

# Nübeltäter

Podz-Glidz 57 — Manuel Nübel

|               |                                                                                                                                                           |
|---------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Published     | 2021-05-28                                                                                                                                                |
| Episode page  | <a href="https://soundcloud.com/lu-glidz/nubeltater-manuel-nubel-podz-glidz-57">https://soundcloud.com/lu-glidz/nubeltater-manuel-nubel-podz-glidz-57</a> |
| Duration      | 01:08:04                                                                                                                                                  |
| Speakers      | Lucian Haas, Manuel Nübel                                                                                                                                 |
| Languages     | Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)                                                                                                               |
| Audio         | 0057-nuebeltaeter-manuel-nuebel.mp3                                                                                                                       |
| Transcription | faster-whisper large-v3, language de                                                                                                                      |
| Diarization   | pyannote/speaker-diarization-3.1                                                                                                                          |
| Translation   | gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf                                                                                                                              |
| Dictionary    | 74 correction(s) applied                                                                                                                                  |

## Contents

|                      |           |
|----------------------|-----------|
| <b>Deutsch</b>       | <b>2</b>  |
| Show notes . . . . . | 2         |
| Transcript . . . . . | 2         |
| <b>English</b>       | <b>20</b> |
| Show notes . . . . . | 20        |
| Transcript . . . . . | 20        |
| <b>Français</b>      | <b>36</b> |
| Show notes . . . . . | 36        |
| Transcript . . . . . | 37        |

# Deutsch

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

## Show notes

Manuel Nübel nimmt 2021 zum vierten Mal an den Redbull X-Alps teil. Aus dem Wettbewerb wie durchs Fliegen allgemein hat er schon viel fürs Leben gelernt.

---

Wer seit Jahren die Redbull X-Alps etwas intensiver verfolgt, dem ist ein Name sicher schon aufgefallen: Manuel Nübel. Der deutsche Pilot aus Kempten im Allgäu nahm 2015 mit einer nur Monate zuvor gebrochenen und mit Draht geflickten Kniescheibe erstmals an dem Hike-and-Fly-Wettbewerb teil. Da kam er auf den respektablen neunten Platz. 2017 lief alles gut, doch kurz vor Ende musste er wegen eines Hitzschlags mit ausgelaugtem Körper aufgeben. 2019 wurde Manuel Fünfter, wobei er kurz vor Monaco mit einem bravourösen Flug über unlandbarem Gelände noch einige am Boden rennende Konkurrenten im Wortsinn überflügelte.

In diesem Sommer tritt er wieder an, wenn am 20. Juni der Startschuss für die Redbull X-Alps 2021 in Salzburg fällt.

Im gut einstündigen Gespräch, das wir fünf Wochen vor dem Start aufgezeichnet haben, erzählt der heute 33-jährige, was ihn an diesem Rennen so fasziniert.

Ich spreche mit Manuel unter anderem über den Spaß, den ihm die X-Alps bereiten, aber auch über Ängste und seinen Umgang mit dem Risiko. Wir reden darüber, wie es ist, als Sportler zur Werbe-Projektionsfläche von Sponsoren zu werden, und was er aus solchen Extrem-Rennen für sein normales Leben gelernt hat.

Es geht also um mehr als nur die X-Alps. Manuel erzählt auch von den jugendlichen und schnell erfolgreichen Anfängen seiner Fliegerkarriere, seiner Lust an der Geschwindigkeit; Panikattacken vor Flügen und warum er als Tier gerne eine Dohle wäre.

---

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: Airborne | Künstler: Quincas Moreira

No Copyright Audio Library, Download: <https://www.youtube.com/watch?v=cjUBMB0to-k>

---

- Manuels Webseite (nicht mehr ganz aktuell, Manuel nutzt heute v.a. Insta und Facebook)

---

Links:

- auf Facebook: <https://www.facebook.com/ManuelNuebel/>
  - auf Instagram: [https://www.instagram.com/manuel\\_nuebel/?hl=de](https://www.instagram.com/manuel_nuebel/?hl=de)
  - Webseite: <https://www.manuel-nuebel.de/>
  - Vogelfrei: <https://www.vogelfrei.de/>
  - Pilotenseite: <https://www.redbullxalps.com/athlete/manuel-nuebel-1.html>
  - RC-Kunstflug: [https://www.youtube.com/watch?v=\\_B2sqpigELY](https://www.youtube.com/watch?v=_B2sqpigELY)
- 

Quelle: <https://lu-glitz.blogspot.com/2021/05/podz-glitz-57-der-nubeltater.html>

## Transcript

[00:00:16] **Manuel Nübel:** Das ist ja schon beim normalen Gleitschirmfliegen so, aber bei den X-Alps einfach nochmal ein bisschen krasser, wenn man sich mal überlegt, bevor man Flieger war und man ist in den Urlaub gegangen und hat versucht, irgendein Land zu sehen oder eine Gegend, dann läuft man da fünfmal durch die Stadt durch und hat halt nur so einen kleinen Bruchteil gesehen und beim Gleitschirmfliegen, da gehst du nur einmal an einen Soaring-Spot, hebst einmal ab und siehst das von oben und hast in fünf Minuten so viel gesehen wie andere wahrscheinlich in ein, zwei Tagen und bei den X-Alps ist es halt auch so, man kommt bei den tiefsten Almen, Öhis vorbei, läuft auf die Berge hoch, läuft durch Städte und sieht alles von oben, lernt wirklich fast die ganzen Alpen mittlerweile sehr gut kennen, dass man sich wirklich auskennt und weiß auch, wie es da aussieht und ja, allein schon die Erfahrungen sind auch wieder was, was man eigentlich, glaube ich, in keinem anderen Sport und bei keinem anderen Event so kriegt.

[00:01:17] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, der Lu-Glitz-Podcast.

[00:01:20] **Manuel Nübel:** Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens.

[00:01:24] **Lucian Haas:** Heute mit Manuel Nübel und Lucian Haas am Mikrofon.

[00:01:31] Wer seit Jahren die Red Bull X-Alps etwas intensiver verfolgt, dem ist ein Name sicher schon aufgefallen. Manuel Nübel. Der deutsche Pilot aus Kempten im Allgäu nahm 2015 mit einer nur Monate zuvor gebrochenen und mit Draht geflickten Kniescheibe erstmals an dem Hike-and-Fly Wettbewerb teil. Da kam er auf den respektablen neunten Platz. 2017 lief alles gut, doch kurz vor Ende musste er wegen eines Hitzschlags mit ausgelaugtem Körpern aufgeben. 2019 wurde Manuel fünfter, wobei er kurz vor Monaco mit einem bravourösen Flug über unlandbaren Gelände noch einige am Boden rennende Konkurrenten im Wortsinn überflügelte. In diesem Sommer tritt er wieder an. Am 20. Juni fällt in Salzburg der Startschuss für die Red Bull X-Alps 2021.

[00:02:20] Im gut einstündigen Gespräch, was wir Mitte Mai, also fünf Wochen vor Start, aufgezeichnet haben, erzählte er heute 33-Jährige, was ihn an diesen Rennen so fasziniert. Ich spreche mit Manuel unter anderem über den Spaß, den ihm die X-Alps bereiten, aber auch über Ängste und seinen Umgang mit dem Risiko. Wir reden darüber, wie es ist, als Sportler zur Werbeprojektionsfläche von Sponsoren zu werden und was er aus solchen Extremrennen für sein normales Leben gelernt hat. Es geht also um mehr als nur die X-Alps. Manuel erzählt auch von den jugendlichen und schnell erfolgreichen Anfängen seiner Fliegerkarriere, seiner Lust an der Geschwindigkeit, Panikattacken vor Flügen und warum er als Tier gerne eine Dohle wäre.

[00:03:05] Bevor wir dazu kommen, erlaube ich mir aber noch einen kleinen Hinweis. Lu-Glitz und Podz-Glitz fallen nicht einfach so vom Himmel. Ich stecke als professioneller, freier Journalist viel Herzblut und auch viel Arbeitszeit hier hinein. Dabei ist mir meine Unabhängigkeit sehr wichtig. Deshalb finanziere ich Blog und Podcast nicht über Werbung, verstecktes Sponsoring oder fixe Abgebühren, sondern allein über freiwillige Zuschauer. So kann ich die Zuwendungen meiner Hörer und Leser. Zahlungen sind ganz einfach bei PayPal oder Banküberweisung möglich. Alle nötigen Daten findest du auf meinem Blog Lu-Glitz und zwar dort auf der Seite Fördern.

[00:03:47] Manuel, was ist ein Knuffel?

[00:03:51] **Manuel Nübel:** Da hast du aber lange tief in die Kiste gegraben. Das ist einer meiner ersten selbst konstruierten Modellflieger gewesen. Ein kleines Akrobatik-Kunstflugzeug. Damals war ich noch ein bisschen jünger und vielleicht kam es dadurch zu dem Namen Knuffel.

[00:04:09] **Lucian Haas:** Was heißt ein bisschen jünger?

[00:04:12] So

[00:04:13] **Manuel Nübel:** 15 Jahre jünger.

[00:04:14] **Lucian Haas:** 15 Jahre jünger als heute oder damals warst du 15 Jahre alt?

[00:04:18] **Manuel Nübel:** Nee, genau 15 Jahre jünger als heute oder eigentlich sogar noch mehr ist mir gerade auffallend. Eher so 20 Jahre jünger. So circa 13 muss ich da gewesen sein, als ich den konstruiert habe.

[00:04:28] **Lucian Haas:** Das heißt, damals bist du intensiv mit Modellen fliegen gewesen. Wie bist du zum Modellfliegen gekommen?

[00:04:34] **Manuel Nübel:** Das war schon immer so ein bisschen mein Traum. Ich habe wirklich ganz früh schon, ich schätze mal 5, 6 Jahre werde ich da gewesen sein oder noch jünger mit Modellauto angefangen und das hat mich fasziniert. Und dann habe ich wirklich mehrere Jahre meinem Arm gelöchert, dass ich unbedingt einen Modellflieger haben will, weil das halt so wirklich ein massiver Traum war. Ich habe mir das immer so genial vorgestellt, einfach einen Flieger dann komplett frei fliegen zu lassen und eben komplett dreidimensional in der Luft den steuern zu können. Und es hat echt einige Jahre gebraucht, aber irgendwann hat sie gemerkt, dass es wirklich nicht nur eine kleine Phase von mir ist, sondern wirklich ein ernsthafter Traum und hat mir das dann auch ermöglicht. Und ja, dann war ich im Modellfliegerverein und mit anderen Leuten, mit denen ich mich beschäftigt habe,

[00:05:21] die haben mir dann verholphen, da immer weiter in die Materie zu kommen.

[00:05:25] **Lucian Haas:** Du warst ja dann nochmal deutscher Jugendmeister. In welcher Disziplin eigentlich?

[00:05:29] **Manuel Nübel:** Das war Aeromusical, also das bedeutet Kunstschluck in der Halle zur Musik. Das heißt, man hat so eine, ich glaube, zwei oder drei Minuten Kür, die man sich so zusammenmischen kann im Vorfeld und dann eben eine Choreografie, ein Kunstschluckmanöver zu der Musik abfliegen muss. Und da geht es halt eben darum, dass es möglichst synchron zur Musik ist. Auch der Schwierigkeitsgrad der Manöver ist entscheidend und auch so der Unterhaltungsgrad. Und ja, es gibt so verschiedene Kriterien, nach denen dann bewertet wird.

[00:05:58] **Lucian Haas:** Hast du dafür deinen Knuffel eingesetzt?

[00:06:01] **Manuel Nübel:** Ja, ich denke, dass, ich habe mehrere, ich habe bestimmt sechs Jahre Aeromusical geflogen, deswegen weiß ich nicht mehr hundertprozentig, aber an der Anfangsphase war das so das Nonplusultra und ich vermute auch mal ganz stark, dass ich da dann auch mit dem geflogen bin. In der Halle

[00:06:16] **Lucian Haas:** war das ja, mit Musik. Ja. Dann war das eigentlich kein großes Flugzeug. Wie hat man sich so ein Ding vorzustellen? Ist auch fürchterlich leicht wahrscheinlich dann irgendwie, oder?

[00:06:25] **Manuel Nübel:** Ja, das ist wirklich extrem leicht. Also es ist ein kleines Modell, was aus einem Hartschaum gefertigt wird und somit wiegt es eben nur so um die 130, 150 Gramm. Hat einen kleinen Elektromotor vorne dran und eine kleine Batterie und Akku und eben wird über drei Achsen gesteuert, also ist voll kunstflugfähig und hat auch, der Motor hat etwa dreimal so viel Schub, wie das Teil wiegt. Also kann man damit auch ganz schnell senkrecht aufsteigen und ja, somit sind da quasi keine Grenzen gesetzt, was so die Flugphysik angeht. Also das kann alles, was ein echter Flieger draußen auch kann und noch vieles mehr.

[00:07:03] **Lucian Haas:** Ich hatte schon mal eine Podz-Glidz-Folge. Das war die Nummer, ich glaube, 45 mit Paul Seren, einem Fluglehrer und der ist auch Modellflieger. Nun macht der allerdings keine Indoor mit Musikmodell, die dann mit Motor angetrieben werden, sondern der baut spezielle Segelflugmodelle, die auch nicht ferngesteuert sind, sondern so eingestellt sind, dass die von, also er startet die, aber dann müssen die von selber, also kann die auch hochschleudern mit Gummischleuder oder sowas. Die sind dann aber so eingestellt, dass die sich im Grunde selber in Thermiken zentrieren können und sowas. Und er sagt, er hat davon ungeheuer viel gelernt, was dann auch Flügelschränkungen und Einstellungen von Flügeln und so weiter betrifft. Was hast du von der Modellfliegerei gelernt, was dir heute was fürs Gleitschirmfliegen bringt?

[00:07:44] **Manuel Nübel:** Ja, auch extrem viel, würde ich auch sagen. Also das eine, was der Paul gemacht hat, den kannte ich übrigens auch vom Modellfliegen damals schon. Das sind da Freiflieger. Die sind ja nicht aktiv gesteuert, sondern eher vorher technisch eingestellt und dann fliegen die von alleine dann in bestimmten Weisen, wie man sie vorher einstellt. Was ich ja gemacht habe ausschließlich war ferngesteuerte Fliegerei. Und da ist es so, dass man natürlich die direkt die ganze Zeit steuert. Und da muss ich schon sagen, dass ich aber auch durch das sehr viel gelernt habe, weil man weiß dann eigentlich ziemlich genau, wie sich ein Flieger anfühlt, der zum Beispiel, oder auch wie er ausschaut, der kurz vor einem Strömungsabriss steht. Und wie sich das, also man steuert zwar, mit dem Fernsteuerungsknüppel, aber irgendwie ist dann wie so eine Verbindung zum Flieger da.

[00:08:29] Und man weiß ganz genau, wenn ich jetzt noch mehr ziehe, dann sieht man am Flieger, wie er zum Beispiel, wie er durchsackt oder die Strömung abreißt. Und dadurch kriegt man so ein Gefühl, was man dann auch sehr gut aufs echte Fliegen übertragen kann. Und natürlich hat man auch zudem noch die kompletten Grundlagen der Flugphysik komplett verinnerlicht. Und ja, somit weiß man halt einfach auch schon viel mehr, wie jetzt einer, der noch nie beim Modellfliegen war.

[00:08:57] **Lucian Haas:** Nun hast du deine Modellflugkarriere da quasi gehabt. Aber wie bist du dann zum Gleitschirm gekommen?

[00:09:02] **Manuel Nübel:** Ja, es war eigentlich ganz witzig, weil ich hatte einen guten Kumpel, der Patrick, mit dem ich damals eben viel Modellflug gemacht habe. Viele Sachen, viele Projekte halt auch so durchgezogen habe über mehrere Jahre. Und der kam von der Schwäbischen Alb und hat schon immer erzählt, er war auch ursprünglich Hangflieger. Ich nicht, weil ich eben eher aus Karlsruhe, da gibt es nicht so viele Hänge. Und danach auch, wo ich gewohnt bin. Wo ich gewohnt habe, in Babenhausen im Allgäu, war es auch eher, sage ich mal, nur so sporadisch möglich. Und bei ihm war das aber halt so seine Haupterkunft.

[00:09:33] **Lucian Haas:** Hangflieger heißt Modelle am Hang fliegen.

[00:09:35] **Manuel Nübel:** lassen. Genau, im Hangaufwind. Und da sind eben auch oft die Gleitschirmflieger nebendran gewesen. Und da hat er schon immer von den sogenannten Tütenflieger damals erzählt. Und irgendeines Tages kam er halt an und hat gemeint so, ja, hey, er fängt jetzt an mit dem Gleitschirmfliegen. Und ob ich nicht auch Lust hätte, mitzumachen. Und witzigerweise habe ich eigentlich gar nicht da so richtig gezogen. Und er hat gemeint so, ach, ich weiß nicht, noch ein Hobby. Und ich bleibe mal lieber beim Modellfliegen. Das macht mir eigentlich gerade noch ganz gut Spaß. Und dann hat er halt einfach seine Ausbildung angefangen. Und drei Wochen später hat er halt irgendwie sein eigenes Equipment gehabt. Und ja, war halt gerade so am Grundkurs fertig und kam dann vorbei. Und wie es der Zufall so will, war eben da gerade ein guter Tag, der das Hangfliegen bei uns in der Gegend ermöglicht hat. Und dann hat er mich halt einfach mal rangehängt an so einem mini kleinen Übungshang.

[00:10:20] Und ja, es lief ganz gut. Also man konnte gleich von Anfang an so ein paar Meter arbeiten. Abheben. Und das war sofort der Moment, dass ich wusste, also auf jeden Fall muss ich das auch machen. Da gab es dann gar keinen Zweifel mehr. Und dann habe ich mich auch für den Kurs angemeldet. Und von dort an ging es dann, war ich komplett gefesselt und habe nie wieder aufgehört, voll dafür zu brennen. Das

[00:10:43] **Lucian Haas:** heißt, seitdem hattest du dann auch nur noch Gleitschirmfliegen im Kopf oder bist du parallel schon auch noch Modell geflogen?

[00:10:50] **Manuel Nübel:** Ja, also es ist so, dass natürlich tatsächlich, also die Hauptpriorität war dann wirklich das Gleitschirmfliegen. Ich bin noch nach wie vor Modell geflogen. Ich hatte ja auch eine Firma, von der ich gelebt habe zu dem Zeitpunkt und musste da auch eben meine Pflichten so erfüllen. Aber es wurde dann eben, wie ich gerade schon gesagt habe, peu à peu eher Pflicht anstatt Spaß. Also das Herz hat dann irgendwann für das Gleitschirmfliegen gebrannt und dann mal für das Modellfliegen. Zudem hat es sich auch so ein bisschen gebissen, da die fragilen Modellflieger, die ich da vorher eben so konstruiert habe und die wir auch mit der Firma verkauft haben, sich eigentlich beißen mit schwerer Gleitschirmausrüstung im Urlaub. Somit wurde dann auch der eine oder andere Flieger mal bei einem Urlaub irgendwie zerdrückt. Und dann, ja, irgendwann macht es dann halt weniger Spaß.

[00:11:36] Und ich habe dann später noch, und das mache ich auch heute noch, eben diese Gleitschirmmodelle von Sascha Rentl geflogen. Und das ist nach wie vor etwas, was mir sehr viel Spaß macht, weil man mit denen halt auch Sachen ausprobieren kann, die man sich vielleicht in echt nicht traut. Oder man am Lager vorher halt einfach ein bisschen rumfliegen kann, ein bisschen Akrobatik fliegen mit dem Modellflieger. Und die kann man eben auch selbst ins Gurtzeug stecken. Da kannst du sogar, wenn du schon auf einer Almwiese oben eingelandet und dann dort geflogen, mit einem echten Gleitschirm, weil die halt komplett flexibel und stabil sind. Das mache ich heute auch noch.

[00:12:12] **Lucian Haas:** Wie alt warst du dann, als du mit dem Gleitschirmfliegen angefangen hast?

[00:12:15] **Manuel Nübel:** Das war so Ende 17.

[00:12:17] **Lucian Haas:** Du hast ja dann auch relativ bald auch angefangen, das relativ sportlich zu betreiben. Hast dann auch Wettbewerbe mitgemacht. Mittlerweile warst du, glaube ich, schon zweimal deutscher Meister und warst in der Nationalmannschaft. Was siehst du denn aus dieser Zeit so für dich als den größten oder die größten sportlichen Erfolge?

[00:12:38] **Manuel Nübel:** Ja, also ich würde definitiv sagen, der erste World Cup-Sieg war absoluter Meilenstein.

[00:12:43] **Lucian Haas:** Das war in der Türkei, oder?

[00:12:45] **Manuel Nübel:** Ja, genau. Und ja, da ging auch über fünf Tage. Also mal so ein Wettkampf, zu gewinnen mit einem Task, das geht ja noch. Da kann mal sehr viel Glück involviert sein. Aber es waren eben fünf gute Tasks, die wir da geflogen sind. Natürlich ist immer noch Glück mit dabei. Das muss man sich nichts vormachen. Aber das war halt wirklich cool, da wirklich so einen kompletten Wettkampf eben zu gewinnen. Ja, das. Und dann halt beim Hike & Fly definitiv halt, eigentlich, ich würde sagen, nach Monaco zu kommen, ist schon so ein großer Meilenstein. Ich weiß jetzt nicht, was ein größerer ist, das erste Mal nach Monaco zu kommen oder das zweite Mal. Und dann am fünften Platz jetzt eben, weiß ich nicht. Monaco war immer das Ziel.

[00:13:26] **Lucian Haas:** Monaco heißt jetzt natürlich, okay, Red Bull X-Alps. Da sind wir jetzt beim Thema, was demnächst für dich wieder ganz obenauf natürlich steht. Im Juni startest du dann zum vierten Mal bei den Red Bull X-Alps. In einem Interview im DHV-Info, dem letzten, was jetzt gerade rausgekommen ist, da hast du gesagt, ich zitiere einfach mal, an den X-Alps nimmt man nicht wegen Geld und Berührung, sondern weil man nicht so viel Geld hat. Warum dann? Also was ist deine Motivation, an so einem Wettbewerb teilzunehmen?

[00:13:56] **Manuel Nübel:** Also am Anfang würde ich sagen, war es vielleicht die Motivation, oder war es zum großen Teil die Motivation, dass es halt einfach der größte Gleitschirm-Hike & Fly-Wettkampf ist, den es gibt und der halt einfach wie so ein bisschen die größte Hürde oder die größte Herausforderung an einen selbst stellt. Und auch, es fängt schon im Training an, wirklich das über ein Jahr vorher durchzuziehen mit dem Ausdauerstrecken. Ja. Das ist ein Ausdauertraining, wo man wirklich, das können sich manche nicht vorstellen, wie viel Arbeit das wirklich ist und wie viel Durchhaltevermögen man da auch wirklich braucht. Bis hin, also oder eigentlich erst mal angefangen bei der Entscheidung, weil jeder, der sich mit den X-Alps auseinandersetzt, jeder Flieger weiß, was da auf einen zukommen kann und dass man halt einfach in Situationen kommen kann, wo es extrem gute Nerven, extrem starkes Mindset braucht und extreme, ja, halt Entscheidungen getroffen werden muss.

[00:14:50] Und ja, ich hab tatsächlich, als ich 2015 mich angemeldet hab, hab drei Anläufe gebraucht. Also ich hab mich angemeldet, äh, nicht angemeldet, ich hab das in meinem Kopf entschieden, dass ich mitmache. Und dann dachte ich mir wieder, oh, oh ne, oh ne, als ich wieder irgendwelche Storys gehört hab, wo die Leute eingeschlafen sind im Flug oder irgendwie rückwärts fliegend in den Gewitter, vor dem Gewitter geflüchtet sind oder irgendwie sowas, dachte ich, nee, warum tust du dir das an? Nee, kommt, das ist viel zu gefährlich. Hab wieder aufgehört. Dann irgendwann ein paar Monate später hab ich wieder gedacht so, ach komm, eigentlich musst du es echt machen. Das, das, das hast du doch im Griff. Und dann nochmal zurückgezogen. Und erst beim dritten Mal hab ich gesagt, so, und jetzt sag ich sofort jedem, damit ich einfach nicht mehr zurück kann. Und hab dann eigentlich erst halt auch gemerkt, bei der ersten Teilnahme, was die X-Alps sind. Und dadurch sind es, ist aber echt ein bisschen vielleicht auch zu, ähm, zu was anderem geworden für mich.

[00:15:36] Also am Anfang war es halt wirklich so dieses krasse sportliche Wettkampf, äh, Ehrgeiz und, ähm, ja, halt einfach der Wettkampf. Und dann durch diese Erfahrung beim Wettkampf sind's danach dann einfach mehr die Erfahrung und das Abenteuer geworden. Weil, ähm, halt die Zeit, die ist wirklich so intensiv gewesen in, äh, allen Episoden. Und einfach die Eindrücke, äh, die, die, die sprengen komplett jegliches Vorstellungsvermögen. Und halt einfach auch der Spaß oder halt diese, diese positiven Eindrücke, die man da mitnehmen kann im Nachhinein und auch beim Rennen. Das ist das, warum ich jedes Mal wieder mitmach. Und, äh, klar ist da auch noch ein sportlicher Ehrgeiz mit dabei. Definitiv. Ähm, aber, ähm, ja, ich würd jetzt nicht sagen, dass ich das weniger sportlich angehe,

[00:16:22] äh, äh, in den nächsten, äh, in den späteren Episoden. Aber der Bewegungsgrund, äh, kommt auch noch mehr von anderen Bereichen, äh, wo jetzt, sag ich mal, das Sportliche nicht nur der ausschlaggebende Grund ist.

[00:16:34] **Lucian Haas:** Du hast jetzt grad Spaß gesagt. Worin liegt für dich der Spaß in den X-Alps?

[00:16:39] **Manuel Nübel:** Ja, also, weiß nicht, ob Spaß vielleicht das allerbeste Wort ist, aber doch, also, ich würd sagen, das, äh, fängt an, sobald das Rennen losgeht. Da denkt man sich so, ja, ja. Jetzt, äh, ist endlich diese ganze Orga-Zeit vorbei, Trainingszeit vorbei, endlich loslaufen. Und dann mach ich das ganze Rennen. Man läuft durch schöne Gegenden. Man läuft auf Berge. Man hat manchmal Ruhe. Man hat Team. Man hat auch manchmal Trubel. Man muss, äh, mit seinem Team funktionieren, ähm, in der Luft. Äh, man kann sich battlen mit anderen, ähm, äh, ja, also messen, auch Geschwindigkeit spüren, taktische Entscheidungen, äh, ja. Das ist alles, sind alles Sachen, die mir extrem viel Spaß machen. Dann, äh, natürlich die Eindrücke, Erfolge, Niederlagen auch tatsächlich. Also, halt auch grad, äh, so, wenn man mal, äh, dann zum Beispiel am Boden war und irgendwas falsch gemacht hat und danach dann wieder rankommt und so Höhen und Tiefen, sind halt alles so Emotionen, die einen irgendwie prägen und, äh, die einen im Ganzen dann auf jeden Fall sehr viel geben.

[00:17:39] **Lucian Haas:** Mhm. Da ist so eine ungeheure Intensität dabei. Ja. Also auch Lebensintensität, die man da spürt, weil man alles Ja. in zwei Wochen total komprimiert hat. Von, ja, wie du sagst, Höhentiefen und allem Möglichen.

[00:17:51] **Manuel Nübel:** Oder auch zum Beispiel, dass man halt auch einfach, das ist ja schon beim normalen Gleitschirmfliegen so, aber beim X-Tab ist es einfach nochmal ein bisschen krasser. Wenn man sich mal überlegt, äh, bevor man Flieger war und man ist in den Urlaub gegangen und hat versucht, irgendein Land zu sehen oder eine Gegend, dann läuft man da fünfmal durch die Stadt durch und hat halt nur so einen kleinen Bruchteil gesehen. Und beim Gleitschirmfliegen, da gehst du nur einmal an einen Soaring-Spot, hebst einmal ab und siehst das von oben und hast in fünf Minuten so viel gesehen wie andere wahrscheinlich in ein, zwei Tagen. Und, äh, bei den X-Alps ist es halt auch so, man kommt bei den tiefsten, äh, Alm-Öhis vorbei, ähm, läuft auf die Berge hoch, läuft durch Städte, äh, und sieht alles von oben, lernt wirklich fast die ganzen Alpen mittlerweile sehr gut kennen, dass man sich wirklich auskennt und weiß auch, wie es da aussieht. Und, ja, allein schon die Erfahrungen sind auch wieder

[00:18:38] was, was man eigentlich, glaube ich, in keinem anderen Sport und bei keinem anderen Event so kriegt.

[00:18:42] **Lucian Haas:** Aus Spaß kann ja auch ernst werden. Also, was ist mit dem Risiko bei so einem Experiment? Wie geht es dir damit um?

[00:18:50] **Manuel Nübel:** Ja, ähm, wie gehe ich damit um? Also, prinzipiell bin ich ein Typ, der eher mal zu viel Angst hat, wie nötig, glaube ich. Also, ich habe manchmal halt auch so Blockaden und früher war das ganz extrem oder krasser auf jeden Fall, dass ich eigentlich wusste, ich kann viele Sachen und eigentlich, wenn ich logisch und rational über die Sachen nachgedacht habe, gab es wirklich keine Gründe, da jetzt erhöhte Gefahr zu sehen. Nur trotzdem jedes Mal, wenn ich dann in die Situation kam, das machen zu müssen oder so, hat mir so eine innerliche Angst halt einfach mich dazu bewogen, eine sichere Entscheidung zu treffen. Und die war manchmal ein bisschen vielleicht zu safe oder, was heißt zu safe, zu safe gibt es vielleicht nicht, aber so, wo man sich dann im Nachhinein denkt, wenn man am Boden steht, ach mei, jetzt fliegen wieder die ganzen anderen da weiter und es gab doch eigentlich keinen Grund dafür, jetzt so eine Angst zu haben.

[00:19:43] Aber trotzdem glaube ich im Nachhinein oder so generell, dass das halt eigentlich nichts Schlechtes ist, weil es halt einfach einen davor beschert oder bewahrt, besser gesagt nicht beschert, bewahrt, zu oft in gefährliche Situationen zu kommen.

[00:20:00] Und prinzipiell würde ich sagen, dass halt je mehr Routine man hat,

[00:20:06] ja, umso sicherer und umso klarer kann man auch diese Entscheidung treffen und das auch abschätzen, was man gerade macht und wie sehr, wie gut man das macht. Und wie sehr man da sich einer Gefahr aussetzt.

[00:20:21] **Lucian Haas:** Nun ist ja sicherlich eine Gefahr bei den X-Alps dadurch, dass sich alle irgendwie auch gegenseitig pushen und man sich dann auch traut, bei bestimmten Wetterbedingungen fliegen zu gehen und bei starkem Wind und so weiter sagt, ja, der fliegt trotzdem auch noch, also ich müsste vielleicht auch, sonst hängt er mich jetzt voll ab und so was. Wie häufig bist du jetzt zumindest rückblickend bei den früheren X-Alps, drei hast du ja jetzt schon

mitgemacht, wie häufig bist du da schon gefühlt so über deine eigenen Grenzen auch gegangen? Wo du sagst, würde ich jetzt nicht machen, aber ich blende es einfach aus, ich muss hier.

[00:20:53] **Manuel Nübel:** Ich würde sagen, eigentlich fallen mir gerade spontan keine Situationen ein, wo ich über meine Grenzen gegangen bin, weil es andere gemacht haben.

[00:21:04] Was ich schon, was bei den X-Alps definitiv passiert ist, dass ich über meine Grenzen gekommen bin, ohne dass ich es wollte. Also das war halt zum Beispiel 2015 so, wo ich halt einfach die Südalpen in Frankreich nicht so perfekt kannte. Ja. Und noch dazu hat es halt ein extrem krasser Tag war an dem Tag. Und ja, da bin ich halt einfach einmal sieben, und ja, ich bin dann in so eine kleine Falle eben geflogen, wo man eigentlich im Nachhinein ist es total logisch, dass es da eine sehr starke Talwinddüse hat. Und ich bin halt einfach konstant mal drei Kilometer mit Spitze, war 38 km/h rückwärts geflogen. Okay. Und das ist sicherlich so eine Sache, wo man jetzt so erstmal denken würde, wow, völlig over the top, 38 km/h rückwärts, da ist nicht mehr viel Kontrolle da. Das war in dem Moment sogar eigentlich eine relativ sichere Situation.

[00:21:51] Ich hatte zum Beispiel in der Situation nicht viel Angst oder Panik, weil ich eigentlich dann ziemlich schnell gesehen habe, okay, hinter mir sind große Wiesen, was ein großer Sicherheitsfaktor da ist. Und am Tag davor bin ich eben auch, das war auch schon in den französischen Alpen, wo ich auch in sehr starke Talwinde kam. Und die Tage davor hat man halt einfach sehr gutes Lesen gelernt, wie viel Wind am Boden ist. Und also eben als ich so schnell, das ging ruckzuck von vorwärts fliegen auf rückwärts fliegen, ging es ein paar Sekunden oder paar Minuten. Und dann habe ich aber schnell am Boden geschaut und habe schon gesehen, am Boden ist der Wind nicht so tragisch, dass ich jetzt da auch komplett unkontrolliert landen werde, sondern konnte es eben so einschätzen. Und so war es dann auch, dass ich da etwa stehend lande und habe dann im Endeffekt nur geschaut, dass ich halt die Wiese hinter mir nicht verpasse,

[00:22:39] quasi vor der Wiese halt abspiralt und bin dann da auch sicher gelandet. Und da würde ich aber eher sagen, das bin ich zwar nicht bewusst eingegangen, also das bin ich nicht bewusst eingegangen, aber das kann halt immer mal passieren, weil ja man halt da schon auch von Wetter und Natur abhängig ist. Oder andere Piloten, auch sehr gute, der Chrigel hat mir zum Beispiel erzählt, dass er auch einmal 18 Meter sinken hatte, 18 Meter pro Sekunde, was auch ja komplett crazy sich anhört. Der Gavin McClurg hat es an dem Tag auch gehabt, auch in der Größenordnung. Und das stellt man sich extrem krass vor. Und ja, man will da eigentlich nicht reinkommen, aber halt manchmal passiert es dann doch so. Und genau,

[00:23:23] das ist halt so auch vielleicht ein bisschen das Restrisiko, was da auch irgendwie mitspielt, auch wenn man sich selber extrem treu bleibt.

[00:23:30] **Lucian Haas:** Du bist ja bei dem Rennen damals auch mal voll im Baum, also nicht voll, aber bist letzten Endes im Baum gelandet. Das war aber nicht bei diesem Flug, wo du rückwärts geflogen bist.

[00:23:39] **Manuel Nübel:** Nein, das war nicht bei dem Flug. Ah ja, das ist ein gutes Beispiel vielleicht. Das war eine Situation, wo ich mir selber auch, vielleicht nicht treu geblieben bin tatsächlich. Das war, oder was heißt nicht treu? Also das war, wo ich ganz klar auch schon eigentlich kurz, bevor ich im Baum war, wusste, dass ich gerade nicht auf meinen logischen Verstand höre, der eben, also nochmal für die, die es nicht wissen, das war kurz vor Monaco, ich habe das Meer schon gesehen und es kamen Zirrenwolken ein bisschen rein und ich konnte dann halt an einem Grad halt noch schön aufdrehen und wollte über einen Einschnitt drüber fliegen, über einen anderen. Und bin auf einmal, auf einmal ziemlich starke Wind gestanden und am Anfang kennt man das ja so vom Gleitschirmfliegen, hat man schon oft erlebt, dass man Wind steht und auf einmal geht es halt wieder vorwärts und es gleitet wieder besser

[00:24:25] und das ist dann immer schlechter geworden und irgendwann kam der Punkt, wo ich insgeheim eigentlich schon wusste, oh oh, ich glaube jetzt wird es das nicht mehr, da über den Grad zu kommen und der war aber extrem wichtig halt für mich. Und anstatt eben diese Konsequenz zu ziehen und zu sagen, okay, es wird nichts mehr, ich weiß es jetzt von meinem inneren Gefühl, wollte ich es halt erzwingen in dem Moment. Und habe gedacht so, ah, das muss doch jetzt gehen, so kurz vor Monaco, wenn ich zurückfliege, dann weiß ich nicht, ob ich nochmal die Thermik erwische und dann bin ich ganz weit hinten da und wenn ich jetzt über den Grad komme, wird es mir halt extrem viel helfen. Und ja, das habe ich eben so fünf Sekunden lang gedacht und dann habe ich gewusst, okay, es wird definitiv



nichts mehr, ich muss jetzt umdrehen. Und das waren aber halt diese fünf Sekunden, die mich eben so viel Höhe verlieren haben lassen, dass ich es nicht mehr geschafft habe,

[00:25:12] habe rückwärts, also ich habe dann umgedreht und war dann auf einmal in so einem Hochplateau gefangen und habe halt gemerkt, dass es extrem eng wird. Also das ist alles, sage ich mal, ganz schnell gegangen und auch das Hochplateau, das war jetzt so eher mehrere hundert Meter und ich sage mal, über wegen zehn Meter oder fünf Meter habe ich es halt nicht mehr raus geschafft. Also es war jetzt nicht so, dass ich da kilometerweise da nicht mehr rauskam, sondern es ging halt extrem schnell, aber nichtsdestotrotz würde ich auch sagen, ganz klar reflektiert rückwirkend, dass ich da fünf Sekunden eigentlich es wusste, dass ich einen Fehler mache und es erzwingen wollte. Und halt da auch einen Fehler gemacht habe demnach.

[00:25:47] **Lucian Haas:** Kratzt sowas dann am Ego? Also hängt man dann da im Baum und denkt so, so ein Depp?

[00:25:52] **Manuel Nübel:** Ja, also ich würde nicht sagen, es kratzt am Ego, aber so ein Depp habe ich sicherlich schon gedacht, ganz klar. Natürlich ist man da sauer auf sich selber, aber ich persönlich verurteile mich halt dafür irgendwie nicht, weil es gibt so viele Entscheidungen zu treffen und ich bin eigentlich sehr zufrieden, wie ich die eigentlich treffe in der Regel.

[00:26:15] Und mir geht es dann eher darum, dass ich halt aus den Entscheidungen lerne und das für mich auch analysiere und mir auch den Fehler eingestehe, dass das halt einfach dumm war, fünf Sekunden lang das erzwingen zu wollen und es dann in der Zukunft besser mache.

[00:26:29] **Lucian Haas:** Bei so X-Alps, wenn die zwei Wochen gehen und man da täglich läuft und fliegt und so, macht man ja ständig neue Erfahrungen. Also auch, wo du wahrscheinlich auch in Flugsituationen kommst, in die du sagst, okay, ich war a räumlich hier noch nie, vielleicht aber auch in Luftmassen, in denen ich mich früher noch nie reingetraut habe, mit Windgeschwindigkeiten fliegen. Also man lernt unheimlich viel Neues ständig dazu. Gleichzeitig muss man schon immer wieder weiterlaufen und hat eigentlich vielleicht gar nicht die Zeit, das immer sofort so zu verarbeiten oder sich da noch Gedanken drüber zu machen.

[00:26:59] Nimmst du dir nach, quasi im Nachgang, nach so einem Red Bull X-Alps irgendwie Zeit, um zu sagen, was habe ich dort eigentlich alles erlebt, um das nochmal so durchzugehen und für dich aufzuarbeiten? Oder sind das einfach nur Erlebnisse, die irgendwo im Umfeld sind, die in deinem Unterbewusstsein dann halt schlummern und die vielleicht irgendwann mal wieder aufpoppen und du sagst, ah, da hatte ich doch schon mal sowas. Das ist dann so die Erfahrung, die im Bauchgefühl dann irgendwo steckt.

[00:27:23] **Manuel Nübel:** Also ich bin kein so ein Typ, der jetzt so viel mit mentalem Coaching und auch schon früher in der Schule, ich war nie einer, der Lust hatte, sich die Sachen aufzuschreiben oder so. Also ich habe es geliebt, wenn ich so ein Skript einfach kriege und das dann quasi so über meinen Kopf halt lernen kann. Und so ähnlich ist es auch ein bisschen beim Gleitschirmfliegen. Also ich glaube, ich bin auch nicht derjenige, der sagt, ich bin auf jeden Fall ein extrem reflektierter Mensch. Ich denke über ganz viele Sachen sehr oft nach und mache mir da Gedanken. Also es ist nicht so, dass das einfach irgendwann dann in der unteren Schublade oder im Unterbewusstsein verschwindet, die ganzen Erlebnisse. Aber ich mache es jetzt nicht so aktiv, wie man es sich vielleicht vorstellen würde jetzt, dass man irgendwie ein Meeting macht mit seinem Supporter und nochmal über alle Fehler und die alle aufschreibt oder so, sondern ich denke mir die, bespreche auch vielleicht manche Sachen mit meinem Supporter,

[00:28:15] aber denke mir die halt für mich selber und suche mir dann die wichtigen Punkte raus, wo ich meine, dass es da Verbesserungspotenzial gibt und versuche die dann eben aktiv anzugehen und dann auch darüber dann schon konkret auch zu sprechen und das auch zu analysieren.

[00:28:30] **Lucian Haas:** Hattest du denn da auch schon mal Erlebnisse, die dir länger nachgehangen sind? Also es gibt ja manchmal so wie traumatische oder andere Erlebnisse, wo man dann lange noch immer mal wieder kommt das so hoch. Man überlegt immer noch nach einer anderen Lösung, die man für irgendeine Situation hätte finden können oder sowas. Gibt es da etwas in deiner X-Alps-Erfahrung, wo du sagst, ja das hat mich dann schon eine ganze Weile beschäftigt?

[00:28:54] **Manuel Nübel:** Lass mich mal überlegen, was könnte es denn da geben? Was mir länger nachgehangen ist, war wahrscheinlich, dass ich 2017 aufgeben musste, weil ich eben davor mit dem Hitzeschlag und vielleicht auch Ernährung und so Probleme hatte und eigentlich in einer ganz guten Veränderung war. Weil ich in einer guten Position war und eigentlich nahe vom Ziel irgendwie auf der einen Seite. Aber auf der anderen Seite war es eben auch gut, weil das, was dann eh kam, das war nicht mehr schön so aus Athletensicht. Das war Laufen oder stabiles Fliegen im Piemont mit Schnaken und sonstigem Zeug, was einem keinen Spaß macht. Von dem her, ja.

[00:29:34] **Lucian Haas:** Aber hast du das dann trotzdem quasi wie als Niederlage erlebt, weil du gibst

[00:29:40] **Manuel Nübel:** auf? Nee, nee habe ich nicht. Nicht wirklich wie als Niederlage erlebt, sondern ja speziell das Jahr 2017. 2015 hatten wir eine Phase eben, ich habe ja das ja mit einem meiner besten Freunde, der Schini, halt drei Jahre gemacht und Josi. Und 2015 hatten wir einmal eine Phase, wo wir uns so ein bisschen angebieft haben, was natürlich schon so, das ist glaube ich völlig normal beim Rennen tatsächlich. Also das muss man jetzt nicht überdramatisieren, aber das hat natürlich das so ein bisschen getrübt,

[00:30:09] dieses Erlebnis. Und 2017 und auch 2019 danach. Aber 2017 war halt das erste Jahr, wo wirklich so perfekt durchgeflowt ist einfach alles vom ganzen Team. Das war einfach ein geniales Erlebnis. Man hat sich einfach die beste Zeit gegenseitig beschert. Und ja, von dem her war es keine Niederlage, sondern eine richtig coole Zeit.

[00:30:29] **Lucian Haas:** Lass uns mal noch einen anderen Aspekt der X-Alps mal anschneiden. Die X-Alps sind ja so ein großes Fest für die Szene, aber letzten Endes eigentlich auch so ein riesiger Marketing-Event. Stört es dich, dass du im Grunde selbst auch letzten Endes viel Geld in die Hand nimmst, um für andere wiederum als Werbefläche zu dienen?

[00:30:51] **Manuel Nübel:** Also konkret auf die Frage geantwortet, nee. Also weil ich habe ja auch meine Vorteile damit.

[00:30:58] Das stört mich so eigentlich nicht. Und prinzipiell auch bei meinen ganzen Sponsoren bis jetzt war es auch immer so, dass ich immer nur Sponsoren hatte, hinter denen ich hundertprozentig stehen konnte. Und ja. Und da sehe ich es eigentlich fast anders. Da denke ich mir so, ich bin eh ein Mensch, der gerne sein Wissen und seine schönen Sachen teilt, sage ich mal. Und wenn ich quasi, das heißt, wenn ich irgendwas Cooles habe, dann habe ich es eh schon oft vielen Leuten so vermittelt und habe irgendwelche Sachen gepostet und habe gesagt, hey, hier, schau doch mal, das ist doch ein cooles Produkt, weil es mir gefallen hat. Und wenn ich dafür noch bezahlt werde, ist da in dem Fall eigentlich eine schöne Sache.

[00:31:36] Manche Sachen, wenn es dann so unauthentisch wird, halt gerade, man ist natürlich auch ein bisschen, ja, nicht gezwungen, aber man muss halt auch für die ganzen offiziellen Partner von den X-Alps eben Fotoshootings machen, mit denen man eigentlich nicht direkt was zu tun hat. Ja, da muss immer ein Auto oder

[00:31:52] **Lucian Haas:** zumindest beim letzten Mal stand immer auf jedem Bild in irgendeiner Kurve, musste immer das Auto noch stehen und so weiter.

[00:31:57] **Manuel Nübel:** Richtig, ja. Also nervt

[00:31:58] **Lucian Haas:** einen das als Athlet manchmal, wo du einfach sagst, ich bin hier gerade Sportler, ich muss Leistung bringen und dann muss ich mich jetzt hier im richtigen Winkel noch zum Licht stellen und sonst was. Damit hinten das Auto ordentlich macht. Ja,

[00:32:09] **Manuel Nübel:** also es kann schon mal nerven, definitiv. Zum Glück haben die Kamerateams da schon auch immer ein ganz gutes Händchen, dass sie einen nicht zu sehr penetrieren mit ihren Bildervorstellungen während dem Rennen. Und das ist halt auch klar, während dem Rennen ist was anderes wie vor dem Rennen, weil vor dem Rennen hat man Zeit, aber während dem Rennen zählt halt eigentlich hauptsächlich das Rennen. Und es kann schon mal nerven, aber es war jetzt nie so schlimm, dass es irgendwie dazu geführt hat, dass ich den Spaß komplett verliere.

[00:32:36] **Lucian Haas:** Diese X-Alps in diesem Jahr sind ja, was Besonderes allein schon, weil sie eine ganz neue Route haben. Es endet halt nicht mehr Monaco. Das klassische, traditionelle Ziel Monaco ist weggefallen, wo alle Leute mal sagen, ich will aber unbedingt Monaco erreichen. Hat für dich damit die X-Alps zumindest von der Vorstellung im

Vorhinein, wer weiß, wie das Erlebnis der ganzen Route dann am Ende ist, aber hat das für dich ein bisschen von dem Reiz genommen oder ist es gerade ein neuer Reiz, dass es jetzt anders ist?

[00:33:04] **Manuel Nübel:** Ja, das ist eine gute Frage. Und das ist auch so ein bisschen, so ein Prozess irgendwie. Aber am Anfang war ich tatsächlich echt enttäuscht, weil ich mir gedacht habe, das heißt Red Bull X-Alps. X steht für eigentlich Cross-Alps, war ja eigentlich ursprünglich, glaube ich mal, so gedacht. Also across the Alps. Und das ist halt nicht mehr wirklich across the Alps, sondern eher ein bisschen durch die Alps und wieder zurück. Und ja, halt auf der einen Seite muss man wirklich sagen, Monaco ist zwar so Chlor-reich, und da schön mit der Promenade, aber nach ein, zwei Stunden in Monaco, wirklich, es braucht nicht länger, da hast du die Schnauze voll. Da unten ist es teuer. Es ist halt auch wirklich sehr einseitig. Also vielleicht, wenn man jetzt viel Kohle hätte, könnte man da groß shoppen gehen.

[00:33:50] Aber wenn man ein paar Mal ins Meer gesprungen ist und noch eine Runde Volleyball da unten gezoxt hat, dann wird es halt irgendwann langweilig. Und fliegertechnisch geht da eh nicht viel. Es ist dann im Hinterland extrem heiß. Also wenn man nicht gerade am Meer liegt, ist es halt heiß. Und ja, also von dem her will man da dann eigentlich immer relativ schnell gehen. Dann ist man schnell wieder weg als Pilot. Und auch allein schon, bis man mal dort ist, eben rein fliegerisch, ist schon, sage ich mal, immer so ein bisschen ein Nervenkitzel. Also es ist halt nicht so, kann natürlich auch so sein Reiz haben. Gerade diese französischen Südalpen und dann auch speziell das Vorland. Also 100 Kilometer vor Monaco fängt es halt an mit so wirklich kleineren Bergen und so viele waldige Täler, wo auch zeitweise komplett unlandbar sind.

[00:34:36] Ja, hat einen Reiz. Und aber auch eine abstoßende Wirkung zugleich. Und ja, also prinzipiell würde ich sagen, dass ich jetzt freue ich mich schon aufs Rennen. Das ist was Neues. Ich freue mich. Die positiven Effekte, die ich nennen würde, wären auf jeden Fall, also wenn jetzt Corona nicht wäre oder wer weiß, wie es ist, bis wir ins Ziel kommen. Aber halt, wenn ich mir vorstelle, dass, wenn man dort landet im Ziel und einfach alle besten Freunde und eine riesengroße Gleitschirm-Community auf einen wartet und vielleicht irgendwie abends ein Konzert wäre oder so, das ist natürlich auch eine richtig geniale Vorstellung für mich. Also das macht halt auch wirklich, zum einen würde ich sagen, dass das fehlende Monaco was vom Wettkampf wegnimmt, weil halt einfach nicht mehr das über die ganzen Alpen geht. Zum anderen glaube ich, dass es aber was zugeben kann, wenn dann eben das Ganze einfach ein bisschen größer oder ein bisschen so halt breientauglicher

[00:35:28] designt werden kann, gerade im Goal, wo halt einfach mehr Events stattfinden können wie in Monaco. Also

[00:35:35] **Lucian Haas:** Goal ist in diesem Jahr Zell am See. Da kann man ja auch richtig ordentlich was machen. Und die ganze Deutsch-Österreich-Schweizer Gleitschirm-Szene hat es auch nicht so weit dahin. Also da könnte also richtig großes Event draus werden. Also so gesehen kommt dann vielleicht auch zumindest das Ende von so einem Red Bull X-Alps mal auch wirklich dort an, wo es eigentlich zumindest von der Szene aus letzten Endes auch hingehört. Da war ja Monaco dann sicherlich deplatziert. Wenn du jetzt die Route selber nimmst, was sind für dich so die Knackpunkte aus deiner Sicht?

[00:36:06] **Manuel Nübel:** Also ich glaube, es gibt auf jeden Fall einen Knackpunkt, so chronologisch durchgegangen. Fängt an bei der Querung über dem Rheintal Richtung Sentes. Ist einfach ein extrem breites Tal, also über 15 Kilometer breit. Das heißt an vielen Stellen sehr schwierig fliegen zu queren. Das ist so die erste Hürde. Dann gibt es Stellen wie der Oberalppass bei Andermatt eben, wo der Föhn durchbricht und eben unter Umständen eben bei manchen Wetterlagen, wo man Nord-Süd, Druckdifferenz hat, eben schnell mal windig extrem werden kann. Dann nächster Punkt würde ich sagen, wäre dann Dorn-de-Oche. Einfach aber nur aus dem Grund, weil ich mich da nicht besonders gut auskenne.

[00:36:49] **Lucian Haas:** Das ist der westlichste Punkt von der ganzen Route, ne?

[00:36:52] **Manuel Nübel:** Ja, ich weiß, Mont Blanc oder Dorn-de-Oche ist so etwa auf gleicher Höhe ost-westlich.

[00:36:59] Und auch das Tal davor eben, ich weiß gar nicht, wie das heißt, das runter nach Martigny vom Genfer See kommt, das ist halt auch recht breit, wenn auch nicht ganz so breit wie das Rheintal. Und dann eben der ganz große Punkt, sage ich mal, ist halt dann von Mont Blanc bis Macanagua. Also quasi südlich am Mont Blanc vorbei und südlich am Matterhorn und am Monte Rosa-Massiv vorbei sind halt einfach alle Täler mit sehr hohen Kränten bestückt, die halt

zeitweise wirklich nicht unter 3000 Meter passierbar sind. Und ja, auf extrem kurzer Fläche halt extrem viele Höhenmeter zu Fuß zu bewältigen wären, wenn es nicht fliegt. Und wenn es fliegt, auch da es nicht immer so einfach ist, da drüber zu kommen.

[00:37:48] **Lucian Haas:** Nun ist ja dieses Jahr wieder das Wetter bisher zumindest nicht so doll. Es liegt noch ziemlich viel Schnee auch wieder, auch teilweise in den Hochalpen noch. Könnte das auch problematisch werden für euch?

[00:38:00] **Manuel Nübel:** Ja, kann definitiv problematisch werden, aber kann auch Vor- und Nachteile haben. Also prinzipiell würde ich mir eher wünschen, dass der Schnee weg ist. Natürlich hin und wieder ist halt auch ein Vorteil, wenn noch so kleine Schneefelder da sind, dann kannst du da rein landen und auch leichter starten. Aber ich dachte eigentlich ehrlich gesagt, dass vor zwei Jahren das schlimmste Jahr gewesen wäre, was so Schnee angeht. Aber ja, jetzt gerade wenn man die Wetterprognosen für die nächsten zehn Tage sich anschaut, das schaut wirklich horormäßig aus. Und ja, so langsam sollte es schon mal ein bisschen warm werden und die Sonne rauskommen, dass der Schnee mal wegtaut, weil sonst wird es vielleicht wirklich deutlich mehr wie vor zwei Jahren.

[00:38:36] **Lucian Haas:** Und wenn du jetzt auch so das Wetter jetzt nimmst, aber auch die ganze Corona-Zeit und sowas, hat dich das oder hat das vielleicht auch genau die anderen anderen Athleten genauso? Meinst du in der Vorbereitung auch, war das ein Handicap?

[00:38:48] **Manuel Nübel:** Ja, definitiv. Also Corona ist gerade, also ich meine, wir sind ja da noch relativ privilegiert, wenn man in den Alpen so oder so wohnt. Aber jetzt auch andere Athleten, die eigentlich im Frühjahr sich gerne die Strecke in den Alpen hätten anschauen wollen, das ging halt aufgrund der Grenzen, Grenzbeschränkungen nicht. Von dem her haben die natürlich einen großen Nachteil. Und auch wir, ja, also es gab keine Wettkämpfe, was für mich immer sehr wichtig ist, einfach um sich ein bisschen warm zu fliegen und wieder reinzukommen. Das hat gefehlt. Und auch die Routenbesichtigung war durch schlechte Wetter definitiv extrem eingeschränkt.

[00:39:28] **Lucian Haas:** Ist dann Google Earth für dich ein klassisches Schlechtwetterprogramm, wo du dann auch immer die Route nachschaust oder machst du das gar nicht so viel? Doch,

[00:39:36] **Manuel Nübel:** doch, natürlich. Google Earth in Verbindung mit Lufträumen, Skyways und so Sachen zur Planung ist sehr wichtig und hilfreich. Was aber auch hilft, speziell für Gegenden, wo man davor noch nie war, ist ein Condor-Simulator. Das ist so ein Segelflugsimulator und das hat wirklich fotorealistische Szenarien. Und da kann man sich dann auch viele Gleitschirmflieger fliegen damit. Also gerade Ferdi Vogel, Erik, Jonas und so viele meiner Freunde fliegen dann halt mit mir die Tasks. Und es hilft zumindest, dass man die Gegend ein bisschen kennenlernt.

[00:40:11] **Lucian Haas:** Das heißt, damit bist du schon Teile von dieser ganzen neuen X-Alps-Strecke auch schon quasi abgeflogen?

[00:40:17] **Manuel Nübel:** Ja, ja. Also eigentlich alle Teile, die ich noch nicht kenne, fliege ich dann halt einfach mehrmals im Condor. Und dann weiß man zumindest so, hinter welchem Berg welche Ritsches und welche Täler kommen und kriegt einfach ein viel besseres Gefühl für die Dimensionen wie jetzt im Google Earth, finde ich.

[00:40:33] **Lucian Haas:** Wenn du sagst, du fliegst da mit anderen zusammen, macht ihr das quasi so als Race und ihr pusht euch gegenseitig? Ja,

[00:40:38] **Manuel Nübel:** war klar.

[00:40:40] Kein Sonntagsausflug im Condor. Nee, nee, wir machen da immer Races und auch, das ist der zweite positive Effekt, auch wirklich der Condor-Simulator hilft einem auch, wettkampftechnische Entscheidungen zu verbessern und es hat wirklich einige Parallelen zum echten Wettkampffliegen. Und da sieht man auch zum Beispiel, dass die guten Piloten auch im Condor meistens dann die Task gewinnen und dann auch vorne mit dabei sind.

[00:41:03] **Lucian Haas:** Was mir in diesem Jahr aufgefallen ist, Advance hat ja so seine Teampiloten vorgestellt, hat gesagt, wir haben zehn Leute, die für uns fliegen gehen und dann irgendwann mal, Wochen später, hieß es, wir haben noch einen Elften. Der Manuel Nübel ist auch dabei. Wieso warst du so ein Nachzügler?

[00:41:19] **Manuel Nübel:** Ach, bei mir war es so ein bisschen, dass ich mir alle Optionen offen halten wollte, relativ lang. Das hat bei mir auch angefangen, ich bin ja die ersten Jahre meiner Wettkampfkariere, also sechs Jahre nur eine Firma geflogen und muss sagen, ich war da sehr loyal und hatte aber wirklich sechs Jahre lang einfach jedes Mal einen Wettkampfnachteil, einen massiven. Daraus resultierend habe ich irgendwann gesagt, mir ist es so viel wert, einfach das beste Material zu fliegen, dass zur Not halt ich auch da ein bisschen Kohle dafür ausbebe, als gerade mal bei anderen Wettkämpfen, wo man eben das nicht so gestellt kriegt normalerweise. Und bin dann jetzt jahrelang

[00:42:00] nicht gebunden geflogen. Also ich konnte mir halt quasi von den Produkten raussuchen, was ich das Beste wollte und habe dafür aber dann halt auch ein bisschen mehr gezahlt, wie jetzt sage ich mal einer, der ein loyaler Firmenpilot ist. Und das habe ich aber auch so in Kauf genommen. Und ja, als diese Xerps war es halt so, dass ich auch relativ lang gewartet habe und auch tatsächlich wegen Corona und Produktionsschwierigkeiten oder Materialschwierigkeiten viele Firmen Probleme hatten, Gurtzüge zu produzieren. Und ja,

[00:42:27] Endeffekt, also an Schirme zu kommen, wäre nicht das größte Problem gewesen, aber eben auch in Verbindung mit Gurtzeugen. Und ja, ziemlich bald habe ich dann eigentlich, oder was heißt ziemlich bald, ich habe dann halt irgendwann

[00:42:39] schon gemerkt und bin dann auch die Ausrüstung von Michel Lacher geflogen, ist ja auch ein sehr guter Freund von mir. Der auch Teilnehmer ist. Genau, der auch bei den Xerps teilnimmt und mit dem seine alte, also die von letztem Jahr, das alte Gurtzeug und den Schirm geflogen und war halt sofort, hat mich sofort sehr wohl gefühlt und wusste halt, okay cool, jetzt muss ich eh mal so langsam was entscheiden und da kann ich halt aufgrund dessen und auch seiner Aussage von dem neuen Material halt wirklich erwarten, dass es dass es kein Griff ins Klo ist, sondern sehr gutes Material ist und ich wirklich da in so einer sehr hohen Wahrscheinlichkeit ein sehr, sehr gutes Equipment habe, ohne dass ich seit davor Probe geflogen bin. Und ja, habe es jetzt auch gekriegt und bin mega happy mit der Entscheidung. Ja.

[00:43:24] **Lucian Haas:** Nun hast du ja schon drei Rennen von diesen Red Bull X-Alps erlebt.

[00:43:30] Wo haben dich diese X-Alps als Pilot, aber vielleicht auch als Mensch am meisten weitergebracht aus deiner Sicht?

[00:43:39] **Manuel Nübel:** Wo räumlich oder wann wo?

[00:43:43] **Lucian Haas:** Wo, also wo persönlich, also wo in deiner Psyche oder als Mensch, also in welchen Bereichen?

[00:43:49] **Manuel Nübel:** Okay, ja, also was mir auch damals das Wettkampffliegen schon sehr viel gelehrt hat und das ist bei den X-Alps nicht anders, ich war auch glaube ich da schon relativ gut vorbereitet bei den X-Alps, ist, dass man mit Höhen und Tiefen umgehen lernt. Finde ich einfach eine sehr wichtige Eigenschaft fürs Leben. Einmal, dass man, wenn man gerade gut läuft, keinen Höhenflug kriegt und abhebt völlig. Und auch andersrum, vielleicht noch wichtiger, wenn es schlecht läuft, dass man auch weiß, es wird wieder besser laufen und somit den Glaube und die Positivität nicht verliert. Und ja, gerade beim Wettkampffliegen ist das halt so ein ganz typisches Beispiel, was wirklich jeder Wettkampfpilot schon unendlich oft durchgemacht hat, ist, dass man halt vielleicht am Anfang von einem Wettkampftask

[00:44:36] super gut dabei ist und himmelhoch jauchzend vorneweg fliegt, kurze Zeit später sich irgendwo verbastelt und verheizt, dann die Welt zusammenbricht und man sich total in den Arsch beißt, dass man so blöd vorneweg geflogen ist und dann aber wieder die Chance kriegt hinten, also dann denkt man, das ganze Pulk und alles fällt, das ganze fällt und der ganze Pulk fliegt, über einen weg und man ist hoffnungslos verloren, alles bricht auf einem zusammen, wenn man jetzt, sage ich mal, irgendwo strafsoren muss und alle dann vielleicht 500 Meter über einen drüber fliegen. Und wenn man aber cool bleibt und die Positivität nicht verliert und halt einfach ans Gute glaubt und auch gute Entscheidungen macht und sich neben nicht nochmal verheizt, sondern halt einfach dann sich nicht aufregt, sondern halt einfach das Beste aus der Situation macht, dann kriegt man so oft einfach wieder Chancen, wieder den Pulk aufzuholen und wieder doch wieder mit zu den Ersten zu gehören.

[00:45:25] Und das ist einfach beim Wettkampf Fliegen so, einfach durchs Wetter und durch verschiedene Faktoren. Das finde ich halt einfach auch voll die wichtige Lehre fürs Leben, dass man, wenn es einem gut geht, vielleicht sich so ein bisschen denkt, hey, vielleicht ist es gerade nicht normal, dass ich jetzt hier das alles so perfekt läuft gerade und sich das auch so ein bisschen einspeichert für Situationen, wenn es einem schlecht geht und dass man sich dann leichter erinnern kann, dass es doch auch gute Seiten gibt und dass es bald wieder kommt. Und wenn es dann wieder kommt, sich vielleicht auch wieder an die schlechte Phase erinnert und sich erinnert, dass es eben, dass man es sich in dem Moment vielleicht gar nicht vorstellen konnte, aber jetzt auf einmal wieder da ist das Gute sozusagen und ja, das hilft einem halt einfach dann im Leben halt einfach das Positiv zu sehen alles.

[00:46:13] **Lucian Haas:** Sind das dann auch Sachen, wo du sagen würdest, in deinem Alltag, wie du jetzt lebst, auch mit deinen Unternehmungen, die du hast, du bist auch Teilhaber von Tandem-Unternehmen und so weiter und was wahrscheinlich auch mit Corona so seine Schwierigkeiten hatte und sonstiges, sind das so Sachen, wo du sagst, okay, ich weiß jetzt, hier gibt es vielleicht gerade ein Tief, aber...

[00:46:32] **Manuel Nübel:** Also ich würde mich schon so beschreiben, dass ich einer bin, der eben auch wenn es mal richtig scheiße läuft und die Fassung verliert, genau aus diesen Erfahrungen eben und da es noch relativ gut positiv bleiben kann. Stell

[00:46:49] **Lucian Haas:** dir jetzt mal vor, du würdest die X-Alps 2021 gewinnen. Würde das dein Leben irgendwie verändern?

[00:46:57] **Manuel Nübel:** Ja, irgendwie verändern wahrscheinlich schon, weil natürlich das der volle Skandal wäre. Ne, vielleicht nicht Skandal, aber es wäre halt extrem krass und das würde natürlich in einer gewissen Weise in die Geschichtsbücher eingehen, das ist schon klar, aber eigentlich weiß ich nicht, ob es so viel, ja, also wenn ich mir das gerade auch vorstelle, irgendwie, ich weiß gar nicht, ob ich es so richtig geil fände, irgendwie, das hat auch sicherlich, das hat auch sicherlich so irgendwelche, es erzeugt halt Druck und ja, im Moment ist alles gerade so schön leicht und ohne zu krassen Druck und das weiß ich auch zu schätzen. Das heißt, das ist aber

[00:47:41] **Lucian Haas:** auch im Grunde eine Vorstellung, mit der du eigentlich gar nicht rechnet? Der Chrigel gewinnt es eh, oder?

[00:47:47] **Manuel Nübel:** Ja, also ich bin da halt realistisch, also ich sehe es so, dass der Chrigel einfach extrem, konstant und gut ist

[00:47:57] und auch noch andere dabei sind, die, sage ich mal, im Durchschnitt wahrscheinlich eher für einen Tick besser sind als ich, aber alles ist möglich, also ausschließen kann man es nicht.

[00:48:06] **Lucian Haas:** Wenn du jetzt in so einer Einordnung machen würdest, von den verschiedensten Athleten, die da jetzt mitmachen und verschiedensten Piloten, wo sind denn vor allem deine besten, deine größten Stärken? Wo du sagst, da spiele ich wirklich im vordersten Drittel, Fünftel oder was auch immer mit.

[00:48:21] **Manuel Nübel:** Ich würde sagen so, also definitiv in der Luft und auch so nicht beim Improvisieren, aber bei dem intuitiven Fliegen, sage ich mal, wenn jetzt, wenn man alle Piloten in einen Topf werfen würde und irgendwo fliegen lassen würde, wo noch keiner da war, glaube ich, wäre ich ganz vorne mit dabei, weil da tue ich mir sehr gut und ja, tue ich mir sehr leicht, das so zu lesen und auch eben gute Entscheidungen ohne extrem viel Vorbereitung zu treffen, wo manch andere Piloten vielleicht es eben durch unendliche Stunden in der Vorbereitung eher machen, bin ich da eher einer, der da vielleicht eher ein bisschen, also ich bin jetzt nicht dauernd am Improvisieren, das sicher nicht, aber ja, da würde ich mir gut tun.

[00:49:05] **Lucian Haas:** Ist das was Angeborenes oder wie kriegt man, gibt es eine Möglichkeit, so eine Intuition zu entwickeln?

[00:49:12] **Manuel Nübel:** Ja sicher, also je mehr man fliegt, umso größer wird die Intuition,

[00:49:19] aber ich denke, das ist schon auch so ein bisschen mein Typ, also es gibt Leute, die einfach immer alles perfekt akribisch planen und vorbereiten müssen und die sind sicherlich in Situationen, wo man improvisieren muss,

eher aufgeschmissen wie Leute, die eh ihr ganzes Leben gerne immer ein bisschen improvisieren oder nicht die allerstrukturiertesten Menschen sind und ja, die tun sich sicher leichter dann, spontan Situationen.

[00:49:47] **Lucian Haas:** Ich würde mit dir kurz mal gerne so als Zwischenschnitt, wir kommen da gleich nochmal zur Intuition nochmal zurück und sowas, aber als kurzer Zwischenschnitt dazwischen, ein kleines kreatives Spiel machen, zur Definition deines Charakters. Okay. Und du darfst mir einfach mal sagen, wie du dich da selber einschätzt. Wenn du eine Automarke wärest, dann wärest du ein?

[00:50:09] **Manuel Nübel:** Audi. VW, VW. Machen wir VW. Warum? Weil das für mich so gerade ein Passat, den ich auch fahre, das ist halt so das richtige Maß an

[00:50:23] Hochqualitativität, also einfach ein Produkt, was nicht schnell fliegt, also kein Billigschrott und aber gleichzeitig relativ günstig und ist sehr praktisch. Das ist das, woraus es für mich ankommt.

[00:50:36] **Lucian Haas:** Und wenn du ein Tier wärest, was wärest du dann?

[00:50:41] Eine Dohle. Eine Dohle. Weil sie so spielerisch ist und einfach fliegt, wo sie gerade Lust hat und wie sie gerade Lust hat? So ein bisschen

[00:50:50] **Manuel Nübel:** das auch. Die genießen das Leben, sind frech, sind spielerisch,

[00:50:57] ja, was hat man, keine Dohle, sind frei komplett, ja, sind leicht, fühlen sich leicht an. Aber ein Vogel muss es schon sein?

[00:51:06] **Lucian Haas:** Ja. Okay. Wenn du wählen dürftest, auf was stehst du mehr? Slow oder Speed Flying?

[00:51:13] **Manuel Nübel:** Speed Flying. Warum? Nicht als Begriff Speed Flying, wie man ihn kennt, aber ich liebe die Geschwindigkeit, das habe ich auch schon oft gesagt. Ich liebe kein Adrenalin und ich liebe kein Stress oder schon gar keine Angst, aber ich liebe es, mit Geschwindigkeit die Geschwindigkeit zu spüren. Ob das beim Kartfahren oder beim Speed Flying oder eben beim Speed Flying mit dem Streckenschirm nah am Hang ist, das taugt mir einfach.

[00:51:41] **Lucian Haas:** Ist das die Geschwindigkeit oder sind Task-Kräfte, die dich reizen?

[00:51:44] **Manuel Nübel:** Beides, das kommt ja mit einher, aber ich würde mal sagen, die Geschwindigkeit ist zuerst und wenn man bei einer Geschwindigkeit eine Kurve macht, dann spürt man auch die G-Kräfte und mit den G-Kräften auch die Geschwindigkeit. Reizt mich beides.

[00:51:58] Welche ist die größte Geschwindigkeit, die du bisher schon mal erreicht hast? Mit dem Gleitschirm. So 120 km/h mit einem kleinen Speed Flyer habe ich mal gelockt.

[00:52:07] **Lucian Haas:** Und mit einem großen Gleitschirm beim Streckenflug oder sonst was?

[00:52:10] **Manuel Nübel:** Du meinst jetzt mit Rückenwind 100 km/h. Wo war das? Das war im Flachland von, ich glaube, Petrajita, wenn ich mich nicht täusche. Spanien.

[00:52:21] **Lucian Haas:** Das heißt, da hattest du 40, 50 km/h Rückenwind und bist da auf dem Streckenflug schnell vorangekommen. Ja, genau.

[00:52:29] Eine Frage dazu. Meine größte Angst beim Fliegen ist?

[00:52:33] **Manuel Nübel:** Sich zu verletzen.

[00:52:34] **Lucian Haas:** Hast du dich schon mal verletzt?

[00:52:36] **Manuel Nübel:** Beim Gleitschirmfliegen nicht.

[00:52:38] **Lucian Haas:** Das heißt, du bist auch ein zwar geschwindigkeitsorientierter und sonstiger Flieger, aber auch ein sehr sicherer Flieger? Oder sicherheitsorientierter Flieger? Ja. Wie wird man ein sicherer Pilot? Es

[00:52:50] **Manuel Nübel:** gibt viele Punkte. Also einmal natürlich durch Können und zum anderen durch Risikoeinschätzung. Man kann es entweder so machen,

[00:53:00] indem man die Gefahren extrem minimiert oder indem man sein Können maximiert und somit den Gefahren gewappnet ist.

[00:53:08] **Lucian Haas:** Und du setzt eher auf Können maximieren? Nein,

[00:53:10] **Manuel Nübel:** nein, nein. Also ich bin wirklich auch einer, der wirklich viele Sachen, also ich sehe das bei so vielen anderen Piloten, die probieren manche Sachen einfach aus und ich denke mir zwar bei manchen Sachen auch, ich müsste es können, aber habe dann einfach zu viel Respekt oder Angst, um es einfach mal so zu probieren. Glaubt man zwar vielleicht nicht, wenn man manche Videos von mir anschaut, aber es ist wirklich so, vielleicht nicht in jeder Situation, aber oftmals.

[00:53:35] **Lucian Haas:** Gibt es Situationen, wo du sagst, da hat mir Angst geschadet? Oder was heißt nicht körperlich geschadet, aber wo du sagst, da stand mir die Angst wirklich im Weg, da hätte ich sie gerne, da wäre ich sie gerne losgeworden?

[00:53:48] **Manuel Nübel:** Ja, ich würde sagen kurzzeitig ja, also auf kurze Sicht, auf lange Sicht vielleicht nein. Das ist wie beim Akrofliegen, ich habe jahrelang rumgetan, bis ich mal, also ich habe immer wieder gestallt,

[00:54:00] also es gab nichts auszusetzen, keinen Grund Angst zu haben und jedes Mal aufs Neue habe ich wieder Angst gehabt vor einem blöden Stollen, obwohl es eigentlich keinen Grund dazu gab und das hat mich definitiv massiv gehemmt, auch gerade beim Akrofliegen und dann auch später bei anderen Manövern war das ähnlich, wo es wirklich keinen Grund gab. Ich hatte zwei Rettungen, bin über Wasser und so weiter und ich war da trotzdem extrem ängstlich und habe mich sehr langsam an die Sachen herangetastet. Auf kurze Sicht denkt man sich da, was bist denn du für ein Schisser, aber auf lange Sicht glaube ich, das habe ich halt einfach gelernt, so die Angst zuzulassen und auch zu sagen, oh ich weiß, es ist zwar nicht rational, aber ich bin eigentlich trotzdem froh, dass ich lieber so ein Typ bin, wie ein anderer, der halt sich zu oft nichts denkt, weil das halt einfach bei so vielen Leuten schon dazu geführt hat, dass halt irgendwann mal was passiert ist, was größer ist.

[00:54:46] **Lucian Haas:** Hast du eine Erklärung für die Angst, wo die bei dir dann herkommt?

[00:54:51] **Manuel Nübel:** Vielleicht, dass ich sehr am Leben hänge oder so, dass ich sehr gerne lebe, also ich liebe das Leben und stelle mir halt das irgendwie, also ich möchte noch länger gesund leben, vielleicht deswegen.

[00:55:03] **Lucian Haas:** Ich habe auch mal gehört, du hättest ab und zu auch mal sogar vor Flügen gekotzt, weil du so aufgeregt warst oder fast panisch davor warst.

[00:55:12] **Manuel Nübel:** Ja, das ist ein sehr gutes Beispiel, wo ich die Angst eben tatsächlich gehasst habe. Das war eben genau Angst

[00:55:21] und Aufregung in Verbindung mit halt einfach das dann erzwingen wollen auch und ja, das war gerade in der Anfangsphase beim Streckenfliegen oft so ein Teufelskreislauf. Da war es mir halt irgendwie ein, zwei Mal durch die Aufregung schlecht irgendwie im Vorfeld und vor den Flügen und dann weiß man das beim nächsten Flugtag schon und ist dann noch mehr aufgeregt, weil man sich denkt, hoffentlich ist jetzt nicht dieses Mal wieder so, dass man nichts frühstücken kann, weil dann kannst du ja nicht lang fliegen und wenn man sich noch mehr aufkriegt, kannst du noch weniger frühstücken und beim nächsten Mal steigert sich das so hoch und da versuchst du dann vielleicht irgendwie noch mit irgendwelchen Aufputsch-Red Bulls oder so dir dann noch vorm Flug reinzuhauen, weil du jetzt weißt, oh, jetzt hast du noch wenig geschlafen und hast eh wenig gegessen, jetzt musst du dich ja irgendwie für den einen Streckenflug irgendwie hochputschen und ja, das hat halt einmal dazu geführt, dass es dann wirklich mir so schlecht wurde am Startplatz, dass ich halt brechen musste, aber ja, ich glaube, dass es halt vielen Leuten eigentlich so geht, dass, oder mehr Leuten,

[00:56:20] dass man da so mit so Ängsten zu tun hat beim Fliegen, weil es halt einfach eine krasse Nummer ist, einfach das Fliegen, so einfach an sich schon, dass es glaube ich ganz normal ist, dass der Körper da, sei es Höhenangst oder Aufregung oder solche Symptome zeigt.



[00:56:36] **Lucian Haas:** Es gibt ja auch so Untersuchungen, wo sie einfach mal gemessen haben, so Pulsfrequenzen von Menschen und auch Blutdruck, also von Fliegern vor dem Start und kurz nach dem Start und sowas und wo eigentlich selbst die professionellen Flieger, also Piloten, jeder hatte vor dem Start immer noch diesen, ja, im Englischen heißt es Arousal, also diese Aufgeregtheit, die dann sich auch dann den

[00:57:00] Stressmessmöglichkeiten und sonstigem dann zeigt. Man kann das wirklich im Blut und im Gehirn dann entsprechend nachweisen. Würdest du sagen, das hat sich aber mit dir mit der Zeit immer weiter entspannt? Also gehst du heute deutlich entspannter an irgendwelche Starts heran oder passiert es dir jetzt noch manchmal, dass du sagst, mir ist eigentlich fast speiübel?

[00:57:18] **Manuel Nübel:** Also ich würde sagen, mir passiert schon manchmal, dass ich aufgeregt bin oder auch, dass ich so eine Angst habe, die mir keinen Spaß macht, definitiv. Dass ich kotzen muss, zum Glück nicht. Und mit der Zeit durch die Routine auch gerade beim Tandemfliegen, wenn man dann mehrere hundert Flüge im Jahr macht, das hilft extrem, um sich da dann wohl zu fühlen, zumindest mir hat es extrem viel geholfen.

[00:57:41] Aber ja, also das Witzige ist auch wirklich, wenn man danach sich mit erfahrenen Piloten unterhält, auch beim Wettkampf, merkt man dann doch, dass man nicht der Einzige ist, der so geht und ja, ich kann da jedem, dem es so geht, nur sagen, dass man sich dafür nicht verteufeln soll. Es geht auch wirklich, dass man diese Art oder dieses

[00:58:03] Kriterium oder Eigenschaft da nicht zu sehr, man sollte es vielleicht einfach zulassen, weil es halt einfach ganz natürlich ist, glaube ich.

[00:58:10] **Lucian Haas:** Wenn jetzt jemand zu dir käme,

[00:58:13] Nachwuchspilot, der sagt, du, ich habe immer so Schiss vor dem Start oder sowas, wie hast du deinen Schiss damit so in den Griff bekommen? Also was kann ich da machen? Was würdest du dem empfehlen?

[00:58:23] **Manuel Nübel:** Also prinzipiell würde ich sagen, Routine hilft halt extrem viel und ja, auch einfach vielleicht werden es auch manchmal begründete Ängste sind, also wenn jetzt einer irgendwelche Erfahrungen gemacht hat, die wirklich gefährlich waren und dadurch vielleicht ein kleines Trauma hat, dann würde ich einfach sagen, am

[00:58:44] Können arbeiten durch Akrobatik, Fliegen hilft meiner Meinung nach extrem viel. Sich mit Leuten auseinandersetzen, die besser sind wie einer und ja, gibt es verschiedene Methoden, Wettkampffliegen einfach sein Können zu verbessern. Was allerdings auch schon ein paar bei der Vergangenheit geholfen hat und das war sehr spannend, also ich hatte mehrere Freunde jetzt, die ich zu einem Hypnotherapeut geschickt habe, der durch Hypnose eben so Ängste genommen hat. Also es war zum Beispiel eine Freundin von mir, die hat gesehen, wie ihr Freund bei einem Gleitschirmunfall eben sich verletzt hat und konnte seitdem nicht mehr selber fliegen. Also die hat komplette Blockade, Angst und so alles gehabt und um es kurz zu fassen, nach der Therapie oder nach zwei Therapien ist sie halt selber wieder

[00:59:31] Tandempilotin geworden, kommerziell. Also nicht nur so, dass sie sich ein bisschen besser fühlt, sondern wie verflogen. Die haben auch wirklich halt extrem gut über den Therapeut halt berichtet und ja, ich glaube mit so Hypnosachen kann man schon auch einiges erreichen. Hast du selber sowas schon mal gemacht? Ja, wegen was anderes. Alles Training oder sowas? Wegen was anderem war ich mal bei dem Therapeut tatsächlich und das war aber irgendwie leider so, oder was heißt leider, dass ich dann eigentlich beim Vorgespräch, nach dem Vorgespräch ging es mir so gut, dass ich dann eigentlich zu der eigentlichen Hypnosesitzung zu der ich hätte kommen sollen, habe ich mir angeschaut und habe gesagt, du ich kann dir gerade echt nicht mehr sagen, was mein Problem damals war. Wir verschieben es mal, aber ich glaube ich brauche dich gerade nicht mehr. Und aber habe dann eben da schon beim Vorgespräch halt, das hat mir auch wirklich schon geholfen, bin ich überzeugt und habe halt schon gemerkt, dass das halt einfach wie ein Tier, das einem erklärt, kein Hokus Pokus ist und dass der Typ halt sehr kompetent und seriös ist und habe daraufhin eben, das kam übrigens auch vom Achim Joos, der Typ, zu dem tatsächlich, genau zu dem Therapeut Ramadani in Ulm,

[01:00:31] der Hypnotherapeut und der Achim Joos, weiß nicht, ob ihr ihn noch kennt. Flugschule, Freiraum und so weiter. Genau, der ist ja ganz früher, ganz lange und sehr erfolgreich mit dem Olli Rössl, der jetzt bei uns Tandem fliegt, Nationalmannschaft flogen und der hat mir eben erzählt, dass die auch mehrere Leute hatten, die dann zu dem gegangen

sind, aufgrund solchen Ängsten. Auch da sieht man, dass es auch in der Nationalmannschaft oft mal sowas sein kann und das ist da wirklich, das ist nicht ganz Unnormales und dass die damals eben auch schon gute Erfahrungen mit ihm gemacht haben und ja, aufgrund dessen habe ich eben die anderen da hingeschickt und die haben auch sehr positive Erfahrungen gemacht. Hat geholfen.

[01:01:11] **Lucian Haas:** Lass uns zum Abschluss jetzt nochmal so ganz klein wenig nach vorne schauen. Dein großes Ziel jetzt erstmal sind ja die X-Alps, die sind dann aber Mitte Juli spätestens, ein bisschen früher noch, auf jeden Fall vorbei. Was kommt für dich danach?

[01:01:27] **Manuel Nübel:** Was kommt für mich danach? Tandem fliegen. Ja, das war jetzt eine lange Durchzeit hier mit Corona und ja, jetzt machen zwar die Bergbahnen und wahrscheinlich dürfen wir ab 21.05. fliegen, Bergbahn machen auf, aber jetzt in der Endphase werde ich nicht viel Tandem fliegen können und nicht viel Geld verdienen und da hat man jetzt eine lange Durchstrecke gehabt, das heißt nach den X-Alps werde ich schon schauen müssen, dass ein bisschen Geld reinkommt mit Tandem fliegen.

[01:01:53] **Lucian Haas:** Der Gavin McClurg, der ja auch seinen eigenen Podcast Cloud-Based Mayhem hat, der hat so nach den letzten X-Alps auch davon erzählt, dass er so psychisch in ein tiefes Motivationsloch im Grunde gefallen ist, weil er sagte, X-Alps, das war so eine intensive Zeit, sowohl die Vorbereitung als auch der Wettbewerb selber, da steckt man so tief im Leben und Erleben drin und danach ist er erstmal so mit, ja was will ich jetzt eigentlich noch? Hast du sowas auch mal erlebt?

[01:02:21] **Manuel Nübel:** Ne, nach den X-Alps hatte ich zwar ein Motivationsloch, dass ich jetzt nicht weiter trainiert habe und weil halt einfach da bei mir so ein bisschen ein anderer Abschnitt dann angefangen hat, das hat auch so ein bisschen einen Nachteil, dass ich es halt selten geschafft habe oder nie geschafft habe, komplett durchzutrainieren, zwei Jahre, sondern nach den X-Alps hat dann eben viel wieder das Tandem fliegen angefangen, habe dann auch so ein bisschen mehr easy living mal C übernachtet oder so Sachen gemacht und halt nicht mehr die Priorität auch auf den strikten Trainingsplan gehabt und das ist da schon eingerissen, was das Training angeht, aber ich habe es nie bereut oder so, weil es halt einfach für mich dann andere Sachen gab oder auch mit der Selbstständigkeit, das liebe ich nach wie vor, auch da zu arbeiten und mir macht meine Arbeit extrem viel Spaß, sei es Tandem fliegen, sei es das Organisieren und

[01:03:13] ja, das war dann halt danach angesagt.

[01:03:17] **Lucian Haas:** Was gibt es bei dir noch außer dem Fliegen?

[01:03:20] **Manuel Nübel:** Ja, eben die Firma Vogelfrei, dann Ach, die hat aber

[01:03:25] **Lucian Haas:** auch mit Fliegen wieder zu tun. Ach so, ja,

[01:03:27] **Manuel Nübel:** okay, außer dem Fliegen, stimmt. Dann neben Fliegen, ich boulder in letzter Zeit sehr gern, also das macht mir extrem viel Spaß

[01:03:35] und meine Freundin, die fliegt nicht, am Haus, im Garten, mit Bio-Gemüse seit letztem Corona eben habe ich eine große Passion für für kleine Pflanzen gefunden. Du baust

[01:03:51] **Lucian Haas:** selber dein Bio-Gemüse an, was machst du dann?

[01:03:53] **Manuel Nübel:** Ja, genau, in unserem Garten und ja, halt mit meinen Freunden auch Sachen unternehmen, Radfahren oder so, Radtouren finde ich genial, auch mal reisen, aber da ist dann meistens schon der Gleitschirm dabei. Jetzt noch

[01:04:06] **Lucian Haas:** weiter, weiter Ausblick in die Zukunft, stell dir vor, du bist irgendwann mal Opa, hast Enkel, welche Flieger-Story würdest du ihnen, von denen, die du jetzt bisher so erlebt hast, welche Flieger-Story wäre die, die du ihnen am liebsten gerne erzählen würdest?

[01:04:22] **Manuel Nübel:** Hm, also ich habe gerade viele im Kopf, ich überlege gerade nur welche so die, hm, ist echt so ein bisschen schwierig zu sagen, vielleicht, eine war wirklich 2015, wo ich vier Monate davor den Kniescheibenbruch hatte und wirklich fast alle Ärzte oder halt viele gesagt haben, dass ich nie im Leben 100 Kilometer am Tag laufen kann,

weil es war klar, dass diese Achterzerklatschen an sich, dass so ein Stahldraht gerüsch in der Kniescheibe bleiben wird, also das war fix fürs Rennen und wenn man das auf dem Röntgenbild gesehen hat, die hat zwei Zentimeter vorne und hinten rausgeschaut, wie so Stahlpinsel, da hätte ich nie im Leben gedacht, dass du da 100 Kilometer laufen kannst, was ich tatsächlich dann einmal am Stück sogar gemacht habe während dem Rennen und ich habe halt gesagt, ja, mache ich das Beste draus, ich mache jetzt mal mit, um Erfahrung zu sammeln für die nächste Episode und starte dann halt dort voll durch, aber ich lasse mir jetzt nicht im Ansatz schon versauen, sondern ich mache einfach das Beste draus und wenn ich nach ein, zwei Tagen aufgeben muss, dann ist es immer noch besser, wie gar nicht mitmachen und dann bin ich tatsächlich nach Monaco gekommen, sogar als Neunter, was wirklich alle

[01:05:29] Erwartungen übertroffen hat und ja, war schon eigentlich eine ziemlich coole Sache, dass das dann so gut funktioniert hat.

[01:05:37] **Lucian Haas:** Das heißt, das ist die Geschichte, wie ich mit einer mit Draht geflickten Kniescheibe 1000 Kilometer über die Berge nach Monaco kam. Sozusagen, ja. Manuel, eine sehr schöne Geschichte. Danke dir für deine Erzählung. Ich wünsche dir vor allem viel, viel Erfolg bei den X-Alps, aber vor allem viel Spaß und oberste Prämisse, bleib heile. Dankeschön. Bei der ganzen Geschichte. Ja, das ist das Wichtigste. Und ja, weiter mit Bauchgefühl, viel Intuition, immer in der Luft. Auf jeden Fall viel Spaß dabei.

[01:06:08] **Manuel Nübel:** Vielen Dank, Lucian.

[01:06:14] **Lucian Haas:** Das war Manuel Nübel im Gespräch mit Lucian Haas. Wenn du nun Manuels Abenteuer bei den X-Alps besonders nah verfolgen willst, dann solltest du am besten seine Instagram - und Facebook-Kanäle abonnieren. Diese und noch weitere Links zu hier angesprochenen Themen findest du in den Shownotes zu dieser Podcast-Folge in meinem Blog Lu-Glitz.

[01:06:36] Wenn dir diese Folge gefallen hat, dann höre und empfehle Podz-Glitz doch weiter. Du findest alle Podcast-Folgen auf Lu-Glitz und Soundcloud. Sie stehen auch in bekannten Audiokatalogen wie Spotify, iTunes, Google Podcasts etc. Natürlich kannst du Podz-Glitz auch im Podcatcher deiner Wahl abonnieren. Zum Schluss noch einmal die Anregung und Bitte. Falls du es nicht eh schon bist, dann werde doch zum Förderer von Lu-Glitz und Podz-Glitz. Damit trägst du dazu bei, dass ich dir auch in Zukunft noch mehr hintergründige Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens präsentieren kann. Denn als freier Journalist liebe ich auch von der Arbeit an beziehungsweise den Einnahmen aus diesen Projekten. Die Höhe deines Förderbeitrags kannst du ganz frei wählen. Ganz nach dem Motto, du darfst geben, was dir so ein Angebot wert ist und fair erscheint.

[01:07:25] Wenn du nun unsicher bist und denkst, herrje, was gebe ich denn da? Dann kannst du dich einfachheitshalber und unverbindlich an folgendem Vorschlag orientieren. Einen Euro pro Podcastfolge und zwei Euro pro Lesemonat auf Lu-Glitz. Natürlich kannst du gerne erst ein paar Folgen hören und über Monate hinweg Lu-Glitz lesen und dann einen gesammelten Beitrag leisten. Zahlungen sind ganz einfach bei 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

Manuel Nübel takes part in the Redbull X-Alps for the fourth time in 2021. He has already learned a lot for life from the competition, as well as from flying in general.

Anyone who has been following the Redbull X-Alps a bit more closely for years will surely have noticed one name: Manuel Nübel. The German pilot from Kempten im Allgäu first participated in the Hike-and-Fly competition in 2015 with a kneecap that had been broken only months prior and patched with wire. He finished in a respectable ninth place. In 2017, everything went well, but shortly before the end, he had to give up due to heatstroke and an exhausted body. In 2019, Manuel finished fifth, where, shortly before Monaco, he literally flew over several competitors still running on the ground with a gallant flight over unlandable terrain.

He will compete again this summer, when the starting gun for the Redbull X-Alps 2021 in Salzburg falls on June 20.

In the well-over-an-hour conversation that we recorded five weeks before the start, the now 33-year-old tells what fascinates him so much about this race.

I speak with Manuel about, among other things, the fun the X-Alps brings him, but also about fears and his handling of risk. We talk about what it is like to become a promotional projection surface for sponsors as an athlete, and what he has learned from such extreme races for his normal life.

So it's about more than just the X-Alps. Manuel also talks about the youthful and rapidly successful beginnings of his flying career, his love for speed; panic attacks before flights and why he would like to be a hooded crow as an animal.

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

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

Music for this episode:

Song: Airborne | Artist: Quincas Moreira

No Copyright Audio Library, Download: <https://www.youtube.com/watch?v=cjUBMB0to-k>

- Manuel's website (no longer completely up to date, Manuel mainly uses Insta and Facebook today)

Links:

- on Facebook: <https://www.facebook.com/ManuelNuebel/>
- on Instagram: [https://www.instagram.com/manuel\\_nuebel/?hl=de](https://www.instagram.com/manuel_nuebel/?hl=de)
- Website: <https://www.manuel-nuebel.de/>
- Vogelfrei: <https://www.vogelfrei.de/>
- Pilot page: <https://www.redbullxalps.com/athlete/manuel-nuebel-1.html>
- RC Aerobatics: [https://www.youtube.com/watch?v=\\_B2sqpigELY](https://www.youtube.com/watch?v=_B2sqpigELY)

Source: <https://lu-glitz.blogspot.com/2021/05/podz-glitz-57-der-nubeltater.html>

## Transcript

[00:00:16] **Manuel Nübel:** That's already the case with normal paragliding, but with X-Alps it's just a bit more intense. If you think about it, before you were a pilot and went on vacation and tried to see some country or a region, you'd walk through the city five times and only see a tiny fraction. But with paragliding, you only go to one soaring spot, take off once, and see it from above, seeing in five minutes as much as others probably see in one or two days. And it's the same with X-Alps; you come across the lowest alpine pastures, lakes, hike up the mountains, walk through cities, and see everything from above. You're really getting to know almost the entire Alps very well by now, that you really know your way around and know what it looks like there, and yeah, the experiences alone are something you don't really get in any other sport or at any other event, I think.

[00:01:17] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, the Lu-Glidz podcast.

[00:01:20] **Manuel Nübel:** Stories from the cosmos of paragliding.

[00:01:24] **Lucian Haas:** Today with Manuel Nübel and Lucian Haas on the mic.

[00:01:31] For those who have been following the Red Bull X-Alps more closely over the years, one name has surely stood out. Manuel Nübel. The German pilot from Kempten in Allgäu first took part in the hike-and-fly competition in 2015 with a kneecap that had only been broken months earlier and was patched with wire. He finished in a respectable ninth place. In 2017, everything went well, but shortly before the end, he had to give up due to heatstroke and an exhausted body. In 2019, Manuel finished fifth, where, shortly before Monaco, he literally flew over several competitors still running on the ground with a brilliant flight over unlandable terrain. This summer, he is competing again. On June 20th, the starting gun for the Red Bull X-Alps 2021 will fire in Salzburg.

[00:02:20] In the hour-long conversation we recorded in mid-May—five weeks before the start—the 33-year-old told us what fascinates him so much about these races. I talk with Manuel about the fun the X-Alps provide him, but also about his fears and how he handles the risk. We talk about what it's like for an athlete to become a billboard for sponsors and what he has learned from such extreme races for his normal life. So, it's about more than just the X-Alps. Manuel also talks about his youthful and rapidly successful beginnings in his aviation career, his love of speed, panic attacks before flights, and why he would like to be a common buzzard if he were an animal.

[00:03:05] Before we get to that, however, let me just give a small disclaimer. Lu-Glidz and Podz-Glidz don't just fall from the sky. As a professional freelance journalist, I put a lot of heart and a lot of working hours into this. At the same time, my independence is very important to me. That's why I don't finance the blog and podcast through advertising, hidden sponsorship, or fixed subscription fees, but solely through voluntary viewers. This is how I can receive contributions from my listeners and readers. Payments are easily possible via PayPal or bank transfer. You can find all the necessary data on my blog Lu-Glidz, specifically on the Support page.

[00:03:47] Manuel, what is a Knuffel?

[00:03:51] **Manuel Nübel:** You really dug deep into the archives for that one. That was one of my first self-built model planes. A small aerobatic aircraft. I was a bit younger back then, and maybe that's how the name Knuffel came about.

[00:04:09] **Lucian Haas:** What do you mean by a bit younger?

[00:04:12] So

[00:04:13] **Manuel Nübel:** 15 years younger.

[00:04:14] **Lucian Haas:** 15 years younger than today, or were you 15 years old back then?

[00:04:18] **Manuel Nübel:** No, exactly 15 years younger than today, or actually even more, is what's striking me right now. More like 20 years younger. I must have been about 13 when I designed it.

[00:04:28] **Lucian Haas:** So, back then you were flying models intensively. How did you get into model flying?

[00:04:34] **Manuel Nübel:** That's always been kind of a dream of mine. I started with model cars really early on—I'd guess I was about 5 or 6, maybe even younger—and I was fascinated by it. And then I really badgered my parents for several years because I absolutely wanted a model plane, because it was such a massive dream. I always imagined it as

being so cool, just letting a plane fly completely free and being able to control it completely in three dimensions in the air. And it really took some years, but eventually they realized that it wasn't just a little phase of mine, but a serious dream, and they made it possible for me. And yeah, then I was in the model aircraft club and with other people I hung out with,

[00:05:21] they helped me keep diving deeper into the subject.

[00:05:25] **Lucian Haas:** You were a German youth champion again. In which discipline, actually?

[00:05:29] **Manuel Nübel:** That was Aeromusical, which means artistic swimming to music in the hall. That means you have a routine, I think two or three minutes long, that you can mix together beforehand, and then you have to perform a choreography, an artistic swimming maneuver, to that music. And it's all about being as synchronized with the music as possible. The difficulty level of the maneuvers is also decisive, as is the entertainment factor. And yeah, there are various criteria by which it's then judged.

[00:05:58] **Lucian Haas:** Did you use your Knuffel for that?

[00:06:01] **Manuel Nübel:** Yes, I think... I've flown Aeromusical for several, I've definitely flown it for about six years, so I don't know one hundred percent, but in the initial phase, that was the ultimate thing, and I strongly suspect that I flew with that one too. In the hall.

[00:06:16] **Lucian Haas:** ...was it with music. Yeah. Then it wasn't really a big plane. How do you imagine something like that? It's probably terribly light, isn't it?

[00:06:25] **Manuel Nübel:** Yes, it's really extremely light. So it's a small model made of hard foam, which means it only weighs about 130, 150 grams. It has a small electric motor on the front and a small battery, and it's controlled over three axes, so it's fully capable of aerobatics and the motor has about three times as much thrust as the part weighs. So you can also climb vertically very quickly and, yeah, so there are basically no limits in terms of flight physics. It can do everything a real plane can do outside and even much more.

[00:07:03] **Lucian Haas:** I had a Podz-Glidz episode once. That was number 45, I think, with Paul Seren, a flight instructor who is also a model aircraft pilot. However, he doesn't do indoor music models powered by motors; instead, he builds special sailplane models that aren't remote-controlled but are set up so that they fly on their own—he launches them, but then they have to fly by themselves, so he can launch them with a rubber band launcher or something like that. They are set up so that they can basically center themselves in thermals and such. And he says he learned an enormous amount from that, which also concerns wing constraints and wing settings and so on. What did you learn from model aircraft flying that gives you something for paragliding today?

[00:07:44] **Manuel Nübel:** Yes, I'd say an extreme amount as well. So, the thing Paul did, I actually knew about that from model flying back then too. Those are free flyers. They aren't actively controlled; they're more technically set up beforehand and then fly on their own in certain ways depending on how you set them up. What I did exclusively was remote-controlled flying. And with that, it's like you're controlling it directly the whole time. And I have to say, I learned a lot from that too, because you actually know pretty well what a plane feels like—or what it looks like—when it's just about to stall. And even though you're controlling it with the remote stick, it's like there's some kind of connection to the plane.

[00:08:29] And you know exactly, if I pull any harder, you can see on the plane how it, for example, sags or the airflow stalls. And through that, you get a feeling that you can then transfer very well to real flying. And of course, you've also completely internalized all the basics of flight physics. And yeah, so you simply already know a lot more than someone who has never done model flying.

[00:08:57] **Lucian Haas:** So you've basically had your model aviation career there. But how did you get into paragliding?

[00:09:02] **Manuel Nübel:** Yeah, it was actually quite funny because I had a good buddy, Patrick, who I did a lot of model aviation with back then. I pulled off many things, many projects, over several years. And he came from the

Swabian Alb and always told me he was originally a sailplane pilot too. I wasn't, because I was more from Karlsruhe, and there aren't many slopes there. And neither was the place where I lived later. Where I lived, in Babenhausen in the Allgäu, it was, let's say, only possible sporadically. But for him, that was his main background.

[00:09:33] **Lucian Haas:** Gliding means flying models on the slope.

[00:09:35] **Manuel Nübel:** let. Exactly, in the ridge lift. And there were often paragliders nearby as well. And he had always told me about the so-called hang gliders back then. And one day he just showed up and said, yeah, hey, I'm starting paragliding now. And asked if I wouldn't like to join in too. And funnily enough, I didn't really feel like it at all. And he said, oh, I don't know, another hobby. I'd rather stick to model flying. I'm actually still having a lot of fun with that. And then he just started his training. And three weeks later, he somehow had his own equipment. And yeah, he had just finished the basic course and came over. And as luck would have it, it was just a good day that allowed for ridge flying in our area. And then he just hooked me up on some tiny little practice slope.

[00:10:20] And yeah, it went really well. I mean, you could work on a few meters right from the start. Taking off. And that was the immediate moment I knew, like, I definitely have to do this too. There was no doubt left at all. And then I signed up for the course. From that point on, I was completely hooked and never stopped, I was totally passionate about it. That

[00:10:43] **Lucian Haas:** So, since then, did you only have paragliding on your mind, or were you still flying models in parallel?

[00:10:50] **Manuel Nübel:** Yeah, well, it's like, of course, the main priority was really paragliding. I was still flying models, though. I also had a company that I lived off of at the time and had to fulfill my duties there as well. But it became, as I just said, bit by bit more of an obligation than fun. At some point, my heart was burning for paragliding and only occasionally for model flying. Plus, it also bit into each other a bit, since the fragile model planes I had constructed before—and that we also sold with the company—actually clashed with heavy paragliding equipment on vacation. Consequently, one or another plane got crushed during a vacation. And then, yeah, at some point it just becomes less fun.

[00:11:36] And later on, and I still do this today, I flew these paraglider models by Sascha Rentl. And that's still something I enjoy a lot because you can try things out with them that you might not dare to do in real life. Or you can just fly around a bit at the site beforehand, do some acrobatics with the model glider. And you can also put them into the harness yourself. You can even, if you've already landed on an alpine meadow and then flown there with a real paraglider, because they are completely flexible and stable. I still do that today too.

[00:12:12] **Lucian Haas:** How old were you when you started paragliding?

[00:12:15] **Manuel Nübel:** I was around 17 at the end of that.

[00:12:17] **Lucian Haas:** You also started competing quite competitively relatively soon. You took part in competitions. By then, I believe you had already been German champion twice and were in the national team. Looking back at that time, what do you see as your biggest or biggest sporting achievements?

[00:12:38] **Manuel Nübel:** Yes, well, I would definitely say that the first World Cup win was an absolute milestone.

[00:12:43] **Lucian Haas:** That was in Turkey, right?

[00:12:45] **Manuel Nübel:** Yes, exactly. And yeah, that went over five days. So, winning a competition with one task, that's still doable. A lot of luck can be involved there. But it was five good tasks that we flew. Of course, luck is still involved. You don't have to kid yourself about that. But it was just really cool to actually win a complete competition like that. Yeah, that. And then with the Hike & Fly, definitely, I'd say, coming to Monaco is already such a big milestone. I don't know what's bigger now, coming to Monaco for the first time or the second time. And then finishing in fifth place now, I don't know. Monaco was always the goal.

[00:13:26] **Lucian Haas:** Monaco is now, of course, okay, Red Bull X-Alps. That's where we are now with the topic of what's naturally at the top of your list again soon. In June, you're starting the Red Bull X-Alps for the fourth time. In an

interview in the DHV-Info, the last one that just came out, you said—I'll just quote you—you don't do the X-Alps for money and fame, but because you don't have that much money. Why then? I mean, what is your motivation to participate in a competition like that?

[00:13:56] **Manuel Nübel:** So at the beginning, I'd say it was maybe the motivation, or largely the motivation, that it's simply the biggest paraglider hike & fly competition there is and that it simply poses the biggest hurdle or the biggest challenge to oneself. And it also starts in training, really pushing through the endurance routes for over a year beforehand. Yes. It's endurance training where some people really can't imagine how much work that actually is and how much perseverance you really need there. Right up to—or actually starting with—the decision, because everyone who deals with the X-Alps, every pilot knows what can come your way and that you can simply end up in situations where you need extremely good nerves, an extremely strong mindset, and extreme, yes, decisions have to be made.

[00:14:50] And yeah, when I actually signed up in 2015, it took me three tries. I mean, I didn't sign up, I just decided in my head that I was going to do it. And then I'd think again, oh no, oh no, whenever I heard some stories about people falling asleep in flight or somehow flying backwards into a storm, fleeing the storm, or something like that, I'd think, no, why are you doing this to yourself? No, come on, that's way too dangerous. I'd stop again. Then sometime a few months later, I'd think, oh come on, you really have to do it. You've got this. And then I'd back out again. It was only on the third time that I said, okay, and now I tell everyone immediately so that I can't back out anymore. And I only really realized what the X-Alps are during my first participation. And because of that, it's actually become, maybe a bit, something else for me.

[00:15:36] So at the beginning, it was really just this intense sporting competition, ambition and, yeah, just the competition. And then, through this experience of competing, it became more about the experience and the adventure afterwards. Because, well, the time was really so intense in all the episodes. And just the impressions, they completely blow any imagination out of the water. And also just the fun or these positive impressions you can take away with you afterwards and during the race. That's why I do it again every time. And, yeah, of course there's still a sporting ambition involved. Definitely. But, yeah, I wouldn't say that I approach it in a less athletic way now,

[00:16:22] In the later episodes. But the motivation also comes more from other areas where, let's say, the sporting side isn't the only deciding factor.

[00:16:34] **Lucian Haas:** You just mentioned fun. What exactly is the fun in the X-Alps for you?

[00:16:39] **Manuel Nübel:** Yeah, I don't know if "fun" is maybe the best word for it, but still, I'd say it starts as soon as the race begins. You think to yourself, yeah, finally, all that organization time, training time is over, finally starting to run. And then I do the whole race. You run through beautiful areas. You run on mountains. Sometimes you have peace. You have your team. You also have hustle sometimes. You have to work with your team, in the air. You can battle with others, yeah, measure yourself, feel the speed, tactical decisions, yeah. Those are all things that I enjoy extremely much. Then, of course, the impressions, the successes, and actually the defeats too. Like, right now, for example, if you were on the ground and did something wrong and then get back up again—those highs and lows are all emotions that somehow shape you and, in the end, definitely give you a lot.

[00:17:39] **Lucian Haas:** Mhm. There's such an enormous intensity involved. Yes. I mean, you feel that intensity of life because you've compressed everything into two weeks. From, yeah, like you said, the highs and lows and everything in between.

[00:17:51] **Manuel Nübel:** Or also, for example, that you just—well, that's already the case with normal paragliding, but with X-Alps it's just a bit more intense. If you think about it, before you were a pilot and you went on vacation and tried to see some country or a region, you'd walk through the city five times and only see a tiny fraction. But with paragliding, you only go to a soaring spot once, take off once, and see it from above, and you see as much in five minutes as others probably see in one or two days. And, uh, with X-Alps it's also like that: you pass the lowest alpine huts, hike up the mountains, walk through cities, and see everything from above, and you're really getting to know almost the entire Alps very well by now, that you really know your way around and also know what it looks like there. And, yeah, the experiences alone are also again



[00:18:38] what I think you just don't get in any other sport or at any other event.

[00:18:42] **Lucian Haas:** Fun can turn into something serious, too. So, what about the risk with an experiment like this? How do you deal with that?

[00:18:50] **Manuel Nübel:** Yeah, how do I deal with it? Well, in principle, I'm the type of guy who has more fear than necessary, I think. So, I sometimes have these blockages, and in the past, it was really extreme or intense, in any case, that I actually knew I could do many things and, actually, when I thought about things logically and rationally, there really were no reasons to see an increased danger. But still, every time I got into the situation where I had to do it or something, that inner fear just prompted me to make a safe decision. And sometimes it was maybe a bit too safe, or what does that mean, too safe might not exist, but like, where you then think afterwards, when you're standing on the ground, oh man, now all the others are flying on again and there actually was no reason to have such fear.

[00:19:43] But still, I think in hindsight, or generally speaking, that it's not actually a bad thing, because it simply prevents—or rather, protects you from—ending up in dangerous situations too often.

[00:20:00] And fundamentally, I'd say that the more routine you have,

[00:20:06] yes, the more confident and clear you can become in making those decisions and assessing what you're doing right now, how well you're doing it, and how much risk you're exposing yourself to.

[00:20:21] **Lucian Haas:** Well, there's certainly a danger with the X-Alps because everyone kind of pushes each other, and then you dare to go flying in certain weather conditions, and with strong winds and so on, they say, "Yeah, he's still flying anyway, so I should too, otherwise he'll totally leave me behind" and stuff like that. Looking back at the previous X-Alps—you've done three now—how often did you feel like you were pushing your own limits? Where you'd say, "I wouldn't do this now," but you just block it out, like "I have to do this."

[00:20:53] **Manuel Nübel:** I'd say, actually, I can't think of any situations off the top of my head where I pushed past my limits because someone else did.

[00:21:04] What definitely happened during the X-Alps, which I know for sure, is that I pushed past my limits without wanting to. For example, that was back in 2015, when I just didn't know the Southern Alps in France that well. Yeah. And on top of that, it was an extremely intense day. And yeah, I just flew into a little trap where, in hindsight, it's totally logical that there's a very strong valley wind nozzle there. And I was just constantly flying backwards at a peak of three kilometers, it was 38 km/h backwards. Okay. And that's certainly one of those things where you'd first think, wow, completely over the top, 38 km/h backwards, there's not much control left. At that moment, it was actually a relatively safe situation.

[00:21:51] I didn't have much fear or panic in that situation, for example, because I actually saw pretty quickly, okay, there are large meadows behind me, which is a big safety factor there. And the day before, I also—that was also in the French Alps—where I also got into very strong valley winds. And in the days leading up to it, you just learned to read very well how much wind is on the ground. And so, when I went so fast—it happened in a flash, from flying forward to flying backward—it lasted for a few seconds or a few minutes. But then I quickly looked at the ground and already saw that the wind on the ground isn't so tragic that I'm going to land completely uncontrollably, but I was able to assess it like that. And that's how it was, I landed almost standing, and in the end, I just made sure that I didn't miss the meadow behind me.

[00:22:39] I basically spiraled off before the meadow and landed safely there. But I'd rather say that I didn't consciously accept that—I mean, I didn't consciously accept it—but it can always happen because you're dependent on the weather and nature. Or other pilots, even very good ones; Chrigel told me, for example, that he also once had a sink rate of 18 meters, 18 meters per second, which sounds completely crazy. Gavin McClurg had it that day too, in that same ballpark. And you imagine that as being extremely intense. And yeah, you don't really want to get into that, but sometimes it just happens. And exactly,

[00:23:23] that's maybe a bit of the residual risk that plays a role, even if you stay extremely true to yourself.

[00:23:30] **Lucian Haas:** You also crashed during that race back then—not completely, but you ended up crashing in the end. But that wasn't during this flight where you flew backwards.

[00:23:39] **Manuel Nübel:** No, that wasn't during that flight. Ah yes, that's a good example maybe. That was a situation where I probably wasn't true to myself, actually. What do I mean by not true? Well, that was when I clearly knew, just before I crashed, that I wasn't listening to my logical mind anymore—which, for those who don't know, was just before Monaco, I could already see the sea and some cirrus clouds were coming in a bit, and I could still turn nicely on a ridge and wanted to fly over one incision, over another. And suddenly, all of a sudden, I hit some pretty strong wind, and in the beginning, you know that from paragliding, you've experienced it many times that you hit wind and suddenly it starts moving forward again and glides better.

[00:24:25] and it just kept getting worse, and eventually came the point where I secretly already knew, oh oh, I don't think I'm going to make it over the ridge, but it was extremely important for me. And instead of drawing that conclusion and saying, okay, it's not happening, I know it now from my gut feeling, I wanted to force it in that moment. And I thought, ah, it has to work now, so close to Monaco, if I fly back, I don't know if I'll catch the thermals again and then I'll be way behind, and if I make it over the ridge now, it will help me extremely much. And yeah, I thought that for about five seconds, and then I knew, okay, it's definitely not happening, I have to turn around now. And it was those five seconds that made me lose so much altitude that I didn't make it.

[00:25:12] I turned around and was suddenly trapped in this high plateau and realized it was getting extremely tight. So, all of this happened, let's say, very quickly, and the high plateau was like several hundred meters, and I'd say I couldn't get out of it by more than ten or five meters. So it wasn't like I was stuck for kilometers, it happened extremely fast, but nonetheless, I would say, reflecting clearly in hindsight, that for those five seconds I actually knew I was making a mistake and wanted to force it. And consequently, I made a mistake there as well.

[00:25:47] **Lucian Haas:** Does something like that hurt your ego? Like, do you end up hanging there in the tree thinking, "What an idiot?"

[00:25:52] **Manuel Nübel:** Yeah, I wouldn't say it hurts my ego, but I definitely thought, "What an idiot," quite clearly. Of course, you're angry at yourself, but personally, I don't really judge myself for it because there are so many decisions to make and I'm actually very happy with how I usually make them.

[00:26:15] And for me, it's more about learning from those decisions, analyzing them for myself, and admitting that it was just stupid to try and force it for five seconds, so that I can do it better in the future.

[00:26:29] **Lucian Haas:** With something like X-Alps, when it goes on for two weeks and you're running and flying every day, you're constantly making new experiences. So, you probably also find yourself in flight situations where you think, okay, I've never been in this area before, or maybe in air masses I never dared to enter before, flying with certain wind speeds. You're constantly learning so much new stuff. At the same time, you always have to keep moving and might not actually have the time to process it all immediately or think about it further.

[00:26:59] Do you take some time after something like a Red Bull X-Alps, like as a follow-up, to say what you actually experienced there, to go through it all again and process it for yourself? Or are they just experiences that stay somewhere in the background, slumbering in your subconscious, and maybe pop up again sometime and you say, oh, I've had something like that before. That's the kind of experience that stays tucked away in your gut feeling.

[00:27:23] **Manuel Nübel:** I'm not the type of person who does a lot of mental coaching—even back in school, I was never one who enjoyed writing things down or anything like that. I loved it when I just got a script and could learn it by heart. It's somewhat similar with paragliding. I don't think I'm the type to say I'm definitely an extremely reflective person. I think about many things very often and give them a lot of thought. So, it's not like all those experiences just disappear into the bottom drawer or the subconscious at some point. But I don't do it as actively as you might imagine, like having a meeting with your supporter to write down all the mistakes or something; rather, I think about them and maybe discuss some things with my supporter,

[00:28:15] but I just think about them for myself and pick out the important points where I think there's room for improvement, and then I try to actively address those and talk about them specifically and analyze them as well.

[00:28:30] **Lucian Haas:** Did you have any experiences back then that stuck with you for a long time? You know, sometimes there are traumatic or other experiences where it keeps coming back to you for a long while. You're still thinking about another solution you could have found for a certain situation or something like that. Is there anything in your X-Alps experience where you'd say, yeah, that occupied my mind for quite a while?

[00:28:54] **Manuel Nübel:** Let me think, what could there be? What stuck with me for a long time was probably having to give up in 2017 because I'd had issues with heatstroke and maybe nutrition and stuff beforehand, and I was actually in a really good phase of change. Because I was in a good position and actually close to the goal on one hand. But on the other hand, it was also good because what came next wasn't nice from an athlete's perspective anymore. It was running or stable flying in Piedmont with snails and other stuff that isn't fun. So, from that perspective, yeah.

[00:29:34] **Lucian Haas:** But did you still experience that as a defeat, because you're giving...

[00:29:40] **Manuel Nübel:** did? No, no, I didn't. I didn't really experience it as a defeat, but yeah, specifically the year 2017. In 2015, we had a phase—I did it for three years with one of my best friends, Schini, and Josi. And in 2015, we had a phase where we were bickering with each other a bit, which is of course, I think, completely normal in racing actually. I mean, you don't have to overdramatize it now, but it did of course cloud things a bit,

[00:30:09] that experience. And 2017, and also 2019 afterwards. But 2017 was the first year where everything from the whole team just flowed perfectly. It was just a brilliant experience. Everyone just gave each other their best time. And yeah, from that perspective, it wasn't a defeat, but a really cool time.

[00:30:29] **Lucian Haas:** Let's touch on another aspect of the X-Alps. The X-Alps is such a huge festival for the scene, but ultimately it's also a massive marketing event. Does it bother you that you're basically putting a lot of money into it yourself, just to serve as advertising space for others in the end?

[00:30:51] **Manuel Nübel:** So, to answer your question specifically, no. Because I have my own advantages from it too.

[00:30:58] It doesn't really bother me that much. And in principle, with all my sponsors until now, it's always been like this: I've only ever had sponsors that I could stand behind one hundred percent. And yeah. And I actually see it almost differently. I think to myself, I'm a person who likes to share my knowledge and my nice things, let's say. And if I have something cool, I've already shared it with many people many times and posted some things and said, hey, look here, this is a cool product because I liked it. And if I get paid for that, then in that case, it's actually a nice thing.

[00:31:36] Some things, when they get so unauthentic, well, of course you're a bit, yeah, not forced, but you also have to do photoshoots for all the official partners of the X-Alps, with whom you don't actually have anything to do directly. Yeah, there always has to be a car or

[00:31:52] **Lucian Haas:** at least last time, there was always a car in some curve in every picture, you always had to have the car standing there and so on.

[00:31:57] **Manuel Nübel:** Right, yeah. So it's annoying

[00:31:58] **Lucian Haas:** As an athlete, you sometimes just say, I'm a sportsman right now, I have to perform, and then I have to position myself at the right angle to the light or something. Just so the car looks good from the back. Yeah.

[00:32:09] **Manuel Nübel:** Well, it can be annoying, definitely. Luckily, the camera teams always have a good touch and don't penetrate you too much with their shot ideas during the race. And that's clear, during the race it's different than before the race, because before the race you have time, but during the race, the race is what actually matters. It can be annoying, but it's never been so bad that it's caused me to lose all the fun.

[00:32:36] **Lucian Haas:** This year's X-Alps is something special just because they have a completely new route. It doesn't end in Monaco anymore. The classic, traditional destination of Monaco is gone, where everyone used to say, I absolutely have to reach Monaco. For you, at least in terms of the initial idea—who knows what the experience of the

whole route will be like in the end—did that take away some of the appeal, or is it actually a new appeal because it's different now?

[00:33:04] **Manuel Nübel:** Yeah, that's a good question. And it's also kind of a process. But at the beginning, I was actually really disappointed because I thought, this is the Red Bull X-Alps. X actually stands for Cross-Alps, I think that was the original idea. So, across the Alps. And it's not really across the Alps anymore, but more like through the Alps and back again. And yeah, on one hand, you have to say that Monaco is rich in glamour, and it's nice with the promenade, but after one or two hours in Monaco, really, it doesn't take longer than that, you're fed up. It's expensive down there. It's also really very one-sided. So maybe if you had a lot of cash, you could go on a big shopping spree there.

[00:33:50] But if you've jumped into the sea a few times and played another round of volleyball down there, it eventually just gets boring. And from an aviation perspective, not much happens there anyway. It's extremely hot in the hinterland. So if you're not lying right by the sea, it's hot. And yeah, from that perspective, you actually want to move relatively quickly. As a pilot, you're quickly gone again. And even just getting there, purely from an aviation standpoint, is always, I'd say, a bit of a thrill. So it's not like... of course, it can have its appeal. Especially these French Southern Alps and specifically the foothills. So 100 kilometers before Monaco, it starts with really smaller mountains and so many wooded valleys that are sometimes completely unlandable.

[00:34:36] Yes, it has an appeal. But at the same time, it also has a repelling effect. And yeah, so in principle, I'd say that I'm already looking forward to the race. It's something new. I'm excited. The positive effects I would mention would definitely be, well, if Corona wasn't a thing or who knows what it's like until we reach the finish line. But if I imagine that when you land at the finish and all your best friends and a huge paraglider community are waiting for you, and maybe there's a concert in the evening or something, that's of course a really great idea for me too. So that's what it does, on one hand I'd say that the lack of Monaco takes something away from the competition, because it just doesn't go over the entire Alps anymore. On the other hand, I think it can add something if the whole thing is just a bit bigger or a bit more accessible.

[00:35:28] designed, especially in the goal, where more events can simply take place than in Monaco. So

[00:35:35] **Lucian Haas:** Goal is in Zell am See this year. You can do some really big things there. And the whole German-Austrian-Swiss paragliding scene isn't that far from there either. So it could turn into a really huge event. From that perspective, maybe at least the end of a Red Bull X-Alps will actually reach the place where it ultimately belongs, at least from the scene's point of view. Monaco was certainly misplaced. If you take the route yourself now, what are the sticking points from your perspective?

[00:36:06] **Manuel Nübel:** So, I think there's definitely a sticking point, going through it chronologically. It starts with the crossing over the Rhine Valley towards Senten. It's just an extremely wide valley, over 15 kilometers wide. That means in many places, it's very difficult to fly across. That's the first hurdle. Then there are places like the Oberalppass near Andermatt, where the Föhn breaks through and, depending on the weather conditions—where you have a north-south pressure difference—it can quickly become extremely windy. The next point I'd say would be Dorn-de-Oche. Simply because I don't know that area particularly well.

[00:36:49] **Lucian Haas:** That's the westernmost point of the entire route, right?

[00:36:52] **Manuel Nübel:** Yeah, I know, Mont Blanc or Dörnigletscher are at about the same altitude east-west.

[00:36:59] And also the valley before that—I don't even know what it's called—the one coming down from Lake Geneva towards Martigny; that's also quite wide, though not quite as wide as the Rhine Valley. And then the big point, I'd say, is from Mont Blanc to Macanagua. So, basically, south of Mont Blanc, and south of the Matterhorn and the Monte Rosa massif, all the valleys are lined with very high slopes that are sometimes impassable below 3,000 meters. And yeah, you'd have to cover an extreme amount of altitude on foot over a very short distance if you're not flying. And even if you are flying, it's not always that easy to get over there.

[00:37:48] **Lucian Haas:** Well, the weather hasn't been that great so far this year, at least. There's still quite a lot of snow, even partly in the high Alps. Could that also become problematic for you?

[00:38:00] **Manuel Nübel:** Yes, it can definitely become problematic, but it can also have advantages and disadvantages. So, in principle, I'd rather the snow be gone. Of course, every now and then it's also an advantage if there are still small snowfields left, because then you can land in them and also start more easily. But honestly, I actually thought that two years ago was the worst year regarding the snow. But yeah, right now, if you look at the weather forecasts for the next ten days, it looks really horrific. And yeah, it should slowly start getting a bit warmer and the sun should come out so the snow melts, because otherwise it might really be significantly more like two years ago.

[00:38:36] **Lucian Haas:** And if you take the weather into account now, but also the whole Corona period and all that, did that affect you, or did it maybe affect the other athletes just as much? Do you think it was a handicap during the preparation as well?

[00:38:48] **Manuel Nübel:** Yes, definitely. I mean, regarding Corona, we're still relatively privileged if you live in the Alps or something like that. But other athletes who would have liked to check out the routes in the Alps in the spring—that just wasn't possible due to the border restrictions. From that perspective, they obviously had a big disadvantage. And us too, yeah, there were no competitions, which is always very important for me just to get some warm-up and get back into it. That was missing. And route scouting was also definitely extremely limited due to the bad weather.

[00:39:28] **Lucian Haas:** Is Google Earth a classic bad-weather program for you, where you always check the route, or do you not do that much? Well,

[00:39:36] **Manuel Nübel:** Yes, of course. Google Earth in combination with airspaces, Skyways, and stuff like that for planning is very important and helpful. But what also helps, especially for areas where you've never been before, is a Condor simulator. It's a soaring simulator and it has really photorealistic scenarios. And you can fly a lot of paragliders with it. So, specifically Ferdi Vogel, Erik, Jonas, and so many of my friends fly the tasks with me. And it helps, at least, to get to know the area a bit.

[00:40:11] **Lucian Haas:** So that means you've already basically flown parts of this whole new X-Alps route?

[00:40:17] **Manuel Nübel:** Yeah, yeah. So, for all the parts I don't know yet, I just fly them several times in the Condor. And then at least you know which ridges and valleys come after which mountain, and you just get a much better feel for the dimensions, like in Google Earth, I think.

[00:40:33] **Lucian Haas:** When you say you fly there with others, do you do it like a race and push each other? Yeah,

[00:40:38] **Manuel Nübel:** was clear.

[00:40:40] It's not a Sunday outing in Condor. No, no, we always do races there and, that's the second positive effect, the Condor simulator also really helps you improve your competitive decisions and it really has some parallels to real competitive flying. And you can also see, for example, that the good pilots usually win the task in Condor as well and are then among the leaders.

[00:41:03] **Lucian Haas:** What I noticed this year is that Advance introduced their team pilots, saying they have ten people flying for them, and then eventually, weeks later, they said they have an eleventh. Manuel Nübel is also included. Why were you such a late addition?

[00:41:19] **Manuel Nübel:** Oh, for me, it was a bit like I wanted to keep all my options open for a relatively long time. That started with me—during the first years of my competitive career, I flew for only one company for six years, and I have to say, I was very loyal, but I really had a competitive disadvantage every single time for those six years, a massive one. As a result, I eventually said to myself that flying the best equipment is worth so much to me that, if necessary, I'll spend a bit more money on it, especially at other competitions where you don't normally get that kind of setup. And then for years now...

[00:42:00] I didn't fly with a fixed contract. So I could basically pick out whatever products I wanted as the best ones, but I did pay a bit more for them, as I'd say, than someone who's a loyal company pilot. And I accepted that. And yeah, with these Xerps, it was like I waited relatively long, and actually because of Corona and production or material issues, many companies had problems producing harnesses. And yeah,

[00:42:27] Ultimately, getting gliders wouldn't have been the biggest problem, but specifically in combination with harnesses. And yeah, pretty soon I actually—or what does "pretty soon" mean, I eventually—

[00:42:39] I already noticed that and I also flew Michel Lacher's gear, who is a very good friend of mine. He's also a participant. Exactly, he also takes part in the X-Alps and I flew with his old one—the one from last year—the old harness and the glider, and it felt great right away, it made me feel very comfortable immediately. And I knew, okay cool, I have to make a decision soon anyway, and based on that and also his statement about the new material, I can really expect that it's not a shot in the dark, but very good material, and that there's a very high probability I have very, very good equipment without having test-flown it beforehand. And yeah, I've got it now and I'm super happy with the decision. Yeah.

[00:43:24] **Lucian Haas:** Well, you've already experienced three of these Red Bull X-Alps races.

[00:43:30] From your perspective, where did these X-Alps help you the most as a pilot, but maybe also as a human being?

[00:43:39] **Manuel Nübel:** Where spatially, or when?

[00:43:43] **Lucian Haas:** Where, I mean personally, where in your psyche or as a human being, in which areas?

[00:43:49] **Manuel Nübel:** Okay, yeah, so what competitive flying taught me a lot back then—and it's no different with the X-Alps, I think I was already relatively well-prepared for the X-Alps—is that you learn to deal with ups and downs. I find that to be a very important life skill. For one thing, when things are going well, you don't get a high on it and completely take off. And also the other way around, maybe even more importantly, when things are going badly, you also know that it will get better again, and thus you don't lose faith and positivity. And yeah, especially in competitive flying, it's such a typical example that every competitive pilot has already gone through infinitely many times, is that maybe at the beginning of a competitive task

[00:44:36] is doing great and flies ahead with the highest spirits, then a short time later gets stuck somewhere and messes up, and then the world collapses and you totally beat yourself up for flying ahead so stupidly, but then you get the chance again at the back—so you think the whole group and everything falls apart, the whole thing falls apart and the whole group flies over you and you're hopelessly lost, everything is collapsing on you, if you, let's say, have to take a penalty somewhere and everyone then maybe flies over you 500 meters above. But if you stay cool and don't lose your positivity and just believe in the good and also make good decisions and don't mess up again, but just don't get upset and instead just make the best of the situation, then you often just get chances again to catch up with the group and to be among the first again.

[00:45:25] And that's just how competitive flying is, simply through the weather and various other factors. I think that's also a really important life lesson: that when things are going well, you might think to yourself, "Hey, maybe it's not normal that everything is going so perfectly right now," and store that away for when things are going badly. That way, it's easier to remember that there are also good sides and that they'll come back soon. And when they do come back, you might remember the bad phase and recall that, well, you couldn't even imagine it at the time, but suddenly the good stuff is back again. And yeah, that just helps you see the positive side of everything in life.

[00:46:13] **Lucian Haas:** Are those also things where you would say, in your everyday life, how you live now, with your ventures—you're a partial owner of Tandem-Unternehmen and so on, which probably also had its difficulties with Corona and other things—are those things where you say, okay, I know there might be a low point right now, but...

[00:46:32] **Manuel Nübel:** So, I'd describe myself as someone who, even when things go really shitty and I lose my cool, can still stay relatively positive because of those experiences. Imagine...

[00:46:49] **Lucian Haas:** Imagine for a second that you win the X-Alps 2021. Would that change your life in any way?

[00:46:57] **Manuel Nübel:** Yeah, it would probably change things somehow, because of course that would be a total scandal. No, maybe not a scandal, but it would be extremely intense and it would obviously go down in the history books in a certain way, that's clear, but actually I don't know if it would be that... yeah, I mean, if I imagine it right now, somehow, I don't even know if I'd find it really cool, somehow. It would certainly... it would certainly create some kind of pressure, and yeah, at the moment everything is so nice and easy without any extreme pressure, and I appreciate that. That means, but

[00:47:41] **Lucian Haas:** Is it basically a scenario you don't actually expect? Chrigel wins anyway, right?

[00:47:47] **Manuel Nübel:** Yeah, well, I'm being realistic here, I mean I see it as Chrigel just being extremely, consistently good

[00:47:57] and there are also others involved who are, let's just say, probably a tad better than me on average, but anything is possible, so you can't rule it out.

[00:48:06] **Lucian Haas:** If you were to categorize yourself among all the different athletes and pilots participating, where would your best, your greatest strengths be? Where would you say you're really playing in the top third, top fifth, or whatever?

[00:48:21] **Manuel Nübel:** I'd say, well, definitely in the air and also not in terms of improvising, but with intuitive flying—let's say, if you were to throw all the pilots into a pot and have them fly somewhere where no one has ever been, I think I'd be right at the front. Because I'm very good at that, and yeah, it's very easy for me to read it that way and make good decisions without an extreme amount of preparation, whereas some other pilots might do it through endless hours of preparation; I'm more the type who... well, I'm not constantly improvising, certainly not, but yeah, I'd do very well there.

[00:49:05] **Lucian Haas:** Is that something you're born with, or how do you get it—is there a way to develop that kind of intuition?

[00:49:12] **Manuel Nübel:** Yes, for sure, the more you fly, the greater your intuition becomes,

[00:49:19] But I think that's kind of my type too. There are people who just have to plan and prepare everything perfectly and meticulously, and in situations where you have to improvise, they're probably more thrown off than people who enjoy improvising a bit all the time or aren't the most structured people, and yeah, they definitely find it easier to handle spontaneous situations.

[00:49:47] **Lucian Haas:** I'd like to do a quick little interlude with you—we'll get back to intuition and all that in a moment—but as a short interlude in between, let's do a little creative game to define your character. Okay. And you can just tell me how you see yourself. If you were a car brand, what would you be?

[00:50:09] **Manuel Nübel:** Audi. VW, VW. Let's go with VW. Why? Because for me, that's like a Passat, which I also drive—it's just the right balance of

[00:50:23] High quality, so just a product that doesn't fly off the shelves, meaning it's not cheap junk, but at the same time it's relatively affordable and very practical. That's how it comes across to me.

[00:50:36] **Lucian Haas:** And if you were an animal, what would you be?

[00:50:41] A seagull. A seagull. Because it's so playful and just flies wherever it feels like and however it feels like? Just a bit like that.

[00:50:50] **Manuel Nübel:** that too. They enjoy life, they're cheeky, they're playful,

[00:50:57] Yeah, what do you have, no Dohle, they're completely free, yeah, they're light, they feel light. But does it have to be a bird?

[00:51:06] **Lucian Haas:** Yeah. Okay. If you had to choose, which do you prefer? Slow or speed flying?

[00:51:13] **Manuel Nübel:** Speed Flying. Why? Not as the term Speed Flying as people know it, but I love the speed, I've said that many times before. I don't love adrenaline and I don't love stress or fear at all, but I love feeling the speed with speed. Whether it's karting or Speed Flying, or Speed Flying with a glider close to the slope, I just enjoy it.

[00:51:41] **Lucian Haas:** Is it the speed or is it the G-forces that appeal to you?

[00:51:44] **Manuel Nübel:** Both, they go hand in hand, but I'd say the speed comes first, and when you make a turn at a certain speed, you also feel the G-forces, and with the G-forces, you feel the speed. Both appeal to me.

[00:51:58] What's the highest speed you've ever reached? With the paraglider. I once clocked about 120 km/h with a small Speed Flyer.

[00:52:07] **Lucian Haas:** And with a large paraglider during a cross-country flight or something else?

[00:52:10] **Manuel Nübel:** You mean with a tailwind of 100 km/h. Where was that? That was in the lowlands of, I think, Petrajita, if I'm not mistaken. Spain.

[00:52:21] **Lucian Haas:** That means you had 40, 50 km/h of tailwind and made good progress on the cross-country flight. Yes, exactly.

[00:52:29] A question about that. My biggest fear when flying is?

[00:52:33] **Manuel Nübel:** Getting injured.

[00:52:34] **Lucian Haas:** Have you ever gotten injured?

[00:52:36] **Manuel Nübel:** Not in paragliding.

[00:52:38] **Lucian Haas:** That means you're a speed-oriented pilot and everything else, but also a very safe pilot? Or a safety-oriented pilot? Yes. How do you become a safer pilot? It

[00:52:50] **Manuel Nübel:** there are many points. So, on one hand, naturally through skill, and on the other through risk assessment. You can do it either way,

[00:53:00] either by minimizing the dangers extremely or by maximizing your skills and thus being prepared for the dangers.

[00:53:08] **Lucian Haas:** So you're more about maximizing your skills? No,

[00:53:10] **Manuel Nübel:** No, no. I mean, I'm really one of those people who... well, I see it with so many other pilots; some people just try things out, and while I think to myself about some things, "I need to be able to do this," I just have too much respect or fear to just give it a try. You might not believe it if you watch some of my videos, but it's really like that—maybe not in every situation, but often.

[00:53:35] **Lucian Haas:** Are there situations where you'd say your fear actually hindered you? Or not physically hindered, but where you'd say your fear really stood in your way, and you would have liked to get rid of it?

[00:53:48] **Manuel Nübel:** Yeah, I'd say in the short term, yes, but in the long term, maybe not. It's like with Akrofliegen, I kept doing it for years until I... I mean, I kept stalling,

[00:54:00] I mean, there was nothing to complain about, no reason to be afraid, and every single time I was afraid of a stupid stall again, even though there was actually no reason for it, and that definitely held me back massively, especially with Akrofliegen, and then later with other maneuvers it was similar, where there really was no reason. I had two rescues, I'm over water and so on, and I was still extremely anxious and approached things very slowly. In the short term, you think to yourself, what kind of coward are you, but in the long term, I think I just learned to let that fear in and also to say, oh I know, it's not rational, but I'm actually glad that I'm the type of guy who is like that, rather than someone who just doesn't think enough, because for so many people that has simply led to something bigger happening eventually.

[00:54:46] **Lucian Haas:** Do you have an explanation for the fear, where does it come from for you?



[00:54:51] **Manuel Nübel:** Maybe it's that I'm very attached to life, or that I really love living—I love life and I just imagine it somehow, like I want to live healthily for much longer, maybe that's why.

[00:55:03] **Lucian Haas:** I also heard that you'd sometimes even throw up before flights because you were so excited or almost panicked about them.

[00:55:12] **Manuel Nübel:** Yeah, that's a very good example of where I actually hated the fear. That was exactly fear.

[00:55:21] and excitement combined with just wanting to force it, and yeah, especially in the initial phase of cross-country flight, it was often like a vicious cycle. I felt sick a couple of times because of the excitement, sort of beforehand and before the flights, and then you already know that for the next flight day and you're even more excited because you think, hopefully it won't be like that again this time where you can't eat breakfast, because then you can't fly for long, and if you get even more worked up, you can eat even less breakfast, and next time it escalates like that, and then you maybe try to somehow give yourself some kind of kick with some Red Bulls or something before the flight, because now you know, oh, you've slept little and haven't eaten much, now you have to somehow pump yourself up for that one cross-country flight, and yeah, that once led to me actually feeling so sick at the launch site that I had to vomit, but yeah, I think it's actually like that for a lot of people, or more people,

[00:56:20] that you deal with such fears when flying, because flying is just such an intense thing, just in itself, that I think it's completely normal for the body to show symptoms like that, whether it's a fear of heights or excitement or something similar.

[00:56:36] **Lucian Haas:** There are also studies where they simply measured things like heart rates and blood pressure, for example, of pilots before takeoff and shortly after, and where even the professional pilots—the pilots—everyone still had this, well, in English it's called arousal, this state of excitement, which then also...

[00:57:00] ...stress measurement methods and such, it shows. You can actually prove it in the blood and the brain accordingly. Would you say that you've become more relaxed over time? I mean, do you approach any given takeoff much more calmly today, or does it still happen sometimes where you're like, I'm actually almost about to puke?

[00:57:18] **Manuel Nübel:** I'd say it still happens to me sometimes that I get excited or that I have this kind of fear that isn't fun at all, definitely. That I have to throw up—thankfully, I don't. And over time, through the routine, especially with tandem flying when you're doing several hundred flights a year, that helps extremely to feel comfortable; at least it's helped me a lot.

[00:57:41] But yeah, the funny thing is, when you talk to experienced pilots afterwards, even during competitions, you realize you're not the only one who feels this way. And yeah, I can only tell anyone who feels like that not to beat themselves up over it. It's also really about this kind of or this

[00:58:03] ...criterion or characteristic, you shouldn't let it get to you too much; maybe you should just allow it, because I think it's just completely natural.

[00:58:10] **Lucian Haas:** If someone came to you now,

[00:58:13] junior pilot who says, "Look, I'm always so scared of takeoff or something, how did you get your fear under control? So what can I do? What would you recommend to him?"

[00:58:23] **Manuel Nübel:** So, in principle, I'd say routine helps extremely much, and yes, maybe sometimes they are even justified fears. So, if someone has had experiences that were really dangerous and maybe has a small trauma because of that, then I would just say, at

[00:58:44] can work through Akro; in my opinion, flying helps extremely much. Dealing with people who are better than you, and yes, there are different methods, like competition flying, to improve your ability to be. However, something that has already helped a few in the past and was very exciting—so I had several friends now whom I sent to a hypnotherapist who removed fears through hypnosis. For example, one of my friends saw how her boyfriend got injured in a paraglider accident and hasn't been able to fly herself since. So she had a complete block, fear, and all that, and to put it briefly, after the therapy—or after two therapies—she's able to fly herself again.

[00:59:31] became a commercial tandem pilot. So, not just that she felt a bit better, but like she'd flown away from it. They also gave really great feedback about the therapist, and yeah, I think you can achieve quite a bit with hypnosis stuff. Have you ever done something like that yourself? Yeah, for something else. Training or something? I actually went to that therapist for something else, but unfortunately, it was kind of like... or what I mean by unfortunately is that after the initial consultation, I felt so good that when I looked at the actual hypnosis session I was supposed to attend, I said, "Look, I really can't tell you what my problem was back then. Let's postpone it, but I don't think I need you anymore." But even during that initial consultation, it really helped me, I'm convinced of that, and I already noticed that it's just like an animal explaining something to you, not some hocus pocus, and that the guy is very competent and serious. And that came from Achim Joos, by the way—the guy I actually went to, exactly, that therapist Ramadani in Ulm,

[01:00:31] the hypnotherapist and Achim Joos—I don't know if you guys still know him. Flight school, Freiraum, and so on. Exactly, he was very early on, for a long time, and very successful with Olli Rössl, who is flying tandem with us now, flew for the national team, and he told me that they also had several people who went to him because of such fears. You can see there that even in the national team, something like that can happen often, and it's really not entirely abnormal, and that they had already had good experiences with him back then, and yeah, based on that, I sent the others there and they also had very positive experiences. It helped.

[01:01:11] **Lucian Haas:** Let's take a small look ahead to the very end. Your big goal right now is the X-Alps, which will be over by mid-July at the latest, maybe even a bit earlier. What comes for you after that?

[01:01:27] **Manuel Nübel:** What comes after for me? Tandem flying. Yes, it's been a long stretch here with Corona, and yeah, now the mountain lifts are opening and we'll probably be allowed to fly from May 21st, but in this final phase, I won't be able to do much tandem flying and won't be making much money, and since I've had a long stretch now, that means after the X-Alps I'll have to make sure that some money comes in with tandem flying.

[01:01:53] **Lucian Haas:** Gavin McClurg, who also has his own podcast Cloud-Based Mayhem, talked about how he basically fell into a deep motivational hole after the last X-Alps, because he said X-Alps was such an intensive time, both the preparation and the competition itself—you're so deep into the living and experiencing of it—and afterwards he was like, "Yeah, what do I actually want to do now?" Have you ever experienced something like that?

[01:02:21] **Manuel Nübel:** No, after the X-Alps I did have a motivation slump where I didn't train anymore, and it's just that a different chapter started for me. It also has the downside that I rarely, if ever, managed to train completely for two years; instead, after the X-Alps, I started tandem flying again a lot, did a bit more easy living like camping or stuff like that, and the strict training plan was no longer the priority. That's a real blow in terms of training, but I never regretted it or anything, because there were just other things for me, or also with being self-employed—I still love working there and my job makes me extremely happy, whether it's tandem flying, organizing, and

[01:03:13] Yeah, that's what was on the agenda after that.

[01:03:17] **Lucian Haas:** What else do you have going on besides flying?

[01:03:20] **Manuel Nübel:** Yes, exactly, the company Vogelfrei, then Oh, but that one has

[01:03:25] **Lucian Haas:** to do with climbing again. Oh, right, yes,

[01:03:27] **Manuel Nübel:** Okay, besides flying, that's right. So besides flying, I've really enjoyed bouldering lately, it's been extremely fun for me.

[01:03:35] And my girlfriend doesn't fly; she's at the house, in the garden, with organic vegetables. Since the last Corona, I've discovered a big passion for small plants. You grow

[01:03:51] **Lucian Haas:** grow your own organic vegetables, what do you do then?

[01:03:53] **Manuel Nübel:** Yeah, exactly, in our garden and yeah, doing things with my friends too, like cycling or something—I think bike tours are great—also traveling sometimes, but then the paraglider is usually involved. Now, for...

[01:04:06] **Lucian Haas:** ...further, further outlook into the future, imagine you're a grandpa one day, you have grandkids, out of all the flying stories you've experienced so far, which one would be the one you'd most like to tell them?

[01:04:22] **Manuel Nübel:** Hmm, well, I have a lot in my head right now, I'm just trying to think of which ones... it's actually a bit difficult to say. Maybe, one was really in 2015, where I had a patellar fracture four months before. Almost all the doctors, or at least many of them, said that I could never run 100 kilometers a day in my life because it was clear that these "back-slaps" in themselves—that a steel wire would remain in the patella—so that was a done deal for the race. And if you saw that on the X-ray, it was sticking out two centimeters from the front and back like steel brushes; I never would have thought in my life that you could run 100 kilometers with that. But I actually did it in one go during the race, and I just said, "Yeah, I'll make the best of it, I'll join in now to gain experience for the next episode," and then I just went for it full throttle. But I'm not going to let myself get ruined right at the start; I'm just making the best of it, and if I have to give up after one or two days, it's still better than not participating at all. And then I actually made it to Monaco, even in ninth place, which really...

[01:05:29] exceeded, and yeah, it was actually a pretty cool thing that it worked out so well.

[01:05:37] **Lucian Haas:** So, that's the story of how I got to Monaco over the mountains for 1000 kilometers with a kneecap patched up with wire. So, basically, yeah. Manuel, a very beautiful story. Thank you for your narration. I wish you, above all, lots and lots of success at the X-Alps, but especially lots of fun and, the top priority, stay safe. Thank you so much. For the whole story. Yes, that's the most important thing. And yeah, keep going with your gut feeling, lots of intuition, always in the air. In any case, have a lot of fun with it.

[01:06:08] **Manuel Nübel:** Thanks a lot, Lucian.

[01:06:14] **Lucian Haas:** That was Manuel Nübel in conversation with Lucian Haas. If you want to follow Manuel's adventures at the X-Alps especially closely, the best thing to do is subscribe to his Instagram and Facebook channels. You can find these and other links to the topics mentioned here in the show notes for this podcast episode on my blog Lu-Glitz.

[01:06:36] If you enjoyed this episode, please listen to and recommend Podz-Glitz. You can find all the podcast episodes on Lu-Glitz and Soundcloud. They are also available on well-known audio platforms like Spotify, iTunes, Google Podcasts, etc. Of course, you can also subscribe to Podz-Glitz in your podcatcher of choice. Finally, one more suggestion and request. If you aren't already, please become a supporter of Lu-Glitz and Podz-Glitz. This helps me continue to present you with 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. You can choose the amount of your contribution completely freely. Quite simply, you can give whatever you feel the offer is worth and seems fair.

[01:07:25] If you're unsure and thinking, oh boy, how much should I give? Then for simplicity's sake, you can just use the following suggestion as a non-binding guide. One euro per podcast episode and two euros per reading month on Lu-Glitz. Of course, you're welcome to listen to a few episodes first and read Lu-Glitz over several months, and then make a lump-sum contribution. Payments are easily possible via PayPal or bank transfer. You can find all the necessary details on my blog Lu-Glitz, 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

Manuel Nübel participe pour la quatrième fois aux Redbull X-Alps en 2021. De la compétition, comme du vol en général, il a déjà beaucoup appris pour la vie.

Ceux qui suivent la Redbull X-Alps de manière un peu plus intensive depuis des années ont certainement déjà remarqué un nom : Manuel Nübel. Le pilote allemand de Kempten im Allgäu a participé pour la première fois au concours de Hike-and-Fly en 2015 avec une rotule cassée seulement quelques mois auparavant et réparée avec du fil de fer. Il y a obtenu la respectable neuvième place. En 2017, tout s'est bien passé, mais peu avant la fin, il a dû abandonner en raison d'un coup de chaleur et d'un corps épuisé. En 2019, Manuel a terminé cinquième, alors qu'un peu avant Monaco, il a littéralement dépassé plusieurs concurrents courant au sol grâce à un vol magistral au-dessus d'un terrain impraticable.

Cet été, il fera à nouveau son retour lorsque le coup d'envoi de la Redbull X-Alps 2021 à Salzbourg sera donné le 20 juin.

Dans la conversation d'une heure que nous avons enregistrée cinq semaines avant le début, celui qui a aujourd'hui 33 ans raconte ce qui le fascine tant dans cette course.

Je discute avec Manuel, entre autres, du plaisir que lui procure l'X-Alps, mais aussi de ses peurs et de sa gestion du risque. Nous parlons de ce que cela fait d'être, en tant qu'athlète, une surface de projection publicitaire pour les sponsors, et de ce qu'il a appris de telles courses extrêmes pour sa vie normale.

Il s'agit donc de plus que seulement les X-Alps. Manuel raconte aussi ses débuts juvéniles et rapides dans sa carrière de pilote, son goût pour la vitesse ; ses crises de panique avant les vols et pourquoi il aimerait être une goéland s'il était un animal.

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 : Airborne | Artiste : Quincas Moreira

Bibliothèque audio sans droits d'auteur, Téléchargement : <https://www.youtube.com/watch?v=cjUBMB0to-k>

Le site web de Manuel (pas tout à fait à jour, Manuel utilise aujourd'hui surtout Insta et Facebook)

Liens :

- sur Facebook : <https://www.facebook.com/ManuelNuebel/>
- sur Instagram : [https://www.instagram.com/manuel\\_nuebel/?hl=de](https://www.instagram.com/manuel_nuebel/?hl=de)
- Site web : <https://www.manuel-nuebel.de/>
- Vogelfrei : <https://www.vogelfrei.de/>
- Page pilote : <https://www.redbullxalps.com/athlete/manuel-nuebel-1.html>
- Aéromodélisme de voltige : [https://www.youtube.com/watch?v=\\_B2sqpigELY](https://www.youtube.com/watch?v=_B2sqpigELY)

Source : <https://lu-glitz.blogspot.com/2021/05/podz-glitz-57-der-nubeltater.html>

## Transcript

[00:00:16] **Manuel Nübel:** C'est déjà le cas avec le parapente normal, mais avec le X-Alps, c'est encore un peu plus intense. Si on y réfléchit, avant d'être pilote, quand on partait en vacances et qu'on essayait de voir un pays ou une région, on traversait la ville cinq fois et on n'en voyait qu'une infime fraction. En parapente, tu vas juste une fois sur un spot de soaring, tu décolles une fois et tu vois tout d'en haut ; en cinq minutes, tu vois probablement autant que d'autres en un ou deux jours. Et c'est pareil avec le X-Alps : on passe par les alpages les plus profonds, par des Öhis, on monte sur les montagnes, on traverse des villes et on voit tout d'en haut. On finit par connaître presque toutes les Alpes très bien maintenant, on s'y repère vraiment et on sait à quoi ça ressemble. Et oui, rien que les expériences en elles-mêmes sont quelque chose que, je crois, on ne peut obtenir dans aucun autre sport ni lors d'aucun autre événement.

[00:01:17] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, le podcast Lu-Glitz.

[00:01:20] **Manuel Nübel:** Des histoires du cosmos du parapente.

[00:01:24] **Lucian Haas:** Aujourd'hui, avec Manuel Nübel et Lucian Haas au micro.

[00:01:31] Pour ceux qui suivent la Red Bull X-Alps de plus près depuis des années, un nom a forcément déjà attiré leur attention : Manuel Nübel. Le pilote allemand de Kempten im Allgäu a participé pour la première fois à cette compétition de Hike-and-Fly en 2015, avec une rotule cassée seulement quelques mois auparavant et réparée avec du fil de fer. Il y a terminé à la respectable neuvième place. En 2017, tout s'est bien passé, mais il a dû abandonner peu avant la fin à cause d'un coup de chaleur avec un corps épuisé. En 2019, Manuel a fini cinquième, où, juste avant Monaco, il a littéralement dépassé plusieurs concurrents qui couraient encore au sol grâce à un vol magistral au-dessus d'un terrain non carrossable. Cet été, il participe à nouveau. Le 20 juin, le coup d'envoi de la Red Bull X-Alps 2021 sera donné à Salzbourg.

[00:02:20] Dans l'entretien d'une heure que nous avons enregistré à la mi-mai, soit cinq semaines avant le départ, il nous a raconté aujourd'hui ce qui le fascine tant dans ces courses. Je discute avec Manuel, entre autres, du plaisir qu'il tire des X-Alps, mais aussi de ses peurs et de sa façon de gérer le risque. Nous parlons de ce que cela fait, en tant qu'athlète, de devenir un support de projection publicitaire pour des sponsors et de ce qu'il a appris de ces courses extrêmes pour sa vie normale. Il s'agit donc de bien plus que des X-Alps. Manuel raconte aussi ses débuts de pilote, jeunesses et rapides, son goût pour la vitesse, ses crises de panique avant les vols et pourquoi il aimerait être une goéland s'il était un animal.

[00:03:05] Avant d'en arriver là, je me permets une petite précision. Lu-Glitz et Podz-Glitz ne tombent pas du ciel. En tant que journaliste indépendant professionnel, j'y mets beaucoup de cœur et aussi beaucoup de temps de travail. L'indépendance est très importante pour moi. C'est pourquoi je ne finance pas le blog et le podcast via de la publicité, du sponsoring caché ou des abonnements fixes, mais uniquement grâce aux spectateurs volontaires. C'est ainsi que je peux compter sur les contributions de mes auditeurs et lecteurs. Les paiements sont tout simples via PayPal ou virement bancaire. Tu trouveras toutes les données nécessaires sur mon blog Lu-Glitz, précisément sur la page Soutenir.

[00:03:47] Manuel, c'est quoi un Knuffel ?

[00:03:51] **Manuel Nübel:** Là, tu as vraiment fouillé au fond du placard. C'était l'un de mes premiers modèles construits par moi-même. Un petit avion d'acrobatie. À l'époque, j'étais encore un peu plus jeune et c'est peut-être pour ça qu'il a reçu le nom de Knuffel.

[00:04:09] **Lucian Haas:** Qu'est-ce que tu veux dire par un peu plus jeune ?

[00:04:12] Donc

[00:04:13] **Manuel Nübel:** 15 ans plus jeune.

[00:04:14] **Lucian Haas:** 15 ans plus jeune qu'aujourd'hui, ou alors tu avais 15 ans à l'époque ?

[00:04:18] **Manuel Nübel:** Non, c'est exactement 15 ans plus jeune qu'aujourd'hui, ou en fait même encore plus, ce qui me frappe là. Plutôt genre 20 ans plus jeune. J'avais environ 13 ans quand je l'ai conçu.

[00:04:28] **Lucian Haas:** Ça veut dire qu'à l'époque, tu faisais du modélisme intensément. Comment est-ce que tu t'es mis au modélisme ?

[00:04:34] **Manuel Nübel:** C'était toujours un peu mon rêve. J'ai commencé vraiment très tôt, je dirais vers 5 ou 6 ans, peut-être même plus jeune, avec des voitures miniatures et ça m'a fasciné. Et puis, j'ai vraiment harcelé mes parents pendant plusieurs années pour avoir absolument un avion miniature, parce que c'était vraiment un rêve énorme. Je m'imaginais toujours ça comme quelque chose de génial, juste laisser un avion voler en toute liberté et pouvoir le piloter complètement en trois dimensions dans les airs. Et ça a pris pas mal d'années, mais à un moment donné, ils ont compris que ce n'était vraiment pas juste une petite phase de ma part, mais vraiment un rêve sérieux, et ils me l'ont permis. Et oui, ensuite j'étais dans le club d'avion miniature et avec d'autres personnes avec qui je me suis investi,

[00:05:21] ils m'ont ensuite aidé à aller toujours plus loin dans le sujet.

[00:05:25] **Lucian Haas:** Tu as été champion de jeunesse allemand à nouveau. Dans quelle discipline, au fait ?

[00:05:29] **Manuel Nübel:** C'était de l'Aeromusical, donc ça veut dire de la gymnastique artistique en salle sur de la musique. Ça veut dire qu'on a une routine, je crois de deux ou trois minutes, qu'on peut assembler à l'avance, et qu'il faut ensuite enchaîner une chorégraphie, une figure artistique sur la musique. Et là, le but c'est que ce soit le plus synchronisé possible avec la musique. Le niveau de difficulté des figures est aussi décisif, tout comme le côté divertissant. Et oui, il y a différents critères selon lesquels on est ensuite évalué.

[00:05:58] **Lucian Haas:** Est-ce que tu as utilisé ton Knuffel pour ça ?

[00:06:01] **Manuel Nübel:** Oui, je pense que... j'en ai fait plusieurs, j'ai volé avec Aeromusical pendant au moins six ans, donc je ne sais plus à cent pour cent, mais à la phase de début, c'était le summum et je soupçonne fort d'avoir volé avec aussi. Dans le hangar.

[00:06:16] **Lucian Haas:** C'était avec de la musique, oui. Alors, ce n'était pas vraiment un gros avion. Comment est-ce qu'on peut imaginer un truc pareil ? C'est sûrement terriblement léger aussi, non ?

[00:06:25] **Manuel Nübel:** Oui, c'est vraiment extrêmement léger. C'est un petit modèle fabriqué en mousse rigide, donc il ne pèse qu'environ 130, 150 grammes. Il a un petit moteur électrique à l'avant, une petite batterie, et il est piloté sur trois axes, donc il est tout à fait capable de faire de l'acrobatie. Le moteur a environ trois fois plus de poussée que le poids de la chose. On peut donc monter très vite verticalement et, donc, il n'y a quasiment aucune limite en ce qui concerne la physique du vol. Il peut tout faire ce qu'un vrai avion peut faire dehors, et bien plus encore.

[00:07:03] **Lucian Haas:** J'ai déjà eu un épisode Podz-Glidz. C'était le numéro, je crois, 45 avec Paul Seren, un moniteur de vol qui est aussi modéliste. Mais il ne fait pas de modèles indoor avec de la musique, qui sont propulsés par un moteur, non, il construit des modèles de vol à voile spéciaux qui ne sont pas télécommandés, mais réglés de sorte qu'ils volent tout seuls, enfin, il les lance, mais ensuite ils doivent voler par eux-mêmes, il peut aussi les propulser avec un lance-caillou en élastique ou quelque chose comme ça. Ils sont alors réglés de manière à pouvoir, en gros, se centrer tout seuls dans les thermiques et tout ça. Et il dit qu'il en a appris énormément sur les limites des ailes et les réglages des ailes, et tout le reste. Qu'est-ce que tu as appris du modélisme qui te sert aujourd'hui pour le parapente ?

[00:07:44] **Manuel Nübel:** Oui, je dirais aussi énormément. Enfin, ce que Paul a fait, je le connaissais d'ailleurs déjà de l'époque du modélisme. Ce sont des modèles en vol libre. Ils ne sont pas pilotés activement, mais plutôt réglés techniquement à l'avance pour voler seuls d'une certaine manière, selon la façon dont on les a configurés. Ce que j'ai fait, moi, c'était exclusivement du modélisme télécommandé. Et là, c'est le fait de piloter directement tout le temps. Mais je dois dire que j'ai aussi énormément appris grâce à ça, parce qu'on sait alors assez précisément comment se comporte un avion, ou à quoi il ressemble, juste avant un décrochage. Et comment ça se ressent... enfin, on pilote avec le stick de la télécommande, mais il y a comme une connexion avec l'avion.

[00:08:29] Et on sait très précisément que si je tire plus, on voit sur l'avion comment il, par exemple, s'affaisse ou comment le flux d'air se décolle. Et grâce à ça, on acquiert un ressenti que l'on peut très bien transposer au vrai vol. Et bien sûr, on a aussi complètement intériorisé toutes les bases de la physique du vol. Et donc, on en sait simplement beaucoup plus qu'une personne qui n'a jamais fait de modélisme.

[00:08:57] **Lucian Haas:** Alors, tu as fait ta carrière en modélisme là. Mais comment en es-tu venu au parapente ?

[00:09:02] **Manuel Nübel:** Oui, c'était assez marrant parce que j'avais un bon pote, Patrick, avec qui je faisais beaucoup de modélisme à l'époque. J'ai mené à bien plein de trucs, plein de projets sur plusieurs années. Et il venait du Jura souabe et me racontait toujours qu'il était aussi à la base pilote de planeurs. Pas moi, parce que je viens plutôt de Karlsruhe, il n'y a pas beaucoup de pentes là-bas. Et après aussi, là où j'habitais, à Babenhausen dans l'Allgäu, c'était plutôt, je dirais, possible seulement de façon sporadique. Mais pour lui, c'était sa principale origine.

[00:09:33] **Lucian Haas:** Le vol en pente, ça veut dire faire voler des modèles en pente.

[00:09:35] **Manuel Nübel:** laisser. Exactement, dans l'ascendance de pente. Et il y avait souvent des pratiquants de parapente juste à côté. Et il m'avait toujours parlé des soi-disant "tütenflieger" à l'époque. Et un jour, il est arrivé et m'a dit : "Ouais, hey, je commence maintenant le parapente. Et si ça te tentait de participer aussi ?" Et bizarrement, je n'ai pas vraiment accroché au début. Il m'a dit : "Oh, je ne sais pas, encore un hobby. Je préfère rester au modélisme. Ça me plaît encore pas mal pour l'instant." Et puis il a simplement commencé sa formation. Trois semaines plus tard, il avait déjà son propre équipement. Et oui, il venait juste de finir le cours de base et il est passé me voir. Et comme par hasard, c'était justement une bonne journée qui permettait le vol en pente dans notre région. Et là, il m'a simplement accroché à un tout petit relief d'entraînement.

[00:10:20] Et oui, ça s'est plutôt bien passé. On a pu travailler quelques mètres dès le début. Décoller. Et c'était tout de suite le moment où j'ai su que, en tout cas, il fallait que je le fasse aussi. Il n'y avait plus aucun doute. Et là, je me suis inscrit au cours. Et à partir de ce moment-là, j'étais complètement captivé et je n'ai jamais arrêté, j'étais vraiment passionné par ça.

[00:10:43] **Lucian Haas:** ça veut dire que depuis ce moment-là, tu n'avais plus que le parapente en tête ou est-ce que tu continuais aussi le modélisme en parallèle ?

[00:10:50] **Manuel Nübel:** Oui, alors c'est comme ça que, bien sûr, la priorité absolue était vraiment le parapente. J'ai continué à faire du modélisme. J'avais aussi une entreprise dont je vivais à ce moment-là et je devais aussi remplir mes obligations. Mais c'est devenu, comme je viens de le dire, petit à petit plutôt une obligation qu'un plaisir. À un moment donné, mon cœur a brûlé pour le parapente et moins pour le modélisme. En plus, ça s'est un peu enteché, parce que les modèles fragiles que j'avais conçus auparavant et que nous vendions avec l'entreprise, ils se font en fait écraser par l'équipement de parapente lourd en vacances. Du coup, un avion ou l'autre a fini par être écrasé lors de vacances. Et puis, oui, à un moment donné, ça devient moins amusant.

[00:11:36] Et plus tard, et je le fais encore aujourd'hui, j'ai aussi fait voler ces modèles de parapente de Sascha Rentl. Et c'est toujours quelque chose qui me fait beaucoup de plaisir, parce qu'avec ceux-là, on peut tester des trucs qu'on n'oserait peut-être pas faire en vrai. Ou on peut simplement faire un peu de vol au dépôt avant, faire un peu d'Akro avec le modèle. Et on peut aussi les mettre soi-même dans le sellette. Tu peux même, si tu as déjà atterri sur une prairie d'alpage et que tu voles là-bas avec un vrai parapente, parce qu'ils sont complètement flexibles et stables. Je fais encore ça aujourd'hui.

[00:12:12] **Lucian Haas:** Quel âge avais-tu quand tu as commencé le parapente ?

[00:12:15] **Manuel Nübel:** C'était vers la fin de mes 17 ans.

[00:12:17] **Lucian Haas:** Tu as aussi commencé assez rapidement à pratiquer ça de manière assez sportive. Tu as participé à des compétitions. Entre-temps, je crois que tu étais déjà deux fois champion d'Allemagne et tu as fait partie de l'équipe nationale. Qu'est-ce que tu vois, pour toi, comme étant les plus grands ou le plus grand succès sportif durant cette période ?

[00:12:38] **Manuel Nübel:** Oui, alors je dirais sans hésiter que la première victoire en Coupe du monde a été un véritable tournant.

[00:12:43] **Lucian Haas:** C'était en Turquie, non ?

[00:12:45] **Manuel Nübel:** Oui, exactement. Et oui, ça a duré plus de cinq jours. Alors, gagner une compétition avec une manche, ça se comprend. Il peut y avoir beaucoup de chance en jeu. Mais il y avait cinq bonnes manches qu'on a volées là-bas. Bien sûr, il y a toujours une part de chance. Il ne faut pas se mentir. Mais c'était vraiment cool de gagner une compétition complète comme celle-là. Oui, ça. Et puis pour le Hike & Fly, c'est définitivement, je dirais, arriver à Monaco, c'est déjà un grand jalon. Je ne sais pas lequel est le plus important, arriver à Monaco pour la première fois ou la deuxième. Et puis finir à la cinquième place, je ne sais pas. Monaco a toujours été l'objectif.

[00:13:26] **Lucian Haas:** Monaco, ça veut dire maintenant, d'accord, Red Bull X-Alps. On en est là pour le sujet de ce qui va être, bien sûr, tout en haut de tes priorités prochainement. En juin, tu vas participer pour la quatrième fois aux Red Bull X-Alps. Dans une interview sur le DHV-Info, la dernière qui vient de sortir, tu as dit, je cite simplement, on ne participe pas aux X-Alps pour l'argent et la gloire, mais parce qu'on n'a pas beaucoup d'argent. Pourquoi alors ? C'est-à-dire, quelle est ta motivation à participer à une compétition comme celle-ci ?

[00:13:56] **Manuel Nübel:** Alors au début, je dirais que c'était peut-être la motivation, ou en grande partie la motivation, que c'est tout simplement la plus grande compétition de hike & fly en parapente qui existe et que c'est un peu comme le plus grand obstacle ou le plus grand défi que l'on se lance à soi-même. Et ça commence déjà à l'entraînement, vraiment le fait de tenir sur plus d'un an avec les parcours d'endurance. Oui. C'est un entraînement d'endurance où certains ne peuvent vraiment pas imaginer tout le travail que ça représente et toute la persévérance qu'il faut vraiment. Jusqu'à, enfin ou pour commencer dès la décision, parce que quiconque s'intéresse aux X-Alps, chaque pilote sait ce qui peut arriver et qu'on peut se retrouver dans des situations où il faut des nerfs extrêmement solides, un mental extrêmement fort et des décisions extrêmes, oui, il faut prendre des décisions extrêmes.

[00:14:50] Et oui, en fait, quand je me suis inscrit en 2015, il m'a fallu trois tentatives. Je me suis inscrit, puis je ne l'ai pas fait, je me suis décidé dans ma tête à participer. Et puis je me suis dit : « Oh non, oh non », quand j'ai entendu des histoires où des gens se sont endormis en vol ou qui ont volé à l'envers dans des orages, ou qui ont fui l'orage, ou quelque chose comme ça, je me suis dit : « Non, pourquoi tu te infliges ça ? Non, c'est beaucoup trop dangereux. » J'ai encore arrêté. Puis quelques mois plus tard, je me suis dit : « Ah allez, en fait tu dois vraiment le faire. Ça, tu maîtrises. » Et puis j'ai encore reculé. C'est seulement à la troisième fois que j'ai dit : « Bon, et maintenant je le dis tout de suite à tout le monde pour ne plus pouvoir revenir en arrière. » Et c'est seulement lors de ma première participation que j'ai vraiment compris ce que sont les X-Alps. Et à cause de ça, c'est devenu quelque chose d'autre pour moi, peut-être un peu trop... autre chose.

[00:15:36] Au début, c'était vraiment cette énorme compétition sportive, l'ambition et, euh, oui, tout simplement la compétition. Et puis, à travers cette expérience de compétition, c'est devenu après plus une question d'expérience et d'aventure. Parce que, euh, le temps, il a été vraiment si intense dans, euh, toutes les étapes. Et tout simplement les impressions, elles, elles dépassent complètement toute imagination. Et puis aussi le plaisir ou ces, ces impressions positives que l'on peut emporter avec soi après coup et aussi pendant la course. C'est pour ça que je participe à chaque fois. Et, euh, bien sûr, il y a aussi une ambition sportive là-dedans. Définitivement. Euh, mais, euh, oui, je ne dirais pas que je l'aborde de manière moins sportive,

[00:16:22] dans les épisodes suivants. Mais la motivation, elle vient aussi de plus en plus d'autres domaines, où, disons, le côté sportif n'est plus le seul facteur déterminant.

[00:16:34] **Lucian Haas:** Tu viens de dire que c'était amusant. En quoi consiste le plaisir pour toi dans les X-Alps ?

[00:16:39] **Manuel Nübel:** Ouais, je ne sais pas si "plaisir" est forcément le meilleur mot, mais quand même, je dirais que ça commence dès que la course démarre. On se dit : "Ouais, enfin, toute cette période d'organisation, d'entraînement est finie, on peut enfin courir." Et puis je fais toute la course. On traverse de belles régions. On court en montagne. Parfois, on a du calme. On a l'équipe. Parfois, on a du remue-ménage. Il faut fonctionner avec son équipe, en plein vol. On peut se battre avec les autres, se mesurer, ressentir la vitesse, prendre des décisions tactiques... Tout ça, ce sont des choses qui me procurent énormément de plaisir. Et puis, bien sûr, il y a les impressions, les succès, mais aussi les défaites, concrètement. Genre, quand on a été au sol parce qu'on a fait une erreur et qu'on remonte ensuite, ces hauts et ces bas, ce sont des émotions qui nous marquent d'une certaine manière et qui, dans l'ensemble, nous apportent énormément.



[00:17:39] **Lucian Haas:** Mhm. Il y a une intensité énorme là-dedans. Oui. C'est aussi une intensité de vie que l'on ressent, parce qu'on a tout, oui, tout compressé en deux semaines. Des hauts, des bas, et tout le reste, comme tu dis.

[00:17:51] **Manuel Nübel:** Ou encore, par exemple, le fait qu'on puisse aussi simplement... c'est déjà le cas avec le parapente normal, mais avec le X-Alps, c'est encore un peu plus intense. Si on y réfléchit, avant d'être pilote, quand on part en vacances et qu'on essaie de voir un pays ou une région, on traverse la ville cinq fois et on n'en voit qu'une infime fraction. Et avec le parapente, tu vas seulement une fois sur un spot de soaring, tu décolles une fois et tu vois tout d'en haut ; en cinq minutes, tu as vu autant de choses que d'autres probablement en un ou deux jours. Et, euh, pour les X-Alps, c'est aussi le cas : on passe devant les plus basses alpages, on monte dans les montagnes, on traverse des villes, on voit tout d'en haut, on apprend vraiment à connaître presque toutes les Alpes maintenant, on s'y connaît vraiment et on sait à quoi ça ressemble. Et, oui, rien que les expériences sont aussi encore...

[00:18:38] ce que je pense qu'on ne peut obtenir dans aucun autre sport ni lors d'aucun autre événement.

[00:18:42] **Lucian Haas:** Le plaisir peut aussi devenir sérieux. Alors, qu'en est-il du risque avec une expérience comme celle-ci ? Comment est-ce que tu gères ça ?

[00:18:50] **Manuel Nübel:** Oui, comment je gère ça ? Alors, en principe, je suis plutôt du genre à avoir un peu trop peur par rapport à ce qui est nécessaire, je pense. Parfois, j'ai des blocages et avant, c'était vraiment extrême ou intense, en tout cas, au point que je savais que je pouvais faire beaucoup de choses et que, si je réfléchissais de manière logique et rationnelle, il n'y avait vraiment aucune raison de voir un danger accru. Pourtant, chaque fois que je me retrouvais dans la situation de devoir le faire, cette peur intérieure me poussait simplement à prendre une décision sûre. Et c'était parfois un peu trop prudent, ou quoi veut dire trop prudent, "trop prudent" n'existe peut-être pas, mais genre, quand on se dit après coup, une fois au sol : "Ah mince, maintenant tous les autres continuent de voler alors qu'il n'y avait en fait aucune raison d'avoir peur comme ça."

[00:19:43] Mais je pense quand même, avec le recul ou de manière générale, que ce n'est pas quelque chose de mal, parce que ça permet simplement d'éviter, ou plutôt de protéger, de se retrouver trop souvent dans des situations dangereuses.

[00:20:00] Et en principe, je dirais que plus on a de routine,

[00:20:06] ...plus on a de l'expérience, plus on peut prendre cette décision avec assurance et clarté, et mieux on peut évaluer ce qu'on est en train de faire, à quel point on le fait bien, et à quel point on s'expose à un danger.

[00:20:21] **Lucian Haas:** Eh bien, il y a certainement un danger avec les X-Alps parce que tout le monde se pousse mutuellement d'une certaine manière, et on finit par oser aller voler dans certaines conditions météo, avec du vent fort et tout ça, en se disant : « Oui, il vole quand même, donc je devrais peut-être aussi, sinon il va me laisser sur place » ou quelque chose comme ça. À quel point, du moins en regardant en arrière sur les X-Alps précédents — tu en as déjà fait trois — à quel point as-tu eu le sentiment de dépasser tes propres limites ? Là où tu te dis : « Je ne le ferais pas maintenant », mais tu ignores simplement le signal, parce que tu dois le faire.

[00:20:53] **Manuel Nübel:** Je dirais qu'en fait, aucune situation ne me vient spontanément à l'esprit où j'aurais dépassé mes limites parce que les autres l'ont fait.

[00:21:04] Ce qui est arrivé, ce qui s'est définitivement produit lors des X-Alps, c'est que j'ai dépassé mes limites sans le vouloir. Par exemple, c'était en 2015, quand je ne connaissais pas si bien les Alpes du Sud en France. Et en plus, c'était une journée extrêmement rude. Et oui, je me suis juste fait prendre une fois, et je suis tombé dans un genre de petit piège où, avec le recul, il est tout à fait logique qu'il y ait une brise de vallée très forte. Et je suis resté constamment en arrière à 3 km/h de pointe, c'était 38 km/h en arrière. OK. Et c'est certainement le genre de chose où on se dirait d'abord : "Wow, c'est complètement over the top, 38 km/h en arrière, il n'y a plus beaucoup de contrôle". À ce moment-là, c'était même en fait une situation relativement sûre.

[00:21:51] Dans cette situation, par exemple, je n'ai pas eu beaucoup de peur ou de panique, parce que j'ai vu assez vite que, d'accord, derrière moi, il y a de grandes prairies, ce qui est un gros facteur de sécurité. Et la veille, c'était aussi dans les Alpes françaises, où j'ai aussi eu des brises de vallée très fortes. Et les jours précédents, on a simplement appris à

bien lire quelle était la vitesse du vent au sol. Et donc, quand j'ai été si vite, ça a été en un éclair, passer du vol vers l'avant au vol vers l'arrière, ça a duré quelques secondes ou quelques minutes. Et puis j'ai vite regardé au sol et j'ai déjà vu que le vent au sol n'était pas si tragique que je vais atterrir complètement sans contrôle, je pouvais donc l'évaluer comme ça. Et c'est comme ça que ça s'est passé, j'ai atterri presque debout et au final, je me suis juste assuré de ne pas rater la prairie derrière moi,

[00:22:39] je me suis presque mis en spirale avant la prairie et j'ai fini par atterrir en sécurité. Mais là, je dirais plutôt que je ne l'ai pas consciemment anticipé, enfin, je ne l'ai pas fait exprès, mais ça peut toujours arriver parce qu'on dépend quand même de la météo et de la nature. Ou d'autres pilotes, aussi très bons, Chrigel m'a par exemple raconté qu'il avait eu une fois une descente de 18 mètres, 18 mètres par seconde, ce qui a l'air complètement dingue. Gavin McClurg l'a aussi eu ce jour-là, dans la même ordre de grandeur. Et on imagine ça comme quelque chose d'extrêmement violent. Et oui, on n'a pas envie de se retrouver dans cette situation, mais parfois, ça arrive quand même. Et exactement,

[00:23:23] c'est peut-être aussi un peu le risque résiduel qui entre en jeu, même quand on reste extrêmement fidèle à soi-même.

[00:23:30] **Lucian Haas:** Tu t'es quand même crashé pendant cette course à l'époque, enfin pas complètement, mais tu as fini par atterrir dans un arbre. Mais ce n'était pas lors de ce vol où tu as volé à l'envers.

[00:23:39] **Manuel Nübel:** Non, ce n'était pas pendant ce vol. Ah oui, c'est peut-être un bon exemple. C'était une situation où je ne me suis peut-être pas été honnête avec moi-même, en fait. Qu'est-ce que ça veut dire, pas honnête ? Enfin, c'était un moment où je savais déjà très clairement, juste avant de m'écraser, que je n'écoutais pas ma logique. Donc, pour ceux qui ne le savent pas, c'était juste avant Monaco, je voyais déjà la mer et il y avait quelques cirrus qui commençaient à arriver, et je pouvais encore bien faire une virage sur une crête et je voulais passer au-dessus d'une entaille, puis d'une autre. Et d'un coup, d'un coup, j'ai eu un vent assez fort et au début, on connaît ça en parapente, on l'a souvent vécu, on est face au vent et d'un coup ça avance à nouveau et ça glisse mieux.

[00:24:25] Et c'est devenu de plus en plus pire, et à un moment donné, j'ai su intérieurement que, oh oh, je ne vais pas réussir à passer au-dessus de la crête, alors que c'était extrêmement important pour moi. Et au lieu de tirer les conséquences et de me dire, d'accord, ça ne va plus, je le sens à l'intérieur, j'ai voulu forcer le passage à ce moment-là. Je me suis dit : ah, ça doit passer maintenant, juste avant Monaco, si je fais demi-tour, je ne sais pas si je vais encore attraper de la thermique et là je serai complètement à la traîne, alors si je passe la crête maintenant, ça va m'aider énormément. Et oui, j'ai pensé ça pendant environ cinq secondes, et puis j'ai su : d'accord, ça ne va définitivement plus, je dois faire demi-tour. Mais ce sont ces cinq secondes qui m'ont fait perdre tellement d'altitude que je n'ai plus réussi à passer.

[00:25:12] Je me suis retourné, et je me suis retrouvé d'un coup coincé dans un genre de haut plateau et j'ai réalisé que ça devenait extrêmement étroit. Tout ça s'est passé, disons, très vite, et le haut plateau faisait plusieurs centaines de mètres, et je dirais que sur une dizaine de mètres ou cinq mètres, je n'ai plus réussi à m'en sortir. Ce n'était pas comme si je ne pouvais plus en sortir sur des kilomètres, mais ça allait extrêmement vite. Néanmoins, je dirais clairement, avec le recul, que pendant ces cinq secondes, je savais en fait que je faisais une erreur et que je voulais forcer le passage. Et que j'ai donc fait une erreur à ce moment-là.

[00:25:47] **Lucian Haas:** Est-ce que ça touche à l'ego, un truc pareil ? Genre, on se retrouve coincé dans l'arbre et on se dit : « Mais quel abruti ? »

[00:25:52] **Manuel Nübel:** Ouais, je ne dirais pas que ça touche à mon ego, mais je me suis certainement dit que j'étais un abruti, c'est clair. Évidemment, on est en colère contre soi-même, mais personnellement, je ne me juge pas vraiment pour ça, parce qu'il y a tellement de décisions à prendre et je suis en fait très satisfait de la manière dont je les prends en règle générale.

[00:26:15] Et pour moi, la question c'est plutôt que j'apprends de ces décisions, que je les analyse et que je reconnais l'erreur, que c'était tout simplement stupide de vouloir forcer pendant cinq secondes, pour faire mieux à l'avenir.

[00:26:29] **Lucian Haas:** Avec un X-Alps, quand ça dure deux semaines et qu'on court et qu'on vole tous les jours, on fait constamment de nouvelles expériences. Donc, tu te retrouves probablement dans des situations de vol où tu te dis : « OK, je n'ai jamais été ici spatialement », mais peut-être aussi dans des masses d'air où je n'aurais jamais osé m'aventurer auparavant, avec des vitesses de vent données. On apprend constamment énormément de nouvelles choses. En même temps, il faut continuer à avancer et on n'a pas forcément le temps de tout traiter immédiatement ou de s'y remettre à réfléchir.

[00:26:59] Est-ce que tu prends le temps, après un Red Bull X-Alps, pour dire ce que tu as vécu, pour repasser dessus et faire le bilan pour toi ? Ou est-ce que ce sont juste des expériences qui restent quelque part dans ton environnement, qui dorment dans ton subconscient et qui ressortent peut-être un jour en te disant : « Ah, j'avais déjà vécu quelque chose comme ça ». C'est alors l'expérience qui reste quelque part dans ton instinct.

[00:27:23] **Manuel Nübel:** Alors, je ne suis pas du genre à faire beaucoup de coaching mental, et même plus tôt à l'école, je n'ai jamais été quelqu'un qui avait envie de noter les choses ou quoi que ce soit. J'adorais quand on me donnait un script et que je pouvais apprendre par cœur, en quelque sorte. C'est un peu pareil pour le parapente. Je ne pense pas être du genre à dire que je suis forcément quelqu'un de très réfléchi. Je réfléchis très souvent à énormément de choses et je me pose des questions. Ce n'est pas comme si toutes ces expériences disparaissaient tout simplement dans un tiroir ou dans mon subconscient. Mais je ne le fais pas de manière aussi active que ce qu'on pourrait imaginer, comme organiser une réunion avec son supporter pour noter tous les erreurs ou quoi que ce soit, mais je m'en souviens, et je discute peut-être certaines choses avec mon supporter,

[00:28:15] mais je les réfléchis pour moi-même et je sélectionne les points importants où je pense qu'il y a une marge de progression, pour ensuite les aborder activement et en discuter concrètement pour les analyser.

[00:28:30] **Lucian Haas:** As-tu déjà eu des expériences qui t'ont marqué longtemps ? Il y a parfois des événements traumatisants ou d'autres types de vécu qui remontent encore régulièrement. On se demande toujours quelle autre solution on aurait pu trouver pour une situation donnée, ou quelque chose comme ça. Est-ce qu'il y a quelque chose dans ton expérience de la X-Alps qui t'a occupé pendant un bon moment ?

[00:28:54] **Manuel Nübel:** Laisse-moi réfléchir, qu'est-ce que ça pourrait être ? Ce qui m'est resté plus longtemps en tête, c'est probablement le fait que j'ai dû abandonner en 2017, parce qu'avant ça, j'avais eu des problèmes de coup de chaleur et peut-être aussi d'alimentation, et j'étais en fait dans une très bonne phase de progression. Parce que j'étais dans une bonne position et que, d'un côté, j'étais presque au but. Mais d'un autre côté, c'était aussi bien, parce que ce qui est arrivé ensuite, ce n'était plus du tout agréable du point de vue d'un athlète. C'était de la course ou du vol instable dans le Piémont avec des escargots et tout le reste, ce qui n'est pas amusant du tout. Du coup, oui.

[00:29:34] **Lucian Haas:** Mais est-ce que tu l'as quand même vécu comme une défaite, parce que tu dis...

[00:29:40] **Manuel Nübel:** pas ? Non, non, pas vraiment. Je ne l'ai pas vécu comme une défaite, surtout pour l'année 2017. En 2015, on a eu une phase, j'ai fait ça avec l'un de mes meilleurs amis, Schini, pendant trois ans, et Josi. Et en 2015, on a eu une période où on s'est un peu pris la tête, ce qui est évidemment assez normal en course, je pense. Il ne faut pas en faire un drame, mais ça a bien sûr un peu terni les choses,

[00:30:09] cette expérience. Et 2017, ainsi qu'en 2019 après. Mais 2017 était la première année où tout le monde, toute l'équipe, a vraiment été parfaitement dans le flow. C'était juste une expérience géniale. On s'est simplement offert les meilleurs temps mutuellement. Et donc, de ce point de vue, ce n'était pas une défaite, mais une période vraiment cool.

[00:30:29] **Lucian Haas:** Abordons un autre aspect des X-Alps. Les X-Alps sont une grande fête pour la scène, mais au final, c'est aussi un énorme événement marketing. Est-ce que ça te dérange de mettre, au fond, beaucoup d'argent de ta poche pour servir de support publicitaire aux autres ?

[00:30:51] **Manuel Nübel:** Alors, pour répondre concrètement à la question, non. Parce que j'en tire aussi mes propres avantages.

[00:30:58] Ça ne me dérange pas vraiment, en fait. Et en principe, avec tous mes sponsors jusqu'à présent, c'était toujours pareil : je n'avais que des sponsors derrière lesquels je pouvais me ranger à 100 %. Et oui. Et là, je vois ça

presque différemment. Je me dis que je suis quand même quelqu'un qui aime partager ses connaissances et ses belles choses, disons. Et si j'ai quelque chose de cool, je l'ai déjà souvent transmis à beaucoup de gens, j'ai posté des trucs et j'ai dit : « Hé, regarde, c'est un produit cool parce que ça m'a plu ». Et si on me paie pour ça, dans ce cas, c'est en fait une bonne chose.

[00:31:36] Certaines choses, quand ça devient trop inauthentique, enfin, on n'est pas forcément forcé, mais il faut quand même faire des séances photo pour tous les partenaires officiels des X-Alps, avec qui on n'a pas vraiment de lien direct. Oui, il faut toujours une voiture ou

[00:31:52] **Lucian Haas:** au moins la dernière fois, il y avait toujours une voiture dans une courbe sur chaque photo, il fallait toujours qu'on arrête la voiture, et ainsi de suite.

[00:31:57] **Manuel Nübel:** Exactement, oui. Enfin, ça devient agaçant.

[00:31:58] **Lucian Haas:** En tant qu'athlète, on se dit parfois : « Là, je suis un sportif, je dois assurer la performance », et puis je me retrouve à devoir me placer sous le bon angle par rapport à la lumière ou autre chose, juste pour que la voiture soit bien cadrée derrière. Oui.

[00:32:09] **Manuel Nübel:** Alors, ça peut être agaçant, c'est certain. Heureusement, les équipes de tournage ont toujours eu un bon instinct pour ne pas trop nous envahir avec leurs prises de vue pendant la course. Et c'est clair que pendant la course, c'est différent d'avant : avant la course, on a le temps, mais pendant la course, c'est surtout la course qui compte. Ça peut être pénible, mais ça n'a jamais été au point de me faire perdre tout le plaisir.

[00:32:36] **Lucian Haas:** Ces X-Alps cette année sont déjà spéciales en soi, parce qu'elles ont un tout nouveau parcours. Ça ne se termine plus à Monaco. La destination classique et traditionnelle de Monaco a disparu, là où tout le monde disait : « mais je veux absolument atteindre Monaco ». Pour toi, est-ce que ça a enlevé un peu de charme aux X-Alps, au moins au niveau de l'idée avant de savoir comment l'expérience de l'ensemble du parcours sera finalement, ou est-ce que c'est justement un nouveau charme parce que c'est différent maintenant ?

[00:33:04] **Manuel Nübel:** Oui, c'est une bonne question. Et c'est aussi un peu un processus, d'une certaine manière. Mais au début, j'ai été vraiment déçu, parce que je me suis dit : ça s'appelle Red Bull X-Alps. Le X signifie en fait Cross-Alps, c'est comme ça que c'était pensé au départ, je crois. Donc, à travers les Alpes. Et là, ce n'est plus vraiment à travers les Alpes, mais plutôt un peu à travers les Alpes et retour. Et oui, d'un côté, il faut vraiment dire que Monaco est certes très riche en chlore, avec sa belle promenade, mais après une heure ou deux à Monaco, vraiment, ça ne prend pas plus longtemps, tu en as ras le bol. C'est cher là-bas. Et c'est aussi vraiment très unilatéral. Enfin, peut-être que si on avait beaucoup d'argent maintenant, on pourrait aller faire du shopping là-bas.

[00:33:50] Mais si on a sauté quelques fois dans la mer et qu'on a fait une partie de volley là-bas, ça finit par devenir ennuyeux à un moment donné. Et techniquement, niveau aviation, il n'y a pas grand-chose à faire. C'est extrêmement chaud dans l'arrière-pays. Donc si on n'est pas juste sur la plage, il fait chaud. Et oui, du coup, on veut toujours y aller relativement vite. On repart vite en tant que pilote. Et rien que pour le fait d'y arriver, purement en termes de vol, c'est déjà, je dirais, toujours un peu stressant. Enfin, ce n'est pas comme si ça n'avait pas son attrait. Surtout ces Alpes du Sud françaises et plus particulièrement le piémont. À 100 kilomètres de Monaco, ça commence avec de vraiment petites montagnes et tellement de vallées boisées qui sont parfois complètement impossibles à atterrir.

[00:34:36] Oui, ça a son attrait. Mais ça a aussi un côté repoussant en même temps. Et oui, en principe, je dirais que j'ai déjà hâte de la course. C'est quelque chose de nouveau. J'ai hâte. Les effets positifs que je citerais seraient en tout cas, enfin, si la Corona n'existait pas ou qui sait comment ça se passera jusqu'à l'arrivée. Mais quand je m'imaginais qu'en atterrissant à l'arrivée, tous les meilleurs amis et une énorme communauté de parapente nous attendent, et qu'il y aurait peut-être un concert le soir ou quelque chose comme ça, c'est évidemment aussi une idée vraiment géniale pour moi. Donc ça fait vraiment, d'une part, je dirais que l'absence de Monaco enlève quelque chose de la compétition, parce que ça ne passe plus par-dessus toutes les Alpes. D'autre part, je pense que ça peut apporter quelque chose si le tout est simplement un peu plus grand ou un peu plus accessible au grand public.

[00:35:28] conçu, surtout au Goal, où il peut y avoir plus d'événements que dans le cas de Monaco. Donc

[00:35:35] **Lucian Haas:** Le Goal se déroule cette année à Zell am See. On peut y faire des choses vraiment impressionnantes. Et toute la scène parapente germano-autrichienne-suisse n'est pas si loin de là. Donc, ça pourrait devenir un événement vraiment énorme. Vu comme ça, peut-être que la fin d'un Red Bull X-Alps arrivera enfin là où elle devrait normalement se trouver, du moins d'un point de vue de la scène. Monaco était certainement déplacé. Si tu prends la route toi-même, quels sont les points critiques selon toi ?

[00:36:06] **Manuel Nübel:** Alors, je pense qu'il y a forcément un point critique, si on suit l'ordre chronologique. Ça commence par la traversée au-dessus de la vallée du Rhin en direction de Senten. C'est une vallée extrêmement large, plus de 15 kilomètres de large. Ça veut dire qu'à beaucoup d'endroits, c'est très difficile de la traverser en vol. C'est le premier obstacle. Ensuite, il y a des endroits comme le col de l'Oberalp près d'Andermatt, où le Föhn s'engouffre et qui, selon certaines conditions météo, avec une différence de pression nord-sud, peut devenir extrêmement venteux très rapidement. Le point suivant, je dirais, serait Dorn-de-Oche. Simplement parce que je ne m'y connais pas particulièrement bien là-bas.

[00:36:49] **Lucian Haas:** C'est le point le plus à l'ouest de tout l'itinéraire, non ?

[00:36:52] **Manuel Nübel:** Oui, je sais, le Mont Blanc ou le Dôme d'Oche sont à peu près à la même altitude d'est en ouest.

[00:36:59] Et aussi la vallée juste avant, je ne sais même plus comment elle s'appelle, celle qui descend vers Martigny depuis le lac Léman, elle est aussi assez large, même si pas tout à fait aussi large que la vallée du Rhin. Et puis le gros point, je dirais, c'est de Mont Blanc à Macanagua. Donc pratiquement au sud, en passant par le Mont Blanc, et au sud du Cervin et du massif du Mont Rose, toutes les vallées sont bordées de versants très élevés qui ne sont parfois vraiment pas praticables en dessous de 3000 mètres. Et oui, il faudrait parcourir énormément de dénivelé à pied sur une surface extrêmement courte, si ça ne vole pas. Et même si ça vole, ce n'est pas toujours si facile de passer par-dessus.

[00:37:48] **Lucian Haas:** Eh bien, cette année, la météo n'est pas terrible jusqu'à présent. Il y a encore pas mal de neige, même par endroits dans les hautes Alpes. Est-ce que ça pourrait être problématique pour vous ?

[00:38:00] **Manuel Nübel:** Oui, ça peut définitivement être problématique, mais ça peut aussi avoir des avantages et des inconvénients. En principe, je préférerais plutôt que la neige disparaisse. Bien sûr, parfois c'est un avantage quand il reste de petits champs de neige, tu peux atterrir dedans et aussi décoller plus facilement. Mais pour être honnête, je pensais qu'il y a deux ans avait été la pire année en ce qui concerne la neige. Mais bon, là, quand on regarde les prévisions météo pour les dix prochains jours, ça a vraiment l'air horrible. Et oui, ça devrait normalement commencer à faire un peu plus chaud et le soleil devrait sortir pour que la neige fonde, parce sinon ça risque d'être vraiment beaucoup plus que comme il y a deux ans.

[00:38:36] **Lucian Haas:** Et si tu prends en compte la météo actuelle, mais aussi toute la période du Covid et tout ça, est-ce que ça t'a affecté ou est-ce que ça a peut-être affecté les autres athlètes de la même manière ? Tu penses que c'était un handicap aussi pendant la préparation ?

[00:38:48] **Manuel Nübel:** Oui, définitivement. Alors, le Corona, c'est... enfin, je veux dire, on est encore relativement privilégiés quand on habite dans les Alpes ou ailleurs. Mais maintenant, d'autres athlètes qui auraient aimé voir le parcours dans les Alpes au printemps, ça n'était pas possible à cause des frontières, des restrictions frontalières. De ce point de vue, ils ont évidemment un gros désavantage. Et nous aussi, oui, il n'y avait pas de compétitions, ce qui est toujours très important pour moi, juste pour se mettre un peu en jambe et se remettre dans le bain. Ça a manqué. Et aussi, la reconnaissance des parcours était définitivement extrêmement limitée à cause du mauvais temps.

[00:39:28] **Lucian Haas:** Est-ce que Google Earth est pour toi un programme classique pour les mauvais temps, où tu vérifies toujours la route, ou est-ce que tu ne le fais pas beaucoup ? Enfin,

[00:39:36] **Manuel Nübel:** Oui, bien sûr. Google Earth combiné avec les espaces aériens, Skyways et ce genre de trucs pour la planification est très important et utile. Mais ce qui aide aussi, surtout pour des zones où on n'est jamais allé auparavant, c'est un simulateur Condor. C'est un simulateur de vol à voile et il a des scénarios vraiment photoréalistes. Et on peut aussi s'en servir pour voler beaucoup de parapente. Donc, justement, Ferdi Vogel, Erik, Jonas et beaucoup de

mes amis volent les manches avec moi. Et ça aide au moins à apprendre à connaître un peu la région.

[00:40:11] **Lucian Haas:** Ça veut dire que tu as déjà pratiquement survolé des parties de toute cette nouvelle course X-Alps ?

[00:40:17] **Manuel Nübel:** Oui, oui. En fait, pour toutes les parties que je ne connais pas encore, je les survole simplement plusieurs fois en Condor. Comme ça, on sait au moins quel sommet est suivi de quelle arête ou de quelle vallée, et on se fait une bien meilleure idée des dimensions, je trouve, comme sur Google Earth.

[00:40:33] **Lucian Haas:** Quand tu dis que tu y voles avec d'autres, est-ce que vous faites ça genre en course et vous vous poussez mutuellement ? Oui,

[00:40:38] **Manuel Nübel:** c'était clair.

[00:40:40] Ce n'est pas une sortie dominicale sur Condor. Non, non, on fait toujours des courses et aussi, c'est le deuxième effet positif, le simulateur Condor aide vraiment à améliorer les décisions en compétition et il y a vraiment plusieurs parallèles avec le vrai pilotage en compétition. Et là, on voit aussi, par exemple, que les bons pilotes gagnent aussi souvent la manche sur Condor et sont ensuite bien placés au classement.

[00:41:03] **Lucian Haas:** Ce que j'ai remarqué cette année, c'est qu'Advance a présenté ses pilotes d'équipe, ils ont dit qu'on avait dix personnes qui volent pour nous, et puis quelques semaines plus tard, ils ont dit qu'on en avait un onzième. Manuel Nübel est aussi avec eux. Pourquoi as-tu été si en retard ?

[00:41:19] **Manuel Nübel:** Oh, pour ma part, c'était un peu que je voulais garder toutes les options ouvertes pendant assez longtemps. Ça a commencé pour moi, j'ai volé pour une seule entreprise pendant les premières années de ma carrière de compétition, donc six ans, et je dois dire que j'étais très fidèle, mais j'ai vraiment eu un désavantage compétitif massif à chaque fois pendant ces six ans. Résultat, j'ai fini par me dire que ça valait tellement la peine de voler avec le meilleur matériel que, si nécessaire, je pouvais mettre un peu plus d'argent pour ça, surtout lors d'autres compétitions où on ne peut pas normalement obtenir ça. Et je suis resté comme ça pendant des années.

[00:42:00] je n'ai pas volé avec un harnais attaché. En gros, je pouvais choisir parmi les produits ce que je voulais de meilleur, mais j'ai dû payer un peu plus, comme on pourrait dire, par rapport à un pilote fidèle à une marque. Et j'ai accepté ça. Et puis, pour cette Xerps, j'ai attendu assez longtemps, et en fait, à cause du Corona et de problèmes de production ou de matériaux, beaucoup de marques avaient des difficultés à produire des harnais. Et oui,

[00:42:27] Au final, obtenir des ailes n'aurait pas été le plus gros problème, mais c'est aussi en lien avec les sellettes. Et oui, assez rapidement j'ai finalement, ou quoi veut dire assez rapidement, j'ai fini par...

[00:42:39] j'ai déjà remarqué et j'ai aussi volé avec le matériel de Michel Lacher, qui est aussi un très bon ami. Il est aussi participant. Exactement, il participe aussi aux X-Alps et j'ai volé avec son ancien, donc celui de l'année dernière, l'ancien sellette et l'aile, et j'étais tout de suite, ça m'a tout de suite mis très à l'aise et je me suis dit, OK cool, maintenant je dois quand même petit à petit décider quelque chose et là, sur la base de ça et aussi de son témoignage sur le nouveau matériel, je peux vraiment m'attendre à ce que ce ne soit pas un coup de chance, mais du très bon matériel, et que j'aie vraiment, avec une probabilité très élevée, un équipement très, très bon, sans avoir volé avec avant. Et oui, je l'ai maintenant reçu et je suis super content de la décision. Oui.

[00:43:24] **Lucian Haas:** Eh bien, tu as déjà vécu trois courses de ces Red Bull X-Alps.

[00:43:30] Où ces X-Alps t'ont le plus fait progresser, en tant que pilote, mais peut-être aussi en tant qu'humain, selon ton point de vue ?

[00:43:39] **Manuel Nübel:** Spatialement ou quand, où ?

[00:43:43] **Lucian Haas:** Où, donc où personnellement, c'est-à-dire où dans ta psyché ou en tant qu'humain, dans quels domaines ?

[00:43:49] **Manuel Nübel:** Ok, oui, donc ce que le vol en compétition m'a aussi beaucoup appris à l'époque, et ça ne change pas pour les X-Alps, j'étais aussi je crois déjà relativement bien préparé pour les X-Alps, c'est qu'on apprend à

gérer les hauts et les bas. Je trouve que c'est une qualité très importante pour la vie. Le fait que, quand on réussit bien, on ne se laisse pas monter la tête et qu'on ne décolle pas complètement. Et aussi l'inverse, peut-être encore plus important, quand ça se passe mal, qu'on sache aussi que ça va aller mieux et ainsi ne pas perdre la foi et la positivité. Et oui, surtout en compétition, c'est un exemple tout à fait typique que chaque pilote de compétition a déjà vécu une infinité de fois, c'est qu'on est peut-être au début d'une manche de compétition

[00:44:36] ...super bien et fonce devant tout le monde en étant aux anges, puis peu de temps après, il se retrouve coincé quelque part et se plante, alors le monde s'écroule et on s'en veut terriblement d'avoir été aussi idiot en fonçant tête baissée. Et puis, on a à nouveau la chance de se rattraper, enfin, on se dit que tout le groupe et tout le reste s'effondre, que tout s'écroule et que tout le groupe passe au-dessus de nous et qu'on est complètement perdu, que tout s'écroule sur nous quand on doit, disons, prendre une pénalité quelque part et que tout le monde passe peut-être à 500 mètres au-dessus de nous. Mais si on reste cool, qu'on ne perd pas sa positivité, qu'on croit simplement au meilleur et qu'on prend de bonnes décisions sans se planter à nouveau, sans s'énerver mais en faisant simplement le mieux possible avec la situation, alors on a souvent de nouvelles chances de rattraper le groupe et de faire à nouveau partie des premiers.

[00:45:25] Et c'est tout simplement comme ça en compétition de vol, à cause de la météo et de divers facteurs. Je trouve que c'est une leçon de vie super importante : quand tout va bien, on se dit peut-être un peu "hé, ce n'est peut-être pas normal que tout se passe si parfaitement en ce moment" et on s'en souvient pour les moments où ça va mal, pour pouvoir se rappeler plus facilement qu'il y a aussi des côtés positifs et que ça va revenir bientôt. Et quand ça revient, on se rappelle peut-être de la mauvaise phase et on se souvient qu'à ce moment-là, on ne pouvait même pas imaginer que le positif serait soudainement de retour, et oui, ça aide simplement à voir le positif dans la vie, tout simplement.

[00:46:13] **Lucian Haas:** Est-ce que ce sont aussi des choses sur lesquelles tu dirais, dans ton quotidien, dans ta vie actuelle avec tes entreprises, tu es aussi associé dans des entreprises en tandem et tout ça, et ce qui a probablement aussi eu ses difficultés avec le Corona et tout le reste, ce sont des choses où tu te dis : « OK, je sais qu'il y a peut-être un coup de mou en ce moment, mais... »

[00:46:32] **Manuel Nübel:** Alors, je me décrirais comme quelqu'un qui, même quand ça se passe vraiment mal et qu'il perd ses moyens, tire justement de ces expériences et qui peut rester relativement positif. Imagine...

[00:46:49] **Lucian Haas:** Imagine que tu gagnes les X-Alps 2021. Est-ce que ça changerait ta vie d'une manière ou d'une autre ?

[00:46:57] **Manuel Nübel:** Oui, ça changerait probablement déjà quelque chose, parce que ce serait évidemment un énorme scandale. Non, peut-être pas un scandale, mais ce serait quand même extrême et ça passerait évidemment dans les livres d'histoire d'une certaine manière, c'est clair, mais en fait je ne sais pas si ce serait si, enfin, si je m'en imagine là, je ne sais même pas si je trouverais ça vraiment génial, d'une certaine façon, ça créerait certainement, ça créerait certainement une sorte de pression et oui, pour l'instant, tout est tellement fluide et sans pression excessive, et j'apprécie ça aussi. Ça veut dire que, mais c'est

[00:47:41] **Lucian Haas:** C'est en fait une idée avec laquelle tu ne comptes pas du tout, non ? Chrigel va gagner de toute façon, non ?

[00:47:47] **Manuel Nübel:** Oui, enfin je suis réaliste là, je vois ça comme le fait que Chrigel est tout simplement extrêmement constant et bon

[00:47:57] et d'autres qui sont, disons, probablement un poil meilleurs que moi en moyenne, mais tout est possible, donc on ne peut pas l'exclure.

[00:48:06] **Lucian Haas:** Si tu devais faire un classement parmi les différents athlètes et pilotes qui participent, quelles seraient tes meilleures qualités, tes plus grands atouts ? Là où tu te dirais que tu joues vraiment dans le premier tiers, le cinquième ou quoi que ce soit.

[00:48:21] **Manuel Nübel:** Je dirais, enfin, définitivement en l'air et aussi pas dans l'improvisation pure, mais dans le pilotage intuitif, disons, si on mettait tous les pilotes dans un même sac et qu'on les envoyait voler quelque part où personne n'est jamais allé, je pense que je serais tout devant, parce que là je me débrouille très bien et oui, je trouve ça

très facile de lire la situation et de prendre de bonnes décisions sans une préparation extrême, alors que certains pilotes le font peut-être grâce à des heures interminables de préparation ; je suis plutôt quelqu'un qui, enfin, je n'improvise pas tout le temps, c'est sûr, mais oui, là je me sentirais très à l'aise.

[00:49:05] **Lucian Haas:** Est-ce que c'est inné ou comment est-ce qu'on peut, est-ce qu'il y a un moyen de développer une telle intuition ?

[00:49:12] **Manuel Nübel:** Oui, bien sûr, plus on vole, plus l'intuition se développe,

[00:49:19] Mais je pense que c'est aussi un peu mon genre. Il y a des gens qui doivent toujours tout planifier et préparer de manière méticuleuse, et qui sont plutôt désarmés dans des situations où il faut improviser, contrairement aux gens qui aiment bien improviser tout le temps dans leur vie ou qui ne sont pas les personnes les plus structurées, et oui, ils ont certainement plus de facilité face aux situations spontanées.

[00:49:47] **Lucian Haas:** J'aimerais faire un petit jeu créatif avec toi, juste comme transition, on y reviendra tout de suite pour l'intuition et tout ça, mais comme petite parenthèse entre les deux, pour définir ton caractère. OK. Et tu peux juste me dire comment tu t'auto-évalues. Si tu étais une marque de voiture, tu serais une ?

[00:50:09] **Manuel Nübel:** Audi. VW, VW. On va prendre VW. Pourquoi ? Parce que pour moi, c'est comme une Passat, que je conduis aussi, c'est juste la bonne mesure de

[00:50:23] De haute qualité, donc un produit qui ne part pas en fumée, pas de camelote bon marché, mais qui est en même temps relativement abordable et très pratique. C'est ce que j'en retire.

[00:50:36] **Lucian Haas:** Et si tu étais un animal, lequel serais-tu ?

[00:50:41] Une goéland. Un goéland. Parce qu'elle est si joueuse et qu'elle vole juste où elle en a envie et comme elle en a envie ? Un peu comme ça.

[00:50:50] **Manuel Nübel:** ça aussi. Elles profitent de la vie, elles sont effrontées, joueuses,

[00:50:57] Oui, qu'est-ce qu'on a, pas de Dohle, ils sont libres, complètement, oui, ils sont légers, ils ont l'air légers. Mais il faut que ce soit un oiseau, quand même ?

[00:51:06] **Lucian Haas:** Ouais. OK. Si tu devais choisir, tu préfères quoi ? Le slow ou le speed flying ?

[00:51:13] **Manuel Nübel:** Speed Flying. Pourquoi ? Pas le concept de Speed Flying en tant que tel, mais j'adore la vitesse, je l'ai déjà dit souvent. Je n'aime pas l'adrénaline, je n'aime pas le stress ou encore moins la peur, mais j'adore ressentir la vitesse avec la vitesse. Que ce soit en karting, en Speed Flying ou en Speed Flying avec une aile de compétition près de la pente, j'aime juste ça.

[00:51:41] **Lucian Haas:** Est-ce la vitesse ou les forces de manche qui t'attirent ?

[00:51:44] **Manuel Nübel:** Les deux, ça va ensemble, mais je dirais que c'est d'abord la vitesse. Et quand on fait un virage à une certaine vitesse, on ressent aussi les forces G, et avec les forces G, on ressent la vitesse. Les deux m'excitent.

[00:51:58] Quelle est la vitesse maximale que tu as atteinte jusqu'à présent ? En parapente. J'ai déjà atteint environ 120 km/h avec un petit Speed Flyer.

[00:52:07] **Lucian Haas:** Et avec un grand parapente en vol de distance ou autre chose ?

[00:52:10] **Manuel Nübel:** Tu veux dire avec un vent arrière de 100 km/h. C'était où ? C'était dans les plaines de, je crois, Petrajita, si je ne m'abuse. En Espagne.

[00:52:21] **Lucian Haas:** Ça veut dire que tu avais 40, 50 km/h de vent arrière et que tu as bien avancé sur le vol de distance. Oui, exactement.

[00:52:29] Une question à ce sujet. Ma plus grande peur en avion, c'est ?



[00:52:33] **Manuel Nübel:** Se blesser.

[00:52:34] **Lucian Haas:** T'es déjà blessé ?

[00:52:36] **Manuel Nübel:** En parapente, non.

[00:52:38] **Lucian Haas:** Ça veut dire que tu es un pilote axé sur la vitesse et tout le reste, mais aussi un pilote très sûr ? Ou plutôt orienté sécurité ? Oui. Comment devient-on un pilote plus sûr ? C'est

[00:52:50] **Manuel Nübel:** Il y a plusieurs points. D'une part, bien sûr, par la compétence, et d'autre part par l'évaluation des risques. On peut le faire de deux manières,

[00:53:00] soit en minimisant au maximum les dangers, soit en maximisant ses compétences et en étant ainsi préparé aux dangers.

[00:53:08] **Lucian Haas:** Et tu mises plutôt sur la maximisation des compétences ? Non,

[00:53:10] **Manuel Nübel:** non, non. En fait, je suis vraiment quelqu'un qui... enfin, je vois ça chez beaucoup d'autres pilotes, certains essaient simplement des choses et je me dis parfois aussi que je devrais être capable de le faire, mais j'ai tout simplement trop de respect ou de peur pour simplement essayer comme ça. On ne le croit peut-être pas en regardant certaines de mes vidéos, mais c'est vraiment le cas, peut-être pas dans chaque situation, mais souvent.

[00:53:35] **Lucian Haas:** Y a-t-il des situations où tu te dis que la peur t'a porté préjudice ? Enfin, pas physiquement, mais où tu te dis que la peur a vraiment été un obstacle, et que tu aurais aimé t'en débarrasser ?

[00:53:48] **Manuel Nübel:** Oui, je dirais que sur le moment, oui, donc à court terme, mais sur le long terme peut-être non. C'est comme pour l'Akrofliegen, j'ai tourné en rond pendant des années jusqu'à ce que, enfin, j'ai fait des Stall à plusieurs reprises,

[00:54:00] Enfin, il n'y avait rien à reprocher, aucune raison d'avoir peur, et à chaque fois, j'ai eu peur d'un stupéfaction idiot, alors qu'il n'y avait en fait aucune raison d'en avoir, et ça m'a définitivement énormément freiné, surtout en Akrofliegen, et puis plus tard avec d'autres manœuvres, c'était pareil, là où il n'y avait vraiment aucune raison. J'ai eu deux secours, je suis passé au-dessus de l'eau et tout ça, et j'étais quand même extrêmement anxieux et j'ai abordé les choses très lentement. Sur le court terme, on se dit : « Mais t'es quel peureux ? », mais sur le long terme, je pense que j'ai simplement appris à laisser passer cette peur et à me dire : « Oh, je sais, ce n'est pas rationnel, mais je suis quand même content d'être ce genre de type, plutôt qu'un autre qui ne réfléchit pas assez souvent, parce que pour tellement de gens, ça a simplement fini par provoquer un truc plus grave à un moment donné. »

[00:54:46] **Lucian Haas:** Tu as une explication pour cette peur, d'où vient-elle pour toi ?

[00:54:51] **Manuel Nübel:** Peut-être que c'est parce que je tiens beaucoup à la vie, ou que j'aime beaucoup vivre, enfin j'adore la vie et je me dis, je veux continuer à vivre en bonne santé plus longtemps, peut-être c'est pour ça.

[00:55:03] **Lucian Haas:** J'ai aussi entendu dire que tu avais parfois même vomi avant de prendre l'avion, parce que tu étais tellement excitée ou presque paniquée avant.

[00:55:12] **Manuel Nübel:** Oui, c'est un très bon exemple de quand j'ai vraiment détesté la peur. C'était exactement de la peur.

[00:55:21] et l'excitation, combinées au fait de vouloir forcer les choses, et oui, c'était souvent un cercle vicieux, surtout au début du vol de distance. Ça m'est arrivé une ou deux fois d'être mal à cause de l'excitation juste avant les vols, et puis on le sait déjà pour le prochain jour de vol et on est encore plus stressé parce qu'on se dit : « j'espère que ce ne sera pas encore le cas où je ne peux rien prendre au petit-déjeuner, parce que si c'est le cas, tu ne peux pas voler longtemps ». Et si on se stresse encore plus, on peut encore moins manger, et la fois suivante ça grimpe encore plus haut, et là tu essaies peut-être de te donner un coup de boost avec des Red Bull ou un truc du genre juste avant le vol, parce que là tu sais que tu as peu dormi et que tu as peu mangé, et qu'il faut quand même trouver un moyen de te booster pour ce vol de distance, et oui, ça a fini par faire en sorte que je me sente vraiment mal au décollage, au point de devoir vomir, mais bon, je pense que ça arrive en fait à beaucoup de gens, ou à encore plus de gens,

[00:56:20] qu'on a à faire avec des peurs quand on vole, parce que c'est tout simplement un truc de dingue, le fait de voler en soi, donc je pense qu'il est tout à fait normal que le corps manifeste des symptômes, que ce soit de la peur des hauteurs, de l'excitation ou d'autres choses de ce genre.

[00:56:36] **Lucian Haas:** Il y a aussi des études où ils ont simplement mesuré les fréquences cardiaques et la pression artérielle des pilotes avant le décollage et juste après, et où même les pilotes professionnels, enfin les pilotes, chacun avait encore avant le décollage cette, en anglais on dit "arousal", donc cette excitation, qui se reflétait aussi sur le...

[00:57:00] ...les mesures de stress et tout le reste. On peut vraiment le prouver dans le sang et dans le cerveau. Est-ce que tu dirais que ça s'est apaisé avec le temps ? Est-ce que tu abordes les décollages de manière beaucoup plus détendue aujourd'hui, ou est-ce qu'il t'arrive encore parfois de te dire que tu as presque envie de vomir ?

[00:57:18] **Manuel Nübel:** Alors, je dirais que ça m'arrive encore parfois d'être excité ou d'avoir une peur qui ne me fait pas plaisir, c'est définitif. Que j'aie envie de vomir, heureusement non. Et avec le temps, grâce à la routine, surtout en vol en tandem quand on fait plusieurs centaines de vols par an, ça aide énormément à se sentir à l'aise, du moins pour moi, ça m'a énormément aidé.

[00:57:41] Mais oui, ce qui est drôle, c'est qu'en discutant après avec des pilotes expérimentés, même en compétition, on se rend compte qu'on n'est pas le seul à ressentir ça. Et je peux juste dire à tous ceux qui vivent ça qu'il ne faut pas s'en vouloir. C'est tout à fait normal d'avoir ce genre de ou ce...

[00:58:03] Mais oui, le truc drôle, c'est que quand on discute avec des pilotes expérimentés après, même en compétition, on se rend compte qu'on n'est pas le seul à réagir comme ça. Et je peux juste dire à tous ceux qui vivent ça qu'il ne faut pas s'en vouloir. C'est vraiment une question de ne pas trop s'attacher à ce critère ou à cette caractéristique, il faudrait peut-être juste l'accepter, parce que je pense que c'est tout simplement naturel.

[00:58:10] **Lucian Haas:** Si quelqu'un venait vers toi maintenant,

[00:58:13] un jeune pilote qui te dit : « Écoute, j'ai toujours peur au décollage ou un truc du genre, comment tu as fait pour gérer cette peur ? Qu'est-ce que je peux faire ? Qu'est-ce que tu lui conseillerais ? »

[00:58:23] **Manuel Nübel:** Alors, en principe, je dirais que la routine aide énormément et oui, parfois ce sont peut-être des peurs justifiées, donc si quelqu'un a eu des expériences vraiment dangereuses et qu'il en a peut-être un petit traumatisme, alors je dirais simplement, au...

[00:58:44] Je pense que le travail sur l'Akro et le vol aident énormément. Se confronter à des gens qui sont meilleurs que soi, et oui, il existe différentes méthodes pour simplement améliorer son niveau en vol de compétition. Ce qui a aussi aidé quelques personnes par le passé et c'était très intéressant, c'est que j'ai eu plusieurs amis que j'ai envoyés chez un hypnothérapeute qui a justement éliminé les peurs par l'hypnose. Par exemple, j'avais une amie qui avait vu son copain se blesser lors d'un accident de parapente et elle n'avait plus pu voler elle-même depuis. Elle avait un blocage complet, de la peur et tout ça, et pour faire court, après la thérapie ou après deux séances, elle a pu reprendre le vol elle-même.

[00:59:31] est devenue pilote de parapente en tandem, à titre commercial. Donc pas seulement pour qu'elle se sente un peu mieux, mais comme si elle avait complètement évacué la peur. Elles m'ont vraiment fait un retour extrêmement positif sur le thérapeute et oui, je pense qu'avec des trucs comme l'hypnose, on peut déjà accomplir pas mal de choses. Est-ce que tu as déjà fait quelque chose de ce genre ? Oui, pour autre chose. De l'entraînement ou quelque chose comme ça ? Pour autre chose, j'ai effectivement vu ce thérapeute, mais malheureusement, ou plutôt ce que je veux dire par malheureusement, c'est qu'après l'entretien préliminaire, je me sentais tellement bien que quand je devais me présenter à la séance d'hypnose proprement dite, je me suis regardé et je me suis dit : "Écoute, je ne peux vraiment plus te dire quel était mon problème à ce moment-là. On reporte ça, mais je crois que je n'ai plus besoin de toi pour l'instant." Mais même lors de l'entretien préliminaire, ça m'a vraiment aidé, j'en suis convaincu, et j'ai déjà remarqué que ce n'était pas du "hocus pocus" mais juste quelqu'un qui t'explique les choses, et que le type était très compétent et sérieux. Et à la suite de ça, d'ailleurs ça venait aussi d'Achim Joos, le type chez qui je suis allé, précisément chez le thérapeute Ramadani à Ulm,

[01:00:31] le hypnothérapeute et Achim Joos, je ne sais pas si vous le connaissez encore. L'école de vol, Freiraum et tout ça. Exactement, il a travaillé très tôt, très longtemps et avec beaucoup de succès avec Olli Rössl, qui vole maintenant en tandem avec nous, il a fait partie de l'équipe nationale, et il m'a raconté qu'ils avaient eu plusieurs personnes qui sont allées le voir à cause de telles peurs. On voit aussi que même dans l'équipe nationale, ça peut arriver, ce n'est pas du tout anormal, et qu'ils avaient déjà eu de bonnes expériences avec lui à l'époque et, oui, à cause de ça, j'ai envoyé les autres le voir et ils ont aussi eu des expériences très positives. Ça a aidé.

[01:01:11] **Lucian Haas:** Regardons maintenant un petit peu vers l'avenir pour conclure. Ton grand objectif pour l'instant, ce sont les X-Alps, qui seront terminées à la mi-juillet au plus tard, voire un peu plus tôt, en tout cas. Qu'est-ce qui vient après pour toi ?

[01:01:27] **Manuel Nübel:** Qu'est-ce qui vient après pour moi ? Le vol en tandem. Oui, ça fait longtemps maintenant avec le Covid et, même si les remontées mécaniques rouvrent et qu'on pourra probablement voler à partir du 21.05, je ne pourrai pas faire beaucoup de vols en tandem pendant la phase finale et je ne gagnerai pas beaucoup d'argent. Et là, on a eu une longue période de creux, ce qui veut dire qu'après les X-Alps, je vais devoir voir comment faire rentrer un peu d'argent avec le tandem.

[01:01:53] **Lucian Haas:** Gavin McClurg, qui a aussi son propre podcast Cloud-Based Mayhem, a raconté après les dernières X-Alps qu'il était tombé dans un profond trou de démotivation psychologique. Il a dit que les X-Alps étaient une période tellement intense, tant pour la préparation que pour la compétition elle-même, qu'on est tellement plongé dans l'expérience que, juste après, on se demande : « Bon, qu'est-ce que je veux faire maintenant ? » Est-ce que tu as déjà vécu quelque chose comme ça ?

[01:02:21] **Manuel Nübel:** Non, après les X-Alps, j'ai eu un creux de motivation, au point de ne plus m'entraîner, parce qu'une autre étape a commencé pour moi. Ça a aussi un petit inconvénient, c'est que j'ai rarement, voire jamais, réussi à m'entraîner complètement pendant deux ans ; après les X-Alps, j'ai recommencé à faire beaucoup de vol en tandem, j'ai fait un peu plus de "easy living", des bivouacs ou des trucs comme ça, et le plan d'entraînement strict n'était plus la priorité. C'est déjà un coup dur pour l'entraînement, mais je ne l'ai jamais regretté, parce qu'il y avait d'autres choses pour moi, ou aussi avec l'indépendance. J'adore toujours travailler là-dedans et mon travail me plaît énormément, que ce soit le vol en tandem, l'organisation et

[01:03:13] Oui, c'était ce qui était prévu après.

[01:03:17] **Lucian Haas:** Qu'est-ce que tu fais d'autre, à part le volley ?

[01:03:20] **Manuel Nübel:** Oui, justement la société Vogelfrei, puis... Ah, mais elle a pourtant

[01:03:25] **Lucian Haas:** aussi avec l'escalade à pignon. Ah oui,

[01:03:27] **Manuel Nübel:** Ok, à part le vol, c'est vrai. Alors à côté du vol, j'adore faire du bloc ces derniers temps, ça me fait vraiment plaisir.

[01:03:35] et ma petite amie, elle ne vole pas, elle a une maison, un jardin avec des légumes bio depuis la dernière Corona, et depuis, j'ai développé une grande passion pour les petites plantes. Tu cultives

[01:03:51] **Lucian Haas:** Tu cultives tes propres légumes bio, qu'est-ce que tu fais d'autre ?

[01:03:53] **Manuel Nübel:** Oui, exactement, dans notre jardin et oui, avec mes amis aussi, faire des trucs, faire du vélo ou quelque chose comme ça, je trouve les randonnées à vélo géniales, voyager aussi parfois, mais là, le parapente est généralement déjà au programme. Maintenant, encore

[01:04:06] **Lucian Haas:** Allez, on se projette un peu dans le futur : imagine que tu sois un jour grand-père, que tu aies des petits-enfants. Parmi toutes les histoires d'avions que tu as vécues jusqu'à présent, laquelle aimerais-tu leur raconter le plus volontiers ?

[01:04:22] **Manuel Nübel:** Hm, alors j'en ai plein en tête, j'essaie juste de voir laquelle, hm, c'est vraiment un peu difficile à dire. Peut-être, il y en a une qui date vraiment de 2015, où j'avais eu une fracture de la rotule quatre mois

avant, et vraiment presque tous les médecins, ou enfin beaucoup, ont dit que je ne pourrais jamais courir 100 kilomètres par jour, parce qu'il était clair que ces éclats d'os, que ce fil d'acier resterait en place dans la rotule, donc c'était définitif pour la course. Et quand on voyait ça sur la radio, ça dépassait de deux centimètres à l'avant et à l'arrière, comme des brosses en acier. Là, je n'aurais jamais pensé que tu pouvais courir 100 kilomètres avec ça, alors que j'ai effectivement réussi à le faire d'une traite pendant la course. Et je me suis dit, oui, je vais faire au mieux, je vais participer pour gagner de l'expérience pour la prochaine étape, et je vais mettre les gaz là-bas, mais je ne vais pas me laisser abattre dès le début, je vais juste faire au mieux et si je dois abandonner après un ou deux jours, c'est toujours mieux que de ne pas participer du tout. Et là, je suis effectivement arrivé à Monaco, même en neuvième, ce qui a vraiment surpris tout le monde.

[01:05:29] ...dépassé et oui, c'était quand même un truc assez cool que ça ait si bien fonctionné.

[01:05:37] **Lucian Haas:** En gros, c'est l'histoire de comment j'ai parcouru 1000 kilomètres à travers les montagnes jusqu'à Monaco avec une rotule réparée avec du fil de fer. C'est ça, en quelque sorte. Manuel, une très belle histoire. Merci pour ton récit. Je te souhaite avant tout beaucoup, beaucoup de succès pour les X-Alps, mais surtout beaucoup de plaisir et, comme règle absolue, reste en un seul morceau. Merci beaucoup. Pour toute cette histoire. Oui, c'est le plus important. Et oui, continue à suivre ton instinct, beaucoup d'intuition, reste toujours dans le flux. En tout cas, amuse-toi bien.

[01:06:08] **Manuel Nübel:** Merci beaucoup, Lucian.

[01:06:14] **Lucian Haas:** C'était Manuel Nübel en conversation avec Lucian Haas. Si vous voulez suivre de plus près les aventures de Manuel lors des X-Alps, le mieux est de vous abonner à ses chaînes Instagram et Facebook. Vous trouverez ces liens ainsi que d'autres liens vers les sujets abordés ici dans les notes de cet épisode sur mon blog Lu-Glitz.

[01:06:36] Si cet épisode vous a plu, n'hésitez pas à écouter et à recommander Podz-Glitz. Vous trouverez tous les épisodes du podcast sur Lu-Glitz et Soundcloud. Ils sont également disponibles sur les plateformes connues comme Spotify, iTunes, Google Podcasts, etc. Bien entendu, vous pouvez aussi abonner Podz-Glitz sur le podcatcher de votre choix. Pour finir, je réitère mon encouragement et ma demande. Si ce n'est pas déjà le cas, devenez un contributeur de Lu-Glitz et Podz-Glitz. 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, j'ai aussi besoin du travail, ou plutôt des revenus, issus de ces projets. Vous pouvez choisir librement le montant de votre contribution. C'est selon le principe : vous pouvez donner ce que cette offre vaut à vos yeux et ce qui vous semble juste.

[01:07:25] Si tu hésites et que tu te demandes : « mince, combien je dois donner ? », alors pour faire simple et sans engagement, tu peux te baser sur la proposition suivante : un euro par épisode de podcast et deux euros par mois de lecture sur Lu-Glitz. Bien sûr, tu peux d'abord écouter quelques épisodes, lire Lu-Glitz pendant plusieurs mois et ensuite faire un don global. Les paiements sont très simples via PayPal ou virement bancaire. Tu trouveras toutes les données nécessaires sur mon blog Lu-Glitz, sur la page Soutenir. À la prochaine. Ciao.