommerziellen Fliegerei abschauen. Das und noch einiges mehr erzählt der 41-jährige in dieser 56. Folge von Podz-Glitz.

Ein Punkt, der Marcel besonders wichtig ist, ist eine vorausschauende Flugplanung. Wenn man schon weiß, was kommt – wo zum Beispiel auch in dicht bewaldeten oder felsigen Seitentälern noch Notlandeflächen liegen etc. –, dann kann man sich auch auf abseitigen Routen in einsame Regionen der Hochalpen wagen.

Mit seinen ungewöhnlichen Gletscherdreiecken hat Marcel sogar schon Streckenflugmeisterschaften gewonnen.

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

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

Musik dieser Folge:

Song: Crushin | Künstler: Audionautix (<http://audionautix.com>)

Crushin unterliegt der Creative-Commons-Lizenz „Namensnennung 4.0“. <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Links:

- Lu-Glitz: <https://lu-glitz.blogspot.com/2018/02/abenteuer-gletscherdreieck.html>
 - Vimeo: <https://vimeo.com/255230725>
 - Gletscherdreieck 2.0: <https://lu-glitz.blogspot.com/2020/02/abenteuer-gletscherdreieck-20.html>
 - DHV-XC: https://www.dhv-xc.de/leonardo/index.php?op=show_flight&flightID=1149895
 - Youtube-Kanal: <https://youtube.com/user/marciflyer78>
 - DHV-Info 211 (pdf): https://www.dhv.de/fileadmin/user_upload/dhvinfos/2018/dhvinfo211.pdf
 - Marcells Flüge: https://www.dhv-xc.de/leonardo/index.php?op=list_flights&pilotID=0_4882
 - Weiherkopf: https://www.dhv-xc.de/leonardo/index.php?op=show_flight&flightID=521687
 - Saun: https://www.dhv-xc.de/leonardo/index.php?op=show_flight&flightID=864908
-

Quelle: <https://lu-glitz.blogspot.com/2021/05/podz-glitz-56-gletscherdreieck.html>

Transcript

[00:00:10] **Marcel Dürr:** Also Planen ist tatsächlich was, was ich total spannend finde. Das fängt häufig an, wenn ich aus dem Flugzeug nach unten schaue und irgendwelche Täler sehe, wo ich noch nie drin geflogen bin. Oder ich ziehe die Skyways-Karte raus und gucke mir Flecken an, wo noch keine Linien durchgehen. Und dann ist die erste Frage, die ich mir stelle, warum ist denn da keine Linie? Und dann fange ich an, mit Google Earth und so weiter zu schauen, was gibt es denn da eigentlich sonst noch Spannendes und warum fliegt da eigentlich keiner durch? Und so entstehen dann meistens die Ideen, wie man das Ganze vielleicht noch in ein schönes Dreieck verpacken kann.

[00:00:57] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, der Lu-Glitz-Podcast. Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens. Heute mit Marcel Dürr und Lucian Haas am Mikrofon. Wenn

[00:01:17] Marcel Dürr das Treiben an einem Gleitschirmstartplatz beobachtet, dann können ihm schon mal die kurzen Haare zu Berge stehen. Diese lockere Herangehensweise vieler Piloten, die sich ohne genaue Planungs- und Checkroutinen im Vorfeld einfach mal so in die Luft raushauen, wie man so schön sagt, widerspricht allem, was er in seinem Beruf als Linienpilot bei der Condor über die Sicherheit beim Fliegen gelernt hat. Weiter geht es beim Landebier, wo dann stolz von Klappern und anderen gefährlichen Situationen berichtet wird. Es geht aber nur selten darum, die zu den Klappern führenden Fehler als Ursachen zu erkennen, zu benennen und gemeinsam zu analysieren, um sie in Zukunft vermeiden zu können. Auch der Umgang mit Fehlern läuft in der großen Luftfahrt komplett anders.

[00:02:01] Nach Ansicht von Marcel könnten und sollten sich Gleitschirmpiloten in puncto Risikomanagement vieles von der kommerziellen Fliegerei abschauen. Das und noch einiges mehr, erzählt der 41-Jährige in dieser 56. Folge von Podz-Glitz. Ein Punkt, der Marcel besonders wichtig ist, ist eine vorausschauende Flugplanung. Wenn man schon weiß, was kommt. Wo zum Beispiel auch in dicht bewaldeten oder felsigen Seitentälern noch Not landet, ist es nicht so einfach. Dann kann man sich auch auf abseitigen Routen in einsame Regionen der Hochalpen wagen. Mit seinen ungewöhnlichen Gletscher-Dreiecken hat Marcel sogar schon Streckenflugmeisterschaften gewonnen.

[00:02:45] Marcel, wir haben Corona-Zeiten, du hast zwei Töchter. Das stimmt. Jetzt ist Nachmittag, aber ich habe gehört, am Vormittag warst du noch im Homeschooling beschäftigt als Lehrer. Bist du ein guter Hauslehrer?

[00:02:57] **Marcel Dürr:** Ja, da muss ich vielleicht meine Töchter fragen, aber ich glaube, es läuft ganz gut. Meine Frau ist ja Grundschullehrerin, insofern habe ich da natürlich eine gewisse Hürde, die ich erstmal übersteigen muss. Aber manchmal ist es tatsächlich auch ein Vorteil, wenn man so ein bisschen als Laie da rangehen kann. Das kommt manchmal gar nicht so schlecht an. Wo liegen da fachlich deine Stärken? Also du meinst, neben Gummibärchen austeilen, kann ich noch mithalten, das ist alles noch Grundschule.

[00:03:24] Insofern, ja, Mathe, Deutsch, HSU, was man halt so macht. Heute haben wir uns über Bienen und Mord. Wir haben uns über Häuser unterhalten.

[00:03:32] **Lucian Haas:** Kriegst du aber trotzdem von deinen Töchtern manchmal zu hören, hey Papa, du nervst, geh lieber fliegen oder so?

[00:03:38] **Marcel Dürr:** Ja, das gibt es tatsächlich auch hin und wieder. Aber wenn ich dann doch gehe, dann kommt erstmal, hey, wieso gehst du jetzt? Also eigentlich ist es schon lieber, dass ich da bin. Wie bringst du denn eigentlich so allgemein

[00:03:49] **Lucian Haas:** die Fliegerei mit deiner Familie unter einen Hut?

[00:03:51] **Marcel Dürr:** Ja, das ist natürlich immer ein schwieriges Thema, aber ich habe in den letzten Jahren einfach gelernt, da sehr effizient zu sein. Das heißt, gute Planung ist natürlich ein wichtiges Instrument. Ja, das ist natürlich immer ein schwieriges Thema, aber ich habe in den letzten Jahren einfach gelernt, da sehr effizient zu sein. Wenn jetzt, oder gerade wenn ich vom Arbeiten komme und dann drei Tage frei habe, dann kann ich natürlich nicht sagen, ja, ich bin jetzt drei Tage weg. Das kommt eher nicht so gut an. Dann muss ich halt gucken, welcher der drei Tage ist denn der beste? Und wo komme ich in der Zeit hin, um mit möglichst wenig Aufwand maximale Flugausbeute rauszubekommen? Da fallen halt meistens Dinge mit langer Anfahrt schon weg. Also es ist jetzt eigentlich nicht die Diskussion, ob ich jetzt ins Wallis fahre oder irgendwie nach Kärnten oder doch an die Grenze. Also es ist jetzt eigentlich nicht die Diskussion,

ob ich jetzt ins Wallis fahre oder irgendwie nach Kärnten oder doch an die Grenze. Sondern eher, sage ich mal, der eineinhalb bis zwei Kilometer oder Stunden Radius, den ich mir dann anschau.

[00:04:37] Und dann gucke ich halt, wo ist da das Wetter am besten? Wo sind die Chancen am höchsten? Lohnt es sich? Und wenn ich bereit bin, die Minuspunkte, die ich mir dafür einheimse, auch zu gönnen, dann mache ich das. Aber wenn es kritisch ist oder ich mir nicht sicher bin, ob es sich wirklich lohnen wird, dann bleibe ich vielleicht sogar daheim und hoffe, dass es vielleicht in ein paar Tagen besser aussieht.

[00:04:56] **Lucian Haas:** Aber du kriegst schon von deiner Familie, die gönnt dir das eigentlich schon. Du kriegst auch frei. Die

[00:05:00] **Marcel Dürr:** gönnen mir das, ja. Und die unterstützen mich da auch. Aber es muss sich natürlich auch, und das will ich ja auch selbst, irgendwo in einem Rahmen abspielen. Man kann halt nicht sagen, jetzt bin ich drei Tage da und dann bin ich jetzt drei Tage weg. Und danach gehe ich wieder vier Tage arbeiten und dann bin ich wieder weg. Sondern da muss halt irgendwo das gesunde Mittelmaß gefunden werden. Aber funktioniert eigentlich ganz gut.

[00:05:21] **Lucian Haas:** Du sagst jetzt immer arbeiten. Du bist ja, wie soll man sagen, Pilot, Pilot, sage ich mal. Also du bist nicht nur Hobby-Gleitschirmflieger, sondern du bist auch vom Beruf her. Pilot, du fliegst für die Condor und bist da mit dem Airbus unterwegs, sitzt dann da vorne im Cockpit. Inwieweit bist du eigentlich unter deinen Jobkollegen mit deiner Gleitschirmfliegerei dann sowas wie ein Exot auch noch?

[00:05:43] **Marcel Dürr:** Exot würde ich jetzt nicht sagen, aber es ist schon bekannt, dass ich der bin mit dem Gleitschirm. Es gibt noch zwei, drei andere, die fliegen, aber es ist doch nicht so, dass da jetzt sich Unmengen an Gleitschirmfliegern tummeln würden. Das ist tatsächlich so.

[00:05:57] **Lucian Haas:** Warum eigentlich nicht? Warum

[00:05:59] **Marcel Dürr:** eigentlich nicht?

[00:05:59] **Lucian Haas:** Ist das für so große Piloten, in Führungszeichen große, zumindest die mit den großen Fliegern, ist das für die nicht so interessant? Oder ist das vielleicht einfach so, Gleitschirm gilt noch immer noch so als Flugmaschine. Das ist ja nur so ein bisschen Stoff, das kann ja eigentlich gar nicht richtig funktionieren.

[00:06:16] **Marcel Dürr:** Ich glaube zu einem gewissen Grad ja. Viele, glaube ich, haben Angst, denen ist das unwohl. Wir sind halt in großen Flugzeugen, das ist einfach ein ganz anderes Sicherheitsniveau, mit dem wir uns da bewegen. Man hat eine starre Fläche. Man hat Unmengen an PS unten dran hängen. Da sind einfach riesige Leistungsreserven. Und allein schon die Hürde, in einem kleinen Flugzeug zu fliegen, ist für viele schon groß. Und der Schritt zu einer wabbligen Fläche, wie in einem Gleitschirm, das ist natürlich nochmal ein Riesenschritt mehr. Und ich glaube, dass da tatsächlich viele sehr viel Respekt vorhaben und sich das insofern auch gar nicht wirklich vorstellen können. Also wenn es jemand macht, dann sind es eher die Jüngeren, so die mit 20er, die das spannend finden und mal probieren wollen.

[00:06:55] Aber generell doch eher so ein bisschen spät. Ein bisschen Skepsis und Zurückhaltung, würde ich sagen. Wie bist

[00:07:00] **Lucian Haas:** du zum Gleitschirmfliegen gekommen? Bist du schon Gleitschirm geflogen und hast dann erst mit der großen Fliegerei angefangen oder war das andersrum?

[00:07:07] **Marcel Dürr:** Also ich habe mit 14 Jahren mit Segelfliegen angefangen und habe das während meiner Schulzeit eigentlich jedes freie Wochenende auf dem Flugplatz verbracht. Und da versucht schon irgendwie Erfahrungen zu sammeln und habe dann nach dem Abi im Prinzip direkt weitergemacht mit der Verkehrsfliegerausbildung. Und wollte dann eigentlich wieder mit Segelfliegen weitermachen. Aber in den Vereinen ist das ja nicht ganz so einfach und dann war ich zwei Jahre weg. Und dann wollte man da eigentlich nicht so richtig, dass jetzt der fertige Pilot hier ankommt und denkt, da könnt ihr einfach wieder fliegen. Also so die typischen Vereinsmalereien, die mich dann genervt haben. Und dann habe ich mich einfach mal umgeschaut, was gibt es denn für unkompliziertere Möglichkeiten. Wo ich halt auch an einem freien Dienstag sagen kann, jetzt will ich fliegen gehen und brauche keine fünf Leute, die mir ein Flugzeug schieben und einer an der Winde sitzt. Und mich dann aber trotzdem

nach einer Stunde wieder runterpfeifen, weil auch jemand anders fliegen möchte.

[00:07:55] Und da bin ich irgendwie auf den Gleitschirm gekommen und habe die Einfachheit und diese Flexibilität auch sehr schnell zu schätzen gewusst.

[00:08:04] **Lucian Haas:** Nun kennst du ja wirklich beide Extreme. Also dieses wirklich ordentliche große Verkehrsflugzeug fliegen und dann mit diesem labbeligen Gleitschirmfliegen und sowas. Würdest du trotzdem sagen, da gibt es einiges an Gemeinsamkeiten, wo sich das eine mit dem anderen sogar, was heißt ergänzend, vielleicht irgendwie befruchten kann. Wo du sagen würdest, du profitierst in die eine und auch in die andere. Oder in die andere Richtung von dem, was du jeweils in den beiden Disziplinen so an Erfahrung hast?

[00:08:30] **Marcel Dürr:** Würde ich auf jeden Fall sagen, ja. Also ich meine, letzten Endes bewegen wir uns ja im gleichen Medium, in der Luft. Und natürlich nimmt man es in beiden Fällen völlig unterschiedlich wahr. Das ist auch sicherlich was.

[00:08:43] Aber das meteorologische Wissen, der theoretische Background, aber auch die praktische Anwendung, die man jeden Tag im Verkehrsflugzeug hat, ist doch einfach eine andere. So dieser Blick von oben. Das sind ganz profane Dinge oftmals. Wie entwickelt sich denn so Cumuluswolken zu CBs und wie sieht ein Gewitter von oben aus? Wie ist die Turbulenz, wenn ich da dran vorbei fliege? Das sind alles Sachen, die der normale Gleitschirmflieger von unten eigentlich gar nicht sehen kann. Und ich kann in einem relativ ungefährlichen Umfeld mit einem schweren Flugzeug nicht durch, aber doch dran entlang fliegen und diese Phänomene für mich selbst einfach besser einschätzen. Oder wenn man den Tag über vier Stunden fliegt und weiß, es wird gewittrig, dann kann man halt runtergucken und schauen, wie entwickeln sich die denn? Schießen die wirklich so nach oben, wie der Wetterbericht gesagt hat?

[00:09:31] Das ist so das eine. Oder auch, wie sind Fronten? Wie sind Winde, Inversionen? Also was ich sehr gerne mache, ist im Steigflug, wenn ich den Wetterbericht genau angeschaut habe, einfach mal gucken, wie entwickelt sich denn der Wind? Ist der wirklich so, wie Meteo Parapente gesagt hat? Und dann kommt diese Inversion. Ist er da drüber wirklich stärker und dreht oder macht er das nicht? Und das finde ich immer super interessant. Wenn man das so aus erster Hand einfach miterleben kann. Oder der Föhn, ist der wirklich über den Bergen? Ist es da turbulent, wenn es jetzt mit 100 km/h drüber pfeift? Und wo fängt das an oder nicht? Also das ist sicherlich ein interessanter Aspekt davon. Das heißt,

[00:10:05] **Lucian Haas:** du guckst, bevor du mit deinem großen Flieger fliegen gehst, auch in Meteo Parapente rein und zu sagen, was sagt der mir denn für fein geschichtete Winde dann auch noch voraus? Einfach nur Interesse halber.

[00:10:16] **Marcel Dürr:** Also meistens ist es eher andersrum. Ich gucke eigentlich immer ins Wetter. Hauptsächlich auf der Suche nach guten Flugtagen. Und die liegen in der Regel immer dann, wenn ich arbeiten muss. Insofern habe ich mich deshalb schon recht detailliert mit dem Tag wahrscheinlich befasst gehabt. Meistens dann eben nur noch aus Interesse. Aber dann kann ich natürlich gut nachvollziehen, ist es wirklich so gekommen oder nicht. Und da kannst du auch mit so einem schweren

[00:10:38] **Lucian Haas:** Verkehrsflugzeug, also so einem Airbus, kannst du diese kleinen, feinen teilweise Windunterschiede von 5, 10 km/h, die vielleicht auch so ein Meteo Parapente dann eben zeigt. Kannst du dann auch mit so einer Großmaschine noch genauer nachvollziehen? Beziehungsweise kriegst du das einfach nur auf den Instrumenten angezeigt oder wie kannst du das nachvollziehen?

[00:10:57] **Marcel Dürr:** Also eindrucksvoll ist es oft dann so Inversionen, wo man drunter schwachen Wind hat, 15 km/h und drüber über der Inversion vielleicht tatsächlich 30 km/h oder sowas. Das sind ja so Dinge, die man sich oder ich mir als sehr schwer vorstellen konnte davor, wie innerhalb von ein paar hundert Metern der Wind so rapide drehen und zunehmen kann. Und da merkt man das natürlich auch. Und bekommt es entsprechend an den Instrumenten natürlich auch angezeigt. Das macht dem Flugzeug natürlich nichts aus, aber es ist einfach ein interessantes Detail, was man da tatsächlich sehen kann, dass es so ist und nicht nur im Wetterbericht drin steht. Gibt es denn Sachen,

[00:11:34] **Lucian Haas:** wo du sagen würdest, da würdest du als großer Pilot von deiner auch Meteorkenntnis, was jetzt die Mikrometeorologie der Gleitschirmfliegerei und sowas betrifft, dass du davon auch profitierst oder auch aus

anderer Hinsicht manchmal anders fliegst, als vielleicht deine Kollegen, die die Gleitschirmfliege machen? Das glaube ich tatsächlich, ja.

[00:11:53] **Marcel Dürr:** Es ist häufig zu sehen, gerade an Plätzen, wo drehende Winde sind oder auch starke Winde, wie in Madeira zum Beispiel, da liegt der Platz eben im Lee der Passatwinde. Und durch zwei Schluchten, die auf beiden Enden der Bahn sind, kommen da richtig fiese Rotoren als runter. Da kommt es als mit 50 bis 70 km/h im Prinzip den Berg runter und man landet in diesem Rotor drin. Und das führt dazu, dass da tatsächlich ein bisschen was passiert. Und tatsächlich verschiedene Windanzeigen auf relativ engem Raum aus unterschiedlichsten Richtungen dann zu sehen sind. Und da merke ich oft, wenn ich mit anderen Leuten unterwegs bin, die sehen das eigentlich gar nicht. Die gucken halt auf die Windanzeige im Cockpit, aber die sehen jetzt nicht die Fahne, die unten am Hafen steht oder die Fahnen vom Hotel, die oben am Hang sind.

[00:12:39] Ja, das sind so Sachen, glaube ich, die kommen schon von der Gleitschirmfliegerei, dass man da einfach so einen weiteren Blick hat nach Rauchfahnen und diesen üblichen Indikatoren sucht. Und ich glaube, das hilft schon, weil man einfach weiß. Was jetzt gleich passieren wird.

[00:12:52] **Lucian Haas:** Umgekehrt gesehen gibt es noch andere Sachen, außer dass du jetzt sagst von oben, ich kann mir so ein CB mal von oben angucken oder wie sich die Wolken entwickeln, kann ich natürlich aus dem Verkehrsflugzeug von oben wunderbar sehen. Aber gibt es andere Sachen, wo du sagst, auch diese bodennahe Fliegerei, da gibt es Sachen, die du aus der Verkehrsfliegerei mitnimmst, wo du sagst, da profitiere ich als Gleitschirmflieger von?

[00:13:12] **Marcel Dürr:** Also du meinst jetzt, wovon ich am Gleitschirm profitiere, von der großen Fliegerei oder umgekehrt?

[00:13:19] **Lucian Haas:** Ja. Nee, nee. Wo du sagen würdest, als Gleitschirmflieger, da bringt dir die Erfahrung aus der großen Fliegerei auch wirklich noch was? Wo du dann den anderen Gleitschirmfliegern etwas voraus hast?

[00:13:28] **Marcel Dürr:** Also ich glaube, das Hauptding, was ich davon mitnehme, ist eigentlich tatsächlich die Herangehensweise an so einen Flug. Und das glaube ich unterscheidet mich in vieler Hinsicht eben von vielen Hobbypiloten, die halt nicht diesen Background haben. Das sind Dinge wie Risikoeinschätzungen, Flugplanung, aber auch Fehleranalyse. Dass man wirklich, sagen wir mal, mit einer professionellen Art an so einen Flug rangeht und nicht einfach auf den Berg fährt und losfliegt. Und das ist, glaube ich, was, was ich halt derartig verinnerlicht habe durch meinen Beruf, dass das für mich selbstverständlich ist, dass ich auch einen Gleitschirmflug angehe, wie wenn jetzt 200 Leute hinter mir sitzen würden.

[00:14:08] **Lucian Haas:** Das heißt, du gehst nie einfach auf den Berg und fliegst einfach los? Eigentlich nicht, nee. Was gehört für dich dann für eine zumindest Mindestvorbereitung für einen Gleitschirmflug? Als Flugplanung oder als, ja, was machst du davor auf jeden Fall?

[00:14:25] **Marcel Dürr:** Das Mindeste ist für mich, dass ich das Wetter anschau und zwar die Winde eben nicht nur am Boden, sondern eben auch in den entsprechenden Höhen. Dass ich gucke, was für Gefahren sind. Es gibt ja, wenn man so einen Tag vom Wetter anschaut, gibt es ja fast nie einen perfekten Tag. Jeder hat irgendwo so eine kleine Macke, sage ich mal. Entweder es kommt irgendeine Front im Laufe des Tages oder der Wind ist an der kritischen Schwelle oder es kann Gewitter geben. Ja. Es gibt ja vielfältige Dinge, die so während des Tages passieren können. Und ich muss halt gucken, wo ist jetzt der Punkt, Thermik heute betrifft. Das sind ja selten alle drei, sonst bleibt man wahrscheinlich gleich daheim. Aber wenn jetzt der Wind mein Problem ist heute zum Beispiel, dass der vielleicht an der Grenze ist, dann muss ich halt schauen, macht das jetzt Sinn, heute zu gehen? Oder gehe ich vielleicht wohin, wo der Wind schwächer gemeldet ist, was besser geschützt ist?

[00:15:14] Oder lasse ich es im Zweifelsfall eben auch ganz sein? Oder kann ich vielleicht die Tageszeit ein bisschen anpassen? Also wenn ich jetzt starken oder stärkeren Ostwind habe und meine, ich muss trotzdem fliegen gehen, dann schaue ich halt, dass ich spätestens um 14, 15 Uhr den Flug beende, dass ich keine Westseiten fliegen muss, wo ich dann im Lee bin. Oder solche Geschichten spielen da sicherlich mit rein.

[00:15:36] **Lucian Haas:** Und das überlegst du dir auch wirklich alles vorher schon und sagst dir so, das ist mein Flugplan, wenn jetzt mit dem starken Ostwind, dann gehe ich halt um spätestens 15 Uhr landen.

[00:15:46] **Marcel Dürr:** Dann plane ich den Flug so, dass ich halt diese Westseiten überhaupt gar nicht bekomme. Das ist natürlich schwierig umzusetzen, das ist in dem Beispiel. Aber vielleicht Nordwind haben wir ja relativ häufig, dann gucke ich halt, dass ich keine Route habe, wo ich jetzt die ganze Zeit irgendwelche Südseiten lang fliegen muss. Und sowas lässt sich ja im Voraus eigentlich ganz gut abschätzen.

[00:16:06] **Lucian Haas:** Die große Fliegerei ist ja allgemein sehr reglementiert und auch von den Abläufen her ist alles ziemlich genau festgeschrieben. Und ihr habt, ich weiß nicht, wie viele Checklisten, die ihr vor jedem Flug da so durchgehen müsst und sowas. Und da hast du ja selber schon gesagt, die Gleitschirmflieger. Die meisten gehen da doch viel, viel salopper an diese ganze Geschichte heran. Inwieweit sträubt es dir denn da manchmal so die Nackenhaare, wenn du siehst, wie andere Leute sich in die Luft schwingen?

[00:16:29] **Marcel Dürr:** Ja, schon ziemlich. Mal mehr, mal weniger. Aber ich glaube, das Hauptproblem ist, dass vielen einfach nicht bewusst ist, das Fliegen, das macht Spaß und ist toll. Aber es ist potenziell einfach gefährlich. Und das ist was, was in dem Sport natürlich auch selten ausgesprochen wird. Aber es gehört sicherlich, wenn man es mal nüchtern betrachtet, zu den gefährlichsten Sachen, die wir so in unserem Leben eigentlich machen. Und das ist, glaube ich, vielen nicht bewusst. Man kann dieses Risiko sicherlich minimieren, aber man muss was dafür tun. Und das hängt stark davon ab, wie ich selbst dem ganzen Projekt Fliegen gegenüberstehe. Was ich tue, um diese Risiken zu identifizieren und was ich eben tue, um sie zu vermindern. Dass ich mir klare Limits setze und mich vor allem auch an sie halte dann. Also wenn ich sage, ich gehe über vier Hektopascal nicht fliegen, weil es mir zu föhnig ist, dann muss ich das halt auch machen.

[00:17:18] Und nicht sagen, jetzt hat es halt sechs, dann gehe ich trotzdem, passt schon. Und letzten Endes müssen wir uns halt auch bewusst sein, dass wir alle Fehler machen. Und für die müssen wir Platz lassen. Dass also nicht ein kleiner Fehler dazu führt, dass es einen Totalverlust gibt. Und ich glaube, das sind so die Grundpfeiler, an die ich mich versuche zu halten. Und das beobachte ich eben häufig, dass da viele Leute einfach sehr viel salopper mit der ganzen Sache umgehen. Das ist für die, wie wenn sie Fahrrad fahren gehen. In

[00:17:45] **Lucian Haas:** der Erwartung, man kann ja immer absteigen, wenn es nicht mehr passt. Nur kann man das in der Luft halt nicht so. Gibt zwar auch den Begriff des Abstiegs, aber so einfach ist es dann manchmal gar nicht. Du hast ein bisschen davor einen schönen Begriff genannt. Fehler und Fehleranalyse. In der großen Fliegerei, da wäre das so standardmäßig. Fehlt dir das in der Gleitschirmfliegerei? Also nicht die Fehler fehlen, sondern quasi, dass man darüber spricht und dass man offen damit umgeht. Und dass man auch guckt, wie kann man Sachen besser machen und sowas.

[00:18:16] **Marcel Dürr:** Also das ist glaube ich... Das ist einfach ein Thema, wo wir noch so viel Luft nach oben hätten. Und ich glaube auch alle Flieger davon wirklich profitieren könnten, wenn wir da offen damit umgehen würden. Aber mir ist schon bewusst, dass das ein Thema ist, was glaube ich in dieser professionellen Fliegerwelt ganz ganz anders aufgehängt ist. Also ich habe vor ein paar Jahren mal einen Vortrag gehalten über das Thema bei einem Automobilzulieferer. Da waren 40 Führungskräfte, die sich das angehört haben. Die haben mich alle mit großen Augen angeschaut, als ich ihnen erzählt habe, dass das bei uns selbstverständlich ist. Und dass ich als Kapitän das auch möchte. Und dass die Mitarbeiterin, die jetzt seit drei Wochen dabei ist, mir sagt, wenn ich irgendeinen Fehler gemacht habe oder was vergessen habe. Weil es uns ja letzten Endes allen zugute kommt. Aber das sind so Sachen, die sind glaube ich einfach in vielen Bereichen, auch im beruflichen Feld, noch derartig unterentwickelt, dass da nicht zu erwarten ist, dass das jetzt bei den Gleitschirmfliegern auf einmal anders sein sollte.

[00:19:08] Aber möglicherweise wäre das einfach mal ein Ansatz. Ich kann ja mal zwei, drei Sätze noch dazu sagen, wie das in der professionellen Fliegerei gemacht wird. Ja, mach das. Also Fehler machen wir alle. Das ist uns auch allen bewusst. Und deswegen gibt es auch einen sehr offenen Umgang einfach mit diesem Thema. Das heißt, wir sitzen zu zweit im Cockpit. Wir wissen genau, wann wer was, wo, wie machen muss. Ist das nicht der Fall, sagt der andere was. Und ich bin tatsächlich sogar sauer, wenn der neben mir nichts sagt, wenn ich einen Fehler gemacht habe. Weil je früher so ein Fehler eben aufgefangen wird, umso kleiner ist er in der Regel. Wenn der unter den Tisch gekehrt wird, gibt es häufig Folgefehler, die dann am Ende noch viel schlimmer sind, als das, wenn man es gleich gesagt hätte. Und wenn

sowas passiert ist, dann schreiben wir einen Bericht drüber. Der hat auch keine disziplinarischen Folgen oder irgendwas, sondern der ist einfach nur dazu da, dass andere davon lernen können.

[00:19:57] Und wenn ich jetzt lese, der Pilot XY hat das und das erlebt, dann gibt es bei mir ein Aha, wäre mir vielleicht auch passiert. Aber dann kann ich entsprechend darauf reagieren, wenn ich in so einer Situation bin und kann vielleicht so einen Fehler auch vermeiden. Und letzten Endes dient es eigentlich der Flugsicherheit für alle. Und das wird auch airline-übergreifend gemacht. Es ist also nicht so, dass jetzt irgendwas für sich behalten wird. Oder diese Art, mit Fehlern umzugehen, die sieht man leider in der Gleitschirmfliegerei kaum noch. Da ist jeder so ein bisschen darauf bedacht, dass eben kein Zacken aus der Krone gebrochen wird. Und das ist eigentlich schade, weil es genau in die falsche Richtung geht.

[00:20:34] **Lucian Haas:** Wie könnte man denn sowas stärker in die Köpfe der Gleitschirmfliegereien bekommen?

[00:20:38] **Marcel Dürr:** Wenn ich das wüsste, hätte ich es schon gemacht. Aber vielleicht ist die Erkenntnis, dass man aus Fehlern anderer, lernen kann, vielleicht schon der erste Ansatz. Oder dass man ein Medium schafft, wo man vielleicht auch anonym sowas von sich geben kann und das veröffentlicht wird in irgendeiner Art und Weise. Aber man sieht es sehr häufig auch in irgendwelchen Facebook-Gruppen, wo es um solche Themen geht. Wenn sich dann jemand outet, dann wird auf den eingehackt, wie dumm er ist und wie man solche Fehler machen kann. Das ist halt genau der falsche Ansatz, weil das führt natürlich in der Konsequenz dazu, dass jeder, der gedacht hat, er könnte auch mal sowas von sich geben, sich das zweimal überlegen wird, ob er sich da in irgendeiner Form verletzt. Wie geht es dir

[00:21:16] **Lucian Haas:** dann am Startplatz, wenn du Fehler bei anderen siehst oder am Landeplatz? Gehst du dann zu denjenigen hin und sagst du, ich bin Pilot, ich habe eine Fehlerkultur. Ich erkläre dir mal, was da vielleicht gerade gelaufen ist. Ich hoffe, du kannst das nehmen. Oder beißt du dir auf die Zunge und sagst, das ist nicht meine Art der Fliegerei. Ich hoffe, er überlebt.

[00:21:35] **Marcel Dürr:** Ne, also so einer bin ich nicht, der da andere ansprechen würde. Wie gesagt, ich bin mir auch selbstbewusst. Ich mache genug eigene Fehler und es geht bei diesem ganzen Fehlerthema auch nicht darum, anzupassen. Es geht nicht darum, andere auf ihre Fehler aufmerksam zu machen, sondern natürlich wäre das der zweite Schritt, was auch dazu gehört. Aber im Prinzip geht es darum, Fehler bei sich selbst zu erkennen und die anderen zugänglich zu machen. Also es geht mehr darum, nach dem Flug eine kritische Analyse zu machen. Was habe ich denn heute so gemacht? Was ist heute passiert? Was ist gut gelaufen? Gab es Situationen, wo vielleicht Dinge nicht so gelaufen sind, wie ich mir das vorgestellt habe? Und warum sind die so gelaufen? Kann ich irgendwas machen, dass das nächste Mal nicht mehr so passiert? Und das bringt einen, glaube ich, schon deutlich weiter, wenn man sowas nach jedem Flug macht.

[00:22:21] Und der nächste Schritt wäre natürlich, wenn man dieses Wissen noch anderen zugänglich machen könnte in irgendeiner Form, dass auch die davon profitieren würden.

[00:22:29] **Lucian Haas:** Der Franzose Maxime Belmain, das ist ein Wettbewerbsflieger auch bei den Franzosen, der hat ein Buch geschrieben, Performance Paragliding. Und da empfiehlt er auch jedem Piloten am besten im Gurtzeug oder im Cockpit, ein kleines Büchlein zu haben. Und da dann immer nach dem Ende eines Fluges genau das reinzuschreiben, nämlich was ist gut gelaufen, was ist schlecht gelaufen, was hätte ich besser machen können. Und er sagt, gerade wenn man es auch aufschreibt, geht das viel tiefer dann eigentlich ins Bewusstsein noch hinein. Man lernt in dem Moment, wo man es auch schreibt. Machst du sowas auch oder hast du sowas mal gemacht?

[00:23:03] **Marcel Dürr:** Aufgeschrieben habe ich es tatsächlich nicht. Aber ich nehme schon Zeit nach jedem Flug. Wenn ich nach Hause fahre, ist ja dann meistens eine Stunde, eineinhalb. Da gehe ich das wirklich noch mal mehr oder weniger minutiös durch und überlege, dass ich am Ende dann fünf Punkte oder so habe, an denen ich nächstes Mal arbeiten will oder gucken will, dass die nicht noch mal so aufpoppen.

[00:23:25] **Lucian Haas:** Das ist jetzt nach einem Flug. Jetzt drehen wir das Thema einfach noch mal um. Vor einem Flug kommt ja auch noch die Flugplanung, wo man auch schon mal sagt, was will ich eigentlich machen, wo man am Ende sagen kann, habe ich das erreicht oder nicht und welche Fehler habe ich dafür gemacht? Es gibt ein Video von dir auf Wien.com. Das ist ein Video mit dem Titel Why I Love Paragliding. Und da nennst du als einen Punkt auch genau

das Planen. Und wenn man sagt jetzt Why I Love Paragliding, dann kommt einer an, ja, ich liebe die Flugplanung. Dann musst du mir jetzt mal erzählen, warum liebst du die Flugplanung und was gehört für dich dann alles dazu?

[00:24:01] **Marcel Dürr:** Ja, also Planen ist tatsächlich was, was ich total spannend finde. Das fängt häufig an, wenn ich aus dem Flugzeug nach unten schaue und irgendwelche Täler sehe, wo ich noch nie drin geflogen bin. Oder ich ziehe die Skyways-Karte raus und gucke mir Flecken an, wo noch keine Linien durchgehen. Und dann ist die erste Frage, die ich mir stelle, warum ist denn da keine Linie? Und dann fange ich an, mit Google Earth und so weiter zu schauen, was gibt es denn da eigentlich sonst noch Spannendes und warum kann man da, warum fliegt da eigentlich keiner durch? Und so entstehen dann meistens die Ideen, wie man das Ganze vielleicht noch in ein schönes Dreieck verpacken kann. Und das macht mir einfach riesen Spaß, da zu überlegen, schön bequem. Auf dem Sofa, wie könnte man da zu welcher Tageszeit fliegen? Wo sind die Schwierigkeitsstellen?

[00:24:48] Was kann man damit anfangen? Und das ist, ja, gerade im Winter finde ich eine superschöne Beschäftigung, bei der man auch viel lernt. Wenn man dann noch die Tracks der anderen untersucht, die zumindest in der Gegend unterwegs waren, dann findet man ja recht schnell die Stellen, wo wirklich, oder ja, wo es interessant werden könnte.

[00:25:06] **Lucian Haas:** Was schätzt du so, da hältst du das vielleicht auch in irgendeiner Weise nach, wie viel Zeit verbringst du mit Flugplanung im Verhältnis zu dem, was du dann wirklich mit dem Gleitschirm auch in der Luft bist?

[00:25:16] **Marcel Dürr:** Ja, das kommt so ein bisschen darauf an. Also jetzt die, ich habe einige Flüge einfach mal durchgespielt im Kopf und fertig geplant. Größere, die kann schon sein, dass ich da pro Flug 10 bis 15 Stunden mich mit beschäftigt habe, bis der so war, wie ich ihn vielleicht eines Tages machen würde. Das ist so das Grundgerüst, was ich da mache. Und wenn ich jetzt, das Wetter so voraus analysiere und sehe, jetzt kommt ein guter Tag, dann ziehe ich die Pläne mal aus der Schublade raus und dann muss ich die natürlich ein bisschen noch anpassen, weil jetzt der Wind vielleicht doch ein bisschen anders ist, wie ich mir das da vorgestellt habe oder irgendwelche anderen Dinge sind, die man noch ändern muss. Aber letzten Endes würde ich sagen, komme ich sicherlich eins zu eins raus, mindestens.

[00:26:00] **Lucian Haas:** Du sagst, du ziehst die Pläne da raus. Was steht bei dir in so einem Plan quasi alles drin? Hast du da für jeden Schenkel 37 Punkte gesetzt, auf irgendwelchen XT-Planungsdaten oder sind das eigentlich nur die Eckpunkte des Dreiecks und den Rest merkst du dir im Kopf oder wie geht sowas?

[00:26:17] **Marcel Dürr:** Also im Prinzip sind es die Eckpunkte, vielleicht auf den Zwischenschenkeln nochmal fünf, sechs andere, dass man halt sieht, wo die Route im Prinzip lang gehen würde. Aber da kommt dann natürlich noch mehr dazu. Also ich so einen Flug überhaupt mache, so einen großen, da bin ich den wahrscheinlich schon 100 Mal in Gedanken quasi mental durchgeflogen. Das fängt dann mit Google Earth an. Das muss ich das ganz klar machen. Wenn man sich das Gelände anguckt und wenn man dann tatsächlich da fliegt, ist es tatsächlich, finde ich eigentlich so, als wären wir schon mal da gewesen. Und da hilft natürlich auch da wieder diese Perspektive vom Flugzeug oben. Jedes Mal, wenn ich da drüber fliege, gucke ich mir das nochmal an. Und insofern ist letzten Endes das Thema Navigation ist eigentlich nichts mehr, was mich beschäftigt während dem Flug. Obwohl ich noch nie dort gewesen bin, kann ich dir eigentlich jederzeit sagen, wo ich gerade bin.

[00:27:03] Wahrscheinlich könnte ich dir die Gegenden, in denen ich fliege, könnte ich dir jedes Tal aufmalen. Ohne eine Karte dazu. Das ist einfach, wenn man sich da viel mit beschäftigt, dann brennt sich das so richtig rein.

[00:27:14] **Lucian Haas:** Das ist jetzt einfach durch die Planung auch so, dass du sagst, die ganzen Karten, die es da gibt, die habe ich im optischen Gedächtnis da irgendwo abgespeichert. Das kann ich abrufen für mich.

[00:27:23] **Marcel Dürr:** Genau. Und das ist natürlich was, was dir jetzt während dem Flug auch wieder Kapazitäten schafft, weil du dich darum schon mal nicht kümmern musst. Wenn du aber nichts geplant hast und eigentlich gar nicht mehr so richtig weißt, ist es das Ötztal oder das Pitztal und was ist das Nächste? Muss ich da rein oder die Nächste links? Das belastet dich letztendlich. Das nennt das alles und hält dich von Entscheidungen ab, die eigentlich in der Situation wichtiger sind oder um andere Dinge, die du dich eigentlich kümmern konntest. Wenn

[00:27:46] **Lucian Haas:** du jetzt auf ein bisschen Spezielleren in der Planung guckst, jetzt nicht nur sagst, okay, wie kann ich da ein möglichst großes Dreieck in irgendeine Geschichte rein, also in die Landschaft hineinlegen und wo muss

ich die Eckpunkte setzen? Auf was für Feinheiten achtest du auch noch so entlang der Schenkel und entlang der Route? Was sind Sachen, die du dir besonders anguckst bei so einer Planung?

[00:28:03] **Marcel Dürr:** Also wenn ich den Grobplan habe, dann sieht man ja meistens, es gibt vielleicht zwei oder drei Sachen, oder drei Stellen, die irgendwelche Schwierigkeiten haben. Das können lange Talsprünge sein oder am Anfang niedrige Abflughöhen, was halt wieder gewisse Risiken birgt. Aber dann schaue ich mir natürlich auch an, für welche Wetterlage ist sowas überhaupt geeignet. Gerade wenn das Thema Wind im Raum steht, sind da viele Seiten, wo ich bei einer potenziell eigentlich geeigneten Windrichtung im Lee herumfliegen müsste. Da gibt es Ausweichmöglichkeiten, dass ich sagen kann, die ist eigentlich für Nordwestwind okay und ich könnte eigentlich den ganzen Flug so fliegen, dass ich keine Südseiten lang fliegen muss. Also ich schaue auch schon, wo könnte man landen. Gibt es Gegenden, gerade so in Meran, die Ecke, da ist ja mit Außenlanden nicht ganz so leicht.

[00:28:52] Da gucke ich mir tatsächlich auch mit dem Satellitenbild ganz genau an, wo gibt es denn überhaupt Möglichkeiten, wo man landen könnte, relativ sicher, ohne jetzt auf irgendeine Straße zwischen die Apfelbäume sich da rein zwingen zu müssen.

[00:29:06] **Lucian Haas:** Speicherst du sowas dann auch? Auch als Wegpunkt oder als Ortspunkt in dein Instrument irgendwie ab oder hast du das wirklich nur im Kopf gespeichert und sagst, ach, das ist doch Ortschaft so und so, die haben den Fußballplatz da hinten um die Ecke?

[00:29:18] **Marcel Dürr:** Also in solchen Gegenden tatsächlich speichere ich es mir ab, wo es so wenige gibt. Meistens ist es ja doch in irgendeiner Form so, dass man was findet, auch wenn man einfach guckt. Aber in solchen wirklich krassen Gegenden wie der Raum Meran oder so, da finde ich, ist es eigentlich schon ein Risiko, weil wenn ich landen muss, bin ich ja wahrscheinlich im Stress, weil irgendwas schiefgelaufen ist und dann will ich jetzt nicht noch gucken, ob das jetzt die Ortschaft A, B oder C ist und dann finde ich dieses Feld nicht, sondern dann will ich einfach wissen, A, da rechts unten ist das, während ich schon vorbeifliege und wenn dann was ist, habe ich jederzeit die Möglichkeit, da sofort hinzufliegen.

[00:29:50] **Lucian Haas:** Wo wir jetzt gerade schon mal dabei sind, was nutzt du als Instrument, wo du dir sowas anzeigen lässt?

[00:29:54] **Marcel Dürr:** Ich fliege mit XCTrack auf dem Tablet oder Handy.

[00:29:59] **Lucian Haas:** Und da hast du dann diese Punkten einfach abgespeichert und sagst, okay, zeig mir jetzt die Landepunkte an oder was? Der

[00:30:05] **Marcel Dürr:** ist einfach als Wegpunkt da drin. Da steht dann Landing 1 oder Landing 10 oder sowas. Und dann sehe ich den ja, dass der rechts von meiner Linie ist und gucke natürlich visuell, dass ich den irgendwo finden kann, dass ich mich dann auch gar nicht mehr darum kümmern muss. Also ich fliege generell eigentlich immer so. Es gibt eigentlich nahezu keinen Moment während des Fluges, wo ich nicht weiß, wo ich landen würde, wenn jetzt irgendwas wäre.

[00:30:28] **Lucian Haas:** Auch wenn du in ganz abgelegenen Ecken bist, da hast du dir auch vorher schon mögliche Landeoptionen irgendwohin schon eingeladen. Oder hast du das schon mal reingespeichert oder vorgedacht?

[00:30:38] **Marcel Dürr:** Vorgedacht, ja, also wenn es wie gesagt ein Thema ist. Aber meistens, wenn man hoch genug ist, hat man ja auch entsprechend die Möglichkeiten, das zu sehen. Oder man fliegt in ein enges Tal rein. Wenn ich nicht reinsehen kann, dann habe ich mich in der Regel schon vorher damit beschäftigt, kann ich da hinten landen, sonst fliege ich erst gar nicht rein.

[00:30:56] **Lucian Haas:** Du bist in den vergangenen Jahren immer mal wieder aufgefallen mit einigen, wie soll man sagen, ungewöhnlichen Streckenflügen, einfach auf Routen, die jetzt nicht so die Masse der Piloten unbedingt wählen, vom Anspruch her oder auch von den landschaftlichen Elementen, die man da überspringen muss, Gletscher und sonstige Geschichten. Woher kommt diese Lust aufs Abenteuer, auf die Individualität der Flugroutenwahl und sowas?

[00:31:21] **Marcel Dürr:** Ja, das hat tatsächlich mehrere Gründe. Also Neugier ist sicherlich eine. Ein zweiter Grund ist, das kommt so ein bisschen, glaube ich, aus meiner Historie heraus. Also ich hatte nie so einen Mentor oder sowas, wie viele andere, wo ich mich dranhängen konnte, denen ich hinterher geflogen wäre, sondern ich habe mir das eigentlich mehr oder weniger alles selbst beigebracht. Und das fing eigentlich so an, dass ich mir irgendwelche Berge ausgesucht habe, auf die ich mal hochlaufen wollte, weil ich war kein guter Streckenflieger und dann habe ich so punktuell einen Spot nach dem anderen quasi ausprobiert. Und dann steigt man auf irgendeinen Berg hoch, startet da und dann guckt man halt mal, wo man irgendwo hinfliegen kann. Und das waren dann halt vielleicht 20, 30 Kilometer irgendwie, landet irgendwo, läuft nochmal hoch und fliegt zum Auto zurück. So hatte sich das irgendwie entwickelt. Und da habe ich so meinen Spaß dran gefunden. Und als ich dann mal probiert habe, solche Standardrouten zu fliegen, habe ich irgendwie gemerkt, mir fehlt was.

[00:32:10] Dass es funktionieren müsste, weiß man ja, da haben es ja schon hunderte Leute bewiesen und irgendwas hat mir gefehlt. Und selbst wenn ich mich gezwungen habe und sagte, heute fliege ich jetzt mal dieses Hochfelledreieck, dann ging es meistens keine Stunde, bis ich doch wieder irgendwo abgebogen bin und mich danach geärgert habe, dass ich nicht einfach mal wie alle anderen fliegen kann. Aber irgendwas in mir drin hat gesagt, geht nicht. Ich muss was Eigenes ausprobieren. Das heißt, du brauchst eine Challenge irgendwie, oder? Das scheint fast so, ja. Ja, es ist vielleicht auch so dieser Reiz, auszuprobieren, was möglich ist. Also wenn irgendwo steht, das geht nicht oder von dem Berg kann man da nicht hinfliegen, dann ist das schon mal was, wo ich hellhörig werde. Und das reizt mich einfach. Und da kann ich mich dann auch festbeißen und das probiere ich so lange, bis ich entweder zur Erkenntnis komme, es stimmt, es geht wirklich nicht, oder es halt auch klappt.

[00:33:00] **Lucian Haas:** Wie viele Flüge braucht es, um zu erkennen, es geht nicht? Es könnte ja immer noch den zehnten Versuch geben, nach dem neunten, wo es dann vielleicht doch geht, nur weil man an einer Stelle mal weiß, dass ich vielleicht wohin fliegen müsste, wo ich erst gar nicht dachte, dass es dort geht, aber warum auch immer die Strömungsverhältnisse so sind, dass es da hinten dann doch die Thermik hochdrückt oder sowas.

[00:33:18] **Marcel Dürr:** Ich würde sagen, das hängt vom Projekt ab. Wenn das jetzt was ist, was mir eigentlich wurscht ist, dann ist es wahrscheinlich nach drei Mal genug. Aber zum Beispiel dieses Thema Braunegg und Lenkrieser-Kletscher-Dreieck, diese 200 Kilometer FAI-Route, an der bin ich jetzt ja eigentlich auch schon seit sechs Jahren dran, hat immer noch nicht geklappt. Da habe ich bestimmt jetzt schon, weiß nicht wie viele Versuche, über 15 bis 20, schätze ich mal. Aber der Rückweg über das Innental ist nach wie vor so schwer, dass es halt noch nicht geklappt hat. Und trotzdem glaube ich, dass es funktionieren muss. Und von dem her ist das ein Fall, da werde ich auch noch weiter dranbleiben, weil ich einfach der Meinung bin, es muss funktionieren. Ich habe nur noch nicht die richtige Variante gefunden.

[00:33:59] **Lucian Haas:** 2017 hast du ja auch mal die deutsche Online-XC-Streckenflugmeisterschaft in der Sportklasse gewonnen. 2018 warst du da Zweiter. Das hast du auch mit solchen bisschen außergewöhnlichen Flügen dann da auch hingekriegt. Wie wichtig sind dir denn trotzdem die XC-Punkte? Also gibt dir diese Meisterschaft was oder sind dir die Flüge als solche eigentlich wichtig?

[00:34:19] **Marcel Dürr:** Also 2016 war ich Dritter. Das war irgendwie so ein bisschen, ist durch Zufall, oder was heißt Zufall, es ist so unbeabsichtigt, sage ich mal, entstanden. Und da habe ich dann so ein bisschen Blut geleckt und deswegen 2017, 2018 schon mich auch darauf konzentriert. Ich hatte trotzdem mein persönliches Problem damit, dass ich keine Standardstrecken fliegen konnte, in Klammer wollte. Und von dem her dachte ich, ja, ich verbiege mich deswegen jetzt nicht. Es ist natürlich ein Reiz, da irgendwo vorne zu stehen, aber ich wusste auch, dass ich vom Prinzip, aufgrund der familiären Situation natürlich schon mal benachteiligt bin gegenüber einem Single, der halt sagen kann, Wetter ist gut, ich fahre zur Krente. Man hat von einem Braunegg aus per se eigentlich schon mal schlechtere Karten an einem guten Tag, weil man erst mal später starten kann. Man hat niedrige Abflughöhen und, und, und.

[00:35:05] Und von dem her habe ich gedacht, ja, wenn es Punkte gibt, ist gut, aber ich verbiege mich da jetzt auch nicht. Ich mache mein eigenes Ding. Wenn die Punkte am Ende da sind, umso besser. Aber mir hat es geholfen zu sagen oder zu akzeptieren, dass man auf diesen Listen halt nie der Erste ist, sondern meistens noch mal abends einer kommt, der noch mal drei Kilometer mehr geflogen ist. Und wenn man das mal akzeptiert hat, ist es eigentlich ganz entspannt.

Das heißt, wenn du vor

[00:35:28] **Lucian Haas:** einem guten Flugtag stehst oder stündest und dann auch vielleicht danach entscheiden könntest, nehme ich jetzt eine Flugroute, die mir vielleicht mehr Punkte bringt, oder nehme ich die Flugroute, die mir den spannenderen Flug, den schöneren Flug oder was auch immer bescheren könnte, dann würdest du dich dafür entscheiden? Auf jeden

[00:35:46] **Marcel Dürr:** Fall, ja.

[00:35:48] **Lucian Haas:** Lass uns mal, du hast das gerade schon ein bisschen angeführt, so ein bisschen über ein paar besondere Flüge von dir sprechen.

[00:35:56] Einen, das hast du ja selber quasi als Begriff schon genannt und auch in der Gleitschirm-Szene, zumindest in der deutschen Gleitschirm-Szene mit diesem Begriff quasi geprägt, ist dieses sogenannte Gletscher-Dreieck. Was ist das eigentlich?

[00:36:08] **Marcel Dürr:** Mein Freund Markus Kunz, der hat 2011 oder 2012 einen langen Flug vom Braunegg gemacht, der im Prinzip einmal um die Innsbrucker Kontrollzone rumging. Er ist nach 198 Kilometer gelandet. Und das war so der Grundschein dafür, dass wir gesagt haben, wir wollen ein 200 Kilometer FAI-Dreieck machen, weil da gibt es auch die These, das ist vom Braunegg aus unmöglich. Das war natürlich was, was mich dann auch gereizt hat. Und dann haben wir da ewig rum probiert, ob man vorne, also nördlich der Kontrollzone rumfliegen kann. Und letzten Endes, alle Varianten, die wir ausprobiert haben, haben dazu geführt, dass es eigentlich so nicht funktioniert hat. Und dann kamen wir irgendwann auf den Schluss, man muss südlich der Kontrollzone durch. Das Problem da ist, es gibt halt keine Täler, denen man bequem folgen kann oder landen kann, wenn irgendwas sein sollte, sondern man muss einfach quer über die ganzen Öztaler,

[00:37:01] Stubaitaler, Pitztaler Gletscher im Prinzip rüber. Und das ist halt eine sehr spektakuläre und ausgesetzte Route, aber auch eine wunderschöne, muss man dazu sagen. Ich bin insgesamt jetzt, schätze ich mal, achtmal den Abschnitt geflogen. Und also von dem ganzen Dreieck ist das eigentlich der schönste Teil, zumal man da meistens sogar Rückenwind hat. Man muss sich natürlich darüber im Klaren sein, dass wenn man aus irgendwelchen Gründen landen muss, ist man möglicherweise ein ganzes Stück weg von irgendwelchen Straßen oder Rücktransportmöglichkeiten. Aber für mich macht das eigentlich diesen Flug aus. Also das Abenteuer fliegt quasi immer mit. Und selbst wenn ich da irgendwo landen müsste, es ist manchmal sogar so, dass es mich fast reizt und denke, wenn ich jetzt landen müsste, wäre ich gar nicht so schlecht.

[00:37:49] Es wäre ein richtig spannender Tag. Also für mich zählt da mehr das Gesamterlebnis. Und auch der Weg zurück kann ja durchaus ein Abenteuer sein. Das muss ja gar nicht auf den Flug begrenzt sein. Wenn man das jetzt nicht alles an Punkten festmacht, dann ist, finde ich, das Gesamtpaket eigentlich perfekt.

[00:38:06] **Lucian Haas:** Wenn du sagst jetzt Gletscherzonen und sowas, da fliegst du ja wirklich durch übers exponierte Hochgebirge und sowas. Hast du denn in irgendeiner Weise noch besondere Ausrüstung mit dabei für den Fall, dass es dich wirklich vollkommen abgelegen absetzt, wenn du das mal absetzen würdest?

[00:38:21] **Marcel Dürr:** Also auf der Route meistens schon, ja. Da habe ich halt eine Biwak-Ausrüstung dabei, Essen auch für den Tag, sodass ich im Prinzip da problemlos eine Nacht irgendwo übernachten könnte.

[00:38:30] **Lucian Haas:** Es ist dir aber noch nicht passiert, dass du dort irgendwo abgestanden bist an einer blöden Stelle. Was heißt blöde? An einer vollkommen abgelegenen Stelle.

[00:38:37] **Marcel Dürr:** Leider nicht. Wenn ich dann runter war, war es meistens in irgendwelchen erschlossenen Ecken. Das ist mir noch nicht vergönnt geblieben. Aber es gibt da sehr schöne Ecken, wo ich durchaus mal gerne landen würde. Das heißt,

[00:38:49] **Lucian Haas:** letzten Endes würdest du lieber vielleicht ein bisschen früher an einer etwas einsameren Ecke landen, als dann irgendwie auf dem letzten Schenkel zu sagen, ah, jetzt drückt mich hier der bayerische Wind doch noch irgendwie nach unten. Ich kann es nicht ganz schließen. Also dass man da noch sich vielleicht mehr drüber ärgert als an

einer anderen Stelle, wo man zumindest die Landschaft als Abenteuer da noch dabei hätte.

[00:39:09] **Marcel Dürr:** Ja, also ich muss sagen, ich hatte schon sehr viele Flüge. Das ist ja das Schöne eigentlich am Gleitschirmstreckenfliegen, dass man ja nie weiß, wo der Flug zu Ende ist. Und ich bin schon so oft an Plätzen gelandet, wo ich jetzt so von mir aus eigentlich gar nicht auf die Idee gekommen wäre, da mal hinzufahren. Aber wenn man dann, also ich mache gerne so, wenn ich merke, ich habe keine Lust mehr oder der Tag ist doch nicht so gut, wie es erst mal aussah und ich bin in irgendeiner Ecke, da macht es auch keinen Spaß mehr. Dann sehe ich noch irgendeinen Seitental, was ziemlich einsam aussieht. Dann lasse ich mich da gerne reinblasen, wenn ich weiß, ich kann da hinten irgendwo landen, im Flussbett oder sowas und gestalte den Tag dann um und sage, jetzt ist das Abenteuerprojekt mein Ziel heute. Dann lande ich da hinten. Und dann wandere ich halt ein paar Stunden da wieder raus. Und das ist so was, was durchaus auch erfüllend sein kann.

[00:39:55] Ein

[00:39:55] **Lucian Haas:** Kumpel von dir, ich weiß jetzt nicht, ob der genannt werden will, deswegen sage ich den Namen mal nicht, aber der hat mir mal erzählt, der Marcel, der ist so einer, der fliegt dann auch wirklich hinten in irgendwelche Täler rein. Da würde ich nie reinfliegen, weil da kann man eigentlich vielleicht gar nicht landen oder sonst irgendwie was. Und der stocht dann da einfach rein, als gäbe es da gar nichts. Bist du sehr risikofreudig?

[00:40:16] **Marcel Dürr:** Also ich würde sagen, ganz ehrlich gesagt, im Gegenteil. Also ich glaube, ich bin sehr bedacht und sehr sicherheitsorientiert. Wenn ich in ein Tal reinfliege, dann habe ich mir das entweder schon 20 Mal angeguckt und weiß, dass hinten eine Wiese ist, die ich erreichen kann. Sonst würde ich da wahrscheinlich nicht reinfliegen.

[00:40:34] **Lucian Haas:** So eine Fallback-Lösung oder zumindest die Landelösung muss auf jeden Fall irgendwie immer da sein. Die ist immer da, ja. Gibt es so eine Grundausrüstung, die du auch bei jedem Flug dabei hast, als Sicherheitsausrüstung, wo du sagst, das will ich auf jeden Fall haben. Ich fliege immer mit Spot, ich habe immer Rettungsdecke mit oder sonstiges.

[00:40:50] **Marcel Dürr:** Also einen Spot habe ich immer dabei, Handy natürlich, aber sonst jetzt keine größeren Notfallausrüstungen.

[00:40:59] **Lucian Haas:** Mit deiner Erfahrung, die du mittlerweile auch hast, wie hältst du es eigentlich mit der klassischen Wettbewerbsfliegerei? Wäre das auch was für dich?

[00:41:06] **Marcel Dürr:** Tatsächlich reizt mir das nicht so. Also immer mal wieder. Der Flug selbst finde ich dann schon gut. Ich habe auch einige Wettbewerbe schon mal mitgeflogen. Das Grundproblem, was ja immer ist, ist die lange Vorausplanbarkeit. Das heißt, man sagt vom 27. bis 31. Juni bist du da und da und dann ist das Wetter nicht gut. Dann sitzt du die ganze Zeit rum und kannst eigentlich nichts machen. Und aufgrund von Familie und so weiter sind das dann halt im Prinzip, gibt es da in Führungszeichen schon Minuspunkte. Das ist für meine Familie genauso, wenn ich fliegen wäre, wenn ich halt nur in Kobarit sitze und an den Himmel gucke. Insofern ist das schon mal der eine Grund, was es für mich eigentlich uninteressant macht, weil ich ja letztlich fliegen will, wenn ich schon weg bin. Und das Zweite ist, dass die Tasks ja meistens doch so ein bisschen,

[00:41:53] ja, bis halt der, bis der ganze Pulk dann irgendwann mal in der Luft ist und man dann fliegt, dann fliegt man halt zwei oder drei Stunden, obwohl man vielleicht an dem Tag aber auch sieben oder acht fliegen könnte. Das sind so die Begleiterscheinungen, die mir nicht so getaugt haben. Man sagt immer, man lernt dabei so viel. Das glaube ich tatsächlich, dass es so ist. Aber da kommt dann mein anderes Problem wieder zum Tragen, dass ich mich echt schwer tue. Anderen Leuten hinterher zu fliegen. Ja, wie das halt auch bei den Standard-Dreiecken das Problem war. Und da ist es meistens so, dass dann irgendwann spätestens in einer Stunde brennt dann die Sicherung durch und ich denke, ich bin schlauer als alle anderen und ist natürlich nicht so. Deswegen ist das Wettbewerb Fliegen dann am Ende doch eher frustrierend gewesen.

[00:42:35] **Lucian Haas:** Das heißt, meistens gehst du alleine in die Luft. In dem Video, was ich vorhin nannte mit dem Why I Love Paragliding, da kommt es glaube ich auch drin vor, dass du es liebst, alleine mit deinem Schatten zu sein. Ist dieses Alleinsein in der Fliegerei, also mit der Gleitschirmfliegerei, ist das für dich was Besonderes?

[00:42:52] **Marcel Dürr:** Ich muss sagen, ich genieße es schon. Ich bin 90 Prozent der Zeit eigentlich alleine unterwegs. Es hat mehrere Vorteile, natürlich auch Nachteile. Aber zu den Vorteilen finde ich jetzt, man hat diese Ruhe. Man hat keinen, der ein Tempo vorgibt. Man kann an schönen Flecken vielleicht auch mal verweilen. Man kann die Route ändern, wie sie einem passt. Man ist nicht daran gebunden, jetzt irgendein fixes Projekt dann, was man mit dem anderen vielleicht abgesprochen hat, dann durchzuziehen. Ja, und ich finde es auch sehr meditativ, wenn man da so vor sich hin fliegt und nur mit sich alleine ist. Also ich kann da völlig abschalten.

[00:43:33] **Lucian Haas:** Was ist sonst noch für dich das, was dich eigentlich am Gleitschirmfliegen so fasziniert?

[00:43:40] **Marcel Dürr:** Das Naturerlebnis, die Einfachheit einfach dieses Fluggeräts, dass ich irgendwo landen kann, es einfach wieder einpacken kann. Und ohne allzu viel Gewicht in eine Wanderung übergehen kann. Also wie gesagt, es gab schon so viele Tage, die halt nicht so toll waren, die dann halt statt sechs Stunden Fliegen sechs Stunden Wanderung draus geworden ist. Aber das ist einfach mit keinem anderen Fluggerät möglich. Und ja, wo sonst kann man sagen, man fliegt 100 Kilometer, packt das Ding in den Kofferraum und ist drei Stunden später mit dem Auto wieder daheim, ohne dass man jemanden braucht, der einen jetzt da abholt. Das

[00:44:16] **Lucian Haas:** heißt, das ist auch der Teil, wo du sagst, Fliegen ist Freiheit, aber da dann besonders gut gelebt. Absolut, ja. Nun hast du gerade gesagt, diese Einfachheit ist das, was dich fasziniert. Ich habe jetzt gesehen, bei dir auf Facebook hast du gerade vor kurzem erst noch ein paar Bilder gepostet von einem neuen Projekt von dir. Da hast du dir ein, wie soll man das sagen, eine Art Liegegurtzeug selbst gebaut oder zusammengestellt mit einem Motor hinten drauf, um jetzt auch mit Motor, Strecken und Thermik fliegen zu gehen. Wie passt das zueinander? Also die Suche nach Einfachheit und dann ein doch wieder komplizierteres Projekt mit eben so einem schweren Ding hinten auf dem Rücken.

[00:44:55] **Marcel Dürr:** Da gebe ich dir völlig recht. Letzten Endes ist das auch wieder der Gesamtsituation geschuldet. Zum einen ist das entstanden letztes Jahr während des Lockdowns, wo dann die Vereine ihre Gelände zugemacht haben und es sich halt an den wenigen zugänglichen Geländen stark geballt hat, dass ich gedacht habe, ich muss doch hier irgendwo in meiner Gegend auch direkt irgendeine Möglichkeit haben, dass ich in die Luft komme und nicht immer erst 150 Kilometer irgendwo hinfahren. Und nachdem ich nirgends auch nur ansatzweise eine Möglichkeit zum Starten gefunden habe, wo sowas funktionieren könnte, kam dann das Thema Motor wieder in mein Gedächtnis. Das hatte ich schon länger mal so ein bisschen hin und her gewälzt. Und ja, das habe ich dann letzteren Schein gemacht, habe mir dann auch so einen Allround-Motor gekauft, ein Leichtgewicht, wie man das in dieser Szene nennt, wiegt aber immer noch fast 18 Kilo.

[00:45:46] Aber was man dafür letztlich kriegt, ist eigentlich einen recht einfachen 90-Grad-Winkel-Klappstuhl, wo ein Motor hinten drauf geschnallt ist. Aerodynamisch ziemlich einfach gehalten. Also in dieser Szene, da hat man einen Motor, da braucht man keine Aerodynamik. Da hängt der Tank halt 40 Zentimeter unter den Füßen vor, obwohl man ihn auch irgendwo elegant verstecken hätte können und solche Sachen. Und da gab es dann entsprechend eben noch viel Bastelarbeit, um das überhaupt in eine vernünftige Form zu bringen. Und ja, damit habe ich dann im Prinzip den letzten Winter verbracht.

[00:46:20] **Lucian Haas:** Was heißt viel Bastelarbeit? Du hast wirklich dieses bestehende Motor, Gurtzeug und so weiter umgebaut, das es für deine Zwecke taugt. Was musstest du dafür alles machen?

[00:46:29] **Marcel Dürr:** Ja, so im Prinzip war ein Beinsack natürlich das, was ich haben wollte, um erstmal diese, also, oder andersrum angefangen, man ist ja letztlich an dieses Metallgerippe gebunden, wo der Motor dranhängt, weil der dadurch stabilisiert wird. Und das ist so die Ausgangssituation. Und dann ging es eben darum, wie verkleide ich das so und wandle das in eine Art Liegegurt um, dass man damit auch einigermaßen aerodynamisch fliegen kann, weil der Sinn war schon, den, wie ich darin sehe, den Motor auszuschalten, nachdem er gestartet ist, und dann eben rein thermisch weiterzumachen. Und da bin ich halt vielleicht auch etwas naiv rangegangen, aber man ist auch auf einige Probleme gestoßen, die man so, wenn ich die davor alle schon gewusst hätte, weiß ich nicht, ob ich es tatsächlich gemacht hätte.

[00:47:14] Aber irgendwann habe ich mich dann doch festgebissen und habe gesagt, das muss irgendwie gehen. Und jetzt hat es auch endlich funktioniert, so wie ich es mir vorgestellt habe. Aber nur mal, um ein paar Probleme zu nennen,

also im normalen Gurtzeug, das stellt man ja einmal an der Schaukel ein und dann passt es ja ungefähr. Das kann man da auch machen, allerdings hat man schon mal zwei verschiedene Szenarien. Das eine ist das Szenario Vollgas, zum Beispiel beim Start - oder Steigflug. Und durch diesen Schubvektor, weil der Motor ja hinten an der Schaukel ist, an deinem Rücken hängt, hast du im Prinzip schon, geht deine Nase schon mal um 20 bis 25 Grad nach oben oder die Beine, je nachdem. Also deine Neigung stimmt überhaupt gar nicht mehr. Und das zweite Szenario ist der Gleitflug. Da ist es natürlich dann wieder anders. Und da merkt man schon, man muss irgendwo so ein Mittelding finden, dass das Ganze überhaupt funktionieren kann.

[00:48:03] Denn der Motor sollte nahezu oder im Idealfall senkrecht hängen, dass der Schubvektor in die richtige Richtung geht. Gerade beim Start ist es eben auch wichtig. Da gibt es ganz gruselige Videos, wo Leute zu viel Rücklage haben. Dann ist der Schubvektor quasi mehr oder weniger nach oben gegangen und der Paraglider ställt dann direkt nach dem Abheben. Also das ist schon mal das Extrem, was man nicht haben will. Aber natürlich auch völlig aufrecht sitzen funktioniert dann beim Thermikfliegen wieder nicht so richtig. Und da muss man so ein Mittelding finden. Dann gibt es noch den Drehmomentenausgleich, den man in irgendeiner Form berücksichtigen muss. Weil der Propeller dreht sich ja in eine Richtung, gerade bei Vollgas, erzeugt er dann dieses Wendemoment, dass der Gleitschirm im Prinzip immer auf eine Seite wegziehen würde. Und um das bautechnisch zu kompensieren, haben diese Gurtzeuge eine asymmetrische Aufhängung.

[00:48:51] Du sitzt also nicht in der Mitte, sondern bist so etwa 20 Zentimeter auf die Seite verlagert, dass du bei Vollgas trotzdem gerade ausfliegst und dieses Wegdrehen quasi durch Gewichtsverlagerung automatisch verhindert wird. Das stört jetzt aber wieder, wenn du mit Leerlauf fliegst, weil dann wird er wieder in die andere Richtung ziehen. Und so zieht ein Problem eigentlich immer das nächste nach sich. Oder so ganz profane Dinge wie was mache ich denn mit dem Beinsack beim Losfliegen? Den hatte ich einfach klassisch, wie wir das von der Bergfliegerei hängen, hinten dran. Und wenn du jetzt aber Gas gibst, macht der Motor oder der Propeller so einen Sog, dass der den zu sich herangezogen hat und der hat mir jetzt zweimal die Carbonplatte zerhäckselt. Also musste da wieder irgendwas überlegen, wie kann ich den hochbinden oder in irgendeiner Form befestigen, dass ich den Startlauf so machen kann, dass der Sack da nicht reingezogen wird.

[00:49:40] Und neben vielen weiteren kleinen Problemen ist das dann ein recht winterfüllendes Projekt geworden.

[00:49:47] **Lucian Haas:** Jetzt ist es aber so, dass du mit dem Ding wirklich abheben kannst. Du kannst damit fliegen. Und es zerhäckselt ja nichts mehr.

[00:49:53] **Marcel Dürr:** Genau, es wird nichts mehr zerhäckselt. Ich kann damit abheben, habe jetzt glaube ich ein paar gute Lösungen gefunden, habe jetzt auch die ersten Thermikflüge machen können und es scheint tatsächlich wunderbar zu funktionieren.

[00:50:03] **Lucian Haas:** Dann stellst du aber, wenn du deine Reishöhe oder Thermikhöhe oder was auch immer erreicht hast, stellst du deinen Motor ab und sagst, jetzt will ich wirklich weiter fliegen mit der Thermik.

[00:50:13] **Marcel Dürr:** Also das ist der Plan. Den idealen Tag gab es jetzt bisher noch nicht. Aber die eine oder andere Thermik, wo man wirklich aus hatte und mal zwei oder drei Thermiken hintereinander geflogen ist, das hat schon ganz gut funktioniert. Man hat natürlich immer die Option und das ist natürlich auch wieder ein sehr entspanntes Feature, wenn man jetzt zwei, drei Meter nur noch über dem Boden ist, dann zieht man an dem Anlasser und das Ding sucht wieder am Rücken.

[00:50:38] Selbst eine Zwischenlandung ist im Prinzip jetzt möglich, dass man sein Mittagsbrot

[00:50:43] irgendwo auf einer schönen Wiese isst und dann wieder startet. Also es ist kein Ersatz, glaube ich, fürs Bergfliegen, aber es ist einfach so eine ganz interessante Spielart, die neue Möglichkeiten eröffnet.

[00:50:52] **Lucian Haas:** Du hast ja gerade schon gesagt, jetzt in Corona-Zeiten sind ja die Gleitschirmstartplätze an vielen Stellen wirklich überfüllt. Die Leute können nicht mehr nach Österreich fahren und so was, dann ballt sich dann da alles. Glaubst du denn, dass so eine Kombination von Motor - und Thermikfliegen und so Aufstiegshilfe und so was, dass das eigentlich für viele Leute interessant sein könnte und vielleicht auf gewisser Weise eine neue zukunftssträngige

Art unserer Fliegerei werden könnte?

[00:51:18] **Marcel Dürr:** Prinzipiell ja, aber in der Praxis glaube ich tatsächlich auch nicht, weil letzten Endes ist es halt wie mit allem, wenn das einzelne Leute machen, ist es kein Problem, aber auch da, wenn das jetzt natürlich jeder machen will, glaube ich, kommt man da auch ganz schnell an die Grenzen, wo es wieder anfängt, reglementiert zu werden. Es ist so schon so, dass man sich häufig in irgendwelchen rechtlichen Grauzonen bewegt. Also ich starte auf einem Flugplatz und es gibt dann so rechtliche Grauräume, dass du eben auch landen dürftest, wenn du zum Beispiel der Motor sich komisch angehört hat oder so was, dann darfst du auch wieder starten danach. Das ist so quasi die einzige Möglichkeit überhaupt auf einer wilden Wiese irgendwo zu landen und zu starten.

[00:51:57] **Lucian Haas:** Das heißt, wenn du dein Sandwich da essen willst und Mittagspause kurz machst, musst du immer sagen, mein Motor hat irgendwie ganz komische Geräusche gemacht. Ja, im

[00:52:04] **Marcel Dürr:** Prinzip musst du dir da irgendwas ausdenken und dann darf dich sogar keiner vom Widerstand hindern, aber das kommt alles aus der Historie, weil das Fluggerät als Ultraleichtflugzeug geführt wird und damit bist du eben an Flugplatzpflicht und so weiter gekoppelt. Also selbst wenn du sagst, es ist eine Aufstiegshilfe, es bleibt halt immer noch ein Flugzeug und streng genommen ist selbst eine Landung nach einem Thermikflug auf einer Wiese eigentlich schon illegal, weil es eine Flugplanung erfordern würde, die sicherstellt, dass du an einem Flugplatz auch wieder landest. Solange das rechtlich nicht in einen vernünftigen Rahmen gebracht wird, ist es glaube ich schwer, das als Breitensport in irgendeiner Form zu etablieren.

[00:52:41] **Lucian Haas:** Wenn du jetzt mit dieser Kombination auch wirklich Strecken fliegen willst und dann wirklich mal ganz fern irgendwo, könnte ja sein, es ist ordentlich Wind und du sagst, ich mache so eine One-Way-Geschichte mit einem normalen Gleitschirm, die packe ich in meinen kleinen Rucksackrei, was heißt klein, aber in einen Rucksackrei der so 90 Liter hat oder sowas und kann in jede Bahn einsteigen und dann wieder nach Hause fahren, wie machst du das mit dem Motor, da hast du doch den großen Propeller und den ganzen Käfig da hinten drauf und so, wie machst du das damit?

[00:53:07] **Marcel Dürr:** Also der ist zerlegbar tatsächlich, der Käfig und der Propeller sind abbaubar und dann ist es im Prinzip ja, immer noch ein bisschen sperrig, aber ich habe einen XXL Gleitschirmsack so umgebaut, dass man das alles im Prinzip reinbekommt, inklusive Gleitschirm, Helm und was man sonst noch alles dabei hat, würde man allen Sprit auch ausfliegen, ist man noch so bei etwa 26 Kilo, meistens hast du ja doch noch 2-3 Liter drin, also es ist schon schwer, aber es funktioniert tatsächlich ganz gut, gerade so hier in den ländlichen Gegenden gibt es zum Glück jede Menge Bahnhöfe, wo du eigentlich mehr oder weniger am Gleis landen kannst und dann hast du halt deine 100 oder 200 Meter bis auf den Bahnsteig hoch, das schafft man schon irgendwie und ist dann eigentlich auch relativ entspannt und zügig wieder zu Hause, also das ist tatsächlich ein großer Vorteil mit dem Motor, weil du auch, selbst wenn die Thermik ausgeht, dann fliegst du halt die letzten 10 Kilometer noch mit dem Motor bis zum Bahnhof, insofern ist man da eigentlich relativ unabhängig.

[00:54:03] Das

[00:54:03] **Lucian Haas:** ist aber ein Verbrenner, den du da jetzt hast, ist kein Elektromotor. Genau, das ist ein Zweitakter. Wenn du das jetzt so als Projekt für dich hast, auch in diesem Jahr, das noch mehr auszubauen, gibt es da auch, wenn du sagst, die normale Fliegerei, da planst du immer so deine besonderen Strecken, gibt es da dann auch wieder so Sachen, wo du sagst, ich habe so ganz besondere Flugrouten mir schon ausgedacht, die ich mit dieser Kombination aus Thermik und Motorfliegerei

[00:54:27] **Marcel Dürr:** gerne mal realisieren würde? Also gibt es sicherlich ein paar Projekte. Also ich möchte auf jeden Fall mit Rückenwind fliegen, weil der Schirm doch relativ langsam ist und der Gleitwinkel natürlich durch den Widerstand auch nicht so ideal. Also ich habe schon bei Null oder Gegenwind macht es eigentlich keinen Spaß, thermisch. Deswegen auf jeden Fall One Way mit Rückenwind ist so das Ziel. Und da wir jetzt hier natürlich bei München schon im Osten von Bayern sind, sind so Ostwindwetterlagen sicherlich was ganz Interessantes. Ich habe also schon mal so eine Karte ausgedruckt, habe mir ganz in Bahnhöfe so im näheren Bereich angeguckt, so zwischen 100 und dann 50 Kilometern, was man da so mal ausprobieren könnte. Aber ein großer Traum wäre nochmal in zu meinem

Elternhaus im Schwarzwald zu fliegen. Das sind etwa 270 Kilometer.

[00:55:12] Da wollte ich schon, seit ich mit Segelfliegen angefangen habe, eigentlich mal auf der Wiese vor dem Haus landen. Und das hat aber natürlich damals nie funktioniert. Da hätten sie mir den Kopf abgerissen, wenn ich das gemacht hätte. Mit Motorfliegern ist auch immer ein Riesending. Ein Airbus dort zu landen, auch eher schlecht. Und deswegen ist das jetzt vielleicht die Möglichkeit, wie das tatsächlich mal funktionieren könnte. Wenn dann etwa, denke ich, so acht Stunden Flugzeit.

[00:55:33] **Lucian Haas:** Das wäre so das große Projekt dafür. Was hast du sonst noch? Oder hast du sonst noch andere große Strecken noch wieder geplant? Neben deinem Gletscherdreieck, was du wahrscheinlich, du hast es noch nie richtig geschlossen, also dass du wirklich ganz zurück wieder geflogen bist. Das willst du wahrscheinlich noch schaffen oder wie sieht es aus?

[00:55:52] **Marcel Dürr:** Das will ich auf jeden Fall noch schaffen. Also der Plan steht ganz oben. Ich habe noch ein paar nach langem Grübeln noch ein paar andere Ideen gekriegt, wie ich die Wendepunkte so verschieben kann, dass es vielleicht doch funktionieren könnte. Das möchte ich auf jeden Fall noch ausprobieren. Dann gibt es natürlich noch zwei, drei andere Sachen, die schon länger in der Schublade ruhen. Aber letzten Endes hängt es natürlich stark davon ab, wie sie überhaupt die Corona-Lage entwickeln. Ob es da dieses Jahr große Möglichkeiten gibt, längere Flüge in Richtung Süden überhaupt durchführen zu können.

[00:56:22] **Lucian Haas:** Du hast vorhin immer mal so als Beispiel auch die Grente genannt. Bist du da überhaupt jemals schon mal geflogen oder bist du wirklich nur der Hausberg beziehungsweise Heimatberg-Losflieger und sagst, nee, so weit will ich gar nicht fahren?

[00:56:34] **Marcel Dürr:** Also ich war tatsächlich schon dort. 2016 war ich dort. Zwei Tage hintereinander. Waren glaube ich so die extremsten Flugtage, die ich bisher hatte. Da hatte ich innerhalb von, was waren es, 35 Stunden war ich glaube ich 22 Stunden in der Luft oder sowas. Ich fand es tatsächlich schön dort. Hat mir auch echt gut gefallen. Auch so die Atmosphäre mit dem Hochlaufen und so weiter. Aber letzten Endes die Fahrerei ist einfach was, was mich derartig abschreckt, dass ich die nahen Berge einfach bevorzuge. Du

[00:57:04] **Lucian Haas:** hast ja, hast du selber gesagt, dass Fliegen beziehungsweise das Streckenfliegen dir weitgehend selber beigebracht. Aus dieser Erfahrung heraus, die du da hast. Gibt es da irgendwelche Fehler oder sonstiges, also methodische Fehler beim Lernen des Streckenfliegens oder sowas, wo du sagen würdest, die würde ich, wenn ich aus meinem heutigen Wissen herangehe, die würde ich gerne nicht mehr machen und die könnte ich als Tipps an irgendwelche anderen Leute weitergeben. Wie können sie in ihrem Streckenfliegen da entsprechend sich auch selber weiterbilden?

[00:57:32] **Marcel Dürr:** Also, zum einen, glaube ich, habe damals

[00:57:36] 2009 war das glaube ich, habe ich so ein Streckenflug-Seminar gemacht. Das ist was, was mich sehr weitergebracht hat. Das hätte ich im Nachhinein eigentlich schon früher machen sollen, dass man einfach mal die Grundlagen lernt mit so Flugplanung. Wo muss die Sonne drauf scheinen, auf welche Hänge und wann fliegt man mittags besser Ost - oder Westhänge oder wie war das doch gleich nochmal. Also diese ganzen Grundlagen, dass man die lernt. Ich glaube, das hätte mich vorangebracht, wenn ich das schon früher gemacht hätte. Wenn man jemand hat, der natürlich gut fliegt, ist das ein großes Privileg. Das hatte ich einfach nicht. Aber bringt einen sicherlich schnell weiter. Wettbewerbe, klar, wem das liegt, glaube ich schon, dass das auch was ist, was einen weiterbringt.

[00:58:17] Ansonsten fällt mir häufig auf, wenn man so mit Leuten redet, gerade auch die, die anfangen, die wollen dann möglichst schnell höher klassifizierte Fluggeräte fliegen. Dann sieht man, hast du denn eigentlich mal so ein paar Bücher gelesen oder irgendwas. Dann gucken sie einen mit großen Augen an. Also da läuft glaube ich sehr viel einfach mit ausprobieren. Da könnte ich den Leuten wirklich nur ans Herz legen, dass sie halt gerade die Winter vielleicht auch mal nutzen. Da gibt es so viele gute Bücher mittlerweile, wo man sich auch dieses Hintergrundwissen mal aneignen kann, was einen nicht nur besser macht, sondern den Flug einfach auch sicherer und viele Fehler erspart, die man sonst halt zwangsläufig macht.

[00:58:53] **Lucian Haas:** Wenn du noch etwas zu lernen hast im Gleitschirmfliegen, was wäre das?

[00:58:59] **Marcel Dürr:** Also letzten Endes ist ja so eine Form, die man mal hat, die ist ja nicht für immer da. Also da gibt es ja genauso Höhen und Tiefen, wie es bei allem anderen auch gibt. Und ich glaube, es gibt immer was, an dem man arbeiten kann. Also ich glaube zum Beispiel flugtechnisch würde ich mich jetzt als eher nicht so richtig gut bezeichnen. Thermik fliegen kann ich ja und ich weiß, wo ich hinfliegen muss. Aber so als zum Beispiel Sicherheitstrainings oder sowas, da habe ich eher schlechte Erfahrungen mitgemacht. Das ist was, wo ich mich eigentlich davor drücke. Die Klabber, die ich hatte, die habe ich soweit im Griff gehabt. Aber das wäre sicherlich was, wo ich eigentlich ein bisschen mehr machen sollte.

[00:59:38] **Lucian Haas:** Marcel, ich danke dir für das Gespräch. Ich wünsche dir für dieses Jahr viele schöne Flüge. Ob mit Motor und dann bist du zu deinen Eltern, um da im Garten zu landen. Oder einfach zum Schließen des Lenggrisa-Gletscher-Dreiecks bis zum Ende hin, ohne dann irgendwo außen landen zu müssen. Möge das alles so aufgehen.

[01:00:00] Wenn du das Sicherheitstraining dann auch noch obendrauf, dann hast du doch ein schönes Jahresprogramm dann eigentlich. Soweit es die Corona-Zeiten dann überhaupt hergeben. Dir alles Gute.

[01:00:09] **Marcel Dürr:** Ja, vielen Dank. Und auch für das Gespräch. Ja, super gerne.

[01:00:21] **Lucian Haas:** Das war Marcel Dürr im Gespräch mit Lucian Haas. Wenn du dich noch mehr für Marcells spannende Flugabenteuer und Projekte interessierst, dann schau doch mal in die Shownotes zu dieser Podcast-Folge in meinem Blog Lu-Glitz. Dort habe ich einige weiterführende Links zusammengestellt.

[01:00:38] Und wenn dir diese Folge gefallen hat, dann empfehle Podz-Glitz doch weiter. Diese und alle weiteren Podcast-Folgen findest du auf Lu-Glitz und Soundcloud sowie in bekannten Audio-Katalogen wie Spotify, iTunes, Google Podcasts etc. Du kannst Podz-Glitz im Podcatcher deiner Wahl auch abonnieren. Ansonsten habe ich noch eine Anregung. Falls du es nicht eh schon bist, dann werde doch zum Förderer von Podz-Glitz und Lu-Glitz. Damit trägst du dazu bei, dass ich dir auch in Zukunft noch mehr hintergründige Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegers präsentieren kann. Denn als freier Journalist lebe ich auch von der Arbeit an bzw. den Einnahmen aus diesen Projekten. Allerdings achte ich dabei auf meine Unabhängigkeit. Ich setze bei der Finanzierung bewusst nicht auf Werbung, verstecktes Sponsoring oder fixe Abgebühren, sondern allein auf freiwillige Förderbeiträge meiner Hörer und Leser.

[01:01:30] Das heißt, du darfst geben, was es dir wert ist und fair erscheint.

[01:01:36] Wer nun unsicher ist und denkt, herrje, was gebe ich denn da, der kann sich einfachheitshalber und unverbindlich an folgenden Richtwerten orientieren. Einen Euro pro Podcast-Folge und zwei Euro pro Lesemonat auf Lu-Glitz. Zahlungen sind ganz einfach per PayPal oder Banküberweisung möglich. Alle nötigen Daten findest du auf meinem Blog Lu-Glitz und zwar dort auf der Seite Fördern. Bis zum nächsten Mal. Ciao.

English

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

Show notes

In his profession, Marcel Dürr flies large commercial aircraft. With the paraglider, he is more interested in the off-the-beaten-track routes – but they must be meticulously planned.

When Marcel Dürr observes the activity at a paragliding launch site, his short hair can already stand on end. This casual approach of many pilots, who simply throw themselves into the air as it is said, without precise planning and check routines in advance, contradicts everything he has learned about flight safety in his profession as a commercial pilot at Condor.

Continuing with the landing beer, where klappern and other dangerous situations are then proudly reported. However, it is rarely about identifying, naming, and jointly analyzing the errors leading to the klappern in order to avoid them in the future. This also works completely differently in large-scale aviation.

In Marcel's view, paragliding pilots could and should learn a lot from commercial aviation in terms of risk management. This and much more is told by the 41-year-old in this 56th episode of Podz-Glidz.

One point that is particularly important to Marcel is proactive flight planning. If you already know what is coming – where, for example, emergency landing sites are located even in densely wooded or rocky side valleys etc. –, then you can also venture onto off-route paths into remote regions of the Hochalpen.

With his unusual glacier triangles, Marcel has even already won soaring championships.

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

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

Music for this episode:

Song: Crushin | Artist: Audionautix (<http://audionautix.com>)

Crushin is subject to the Creative Commons license "Attribution 4.0". <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Links:

- Lu-Glidz: <https://lu-glidz.blogspot.com/2018/02/abenteuer-gletscherdreieck.html>
- Vimeo: <https://vimeo.com/255230725>
- Gletscherdreieck 2.0: <https://lu-glidz.blogspot.com/2020/02/abenteuer-gletscherdreieck-20.html>
- DHV-XC: https://www.dhv-xc.de/leonardo/index.php?op=show_flight&flightID=1149895
- Youtube channel: <https://youtube.com/user/marciflyer78>
- DHV-Info 211 (pdf): https://www.dhv.de/fileadmin/user_upload/dhvinfos/2018/dhvinfo211.pdf
- Marcells' flights: https://www.dhv-xc.de/leonardo/index.php?op=list_flights&pilotID=0_4882
- Weiherkopf: https://www.dhv-xc.de/leonardo/index.php?op=show_flight&flightID=521687
- Sauna: https://www.dhv-xc.de/leonardo/index.php?op=show_flight&flightID=864908

Source: <https://lu-glidz.blogspot.com/2021/05/podz-glidz-56-gletscherdreieck.html>

Transcript

[00:00:10] **Marcel Dürr:** So, planning is actually something I find totally exciting. It often starts when I look down from the plane and see some valleys I've never flown in before. Or I pull out the Skyways map and look at spots where there are no lines running through them yet. And then the first question I ask myself is, why isn't there a line there? And then I start looking at Google Earth and stuff like that to see what else is actually interesting there and why nobody is actually flying through it. And that's usually how the ideas come up on how you might be able to package the whole thing into a nice triangle.

[00:00:57] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, the Lu-Glitz podcast. Stories from the cosmos of paragliding. Today with Marcel Dürr and Lucian Haas at the microphone. If

[00:01:17] Watching the activity at a paraglider launch site, Marcel Dürr's hair might already stand on end. This casual approach of many pilots who just launch themselves into the air without precise planning and pre-flight check routines, as they say so nicely, contradicts everything he learned about flight safety in his profession as a commercial pilot at Condor. It continues with the landing beer, where they proudly report on collapses and other dangerous situations. But it's rarely about identifying, naming, and jointly analyzing the errors leading to the collapses in order to avoid them in the future. The way errors are handled in commercial aviation is also completely different.

[00:02:01] In Marcel's view, paraglider pilots could and should learn a lot from commercial aviation in terms of risk management. That and much more is discussed by the 41-year-old in this 56th episode of Podz-Glitz. One point that is particularly important to Marcel is proactive flight planning. Knowing what's coming—for example, where you might still have to make an emergency landing in densely wooded or rocky side valleys—isn't that simple. Then you can also venture onto off-route paths into remote regions of the high Alps. With his unusual glacier triangles, Marcel has even already won cross-country flight championships.

[00:02:45] Marcel, we're in the Corona era, and you have two daughters. That's true. It's afternoon now, but I heard you were still busy with homeschooling as a teacher this morning. Are you a good home teacher?

[00:02:57] **Marcel Dürr:** Yeah, I might have to ask my daughters about that, but I think it's going pretty well. My wife is an elementary school teacher, so I obviously have a certain hurdle to clear first. But sometimes it's actually an advantage to approach it a bit as a layperson. It doesn't always come across too badly. Where do your professional strengths lie? So you mean, besides handing out gummy bears, I can still keep up? It's all still elementary school stuff.

[00:03:24] In that sense, yes, math, German, social studies, the usual stuff. Today we talked about bees and murder. We also talked about houses.

[00:03:32] **Lucian Haas:** But do you still hear from your daughters sometimes, like, hey Dad, you're annoying, go fly away or something?

[00:03:38] **Marcel Dürr:** Yeah, that actually happens every now and then. But if I do leave, the first thing is, hey, why are you leaving now? So actually, it's better if I'm there. How do you generally manage...

[00:03:49] **Lucian Haas:** how do you balance flying with your family?

[00:03:51] **Marcel Dürr:** Yeah, that's always a difficult topic, of course, but over the last few years, I've simply learned to be very efficient with it. That means good planning is, of course, an important tool. Yeah, that's always a difficult topic, but over the last few years, I've simply learned to be very efficient with it. Now, or especially when I get back from work and have three days off, I obviously can't say, "Yeah, I'm going away for three days." That doesn't really go down well. So I have to see which of the three days is the best? And where can I go in that time to get the maximum amount of flying for the least amount of effort? So things with long travel times usually fall away. So it's not really a discussion of whether I'm going to Valais or somehow to Carinthia or to the border. So it's not really a discussion of whether I'm going to Valais or somehow to Carinthia or to the border. It's more, let's say, the one and a half to two kilometer or hour radius that I then look at.

[00:04:37] And then I look at where the weather is best. Where are the chances highest? Is it worth it? And if I'm ready to accept the minus points I'll rack up for it, then I do it. But if it's critical or I'm not sure if it'll really be worth it, then I might even stay home and hope that it looks better in a few days.

[00:04:56] **Lucian Haas:** But your family is already letting you do it. They're giving you time off, too. They

[00:05:00] **Marcel Dürr:** they let me do it, yeah. And they support me in that too. But of course, it has to happen within some kind of framework, and that's what I want myself. You can't just say, "Now I'm there for three days, and then I'm away for three days," and then after that I go back to work for four days and then I'm away again. You have to find that healthy middle ground somewhere. But it actually works quite well.

[00:05:21] **Lucian Haas:** You keep saying "work." You're, how should I put it, a pilot, a pilot, I'd say. So you're not just a hobby paraglider, you're a pilot by profession. You fly for Condor, you're out there with the Airbus, sitting up front in the cockpit. To what extent are you still something of an exotic among your colleagues with your paragliding?

[00:05:43] **Marcel Dürr:** I wouldn't say exotic, but it's well known that I'm the one with the paraglider. There are two or three others who fly, but it's not like there are masses of paragliders hanging around. That's actually the case.

[00:05:57] **Lucian Haas:** Why not, actually? Why

[00:05:59] **Marcel Dürr:** actually not?

[00:05:59] **Lucian Haas:** Is that not so interesting for big pilots—in quotes, big, at least those with the big planes? Or is it maybe just that paragliding is still seen as a flying machine. Like, it's just a bit of fabric, it can't actually work properly.

[00:06:16] **Marcel Dürr:** I think to some extent, yes. I think many people are afraid; they feel uncomfortable with it. We're used to being in large airplanes, which is just a completely different level of safety that we move with. You have a rigid surface. You have tons of horsepower hanging underneath. There are just huge power reserves. And just the hurdle of flying in a small plane is already a big one for many. And the step to a wobbly surface, like in a paraglider, is of course another huge step. And I believe that many actually have a lot of respect for that and can't really imagine it in that sense. So if someone does it, it's more likely the younger ones, those in their 20s, who find it exciting and want to give it a try.

[00:06:55] But generally, it was rather a bit late. I'd say there was a bit of skepticism and restraint. How did you...

[00:07:00] **Lucian Haas:** How did you get into paragliding? Did you already do some paragliding and then start with the big aviation stuff, or was it the other way around?

[00:07:07] **Marcel Dürr:** So I started soaring at 14 and spent basically every free weekend during my school years at the airfield. I was already trying to gather experience then and then, after my high school diploma, I basically continued straight into commercial pilot training. And I actually wanted to get back into soaring. But it's not quite that easy in the clubs, and then I was away for two years. And then they didn't really want the finished pilot to just show up and think, "You guys can just fly again." So, the typical club politics that ended up annoying me. And then I just looked around to see what simpler options were out there. Where I could just say on a free Tuesday, "Now I want to go flying," and I don't need five people to push the plane for me and someone sitting at the winch. And then still get told to come down after an hour because someone else wants to fly.

[00:07:55] And that's how I ended up with the paraglider, and I quickly came to appreciate the simplicity and the flexibility of it.

[00:08:04] **Lucian Haas:** Well, you really know both extremes. So, flying these proper large aircraft and then this casual paragliding and stuff. Would you still say there are a lot of similarities where one can even, what do you mean, complement or perhaps somehow fertilize the other? Where you'd say you benefit from one into the other. Or in the other direction, from the experience you have in each of the two disciplines?

[00:08:30] **Marcel Dürr:** I would definitely say yes. I mean, at the end of the day, we're moving through the same medium, the air. And of course, you perceive it completely differently in both cases. That's certainly something.

[00:08:43] But the meteorological knowledge, the theoretical background, but also the practical application you have every day in a transport plane, is just different. Like that view from above. Often, these are very mundane things. How

do cumulus clouds develop into CBs and what does a thunderstorm look like from above? What is the turbulence like when I fly past it? These are all things that a normal paraglider pilot actually can't see from below at all. And I can't fly through it in a relatively safe environment with a heavy aircraft, but I can fly alongside it and simply better assess these phenomena for myself. Or if you fly for four hours during the day and know it's going to be stormy, then you can just look down and see how they're developing. Are they really shooting upwards like the weather report said?

[00:09:31] That's one thing. Or also, what are fronts like? What are the winds, the inversions? So, what I really like to do is, in a climb, if I've looked closely at the weather report, just see how the wind is developing. Is it really like Meteo Parapente said? And then this inversion comes. Is it really stronger over there and does it rotate, or does it not? And I always find that super interesting. When you can experience it like that firsthand. Or the Föhn, is it really over the mountains? Is it turbulent there if it's whistling over at 100 km/h? And where does it start, or not? So that's certainly an interesting aspect of it. That means,

[00:10:05] **Lucian Haas:** before you go out flying with your big wing, you also check Meteo Parapente to see what it's predicting for finely layered winds, just out of interest.

[00:10:16] **Marcel Dürr:** Well, it's usually the other way around. I actually always check the weather, mainly looking for good flying days. And those usually happen when I have to work. So, in that sense, I've probably already looked into the day in quite some detail. Mostly just out of interest, though. But then, of course, I can easily see whether it actually happened that way or not. And you can do that with a heavy one like that, too.

[00:10:38] **Lucian Haas:** On a commercial aircraft, like an Airbus, can you still track those small, subtle wind differences of 5 or 10 km/h that a paragliding weather report might show? Or do you just see that on the instruments, and how do you actually track it?

[00:10:57] **Marcel Dürr:** So, it's often quite impressive with inversions, where you have light wind underneath, like 15 km/h, and then above the inversion, maybe actually 30 km/h or something. Those are the kinds of things that I, for example, found very hard to imagine before—how the wind can shift and increase so rapidly within just a few hundred meters. And of course, you notice that. And it's displayed on the instruments accordingly. It doesn't matter to the aircraft, of course, but it's just an interesting detail that you can actually see it happening, that it's like that, and not just something written in the weather report. Are there things,

[00:11:34] **Lucian Haas:** where you would say, as an experienced pilot with your knowledge of meteorology, regarding the micrometeorology of paragliding and such, that you also benefit from it or sometimes fly differently than perhaps your colleagues who do paragliding? I actually believe so, yes.

[00:11:53] **Marcel Dürr:** You often see this, especially at sites with rotating winds or strong winds, like in Madeira for example, where the site lies in the lee of the trade winds. And because of two gorges at both ends of the track, really nasty rotors come down. They come down the mountain at basically 50 to 70 km/h and you land right in that rotor. And that leads to things actually happening. And you can actually see various wind indicators from completely different directions in a relatively small area. And I often notice when I'm out with other people, they don't actually see that at all. They just look at the wind indicator in the cockpit, but they don't see the flag standing down at the harbor or the flags from the hotel up on the slope.

[00:12:39] Yeah, I think those are things that come from paragliding—that you just have an extra eye out for smoke plumes and those usual indicators. And I think that helps because you just know what's about to happen.

[00:12:52] **Lucian Haas:** Looking at it the other way around, there are other things besides you saying that from above, I can look at a CB or see how the clouds are developing—I can, of course, see that perfectly from a commercial aircraft from above. But are there other things where you'd say, even in this low-level flying, there are things you take from commercial aviation where you'd say, I benefit from that as a paraglider?

[00:13:12] **Marcel Dürr:** So you mean, what do I benefit from in paragliding from commercial aviation, or vice versa?

[00:13:19] **Lucian Haas:** Yeah. No, no. Where you'd say, as a paraglider pilot, does the experience from large-scale aviation actually still give you something? Where you then have an edge over the other paraglider pilots?

[00:13:28] **Marcel Dürr:** So, I think the main thing I take away from it is actually the approach to a flight like that. And I believe that in many ways differs from many hobby pilots who just don't have that background. These are things like risk assessment, flight planning, but also error analysis. That you really, let's say, approach a flight in a professional manner and don't just drive up the mountain and take off. And that is, I think, what I've internalized so much through my profession that it's second nature to me—that I approach a paragliding flight as if there were 200 people sitting behind me.

[00:14:08] **Lucian Haas:** So you never just head up the mountain and just take off? Actually, no. What counts as at least the minimum preparation for a paraglider flight for you? As flight planning or, yeah, what do you definitely do beforehand?

[00:14:25] **Marcel Dürr:** The bare minimum for me is checking the weather, and specifically the winds not just on the ground, but also at the corresponding altitudes. I have to see what the hazards are. When you look at a day's weather, there's almost never a perfect day. Everyone has some little flaw, I'd say. Either some front comes through during the day, or the wind is at the critical threshold, or there could be thunderstorms. Yeah, there are many different things that can happen during the day. And I have to see what the point is regarding thermals today. It's rarely all three, otherwise you'd probably just stay home. But if the wind is my problem today, for example, because it might be at the limit, then I have to see if it makes sense to go today? Or do I maybe go somewhere where the wind is reported as weaker, where it's better protected?

[00:15:14] Or do I just call it off in case of doubt? Or can I maybe adjust the time of day a bit? So, if I have strong or stronger east winds and I think I still have to go flying, then I make sure to finish the flight by 2 or 3 p.m. at the latest, and that I don't have to fly any west sides where I'd be in the lee. Or things like that certainly play a part.

[00:15:36] **Lucian Haas:** And you really think all of that through beforehand and tell yourself, "This is my flight plan; if there's a strong east wind, I'll land by 3 p.m. at the latest."

[00:15:46] **Marcel Dürr:** Then I plan the flight so that I don't have to deal with those west sides at all. Of course, that's difficult to implement in that specific example. But maybe we have a north wind relatively often, then I make sure I don't have a route where I have to fly along some south sides the whole time. And stuff like that can actually be estimated quite well in advance.

[00:16:06] **Lucian Haas:** High-altitude flying is generally very regulated, and even the procedures are all pretty precisely laid out. And you have, I don't know how many checklists you have to go through before every flight and stuff like that. And as you've already said yourself, paragliders—most of them approach this whole thing in a much, much more casual way. To what extent does it make your hair stand on end sometimes when you see other people swinging themselves into the air?

[00:16:29] **Marcel Dürr:** Yeah, quite a bit. Sometimes more, sometimes less. But I think the main problem is that many people just aren't aware that flying is fun and great, but it's also potentially dangerous. And that's something that's rarely spoken about in the sport, of course. But if you look at it soberly, it's certainly among the most dangerous things we actually do in our lives. And I don't think many people are aware of that. You can certainly minimize this risk, but you have to do something about it. And that depends heavily on how I personally view the whole project of flying. What I do to identify these risks and what I do to mitigate them. That I set clear limits and, above all, that I stick to them. So if I say I'm not flying over four hectopascals because it's too föhn-y for me, then I have to actually do that.

[00:17:18] And don't say, "Okay, it's at six, but I'm going anyway, it's fine." And ultimately, we have to be aware that we all make mistakes. And we have to leave room for those. So that a small mistake doesn't lead to a total loss. And I think those are the basic pillars I try to stick to. And I often observe that many people just deal with the whole thing very loosely. For them, it's like going for a bike ride. In

[00:17:45] **Lucian Haas:** the expectation that you can always get off if it doesn't fit anymore. You just can't do that in the air as easily. There is the term "landing," but sometimes it's not that simple. You mentioned a nice term just before that: errors and error analysis. In major aviation, that would be standard. Is that missing in paragliding? Not that errors are missing, but rather that people don't talk about them and don't deal with them openly. And that people don't look at

how things can be done better and so on.

[00:18:16] **Marcel Dürr:** So I think... that's just a topic where we still have so much room for improvement. And I also believe all pilots could really benefit if we were more open about it. But I'm already aware that this is a topic that I think is handled very, very differently in the professional aviation world. So, a few years ago, I gave a lecture on this topic at an automotive supplier. There were 40 executives who listened to it. They all looked at me with wide eyes when I told them that for us, it's a matter of course. And that as a captain, that's what I want too. And that the employee, who has only been with us for three weeks, tells me if I've made any mistakes or forgotten something. Because in the end, it benefits all of us. But these are things that I think are still so underdeveloped in many areas, including the professional field, that it shouldn't be expected that it would suddenly be different for paragliding.

[00:19:08] But maybe that would just be an approach for once. I can add two or three more sentences about how it's done in professional aviation. Yeah, do that. So, we all make mistakes. We're all aware of that. And that's why there's also a very open way of dealing with this topic. That means we sit in the cockpit as a pair. We know exactly when who has to do what, where, and how. If that's not the case, the other person says something. And I actually get angry if the person next to me doesn't say anything when I've made a mistake. Because the earlier such a mistake is caught, the smaller it usually is. If it's swept under the rug, there are often follow-up mistakes that end up being much worse than if it had been said right away. And when something like that happens, we write a report about it. It doesn't have any disciplinary consequences or anything; it's simply there so that others can learn from it.

[00:19:57] And when I read that pilot XY experienced this and that, I have an "aha" moment—that might have happened to me too. But then I can react accordingly if I'm in such a situation and maybe avoid that mistake. Ultimately, it actually serves flight safety for everyone. And this is done across airlines as well. It's not like anything is being kept to oneself. Or this way of dealing with mistakes—unfortunately, you hardly see that anymore in paragliding. Everyone is so concerned about not having a piece of the crown break off. And that's actually a shame, because it's going in exactly the wrong direction.

[00:20:34] **Lucian Haas:** How could you get something like that more into the heads of paragliders?

[00:20:38] **Marcel Dürr:** If I knew that, I would have done it by now. But maybe the realization that you can learn from other people's mistakes is already the first step. Or creating a medium where you can perhaps share something like that anonymously and it gets published in some way. But you see it very often in certain Facebook groups where these topics come up. If someone outs themselves then, they get attacked for how stupid they are and how they could make such mistakes. That's exactly the wrong approach, because it naturally leads to everyone who thought they might share something like that thinking twice about whether they'll end up getting hurt in some way. How are you doing?

[00:21:16] **Lucian Haas:** then at the launch site, if you see mistakes by others, or at the landing field? Do you go over to them and say, I'm a pilot, I have a culture of learning from mistakes. Let me explain to you what might have just happened. I hope you can take that. Or do you bite your tongue and say, that's not my way of flying. I hope he survives.

[00:21:35] **Marcel Dürr:** No, I'm not the type of person who would approach others like that. As I said, I'm confident in myself. I make enough mistakes of my own, and this whole topic of mistakes isn't about conforming. It's not about pointing out other people's mistakes, although of course that would be the second step, which is also part of it. But basically, it's about recognizing your own mistakes and making them accessible to others. So it's more about doing a critical analysis after the flight. What did I do today? What happened today? What went well? Were there situations where things maybe didn't go the way I imagined? And why did they go that way? Is there anything I can do so that doesn't happen again next time? And I think doing something like that after every flight gets you significantly further.

[00:22:21] And the next step, of course, would be if you could make this knowledge accessible to others in some way, so that they could benefit from it too.

[00:22:29] **Lucian Haas:** The Frenchman Maxime Belmain, who is a competition pilot in France as well, wrote a book called Performance Paragliding. And in it, he recommends that every pilot should ideally have a small notebook in their harness or cockpit. And then, after every flight, write down exactly what went well, what went poorly, and what could I have done better. And he says that specifically when you write it down, it actually goes much deeper into your

consciousness. You learn at the moment you write it. Do you do something like that or have you ever done something like that?

[00:23:03] **Marcel Dürr:** I actually don't write it down. But I do take time after every flight. When I drive home, it's usually an hour or an hour and a half. I go through it really meticulously, more or less, and think about the five or so points I want to work on next time or make sure don't pop up again.

[00:23:25] **Lucian Haas:** That's after a flight. Now let's just flip the topic. Before a flight, there's also the flight planning, where you already say what you actually want to do, and at the end you can say, did I achieve that or not, and what mistakes did I make because of it? There's a video of you on Wien.com. It's a video titled "Why I Love Paragliding." And there, you mention planning as one of the points. And if you say "Why I Love Paragliding," someone will come up with, "Yeah, I love flight planning." So now you have to tell me, why do you love flight planning and what does all that involve for you?

[00:24:01] **Marcel Dürr:** Yeah, so planning is actually something I find totally fascinating. It often starts when I look down from the plane and see some valleys I've never flown in before. Or I pull out the Skyways map and look at spots where no lines go through. And then the first question I ask myself is, why is there no line there? And then I start looking at Google Earth and stuff like that to see what else interesting is there and why nobody actually flies through there. And that's usually how the ideas emerge, like how you could maybe package the whole thing into a nice triangle. And I just have a blast thinking about that, nice and comfortably. On the sofa, like, how could you fly there at what time of day? Where are the difficult spots?

[00:24:48] What can you do with that? And that is, yeah, especially in the winter, a great hobby where you also learn a lot. If you then also examine the tracks of others who were at least out in the area, you find the spots where it really—or yeah, where it could get interesting—pretty quickly.

[00:25:06] **Lucian Haas:** How much time do you estimate you spend on flight planning compared to the time you're actually up in the air with the paraglider?

[00:25:16] **Marcel Dürr:** Yeah, it depends a bit. For some flights, I've just played them out in my head and finished the planning. For bigger ones, it's possible I spent 10 to 15 hours per flight working on them until they were exactly how I might do them one day. That's the basic framework of what I do. And if I'm analyzing the weather in advance and see that a good day is coming, then I pull the plans out of the drawer and, of course, I have to adjust them a bit because the wind might be slightly different than I imagined or there are other things that still need to be changed. But in the end, I'd say I definitely come out with them one-to-one, at least.

[00:26:00] **Lucian Haas:** You say you pull out the plans. What's actually in one of those plans? Did you set 37 points for every leg based on some XT planning data, or are they just the corners of the triangle and you remember the rest in your head, or how does that work?

[00:26:17] **Marcel Dürr:** So basically, it's the corner points, maybe five or six others on the intermediate legs, just so you can see where the route would roughly go. But of course, more comes into play than that. When I do a flight like that, a big one, I've probably already flown it a hundred times in my head, mentally. That starts with Google Earth. I have to make that very clear. When you look at the terrain and then actually fly there, it honestly feels like we've already been there. And of course, that perspective from the plane above helps again. Every time I fly over there, I take another look at it. And in that sense, navigation isn't really something that concerns me during the flight anymore. Even though I've never been there, I can actually tell you where I am at any given moment.

[00:27:03] I could probably draw every single valley in the areas where I fly for you. Without a map. It's just that when you spend a lot of time on it, it really burns into your brain.

[00:27:14] **Lucian Haas:** That's just how it is with planning—you're like, all the maps that exist out there are stored somewhere in my visual memory. I can just pull that up for myself.

[00:27:23] **Marcel Dürr:** Exactly. And that's obviously something that frees up capacity during the flight because you don't have to worry about it anymore. But if you haven't planned anything and don't really know anymore whether it's

the Ötztal or the Pitztal, or what's next—do I go in there or the next one on the left? That ends up weighing on you. All of that drains you and prevents you from making decisions that are actually more important in the situation, or from taking care of other things you could have actually dealt with. If

[00:27:46] **Lucian Haas:** When you look at the planning in a slightly more specific way, not just saying, okay, how can I fit the largest possible triangle into some story, into the landscape, and where do I have to place the corner points? What kind of subtleties do you also pay attention to along the legs and along the route? What are the things you look at particularly during such a planning process?

[00:28:03] **Marcel Dürr:** So when I have the rough plan, you can usually see that there are maybe two or three things, or three spots, that have some difficulties. These could be long valley jumps or low flight altitudes at the beginning, which again carry certain risks. But then I also look at what kind of weather conditions are suitable for that at all. Especially when wind is a factor, there are many sides where I would have to fly around in the lee of a potentially suitable wind direction. There are alternatives where I can say, "That's actually okay for a northwest wind, and I could fly the whole flight so that I don't have to fly along any south sides." So I also look at where one could land. Are there areas, especially in Meran, that corner, where landing outside isn't quite so easy.

[00:28:52] I actually take a very close look at the satellite imagery to see where there are any possibilities to land relatively safely, without having to squeeze onto some road between the apple trees.

[00:29:06] **Lucian Haas:** Do you save stuff like that too? Like, do you save it as a waypoint or a location in your instrument somehow, or do you really just keep it in your head and say, oh, that's village so-and-so, they have the soccer field just around the corner?

[00:29:18] **Marcel Dürr:** So in areas like that, I actually do save it, especially where there are so few. Usually, it's still the case that you find something just by looking. But in really extreme areas like the Meran region or something, I think it's actually a risk, because if I have to land, I'm probably stressed because something went wrong, and I don't want to be looking at whether it's village A, B, or C and then not finding this field; I just want to know, "A, it's down there on the right" while I'm already flying past, so if something happens, I have the option to fly straight there immediately.

[00:29:50] **Lucian Haas:** Since we're on the subject, what instrument do you use to display something like that?

[00:29:54] **Marcel Dürr:** I fly with XCTrack on a tablet or phone.

[00:29:59] **Lucian Haas:** And you just have these points saved and say, okay, show me the landing sites now or whatever. The

[00:30:05] **Marcel Dürr:** it's just in there as a waypoint. It says Landing 1 or Landing 10 or something like that. And then I see it's to the right of my line and, of course, I look visually to see if I can find it somewhere, so I don't have to worry about it anymore. So I generally fly like that all the time. There's actually almost no moment during the flight where I don't know where I would land if something were to happen.

[00:30:28] **Lucian Haas:** Even if you're in very remote areas, have you already loaded possible landing options somewhere beforehand? Or have you already saved that or thought it through?

[00:30:38] **Marcel Dürr:** Planned, yes, well, if it's a factor as mentioned. But usually, when you're high enough, you have the corresponding options to see them. Or you fly into a narrow valley. If I can't see in, I've generally already looked into whether I can land back there beforehand; otherwise, I won't fly in at all.

[00:30:56] **Lucian Haas:** Over the past few years, you've occasionally stood out with some, how should I put it, unusual cross-country flights—simply on routes that the majority of pilots don't necessarily choose, either because of the demands or the geographical elements you have to navigate, like glaciers and other things. Where does this desire for adventure, for the individuality of the flight route selection, and all that come from?

[00:31:21] **Marcel Dürr:** Yeah, there are actually several reasons for that. Curiosity is certainly one. A second reason, I think, comes a bit from my history. I never had a mentor or anything like many others, someone I could latch onto or follow around, but I basically taught myself almost everything. It actually started with me picking out certain mountains

I wanted to hike up, because I wasn't a good cross-country pilot, and then I basically tested out one spot after another. You climb up a mountain, take off, and then see where you can fly to. And it was maybe 20, 30 kilometers, then you land somewhere, hike back up, and fly back to the car. That's sort of how it developed. And that's where I found my fun in it. And when I then tried flying those standard routes, I somehow noticed that something was missing.

[00:32:10] You know it has to work, hundreds of people have already proven that, but something was missing for me. And even if I forced myself and said, "Today I'm going to fly this Hochfellendreieck," it usually didn't last an hour before I veered off somewhere again and got annoyed that I couldn't just fly like everyone else. But something inside me said, "It doesn't work. I have to try something of my own." So, you need a challenge somehow, right? That's almost it, yeah. Yeah, maybe it's also that urge to test what's possible. So if it says somewhere that it's not possible, or that you can't fly from that mountain to there, that's something that makes my ears perk up. It just appeals to me. And then I can dig my heels in and try it until I either come to the realization, "Okay, it really doesn't work," or it actually works.

[00:33:00] **Lucian Haas:** How many flights does it take to realize it's not possible? There could always be a tenth attempt after the ninth one where it finally works, just because at one point you realize you might have to fly somewhere you didn't even think was possible, but for whatever reason the flow conditions are such that the thermals push you up back there or something.

[00:33:18] **Marcel Dürr:** I'd say it depends on the project. If it's something I don't really care about, then after three tries it's probably enough. But for example, this topic of Brauneck and the Lenkrieser-Kletscher triangle—that 200-kilometer FAI route—I've actually been working on that for six years now and it still hasn't worked. I've probably made, I don't know how many attempts, maybe 15 to 20. But the return leg over the Inntal valley is still so difficult that it just hasn't worked yet. And yet, I believe it has to work. From that perspective, it's a case where I'll keep at it because I simply believe it must work. I just haven't found the right variation yet.

[00:33:59] **Lucian Haas:** In 2017, you also won the German online XC cross-country flight championship in the sport class. In 2018, you came in second. You managed that with some rather extraordinary flights as well. How important are the XC points to you, though? Does this championship give you something, or are the flights themselves actually what's important to you?

[00:34:19] **Marcel Dürr:** So in 2016 I came in third. That was somehow a bit... by chance, or what does chance mean, it was sort of unintentionally, let's say, created. And that got my blood pumping a bit, which is why in 2017 and 2018 I already started focusing on it. I still had my personal problem with not being able to fly standard routes, in parentheses, I wanted to. And from that perspective, I thought, yeah, I'm not going to bend over backwards for that now. Of course, it's a draw to stand somewhere up front, but I also knew that in principle, due to the family situation, I'm already at a disadvantage compared to a single person who can just say, the weather is good, I'm going to the Krente. From Brauneck, you per se already have worse cards on a good day because you can only start later. You have low departure altitudes and, and, and.

[00:35:05] And because of that, I thought, yeah, if there are points, that's good, but I'm not going to bend over backwards for them. I'm doing my own thing. If the points are there at the end, all the better. But it helped me to say, or to accept, that you're never the first on these lists; usually, someone comes along in the evening who flew three kilometers more. And once you've accepted that, it's actually quite relaxed. That means if you're in front

[00:35:28] **Lucian Haas:** And from that perspective, I thought, yeah, if there are points, that's good, but I'm not going to bend over backwards for them. I'm doing my own thing. If the points are there at the end, all the better. But it helped me to say or to accept that you're never the first one on these lists, but usually, someone comes along in the evening who flew three kilometers more. And once you've accepted that, it's actually quite relaxed. That means, if you're facing a good flight day and then maybe afterwards you could decide, do I take the flight route that might give me more points, or do I take the flight route that could offer me the more exciting flight, the more beautiful flight, or whatever, then would you choose that? Every single

[00:35:46] **Marcel Dürr:** case, yes.

[00:35:48] **Lucian Haas:** Let's talk about... you just mentioned it a bit, let's talk about some of your special flights.

[00:35:56] One, which you basically already mentioned as a term and which has also shaped the paragliding scene, at least in the German paragliding scene, with this term, is this so-called glacier triangle. What actually is that?

[00:36:08] **Marcel Dürr:** My friend Markus Kunz did a long flight from Braunegg in 2011 or 2012 that basically went around the Innsbruck control zone once. He landed after 198 kilometers. And that was the proof for us that we wanted to do a 200-kilometer FAI triangle, because there's also the theory that it's impossible from Braunegg. That was, of course, something that appealed to me as well. And then we tried forever to see if you could fly around the front, i.e., north of the control zone. And in the end, all the variants we tried led to the fact that it actually didn't work like that. And then we eventually came to the conclusion that you have to go through south of the control zone. The problem there is that there are no valleys you can conveniently follow or land in if anything should happen, but you just have to go straight across the entire Ötztal,

[00:37:01] Stubai, Pitztaler Glacier, basically across. And that's a very spectacular and exposed route, but it's also beautiful, I have to say. I've flown that section about eight times now, I'd guess. And of the whole triangle, that's actually the most beautiful part, especially since you usually have a tailwind there. Of course, you have to be aware that if you have to land for any reason, you might be quite a distance from any roads or transport options. But for me, that's actually what makes this flight special. The adventure is basically always there. And even if I had to land somewhere, sometimes it's almost tempting, and I think, if I had to land now, I wouldn't be in such a bad spot.

[00:37:49] It would be a really exciting day. For me, the overall experience is what matters more. And the way back can also be quite an adventure. It doesn't have to be limited to the flight itself. If you don't pin everything down to specific points, then I think the whole package is actually perfect.

[00:38:06] **Lucian Haas:** If you're talking about glacier zones and stuff like that, you're really flying through exposed high mountains and things like that. Do you have any special equipment with you in case it actually drops you off in a completely remote area, if you were to get dropped off like that?

[00:38:21] **Marcel Dürr:** So, usually on the route, yes. I have bivouac gear with me, and food for the day, so in principle, I could spend a night somewhere there without any problems.

[00:38:30] **Lucian Haas:** But it hasn't happened to you yet, where you've ended up stuck in some stupid spot. What do I mean by stupid? In a completely remote location.

[00:38:37] **Marcel Dürr:** Unfortunately, no. When I went down, it was usually in some developed areas. I haven't been lucky enough to have that happen yet. But there are some very beautiful spots where I'd definitely like to land sometime. That means,

[00:38:49] **Lucian Haas:** In the end, you'd probably rather land a bit earlier in a slightly more secluded spot than have the Bavarian wind push you down at the very last stretch. I can't quite put my finger on it. Like, you might get more annoyed there than in another spot where at least you'd still have the landscape as part of the adventure.

[00:39:09] **Marcel Dürr:** Yeah, well, I have to say, I've had a lot of flights. That's actually the beauty of cross-country paragliding—you never know where the flight will end. And I've landed in places so many times where I wouldn't have actually thought of going there on my own. But when I notice, for example, that I don't feel like it anymore or the day isn't as good as it first seemed and I'm in some corner, it's no longer any fun. Then I see some side valley that looks pretty lonely. I'll happily let myself get blown in there if I know I can land somewhere back there, in the riverbed or something, and then I reshape the day and say, "Okay, the adventure project is my goal today." Then I land back there. And then I hike back out for a few hours. And that's something that can definitely be fulfilling.

[00:39:55] One

[00:39:55] **Lucian Haas:** A buddy of yours—I don't know if he wants to be named, so I won't say his name—but he told me once, Marcel, he's the kind of guy who actually flies into some valleys at the back. I'd never fly into those because you might not even be able to land or something. And he just dives in there as if there's nothing there at all. Are you very risk-taking?

[00:40:16] **Marcel Dürr:** To be honest, I'd say the opposite. I think I'm very cautious and very safety-oriented. If I'm flying into a valley, I've either looked at it 20 times already and know there's a meadow at the end that I can reach, or I probably wouldn't fly into it at all.

[00:40:34] **Lucian Haas:** A fallback solution, or at least a landing option, has to be there somehow, no matter what. That's always there, yeah. Is there a basic kit you always have with you on every flight as safety equipment, where you say, I definitely want to have this? I always fly with Spot, I always have an emergency blanket with me, or other things like that.

[00:40:50] **Marcel Dürr:** So I always have a Spot with me, and my phone of course, but otherwise no major emergency equipment.

[00:40:59] **Lucian Haas:** With the experience you have now, how do you actually feel about classic competition flying? Would that be something for you?

[00:41:06] **Marcel Dürr:** Actually, it doesn't really appeal to me that much. Well, every now and then. I do like the flight itself, though. I've also flown in a few competitions. The basic problem, which is always there, is the long-term predictability. That means you say you're there from June 27th to the 31st, and then the weather isn't good. Then you just sit around the whole time and can't really do anything. And because of family and so on, there are basically, in quotation marks, some minus points. It's the same for my family if I were flying, if I'm just sitting in Kobarit looking at the sky. In that sense, that's already one reason why it's actually uninteresting for me, because ultimately I want to fly if I'm already away. And the second thing is that the tasks are usually a bit,

[00:41:53] Yeah, until the whole group is eventually in the air and you're flying, then you only fly for two or three hours, even though you might have been able to fly for seven or eight that day. Those are the side effects that I didn't really like. People always say you learn so much from it. I actually believe that's true. But then my other problem comes into play again: I really struggle with flying behind other people. Yeah, just like the problem was with the standard triangles. And it's usually like that—at the latest within an hour, the fuse blows and I think I'm smarter than everyone else, which of course I'm not. That's why competition flying ended up being rather frustrating in the end.

[00:42:35] **Lucian Haas:** That means you usually go up into the air alone. In that video I mentioned earlier, "Why I Love Paragliding," I think it also mentions that you love being alone with your shadow. Is this solitude in paragliding, specifically with paragliding, something special for you?

[00:42:52] **Marcel Dürr:** I have to say, I really enjoy it. I'm actually out there alone 90 percent of the time. It has several advantages, of course also disadvantages. But as for the advantages, I find that you have this peace. You don't have anyone setting the pace. You can linger in beautiful spots sometimes. You can change the route however suits you. You're not tied to, say, some fixed project that you might have agreed on with the other person and then have to push through. Yeah, and I also find it very meditative when you're just flying along like that and are only with yourself. I can completely switch off.

[00:43:33] **Lucian Haas:** What else is it about paragliding that actually fascinates you so much?

[00:43:40] **Marcel Dürr:** The experience of nature, the simplicity of just this aircraft—that I can land anywhere, just pack it up again, and transition into a hike without carrying too much weight. Like I said, there have been so many days that weren't that great, where six hours of flying turned into six hours of hiking. But that's simply not possible with any other aircraft. And yeah, where else can you say you flew 100 kilometers, pack the thing in the trunk, and be back home by car three hours later without needing someone to pick you up. That

[00:44:16] **Lucian Haas:** That means this is also the part where you say flying is freedom, but it's lived out particularly well. Absolutely, yes. Now you just said that this simplicity is what fascinates you. I just saw on your Facebook that you recently posted some pictures of a new project of yours. There you have a—how should I put it—a kind of liege harness, either self-built or assembled, with a motor on the back, so that you can now go on cross-country and thermals flights with a motor. How does that fit together? I mean, the search for simplicity and then a rather more complicated project with such a heavy thing on your back.

[00:44:55] **Marcel Dürr:** I completely agree with you. In the end, it's also due to the overall situation. For one thing, it came about last year during the lockdown, when the clubs closed their sites and everything got concentrated on the few accessible areas, which made me think I need to have some way of getting into the air right here in my own area, instead of always having to drive 150 kilometers somewhere. And after not finding even a remote possibility to start somewhere that something like this could work, the topic of a motor came back to my mind. I'd been tossing that around for a while. And yeah, I then got my license, bought myself an all-round motor—a "lightweight," as they call it in this scene—but it still weighs almost 18 kilos.

[00:45:46] But what you ultimately get is basically a pretty simple 90-degree folding chair with a motor strapped onto the back. Aerodynamically, it's kept quite simple. In this scene, you have a motor, so you don't need aerodynamics. The tank just hangs out 40 centimeters in front of the feet, even though you could have hidden it somewhere elegantly or things like that. And there was a lot of DIY work involved just to get it into a decent shape. And yeah, that's basically how I spent last winter.

[00:46:20] **Lucian Haas:** What do you mean by a lot of DIY work? Did you really have to rebuild this existing motor, harness, and so on, to make it suitable for your purposes? What all did you have to do for that?

[00:46:29] **Marcel Dürr:** Yeah, in principle, a leg bag was what I wanted to have to first... or to put it the other way around, you're ultimately attached to this metal frame where the motor hangs, because it's stabilized by that. And that's the starting point. Then it was about how to fair it and convert it into a kind of prone harness so that you can fly with it reasonably aerodynamically, because the idea was already to turn the motor off after it's started and then just continue purely thermally. And I might have approached that a bit naively, but I also ran into some problems that, if I had known about them all beforehand, I don't know if I would have actually done it.

[00:47:14] But at some point, I finally bit the bullet and said, this has to work somehow. And now it has finally worked out the way I imagined it. But just to mention a few problems, in a normal harness, you set it once at the swing and then it fits more or less. You can do that too, but you already have two different scenarios. One is the full throttle scenario, for example during takeoff - or climbing. And because of this thrust vector, since the motor is at the back of the swing, hanging on your back, your nose basically already tilts up by 20 to 25 degrees, or the legs, depending on it. So your tilt isn't right at all anymore. And the second scenario is gliding. It's obviously different there. And you notice then that you have to find some kind of middle ground so that the whole thing can work at all.

[00:48:03] Because the motor should hang almost, or ideally, vertically so that the thrust vector goes in the right direction. That's also important during takeoff. There are some really scary videos where people have too much back-pressure. Then the thrust vector goes more or less upwards and the paraglider stalls immediately after lifting off. So that's the extreme you don't want. But of course, sitting completely upright doesn't work properly for thermal flying either. You have to find some middle ground. Then there's the torque compensation, which you have to take into account in some form. Because the propeller rotates in one direction, especially at full throttle, it creates this turning moment that would, in principle, always pull the glider to one side. And to compensate for that structurally, these harnesses have an asymmetrical suspension.

[00:48:51] So you don't sit in the middle, but you're offset by about 20 centimeters to the side so that you still fly straight even at full throttle, and this turning moment is basically prevented automatically through weight shift. But that interferes again when you're flying at idle, because then it pulls in the other direction. So one problem actually always leads to the next. Or very mundane things like what do I do with the leg bag during takeoff? I just had it hanging off the back in the classic way we do it in mountain flying. But if you give it gas now, the engine or the propeller creates such a suction that it pulled the bag toward it, and it's shredded my carbon plate twice now. So I had to think of something else—how can I tie it up or attach it in some way so I can do the takeoff run without the bag getting sucked in.

[00:49:40] And along with many other small problems, it turned into quite a time-consuming project.

[00:49:47] **Lucian Haas:** But now it's at the point where you can actually take off with the thing. You can fly with it. And it doesn't shred anything anymore.

[00:49:53] **Marcel Dürr:** Exactly, nothing gets shredded anymore. I can take off with it, I think I've found a few good solutions now, and I've been able to do the first thermal flights, and it actually seems to work wonderfully.

[00:50:03] **Lucian Haas:** Then, once you've reached your cruising altitude or thermal height or whatever, you turn off your motor and say, now I really want to keep flying with the thermals.

[00:50:13] **Marcel Dürr:** So that's the plan. The ideal day hasn't happened yet. But one or two thermals where you really had it out and flew two or three thermals in a row, that worked quite well. Of course, you always have the option, and that's also a very relaxed feature, if you're only two or three meters above the ground now, you just pull the starter and the thing starts searching again on your back.

[00:50:38] Even an intermediate landing is basically possible now, so you can eat your lunch

[00:50:43] ...to eat your lunch somewhere on a nice meadow and then take off again. So, I don't think it's a replacement for mountain flying, but it's just such an interesting variation that opens up new possibilities.

[00:50:52] **Lucian Haas:** You just said that during the Corona times, paraglider launch sites in many places are really overcrowded. People can't travel to Austria and such, so everything gets packed in there. Do you think that a combination of motor and thermals flying, with some kind of assistance for climbing and all that, could actually be interesting for a lot of people and maybe in some way become a new, promising way of our aviation?

[00:51:18] **Marcel Dürr:** In principle, yes, but in practice I don't actually think so either, because ultimately it's like with everything: if individuals do it, it's not a problem, but if everyone wants to do it now, I think you'll quickly hit the limits where it starts getting regulated again. It's just that you often move in some kind of legal gray areas. So, I take off at an airfield and there are these legal gray areas where you're allowed to land if, for example, the motor sounded weird or something, then you're allowed to take off again afterwards. That's pretty much the only way at all to land and take off on a wild meadow somewhere.

[00:51:57] **Lucian Haas:** That means if you want to eat your sandwich there and take a quick lunch break, you always have to say, my engine made some really weird noises. Yeah, in the...

[00:52:04] **Marcel Dürr:** In principle, you have to come up with something, and then no one can stop you from the resistance, but that all comes from the history because the aircraft is classified as an ultralight aircraft, and with that, you're tied to airfield requirements and so on. So even if you say it's an ascent aid, it's still an aircraft, and strictly speaking, even a landing after a flight in thermals on a meadow is actually already illegal because it would require a flight plan ensuring that you land at an airfield again. As long as that isn't brought into a reasonable legal framework, I think it's hard to establish it as a mainstream sport in any form.

[00:52:41] **Lucian Haas:** If you want to fly real cross-country routes with this combination, and then really far away somewhere, it could be that there's a lot of wind and you say, I'll do a one-way trip with a normal paraglider, I'll pack it in my small backpack, which means small, but into a backpack that has about 90 liters or something, and I can get on any train and then drive back home. How do you do that with the motor? You have the big propeller and the whole cage on the back and all that, how do you do that with it?

[00:53:07] **Marcel Dürr:** So, it's actually detachable; the cage and the propeller can be taken down, and then in principle, it's still a bit bulky, but I've modified an XXL paraglider bag so that you can basically fit everything in, including the paraglider, the helmet, and whatever else you have with you. If you fly out all the fuel, you're still at about 26 kilos, though you usually still have 2-3 liters left, so it is heavy, but it actually works quite well. Especially here in the rural areas, luckily there are plenty of train stations where you can basically land on the tracks, and then you just have to get your 100 or 200 meters up to the platform—you can manage that somehow—and then you're actually back home relatively relaxed and quickly. So that's actually a big advantage with the motor, because even if the thermals die out, you can fly the last 10 kilometers to the station with the motor; in that sense, you're actually relatively independent.

[00:54:03] It

[00:54:03] **Lucian Haas:** but it's an internal combustion engine you have there now, it's not an electric motor. Exactly, it's a two-stroke. If you have this as a project for yourself, even this year, to expand it further, there are also—if you say, the normal flying, where you're always planning your special routes—there are also things where you say, I've already thought of some very special flight routes that I could do with this combination of thermals and motor flying.

[00:54:27] **Marcel Dürr:** would like to realize? So there are certainly a few projects. I definitely want to fly with a tailwind, because the glider is relatively slow and the glide angle, of course, isn't that ideal due to the drag. So, with zero or a headwind, it's actually no fun, thermally. That's why a one-way trip with a tailwind is definitely the goal. And since we're already in eastern Bavaria here near Munich, easterly weather patterns are certainly something very interesting. I've already printed out a map and looked at various stations in the nearby area, between 50 and 100 kilometers, to see what one could try out there. But a big dream would be to fly back to my parents' house in the Black Forest again. That's about 270 kilometers.

[00:55:12] I've wanted to land on the meadow in front of the house since I started gliding. But of course, that never worked back then. They would have had my head if I'd done that. It's always a huge deal with motor planes, too. Landing an Airbus there would be pretty bad as well. And that's why this might be the way it could actually work. If it's about, I think, eight hours of flight time.

[00:55:33] **Lucian Haas:** That would be the big project for that. What else do you have? Or do you have any other long routes planned? Besides your glacier triangle, which you probably haven't actually completed yet—meaning you haven't really flown all the way back. Do you still want to do that, or how does it look?

[00:55:52] **Marcel Dürr:** I definitely still want to do that. So that's the top priority. After a lot of thinking, I've come up with a few other ideas on how I can shift the turning points so that it might actually work. I definitely want to try that out. Then, of course, there are two or three other things that have been sitting in the drawer for a while. But in the end, it depends heavily on how the Corona situation develops. Whether there will be any major opportunities this year to actually carry out longer flights heading south.

[00:56:22] **Lucian Haas:** You mentioned the Grente as an example earlier. Have you ever actually flown there, or are you really just a local mountain flyer who says, "No, I don't want to drive that far"?

[00:56:34] **Marcel Dürr:** So I actually have been there. I was there in 2016. Two days in a row. I think those were the most extreme flying days I've had so far. Within, what was it, 35 hours, I think I was in the air for about 22 hours or something. I actually liked it there. I really enjoyed it. Also the atmosphere with the hiking up and all that. But ultimately, the travel is just something that puts me off so much that I simply prefer the nearby mountains.

[00:57:04] **Lucian Haas:** You did say yourself that you mostly taught yourself cross-country flying. Based on that experience you have, are there any mistakes or anything else—methodological errors in learning cross-country flying, for instance—that you would say, from your current knowledge, you wouldn't want to do again and could pass on as tips to others? How can they continue to educate themselves in their own cross-country flying accordingly?

[00:57:32] **Marcel Dürr:** So, on one hand, I think back then I...

[00:57:36] I think it was in 2009, I did a cross-country flight seminar. That's something that really helped me progress. In hindsight, I actually should have done that sooner, just learning the basics with flight planning. Where does the sun need to shine, on which slopes, and when is it better to fly east—or west slopes, or whatever it was again. All those basics, learning them. I think that would have moved me forward if I'd done it sooner. If you have someone who, of course, flies well, that's a huge privilege. I just didn't have that. But it certainly gets you ahead quickly. Competitions, sure, depending on who it suits, I do think that's also something that helps you progress.

[00:58:17] Otherwise, I often notice when you talk to people, especially those who are just starting out, they want to fly higher-classified gear as quickly as possible. Then you see, have you actually read a few books or anything? And they look at you with wide eyes. I think a lot of it just happens by trial and error. I could really only urge people to use the winter, for example. There are so many good books nowadays where you can acquire that background knowledge, which doesn't just make you better, but also makes flying safer and saves you from many mistakes that you would

otherwise inevitably make.

[00:58:53] **Lucian Haas:** If there's anything else you still have to learn in paragliding, what would that be?

[00:58:59] **Marcel Dürr:** Well, in the end, a certain form you have isn't there forever. There are highs and lows, just like there are with everything else. And I think there's always something you can work on. For example, in terms of flight technique, I'd describe myself as not really that good right now. I can fly thermals and I know where I need to fly to. But when it comes to things like SIV training or similar, I've had rather bad experiences. That's something I actually tend to avoid. I had the mishaps I had, and I've got those under control for the most part. But that would certainly be something I should actually do a bit more of.

[00:59:38] **Lucian Haas:** Marcel, thanks for the chat. I wish you many great flights this year. Whether with an engine, heading to your parents' place to land in the garden, or just finishing off the Lenggrysa-Gletscher-Dreieck without having to land outside somewhere. May it all work out.

[01:00:00] If you add the SIV training on top of that, then you've actually got a nice program for the year. As far as the Corona times allow for it, anyway. All the best to you.

[01:00:09] **Marcel Dürr:** Yes, thank you very much. And thanks for the interview as well. Yes, I'd love to.

[01:00:21] **Lucian Haas:** That was Marcel Dürr in conversation with Lucian Haas. If you're interested in learning more about Marcel's exciting flight adventures and projects, check out the show notes for this podcast episode on my blog Lu-Glidz. I've put together some additional links there.

[01:00:38] And if you enjoyed this episode, please recommend Podz-Glidz. You can find this and all other podcast episodes on Lu-Glidz and Soundcloud, as well as in well-known audio catalogs like Spotify, iTunes, Google Podcasts, etc. You can also subscribe to Podz-Glidz in your podcatcher of choice. Otherwise, I have one more suggestion. If you aren't already, please become a supporter of Podz-Glidz and Lu-Glidz. By doing so, you help me continue to present more in-depth stories from the world of paragliding in the future. Because as a freelance journalist, I also live off the work on or the income from these projects. However, I do make sure to maintain my independence. I deliberately do not rely on advertising, hidden sponsorship, or fixed subscription fees for funding, but solely on voluntary contributions from my listeners and readers.

[01:01:30] That means you can give whatever you feel it's worth and what seems fair to you.

[01:01:36] Anyone who is unsure and thinks, oh boy, how much should I give, can simply use the following guidelines as a non-binding reference. One euro per podcast episode and two euros per reading month on Lu-Glidz. Payments are easily possible via PayPal or bank transfer. You can find all the necessary details on my blog Lu-Glidz, specifically on the Support page. Until next time. Ciao.

Français

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

Show notes

Dans sa vie professionnelle, Marcel Dürr pilote de grands avions de ligne. Avec le parapente, ce sont plutôt les itinéraires hors des sentiers battus qui l'attirent – mais ils doivent être planifiés méticuleusement.

Quand Marcel Dürr observe l'agitation sur un site de décollage de parapente, ses cheveux courts peuvent déjà se hérissier. Cette approche décontractée de nombreux pilotes, qui se lancent simplement dans les airs sans planification précise ni routines de vérification au préalable, comme on dit si bien, contredit tout ce qu'il a appris sur la sécurité aérienne dans son métier de pilote de ligne chez Condor.

La suite se poursuit avec le Landebier, où il est alors rapporté avec fierté des Klappern et d'autres situations dangereuses. Cependant, il est rarement question d'identifier, de nommer et d'analyser ensemble les erreurs menant aux Klappern afin de pouvoir les éviter à l'avenir. Cela fonctionne également complètement différemment dans la grande aviation.

Selon Marcel, les pilotes de parapente pourraient et devraient s'inspirer de beaucoup de choses de l'aviation commerciale en matière de gestion des risques. C'est ce qu'explique le quadragénaire dans ce 56ème épisode de Podz-Glitz, ainsi que bien d'autres choses encore.

Un point qui est particulièrement important pour Marcel est une planification de vol prévisionnelle. Si l'on sait déjà ce qui arrive – où se trouvent par exemple encore des zones d'atterrissage d'urgence dans des vallées latérales densément boisées ou rocheuses, etc. –, alors on peut aussi s'aventurer sur des routes détournées vers des régions isolées des Hautes Alpes.

Avec ses triangles de glacier inhabituels, Marcel a même déjà remporté des championnats de vol en ligne droite.

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

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

Musique de cet épisode :

Chanson : Crushin | Artiste : Audionautix (<http://audionautix.com>)

Crushin est soumis à la licence Creative Commons « Attribution 4.0 ». <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Liens :

- Lu-Glitz: <https://lu-glitz.blogspot.com/2018/02/abenteuer-gletscherdreieck.html>
- Vimeo : <https://vimeo.com/255230725>
- Gletscherdreieck 2.0 : <https://lu-glitz.blogspot.com/2020/02/abenteuer-gletscherdreieck-20.html>
- DHV-XC : https://www.dhv-xc.de/leonardo/index.php?op=show_flight&flightID=1149895
- Chaîne Youtube : <https://youtube.com/user/marciflyer78>
- DHV-Info 211 (pdf) : https://www.dhv.de/fileadmin/user_upload/dhvinfos/2018/dhvinfo211.pdf
- Les vols de Marcells : https://www.dhv-xc.de/leonardo/index.php?op=list_flights&pilotID=0_4882
- Weiherkopf: https://www.dhv-xc.de/leonardo/index.php?op=show_flight&flightID=521687
- Saun : https://www.dhv-xc.de/leonardo/index.php?op=show_flight&flightID=864908

Transcript

[00:00:10] **Marcel Dürr:** Alors, la planification est vraiment quelque chose que je trouve super passionnant. Ça commence souvent quand je regarde vers le bas depuis l'avion et que je vois des vallées où je n'ai jamais volé. Ou alors je sors la carte Skyways et je regarde des zones où il n'y a pas encore de lignes. Et la première question que je me pose, c'est : pourquoi n'y a-t-il pas de ligne ? Et là, je commence à regarder avec Google Earth et tout ça pour voir ce qu'il y a d'autre d'intéressant là-bas et pourquoi personne n'y vole en fait. Et c'est comme ça que naissent généralement les idées sur la façon dont on pourrait peut-être transformer tout ça en un beau triangle.

[00:00:57] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, le podcast Lu-Glidz. Des histoires du cosmos du parapente. Aujourd'hui avec Marcel Dürr et Lucian Haas au micro. Si

[00:01:17] Quand Marcel Dürr observe l'agitation sur un décollage de parapente, ses cheveux courts peuvent déjà se hérissier. Cette approche décontractée de nombreux pilotes qui se jettent simplement dans les airs sans planification précise ni routines de vérification au préalable, comme on dit si bien, contredit tout ce qu'il a appris sur la sécurité aérienne dans son métier de pilote de ligne chez Condor. On enchaîne ensuite avec la bière d'atterrissage, où l'on raconte fièrement des fermetures et d'autres situations dangereuses. Mais il est rarement question d'identifier, de nommer et d'analyser ensemble les erreurs menant aux fermetures afin de pouvoir les éviter à l'avenir. Même la gestion des erreurs est complètement différente dans l'aviation commerciale.

[00:02:01] Selon Marcel, les parapentistes pourraient et devraient s'inspirer de beaucoup de choses de l'aviation commerciale en matière de gestion des risques. C'est ce qu'explique le quadragénaire dans ce 56^e épisode de Podz-Glidz, ainsi que bien d'autres choses. Un point qui est particulièrement important pour Marcel est la planification de vol anticipée. Savoir déjà ce qui va arriver. Ce n'est pas si simple, par exemple, de savoir où atterrir en cas d'urgence dans des vallées latérales densément boisées ou rocheuses. On peut alors s'aventurer sur des routes détournées dans des régions isolées des hauts Alpes. Avec ses triangles de glacier inhabituels, Marcel a même déjà remporté des championnats de vol de distance.

[00:02:45] Marcel, on est en pleine période Covid et tu as deux filles. C'est vrai. On est l'après-midi, mais j'ai entendu dire que tu étais encore occupé par le homeschooling en tant qu'enseignant ce matin. Est-ce que tu es un bon prof à distance ?

[00:02:57] **Marcel Dürr:** Oui, je devrais peut-être demander à mes filles, mais je pense que ça se passe plutôt bien. Ma femme est institutrice, donc j'ai évidemment une certaine barre à franchir pour commencer. Mais parfois, c'est en fait un avantage de pouvoir aborder les choses un peu comme un profane. Ça ne passe pas toujours mal. Quelles sont tes forces sur le plan pédagogique ? Enfin, tu veux dire qu'à part distribuer des oursons en gélatine, je peux encore suivre, tout ça c'est encore le primaire.

[00:03:24] En ce sens, oui, les maths, le français, l'histoire-géo, tout ce qu'on fait d'habitude. Aujourd'hui, on a parlé des abeilles et du meurtre. On a aussi discuté des maisons.

[00:03:32] **Lucian Haas:** Mais est-ce que tes filles te disent quand même parfois : « Hé papa, tu es relou, va voir ailleurs » ou un truc du genre ?

[00:03:38] **Marcel Dürr:** Oui, ça arrive effectivement de temps en temps. Mais quand je pars quand même, la première chose que je reçois, c'est : « Hé, pourquoi tu pars maintenant ? » Donc en fait, ils préfèrent que je sois là. Comment est-ce que tu gères ça en général, au fait ?

[00:03:49] **Lucian Haas:** comment tu concilies le pilotage avec ta famille ?

[00:03:51] **Marcel Dürr:** Oui, c'est évidemment toujours un sujet délicat, mais j'ai appris à être très efficace ces dernières années. Ça veut dire qu'une bonne planification est bien sûr un outil important. Oui, c'est évidemment toujours un sujet délicat, mais j'ai appris à être très efficace ces dernières années. Si maintenant, ou surtout quand je rentre du travail et que j'ai trois jours de repos, je ne peux pas dire : « Bon, je pars trois jours ». Ça ne passe pas très bien. Je dois

alors voir lequel des trois jours est le meilleur. Et où je peux aller pendant ce temps pour obtenir le maximum de vols avec le moins d'effort possible ? Du coup, les choses qui demandent un long trajet sont généralement éliminées. Ce n'est donc pas vraiment la question de savoir si je vais dans le Valais, dans le Carinthie ou à la frontière. Ce n'est pas vraiment la question de savoir si je vais dans le Valais, dans le Carinthie ou à la frontière. C'est plutôt, disons, le rayon d'un kilomètre et demi ou deux heures que je regarde.

[00:04:37] Et puis je regarde où la météo est la meilleure, où les chances sont les plus grandes, si ça en vaut la peine. Et si je suis prêt à accepter les points négatifs que je vais m'attirer pour ça, alors je le fais. Mais si c'est critique ou si je ne suis pas sûr que ça va vraiment valoir le coup, alors je reste peut-être même à la maison et j'espère que ça se présentera peut-être mieux dans quelques jours.

[00:04:56] **Lucian Haas:** Mais ta famille te soutient, ils te le permettent en fait. Tu as aussi tes congés. Ils

[00:05:00] **Marcel Dürr:** ils me le permettent, oui. Et ils me soutiennent aussi là-dedans. Mais ça doit bien sûr se passer, et je le veux aussi moi-même, dans un certain cadre. On ne peut pas dire : « maintenant, j'y vais trois jours et après j'en ai pour trois jours. » Et après je retourne bosser quatre jours et puis je repars. Il faut trouver un juste milieu quelque part. Mais en fait, ça fonctionne plutôt bien.

[00:05:21] **Lucian Haas:** Tu parles tout le temps de travail. Tu es, comment dire, pilote, pilote, je dirais. Donc tu n'es pas juste un pratiquant de parapente pour le plaisir, tu en fais aussi ton métier. Pilote, tu voles pour Condor avec l'Airbus, tu es là devant dans le cockpit. Dans quelle mesure es-tu, parmi tes collègues de travail, un genre d'exot avec ta pratique du parapente ?

[00:05:43] **Marcel Dürr:** Je ne dirais pas exotique, mais il est déjà connu que je suis celui qui fait du parapente. Il y en a encore deux ou trois autres qui en font, mais ce n'est pas comme si des foules de parapentistes se pressaient là-bas. C'est bien la réalité.

[00:05:57] **Lucian Haas:** Pourquoi pas, en fait ? Pourquoi ?

[00:05:59] **Marcel Dürr:** en fait pas ?

[00:05:59] **Lucian Haas:** Est-ce que pour les gros pilotes, entre guillemets, du moins ceux avec les gros avions, ce n'est pas si intéressant ? Ou est-ce que c'est peut-être simplement que le parapente est encore considéré comme une machine volante. C'est juste un peu de tissu, ça ne peut pas vraiment fonctionner en fait.

[00:06:16] **Marcel Dürr:** Je pense que oui, à un certain degré. Beaucoup, je crois, ont peur, ça les met mal à l'aise. On est dans de gros avions, c'est tout simplement un autre niveau de sécurité avec lequel on se déplace. On a une surface rigide. On a des tonnes de chevaux en bas. Il y a juste d'énormes réserves de puissance. Et rien que la barrière de voler dans un petit avion est déjà grande pour beaucoup. Et le passage à une surface instable, comme avec un parapente, c'est bien sûr encore un énorme pas de plus. Et je pense que beaucoup ont réellement énormément de respect pour ça et qu'ils ne peuvent pas vraiment se l'imaginer. Donc quand quelqu'un le fait, ce sont plutôt les plus jeunes, ceux qui ont 20 ans, qui trouvent ça passionnant et qui veulent essayer.

[00:06:55] Mais en général, c'est plutôt un peu tard. Je dirais qu'il y a un peu de scepticisme et de réserve. Comment es-tu...

[00:07:00] **Lucian Haas:** Comment es-tu arrivé au parapente ? Est-ce que tu as déjà fait du parapente avant de commencer la grande aviation, ou était-ce l'inverse ?

[00:07:07] **Marcel Dürr:** Alors, j'ai commencé le vol à voile à 14 ans et j'ai passé pratiquement tous mes week-ends libres pendant mes années d'école à l'aérodrome. J'essayais déjà d'acquérir de l'expérience et, après le bac, j'ai continué en principe directement avec la formation de pilote de ligne. Et je voulais en fait reprendre le vol à voile. Mais dans les clubs, ce n'est pas si simple et je suis resté deux ans loin de ça. Et en fait, ils ne voulaient pas vraiment qu'un pilote tout fait arrive en se disant : « vous pouvez me faire voler à nouveau ». Enfin, les histoires typiques de club qui m'ont alors agacé. Et alors, j'ai simplement regardé quelles étaient les options plus simples. Où je pourrais dire un mardi libre : « maintenant, je veux aller voler » et sans avoir besoin de cinq personnes pour me pousser l'avion et d'une personne assise

sur le treuil. Et qui me rappellerait quand même à la maison après une heure parce que quelqu'un d'autre veut voler aussi.

[00:07:55] Et c'est comme ça que je suis tombé sur le parapente, et j'ai très vite apprécié sa simplicité et cette flexibilité.

[00:08:04] **Lucian Haas:** Eh bien, tu connais vraiment les deux extrêmes. D'un côté, le pilotage d'une grosse machine de transport bien ordonnée, et de l'autre, le parapente un peu plus artisanal et ce genre de choses. Est-ce que tu dirais quand même qu'il y a pas mal de points communs, où l'un peut même nourrir l'autre, en quelque sorte, de manière complémentaire ? Où tu dirais que tu profites de l'un pour l'autre, ou dans l'autre sens, de l'expérience que tu as dans chacune des deux disciplines ?

[00:08:30] **Marcel Dürr:** Je dirais carrément oui. Enfin, je veux dire, au bout du compte, on évolue dans le même milieu, dans l'air. Et bien sûr, on le perçoit de manière totalement différente dans les deux cas. C'est aussi un point important.

[00:08:43] Mais les connaissances météorologiques, le bagage théorique, mais aussi l'application pratique que l'on a chaque jour dans un avion de ligne, c'est tout simplement autre chose. Ce regard de haut. Ce sont souvent des choses très banales. Comment les cumulus se transforment en CB et à quoi ressemble un orage vu d'en haut ? Quelle est la turbulence quand je passe à côté ? Ce sont toutes des choses que le parapentiste normal ne peut pas voir du tout depuis le bas. Et je peux, dans un environnement relativement sans danger avec un avion lourd, ne pas traverser mais voler à côté et mieux évaluer ces phénomènes par moi-même. Ou si on vole quatre heures sur la journée et qu'on sait qu'il va y avoir des orages, on peut alors regarder en bas et voir comment ils se développent. Est-ce qu'ils montent vraiment vers le haut comme le bulletin météo l'indiquait ?

[00:09:31] C'est une chose. Ou aussi, à quoi ressemblent les fronts ? Comment sont les vents, les inversions ? Ce que j'aime beaucoup faire, c'est en vol de montée, quand j'ai bien examiné le bulletin météo, simplement regarder comment le vent évolue. Est-ce qu'il est vraiment comme Météo Parapente l'a dit ? Et puis il y a cette inversion. Est-ce qu'il est vraiment plus fort au-dessus et est-ce qu'il tourne ou pas ? Je trouve ça toujours super intéressant. Quand on peut le vivre directement de première main. Ou le Föhn, est-ce qu'il est vraiment au-dessus des montagnes ? Est-ce que c'est turbulent quand il siffle à 100 km/h ? Et où est-ce que ça commence ou pas ? C'est certainement un aspect intéressant de tout ça. Ça veut dire,

[00:10:05] **Lucian Haas:** tu regardes aussi sur Météo Parapente avant de partir avec ton gros planeur pour voir ce que ça annonce pour les treuils à couches fines, juste par intérêt.

[00:10:16] **Marcel Dürr:** En général, c'est plutôt l'inverse. Je regarde toujours la météo, principalement pour trouver de bonnes journées de vol. Et elles tombent généralement quand je dois travailler. Pour cette raison, je me suis probablement déjà penché assez en détail sur la journée. La plupart du temps, c'est juste par intérêt. Mais du coup, je peux bien sûr voir si c'est vraiment arrivé ou pas. Et avec un appareil aussi lourd, tu peux aussi...

[00:10:38] **Lucian Haas:** Sur un avion de ligne, genre un Airbus, est-ce que tu peux encore suivre ces petites différences de vent de 5 ou 10 km/h que pourrait afficher un météo parapente ? Est-ce que tu peux les suivre plus précisément avec une grosse machine ? Ou est-ce que ça s'affiche juste sur les instruments, ou comment est-ce que tu peux le vérifier ?

[00:10:57] **Marcel Dürr:** C'est souvent impressionnant avec les inversions, où on a un vent faible en dessous, genre 15 km/h, et au-dessus de l'inversion peut-être 30 km/h ou quelque chose comme ça. Ce sont des choses que j'avais vraiment du mal à imaginer avant, comment le vent peut tourner et augmenter si rapidement sur quelques centaines de mètres. Et on le remarque bien sûr. Et ça s'affiche aussi sur les instruments, évidemment. Ça n'affecte pas l'avion, bien sûr, mais c'est juste un détail intéressant de pouvoir voir concrètement que c'est comme ça, et pas seulement que ça soit écrit dans le bulletin météo. Est-ce qu'il y a des choses,

[00:11:34] **Lucian Haas:** où tu dirais, en tant que pilote expérimenté avec tes connaissances en météo, que tu en profites ou que tu voles parfois différemment par rapport à tes collègues qui font du parapente, notamment en ce qui concerne la micrométéorologie du parapente et tout ça ? Je pense que c'est effectivement le cas, oui.

[00:11:53] **Marcel Dürr:** On voit souvent ça, surtout sur des sites avec des vents tourbillonnants ou des vents forts, comme à Madeira par exemple, où le site est en sous le vent des alizés. Et à cause de deux gorges aux deux extrémités

de la piste, des rotors vraiment vicieux descendent. Ça descend le long de la montagne à 50 ou 70 km/h en principe, et on atterrit en plein dedans. Et ça fait en sorte qu'il se passe vraiment quelque chose. On peut alors voir différentes indications de vent sur un espace relativement restreint, venant de toutes directions. Et je remarque souvent, quand je suis avec d'autres personnes, qu'elles ne voient pas ça du tout. Elles regardent juste l'indicateur de vent dans le cockpit, mais elles ne voient pas le drapeau qui pend en bas au port ou les drapeaux de l'hôtel en haut de la pente.

[00:12:39] Oui, je pense que ce sont des choses qui viennent déjà du parapente, le fait d'avoir simplement un regard supplémentaire pour chercher les traînées de fumée et les indicateurs habituels. Et je pense que ça aide déjà, parce qu'on sait tout simplement ce qui va se passer tout de suite.

[00:12:52] **Lucian Haas:** À l'inverse, il y a d'autres choses, à part le fait que tu dis que vu d'en haut, je peux regarder un CB ou voir comment les nuages évoluent, ce que je peux bien sûr voir merveilleusement depuis un avion de ligne. Mais est-ce qu'il y a d'autres choses où tu dis que pour ce vol au ras du sol, il y a des trucs que tu ramènes de l'aviation commerciale, où tu te dis : là, j'en profite en tant que parapentiste ?

[00:13:12] **Marcel Dürr:** Alors, tu veux dire, de quoi je profite en parapente grâce à l'aviation commerciale, ou l'inverse ?

[00:13:19] **Lucian Haas:** Ouais. Non, non. Là, tu veux dire qu'en tant que parapentiste, l'expérience de l'aviation commerciale te sert encore vraiment quelque chose ? Que tu as un coup d'avance sur les autres parapentistes ?

[00:13:28] **Marcel Dürr:** Alors, je pense que le principal que j'en retire, c'est en fait la manière d'aborder un vol. Et je crois que ça diffère à bien des égards de beaucoup de pilotes amateurs qui n'ont pas ce bagage. Ce sont des choses comme l'évaluation des risques, la planification de vol, mais aussi l'analyse des erreurs. Le fait d'aborder un vol avec, disons, une approche professionnelle et pas juste d'aller à la montagne et de décoller. Et c'est, je crois, ce que j'ai tellement intériorisé à travers mon métier que c'est devenu naturel pour moi d'aborder un vol en parapente comme si il y avait 200 personnes derrière moi.

[00:14:08] **Lucian Haas:** Ça veut dire que tu ne montes jamais sur la montagne pour décoller sans réfléchir ? En fait non, non. Pour toi, qu'est-ce qui constitue au moins la préparation minimale pour un vol en parapente ? En termes de planification de vol ou, oui, qu'est-ce que tu fais absolument avant ?

[00:14:25] **Marcel Dürr:** Le minimum pour moi, c'est de regarder la météo, et pas seulement le vent au sol, mais aussi à la bonne altitude. Je regarde quels sont les dangers. Quand on analyse la météo d'une journée, il n'y a presque jamais de journée parfaite. Chaque journée a un petit défaut quelque part, je dirais. Soit une front arrive au cours de la journée, soit le vent est au seuil critique, soit il peut y avoir des orages. Oui. Il y a plein de choses qui peuvent se passer pendant la journée. Et je dois voir quel est le point critique aujourd'hui concernant la thermique. C'est rarement les trois en même temps, sinon on resterait probablement chez soi. Mais si le vent est mon problème aujourd'hui, par exemple, parce qu'il est peut-être à la limite, alors je dois voir si ça a du sens d'y aller aujourd'hui. Ou est-ce que je vais peut-être quelque part où le vent est annoncé plus faible, là où c'est mieux protégé ?

[00:15:14] Ou est-ce que je laisse tomber carrément en cas de doute ? Ou est-ce que je peux peut-être ajuster un peu l'heure de la journée ? Enfin, si j'ai un vent d'est fort ou plus fort et que je me dis que je dois quand même aller voler, alors je regarde à finir le vol au plus tard vers 14h ou 15h, pour ne pas avoir à voler sur les versants ouest où je serais dans le lee. Ce genre de choses joue certainement aussi dans la décision.

[00:15:36] **Lucian Haas:** Et tu te réfléchis vraiment à tout ça à l'avance et tu te dis : « Voilà mon plan de vol, avec ce vent d'est fort, je pose au plus tard à 15 heures. »

[00:15:46] **Marcel Dürr:** Alors, je planifie le vol de manière à ne pas avoir à gérer les versants ouest du tout. C'est bien sûr difficile à mettre en œuvre dans cet exemple. Mais on a peut-être des vents du nord assez souvent, alors je fais en sorte de ne pas avoir une route où je devrais passer tout le temps le long de versants du sud. Et ce genre de chose, on peut normalement assez bien l'anticiper à l'avance.

[00:16:06] **Lucian Haas:** Le grand vol est généralement très réglementé et les procédures sont aussi assez précisément définies. Et vous avez, je ne sais pas combien de check-lists que vous devez parcourir avant chaque vol et tout ça. Et

comme tu l'as déjà dit, les parapentistes, la plupart d'entre eux abordent toute cette histoire de manière beaucoup, beaucoup plus décontractée. Jusqu'à quel point est-ce que ça te donne parfois des frissons quand tu vois d'autres personnes se lancer dans les airs ?

[00:16:29] **Marcel Dürr:** Oui, carrément. Parfois plus, parfois moins. Mais je pense que le problème principal, c'est que beaucoup ne se rendent pas compte que voler, c'est super et c'est génial, mais c'est aussi potentiellement dangereux. Et c'est quelque chose qui est rarement abordé dans ce sport, bien sûr. Mais si on regarde les choses froidement, ça fait certainement partie des activités les plus dangereuses que nous faisons dans notre vie. Et je crois que beaucoup n'en ont pas conscience. On peut certainement minimiser ce risque, mais il faut faire quelque chose pour ça. Et ça dépend énormément de la façon dont je me positionne moi-même face au projet "voler". Ce que je fais pour identifier ces risques et ce que je fais pour les réduire. Le fait que je me fixe des limites claires et que je les respecte surtout. Donc, si je dis que je ne vole pas au-dessus de quatre hectopascal parce qu'il y a trop de foehn, alors je dois le faire.

[00:17:18] Et ne pas se dire : « Bon, il y a six nœuds, mais je y vais quand même, ça ira ». Et au bout du compte, on doit aussi être conscients que nous faisons tous des erreurs. Et il faut laisser de la place pour ça. Pour que ce ne soit pas une petite erreur qui entraîne une perte totale. Je pense que ce sont les piliers de base auxquels j'essaie de me tenir. Et j'observe souvent que beaucoup de gens traitent la chose de manière très désinvolte. Pour eux, c'est comme si ils allaient faire du vélo. En

[00:17:45] **Lucian Haas:** ... de l'idée qu'on peut toujours descendre si ça ne va plus. C'est juste qu'en l'air, on ne peut pas le faire comme ça. Le terme « descente » existe bien, mais parfois ce n'est pas aussi simple. Tu as mentionné un joli terme juste avant : l'erreur et l'analyse d'erreur. Dans l'aviation commerciale, c'est la norme. Est-ce que ça te manque dans le monde du parapente ? Je ne dis pas que les erreurs manquent, mais plutôt le fait d'en parler, d'en avoir une approche ouverte. Et de se demander aussi comment on peut faire mieux, et tout ça.

[00:18:16] **Marcel Dürr:** Alors, je pense que... c'est juste un sujet sur lequel on a encore énormément de marge de progression. Et je pense aussi que tous les pilotes pourraient vraiment en bénéficier si on en parlait ouvertement. Mais je suis conscient que c'est un sujet qui est abordé de manière totalement différente dans le monde de l'aviation professionnelle. Il y a quelques années, j'ai fait une conférence sur ce thème chez un équipementier automobile. Il y avait 40 cadres qui m'écoutaient. Ils m'ont tous regardé avec des yeux ronds quand je leur ai dit que chez nous, c'est tout à fait normal. Et que moi, en tant que commandant de bord, je le veux aussi. Et que l'employée qui est là depuis trois semaines me dit si j'ai fait une erreur ou si j'ai oublié quelque chose. Parce qu'au bout du compte, ça nous profite à tous. Mais ce sont des choses qui, je pense, sont encore tellement sous-développées dans beaucoup de domaines, y compris dans le milieu professionnel, qu'on ne peut pas s'attendre à ce que ce soit soudainement différent chez les pratiquants de parapente.

[00:19:08] Mais ce serait peut-être simplement une piste. Je peux ajouter deux ou trois phrases sur la façon dont c'est fait dans l'aviation professionnelle. Oui, fais ça. On fait tous des erreurs. On en est tous conscients. Et c'est pour ça qu'il y a une approche très ouverte sur ce sujet. Ça veut dire qu'on est deux dans le cockpit. On sait exactement quand chacun doit faire quoi, où et comment. Si ce n'est pas le cas, l'autre dit quelque chose. Et je suis même en colère si celui à côté de moi ne dit rien quand j'ai fait une erreur. Parce que plus une erreur est rattrapée tôt, plus elle est généralement mineure. Si on la cache, il y a souvent des erreurs en cascade qui finissent par être bien plus graves que si on l'avait dite tout de suite. Et quand quelque chose arrive, on rédige un rapport là-dessus. Ça n'a pas de conséquences disciplinaires ou quoi que ce soit, c'est juste là pour que les autres puissent en apprendre.

[00:19:57] Et quand je lis que le pilote XY a vécu ceci ou cela, je me dis « Ah, ça aurait pu m'arriver aussi ». Mais alors, je peux réagir en conséquence si je me retrouve dans une telle situation et je peux peut-être éviter une telle erreur. Et au bout du compte, ça sert en fait la sécurité aérienne pour tout le monde. Et c'est fait de manière transversale entre les ailes. Ce n'est donc pas comme si on gardait ça pour soi. Ou cette façon de gérer les erreurs, on ne la voit malheureusement presque plus dans le monde du parapente. Là, tout le monde fait un peu attention à ce qu'aucune dent de la couronne ne se casse. Et c'est en fait dommage, parce que ça va exactement dans la mauvaise direction.

[00:20:34] **Lucian Haas:** Comment pourrait-on faire passer ça plus efficacement dans la tête des pratiquants de parapente ?

[00:20:38] **Marcel Dürr:** Si je le savais, je l'aurais déjà fait. Mais peut-être que la prise de conscience qu'on peut apprendre des erreurs des autres est déjà une première approche. Ou alors, créer un média où l'on pourrait peut-être partager ça anonymement et qui serait publié d'une manière ou d'une autre. Mais on voit ça très souvent aussi dans certaines groupes Facebook qui traitent de ces sujets. Quand quelqu'un se livre, on se met à le lyncher en disant comme il est idiot et comment on peut bien faire de telles erreurs. C'est exactement la mauvaise approche, parce que la conséquence logique est que quiconque a pensé pouvoir partager quelque chose se demandera à deux fois s'il ne va pas se mettre en danger d'une manière ou d'une autre. Comment ça va pour toi ?

[00:21:16] **Lucian Haas:** alors au décollage, si tu vois des erreurs chez les autres, ou à l'atterrissage ? Tu vas vers eux et tu dis : « Je suis pilote, j'ai une culture de l'erreur. Je vais t'expliquer ce qui s'est peut-être passé là. J'espère que tu peux en tirer quelque chose. » Ou est-ce que tu te mords la langue et tu te dis : « Ce n'est pas ma façon de piloter. J'espère qu'il va survivre. »

[00:21:35] **Marcel Dürr:** Non, je ne suis pas du genre à aller voir les autres. Comme je l'ai dit, j'ai confiance en moi. Je fais assez d'erreurs moi-même et dans toute cette question sur l'erreur, il ne s'agit pas de se conformer à quelque chose. Il ne s'agit pas d'attirer l'attention des autres sur leurs erreurs, même si ce serait évidemment la deuxième étape, qui en fait partie. Mais en principe, il s'agit de reconnaître ses propres erreurs et de les rendre accessibles aux autres. Donc, il s'agit plutôt de faire une analyse critique après le vol. Qu'est-ce que j'ai fait aujourd'hui ? Qu'est-ce qui s'est passé aujourd'hui ? Qu'est-ce qui s'est bien passé ? Y a-t-il eu des situations où les choses ne se sont peut-être pas passées comme je l'avais imaginé ? Et pourquoi se sont-elles passées ainsi ? Est-ce que je peux faire quelque chose pour que ça ne se reproduise plus la prochaine fois ? Et je pense que faire ça après chaque vol permet déjà d'avancer considérablement.

[00:22:21] Et l'étape suivante serait bien sûr, si on pouvait rendre ce savoir accessible aux autres d'une manière ou d'une autre, pour qu'ils puissent aussi en bénéficier.

[00:22:29] **Lucian Haas:** Le Français Maxime Belmain, c'est un pilote de compétition aussi chez les Français, il a écrit un livre, Performance Paragliding. Et dedans, il recommande à chaque pilote d'avoir idéalement un petit carnet dans le sellette ou dans le cockpit. Et d'y noter précisément après la fin de chaque vol ce qui s'est bien passé, ce qui s'est mal passé, ce que j'aurais pu mieux faire. Et il dit que justement quand on l'écrit, ça s'ancre beaucoup plus profondément dans la conscience. On apprend au moment même où on l'écrit. Est-ce que tu fais ça aussi ou est-ce que tu as déjà fait quelque chose comme ça ?

[00:23:03] **Marcel Dürr:** Je ne l'ai pas écrit, en fait. Mais je prends le temps après chaque vol. Quand je rentre chez moi, c'est généralement une heure ou une heure et demie. Je repasse vraiment dessus, plus ou moins minutieusement, et je réfléchis pour avoir à la fin genre cinq points ou quelque chose comme ça sur lesquels je veux travailler la prochaine fois ou m'assurer qu'ils ne ressortent plus comme ça.

[00:23:25] **Lucian Haas:** C'est après un vol. Maintenant, on va juste inverser le sujet. Avant un vol, il y a aussi la planification de vol, où l'on se demande déjà ce que l'on veut faire, et où l'on peut dire à la fin si on y est parvenu ou non, et quelles erreurs on a commises pour cela. Il y a une vidéo de toi sur Wien.com. C'est une vidéo intitulée "Why I Love Paragliding". Et là, tu cites justement la planification comme l'un des points. Et si on dit maintenant "Pourquoi j'aime le parapente", quelqu'un va répondre : "Oui, j'adore la planification de vol". Alors, tu dois maintenant m'expliquer pourquoi tu aimes la planification de vol et qu'est-ce que cela implique pour toi ?

[00:24:01] **Marcel Dürr:** Oui, alors la planification est vraiment quelque chose que je trouve passionnant. Ça commence souvent quand je regarde vers le bas depuis l'avion et que je vois des vallées où je n'ai jamais volé. Ou alors je sors la carte Skyways et je regarde des zones où aucune ligne ne passe. Et la première question que je me pose, c'est : pourquoi n'y a-t-il pas de ligne ? Et là, je commence à regarder avec Google Earth et tout le reste pour voir ce qu'il y a d'autre d'intéressant là-bas et pourquoi personne n'y vole en fait. Et c'est comme ça que naissent généralement les idées sur la façon dont on pourrait peut-être transformer tout ça en un joli triangle. Et ça me fait juste un plaisir fou de réfléchir à ça, bien confortablement, sur le canapé : à quelle heure de la journée pourrait-on y voler ? Où sont les passages difficiles ?

[00:24:48] Qu'est-ce qu'on peut en faire ? Et c'est, oui, surtout en hiver, je trouve que c'est une occupation super sympa où on apprend beaucoup. Si on examine ensuite les traces des autres qui sont au moins passés par la région, on trouve assez vite les endroits où ça devient vraiment, ou enfin, où ça pourrait devenir intéressant.

[00:25:06] **Lucian Haas:** À ton avis, comment tu évalues ça ? Tu gardes peut-être une sorte de proportion, combien de temps tu passes à planifier tes vols par rapport au temps que tu passes réellement en l'air avec le parapente ?

[00:25:16] **Marcel Dürr:** Oui, ça dépend un peu. Alors là, j'ai simplement simulé certains vols dans ma tête et ils sont déjà planifiés. Pour les plus gros, il est possible que j'aie passé 10 à 15 heures par vol à m'y atteler jusqu'à ce qu'il soit exactement comme je voudrais le faire un jour. C'est la structure de base de ce que je fais. Et si maintenant, j'analyse les prévisions météo et que je vois qu'il va faire une belle journée, alors je sors les plans du tiroir et je dois bien sûr les ajuster un peu, parce que le vent est peut-être un peu différent de ce que je m'étais imaginé ou il y a d'autres choses à modifier. Mais au final, je dirais que j'en sors certainement à une unité pour une, au moins.

[00:26:00] **Lucian Haas:** Tu dis que tu sors les plans. Qu'est-ce qu'il y a concrètement dans un tel plan ? Est-ce que tu as mis 37 points pour chaque segment, sur des données de planification XT, ou est-ce que ce sont juste les sommets du triangle et que tu retenais le reste en tête, ou comment ça marche ?

[00:26:17] **Marcel Dürr:** En principe, ce sont les points d'angle, avec peut-être cinq ou six autres sur les segments intermédiaires pour voir par où la route passerait globalement. Mais il y a bien sûr d'autres choses qui s'ajoutent. Quand je prépare un vol comme celui-ci, un grand vol, je l'ai probablement déjà parcouru mentalement une centaine de fois. Ça commence avec Google Earth, je dois être très clair là-dessus. Quand on regarde le terrain et qu'on finit par y voler, j'ai vraiment l'impression qu'on y est déjà allé. Et là aussi, la perspective de l'avion depuis le haut aide énormément. Chaque fois que je passe au-dessus, je regarde à nouveau. Et à ce titre, au final, la navigation n'est plus du tout un sujet qui m'occupe pendant le vol. Même si je n'y suis jamais allé, je peux te dire à tout moment où je me trouve.

[00:27:03] Je pourrais probablement te dessiner chaque vallée des régions où je vole, sans aucune carte. C'est tout simple : quand on s'y investit beaucoup, ça finit par s'imprimer vraiment dans la mémoire.

[00:27:14] **Lucian Haas:** C'est simplement grâce à la planification que tu peux te dire que toutes les cartes qu'il existe sont stockées quelque part dans ta mémoire visuelle. Je peux les récupérer pour moi.

[00:27:23] **Marcel Dürr:** Exactement. Et c'est évidemment quelque chose qui te libère de la charge mentale pendant le vol, parce que tu n'as plus à t'en soucier. Mais si tu n'as rien planifié et que tu ne sais plus vraiment si c'est l'Ötztal ou le Pitztal, ou quelle est la suite, si tu dois y entrer ou prendre la prochaine à gauche, ça finit par te peser. Tout ça te surcharge et t'empêche de prendre des décisions qui sont en fait plus importantes dans la situation, ou de t'occuper d'autres choses auxquelles tu pourrais normalement te consacrer. Si

[00:27:46] **Lucian Haas:** quand tu regardes un peu plus les détails de la planification, quand tu ne te contentes pas de te dire : « d'accord, comment je peux intégrer le plus grand triangle possible dans tel paysage et où je dois placer les sommets ? » Sur quelles subtilités fais-tu attention le long des côtés et le long de la route ? Quelles sont les choses que tu examines particulièrement lors d'une telle planification ?

[00:28:03] **Marcel Dürr:** Alors, quand j'ai le plan global, on voit généralement qu'il y a peut-être deux ou trois choses, ou trois endroits, qui présentent des difficultés. Ça peut être de longs sauts de vallées ou, au début, des altitudes de décollage basses, ce qui comporte à nouveau certains risques. Mais ensuite, je regarde bien aussi pour quelles conditions météo une telle chose est vraiment adaptée. Surtout quand la question du vent est en jeu, il y a beaucoup de côtés où je devrais voler en sous-le-vent avec une direction de vent potentiellement appropriée. Il y a des options de repli, pour que je puisse dire : celle-là est en fait correcte pour un vent de nord-ouest et je pourrais techniquement faire tout le vol de manière à ne pas avoir à voler le long des versants sud. Donc, je regarde aussi déjà où on pourrait atterrir. Est-ce qu'il y a des zones, surtout dans le coin de Meran, où l'atterrissage en extérieur n'est pas tout à fait si facile.

[00:28:52] Là, je regarde aussi très attentivement avec l'image satellite où il y a des possibilités de se poser, relativement en sécurité, sans avoir à se faufiler sur une route entre les pommiers par exemple.

[00:29:06] **Lucian Haas:** Tu enregistres ça aussi ? Genre comme un point de passage ou un point de repère dans ton instrument, ou tu le gardes vraiment juste en tête en te disant : « Ah, c'est le village de Untel, ils ont le terrain de foot juste là au coin » ?

[00:29:18] **Marcel Dürr:** Alors, dans des zones comme ça, je le sauvegarde quand il y en a si peu. D'habitude, on finit quand même par en trouver d'une manière ou d'une autre, même en regardant juste. Mais dans des zones vraiment extrêmes comme le secteur de Meran ou quelque chose comme ça, je trouve que c'est carrément un risque, parce que si je dois atterrir, je vais probablement être stressé parce que quelque chose a mal tourné, et là, je ne veux pas encore avoir à vérifier si c'est le village A, B ou C et ne pas trouver ce champ, mais je veux juste savoir : A, c'est là, en bas à droite, pendant que je passe déjà devant, et s'il y a un problème, j'ai la possibilité d'y aller immédiatement.

[00:29:50] **Lucian Haas:** Puisqu'on en est justement en train de parler, quel instrument utilises-tu pour afficher tout ça ?

[00:29:54] **Marcel Dürr:** Je vole avec XCTrack sur la tablette ou le téléphone.

[00:29:59] **Lucian Haas:** Et là, tu as simplement enregistré ces points et tu dis : « OK, montre-moi maintenant les points de poser » ou quoi que ce soit. Le...

[00:30:05] **Marcel Dürr:** C'est juste enregistré comme un point de passage. Il y a écrit Landing 1 ou Landing 10 ou quelque chose comme ça. Et là, je vois qu'il est à droite de ma ligne et je cherche évidemment visuellement où je peux le trouver, pour ne plus avoir à m'en soucier. En fait, c'est comme ça que je vole généralement. Il n'y a quasiment aucun moment pendant le vol où je ne sais pas où j'atterrirais s'il arrivait quelque chose.

[00:30:28] **Lucian Haas:** Même si tu es dans des coins très isolés, est-ce que tu as déjà chargé des options d'atterrissage possibles quelque part ? Ou est-ce que tu l'as déjà enregistré ou prévu à l'avance ?

[00:30:38] **Marcel Dürr:** Anticipé, oui, si c'est un sujet comme on l'a dit. Mais la plupart du temps, quand on est assez haut, on a les moyens de voir les options. Ou alors on vole dans une vallée étroite. Si je ne peux pas voir à l'intérieur, alors j'ai généralement déjà étudié la question avant : est-ce que je peux atterrir là-bas ? Sinon, je n'y entre même pas.

[00:30:56] **Lucian Haas:** Ces dernières années, tu as régulièrement attiré l'attention avec certains vols de cross-country, disons, inhabituels, sur des itinéraires que la masse des pilotes ne choisit pas forcément, que ce soit pour le niveau de difficulté ou pour les éléments paysagers qu'il faut franchir, comme les glaciers et tout le reste. D'où vient ce goût pour l'aventure, pour l'individualité du choix des trajectoires de vol et tout ça ?

[00:31:21] **Marcel Dürr:** Oui, ça a en fait plusieurs raisons. La curiosité en est certainement une. Une deuxième raison, je crois qu'elle vient un peu de mon passé. Je n'ai jamais eu de mentor ou quelque chose du genre, contrairement à beaucoup d'autres, à qui je pourrais m'accrocher ou à qui je pourrais suivre en vol ; je me suis en fait presque tout appris moi-même. Et ça a commencé par le fait que je me choisisais des montagnes que je voulais gravir, parce que je n'étais pas un bon pilote de cross-country, et j'ai alors testé un spot après l'autre, point par point. On monte sur une montagne, on décolle et on regarde alors où on peut voler. C'était peut-être 20 ou 30 kilomètres, on atterrit quelque part, on remonte et on vole jusqu'à la voiture. C'est comme ça que ça s'est développé. Et c'est là que j'ai pris du plaisir. Quand j'ai essayé de voler des parcours standards, j'ai réalisé que quelque chose me manquait.

[00:32:10] On sait que ça devrait fonctionner, des centaines de gens l'ont déjà prouvé, mais il me manquait quelque chose. Même quand je m'étais forcé et que je me disais : « Aujourd'hui, je fais ce triangle de Hochfellendre », ça ne durait généralement pas une heure avant que je ne finisse par bifurquer quelque part et que je m'énerve parce que je n'arrive pas à voler comme tous les autres. Mais quelque chose en moi disait : « Ça ne marche pas. Je dois essayer quelque chose de personnel. » Ça veut dire qu'il te faut un défi, d'une certaine manière, non ? On dirait presque ça, oui. C'est peut-être aussi cette envie de tester ce qui est possible. Donc, quand il est écrit quelque part que ça ne marche pas ou qu'on ne peut pas voler vers tel endroit depuis telle montagne, c'est déjà quelque chose qui attire mon attention. Ça me tente tout simplement. Et là, je peux m'acharner et je continue d'essayer jusqu'à ce que je comprenne soit : « C'est vrai, ça ne marche vraiment pas », soit que ça marche finalement.

[00:33:00] **Lucian Haas:** Combien de vols faut-il pour réaliser que ça ne marche pas ? Il pourrait toujours y avoir un dixième essai après le neuvième où ça finit par marcher, juste parce qu'à un moment donné on réalise qu'il faudrait

peut-être voler vers un endroit où on ne pensait pas que c'était possible, mais pour une raison ou une autre, les conditions de flux sont telles que la thermique finit par nous pousser vers le haut là-bas ou quelque chose comme ça.

[00:33:18] **Marcel Dürr:** Je dirais que ça dépend du projet. Si c'est quelque chose qui m'est égal, ça suffit probablement après trois essais. Mais par exemple, pour le sujet Braunegg et le triangle Lenkrieser-Kletscher, cette route FAI de 200 kilomètres, j'essaie en fait déjà depuis six ans et ça n'a toujours pas marché. J'ai dû faire je ne sais combien de tentatives, j'estime entre 15 et 20. Mais le retour par la vallée de l'Inn est toujours si difficile que ça n'a pas encore fonctionné. Et pourtant, je pense que ça doit marcher. De ce point de vue, c'est un cas où je vais continuer à persévérer, parce que je suis simplement d'avis que ça doit fonctionner. Je n'ai juste pas encore trouvé la bonne variante.

[00:33:59] **Lucian Haas:** En 2017, tu as aussi gagné le championnat allemand de vol de distance XC en ligne dans la classe Sport. En 2018, tu étais deuxième. Tu as réussi ça aussi avec des vols un peu exceptionnels. À quel point les points XC sont-ils importants pour toi malgré tout ? Est-ce que ce championnat te donne quelque chose ou est-ce que ce sont les vols en tant que tels qui sont importants pour toi ?

[00:34:19] **Marcel Dürr:** En 2016, j'étais troisième. C'est arrivé un peu par hasard, ou quoi que ce soit que signifie hasard, c'est arrivé de manière involontaire, disons. Et là, j'ai un peu goûté au succès, et c'est pour ça qu'en 2017 et 2018, je me suis déjà concentré là-dessus. J'avais quand même mon problème personnel avec le fait que je ne pouvais pas voler des parcours standards, entre parenthèses, je voulais. Et de ce point de vue, je me suis dit : "Ouais, je ne vais pas me forcer pour ça." C'est bien sûr une tentation d'être quelque part devant, mais je savais aussi que sur le principe, à cause de la situation familiale, je suis déjà désavantagé par rapport à un célibataire qui peut juste dire : "La météo est bonne, je pars pour la Krente." Depuis un Braunegg, on a par définition déjà des cartes moins bonnes par une belle journée, parce qu'on ne peut décoller que plus tard. On a des altitudes de décollage basses et, et, et.

[00:35:05] Et de ce fait, je me suis dit : oui, s'il y a des points, tant mieux, mais je ne vais pas me sacrifier pour ça. Je fais ma propre chose. Si les points sont là à la fin, c'est encore mieux. Mais ça m'a aidé de me dire ou d'accepter qu'on n'est jamais le premier sur ces listes, et qu'en général, le soir, il y en a un qui arrive avec trois kilomètres de plus. Et une fois qu'on a accepté ça, c'est en fait très relaxant. Ça veut dire que si tu es devant...

[00:35:28] **Lucian Haas:** Et à partir de là, je me suis dit : oui, s'il y a des points, c'est bien, mais je ne vais pas me sacrifier pour ça. Je fais ma propre chose. Si les points sont là à la fin, tant mieux. Mais ça m'a aidé de dire ou d'accepter qu'on n'est jamais le premier sur ces listes, qu'il y en a souvent un qui arrive le soir et qui a volé trois kilomètres de plus. Et une fois qu'on a accepté ça, c'est en fait très relax. Ça veut dire que si tu es face à une bonne journée de vol et que tu peux décider après : est-ce que je prends la route qui me rapporte peut-être plus de points, ou est-ce que je prends la route qui m'offre le vol le plus passionnant, le plus beau, ou quoi que ce soit d'autre ? Alors tu choisirais quoi ? Dans tous les

[00:35:46] **Marcel Dürr:** Dans ce cas, oui.

[00:35:48] **Lucian Haas:** Parlons un peu, comme tu l'as déjà mentionné, de quelques-uns de tes vols particuliers.

[00:35:56] Un truc que tu as toi-même mentionné comme terme et qui a été quasi forgé dans la scène du parapente, du moins dans la scène allemande, c'est ce soi-disant triangle des glaciers. C'est quoi exactement ?

[00:36:08] **Marcel Dürr:** Mon ami Markus Kunz a fait un long vol au départ de Braunegg en 2011 ou 2012, qui faisait grosso modo le tour de la zone de contrôle d'Innsbruck. Il a atterri après 198 kilomètres. Et c'était la preuve de départ pour qu'on se dise qu'on veut faire un triangle FAI de 200 kilomètres, parce qu'il y a aussi cette thèse selon laquelle c'est impossible au départ de Braunegg. C'était évidemment quelque chose qui m'a tenté. Et on a essayé pendant une éternité de voir si on pouvait voler devant, donc au nord de la zone de contrôle. Et au bout du compte, toutes les variantes qu'on a testées ont montré que ça ne fonctionnait pas comme ça. Et on est arrivés à la conclusion qu'il fallait passer au sud de la zone de contrôle. Le problème là, c'est qu'il n'y a pas de vallées que l'on peut suivre facilement ou où l'on peut atterrir en cas de pépin, il faut simplement traverser tout le massif de l'Ötztal,

[00:37:01] Stubaitaler, le glacier du Pitztaler, en gros, on traverse. C'est une route très spectaculaire et exposée, mais il faut dire qu'elle est aussi magnifique. Au total, je pense avoir volé sur ce tronçon environ huit fois. Et c'est en fait la plus

belle partie de tout le triangle, d'autant plus qu'on a souvent même du vent arrière. Il faut bien sûr être conscient que si on doit atterrir pour une raison ou une autre, on peut se retrouver assez loin des routes ou des possibilités de transport de retour. Mais pour moi, c'est ça qui fait la particularité de ce vol. L'aventure accompagne quasiment toujours le trajet. Et même si je devais atterrir quelque part, il arrive parfois que ça m'excite presque et que je me dise : si je devais atterrir maintenant, je ne serais pas si mal.

[00:37:49] Ce serait une journée vraiment passionnante. Pour moi, c'est l'expérience globale qui compte le plus. Et le chemin du retour peut aussi être une sacrée aventure. Ça ne doit pas se limiter au vol. Si on ne se focalise pas sur chaque détail, je trouve que l'ensemble est en fait parfait.

[00:38:06] **Lucian Haas:** Si tu parles de zones glaciaires et tout ça, là, tu voles vraiment à travers des hautes montagnes exposées et tout le reste. Est-ce que tu as quand même du matériel spécial avec toi au cas où ça te déposerait vraiment dans un endroit complètement isolé, si jamais tu devais te poser ?

[00:38:21] **Marcel Dürr:** Alors, sur l'itinéraire, la plupart du temps, oui. J'ai avec moi un équipement de bivouac, de la nourriture pour la journée, donc en principe, je pourrais passer une nuit n'importe où sans problème.

[00:38:30] **Lucian Haas:** Mais ça ne t'est pas encore arrivé de te retrouver coincé quelque part dans un endroit nul. Qu'est-ce que je veux dire par nul ? Dans un endroit complètement isolé.

[00:38:37] **Marcel Dürr:** Malheureusement, pas encore. Quand j'y suis allé, c'était généralement dans des coins déjà aménagés. Je n'ai pas encore eu cette chance. Mais il y a des coins très beaux où j'aimerais tout à fait atterrir un jour. Ça veut dire,

[00:38:49] **Lucian Haas:** au final, tu préférerais peut-être atterrir un peu plus tôt dans un coin un peu plus isolé, plutôt que de te dire sur le dernier tronçon : « ah, le vent bavarois me pousse encore vers le bas ici, je n'arrive pas à fermer proprement ». Enfin, on s'énervait peut-être plus là-bas que dans un autre endroit où, au moins, on aurait encore le paysage comme une aventure.

[00:39:09] **Marcel Dürr:** Oui, alors je dois dire que j'ai déjà fait énormément de vols. C'est ça qui est beau, en fait, de faire du parapente en cross-country, c'est qu'on ne sait jamais où le vol va se terminer. Et je me suis déjà posé tellement de fois dans des endroits où je n'aurais jamais eu l'idée, de moi-même, de m'y rendre. Mais quand je vois, enfin, j'aime bien faire ça, quand je remarque que je n'ai plus envie ou que la journée n'est pas aussi bonne qu'elle semblait au début et que je suis dans un coin quelconque, là, ça ne m'amuse plus non plus. Alors je vois une vallée latérale, qui a l'air assez isolée. Je me laisse alors volontiers y engouffrer, si je sais que je peux me poser là-bas quelque part, dans le lit d'une rivière ou quelque chose comme ça, et je réorganise la journée en me disant : maintenant, le projet d'aventure est mon objectif aujourd'hui. Puis je me pose là-bas. Et après, je marche quelques heures pour en sortir. Et c'est le genre de chose qui peut être tout à fait gratifiant.

[00:39:55] Un

[00:39:55] **Lucian Haas:** Un pote à toi, je ne sais pas s'il veut être cité, donc je ne vais pas dire son nom, mais il m'a raconté que Marcel, c'est le genre de gars qui s'enfonce vraiment au fond de certaines vallées. Moi, je n'irais jamais là-dedans, parce qu'on ne peut probablement même pas atterrir ou faire quoi que ce soit. Et lui, il fonce dedans comme s'il n'y avait rien. Est-ce que tu es très enclin au risque ?

[00:40:16] **Marcel Dürr:** Alors, pour être tout honnête, c'est tout le contraire. Je pense être très prudent et très axé sur la sécurité. Quand je m'enfonce dans une vallée, soit je l'ai déjà regardée 20 fois et je sais qu'il y a une prairie au fond que je peux atteindre, sinon je n'y irais probablement pas.

[00:40:34] **Lucian Haas:** Une solution de secours ou au moins une solution d'atterrissage doit en tout cas toujours être là. Elle est toujours là, oui. Est-ce qu'il y a un équipement de base que tu as avec toi à chaque vol, comme équipement de sécurité, et que tu te dis : ça, je veux absolument l'avoir ? Je vole toujours avec Spot, j'ai toujours une couverture de survie ou autre chose.

[00:40:50] **Marcel Dürr:** Alors, j'ai toujours un Spot avec moi, mon téléphone bien sûr, mais sinon pas de gros équipement de secours particulier.

[00:40:59] **Lucian Haas:** Avec l'expérience que tu as maintenant, qu'est-ce que tu en penses de la compétition classique ? Est-ce que ce serait quelque chose pour toi ?

[00:41:06] **Marcel Dürr:** En fait, ça ne m'attire pas trop. Enfin, de temps en temps. Le vol en lui-même, je le trouve bien. J'ai déjà participé à quelques compétitions. Le problème de base, qui est toujours le même, c'est la longue prévisibilité. Ça veut dire qu'on te dit que tu seras là du 27 au 31 juin et que la météo n'est pas bonne. Alors tu restes assis tout le temps et tu ne peux rien faire. Et à cause de la famille et tout le reste, il y a en principe, entre guillemets, déjà des points négatifs. C'est pareil pour ma famille si je suis là pour voler, si je reste juste assis à Kobarit à regarder le ciel. À cet égard, c'est déjà une raison pour laquelle c'est en fait sans intérêt pour moi, parce qu'au final, je veux voler quand je suis déjà parti. Et la deuxième chose, c'est que les manches sont généralement un peu,

[00:41:53] Oui, jusqu'à ce que tout le groupe soit en l'air et qu'on vole, alors on vole deux ou trois heures, alors qu'on pourrait peut-être voler sept ou huit heures ce jour-là. Ce sont ces effets secondaires qui ne m'ont pas trop plu. On dit toujours qu'on apprend énormément avec ça. Je pense vraiment que c'est le cas. Mais là, mon autre problème revient : j'ai vraiment du mal à suivre les autres. Oui, comme c'était le problème avec les triangles standards. Et c'est souvent comme ça que, au plus tard après une heure, le fusible saute et je me dis que je suis plus malin que tous les autres, ce qui n'est évidemment pas le cas. C'est pour ça que la compétition était finalement plutôt frustrante.

[00:42:35] **Lucian Haas:** Ça veut dire que, la plupart du temps, tu prends le large tout seul. Dans la vidéo dont j'ai parlé tout à l'heure, "Why I Love Paragliding", je crois qu'il est mentionné que tu adores être seul avec ton ombre. Est-ce que cette solitude dans le parapente, donc avec la pratique du parapente, c'est quelque chose de spécial pour toi ?

[00:42:52] **Marcel Dürr:** Je dois dire que j'apprécie ça. En fait, je voyage seul 90 % du temps. Ça a plusieurs avantages, bien sûr aussi des inconvénients. Mais parmi les avantages, je trouve qu'on a cette tranquillité. On n'a personne qui impose un rythme. On peut parfois s'attarder dans de beaux endroits. On peut changer d'itinéraire comme ça nous convient. On n'est pas lié à un projet fixe, par exemple, qu'on aurait convenu avec l'autre de mener à bien. Oui, et je trouve ça aussi très méditatif quand on vole comme ça et qu'on est seul avec soi-même. Je peux complètement déconnecter.

[00:43:33] **Lucian Haas:** Qu'est-ce qui te fascine autant dans le parapente, à part ça ?

[00:43:40] **Marcel Dürr:** L'expérience de la nature, la simplicité de cet appareil de vol, le fait que je puisse atterrir n'importe où, le replier facilement et enchaîner sur une randonnée sans trop de poids. Comme je l'ai dit, il y a déjà eu tellement de journées qui n'étaient pas géniales et qui se sont transformées en six heures de marche au lieu de six heures de vol. Mais c'est simplement impossible avec n'importe quel autre appareil de vol. Et puis, où d'autre peut-on dire qu'on vole sur 100 kilomètres, qu'on met le truc dans le coffre et qu'on est de retour à la maison en voiture trois heures plus tard, sans avoir besoin de quelqu'un pour venir nous chercher. Ça

[00:44:16] **Lucian Haas:** Ça veut dire que c'est aussi la partie où tu dis que voler, c'est la liberté, mais que c'est particulièrement bien vécu. Absolument, oui. Eh bien, tu viens de dire que c'est cette simplicité qui te fascine. J'ai vu sur ton Facebook que tu as posté récemment quelques photos d'un nouveau projet. Tu t'es fabriqué ou assemblé, comment dire, une sorte de sellette allongée avec un moteur derrière, pour pouvoir maintenant faire de la distance et de la thermique avec un moteur. Comment est-ce que ça s'accorde ? Enfin, la recherche de la simplicité d'un côté, et puis un projet plus complexe de l'autre avec un truc aussi lourd sur le dos.

[00:44:55] **Marcel Dürr:** Je suis tout à fait d'accord avec toi. Au bout du compte, c'est aussi dû à la situation globale. D'une part, ça est né l'année dernière pendant le confinement, quand les clubs ont fermé leurs terrains et que tout s'est concentré sur les rares sites accessibles. Je me suis dit qu'il fallait que j'aie une possibilité directe dans ma région pour prendre l'air, sans avoir à faire 150 kilomètres à chaque fois. Et comme je n'ai trouvé aucun endroit, même pas un peu, où un truc pareil pourrait fonctionner pour décoller, le sujet du moteur est revenu dans mon esprit. J'avais déjà un peu tourné la question dans tous les sens depuis un moment. Et oui, j'ai fini par passer le brevet, je me suis acheté un moteur polyvalent, un "léger" comme on dit dans ce milieu, mais qui pèse quand même presque 18 kilos.

[00:45:46] Mais au final, ce qu'on obtient, c'est en fait un fauteuil pliable à angle droit assez simple, avec un moteur attaché à l'arrière. C'est assez basique au niveau de l'aérodynamisme. Enfin, dans ce milieu, quand on a un moteur, on n'a pas besoin d'aérodynamisme. Le réservoir pend à 40 centimètres sous les pieds, alors qu'on aurait pu le cacher quelque part plus élégamment, et ce genre de trucs. Et il y a donc eu pas mal de bricolage pour lui donner une forme correcte. Et oui, c'est avec ça que j'ai passé pratiquement tout l'hiver dernier.

[00:46:20] **Lucian Haas:** Qu'est-ce que tu veux dire par beaucoup de bricolage ? Tu as vraiment transformé ce moteur existant, le sellette et tout le reste, pour qu'il soit adapté à tes besoins. Qu'as-tu dû faire pour ça ?

[00:46:29] **Marcel Dürr:** Oui, en principe, un sac à jambes était bien ce que je voulais pour commencer, enfin, ou pour dire les choses autrement, on est finalement attaché à cette structure métallique où est fixé le moteur, parce qu'il est stabilisé par elle. Et c'est la situation de départ. Ensuite, il s'agissait de voir comment je pouvais le recouvrir et le transformer en une sorte de harnais allongé pour pouvoir voler de manière assez aérodynamique, parce que le but était bien de couper le moteur, comme je le vois, après le décollage, et de continuer uniquement en thermique. Et là, j'ai peut-être été un peu naïf dans mon approche, mais on est aussi tombé sur certains problèmes que si j'avais su à l'avance, je ne sais pas si je l'aurais vraiment fait.

[00:47:14] Mais à un moment donné, je me suis quand même accroché et je me suis dit que ça devait passer d'une manière ou d'une autre. Et maintenant, ça a enfin fonctionné comme je l'avais imaginé. Mais juste pour citer quelques problèmes, enfin, sur un sellette normal, on le règle une fois sur la suspension et ça convient à peu près. On peut aussi le faire là, mais on a déjà deux scénarios différents. L'un est le scénario plein gaz, par exemple au décollage ou en montée. Et à cause de ce vecteur de poussée, parce que le moteur est à l'arrière sur la suspension, il est accroché à ton dos, tu as en principe déjà, ton nez part déjà de 20 à 25 degrés vers le haut ou les jambes, selon le cas. Donc ton inclinaison ne correspond plus du tout. Et le deuxième scénario, c'est le vol plané. Là, c'est évidemment différent. Et on se rend compte qu'il faut trouver un compromis quelque part pour que le tout puisse fonctionner du tout.

[00:48:03] Parce que le moteur devrait être suspendu presque, ou idéalement, à la verticale, pour que le vecteur de poussée aille dans la bonne direction. C'est aussi important au démarrage. Il y a des vidéos assez flippantes où des gens ont trop de réserve arrière. Là, le vecteur de poussée est quasiment dirigé vers le haut et le parapente finit en Stall juste après le décollage. C'est déjà l'extrême qu'on ne veut pas avoir. Mais bien sûr, rester complètement droit ne fonctionne pas non plus pour le vol en thermique. Il faut donc trouver un compromis. Ensuite, il y a l'équilibrage du moment de rotation, qu'il faut prendre en compte d'une manière ou d'une autre. Parce que l'hélice tourne dans un sens, surtout à plein gaz, elle génère ce moment de lacet qui ferait en principe toujours tirer le parapente d'un côté. Et pour compenser cela techniquement, ces sellettes ont une suspension asymétrique.

[00:48:51] Tu ne es donc pas assis au milieu, mais décalé d'environ 20 centimètres sur le côté, pour que même à plein régime, tu décolles bien droit et que ce mouvement de rotation soit quasi automatiquement empêché par le transfert de poids. Mais ça pose problème quand tu voles au ralenti, parce qu'il va à nouveau tirer dans l'autre sens. En fait, un problème en entraîne toujours un autre. Ou alors des trucs tout simples comme : qu'est-ce que je fais du sac à jambes au décollage ? Je l'avais simplement accroché derrière, comme on le fait en vol de montagne. Mais si tu donnes du gaz maintenant, le moteur ou l'hélice crée une aspiration qui l'a aspiré vers lui, et il m'a déchiqueté la plaque en carbone deux fois. Du coup, j'ai dû réfléchir à comment le suspendre ou le fixer d'une manière qui me permette de faire la course de décollage sans que le sac ne soit aspiré dedans.

[00:49:40] Et à côté de nombreux autres petits problèmes, c'est devenu un projet assez prenant pour l'hiver.

[00:49:47] **Lucian Haas:** Maintenant, c'est comme ça que tu peux vraiment décoller avec le truc. Tu peux voler avec. Et il ne broie plus rien.

[00:49:53] **Marcel Dürr:** Exactement, ça ne déchire plus rien. Je peux décoller avec, je pense avoir trouvé quelques bonnes solutions maintenant, j'ai pu faire les premiers vols en thermique et ça semble vraiment fonctionner à merveille.

[00:50:03] **Lucian Haas:** Ensuite, quand tu as atteint ta hauteur de croisière ou ta hauteur de thermique ou quoi que ce soit, tu éteins ton moteur et tu te dis : maintenant, je veux vraiment continuer à voler avec la thermique.

[00:50:13] **Marcel Dürr:** Alors, c'est le plan. Jusqu'à présent, on n'a pas encore eu la journée idéale. Mais une thermique ou l'autre, où on a vraiment bien profité et où on a enchaîné deux ou trois thermiques d'affilée, ça a déjà plutôt bien fonctionné. On a bien sûr toujours l'option, et c'est aussi une fonctionnalité très relaxante, si on n'est plus qu'à deux ou trois mètres du sol, on tire sur le démarreur et le truc cherche à nouveau sur le dos.

[00:50:38] Même un atterrissage intermédiaire est désormais possible, pour pouvoir manger son sandwich à midi,

[00:50:43] manger sur une belle prairie quelque part et repartir ensuite. Je ne pense pas que ce soit un substitut au vol en montagne, mais c'est simplement une variante très intéressante qui ouvre de nouvelles possibilités.

[00:50:52] **Lucian Haas:** Tu viens de dire que maintenant, en pleine période Corona, les sites de décollage en parapente sont vraiment surpeuplés à beaucoup d'endroits. Les gens ne peuvent plus aller en Autriche ou ailleurs, alors tout se concentre là-bas. Penses-tu qu'une telle combinaison de moteur et de thermique, avec une aide à la montée et tout ça, pourrait être intéressante pour beaucoup de gens et peut-être, d'une certaine manière, devenir une nouvelle forme d'aviation d'avenir ?

[00:51:18] **Marcel Dürr:** En principe, oui, mais en pratique, je ne le pense pas vraiment non plus, parce qu'au bout du compte, c'est comme pour tout : si ce sont des individus isolés qui le font, ça ne pose pas de problème, mais si tout le monde veut le faire, je pense qu'on atteindra très vite les limites où ça recommencera à être réglementé. C'est déjà le cas, on se retrouve souvent dans des zones grises juridiques. Par exemple, je décolle d'un aérodrome et il y a ces zones grises légales qui font que tu pourrais aussi atterrir si, par exemple, le moteur a fait un bruit bizarre ou quelque chose comme ça, alors tu as le droit de redécoller après. C'est quasiment la seule possibilité d'atterrir et de décoller sur une prairie sauvage n'importe où.

[00:51:57] **Lucian Haas:** Ça veut dire que si tu veux manger ton sandwich là et faire une petite pause déjeuner, tu dois toujours dire que ton moteur a fait des bruits tout bizarres. Oui, dans le...

[00:52:04] **Marcel Dürr:** En principe, tu dois te trouver un moyen, et personne ne peut t'empêcher à cause de la traînée, mais tout ça vient de l'historique parce que l'appareil est considéré comme un ultraléger, et avec ça, tu es lié à l'obligation d'atterrir sur un aéroport et tout le reste. Donc même si tu dis que c'est une aide à la montée, ça reste un avion et, strictement parlant, même un atterrissage après un vol en thermique dans un champ est en fait déjà illégal, parce que cela nécessiterait une planification de vol garantissant que tu atterrisse à nouveau sur un aéroport. Tant que ce n'est pas encadré légalement de manière raisonnable, je pense qu'il sera difficile d'établir ça comme un sport de masse sous quelque forme que ce soit.

[00:52:41] **Lucian Haas:** Si tu veux vraiment faire de la distance avec cette combinaison, et vraiment aller loin quelque part, il pourrait y avoir pas mal de vent et tu te dis : je fais un trajet aller simple avec un parapente normal, je le mets dans mon petit sac à dos, ce qui veut dire petit, mais dans un sac à dos de genre 90 litres ou quelque chose comme ça, et je peux monter dans n'importe quel train et rentrer ensuite chez moi. Comment tu fais avec le moteur ? Tu as la grande hélice et tout le châssis derrière, comment tu gères ça ?

[00:53:07] **Marcel Dürr:** Alors, il est effectivement démontable, la cage et l'hélice sont amovibles et du coup, en principe, c'est toujours un peu encombrant, mais j'ai fait modifier un sac à parapente XXL pour que tout rentre en principe, y compris le parapente, le casque et tout ce qu'on a d'autre avec soi. Si on vide aussi tout le carburant, on est encore à environ 26 kilos, mais en général, il reste toujours 2 ou 3 litres, donc c'est déjà lourd, mais ça fonctionne vraiment bien. Heureusement, surtout ici dans les zones rurales, il y a énormément de gares où on peut pratiquement atterrir sur la voie et ensuite, il faut juste monter les 100 ou 200 mètres jusqu'au quai, on finit par y arriver d'une manière ou d'une autre et on est ensuite de retour à la maison assez sereinement et rapidement. Donc, c'est vraiment un grand avantage avec le moteur, parce que même si la thermique s'arrête, tu peux faire les derniers 10 kilomètres avec le moteur jusqu'à la gare, à cet égard, on est en fait relativement indépendant.

[00:54:03] C'est

[00:54:03] **Lucian Haas:** mais c'est un moteur thermique que tu as là, ce n'est pas un moteur électrique. Exactement, c'est un deux-temps. Si tu as ça comme projet pour toi, même cette année, pour encore plus développer, il y a aussi,

quand tu parles de la pratique normale du vol, où tu planifies toujours tes parcours particuliers, il y a aussi des trucs où tu te dis : j'ai déjà imaginé des itinéraires de vol très particuliers que je pourrais faire avec cette combinaison de thermique et de vol motorisé.

[00:54:27] **Marcel Dürr:** que j'aimerais bien réaliser ? Enfin, il y a certainement quelques projets. Je veux en tout cas voler avec un vent arrière, parce que la aile est relativement lente et l'angle de glisse n'est pas idéal non plus à cause de la traînée. Donc, avec du vent nul ou de face, ça n'est pas vraiment amusant en thermique. C'est pourquoi l'objectif est absolument un aller simple avec du vent arrière. Et comme nous sommes ici à Munich, déjà dans l'est de la Bavière, les conditions de vent d'est sont certainement très intéressantes. J'ai déjà imprimé une carte, j'ai regardé tout ça en détail dans la zone proche, entre 100 et 50 kilomètres, pour voir ce qu'on pourrait essayer. Mais un grand rêve serait de voler à nouveau jusqu'à la maison de mes parents dans la Forêt-Noire. C'est environ 270 kilomètres.

[00:55:12] Depuis que j'ai commencé le vol à voile, je voulais vraiment atterrir sur la prairie devant la maison. Mais bien sûr, ça n'a jamais marché à l'époque. Ils m'auraient coupé la tête si je l'avais fait. Avec les avions à moteur, c'est aussi un truc de dingue. Atterrir un Airbus là-bas, c'est plutôt pas terrible non plus. Et c'est pour ça que c'est peut-être la seule possibilité pour que ça fonctionne vraiment. Si on a, je pense, environ huit heures de vol.

[00:55:33] **Lucian Haas:** Ce serait le gros projet pour ça. Qu'est-ce que tu as d'autre ? Ou est-ce que tu as d'autres longues distances prévues ? À part ton triangle des glaciers, que tu n'as probablement jamais vraiment bouclé, enfin, pas au point de faire tout le trajet retour. Tu veux probablement encore le faire ou comment ça se présente ?

[00:55:52] **Marcel Dürr:** Je veux absolument encore le faire. Enfin, le plan est tout en haut. Après avoir bien réfléchi, j'ai eu quelques autres idées sur la façon de décaler les points de retour pour que ça puisse peut-être fonctionner. Je veux absolument encore essayer ça. Ensuite, il y a bien sûr deux ou trois autres choses qui dorment depuis un moment dans un tiroir. Mais au bout du compte, ça dépend énormément de la façon dont la situation Corona va évoluer. S'il y aura de grandes opportunités cette année pour pouvoir effectuer des vols plus longs vers le sud.

[00:56:22] **Lucian Haas:** Tu as cité la Grente comme exemple tout à l'heure. Est-ce que tu y es déjà allé en avion ou est-ce que tu es vraiment un genre de pilote qui ne fait que sa montagne locale, genre « non, je ne veux pas aller aussi loin » ?

[00:56:34] **Marcel Dürr:** Alors, j'y suis déjà allé. En 2016, j'y suis allé. Deux jours d'affilée. Je crois que c'étaient les journées de vol les plus extrêmes que j'ai eues jusqu'à présent. Sur une période de, c'était combien, 35 heures, je crois que j'ai passé 22 heures en l'air ou quelque chose comme ça. J'ai trouvé ça vraiment sympa là-bas. J'ai vraiment aimé. Aussi l'atmosphère avec la montée et tout ça. Mais au bout du compte, le trajet est simplement quelque chose qui me décourage tellement que je préfère les montagnes proches. Tu

[00:57:04] **Lucian Haas:** Tu as dit toi-même que tu t'étais largement appris à voler, ou plutôt à faire du vol de distance, par toi-même. À partir de cette expérience que tu as là, y a-t-il des erreurs ou autre chose, genre des erreurs méthodologiques dans l'apprentissage du vol de distance, ou quelque chose du genre, que tu te dirais, avec tes connaissances actuelles, que tu n'aimerais plus faire et que tu pourrais transmettre comme conseils à d'autres personnes ? Comment peuvent-elles se former davantage par elles-mêmes dans leur pratique du vol de distance ?

[00:57:32] **Marcel Dürr:** Alors, d'une part, je pense qu'à l'époque...

[00:57:36] Je crois que c'était en 2009, j'ai fait un séminaire de vol de distance. C'est quelque chose qui m'a vraiment fait progresser. Avec le recul, j'aurais dû le faire plus tôt, pour simplement apprendre les bases avec la planification de vol. Où le soleil doit-il briller, sur quelles pentes et quand est-il préférable de voler vers l'est ou l'ouest à midi, ou comment c'était déjà ? Toutes ces bases, les apprendre. Je pense que ça m'aurait fait progresser si je l'avais fait plus tôt. Si on a quelqu'un qui vole bien, c'est un grand privilège. Je ne l'avais pas, tout simplement. Mais ça fait certainement progresser rapidement. Les compétitions, bien sûr, pour ceux qui sont faits pour ça, je pense que c'est aussi quelque chose qui fait progresser.

[00:58:17] Sinon, je remarque souvent quand on discute avec des gens, surtout ceux qui débutent, ils veulent voler le plus vite possible avec des appareils de classe supérieure. Et là, on leur demande s'ils ont déjà lu quelques livres ou

quelque chose du genre. Ils me regardent alors avec de grands yeux. Je pense qu'il y a énormément de choses qui se font juste par essai et erreur. Je pourrais vraiment conseiller aux gens d'en profiter, peut-être même pendant l'hiver. Il y a tellement de bons livres maintenant où on peut acquérir ces connaissances théoriques, ce qui ne fait pas seulement de vous de meilleurs pilotes, mais rend aussi le vol plus sûr et évite beaucoup d'erreurs que l'on commet forcément autrement.

[00:58:53] **Lucian Haas:** S'il y a encore quelque chose que tu as à apprendre en parapente, ce serait quoi ?

[00:58:59] **Marcel Dürr:** Eh bien, au bout du compte, une forme qu'on a à un moment donné, elle n'est pas là pour toujours. Il y a donc autant de hauts et de bas que pour tout le reste. Et je pense qu'il y a toujours quelque chose sur lequel on peut travailler. Je pense par exemple qu'au niveau technique, je ne me qualifierais pas vraiment comme étant très bon. Je sais voler en thermique et je sais où je dois aller. Mais pour ce qui est des cours SIV ou des trucs du genre, j'ai plutôt eu de mauvaises expériences. C'est quelque chose que je repousse en réalité. Les chutes que j'ai eues, je les ai globalement maîtrisées. Mais ce serait certainement quelque chose que je devrais normalement faire un peu plus.

[00:59:38] **Lucian Haas:** Marcel, merci pour la discussion. Je te souhaite plein de beaux vols pour cette année. Que ce soit avec le moteur pour aller chez tes parents atterrir dans le jardin, ou simplement pour boucler le triangle Lenggrisa-Gletscher jusqu'au bout, sans avoir à atterrir à l'extérieur quelque part. Que tout cela se passe comme tu veux.

[01:00:00] Si tu rajoutes le cours SIV par-dessus, alors tu as un beau programme annuel, en fait. Tant que la période Corona le permet. Je te souhaite tout le meilleur.

[01:00:09] **Marcel Dürr:** Oui, merci beaucoup. Et merci pour l'entretien aussi. Oui, avec grand plaisir.

[01:00:21] **Lucian Haas:** C'était Marcel Dürr en conversation avec Lucian Haas. Si vous voulez en savoir plus sur les aventures aériennes et les projets passionnants de Marcel, allez jeter un œil aux notes de l'épisode sur mon blog Lu-Glidz. J'y ai rassemblé plusieurs liens complémentaires.

[01:00:38] Et si cette émission vous a plu, n'hésitez pas à recommander Podz-Glidz. Vous trouverez cet épisode et tous les autres sur Lu-Glidz et Soundcloud, ainsi que dans les catalogues audio connus comme Spotify, iTunes, Google Podcasts, etc. Vous pouvez aussi vous abonner à Podz-Glidz sur le podcatcher de votre choix. Sinon, j'ai une autre suggestion. Si ce n'est pas déjà le cas, devenez un contributeur de Podz-Glidz et Lu-Glidz. Cela m'aidera à continuer de vous présenter, à l'avenir, davantage d'histoires approfondies sur l'univers du parapente. En tant que journaliste indépendant, je vis aussi du travail sur ces projets ou des revenus qui en découlent. Cependant, je veille à rester indépendant. Je ne mise pas délibérément sur la publicité, le sponsoring caché ou des abonnements fixes pour le financement, mais uniquement sur les contributions volontaires de mes auditeurs et lecteurs.

[01:01:30] Cela signifie que tu peux donner ce que tu juges juste et ce que ça vaut pour toi.

[01:01:36] Ceux qui sont incertains et se demandent, "mon Dieu, combien je devrais donner ?", peuvent simplement s'orienter, à titre indicatif et non contraignant, sur les directives suivantes : un euro par épisode de podcast et deux euros par mois de lecture sur Lu-Glidz. Les paiements sont tout simples via PayPal ou virement bancaire. Vous trouverez toutes les données nécessaires sur mon blog Lu-Glidz, précisément sur la page Soutenir. À la prochaine. Ciao.