

Big Bird

Podz-Glidz 64 — Achim Joos

Published	2021-09-03
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/big-bird-achim-joos-podz-glidz-64
Duration	01:54:36
Speakers	Achim Joos, Lucian Haas
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0064-big-bird-achim-joos.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	58 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	3
English	27
Show notes	27
Transcript	28
Français	49
Show notes	49
Transcript	50

Deutsch

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

Show notes

Achim Joos gewann 2003 den PWC Gesamtweltcup. Heute geht es ihm mehr um das Erleben von Freude und Freiheit als um den Leistungsdrang beim Fliegen.

Vor fast 20 Jahren war Achim Joos so etwas wie das Aushängeschild der deutschen Gleitschirmfliegerszene. In Wettbewerben flog er schon in jungen Jahren immer vorne mit. 2003 gewann er mit 25 Jahren den PWC Gesamtweltcup, was damals mehr Gewicht hatte als der Weltmeistertitel. Wenig später wurde er noch drei Mal in Folge Deutscher Meister. Doch dann verabschiedete er sich aus dem Rennzirkus, studierte, um schließlich doch noch sein Leben wieder ganz der Fliegerpassion zu widmen.

Er gründete die Flugschule Freiraum mit einer ganz eigenen Philosophie. Die Freude am Berg, das Hike and Fly, das spielerische Erleben von Natur und Schirm und eben nicht mehr der Leistungsdrang stehen für ihn seither im Vordergrund. Berühmte Kletterer wie Thomas Huber von den Huberbuam haben beim ihm das Fliegen gelernt.

In dieser Folge Nummer 64 von Podz-Glitz erzählt Achim Joos seine Geschichte. Wie er schon im Alter von 10 Jahren die ersten Solo-Höhenflüge machte und mit 16 an Wettbewerben teilnahm. Wie er als Gleitschirmpilot zum staatlich geförderten Spitzensportler wurde. Wie ihm seine Motivation für Wettbewerbe abhanden kam, und welche Ideen und Techniken einer lust- und gefühlvollen Fliegerei er heute als Flugtrainer in den Köpfen seiner Flugschüler zu säen versucht.

Wir sprechen unter anderem über Glücksmomente des Hike-and-Fly, effizientes Thermikfliegen, die Bedeutung einer unverkrampften Steuerhaltung, und wie er zu seinem Spitznamen Big Bird kam.

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:

Track: Rubix Cube | Artist: Audionautix

<https://www.youtube.com/watch?v=raHVKhS-A94>

Rubix Cube von Audionautix unterliegt der Lizenz Creative-Commons-Lizenz "Namensnennung 4.0".

<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Künstler: <http://audionautix.com/>

- Online-Seminar Sicheres Thermikfliegen (Aufzeichnung Teil 1 | Teil 2), mit Achim (u.a.)

- Bericht aus der Süddeutschen Zeitung über Achims Gesamtweltcupsieg (pdf)

Von Podz-Glitz gibt es mittlerweile weit über 60 Stunden an "Para-Talk". Alle zwei Wochen kommt eine neue Folge hinzu. Ein solcher Umfang und eine solche Schlagzahl ist mit einigem an Arbeit verbunden. Arbeit, die ich als freier Journalist auch irgendwie finanzieren muss. Denn ich lebe auch davon.

Links:

- Freiraum: <https://freiraum-info.de/>
- Wikipedia-Eintrag: https://de.wikipedia.org/wiki/Achim_Joos

- Facebook-Seite: <https://www.facebook.com/achim.joos.7>
- Instagram-Seite: <https://www.instagram.com/achimjoos/?hl=de>
- Teil 1: <https://www.youtube.com/watch?v=V6XPFMmQ2S8>
- Teil 2: <https://www.youtube.com/watch?v=JhnF3n0DXJM>
- Bericht aus der Süddeutschen Zeitung:
https://www.dhv.de/fileadmin/user_upload/monatsordner/2003-12/news/achim_sz.pdf
- Bericht des XC-Mag: <https://xcmag.com/news/clash-of-the-titans-alex-vs-achim/>
- Intro zum DHV-Thermikfilm: <https://www.youtube.com/watch?v=RGKyFHrlUmQ>

Quelle: <https://lu-glidz.blogspot.com/2021/09/podz-glidz-64-big-bird.html>

Transcript

[00:00:06] **Achim Joos:** Gleitschirmfliegen ist für mich eine Sportart, die hat ganz viel mit Eleganz und filigranen Bewegungen zu tun und eben nicht mit diesem kräftigen Reinreißen und dem Schirm durch Gewalt oder Kraft, wozu geben, wer hier der Herr im Hause ist, sondern das ist ein Spiel miteinander.

[00:00:43] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, der Lu-Glidz-Podcast.

[00:00:47] **Achim Joos:** Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens.

[00:00:51] **Lucian Haas:** Heute mit Achim Joos und Lucian Haas am Mikrofon.

[00:01:00] Vor fast 20 Jahren war Achim Joos so etwas wie das Aushängeschild der deutschen Gleitschirmflieger-Szene. In Wettbewerben flog er schon in jungen Jahren immer vorne mit. 2003 gewann er mit 25 Jahren den PWC-Gesamtweltcup, was damals mehr Gewicht hatte als der Weltmeistertitel. Wenig später wurde er noch dreimal in Folge deutscher Meister. Doch dann verabschiedete er sich aus dem Rennzirkus. Studierte, um schließlich doch noch sein Leben wieder ganz der Fliegerpassion zu widmen. Er gründete die Flugschule Freiraum mit einer ganz eigenen Philosophie. Die Freude am Berg, das Hike and Fly, das spielerische Erleben von Natur und Schirm und eben nicht mehr der Leistungsdrang stehen für ihn seither im Vordergrund.

[00:01:48] In dieser Folge Nummer 64 von Podz-Glidz erzählt Achim Joos seine Geschichte. Wie er schon im Alter von 10 Jahren die ersten Solo-Höhenflüge machte. Und mit 16 an Wettbewerben teilnahm. Wie er als Gleitschirmpilot zum staatlich geförderten Spitzensportler wurde. Wie ihm seine Motivation für Wettbewerbe dann abhanden kam. Und welche Ideen und Techniken einer lust - und gefühlvollen Fliegerei er heute als Flugtrainer in den Köpfen seiner Flugschüler zu säen versucht. Wir sprechen unter anderem über Glücksmomente des Hike and Fly, effizientes Thermikfliegen, die Bedeutung einer unverkrampften Steuerhaltung. Und wie er zu seinem Spitznamen Big Bird kam. Wenn dir dieser Podcast gefällt, dann kannst du meine Arbeit daran auf unterschiedlichste Weise unterstützen.

[00:02:35] Du kannst helfen, Podz-Glidz bekannter zu machen, indem du zum Beispiel ein positives Rating in entsprechenden Audiokatalogen hinterlässt, den Podcast in sozialen Medien verlinkst oder auch im persönlichen Gespräch mit deinen Fliegerfreunden weiterempfehlst.

[00:02:51] Darüber hinaus kannst du Podz-Glidz und den zugehörigen Blog Looglides auch finanziell unterstützen. Als freier Journalist kannst du auch den Podcast in den sozialen Medien verlinken oder auch im persönlichen Gespräch mit deinen Fliegerfreunden weiterempfehlst. Lebe ich auch von diesen Projekten. Allerdings habe ich mich bewusst gegen eine kompromittierende Finanzierung durch Werbepartner oder verdeckte Sponsoren entschieden. Stattdessen bewahre ich meine Unabhängigkeit, indem ich auf freiwillige Förderbeiträge meiner Hörer und Leser setze. Wie auch du einfach und ohne jede Verpflichtung zum Förderer werden kannst, erfährst du auf der Website von Looglides. Und zwar dort auf der Seite Fördern.

[00:03:27] Achim, gestern ging ja der PWC oder das PWC Superfinanzium. Und jetzt sind die Finale in Desentis zu Ende. Wer hat da eigentlich gewonnen? Wer da gewonnen hat? Ich glaube, Luc Armant hat

[00:03:40] **Achim Joos:** gewonnen. Ich glaube, das heißt, du weißt es gar nicht richtig.

[00:03:46] Ich habe es tatsächlich bis zum vorletzten Tag mitverfolgt. Hatte Aran Durugati lange geführt. Und gestern in der Flugschule hat man unseren finalen Tag von dem Grundkurs recht viel zu tun. Das hat sich relativ lang gezogen. Deswegen habe ich ehrlich gesagt noch nicht geschaut. Aber mich interessiert es und ich werde es auch nachholen. Aber das lag jetzt am gestrigen Tag. Aber ich weiß, dass es einen Führungswechsel gab zwischen Aran Durugati und, ich glaube, Luc Armant.

[00:04:20] Aber schauen wir das, wie gesagt, dann nochmal genauer an.

[00:04:22] **Lucian Haas:** Ja, der letzte Task ist gestern gecancelt worden. Und damit war Luc, der dann schon führte, ist als Führender stehen geblieben. Das heißt aber, du verfolgst solche PWC-Sachen auch noch häufig. Ja. Heute mit Interesse.

[00:04:35] **Achim Joos:** Ja. Also natürlich nicht mehr mit dem gleichen Enthusiasmus wie zu Zeiten, als ich selber dabei war. Verfolgt man es natürlich automatisch. Aber auch in der Zeit, in der ich noch Wettbewerber geflogen bin, ist man natürlich mehr in der Materie drin. Und schaut auch Wettbewerber, an denen man gar nicht dabei ist, um zu schauen, welche Namen, welche Flugstiltypen sind dort präsent. Und vorhanden. Aber mich interessiert es. Und es ist ja auch so, dass man als ehemaliger Gesamtwettkampfsieger für das Superfinale ja gesetzt ist. Also man könnte dort ja auch ohne den Qualifikationsweg daran teilnehmen.

[00:05:19] Allerdings steht das jetzt für mich weniger zur Diskussion. Sondern mich interessiert es auch ganz klar deswegen, weil ich eine riesengroße Leidenschaft für die Sportart, aber eben auch für den Wettbewerbssport habe.

[00:05:33] Und nach wie vor ja sehr viele von den Wettbewerbspiloten, mit denen ich früher noch geflogen bin, da noch teilnehmen und auch noch sehr erfolgreich sind. Und dadurch hat man schon einen Bezug. Also wenn man sich, ich denke, die Top 10 oder 15 anschaut, sind dort noch einige Namen. Stephan Morgenthaler, Chrigel Maurer natürlich eh, Stefan Wies und auch einige weitere. Andreas Malecki, Pepe. Natürlich auch immer wieder in Wettbewerben vorne. Und da ist es auch immer wieder so, dass man sich mit den Wettbewerbern vertreten kann, die man kennt. Und dann identifiziert man sich natürlich auch mehr mit so einem Wettbewerb, wie wenn man gar

[00:06:11] **Lucian Haas:** niemanden kennt. Was heißt für dich verfolgen? Guckst du dann auch ins Live-Tracking rein? Und guckst mal, welche Linienwahl wählen die? Und da, ich würde da jetzt aber anders fliegen vielleicht. Gehen da auch solche Gedanken bei dir dann durch den Kopf?

[00:06:25] **Achim Joos:** Es hängt wirklich ein bisschen von der Zeit ab, die ich in den jeweiligen Situationen habe. Meistens sind diese Wettbewerbe doch in der Saison, wo eben auch bei mir oder bei uns in der Flugschule High Season ist. Dann ist das alles ein bisschen flüchtiger vom Blick. Dann ist mehr der Blick auf die Ergebnisliste. Aber natürlich schaue ich mir immer wieder auch mal Live-Trackings an, auch bei der X-Alps. Allerdings weniger, um jetzt zu bewerten, ob die Linienwahl okay ist oder nicht. Denn man ist ja nicht live vor Ort und kann das ganz schwer abschätzen, wie jetzt in der jeweiligen Situation. Was da die beste Strategie vom Flugweg her wäre. Deswegen maße ich mir das nicht an, aus der Ferne heraus darüber zu urteilen. Weil ich weiß selber aus dem Wettbewerbsfliegen, wie situativ das unterschiedlich sein kann.

[00:07:14] Und dass manchmal auch ein recht unlogisch erscheinender Weg doch ganz klar der bessere ist in der jeweiligen Minute, wo die Entscheidung gefällt wird.

[00:07:24] **Lucian Haas:** Glaubst du denn, dass du mit deiner Wettbewerbserfahrung, die du mitbringst, so ein Live-Tracking oder so Ergebnislisten irgendwie auch anders liest als ein Otto-Normal-Pilot, der einfach sagt, oh, wer steht auf Platz 1, wer steht auf Platz X. Und sieht hinten irgendwie so ein paar Punkte und irgendwie ein komisches Streichresultat, was er nicht versteht. Also ist da schon ein ganz anderer Blick da drauf von dir?

[00:07:49] **Achim Joos:** Das glaube ich schon. Also wenn man selber Wettbewerber geflogen ist, dann hat man da ganz klar einen anderen Blick drauf. Denn der Gleitschirm-Szene, der Wettbewerbs-Szene, ist es ja nie wirklich gelungen, medial rüberzubringen, was da genau abgeht. Ist auch ein schweres Thema. Wahrscheinlich ist da auch schlicht und ergreifend zu wenig Geld in der Szene drin. Der einzige Wettbewerb, wo das relativ gut gelingt, ist ja die Red Bull

X-Alps. Bei den Weltcups nicht wirklich. Durch die Social Medias können die einzelnen Piloten, die da ein ganz gutes Händchen haben und Engagement betreiben, ein bisschen Bilder rüberbringen, was ja schon mal super ist. Mhm. Aber es ist wirklich schwer zu vermitteln, wie hoch die Leistungsdichte in diesen Wettbewerben ist.

[00:08:35] Wie taktisch geprägt solche Flüge sind. Und wenn man das natürlich mal selber miterlebt hat, dann glaube ich schon kann man es besser nachvollziehen, was dort für Leistungen gebracht werden. Und dass es eben nicht immer nur dieses Gebolze ist. Einfach nur, dass der Schnellste ist, der einfach den Kopf ausschaltet. Und Vollgas durch die Luftmassen durchprescht. Sondern, dass die Faktoren taktisch fliegen, Linienwahl. Mit welchen Piloten, wenn welche versuchen sich abzukapseln, bin ich bereit mitzugehen. Wenn da Piloten weggehen oder eine andere Linie wählen. Und man weiß genau, die haben einen Flugstil, der entspricht meinem überhaupt nicht.

[00:09:22] Dass man sie eher ziehen lässt. Manches wird sich wahrscheinlich sogar, könnte ich mir vorstellen, dem Rad-Rennrad-Sport ähneln. Vom Taktieren. Und da denke ich schon, dass man als Wettbewerbspilot die Entscheidungen besser nachvollziehen kann. Oder bestimmte Situationen. Unter anderem natürlich auch die unglücklichen Situationen. Kurz vor der Ziellinie stehen. Oder auch einfach manchmal Pech gehabt zu haben. Das kennt man ja aus verschiedenen Natursportarten. Skispringen etc. Dass man manchmal eben doch das notwendige Glück eher auf seiner Seite hat. Und manchmal läuft es eben anders.

[00:10:01] **Lucian Haas:** Aus deiner Erfahrung heraus, was würdest du denn schätzen, welcher Anteil der normalen Gleitschirmpiloten interessieren sich überhaupt für solche Wettbewerbe?

[00:10:11] **Achim Joos:** Ich glaube, dass es gar nicht allzu viel interessiert. Das ist bei der X-Alps anders, aufgrund der medialen Berichterstattung. Da sieht man ja schon den Riesenunterschied zwischen den X-Pyrénées.

[00:10:26] Und der X-Alps. Wenn man die Frage stellen würde, nennen wir die Top 3 der X-Pyrénées des letzten Jahres, werden auch wenige die Antwort geben können. Wahrscheinlich selbst auch ich nicht. Da zweimal war es Chrigel, beim letzten hat er nicht teilgenommen. Ja, den Sieger hätte ich jetzt auch noch gewusst. Aber beim zweiten und dritten wird es schon schwieriger, das zu nennen. Obwohl die ja auch hervorragende Leistungen gebracht haben. Und da sieht man ja auch immer, wie wichtig es ist, dass eben die mediale Taschenlampe eben auch auf so ein Event drauf gehalten wird. Und das ist, wie gesagt, schwierig bei den klassischen Wettbewerben.

[00:11:07] Dezentrale Streckenflugwettbewerbe natürlich nochmal ganz was anderes, wie Weltcups, Weltmeisterschaften oder Europameisterschaften. Und von dem her kann ich völlig nachvollziehen, dass da immer so flüchtig drüber geschaut wird. Und die Namen, die dann eben häufiger mal vorne zu finden sind, wahrscheinlich auch präsent in den Köpfen der Gleitschirmflieger sind. Aber was dort wirklich genau gemacht wird und wie hochkarätig sportlich diese Wettbewerber auch sind, ist wahrscheinlich vielen gar nicht bewusst. Aber da sehe ich weniger den Fehler oder die Notwendigkeit bei dem Hobbypiloten, der das als Hobby ausübt, das verstehe ich ja völlig, dass der mit seiner Fliegerei beschäftigt ist. Und da eben auch daran Freude haben möchte.

[00:11:52] Das ist auch richtig so. Aber generell wäre es natürlich schön, wenn dieser Transfer, was läuft da eigentlich ab, ein bisschen besser gelingen würde. Ich glaube, das ist in der Sportart immer gut. Und da rede ich jetzt auch nicht nur von dieser Art der Wettbewerbe, sondern auch Akrobatik-Wettbewerbe. Die Gleitschirm-Szene ist ja mittlerweile so breit gefächert und jede Disziplin hat ja ihre völlige Berechtigung. Aber durch dieses Aufgefächertsein entsteht natürlich auch eine Distanz zwischen den verschiedenen Lagern, die glaube ich gar nicht sein sollte beim Gleitschirmfliegen. Ich sehe da wirklich eine Family, die dahinter steht. Es ist immer gut zu wissen, was kann eine Sportart bieten, was leisten die verschiedenen Disziplinen.

[00:12:39] Und ich habe da wirklich vor jedem Bereich einen großen Respekt davor, was die Top-Piloten leisten. Aber natürlich auch einfach einen großen Respekt vor Piloten, die man gar nicht mitbekommt. Es definiert sich nicht alles über den Wettbewerbssport, sondern eben auch vor Piloten, die einfach gar nicht an Wettbewerben teilnehmen, sich selber gut einschätzen können und die Sportart schlicht und ergreifend oder das Hobby Gleitschirmfliegen als Faszination ausüben.

[00:13:09] **Lucian Haas:** Sehst du denn eine Möglichkeit, wie man solche Wettbewerbe für Zuschauer, auch wenn es nur zu Hause ist als Zuschauer, noch attraktiver machen oder verständlicher?

[00:13:22] Das

[00:13:24] **Achim Joos:** ist ein ganz schwieriges Thema. Das war ja auch in meiner aktiven Wettbewerbszeit schon immer das Thema. Da wurde der sogenannte Paragliding Grand Prix initiiert, der auch sehr schnell wieder verschwunden ist, wo genau das Thema probiert wurde. Wenn wir sogar noch einige Jahre weiter zurückgehen, gab es in Verbier in der französischen Schweiz Wettbewerbe, an denen, das war vor meiner Zeit, da waren Unmengen an Zuschauern am Landeplatz gestanden. Da ging es eben auch noch mehr um so Themen wie kleine Ministrecken, Punktlandungen, da die damaligen Gleitschirme eben auch noch nicht das wirkliche Potenzial hatten, um wirklich auf Strecke zu gehen.

[00:14:15] Da hat sich ja die Sportart, das Gerät Gleitschirm, wie auch die Piloten immer weiterentwickelt. Es wurde immer professioneller, die Leistungsdichte immer größer. Das hat sicherlich der Sportart gut getan, aber man hat sich natürlich vom Publikum entfernt. Einige Jahre oder Jahrzehnte später wurde probiert, wieder ein Zwischending zu finden. Es wurde ein bisschen Strecken, Fliegen, Pilot gegen Pilot, aber mit Publikumsnähe versucht. Es wurde versucht, das zu integrieren. Es ist sehr schnell auf Widerstand auch von der Pilotenseite gestoßen. Denn sagen wir mal, das ist ja eigentlich etwas Löbliches, dass die Gleitschirmflieger, oder wahrscheinlich Drachenflieger genauso, die Wettbewerbe fliegen, sagen, nein, ich will wirklich, dass wir an Wettbewerben teilnehmen, wo das höchstmögliche am sportlichen Niveau stattfindet.

[00:15:12] Und dann wird es schwierig, das rüberzubringen. Also ein Fußballspiel zum Erklären ist leichter als ein komplexes Gleitschirm. Es ist ein bisschen ein Durchgang, wo man vielleicht 150 Piloten kurz mal im Startpulk warten sieht, bevor dann eben das Rennen losgeht. Und dann sieht man lange Zeit niemanden mehr.

[00:15:32] **Lucian Haas:** Ja, die sind dann 30 Kilometer weg bei der nächsten Boje und dann irgendwann tauchen sie mal vielleicht wieder auf, wenn es überhaupt wieder zurückgeht oder Sonstiges.

[00:15:39] **Achim Joos:** Genau, und manche tauchen nicht auf, hadern mit ihrem Schicksal, weil eine Abschattung reinkam. Also alles Dinge, die denkbar ungünstig sind, um es dem Publikum rüberzubringen. Und ich denke, da ist der große Unterschied zwischen der Bereitschaft, Wettbewerbe so abzuhalten, dass sie eben auch fürs Publikum dienlich sind. Und ich denke, wenn man an diesem Punkt ist, dass es fürs Publikum attraktiv ist, leidet wahrscheinlich auch irgendein sportliches Niveau darunter.

[00:16:10] **Lucian Haas:** Das heißt, die Leute, die sich, also auch die Piloten oder Pilotinnen, die sich jetzt für dieses Racing-Format interessieren und wirklich sagen, ich wähle dieses knappe Racing mit den anderen und wirklich Impulk und dann auf die Ziellinie zu und wer findet die bessere Linie und Sonstiges, also das viele taktieren, das wäre halt mit Publikumsnähe nicht mehr so möglich und dann würden vielleicht auch viele von denen, die das toll finden, aussteigen.

[00:16:33] **Achim Joos:** Das könnte ich mir gut vorstellen. Also ich bin nach wie vor davon überzeugt, dass wenn man als Sportler, als Gleitschuhflieger möglichst gut werden möchte, möglichst viel dazulernen möchte, führt kein Weg am Weltcup-Fliegen vorbei. Ganz sicher der Höchstkaräter im Gleitschirm-Wettbewerbssport. Und wie dort geflogen wird, hat mit Publikumswirksamkeit wenig zu tun. Das ist, denke ich, auch jedem bewusst. Um das Publikumswirksam rüber zu bekommen, müsste man wahrscheinlich wahnsinnig viel Geld in die Hand nehmen und selbst dann ist es nicht sicher, ob es wirklich den Nichtflieger interessiert. Von dem her hat sich das einfach so in die Richtung entwickelt und ich glaube, dass ein Großteil der Piloten das genauso auch akzeptiert hat und damit lebt, dass man eben alles andere als im medialen Rampenlicht ist, was mir auch, obwohl ich nicht mehr aktiv dabei bin,

[00:17:31] auch manchmal nicht Sorge bereitet. Aber ich finde es schade, denn das sind wirklich tolle Leistungen, die ja schon immer erbracht wurden und erbracht werden auch aktuell. Und selbst die Gleitschirm-Szene weiß nicht ganz genau, wer da das gerade führend ist oder welche Piloten immer wieder ganz weit vorne sind. Die Problematik ist sicherlich, dass die Piloten, die sich möglichst gut oder ihr Potenzial ausschöpfen wollen, sind schon im Weltcup drin und sollten sich dort auf dieser Plattform ganz klar blicken lassen. Aber es ist nicht die Plattform, die die größte Anerkennung in der Gleitschirm-Szene erfordert.

[00:18:19] Rein aus sportlicher Sicht müsste sie es sicherlich, also aus sportlicher Sicht meine ich aus fliegerischer Sicht, dass die Kombination aus Athletik und Fliegen in der X-Alps höher angesiedelt ist, ist selbstverständlich.

[00:18:33] **Lucian Haas:** Achim, du hast ja, du hast es jetzt schon mehrfach gesagt, du hast selber mal den Gesamtweltcup beim PWC gewonnen. Das war 2003, du warst 25 Jahre alt. Warum? Warum hast du, obwohl du so sportlich erfolgreich warst, dann ein bisschen später diese Welt der Wettbewerbsfliegerei verlassen?

[00:18:53] **Achim Joos:** Ich habe die Welt der Wettbewerbsfliegerei ja sehr früh betreten, mit um die 17 Jahren herum mit dem Wettkampfsport angefangen und dann auch sehr schnell in die Gleitschirm-Nationalmannschaft gekommen, auch mit 17 oder 18 Jahren.

[00:19:09] Und habe da natürlich komplett mein, das war ja mein gesamter Enthusiasmus, da reinzukommen. Also meine Welt hat sich, mein Leben hat sich ums Gleitschirmfliegen absolut gedreht und um das Wettbewerbsfliegen. Und mein größtes Ziel war der Gesamtweltcup. Der Gesamtweltcup, der eben damals noch nicht in einem Event ausgetragen wurde, sondern es waren fünf oder sechs Wettbewerbe, die jeweils eine Woche gedauert haben. Und dadurch musste man sich eben als Pilot in unterschiedlichsten Regionen, mit unterschiedlichsten Fluggeländen und an unterschiedlichsten Flugstilen, die eben dann abverlangt wurden, ja eben beweisen. Und nach wie vor glaube ich, dass es eine super Plattform war,

[00:19:59] die eben damals geboten war und ich konnte den Gesamtweltcup eben dann gewinnen. Das war mein persönlich sportlich, mein Ziel. Das Highlight. Das Highlight, genau. Natürlich. Und da will ich jetzt auch gar keine allgemeine Wertigkeit reinbringen, nimmt man den Weltmeisterstitel auch gern, aber ich kann mich gut erinnern an einige Gespräche, was den einen oder anderen Piloten lieber wäre. Und da haben schon die meisten eben Weltcup oder Gesamtweltcup genannt.

[00:20:32] Und im Folgejahr habe ich, oder mit Erreichen dieses Gesamtweltcup-Siegs, war mein persönliches Ziel erreicht.

[00:20:42] Ich bin auch in der Zeit noch wahnsinnig gern Gleitschirm geflogen, aber ich habe schon gemerkt, dass diese einige Jahre, in denen ich ja ausschließlich in diesem Wettkampfsport unterwegs war, schon auch insofern ihre Spuren verlassen haben, hinterlassen haben, dass man als Gleitschirm-Wettkampfpilot natürlich auch in gewisser Weise ein bisschen fremdbestimmt ist. Also der Ort wird einem vorgegeben, wo man sich auffällt. Man ist auch nicht immer einverstanden mit den Entscheidungen des Wettkampfkomitees, sei es die Aufgaben oder bei Wetterlagen, dass man wartet, wartet, wartet.

[00:21:17] Und das waren so Faktoren, da hat sich irgendwann bei mir kam eine gewisse Resignation fast schon rein. Das hat mir ja keine Freude mehr gemacht. Zur damaligen Zeit kam schon diese Faszination sehr stark auf in mir, Hike and Fly, Piwak fliegen. Ich habe gemerkt, mich zieht es ein bisschen mehr in die Richtung hin. Und dennoch, durch die echt geniale Förderung von der Sportfördergruppe, in der ich als Spitzensportler, als Gleitschirmflieger eben aufgehoben war und unterstützt wurde.

[00:21:52] **Lucian Haas:** Sportfördergruppe heißt du was. Bei der Bundeswehr als sogenannter Sportsoldat. Aber du durftest dort halt deinen Sport machen und offiziell

[00:21:59] **Achim Joos:** trainieren. Genau. Wenn man den deutschen Spitzensport anschaut und man hat nicht das Glück, in einer voll professionellen Sportart zu sein, also wo die Sponsorenverträge mit ausreichend Geld versehen, dann gibt es ja zwei Möglichkeiten. Entweder man ist über den Bundesgrenzschutz in der Förderung drin oder in der Sportfördergruppe. Das macht den Hauptanteil des deutschen Spitzensports auch bei Olympia und bei allen möglichen internationalen Wettbewerben aus.

[00:22:29] **Lucian Haas:** Auch wenn das jetzt ein bisschen ab... Wir kommen nachher nochmal zum Wettbewerbsfliegen zurück. Ich will kurz einmal diesen Umweg über die Sportfördergruppe dann noch nehmen. Wie kommt man da überhaupt rein mit einem Sport wie Gleitschirmfliegen, der weder olympisch ist noch sonst irgendwie was? Also was musstest du dafür machen, dass die sagen, den Kerl fördern wir jetzt?

[00:22:49] **Achim Joos:** Da kam mir meine jugendliche Naivität, hat sich da positiv ausgewirkt. Ich habe nämlich durch einen damaligen Wettkampfpiloten, den Bernie Koller aus dem Allgäu gehört, dass es dieses Sportförderungssystem gibt. Und ich war eben genau in dem Alter, in dem man zur Bundeswehr damals ja noch musste.

[00:23:17] Und ich war eben im Bereich 18, 19 Jahre ja schon in der Nationalmannschaft und eben auch im A-Kader. Das war die Mindestvoraussetzung, um überhaupt in so eine Förderung kommen zu können. Mir war eben nicht klar, in welchem Bereich wir dort als Gleitschirmflieger angesiedelt werden. Nämlich natürlich absolute Randsportart. Also nicht von allzu großer Bedeutung. Für mich hatte die Sportart aber große Bedeutung. Und deswegen bin ich mit einem guten Selbstvertrauen dort auf die Sportfördergruppe zugegangen und habe die notwendigen Dokumente eben erbringen können. A-Kader und so weiter und so fort. Und kam dort rein. Am Anfang für die Gesamtzeit von 12 Monaten, was natürlich überhaupt nichts ist, das reicht gerade für eine Wettbewerbssaison.

[00:24:07] Und dann kamen eben die Folgejahre, in denen auch jeweils ein Topresultat bei EM, WM oder Weltcup, das durfte auch in der Teamwertung sein, überhaupt verlangt wurde, damit man nochmal eine Saison weiter verlängert wurde. Und im Nachhinein hatte ich das Glück, sicherlich durch die sportlichen Erfolge, aber eben auch durch Personen, die mich dann auch fördern wollten, die gesehen haben, dass es wirklich förderungswürdig ist, obwohl es nicht olympisch ist. Dann, dass ich für 10 Jahre in diesem Sportförderungssystem aufgehoben

[00:24:46] **Lucian Haas:** war. Aufgehoben heißt das, du hast auch als Zeitsoldat quasi dein Geld verdient. Also die Bundeswehr hat dich im Grunde gezahlt und du durftest fliegen gehen. Genau. Ganz vereinfacht gesagt. Ganz

[00:24:56] **Achim Joos:** vereinfacht gesagt ist es so, dass wenn man in der Sportfördergruppe ist, wird man als anerkannter Spitzensportler

[00:25:05] eben eingestuft der Bundesrepublik Deutschland und ist dazu da, um eben das Land auf internationaler Ebene zu repräsentieren. Das ist jetzt mal so salopp gesagt das System dahinter. Und fast jeden,

[00:25:24] beinahe jeden, wenn man Winter-Olympiade zum Beispiel anschaut, ist eben entweder in der Sportfördergruppe von den meisten Athleten, das gibt es ja auch in anderen Ländern, Österreich, das ist genau, also ein sehr ähnliches System. Und zum Glück, zum Glück gibt es sowas.

[00:25:41] **Lucian Haas:** Nun sind da ja, du sagst selber, PWC sind so fünf, sechs Wettbewerbe im Jahr gewesen damals. Dann hast du vielleicht wahrscheinlich noch die Deutsche Meisterschaft, hast ja auch viermal gewonnen, aber dann die auch geflogen und sowas. EM, da warst du mal Dritter. Das war glaube ich zwei Jahre vor deinem PWC-Gesamtsieg und sowas. Aber was macht man als Sportsoldat mit Sportförderung zwischendrin? Also hast du da immer quasi frei gehabt und hieß, geh fliegen, weil der Junge muss trainieren oder wie ging das?

[00:26:10] **Achim Joos:** In der Zeit, in der ich aktiv war im Wettbewerbssport, waren die ganzen Wettbewerbsplattformen außer Europameisterschaft und Weltmeisterschaft absolut,

[00:26:22] also umfangreicher wie aktuell. Die Deutsche Meisterschaft hat sich ja auch aus mehreren Wettbewerben ergeben, ist dann sozusagen, das Finale war dann die German Open, aber Deutscher Meister wurde jetzt nicht der German Open, Sieger damals, sondern der Sieger aus den Wettbewerben, zum Beispiel auf Berchtesgaden Open, Barbie Open und was es alles noch gegeben hat und mit dem Finale dann der German Open. Es waren, ich kann es gerade nicht aus dem Stehgreif sagen, aber immens viele Wettbewerbstage, die dort notwendig waren, wenn man den Gesamtweltcup mit geflogen hat, die Deutsche Meisterschaft geflogen ist, dann noch im Jahr entweder eine Europameisterschaft oder eine Weltmeisterschaft, da kam schon wirklich viel zusammen.

[00:27:07] Und natürlich habe ich dann auch noch privat in den Zeiten, wo man hatte, auch noch für mich Flüge gemacht. Allerdings, ganz offen gesagt, war ich ein, was das anbelangt, sicherlich auch ein Trainingsmuffel und bin, was das Gleitschirmfliegen anbelangt, und bin mehr auf dem Rennrad gesessen, habe dort auch andere Dinge gemacht, die mir einfach Spaß gemacht haben. Da gibt es deutlich, deutlich fleißigere Piloten, was das Trainieren neben dem Wettbewerb oder auch das Streckenfliegen für sich neben dem Wettbewerb anbelangt. Mir hat es immer gut getan, auch mal in andere Dinge, wie Fliegen dann, wir waren ja eigentlich ausschließlich am Fliegen durch die Wettbewerbe, andere Dinge auch zu betreiben.

[00:27:51] **Lucian Haas:** Nun gibt es ja bei vielen anderen Sportarten, gibt es mal, ja, der Trainer von dem und dem und der hat dann ein tolles Trainingsprogramm für den aufgesetzt. Wie war das bei dir? Du bist einfach fliegen gegangen und hast gesagt, ich trainiere für mich oder hattest du auch irgendwie einen, der dich trotzdem da noch ein bisschen

gecoacht hast oder musstest du zumindest auf dem Papier jemand haben, der das macht, damit das irgendwie so aussieht?

[00:28:11] **Achim Joos:** Ja, also es gab damals über den DHV ja den Teamchef der deutschen Nationalmannschaft, den Stefan Mast, also es gab nicht nur eine Person auf dem Papier, sondern der war wirklich vorhanden, aber jetzt nicht im aktiven Training involviert und ich habe für mich selber eben auch erkannt, für mich Privatfliegen macht wenig Sinn, was das Vorankommen als Wettkampfpilot anbelangt.

[00:28:37] **Lucian Haas:** Weil es so ein ganz anderer Stil des Fliegens ist, weil du nicht sagst, ich muss so viel beschleunigen oder ich will jetzt unbedingt da hinten hinfliegen, wo ich gar nicht weiß, ob ich wieder hochkomme, aber da sitzt halt der Punkt, da muss ich hin, sondern dann sagst du natürlich, ich wähle natürlich die sichere Linie, damit ich hier auch weiterkommen kann.

[00:28:52] **Achim Joos:** Ja, das ist genau auch der Unterschied zwischen dem Streckenflugstil oder dem Wettbewerbstreckenfliegen, dass natürlich, wenn man mit anderen Piloten unterwegs ist,

[00:29:05] da fliegen so viele Piloten so wahnsinnig gut, da muss man schauen, dass man generell dranbleibt, ganz zur Schweige davon, denn auch davon zu fliegen, das ist auf internationalem Level wirklich schwierig oder eine große Leistung. Und ich für mich habe erkannt, das beste Training ist das Wettbewerbsfliegen. Also viel auf Wettbewerbe gehen, das ist sicherlich auch heute noch so. Also wer den Weg nicht über den, den Wettbewerbssport geht, schöpft nicht sein volles Potenzial aus, denn man lernt nirgends das schnell, effizient Fliegen wie, besser

[00:29:44] **Lucian Haas:** wie im Wettbewerbssport. Jetzt kommen wir zurück zum PWC. Da hast du gesagt, okay, 2003 hast du gewonnen und mit diesem Sieg ist so ein bisschen, habe ich jetzt zumindest so verstanden, ein bisschen die Obermotivation ein bisschen verloren gegangen, weil du sagst, mein Hauptziel habe ich eigentlich schon erreicht. Und dann tröpfelte das auch, ist es dir trotzdem schwergefallen, eine solche Förderung quasi aufzugeben oder dich da rauszuziehen, weil du dann sagst, es war ja auch vielleicht ein ganz angenehmes Leben zu sagen, ich werde finanziert und kann fliegen gehen.

[00:30:16] **Achim Joos:** Das war natürlich ein angenehmes Leben und vor allem rückblickend hätte es kaum besser laufen können, muss man ganz klar sagen. Aber natürlich ist das in dieser Zeit auch ein Druck, den man verspürt, vor allem als junger Athlet. Also ich habe beim Wettbewerbssport aufgehört, in einem Alter, in dem die meisten gerade mal anfangen, Gleitschirmwettbewerbssport zu betreiben und mir kam das schon auch immer persönlich als viel Druck vor, um diese Ergebnisse bringen zu müssen. Zum Teil fliegt man dann auch gar nicht mehr seinen authentischen Flugstil, sondern mehr einen taktischen Flugstil, um die Ergebnisse auch sicherer abrufen zu können oder erbringen zu können.

[00:31:01] Denn gerade wenn man in einem System ist, Sportförderungssystem, in dem sich keiner mit dem Gleitschirmwettbewerbssport auskennt, dann zählen irgendwann wirklich nur noch Ergebnisse und nicht das Gespräch, oh ja, Pech gehabt mit Abschattung, das interessiert dann dort eben keinen. Bei mir war es so, dass nach meinem Gesamtwettbewerbssieg tatsächlich die Sportfördergruppe, also das System, wo ich immer reinkommen wollte, drinbleiben wollte in der Förderung, genau an dem Zeitpunkt nach dem Gesamtwettbewerbssieg, als ich signalisiert habe, jetzt passt es, ich habe mein größtes Ziel erreicht, ich glaube, ich lasse es jetzt bleiben mit dem Wettbewerbssport, dann eben ein Angebot gemacht,

[00:31:48] hey, bleibt noch zwei Jahre dabei, das war dann, ich denke, wir reden von zehn Jahren, also bleibt noch insgesamt weitere zwei Jahre dabei im Wettbewerbssport, und dann werde ich auch noch unterstützt nach der aktiven Zeit, um eben mein Studium anfangen zu können. Und das kam mir in dem Moment schlüssig vor, also mit dem Wettbewerbssport aufzuhören, um dann eben zu studieren. Gut, und wie es so ist, dann kann man natürlich selbst in seinem Gehirn rumschrauben und die Motivation auch wieder meinen auf Vordermann bringen zu können, aber wenn Motivation nicht wirklich aus dem tiefsten Inneren herauskommt, dann ist es eben auch ein bisschen gekünstelt, so war es bei mir wirklich.

[00:32:37] Ich habe mich dann motiviert im Folgejahr mit diesem Gesamtweltcup-Sieg, ich weiß gar nicht, ob es bis dahin überhaupt schon mir jemandem gelungen ist, das zu wiederholen. Das war mein Ziel. Und im Folgejahr hat es auch wirklich gut ausgeschaut, bin auf dem Gesamt-, also zum Finale des Gesamtweltcups als Zweiter in absoluter

Reichweite auf Platz 1, angereist. Und das war so ein Wettbewerb, in dem ganz viel, natürlich, wenn ich jetzt sage, schiefgelaufen ist, hat das auch immer mit eigenen Fehlern zu tun, aber ich weiß noch genau, Wo war der? in Mexiko. Und das war ein Wettbewerb, wo auch, also das dem Chrigel Maurer mir ganz vieles eben nicht geglückt.

[00:33:23] Und dann habe ich diesen Gesamtweltcup mit dem vierten Platz abgeschlossen, was jetzt generell ja auch nicht schlecht ist. Was eine gute Platzierung ist, aber natürlich überhaupt nicht das war, womit ich mich nochmal eben für die Saison motiviert habe. Und dann habe ich wirklich gespürt, dann kam, kam eben so diese, dann wurde es mir persönlich offensichtlich, nein, mir ist das, das ist einfach, ich will, will was anderes, will was Neues. Obwohl mir das nach wie vor generell noch, schon noch Spaß gemacht hat und ich auch den Sinn darin gesehen habe, aber eben auch immer mehr erlebt habe, was mich daran stört, an mich persönlich, an dem Aufwand, an den Dingen, die ich gerade ja vorhin schon genannt habe.

[00:34:08] Ja, und dann habe ich natürlich trotzdem Rechenschaft schuldig diesem Sportförderungssystem. Und da haben wir uns darauf geeinigt, okay, international kann, darf ich reduzieren, aber national auf jeden Fall nochmal die, die deutsche Meisterschaft mitfliegen. Und dort habe ich, konnte ich dann nochmal auf jeden Fall. Ja,

[00:34:29] **Lucian Haas:** das ist ja 2004, 2005, 2006. Genau die

[00:34:32] **Achim Joos:** Serie dann. Die Serie nochmal gewonnen. Genau, genau gewinnen. Und ich weiß noch genau, als ich das letzte Mal dann in, auf der deutschen Meisterschaft, die müsste in, in Oberstdorf gewesen sein, dann wirklich gesagt habe, okay, an meine, an meine, das sind ja, wir reden ja jetzt nicht von, ausschließlich von Konkurrenten in der Luft natürlich, aber auch, da sind ja Freundschaften entstanden und, und viele Bekanntschaften. Als ich dann gesagt habe, ich werde jetzt aufhören, haben das viele nicht geglaubt, denn die, die sportlichen Leistungen waren ja, waren ja da. Es war keine Notwendigkeit aufzuhören. Und es ist immer schwer zu sagen, was wäre, was wäre da, wie lange noch möglich gewesen. Generell sieht man am Breitschuhfliegen, ja, dass man auch lange gute, also auch mit, für, aus, aus Spitzensport-Sicht, höherem Alter, gute Leistungen, Topleistungen bringen kann.

[00:35:27] Ja, aber ich habe es, für mich war es gut, war es der richtige Zeitpunkt, der absolut notwendige Zeitpunkt auszusteigen, mich neu zu orientieren und dennoch blicke ich mehr denn je mit, mit einem Lächeln auf diese, auf diese Zeit zurück und wahrscheinlich mit dem Wissen, was ich jetzt habe, hätte ich jetzt den Ausstieg im Nachhinein auch nicht ganz so konsequent gemacht, gebracht, sondern hätte einfach nur reduziert. Hätte gesagt, okay, macht man halt pro Jahr ein Viertel der Wettbewerbe mit und ohne diesen Druck die Ergebnisse bringen zu müssen, was vielleicht eh besser ist.

[00:36:10] **Lucian Haas:** Nun sind ja so ein paar von deinen, auch damaligen, Nationalmannschaftskollegen fliegen heute immer noch in der Nationalmannschaft, so Pepe Malecki, Thorsten Siegel, ich weiß nicht, ob Uli Prinz schon zu deiner Zeit da war.

[00:36:21] **Achim Joos:** Uli war, war, also genau in der, in der Übergangsphase ist der Uli eigentlich in den Wettbewerbssport reingekommen. Die

[00:36:27] **Lucian Haas:** sind jetzt schon auch quasi die alte Garde, die aber immer da noch auch sehr erfolgreich noch weiter mitfliegt. Wenn du da so hinguckst, empfindest du da manchmal, nein, das ist vielleicht ein hartes Wort, aber sowas sozusagen, reizt es dich dann manchmal, zu sagen, ich würde mich schon noch mal gerne mit denen messen? Natürlich steckt

[00:36:47] **Achim Joos:** in mir immer noch ein, ein, ein, ja, ein Spotter einfach und ein Spotter will, will sich vergleichen, will, will, will sich messen. Aber in, ich glaube in, in, ein wirklicher Sportler erkennt auch einfach

[00:37:07] bestimmte Lebensphasen und Situationen an und deswegen blicke ich da nicht mit, mit Neid drauf, weil ich kann das Flug, also das Gefühl, was dort sicherlich vorhanden ist, ich, ich kenne diese Gefühle von absoluter Freude, Angespanntheit, Fokus, Konzentration, aber eben auch den, den Frust, der im Wettbewerbssport eben auch vorhanden sein kann. Das liegt ganz dicht beieinander. Das sind oft wenige Sekunden, wo man vom Gefühl, oh, ich bin gerade gut, gut dabei und super positioniert, so, oh, oje, jetzt muss ich schauen, dass ich überhaupt noch über die Ziellinie komme. Also diese ganze Gefühls, diese Gefühlslagen sind, sind mir vertraut. Deswegen ist es nicht nur, also auf keinen Fall

Neid,

[00:37:54] sondern generell Respekt vor dem, was da geleistet wird von all denen, die das betreiben, vor allem auf diesem Level mit dem Enthusiasmus. Man muss sich auch mal vorstellen, dass ein Groß, der größte Teil der Piloten bringt wirklich einiges an, an Geld mit, dass er sich, dass er das betreiben kann, dass er die, an die Wettbewerbsorte hinkommt, zum Teil eben auch das, den, also das Material sogar selbst erwerben muss. Und da reden wir dann schon von, von einer Leistung, die, also die Leistung ist auf, auf alle Fälle professionell das Spitzenniveau, aber die, die Förderung ist natürlich auf, also wie bei Amateuren.

[00:38:33] **Lucian Haas:** Du hast vorhin mal gesagt, mit dem Ende dieser Wettbewerbskarriere, da fing auch so dein Interesse immer mehr auch zu hike and fly und sowas an. Warum hast du eigentlich dann niemals an den Red Bull X-Alps teilgenommen, was ja auch ein Wettbewerb wäre, wo du beides dann wirklich hättest kombinieren können, zu sagen Interesse für hike and fly und du als sehr erfahrener Wettbewerbsflieger wärest da wahrscheinlich auch ganz gut gewesen. Und ein Alex Hofer hat da ja den Red Bull X-Alps gewonnen und der war einmal ein großer Konkurrent von dir, auch im PWC.

[00:39:04] **Achim Joos:** Ja, da fällt ein Name, der, der auf alle Fälle zu nennen ist, Alex Hofer. Natürlich, der in meiner, in meiner aktiven Wettbewerbszeit also ein, ein herausragender Pilot war und die X-Alps wäre natürlich eine, eine super Möglichkeit gewesen, in der damaligen, also in der Wettbewerbszeit habe ich tatsächlich auch noch eine, eine recht gute Kondition gehabt vom, vom Rennradfahren und von, von diesen Dingen. Aber sie kam eigentlich genau, also zu Beginn der X-Alps und die erste hatte der, der Kaspar Henni, der Caspi gewonnen, ein ganz, also ein auch Weltklasse Pilot und, und super Mensch.

[00:39:51] **Lucian Haas:** Das war 2003, also auch in dem Jahr, wo du

[00:39:53] **Achim Joos:** dein PWC Gesamtsieg gedacht hast. Ganz genau, ganz genau. Und wir haben diese, diese X-Alps schon wahrgenommen, aber zur damaligen Zeit sind ja, ist ja der Großteil mit, mit einer Ausrüstung, wie wir sie bei unseren Wettbewerben hatten, an die sich auf dem Weg von Salzburg nahmen. Über

[00:40:10] **Lucian Haas:** 20 Kilo teilweise auf dem Rücken.

[00:40:11] **Achim Joos:** Also, die, wahnsinnig, was die noch rumgeschleppt haben und, und trotzdem schnell unterwegs waren und, und, und, und wirklich zügig auch von dieser Distanz geflogen sind. Und das war die, die X-Alps, das war damals noch nicht so genau, was wird aus diesem Event, welchen Stellenwert wird es wirklich bekommen. Und, dass er diesen Stellenwert bekommt, wie, wie, wie die X-Alps jetzt hat, war damals noch keinem klar. Und genau in der Zeit, als ich eigentlich diesen, ja, ein bisschen genug auch von, von Wettkampfsport hatte, denn, weil Wettkampf ist ja auch immer eine gewisse, ein spezielles Flair. Das ist nicht immer nur Friede, Freude, Eierkuchen, sondern eben da knistert ja auch manchmal die Luft und mir hat es einfach gereicht, wollte mich umrollen, wollte mich umorientieren und in dem Zeit

[00:40:58] hat dann eben die X-Alps eben auch an Fahrt aufgenommen und immer mehr Piloten sind rübergegangen oder haben beides betrieben, den Weltcup, wie auch die X-Alps. Alex Hofer, Helmut Eichholz, um nur jetzt ein paar zu nennen und da ist ein Alex Hofer dann natürlich

[00:41:15] verletzungsbedingt beim X-Alps Training, das sich so ergeben hatte, dass, dass er danach ganz mit dem Wettbewerbssport aufgehört hat, ist natürlich schade, weil er wäre sicherlich auch nicht noch bei einigen X-Alps Events sehr interessant gewesen und mitbestimmend.

[00:41:33] **Lucian Haas:** Aufs Hike und Fly kommen wir nachher noch mal ein bisschen zu sprechen, würde ich mal vorschlagen. Vorher will ich mal noch mal ein bisschen zurückspringen. Es gibt einen DHV-Thermikfilm oder es gibt diesen Teaser zum Thermikfilm, da sieht man dich fliegen und du sagst, ja, ich bin der Achilleus und ich fliege seit 1988.

[00:41:53] Geboren bist du 1978. Das heißt, zehn Jahre alt, wenn du sagst, ich fliege seit 1990. Du hast mit zehn Jahren das Fliegen angefangen. Wie geht das überhaupt? In Deutschland darf man eigentlich erst mit 14 überhaupt anfangen, den Schein anzufangen und mit 16 darfst du ihn erst machen. Wie bist du mit zehn Jahren zum Fliegen gekommen?

[00:42:12] **Achim Joos:** Damals war es sogar so, dass man erst mit 16 Jahren mit dem Fliegen beginnen durfte. Zum Glück mittlerweile mit 14. Und mein Vater hat 1987 mit dem Gleitschuhfliegen angefangen. Also war wirklich so ganz am Anfang, als es in Deutschland losging. Die Franzosen 85, 86 mit wirklich eigentlich mehr Fallschirmgeräten und mit kaum besseren Geräten kamen die Sportgeräte so 87 nach Deutschland rüber. Und mein Vater hat eben in dem Jahr begonnen und ich war bestimmt so ein nerviger Bub, der den eben auch mal probieren wollte und durfte das dann auch mal an Übungshang probieren. Hat mich, glaube ich, auch eben gar nicht schlecht angestellt.

[00:43:00] Und ich weiß nicht, ob es dann mehr so wie so eine Mutprobe auch von meinem Vater war, aber er hat mich dann sehr schnell, also da war ich zehn und ein halb Jahre alt, in Andesburg damals vom Berg fliegen lassen. Das hat mir einfach richtig Spaß gemacht, also keine Angst gehabt, auch direkt ohne Funkunterstützung und die Dinge, die den Landeplatz gut getroffen. Dann kam dann auch noch mal ein Flug, ein komplett selbstständiger Flug im Montafon vom Hochjoch, Schwunz. Ja, und dann hatte, denke ich, mein Vater das Problem, also die Mutprobe ist gelungen, aber er... Wie kriegt er dich jetzt am Boden gehalten? Genau, genau, genau. Also ich bin jetzt natürlich

[00:43:45] in dem Alter dann jetzt nicht mit einer Regelmäßigkeit zum Fliegen gekommen. Das war immer so ein darf ich mal wieder... Aber im Alter, also ich habe die Sportart einfach komplett fasziniert.

[00:43:58] **Lucian Haas:** Das heißt, damals bist du aber aus rechtlicher Sicht immer oder dein Vater hat dich immer schwarz fliegen lassen.

[00:44:03] **Achim Joos:** Ja, genau, das war wirklich illegal. Und da bin ich natürlich ihm auch wahnsinnig dankbar, weil er hatte sich bestimmt viele, viele Sorgen auch gemacht. Und ich bin dann mit 13 Jahren das erste Mal bei einem Weltcup sozusagen mal dabei gewesen in Spanien in den Pyrenäen. Aber natürlich nicht in der Wertung, sondern einfach mal so nebenbei mitgeflogen. Also hatte da schon auch ein bisschen das Interesse und die Nähe zum Wettkampfpiloten auch sehr stark geprägt, weil das halt für mich die in dem Alter, das waren meine Heroes. Da gab es einige Piloten, zu denen ich also richtig massiv aufgeschaut habe und eben dorthin wollte. Zum Beispiel?

[00:44:49] Robby Wittel, Uli Wiesmeier, Toni Bender natürlich. Das waren solche Namen, wo man hingeschaut hat, und denen nacheifern wollte.

[00:45:00] **Lucian Haas:** Wie haben die reagiert, dass da so ein 13-Jähriger mit am Start steht und sagt, ich will hier mal ein bisschen mitfliegen? Haben die dich irgendwie auch unter ihre Fittiche genommen so? Oder haben die dich nur belächelt? Wie hast du dich als Kind da gefühlt?

[00:45:11] **Achim Joos:** Da gab es natürlich ganz unterschiedliche Typen. Und ich kann das schon nachvollziehen aus heutiger Sicht, wenn da so ein Pimpf daherkommt, dass man das vielleicht gar nicht am Anfang beachtet oder vielleicht auch gar nicht gut findet, dass das so, dass ein vielleicht,

[00:45:31] ja, von mentalen, muss man auch eine gewisse Reife einfach für die Sache haben.

[00:45:39] Aber es gab eben auch Leute, die das gefördert haben und da auch unterstützt haben. Jetzt zum Beispiel Toni Bender, weiß ich noch ganz genau, der hat eben nie, als ich dann auch

[00:45:52] besser wurde und mal gemerkt hat, oh, jetzt geht es dann doch in den Bereich des Generationenwechsels sogar, hatte ich nie das Gefühl, bei manchen Piloten wie beim Toni Bender, dass dort gesperrt wird, sondern da wurde wirklich, wurden Tipps gegeben und einfach wohlwollend auch drauf geschaut.

[00:46:14] **Lucian Haas:** Und hatte dich dein, also ist dein Vater dort auch mitgeflogen und hat dich deswegen mitgenommen oder wie bist du mit 13 zum PWC oder dann da nach Spanien gekommen?

[00:46:23] **Achim Joos:** Da haben mich, andere Teilnehmer mitgenommen. Das hat sicherlich damals noch mit meinem Vater mitorganisiert, dass ich mitfahren konnte. Aber nein, das war durch den Beginn der Wettbewerbsfliegerei oder die Suche der Nähe zum Wettbewerbssport haben sich praktisch die fliegerischen Wege von mir und meinem Vater getrennt, weil es einfach verschiedene Arten des Fliegen sind.

[00:46:50] **Lucian Haas:** Er war überhaupt nicht leistungsorientiert, sondern wollte einfach nur runter schweben, oder?

[00:46:55] **Achim Joos:** Am Anfang war ja, war ja die Leistungsorientiertheit im Gleitschirmfliegen dadurch geprägt, dass wenn man mal eine halbe Stunde mit dem Gleitschirm sich halten konnte, war das ja schon der Wahnsinn. Das wurde gefeiert oder die erste Stadtplatzüberhöhung. Aber durch die rasante Entwicklung kam dann eben das Streckenfliegen und das Streckenfliegen auf Zeit gegeneinander. Und ab dem Zeitpunkt haben sich eigentlich so diese, denke ich, hat sich der Spitzensport vom Breitensport abgekapselt.

[00:47:23] **Lucian Haas:** Nun hast du jetzt gerade gesagt, als Kind hat man vielleicht noch nicht so die geistige Reife, also wahrscheinlich auch so überhaupt das Gefühl für das Risiko, was man da gerade eingeht und sowas. Wie weit würdest du sagen, hattest du das damals schon? Oder inwieweit war es blauäugig von deinem Vater, dich da eigentlich schon in die Luft zu lassen?

[00:47:43] **Achim Joos:** Also in die Luft zu lassen, denke ich, war überhaupt nicht blauäugig, denn ich hatte wahnsinnig viel Zeit verbracht mit dem Thema Groundhandling und konnte dadurch sehr viel an Sicherheit mit dem Gleitschirm erwerben. Und ich denke, das war auch übrigens der Grund, also meine Spielerei als Kind mit dem Schirm am Boden, Stundenlanden, Groundhandling, ist, denke ich, der Grund, warum ich im, ich habe im Wettbewerbssport oder überhaupt noch nie beim Gleitschirmfliegen einen Unfall gehabt, noch nie einen Rettungsschirm werfen müssen und kann mich nicht an einen größeren, nennenswerten Club erinnern. Und ich denke, In deiner gesamten Fliegerkarriere. In der gesamten Fliegerzeit, auch im Wettbewerbssport. Und ich glaube, das ist mein Glück, dass ich so früh mich mit dem Gleitschirm vertraut machen konnte, mit dem Handling

[00:48:34] auf spielerische Art und Weise. Und dass das Fliegen eigentlich, das Fliegen erst später dazukam oder den Stellenwert bekommen hatte, also das wirklich in der Luft zu sein.

[00:48:43] **Lucian Haas:** Das heißt, du hast das Fliegen auch nur im Grunde als Körpergefühl gelernt und nicht vom Kopf her, was muss ich denn da machen, sondern du hast es eigentlich für dich, so wie man Laufen lernt wahrscheinlich, hast du Fliegen gelernt, dass man da so irgendwo zieht und feststellt, so kommt er besser, so kommt der schlechte, ach dann passiert das und irgendwie geht das so ins Körpergefühl mit über.

[00:49:03] **Achim Joos:** Genau, das ist so entstanden in der Zeit, in der Groundhandling ja überhaupt noch nicht so richtig Thema war. Ist ja, ich will nicht sagen, belächelt worden, aber nicht groß angeschaut worden. Zum Glück hat das Thema mittlerweile einen sehr hohen Stellenwert.

[00:49:17] Und ja, dadurch habe ich von der Schirmbeherrschung sehr früh im Wettbewerbssport eine große Sicherheit gehabt, aber natürlich am Anfang auch wahnsinnig viele Leichtsinnsfehler gemacht und taktisch. Und das ist der Punkt, wo ich vorhin meinte, auch mit dem Mentalen, dass man

[00:49:38] das nötige Selbstvertrauen hat, aber auch eben genau weiß, wo auch, wo es wieder notwendig ist, Geschwindigkeit ein bisschen zum Reduzieren. Das braucht, das braucht man gleich in allgemein. Das ist eine Erfahrungssportart. Das ist auch der Grund, warum viele Piloten so lange so wahnsinnig gute Leistung bringen können. Und von dem her habe ich auch durch den Lernprozess durch müssen, wie jeder am Anfang. Das hat dann ja so richtig mit dem Wettbewerbsfliegen ging es bei mir los mit dem sechzehnten Lebensjahr dann oder siebzehnten.

[00:50:12] **Lucian Haas:** Warst du überhaupt noch mal richtig in der Flugschule? Du konntest ja schon alles.

[00:50:16] **Achim Joos:** Ja, ich war tatsächlich in der Flugschule und der, der hat mich insofern damals eben unterstützt, dass ich den mit dem A-Schein auch gleich den B-Schein machen durfte, weil die wollten ja auch, dass ich in den Wettbewerb, dass ich, dass ich an den Wettbewerben teilnehmen darf. Und das war ein super entgegenkommen damals. Aber ich war tatsächlich in der Flugschule, habe tatsächlich meine Scheine und Prüfungen auch ganz normal

[00:50:43] machen müssen. Und ja, also ich kenne den, den, den Werdegang in der Flugschule eben auch wahrhaftig als Schüler, ja, als Teilnehmer.

[00:50:55] **Lucian Haas:** Nun gibt es ja von der Ausbildung her, wenn man sich so guckt, in den Alpen ist es, glaube ich, noch ein bisschen anders. Ich komme jetzt aus Bonn und wenn ich so gucke, was für Leute lernen in unserer Region das Gleitschirmfliegen, die sind ganz häufig 40, wenn nicht sogar 50 plus, dann wäre das aber eigentlich ein vollkommen falsches Alter, um das zu lernen. Klar kann man es lernen, aber dieses sehr gefühlvolle Fliegen wird

wahrscheinlich sehr, sehr schwierig sein, es in diesem Alter noch zu entwickeln. Wie siehst du das?

[00:51:24] **Achim Joos:** Das Alter, das du gerade genannt hast, ist sicherlich das Hauptalter vom Gleitschirmfliegen. Ich sage mal grob 40 bis 60. Das ist auch jetzt bei, bei mir in der Gleitschirmschule das, das Hauptalter. Und ich glaube fest daran, dass Gleitschirmfliegen in, in allen Altersklassen gut gelernt werden kann. Natürlich kann sich ein Jüngerer unter 20 immer leichter und schneller lernen. Aber auch das ist nicht immer, immer, immer gesetzt, denn Gleitschirmfliegen hat gerade im, in, in dem Bereich des Erlernens wahnsinnig viel mit Verständnis einerseits zu tun, also und auch eine Erfahrung, die sich erst mit der Zeit ergibt, aber auch sehr viel mit Körpersprache und der Bereich, wie zum Beispiel, mit wie viel Kraft gehe ich beim Gleitschirmfliegen an, an, an, an die Brems - und Steuerleinen heran?

[00:52:21] Wie, wie steuere ich den Gleitschirm von, von der ganzen Körperbewegung? Dem wird, glaube ich, noch nicht genügend Aufmerksamkeit geschenkt, dass ich bei meinen Teilnehmern, wenn der Wind mal ein bisschen schöner weht und, und ich die Möglichkeit habe, wenn die den Schirm über sich haben, in, in der Stabilisierungsphase, beim Groundhandlen, dann merkt man mal, wie, mit wie viel Kraft und zu viel Kraft fast alle Gleitschirmflieger, auch schon die A-Schein - und B-Schein-Piloten, mit ihrem Gleitschirm hantieren. Zu krampfige Arme, zu krampfige, zu krampfiger Schulterbereich und dadurch wird eben in, in den Schirmen oft zu, zu dynamisch gesteuert oder, ja, ich, ich nenne es oft, wie sind diese Roboterbewegungen oder man spürt den Gleitschirm auch gar nicht so, wie man ihn spüren könnte.

[00:53:10] Wenn dann jemand eben im Bereich der Schulung oder im Bereich von, von Personaltraining, da, da wirklich an die, an den Piloten, an die Pilotin rankommt und, und dort eben ganz individuell sagen kann, zur Körpersprache, zur Körperhaltung, hey, versuch dich mal eher so und so hinzustellen, dann passieren bestimmte Abläufe gar nicht mehr, die Unruhe reinbringen, dann ist schon mal wahnsinnig viel getan. Und da habe ich die Erfahrung gemacht, es ist eigentlich nicht so wichtig, welches Alter man hat, ob man jetzt 30 oder 60 ist, sondern das ist wichtiger, sich auch, sein Trainer. Ich sage mittlerweile auch nur noch eher aus der Gewohnheit Fluglehrer zu uns, aber wir sind eigentlich eher Trainer.

[00:53:55] Dort ist es einfach wichtig, sich aufeinander einzulassen und, und die Philosophie des Fliegens, die ein bestimmter Trainer hat, auch die annehmen zu können. Oder wenn man sie nicht annehmen kann, sich jemanden zu suchen, dessen Philosophie einem, einem mehr gefällt.

[00:54:13] **Lucian Haas:** Was ist für dich der Unterschied zwischen Lehrer und Trainer? Ich

[00:54:18] **Achim Joos:** glaube, dass ein Lehrer mehr die DHV oder in anderen Ländern, Österreich und Schweiz heißen sie natürlich anders, die Verbände, aber eben die Lehrmeinung rüber, rüberbringt und den Schüler prüfungsreif ausbildet. Und das ist auch notwendig, das machen wir ja auch, mache auch ich. Aber das allein reicht nicht. Also man muss schon spätestens bei den Fortbildungen, aber im Idealfall schon davor in der Ausbildung am allerbesten im Grundkurs auf individuelle Muster hinweisen. Zu erkennen, wenn, wenn die Armhaltung mit, wenn in die Richtung, wo die Arme von den Tragegurten wegziehen, weiter gesteuert wird und man geht nicht dran, dann wird der Pilot spätestens beim Thermicfliegen damit Schwierigkeiten haben.

[00:55:16] Und da, da ranzugehen, ein individuelles Muster zu erkennen und Tipps zu geben. Bei dir ist es am besten, wenn du die Arme mit den Steuerleinen in den Händen auf die und die Position nimmst. Da löst man sich häufig von der reinen Lehrmeinung. Und dann, glaube ich, ist man der Trainer.

[00:55:35] **Lucian Haas:** Also reine Lehrmeinung wäre zum Beispiel, wenn man sagt, du musst Schulter hoch anbremsen. Aber je nachdem, wie groß jemand gewachsen ist, beispielsweise sind natürlich die Schultern schon auf jeder, auf unterschiedlichen Höhen im Verhältnis zum Schirm. Und dann, dass man sagen will, diese Lehrmeinung Schulter hoch stimmt an der Stelle nicht, sondern du würdest dann sagen, du gehst auf jeden individuell ein und sagst, bei dir ist die Schulter auf Brusthöhe und bei dir ist sie auf Kinnhöhe oder sonst irgendwas. Ja,

[00:55:58] **Achim Joos:** und es ist natürlich auch so, dass das, wie du schon ansprichst, jeder hat einen unterschiedlichen Körperbau. Und da ist es gut, die Lehrmeinung zu verfolgen. Die hat auch absolut ihre Berechtigung, aber eben auch noch individueller anzusetzen mit Faktoren, wie du sie gerade genannt hast. Aber eben auch, also das Hauptding, was mir einfach immer mehr auffällt, ist wirklich Körperspannung, unnötige Körperanspannung, dass einfach auch die Grundanspannung aufgrund der Nervosität, die jeder hat, sich exakt auf den falschen Körperbereich bei

den meisten Gleitschirmfliegern auswirkt, nämlich die Arme. Und wenn die krampfhaft sind, wenn da die Muskelanspannung zu hoch ist, es gibt aus meiner Sicht keine Situation, beim Gleitschirmfliegen, wo das förderlich ist, sondern es schadet.

[00:56:51] Egal, ob es den Schüler am Übungshang betrifft, den Groundhandling, denjenigen, der Groundhandling betreibt, in der Fortbildung oder für sich, den Streckenflieger, den Thermikflieger, den Akrobatikpiloten. Ich glaube, es ist überall wichtig, eine gewisse Geschmeidigkeit in den Armen und in der Muskelspannung drin zu haben. Dadurch kann man deutlich den Gleitschirm feiner steuern. Und daran mangelt es ja bei vielen. Bereits beim Aufziehen und dann eben die Folgefehler des Anbremsens, den Schirm stabilisieren, erstmal eine Ruhe reinbringen. Und die Faktoren, Ruhe beim Gleitschirmfliegen einzubekommen, haben ganz klar mit solchen Dingen wie Körpersprache, Körperspannung zu tun.

[00:57:38] **Lucian Haas:** Das heißt eine Steuerung und Hantieren mit dem Gleitschirm hat für dich viel mit, ich sag jetzt einfach mal so, mit einer Körperachse oder sowas zu tun, mit der man hauptsächlich arbeitet. Und die Arme sind für dich dann nur noch kleine Hilfsmittel zum Zweck so ungefähr.

[00:57:52] **Achim Joos:** Die sind ganz entscheidende Faktoren. Also wer bei mir fliegen lernt, lernt auch schon durchaus die Bremse auch mal spürbar einzusetzen. Also von der Zentimeteranzahl, wie weit man denn anbremsst, das ist wichtig. Auch den Gleitschirm wirklich zu vermitteln, hey was will ich? Also ich rede jetzt nicht davon, passiv zu werden mit den Armen, im Gegenteil. Aber genau diese Punkte der Körperachse, wie muss ich denn, wie sollte ich denn beim Start, beim Aufziehen in den jeweiligen Phasen dastehen? Wo gehören die Hände denn eigentlich wirklich hin? Da gibt es natürlich auch Lehrmeinungen dazu. Aber wenn man eben sieht in der Praxis, wie die meisten Gleitschirmflieger auch am Startplatz das Handhaben, dann ist ihnen ja oft selber gar nicht bewusst, wo denn eigentlich ihre Hände sind.

[00:58:43] Und auch beim Thermikfliegen, wenn man sagt, bremst mal Schulter hoch an und man betrachtet das, dann sind sich 100 % sicher, sie sind auf Schulterhöhe, aber sie sind vielleicht auf Ohrenhöhe, Stirnhöhe oder der andere vielleicht auf Brusthöhe. Also sich das mal bewusst zu machen, wie wichtig das auch ist, zu wissen, okay, auf welcher Höhe bin ich denn? Aber natürlich noch viel wichtiger, was bedeutet das für meinen Schirm, für den jeweiligen Bremsdruck? Und da ist noch bestimmt viel in den Bereichen auch zu tun, um die Flugsicherheit, gerade für diejenigen, die nicht so viel fliegen im Jahr, zu erhöhen.

[00:59:19] **Lucian Haas:** Ich komme gleich nochmal auf Schulung zurück. Ich will nochmal in deinem Lebensweg die Zwischenstation auch nochmal kurz beleuchten. Du hast dann ja studiert und hast Wirtschaftspsychologie studiert. Das ist jetzt ein Studium, was auf den ersten Blick nicht direkt was mit Gleitschirmfliegen oder sowas zu tun hat. Andere, die viel fliegen, die sagen, ich studiere Luft - und Raumfahrttechnik oder sonst irgend sowas. Hast du dir bewusst ein Studium gewählt, wo du sagst, vielleicht mache ich damit auch etwas, was dann gar nichts mehr mit Fliegen zu tun hat? So eine mögliche Weichenstellung, einen Ausweg oder so?

[00:59:54] **Achim Joos:** Tatsächlich war das am Anfang der Gedanke, dass ich mal in einen Bereich reinschauen wollte, der dann in Folge mit dem Fliegen gar nichts zu tun hat. Wirtschaftspsychologie, beruflich in die Bereiche reinzugehen. Der psychologische Bereich hat mich natürlich schon immer interessiert, auch auf der Sportpsychologie,

[01:00:13] und während des Studiums wurde mir eigentlich klar, dass ich die Flieger-Szene doch vermisste. Und dann ist der Gedanke, in der Abwägung in den Bereich der Wirtschaft zu gehen, vielleicht mit Anzug und Krawatte, erschien mir immer abwegiger und auch gar nicht authentisch, nicht zu mir passend. Und mir war irgendwann klar, ich will auch diese Erfahrungen aufgrund der Zeit, die ich schon im Fliegen allgemein habe, aber eben auch im Wettbewerbssport, diese Mischung, und auch aufgrund von Fortbildungen, die ich ja schon in meiner aktiven Wettbewerbszeit gegeben habe. Also ich habe über Jahre dort auch schon als Weltcup-Pilot Thermik- und Streckenseminare gegeben.

[01:01:02] Ich will diese Erfahrung rüberbringen. Und dann war mir klar, zum Ende hin des Studiums, okay, nein, also es wäre schade, wenn ich es nicht versuchen würde mit der eigenen Gleitschirmschule.

[01:01:19] **Lucian Haas:** Hast du denn aus diesem Studium irgendetwas Zentrales mitgenommen, wo du sagst, das bringt dich jetzt in deiner Arbeit mit der Gleitschirmschule weiter?

[01:01:30] **Achim Joos:** Da gab es bestimmt einige Segmente, die mir weitergeholfen haben, obwohl ich jetzt gar keines genau benennen könnte. Für die, für die jetzige Ausübung in der Gleitschirmschule mit all dem, was dazugehört, von Tag 1 Grundkurs bis zu den Fortbildungen, Personal-Trainings, begleitete Streckenflüge im größeren Ausmaß, also wir bieten ja das gesamte Spektrum auf den Ebenen an, ist es glaube ich einfach die Mischung aus all den Punkten. Ein ganz wesentlicher Teil einfach die Erfahrung aus mittlerweile, über 30 Jahre Gleitschirmfliegen,

[01:02:16] Wettbewerbssport,

[01:02:18] Psychologiestudium, also jetzt nicht Psychologie im allgemeinen Bereich, sondern dieses wirtschaftspsychologische. Aber das Studium ist, da würde ich nicht allzu hoch aufhängen von der Bedeutung. Das ist mehr die Erfahrung aus

[01:02:33] **Lucian Haas:** dem Fliegen. Nun kommt in Wirtschaftspsychologie dieses Wort Psychologie drin vor und du hast gerade schon Psychologe gesagt. Inwieweit muss ein, wie du es nennst, ein Gleitschirmtrainer, auch Psychologe sein?

[01:02:45] **Achim Joos:** Ich denke, dass der Faktor gerade auf Trainerseite ganz wichtig ist, da einfühlsam zu sein und auch zu wissen, wie ist der einzelne Athlet drauf? Was braucht er? Was braucht er für eine Ansprache? Ist es mehr derjenige, den man in Ruhe lassen muss in bestimmten Momenten? Die Ansprache der Motivation oder vielleicht auch den einen oder anderen auch sogar mal verbal ein bisschen härter anpacken, um ihn wach zu rütteln. All die Faktoren, die kann es geben. Und da ist es eben verdammt wichtig, menschliches Gespür zu haben, das wahrscheinlich manche Menschen einfach haben und manche nicht, aber eben auch ein psychologisches Know-how zu haben. Und dann glaube ich, kann man den Athleten, dem Sportler eben auch Dinge mitgeben, die ihm im Leben allgemein was bringen, aber natürlich auch in entscheidenden Situationen

[01:03:43] die taktisch geprägt sind. Und wenn man sich aus dem Stress heraus, aus einem Stressempfinden heraus entscheidet, trifft man eben selten die guten Entscheidungen. Und dort mental in Bereiche zu kommen, eine gewisse Abgeklärtheit zu haben, eine Nüchternheit, Zielstrebigkeit, bringt natürlich wahnsinnig viel. Das sieht man ja auch am Chrigel mit seinem Trainer oder Supporter. In dem Bereich wird er sicherlich nicht nur auf organisatorische Dinge hin sehr gut miteinander gearbeitet, sondern eben auch auf der mentalen Ebene.

[01:04:17] **Lucian Haas:** Du machst ja noch klassische Gleitschirmkurse, wo du so Gruppen hast. Da hast du dann vielleicht zehn verschiedene Charaktere, mit denen du immer dealen musst, die aber ungefähr dasselbe machen sollen. Und dann machst du aber auch diese Personal Trainings, wo du sagst, man kann mich buchen oder einen anderen Trainer aus meiner Schule. Und dann fokussiere ich mich auf den einen und gehe einen Tag, oder wie lange der dich immer dann bucht, für was auch immer. Arbeite dann wirklich mit dem. Wenn du das so vergleichst, würdest du eigentlich sagen, dass so ein Personal Training wie so eine Gleitschirmschulung hoch zehn ist, weil man so viel dichter an demjenigen dann immer sein kann?

[01:04:55] **Achim Joos:** Ja, ich bin froh, dass dieses Thema Personal Training angenommen wird und auch immer mehr angenommen wird. Es gibt keine sinnvollere Variante, um möglichst schnell in den jeweiligen Bereichen sicher zu werden, wenn der Punkt, den ich vorhin genannt habe, stimmig ist. Nämlich, man findet einen Weg zueinander, um vom Flugstil her, von den Punkten sich aufeinander einlassen zu können.

[01:05:29] Bei mir jetzt zum Beispiel ist es so, dass ich eben aus meiner Sicht, das ist ja nur mein Blickwinkel, erkennen kann, woran es liegt, dass bei jemandem das mit dem Rückwärtsaufziehen eben nicht so klappt oder das Thermikfliegen nicht so klappt oder die taktischen Entscheidungen beim Streckenfliegen. Und ich kann aus meiner Sicht eben die Punkte rüberbringen, was der oder diejenige machen kann, trainieren kann, um sehr schnell Erfolgserlebnisse zu bekommen oder eben sicherheitsrelevante Dinge realisieren zu können. Dass der Schirm nicht mehr so überschießt beim Starten, das sind ja oft ganz, ganz bodenständige Themen. Und es ist wirklich toll zu sehen, was da innerhalb kürzester Zeit weitergeht.

[01:06:18] Und das ist in der Natur der Sache, dass wenn man 10 Personen, Teilnehmer betreut, weniger Zeit für den Einzelnen hat, wie im 1 zu 1 Training. Und ich kann das nur jedem empfehlen, der, wenn man fliegerisch merkt, man will vorankommen, und hat auch ganz konkrete Themen, da von jemandem drüber schauen zu lassen, der einem sehr

konkret sagen kann, das sind die und die Aspekte. Und das ist dann auch bei einem guten Personal Training, aus meiner Sicht guten Training, keine Hülle und Fülle an Informationen, sondern ganz konkrete Hinweise. Diese Bewegung gerade leitet das ein und deswegen passiert 2 Sekunden später bei deinem Schirm das.

[01:07:09] Und dann kommt man super weiter. Dann kann man nämlich am Ursprung ansetzen und merkt auf einmal, dass folgende Themen, die man hatte, sind auf einmal weg. Und da gerade bei Themen wie jetzt z.B. Groundhandling, rückwärts aufziehen, da ergeben sich oft in 2, 3 Stunden schon wahnsinnig tolle Dinge. Beim Thermikfliegen auch. Streckenfliegen ist natürlich ein bisschen komplexer oft, was das anbelangt, aber auch dort sieht man eben ganz häufig taktische Dinge, an denen man Piloten ganz klar Tipps geben kann, wo man erkennt, okay, aufgrund dieses dort zu zögerlichen Fliegens oder dort zu schnellen Fliegens in der Wiederholung erkennt man auch dort Muster, wo man jemandem an die Hand nehmen kann und sagen kann, hey, versuch es mal so.

[01:07:55] **Lucian Haas:** Gibt es denn auch Leute, die zu dir kommen, die noch gar nicht Gleitschirmfliegen und die sagen, du, ich will gar nicht so einen Gruppenkurs, ich will von Anfang an einen Personal Trainer haben und der mir das ganz persönlich beibringt und machen die Leute dann auch am Anfang, auch entsprechend schnellere Fortschritte oder zeigt sich dann auch, dass gerade so Gruppe, wo man sagt, es zieht sich vielleicht von der Zeit auch hin, das aber auch manchmal braucht ja das Hirn auch, um Körper und Hirn die ganzen Bewegungen übereinander zu bringen, braucht ja auch eine Zeit, um das zu lernen und dass sich das irgendwie setzt im Gehirn. Wie ist da deine Erfahrung? Am Anfang, es gibt

[01:08:32] **Achim Joos:** Tatsächlich Anfragen in dem Bereich

[01:08:37] und wir hatten auch schon eben Tage, Teilnehmer, die das genauso gemacht haben zu Beginn mit einem Personal Training und natürlich ist das super, wenn man von Anfang an im 1 zu 1 drüber schauen kann, wobei ich glaube, ein guter Grundkurs reicht schon mal zu Beginn völlig, um Grundmuster zu erkennen. Ein guter Trainer kann erkennen, aha, hier geht es in die Richtung, hier geht es in die Richtung und versucht es auch im Grundkurs schon zum Benennen und dann wäre der richtige Zeitpunkt, dass man merkt, okay, dass man es ja auch anspricht, wenn jetzt schon jemand im Personal Training für diese Punkte und Muster zum Erkennen war, Armhaltungsthema etc., dann nochmal in einem halben Tag oder zwei Stunden miteinander zu trainieren, das wäre ein guter Zeitpunkt.

[01:09:27] Aber eine 1 zu 1 Schulung von Anfang an ist nicht unbedingt notwendig. Also einfach mal loslegen, sich kennenlernen am Hang und dann nachjustieren ist völlig in Ordnung, aber nicht zu lang warten. Also wie immer, wenn man sich mal was angewöhnt hat, es ist doppelt und dreifach so schwer, die Fehlerquellen wieder auszumerzen.

[01:09:49] **Lucian Haas:** Das heißt, das Ideale wäre, man macht einen Grundkurs, dann macht man einmal einen Fehlerausmerzkurs als Personal Training und sagt, und jetzt kann ich weitergehen. Ja, also so in dem

[01:09:59] **Achim Joos:** Bereich Grundkurs oder im Bereich der Höhenschulung oder knapp nach der A-Lizenz wäre das echt gut. Es ist ja bekannt, dass ganz viele Flieger ihr höchstes Niveau mit Erwerb des A-Scheins haben am Tag der Prüfung. Und es ist eigentlich jedem, denke ich, völlig klar, dass das nicht reicht. Das reicht nicht. Also es ist nur eine Lizenz, mit der man legal zum Fliegen gehen darf. Aber man muss ganz klar weiter trainieren. Das ist sich jeder Pilot, jede Pilotin schuldig, immer wieder mal drüber schauen zu lassen. Und im Idealfall von Leuten, die es wirklich auch erkennen können, die nicht nur der Meinung sind, dass sie es können, sondern die da Punkt eins immer sicherheitsrelevante Dinge erkennen können, das steht für mich zuvorderst.

[01:10:46] Und dann kommt mal lange nichts. Und dann kommen wir zu den Verfeinerungen, ob es stilistische Art ist oder eben auch um effizienter Gleitschirm, um besser Gleitschirmfliegen zu können. Aber wir haben wirklich noch genug zu tun. Das sieht man an belebten Startplätzen, um so Dinge wie sicher starten zu können, sicher in die Luft zu kommen, mit wenig Stress in die Luft zu kommen, um diese Punkte zu besprechen. Das ist so eines auch meiner persönlichen Hauptanliegen, dass man am Startplatz merkt, okay, ein absoluter Großteil weiß, was er tut. Und wenn auch mal was nicht so gut klappt beim Aufziehen, dass man nicht gleich in den roten Pegel kommt vom Stresslevel, sondern in Ruhe sich nochmal ablegt, wieder neu aufzieht.

[01:11:35] Allein solche Dinge werden ja schon mal gehen können. Die Gleitschirmflieger wissen, wie sich oft belebte Startplätze von der Atmosphäre anfühlen. Sehr gestresst. Ein Startabbruch nach dem anderen und die anderen werden

dann auch gestresster. Und so dreht sich die Spirale in den negativen Bereich.

[01:11:55] **Lucian Haas:** Du hast gerade von Stilistik gesprochen. Inwieweit hat Gleitschirmfliegen für dich mit Ästhetik zu tun?

[01:12:00] **Achim Joos:** Ganz viel. Ich persönlich ziehe immer den Hut, egal in welcher Sportart. Wenn ich persönlich gehe, wenn ich jemanden als stilistisch, stylich wahrnehme, damit meine ich jetzt gar nicht die durchgestylte Bekleidung, sondern mehr diese sportliche, filigrane Bewegung. Und Gleitschirmfliegen ist für mich eine Sportart, die hat ganz viel mit Eleganz und filigranen Bewegungen zu tun. Und eben nicht mit diesem kräftigen Reinreißen und dem Schirm durch Gewalt oder Kraft vorzunehmen, vorzugeben, wer hier der Herr im Hause ist, sondern das ist ein Spiel miteinander. Eine, im

[01:12:47] Idealfall eine Einheit. Der Gleitschirm mit dem Pilot. Der Pilot spürt, was der Schirm für eine Luftmasse ankündigt und der Schirm oben drüber weiß auch, was der Pilot von ihm möchte. Und dann ist Gleitschirmfliegen doch eine der fotogensten und tollsten Sportarten. Von dem her schaue ich Piloten, die eben sehr feinfühlig und elegant unterwegs sind, viel

[01:13:14] **Lucian Haas:** lieber zu. Würdest du auch immer sagen, die, die so feinfühlig aussehen, sind dann auch automatisch in der Regel die besseren Piloten?

[01:13:22] **Achim Joos:** Das kommt jetzt natürlich darauf an, was wir anschauen. Wenn wir rein auch nur Ergebnislisten anschauen, dann kann es durchaus sein, dass ein taktisch, strategisch ganz gewiefter Pilot echt wahnsinnig gute Ergebnisse erzielen kann. Aber trotzdem beim Schirmaufziehen, beim Starten, übrigens auch in Extremsituationen, eben nicht dieses letzte Quäntchen Schirmfeeling hat. Und für mich gehört das mit dazu. Also ich finde, die besten Piloten decken diesen Bereich auch ab. Dieses Trainieren, den Schirm gut zu verstehen, gut zu spüren. Und dann passiert auch, dann ist die Unfallgefahr deutlich geringer.

[01:14:09] Und dann hat man eben in seiner fliegerischen Laufbahn deutlich weniger Einklappe. Deutlich weniger die Notwendigkeit, über einen eventuellen Retterwurf oder so nachdenken zu müssen. Würde es natürlich trotzdem tun, wenn es notwendig ist. Aber vielleicht kommt es gar nie an den Punkt. Also es ist absolut super, dass die Piloten die verschiedensten Fortbildungen belegen und besuchen und auch Sicherheitstrainings. Ganz wichtig. Aber dieser Bereich überhaupt zu vermeiden, überhaupt an die Situation heranzukommen, um zu wissen, was ich machen muss, wenn der Schirm schon im Spiral wegdreht, wenn wir einen massiven Klapper mit Verhänger haben.

[01:14:55] Das zu vermeiden, das sollte doch die oberste Prämisse sein beim Gleitschirmfliegen. Das sollte doch, denke ich, die größte Ambition sein, um einfach, wenn man fliegen geht, schöne Erlebnisse zu sammeln. Darum geht es mir inzwischen. Fliegen, schöne Erlebnisse zu sammeln. Also jeder, der pro Saison eine größere Anzahl an Klappern hat, an nennenswerten, einfach mal überlegen, hey, was kann ich denn tun, damit das geringer wird, damit ich einfach sicherer unterwegs bin. Und das nicht so akzeptieren und sich vielleicht sogar denken, ja, gehört dazu. Nein, gehört nicht dazu.

[01:15:38] **Lucian Haas:** Deine Flugschule heißt Freiraum. Warum hast du diesen Namen

[01:15:41] **Achim Joos:** gewählt? Zu Beginn war es, also ich wollte auf jeden Fall einen Namen haben, der nicht irgendwie direkt was mit Gleitschirmfliegen zu tun hatte. Und ich dachte an eine, wenn man bei mir auf die Flugschule klickt, an ein Gleitschirmbild, wo drauf stand, klick dich in deinen Freiraum. Das war so der Gedanke dahinter. Wir hatten von Anfang an einen guten, einen guten Gleitschirmfliegenden Grafiker, der uns da eben auch beraten hat. Ja, und da war eben ganz schnell der Name Freiraum auch als Firmenname geboren. Und da bin ich glücklich drüber. Also mir gefällt Freiraum auch nach dem zehnten Jahr, in dem es uns jetzt gibt, nach wie vor sehr gut.

[01:16:31] Und ich finde ihn gut gewählt.

[01:16:33] **Lucian Haas:** Macht Fliegen frei?

[01:16:34] **Achim Joos:** Ja, also Gleitschirmfliegen ist für mich der Inbegriff der Freiheit. Es gibt keine zweite Sportart, auch nach über 30 Jahren Gleitschirmfliegen, wo es immer noch so ist. Also wenn ich selber abhebe, da ist nichts da, außer der Moment in der Luft. Keine Alltagsthematik, kein Durchwühlen von irgendwelchen Problemchen, die man so

hat, sondern in dem Moment da sein, die Sache genießen. Natürlich auch nur dann, wenn die Flugbedingungen dementsprechend sind. Also das ist auch klar, nicht jede Luftmasse ist ein Genuss, kann dann auch mal anspruchsvoll sein. Aber Gleitschirmfliegen ist für mich Freiheit und ganz klar eine Faszination und mit das Schönste, was man machen kann.

[01:17:25] Also gerade auch die Kombination Hike and Fly ist doch genial.

[01:17:31] Sportlich genussvoll den Berg hochgehen und dann auch sich belohnen mit dem Flug. Ich finde das toll.

[01:17:37] **Lucian Haas:** Du bist einer der Protagonisten in einem Lehrfilm vom DHV. Da geht es ums Thermikfliegen. Zwei Drachenflieger und zwei Gleitschirmflieger. Der Burki ist noch da, Burkhard Martens und du. Versuch mal in aller Kürze zu erklären, was gutes Thermikfliegen ausmacht.

[01:17:58] **Achim Joos:** Gutes Thermikfliegen ist dann der Fall, wenn man versteht, Luft zu spüren. Also schon vorher zu erkennen, ob ein Gleitschirm jetzt eher in die Luftmasse reinziehen wird, also beschleunigen wird, obwohl man aktiv gar nichts an den Bremsen ändert. Oder ob eine Luftmasse eher ausladend ist, dass einen wegdrücken möchte oder der Gleitschirm, dass er sich eher aufstellt. Dass man schauen muss, oh okay, ich muss jetzt erst mal wieder den Gleitschirm, die Bremsen mehr bis frei geben, um überhaupt in die Luftmasse zu kommen. Also das ist schon mal wichtig, dieses Grundgespür. Denn nur dann kann ich mit meinen Bremsen

[01:18:40] gefühlvoll arbeiten, ein bisschen freigeben oder wieder ein bisschen mehr anbremsen, um den Gleitschirm nahezu senkrecht über uns zu halten. Machen wir das nicht, haben wir diese Aufrichtmomente vom Schirm. Die Nickmomente oder die Rollmomente. Wenn die vorhanden sind, die können bei unruhiger Luft immer vorhanden sein, als bei jedem Piloten. Aber umso weniger die vorhanden sind, umso flüssiger kann ein Flugstil sein.

[01:19:07] Und wenn wir dann auch in der Lage sind, eben uns am richtigen Ort aufzuhalten, auch da gibt es gute Methoden, um das eben zu verdeutlichen, wo man sich aufhalten kann in einem Training, dann kann man unter Funkanleitung wahnsinnig schnell lernen, was ist die richtige Querneigung. Was ist so grob, das ist ja nicht auf dem Grat genau in Stein gemeißelt, aber grob eine gute Querneigung, mit der man eigentlich in den unterschiedlichsten Thermequellen gut vorankommt, gut arbeiten kann. Und da hat eben das Thema wieder Körpersprache. Wie mache ich die Gewichtsverlagerung? Wird auch oft falsch gemacht. Gewichtsverlagerung im Kurzwerk. Wie mache ich die Gewichtsverlagerung? Was für eine Bedeutung hat die Innenbremse?

[01:19:53] Und vor allem die Bedeutung der Außenbremse, dass die eigentlich selten statisch an einem Ort ist, sondern dass mit der, die ist fast immer in Bewegung, um eben die unterschiedlichen Luftmassen ausgleichen zu können. Und dann ist Thermikfliegen eine ganz flüssige Sache, die meist mit etwas höheren Kurven, Geschwindigkeiten einhergeht, wie es oft zu sehen ist draußen.

[01:20:22] **Lucian Haas:** Das heißt auch, man kurbelt eigentlich enger, oder idealerweise würde man enger kurbeln, als viele Leute draußen. Ja,

[01:20:28] **Achim Joos:** ganz klar. In dem Moment, wo man einen sehr flachen thermikzentrierten Stil hat, das ist natürlich gut bei ganz großflächigen Thermikquellen, bei ruhiger Thermik. Aber wann haben wir die schon? Thermik ist häufig impulsiver und so einzelne Plups, die irgendwo hochgehen. Und dazu brauchen wir schon eine gewisse höhere Kurvengeschwindigkeit, nicht übertrieben, ein bisschen mehr Querneigung, um eben auch mal eine Luftmasse, die von unten mit besserem Steigen nachkommt, entgegenwirken zu können. Mit entgegenwirken meine ich keinen Kampf irgendwo, aber eben auch kein sich der Luftmasse einfach nur total hingeben. Und dann wird der Flugstil eben unrund. Dann richtet es den Schirm wieder auf, man muss den Kreis wieder neu einsetzen, man fällt wieder aus der Thermik rein, muss mühsam wieder reinfliegen und hat dadurch natürlich auch den deutlich

[01:21:23] anspruchsvolleren Flug wie derjenige, der einfach seine Kreise in der Thermik häufiger in der Thermik fliegen kann. Und auch das ist im Grunde genommen gar keine große Wissenschaft, sondern es ist wichtig, bestimmte Tipps mal gehört zu haben, im Idealfall auf seinen eigenen Flugstil bezogen und dann kommt man da schnell voran.

[01:21:44] **Lucian Haas:** Du hast gerade gesagt, viele machen schon Fehler bei der Gewichtsverlagerung. Was ist der Hauptfehler bei der Gewichtsverlagerung?

[01:21:51] **Achim Joos:** Ganz viele meinen, Gewichtsverlagerung bedeutet mit dem Oberkörper sich weit raus zu lehnen und achtet da ruhig mal drauf in Zukunft bei Gleitschirmfliegern, bei Thermik, bei Kreisen allgemein, dass da hängt der Körper, wahnsinnig weit draußen an den Tragegurten daneben. Das ist natürlich eine Gewichtsverlagerung, aber es ist eine super Ausgangslage, um erstens unnötig weite Wege zu haben, um wieder auf die andere Seite zu kommen und man ist überhaupt nicht in der Lage, fein nachzumjustieren. Wenn man mit der Gewichtsverlagerung, mit seinem Oberkörper mehr zwischen den Tragegurten bleibt und die Kurve beginnt, also generell durch beidseitig leicht gebremst fliegen, Kontakt zu seinem Schirm haben

[01:22:38] und beginnt mit dem Kopf hineinzudrehen in die Kurve, also der Kopf geht in die Kurve hinein, dann haben wir Punkt eins schon mal den Blick, ist da überhaupt jemand? Viele schauen ja im Thermikkreis einfach nur nach vorne und sind dann überrascht, wenn auf einmal jemand vor ihnen ist. Also mit dem Kopf in die Kurve rein, wenn ich im linken Kreis links herum drehen möchte, Kopf geht nach links, die rechte Schulter geht schon leicht mit in die Kurve hinein, das Brustbein zeigt auch in die Richtung, wo ich hin möchte und erst dann folgt leicht das Becken, die Hüfte macht auch so eine Drehung. Dann ist das eine Gewichtsverlagerung, die von außen gar nicht so sehr wahrnehmbar ist, aber die viel effizienter ist, vor allem für die feinen Nachjustierungen, die wir ja bei jedem zweiten, dritten Thermikkreis sicherlich machen müssen.

[01:23:29] Um auch mal ein bisschen Quernahme wieder raus zu bekommen, brauche ich nur wieder die rechte Schulter leicht zurückdrehen und habe sofort weniger Intensität in der Gewichtsverlagerung drin. Ja, das sind so Dinge, wo ganz viel gemacht werden kann, um sensibler, feinfühler, stilistischer Gleitschirm zu fliegen. Das

[01:23:52] **Lucian Haas:** heißt, auch solche Sachen wie Beine übereinander schlagen und sowas wäre dann aus deiner Sicht eigentlich vollkommen kontraproduktiv, eben weil man sich auch blockiert an dieser Stelle gar nicht so schnell das Bein wieder runter wird. Ja, genau. wenn ich mal, warum auch immer, kurz was ausgleichen muss, weil ich da einen Schlag kriege auf der anderen Seite oder so. Du meinst den Oberschenkel

[01:24:09] **Achim Joos:** über den anderen, wirklich? Genau. Also die Beine sind bei mir, also die Füße sind bei mir von oft beim Sitzgurtzeug übereinander, im Liegegurtzeug natürlich nicht. Aber genau. Und das ist ja auch eine, natürlich eine Form der Gewichtsverlagerung, sich so richtig reinzuwerfen, den einen Oberschenkel über den anderen. Und das klappt ja auch. Man hat Gewicht verlagert, aber man ist eben dann auch mit seinem kompletten Gewicht auf dieser Seite. Und was passiert denn, wenn man dann auf einmal, wenn aus dem 2 m Bart oder 3 m Thermikschlauch kurzzeitig schwächeres Steigen kommt? Die Chance, dass der Schirm mehr in die Kurve reinbohrt, ist riesengroß, weil ich ja mit vollem Gewicht auf der Kurveninnenseite bin, aber der Druck auf der linken Seite abnimmt, weil das Luftmassensteigen weniger wird.

[01:24:59] Und auf einmal wundere ich mich über einen zu steil werdenden Kreis und kann dem schlecht entgegenwirken. Also Thermik bzw. Gewichtsverlagerung ist aus meiner Sicht kein möglichst impulsives Herumreißen des Schirmes, sondern mehr dazu da, eine Querneigung zu halten, aber eben auch feinjustieren zu können. Und das bedeutet eben auch immer wieder mal an Druck auf der Kurveninneren Seite herauszunehmen für einen kurzen Moment, um dann schon wieder drüben zu sein. Das ist ein beständiges Spielen und Nachjustieren. Und dann wird Gleitschirmfliegen auch schon anstrengend mit der Zeit, da man ja doch mit einer gewissen

[01:25:44] Körperspannung in bestimmten Bereichen, aber eben nicht in den Armen, nicht im Oberkörperbereich, den

[01:25:52] **Lucian Haas:** Gleitschirm beständig steuert. Da sind wir wieder bei der Körperachse, die eigentlich das Entscheidende dann da ist. Es gibt einige Leute, die immer sagen, man kann Gleitschirme eigentlich, wenn man sie einmal richtig einstellt, bei halbwegs ordentlichen Thermiken, nicht wenn es dauernd turbulent steigt, dann ist er sofort wieder weg oder sowas. Aber wenn du halbwegs geordnete Thermiken hast, dass da im Grunde ein Gleitschirm so gebaut ist, dass er sich selber da wunderbar reinzentrieren kann. Man müsste gar nichts mehr so machen. Arbeitest du in dieser Richtung auch oder ist das etwas, wo du sagst, nee, das habe ich selber noch nicht so erlebt. Ich bin es schon, derjenige, der das eigentlich hauptsächlich steuert.

[01:26:32] **Achim Joos:** Also ich

[01:26:33] **Lucian Haas:** kann dem

[01:26:33] **Achim Joos:** komplett folgen, in dem Bereich den Gleitschirm anzeigen zu lassen, wo wohl in dem Areal, in dem wir gerade unterwegs sind, das bessere Steigen sein könnte. Also er zieht irgendwo hin. Da lasse ich natürlich meinen Schirm hin fliegen und teste das Areal auch mal an. Aber dann im weiteren Verlauf glaube ich schon, dass es wichtig ist, dem Gleitschirm aktiv auch lieber einen Tick zu enge Kurvenradien zu fliegen, als häufig zu weite. Gerade das Fliegen im Gebirge fliegen ganz viele häufiger aus der Thermik raus, weil die Kurvenradien einfach zu großflächig sind.

[01:27:15] **Lucian Haas:** DRV Lehrmeinung sagt häufig, ja, zu enge Kreise droht häufig das Abreißen, zumindest so. Das ist aber dann eher etwas, wo du sagen würdest, das ist ein Steuerfehler, den man ausmerzen kann.

[01:27:28] **Achim Joos:** Ja. Da sind wir gerade auch wieder beim Beispiel der gerade besprochenen Gewichtsverlagerung. Wenn ich sehr, ich sage jetzt mal salopp, grob mit meinem Schirm hantiere und ich habe eine Querneigung gefunden, bin aber ein Pilot, der womöglich sehr über die Innenbremse den Schirm steuert, also wenn ich rechts herum fliege, die rechte Bremse, und merke, dass es den Schirm, dass wir in dem Thermikareal, dass ein stärkeres Steigen uns erreicht. Dann erreicht das ja zuerst den tiefer liegenden Flügel, also immer die Kurveninnenseite. Jetzt willst du den Schirm wieder in eine neutrale Position bringen. Und zum Teil müssen wir das auch geschehen lassen. Es gibt Situationen, in denen es notwendig ist, den Kreis neu anzusetzen.

[01:28:17] Und da machen einfach viele den Fehler. Das ist den Schirm, dass sie diesen engen Kurvenradius egal wie halten wollen. Und da hat man genau zwei Möglichkeiten.

[01:28:28] Fuß rüberschmeißen, wie gerade gesagt bei der Gewichtsverlagerung, aber natürlich auch irgendwann mit der Innenbremse nachdrücken. Und da sind Gleitschirme natürlich dann relativ schnell abrissgefährdet. Und dann sind wir wieder genau beim Punkt der Flugtechnik. Wenn ich ein Pilot bin, der eben Gewichtsverlagerung betreibt, wie gerade eben besprochen, dann habe ich da auch gar keine Chance, mit dem Gewicht wirklich vehement drin zu bleiben, sondern dann wird es mich in eine neutrale Position kurzzeitig bringen. Da ich ja jetzt als Pilot unterwegs bin, der eben die Kurvenradien auch sehr über die Außenbremse variiert und nicht über die Innenbremse nachzieht, bin ich weit weg von dem Strömungsabriss. Bin kurzzeitig wieder für eine Sekunde oder zwei Sekunden im gerade Ausflug und setze den Kreis wieder neu an.

[01:29:17] Das ist dann ein sicherer Flugstil. Und da brauchen wir uns auch keine Sorgen machen vorm

[01:29:21] **Lucian Haas:** Abriss. Das heißt, du stellst im Grunde eine Schräglage ein und lockst deine Innenbremse weitgehend an dieser Position und sagst, da muss ich nicht mehr tiefer ziehen, sondern entweder ich kann die Außenbremse freigeben, um damit den Radius enger zu machen oder wieder steiler zu stellen. Oder es ist gerade so, dass die Thermik so stark ist, dann pflege ich halt das bisschen gerade aus, bis es dann wieder geht und dann zentriere ich da weiter.

[01:29:44] **Achim Joos:** Genau. Also die Kurvenradien sind da eingestellt, wenn ich das Gefühl habe, ich bin gerade momentan wirklich an der richtigen Stelle und ansonsten wird nachjustiert. Und es ist, so dass, also wenn man sehr erfahrenen Piloten zuschaut, in einem thermischen Areal ist es echt interessant, wie oft nachjustiert wird. Und gerade auch, man merkt ja die Windgeschwindigkeit, also der Wind wird ja generell stärker bei uns beim Gleitschirmfliegen. Also die Tage, die thermisch guten Tage mit wirklich ganz wenig Wind werden aus meiner Sicht ganz klar weniger. Und dementsprechend ist es eben auch wichtiger, denn je zu verstehen, wo kommt eigentlich der Wind her, wo sollte ich mich in der Thermik aufhalten, wie sollte ich nachzentrieren, um eben nicht regelmäßig

[01:30:34] aus der Thermik rausgetrieben zu werden. Und dementsprechend ist eben das Thema Gewichtsverlagerung, Spiel auf der Außenbremse, einerseits wichtig, um bei gut gleichen bleibenden Steigwerten die Kurvenradien halten zu können, aber um eben auch bereit zu sein, immer mal wieder gegen den Wind ein bisschen vorzuhalten und die Kreise neu anzusetzen.

[01:30:57] **Lucian Haas:** Gibt es Situationen, in denen du das Gewicht auf die Außenseite verlagerst?

[01:31:00] **Achim Joos:** Ja, das Gewicht oder beziehungsweise bei mir ist es die Außenseite ja dann mit meiner Technik, wenn ich eigentlich praktisch nur die Schulter wieder zurücknehme und mich neutral ins Kurzwerk hinsetze

und auch das Becken wieder ein bisschen in eine neutrale Position bringe. Das mache ich dann, wenn ich

[01:31:22] auch vielleicht ein bisschen zu faul bin, die ganze Zeit mit der Außenbremse zu arbeiten. Es ist nämlich genau der gleiche, ziemlich genau der gleiche Effekt, ob ich die Außenbremse mehr auf Zug nehme und gemacht wird es, also ich mache das in dem Moment, wo ich merke, dass der Schirm an Querneigung zunehmen möchte. Also wo ich, ich habe meine Positionen gefunden und ich merke, der Schirm, das ist meistens der Fall, wenn die Ebene steigend kurzzeitig mal ein bisschen schwächer wird. Oder wenn wir in den Abschnitt beim Zentrieren in den Rückenwindabschnitt kommen, wo der Schirm die Eintrittskante so ein bisschen sich absenken möchte, wo der Außenflügel ein bisschen Richtung mit der Eintrittskante beginnt, Richtung Boden beschleunigen zu wollen, können wir regeln über die Außenbremse oder indem wir einfach das Gewicht ein bisschen kurzzeitig mehr auf die Außenbremse nehmen.

[01:32:10] Aber das ist ein ganz kurzer Moment und dann sind wir schon wieder drin in der Gewichtsverlagerung in Richtung Drehrichtung. Also

[01:32:19] **Lucian Haas:** ganz viel Mitgefühl fliegen da. Ja. Erkennt man am Thermikfliegen den guten Piloten, würdest du sagen?

[01:32:29] **Achim Joos:** Ich denke, einen guten Piloten erkennt man in allen Bereichen daran, dass er sicher unterwegs ist. Also ich habe vor Piloten, die keine weiten Streckenflüge machen, aber ihren Schirm beim Start, Landung und beim Fliegen im Griff haben. Und man sieht, die sind sicher unterwegs. Mehr Respekt wie jemand, der im Jahr viermal den Retter schmeißt und 200er Dreiecke fliegt oder noch weiter. Also ich glaube, der gute Pilot, der ist generell mal sicher unterwegs. Jemand, der sein Gleitschirm gut verstanden hat, wird sich mit der Zeit auch leicht tun beim Thermikfliegen. Und dann erkennt man daran auch einen guten Piloten, dass er in der Lage ist,

[01:33:14] Luftmasse zu spüren und einen Schirm eben in die richtige Luftmasse hinzupilotieren und die Luftmasse dort eben auch bestmöglichst nutzt.

[01:33:24] **Lucian Haas:** In der Allgemeinwarnung ist ja häufig, also Wahrnehmung ist ja häufig so, der gute Pilot, zumindest am Anfang, guckt man da viel so drauf, dass du sagst, ja, XC-Punkte als Maßstab, weil man eben keinen anderen Maßstab kennt. Was definiert einen guten Piloten? Wenn einer sagen kann, ich bin schon 50 oder dann irgendwann 100 oder was auch immer geflogen. Das gilt dann, als er hat einen gewissen Status erreicht. So ungefähr.

[01:33:48] Nun hast du gerade gesagt, du suchst eigentlich die schönen Momente des Fliegens und ganz viel Hike and Fly und sonst etwas. Wie kann man aus deiner Sicht den Menschen oder den Piloten das näherbringen, eben dass man das Fliegen anders für sich definiert als das, wo man sagt, man will sich messen oder man will gut sein oder so. Also wie führt man die Leute dahin, dass sie mehr nicht sagen, ich muss am Ende des Tages, gucke ich in den XC-Cup rein, oder sonst irgendwas und sehe dann, der andere ist zwei Kilometer weiter geflogen, sondern dass es wirklich um das eigene Erleben geht und egal, was da für eine Punktezahl am Ende bei rausgekommen ist.

[01:34:29] **Achim Joos:** Ja, bei mir ist es ja so, dass es wäre schlimm, wenn ich komplett gegen das sich Vergleichen und sportlich Messen sprechen würde, weil ich komme ja genau aus dieser Szenerie und habe da sozusagen meine Hörner ja abgestoßen. Vielleicht fällt es mir deswegen jetzt so leicht, zu sagen, ich brauche das eigentlich überhaupt nicht mehr. Und ich habe viel mehr Freude daran, mit einer Gruppe oder mit Freunden eben zum Fliegen zu gehen und einen schönen Flug zu haben. Und absolut kann ich sagen, in Abgleiter erst vorgestern wieder am Unternberg, abends in Abgleiter gehabt, das war einer meiner schönsten Flüge dieses Jahr, weil das einfach, das war Wellnessfliegen, butterweiche Luft, war toll, konnte die Landschaft schauen,

[01:35:17] Handschauen. Und ich habe mir gedacht, ah cool, dass ich hier wohnen darf in dieser schönen Gegend. Das ist genial. Und ich will auch gar nicht sagen, dass es generell falsch ist, sich mit XC-Punkten zu messen. Jeder sollte es für sich selbst

[01:35:33] im Gespräch mit sich selber einfach die Frage mit Ja beantworten können. Macht das, wie ich diese Sportart betreibe, mir wirklich Spaß. Fühle ich mich wohl, fühle ich mich sicher, gehe ich am Ende der Saison mit einem klaren Plus an guten Erlebnissen raus oder nicht? Und vor allem mache ich es für mich, denn eines muss auch jedem mit

XC-Punkten etc. klar sein, auch da ist die mediale Taschenlampe ja nicht drauf. Man macht es für sich selbst, nicht für Sponsoren, nicht um einen Staatsorden irgendwann zu bekommen, sondern für sich selber. Und wenn man daran Spaß hat, an diesen Abläufen, an diesem sich messen, wenn einen das motiviert, ein besserer, also ein sicherer Pilot zu werden, super, auf geht's.

[01:36:21] Aber wenn es mehr aus diesem Effekt kommt, um eben jemand, wie du gerade meinst, zu sein oder sich vielleicht an seinem Fluggebiet daheim ein bisschen mehr die Brust raushalten zu können, dann wäre es nicht mein Verständnis von Spaß haben am Fliegen und Freude haben am Fliegen, denn man kann auch am Streckenfliegen massiv Spaß haben und das genießen. Und es ist ja auch völlig egal, es macht auch Spaß, sich mal beim Streckenfliegen durch eine Situation durchzuboxen, die eben nicht so schön ist, die man vielleicht sogar in dem Moment hinterfragt und dann kommt man später am Abend nach einem langen Flug in ruhigerer Luft an und weiß dann auch, wofür es gut war. Es ist alles in Ordnung. Aber diese Sportart, man verdient kein Geld damit, man bringt noch Geld mit, man kriegt nicht von außen die sportliche Anerkennung, die sicherlich einiges verdient,

[01:37:17] geht, glaube ich, ganz ausschließlich über den Weg, was macht mir persönlich am meisten Freude, womit fühle ich mich wohl, mit welchem Erlebnis sitze ich abends wieder mit meiner Clique zusammen oder auch für mich auf dem Sofa und denke mir, das war ein geiler Tag. Und ein geiler Tag ist es doch eigentlich immer dann, wenn man sich auch an seinem Rahmen bewegt hat, wo man sich wohlgefühlt hat und nicht permanent an dieser Kante zum Oh, jetzt könnte es aber gefährlich werden, in langen Grips.

[01:37:47] **Lucian Haas:** Ich habe neulich mal einen Podcast gemacht mit Eki Maute und da ging es um so ein ähnliches Thema.

[01:37:54] Und der sagte auch so, ja, ein Fluglehrer ist eigentlich auch jemand, der in seine Flugschüler eine bestimmte Idee vom Fliegen auch einpflanzt und damit sagt so, dieser Samen geht dann jetzt auf. Ist das, was du jetzt so siehst mit deiner Flugschule Freiraum, wo du jetzt eher diese Idee hast von eben, auch zwar aus deiner Geschichte heraus, aber eigentlich das jetzige Fliegen nicht so das Leistungsorientierte, sondern mehr das Erlebnisorientierte, sage ich mal, dass auch die Leute, die bei dir am Ende da rauskommen, dass du dann siehst, von denen werden die wenigsten, haben auch dann Interesse am Wettbewerbsfliegen, weil ich da auch eine andere Idee bei denen eingepflanzt habe?

[01:38:33] **Achim Joos:** Die wenigsten, also wirklich die allerwenigsten, haben Interesse am Wettbewerbsfliegen beziehungsweise selber mal Wettbewerbe zum Fliegen. Dennoch ist es so, wie du vorhin ja schon gesagt hast, dass wenn, sagen wir mal, zehn Leute zu uns kommen, dann sind dort zehn verschiedene Charaktere. Und wir versuchen wirklich diesen Samen zu pflanzen, also so eine Philosophie des Fliegens auch rüber zu bekommen und die ist bei uns weitest entfernt von leistungsambitioniert und sich messen, sondern die hat ganz klar diesen, ey, habt Spaß durchtrainieren, durchsicherer werden, sich wohler fühlen. Also diese Faktoren haben oberste Prämisse. Und von dem her glaube ich, ist es eben absolut wichtig, in seiner Flugschule eine Philosophie des Fliegens zum haben, die auch anzubieten.

[01:39:23] Aber ob sie natürlich angenommen wird, wahrgenommen wird und so ausgeübt wird, steht dann jedem selber frei. Und das ist sicherlich nicht der Fall, dass das immer gelingt. Das sehen wir ja auch. Dann haben wir trotzdem unser Bestmöglichstes getan, um von den technischen Ausbildungen her jedem das mit auf den Weg zu geben, dass es möglichst sicher unterwegs ist.

[01:39:50] Aber viele Menschen, die unterschiedlich drauf sind, der eine oder andere merkt ganz genau, ich muss noch ein bisschen nachjustieren, nachbessern, um mich eben wohler und sicherer zu fühlen und die Sportart dann auch so auszuüben, wie ich sie mir geistig vorstelle. Und manch andere müssen halt vielleicht einen schwereren Weg gehen, da sie eben von Anfang an sehr ambitioniert, mit vielleicht ein bisschen überzogenem Selbstvertrauen an die Sache herangehen und hoffentlich durch nicht allzu blöde Erlebnisse erstmal merken müssen, ah ok, ja doch,

[01:40:31] Gleitschirmfliegen dauert, bis man das erlernt hat. Also wir sagen immer, wenn man sein Arsch hin hat, die ersten drei Jahre, wenn man regelmäßig fliegt, sind absolute Lernjahre. Man ist am Anfang und braucht seine Zeit. Und lieber, mal verzichten, anstatt sich durch, mit Ansage durch, durch schwierige, blöde Situationen durchzuboxen. Weil bei allen, was bisher so, da braucht nicht mal ein Schimmerunfall passieren. Dieses negative Erlebnis, das bleibt haften

und wirft viele zurück. Und diejenigen, die da ein bisschen zurückhaltender an die Sache herangehen, die lernen oft schneller.

[01:41:12] **Lucian Haas:** Du hast ja als Flugschule sogar schon vor dem großen Hike-and-Fly-Boom, der jetzt durch Corona noch mal deutlich verstärkt worden ist und sowas, hast du ja schon sehr früh auch auf Hike-and-Fly immer gesetzt und sagst, wir bieten solche Touren an und sonstiges. Würdest du sagen, dass dieses Hike, also das Hochlaufen auf dem Berg vor einem Flug, dass der eigentlich automatisch schon so ein bisschen den Leistungsdrang rausnimmt, weil man sagt, ich habe eigentlich schon einen Höhepunkt, habe ich heute schon erreicht. Und allein das, wenn ich jetzt nur runtergleite, habe ich schon was gehabt. Also dass man damit wirklich, auch damit was für sich selber sät oder den Fokus einfach anders ausrichtet?

[01:41:53] **Achim Joos:** Absolut. Und das sehe ich ja auch bei mir im Zusammensein mit den Gruppen. Das Thema Thermik- und Streckenseminare, ganz schwierig, beinahe unmöglich, dass alle am Abend mit einem Lächeln am Tisch sitzen, was ja unser Ziel ist. Das ist ja das, was wir wollen. Und dass alle zufrieden sind und sagen, schön war es. Also da braucht man dann wirklich das perfekte Wetter, dass das überhaupt möglich ist. Warum ist das so? Weil man sich halt miteinander vergleicht. Spätestens beim Streckenfliegen. Ah, ich bin jetzt doch abgesoffen. Der Großteil der Gruppe ist weitergekommen. Das sind dann wenige, die trotzdem sagen, geil war es, super war es.

[01:42:39] Wenn wir mit Hike-and-Fly-Gruppen unterwegs sind, da ist eigentlich jeder immer nach dem Flug da, mit einem Lächeln auf den Lippen und sagt, geil war es. Beim Hochgehen hatten wir, das liegt natürlich auch an dem, wie wir das handhaben, keinen Leistungsvergleich. Es geht nicht darum, wer schneller ist, sondern dass man miteinander geht. Und oben hat bereits jeder schon mal sein persönliches cool-Gefühl. Ist schön. Und dann kehrt schon mal so eine Ruhe ein. Und dann ist dieser darauffolgende Flug einfach mehr eine Belohnung, aber nicht mehr dieses Thema mit der Bahn hochgefahren zu sein, zum Streckenfliegen. Und dann ist das das Knistern in der Luft. Denn jetzt muss ja erst mal dieses...

[01:43:24] Die Leistung muss noch erbracht werden. Die Leistung muss noch erbracht werden, genau. Und das mag ich eben beim Hike-and-Fly auch so. Und das Hike-and-Fly schließt ja alles andere nicht aus. Ein langer Thermikflug ist möglich. Auch ein weiter Streckenflug ist möglich. Geht ja alles. Aber ich persönlich, also in meinem Kopf ist einfach Hike-and-Fly prädestiniert natürlich auch im Herbst mit diesen genussvollen Abgleitern, wo man sich vielleicht noch ein bisschen mal über diese Zusatzminuten in der Thermik freut. Ja, ich mag das einfach. Und habe auch das Gefühl, dass diese Art des Fliegens den größten Teil der Flugszene am meisten gibt. Und der Bereich wächst und wächst. Also dieses Hike-and-Fly, wie du vorhin schon gesagt hast, war ja von...

[01:44:10] Also am Anfang, wir haben das ja wirklich fest mit in die Flugschule mit integriert. Und ich weiß noch genau, wurde sogar von vielen belächelt, die halt meinten, ja, dann geht halt da diese... Ein bisschen die Berge hoch, dann macht das halt. Und für mich war das schon immer ein ganz... Ja, die Variante schlechthin, die ist aus absoluter Überzeugung heraus eben mit reingebracht worden ins Programm. Und es ist schön zu sehen, dass das jetzt eigentlich völlig angekommen ist in der Gleitschirmszene, aber auch eben bei geführten Gleitschirmtouren.

[01:44:46] **Lucian Haas:** Wäre die Gleitschirmszene ohne Bergbahnen besser dran? Ich

[01:44:50] **Achim Joos:** glaube, dass es gut ist, dass es beides gibt. Und im Idealfall gelingt dadurch auch also dieses bisschen das Separieren der Pilotenmengen. Das wäre der Idealfall, dass im gebündelteren Maße natürlich die... Klar, ohne Bergbahnen ist es immer mehr los, dass dort diejenigen zum Fliegen gehen, die diese Art der Variante des Fliegens bevorzugen, hat genauso die Berechtigung, und Hike-and-Fly-Piloten natürlich im Rahmen des, was man darf, was der Sportart auch noch gut tut, also jetzt natürlich die Regeln dort auch einhalten, eben mehr auf Hike-and-Fly geht und sich dort mehr verteilt.

[01:45:36] Das wäre der Idealfall, die Verteilung. Das sieht man leider, hat man das ja gesehen in der Corona-Zeit, dass eben oft sehr viel an einzelnen Plätzen los war und es dann auch

[01:45:48] **Lucian Haas:** zum Teil zu viel war. Weil es dann auch die zugänglichsten Plätze häufig sind, wo man schnell hochlaufen kann oder so auch immer und sagt, da geht es und dann sprengt es alle Parkplätze und die Leute sind vor Ort zumindest nicht mehr amused, was da alles da mit den Gleitschirmfliegern dahin kommt. Ja.

[01:46:05] Nun hast du in deiner Gleitschirmkarriere, du hast früh als Kind schon angefangen, dann hast du ungeheure sportliche Erfolge gefeiert, hast dann deinen Fliegerfokus oder auch deine Philosophie, nicht Psychologie, die Philosophie, des Fliegens gewechselt, wo du sagst, jetzt steht Hike and Fly für mich und diese Art des Erlebnisses im Vordergrund. Gibt es noch irgendetwas, wo du sagst, da ist noch was, was ich in meiner Fliegerkarriere schon noch erreichen will oder was heißt erreichen, also wo du sagst, da ist noch was, wo ich sehe, da war ich noch nicht?

[01:46:42] **Achim Joos:** Aktuell fordert mich allein schon vom zeitlichen Umfang die Gleitschirmschule so sehr, dass ich bin dort glücklich drin und habe auch keinen Handlungsbedarf, an großen Stellschrauben etwas zu ändern. Von dem her denke ich, bleiben die Dinge jetzt erstmal so oder hoffentlich so, wie sie aktuell sind. Was mir mehr und mehr am Herzen liegt und auch für mich an Bedeutung hat, hat das Ausbilden von Fluglehrerassistenten und Fluglehrern. Da finden immer mehr den Weg zu Freiraum, um in dem Bereich auch wirklich an die Hand genommen zu werden.

[01:47:25] Ich glaube, da ist noch ganz viel Handlungsbedarf, was das anbelangt. Da sind wir in einem Bereich, wo der reine Weg über den Verband noch zu wenig ist, um die Wertigkeit in diese Berufssparte auch wirklich reinzubekommen. Vielleicht ergibt sich auch in diesem Bereich noch etwas, um zusätzlich, oder im Rahmen der Flugschule in dem Bereich, auch noch mehr machen zu können. Und ich persönlich, für mich bin mir sicher, dass das Gleitschirmfliegen, egal ob ich aktiv in der Flugschule eingebunden bin oder ob es irgendwann auch vielleicht nochmal mich weniger in der Flugschule braucht und ich wieder mehr Zeit habe, um für mich zu fliegen, dass ich fliegerisch meine Ziele dann auch noch wiederfinden werde, die sicherlich mit einem bestimmten Zeitaufwand verbunden sein werden.

[01:48:25] Und die sind ganz klar im Bereich genussvolles Hike and Fly, vielleicht auch wieder mehr Zeit haben, um Biwak zu fliegen und solche Dinge. Aber ich habe nichts Extremes im Kopf. Also ganz klar mehr die genussvollen Ausübungen von unserer Sportart.

[01:48:47] **Lucian Haas:** Letzte Frage zum Abschluss. Früher, ich weiß nicht, ob es heute noch so ist, früher wurdest du immer auch angekündigt und benannt als Big Bird. Das war so dein Spitzname. Woher kam der eigentlich?

[01:49:02] **Achim Joos:** Der Name Big Bird ist mir gegeben worden, ebenso in dem Bereich der Wettbewerbsfliegerei, wo wir vorhin besprochen haben. Großer Vogel, ich weiß es gar nicht. Weil du groß bist, weil du 1,90m misst oder so? Genau. Also der Thorsten Siegel, Thermik ja damals im damaligen Flying Clyde, eine Zeitschrift, die es damals noch gab, porträtiert hat, hat er das in Verbindung gebracht, eben aufgrund meiner Größe, also über 1,90m und des Flugstils, wurde das damals eben in Verbindung gebracht, der Spitzname Big Bird. Hat er dir gefallen? Der Name? Ja. Ich hatte mit dem keine Probleme.

[01:49:47] Der war okay. Der war aber eben auch in der Zeit in der Wettbewerbsszene, der hat sich jetzt wieder, also der Name ist nicht mehr so geläufig oder ich werde so nur noch äußerst selten angesprochen.

[01:50:01] **Lucian Haas:** Fühlst du dich manchmal als Vogel, wenn du ganz frei fliegen gehst?

[01:50:07] **Achim Joos:** Ja, also ich will mir jetzt nicht anmaßen zu sagen, dass ich fliege wie ein, also natürlich kann ich nicht so fliegen wie ein Vogel, aber ich denke vom Fluggefühl her, klar. Wärest du gerne ein Vogel? Ich kann mich noch gut erinnern, also wirklich in meiner Kindheit gab es immer wieder diesen Traum, eigentlich sozusagen wie ein Wingsuitflieger, natürlich gab es das damals noch nicht, durch die Hänge runter zu fliegen, aber wirklich zu fliegen, also die Sache im Griff zu haben, von dem her, klar, das Fluggefühl, oder so fliegen zu können wie ein Vogel, wäre natürlich genial. Es ist nur noch die Frage, ob wenn man ein Vogel ist, ob man es dann auch noch so genießen kann, wie als Gleitschirmflieger, denn da gehört es ja, als Vogel gehört es zum Daily Business und vielleicht auch einfach den Zweck der Nahrungsaufnahme.

[01:51:01] Ich genieße einfach beim Gleitschirmfliegen die absolute Freiheit und vielleicht ist das das Tolle, dass man das Gefühl gar nicht so gut beschreiben kann und auch gar nicht beschreiben will in dem Moment, sondern das fühlt sich einfach genial an, meistens. Bist einfach da, hängst in der Luft. Bin einfach in der Luft und genieße das Szenario

[01:51:27] und habe eben, vor allem dadurch, dass ich diesen Leistungsgedanken heraußen habe, ist es noch viel spielerischer geworden wie früher. Ich habe die Zeit, wenn ich irgendwo bei einem kleinen Streckenflug einen schönen

Hang sehe, wo der Wind perfekt draufsteht dort an dem Hang, ein bisschen Wagga Wagga zu betreiben, herumzuspielen, vielleicht sogar mal einzulanden

[01:51:53] und dort oben die Landschaft mal kurz zu genießen, weiter zu fliegen. Ja, wenn wir so drüber reden, fällt mir gerade wieder auf, das ist doch Freiheit pur. Beinahe machen zu dürfen, was man möchte.

[01:52:07] Freiheit pur.

[01:52:08] **Lucian Haas:** Ein schöner Abschluss. Achim, ich danke dir für das Gespräch. Wir haben einen sehr schönen Bogen geschlagen. Super interessantes Leben hast du da schon bisher geführt und ich wünsche dir noch viele tolle Freiheitserlebnisse in der nächsten Zeit.

[01:52:20] **Achim Joos:** Dankeschön. Ich danke dir auch und es hat mich auch gefreut, dass wir uns unterhalten konnten.

[01:52:35] **Lucian Haas:** Das war die Folge Nummer 64 von Podz-Glitz mit Big Bird Achim Joos im Gespräch mit Lucian Haas. Wenn du noch mehr über Achims frühere sportliche Erfolge und seine heutige Arbeit in seiner Flugschule Freiraum erfahren möchtest, so findest du in den Shownotes zu dieser Folge im Blog Lu-Glitz noch eine Reihe von weiterführenden Links. Den Gleitschirm-Blog Lu-Glitz, zu dem Podz-Glitz gehört, findest du im Netz unter www.Lu-Glitz.blogspot.com. Lu-Glitz schreibt sich l u minus g l i t z.

[01:53:09] Hat dir diese Folge gefallen und möchtest du jetzt noch mehr interessante Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens hören? Auf Lu-Glitz und Soundcloud sowie bekannten Audiokatalogen wie Spotify, iTunes, Google Podcast etc. stehen bereits mehr als 60 Stunden Talk über die verschiedensten Aspekte der Gleitschirmfliegerei parat. Willst du auch keine künftige Folge verpassen, so kannst du Podz-Glitz gleich im Podcatcher deiner Wahl abonnieren. Podz-Glitz und Lu-Glitz sind übrigens völlig werbefrei. Dennoch muss ich meine Arbeit daran irgendwie finanzieren. Denn als freier Journalist lebe ich auch davon. Wenn du dich als Hörer und Leser von mir gut informiert oder auch gut unterhalten fühlst, dann würde ich mich freuen, wenn du zuweilen etwas zurückgibst als Förderer. Dein einmaliger oder auch wiederkehrender Förderbeitrag liegt ganz in deinem Ermessen.

[01:53:57] Anders gesagt, du darfst geben, so viel du willst. Wer sich nicht entscheiden kann, dem mache ich einen unverbindlichen Vorschlag. Wie wäre es mit einem Euro pro Podcast-Folge 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 Förderbeitrag leisten. Zahlungen sind ganz einfach per PayPal oder Banküberweisung möglich. Alle nötigen Daten findest du auf einem Blog Lu-Glitz und zwar dort auf der Seite Fördern. Bis zum nächsten Mal. Ciao.
ARD Text im Auftrag von Funk

English

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

Show notes

Achim Joos won the PWC Overall World Cup in 2003. Today, he cares more about experiencing joy and freedom than about the drive for performance when flying.

Almost 20 years ago, Achim Joos was something like the figurehead of the German paragliding scene. In competitions, he always flew at the front even in his young years. In 2003, at the age of 25, he won the PWC Overall World Cup, which at that time carried more weight than the World Championship title. Shortly after, he became German Champion three times in a row. But then he retired from the racing circus, studied, and finally dedicated his life entirely to his passion for flying once again.

He founded the Flugschule Freiraum with a very unique philosophy. The joy of the mountain, hike and fly, the playful experience of nature and paragliding, and precisely not the drive for performance have been at the forefront for him ever since. Famous climbers like Thomas Huber from the Huberbuam learned to fly with him.

In this episode number 64 of Podz-Glitz, Achim Joos tells his story. How he made his first solo high-altitude flights as early as the age of 10 and participated in competitions at 16. How he became a state-funded elite athlete as a paragliding pilot. How he lost his motivation for competitions, and what ideas and techniques of a joyful and emotional flight he tries to sow today as a flight instructor in the minds of his flight students.

We talk among other things about moments of happiness in Hike-and-Fly, efficient thermal flying, the importance of a relaxed control posture, and how he got his nickname Big Bird.

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 of this episode:

Track: Rubix Cube | Artist: Audionautix

<https://www.youtube.com/watch?v=raHVKhS-A94>

Rubix Cube by Audionautix is subject to the Creative Commons license "Attribution 4.0".

<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Artists: <http://audionautix.com/>

Online Seminar Sicheres Thermikfliegen (Aufzeichnung Teil 1 | Teil 2), with Achim (u.a.)

Report from the Süddeutschen Zeitung about Achim's overall World Cup victory (pdf)

There are now well over 60 hours of "Para-Talk" from Podz-Glitz. A new episode is added every two weeks. Such a scope and such a pace involve a lot of work. Work that I, as a freelance journalist, also have to somehow finance. Because I also live from it.

Links:

- Freiraum: <https://freiraum-info.de/>
- Wikipedia entry: https://de.wikipedia.org/wiki/Achim_Joos
- Facebook page: <https://www.facebook.com/achim.joos.7>

- Instagram page: <https://www.instagram.com/achimjoos/?hl=de>
- Part 1: <https://www.youtube.com/watch?v=V6XPfMmQ2S8>
- Part 2: <https://www.youtube.com/watch?v=JhnF3n0DXJM>
- Report from the Süddeutschen Zeitung:
https://www.dhv.de/fileadmin/user_upload/monatsordner/2003-12/news/achim_sz.pdf
- Report from XC-Mag: <https://xcmag.com/news/clash-of-the-titans-alex-vs-achim/>
- Intro to the DHV-Thermikfilm: <https://www.youtube.com/watch?v=RGKyFHrlUmQ>

Source: <https://lu-glidz.blogspot.com/2021/09/podz-glidz-64-big-bird.html>

Transcript

[00:00:06] **Achim Joos:** Paragliding is a sport that, for me, has a lot to do with elegance and delicate movements, and not with this forceful ripping and using violence or strength to make the glider show who's boss; rather, it's a game played together.

[00:00:43] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, the Lu-Glidz podcast.

[00:00:47] **Achim Joos:** Stories from the cosmos of paragliding.

[00:00:51] **Lucian Haas:** Today with Achim Joos and Lucian Haas at the microphone.

[00:01:00] Almost 20 years ago, Achim Joos was something of a figurehead for the German paragliding scene. In competitions, he was always at the front from a young age. In 2003, at the age of 25, he won the PWC overall World Cup, which carried more weight back then than the world championship title. Shortly after, he became the German champion three times in a row. But then he stepped away from the racing circuit. He studied, only to eventually dedicate his life entirely back to his passion for flying. He founded the Freiraum flight school with its own unique philosophy. The joy of the mountains, hike and fly, the playful experience of nature and glider, and precisely not the drive for performance have been his focus ever since.

[00:01:48] In this episode number 64 of Podz-Glidz, Achim Joos tells his story. How he did his first solo high-altitude flights as early as age 10. And how he participated in competitions at 16. How he became a state-sponsored elite athlete as a paraglider pilot. How he then lost his motivation for competitions. And what ideas and techniques for a fun and soulful style of flying he tries to sow in the minds of his students today as a flight instructor. We talk about, among other things, the moments of joy in hike and fly, efficient thermals flying, the importance of an unconstrained control posture. And how he got his nickname Big Bird. If you enjoy this podcast, you can support my work on it in various ways.

[00:02:35] You can help make Podz-Glidz better known by, for example, leaving a positive rating in the relevant audio catalogs, linking the podcast on social media, or recommending it in personal conversations with your flying friends.

[00:02:51] Furthermore, you can also support Podz-Glidz and the associated blog Looglides financially. As a freelance journalist, you can also link the podcast on social media or recommend it in personal conversations with your flying friends. I also live off these projects. However, I have deliberately decided against compromising funding from advertising partners or hidden sponsors. Instead, I maintain my independence by relying on voluntary contributions from my listeners and readers. You can find out on the Looglides website—specifically on the "Support" page—how you can easily become a supporter without any obligations.

[00:03:27] Achim, yesterday was the PWC or the PWC Superfinanzium. And now the finals in Desentis are over. Who actually won? Who won there? I think Luc Armant has

[00:03:40] **Achim Joos:** won. I think that means you don't actually know.

[00:03:46] I actually followed it until the penultimate day. I had Aran Durugati leading for a long time. And yesterday at the flight school, we had quite a lot to do on our final day of the basic course. That dragged on relatively long. That's why, honestly, I haven't looked at it yet. But I'm interested in it and I will catch up. But that was because of yesterday.

However, I know there was a change in leadership between Aran Durugati and, I believe, Luc Armant.

[00:04:20] But let's take a closer look at that again, as I said.

[00:04:22] **Lucian Haas:** Yes, the last task was cancelled yesterday. And with that, Luc, who was already in the lead, remained in the lead. But that means you still follow these PWC things often. Yes. Today, with interest.

[00:04:35] **Achim Joos:** Yes. Well, of course not with the same enthusiasm as back when I was involved myself. You naturally follow it, of course. But even during the time when I was still flying competition pilots, you're naturally more into the subject. And you also watch competitions you're not part of to see which names and what types of flight styles are present. And available. But I'm interested in it. And it's also the case that as a former overall competition winner, you're seeded for the Super Final. So you could actually participate there without going through the qualification route.

[00:05:19] However, that's less of a discussion for me now. Rather, I'm clearly interested in it because I have a huge passion for the sport, but also for competition sports.

[00:05:33] And many of the competition pilots I used to fly with are still participating and are still very successful. So you already have a connection. I mean, if you look at the top 10 or 15, there are still several names there. Stephan Morgenthaler, Chrigel Maurer of course, Stefan Wies, and also several others. Andreas Malecki, Pepe. Of course, they're always at the front in competitions too. And it's always the case that you can identify with the competitors you know. And then you naturally identify more with a competition like that than if you didn't know anyone at all.

[00:06:11] **Lucian Haas:** ...don't know anyone. What does "following" mean to you? Do you also check the live tracking? And look at which line choice they make? And then, I'd probably fly it differently. Do those kinds of thoughts go through your head then?

[00:06:25] **Achim Joos:** It really depends a bit on the time I have in the respective situations. Usually, these competitions take place during the season when it's high season for me or for us at the flight school. Then everything is a bit more fleeting from a visual perspective. Then the focus is more on the results list. But of course, I also take a look at live trackings again and again, even for the X-Alps. However, less to judge whether the line choice is okay or not. Because you're not there live and it's very hard to estimate, as in the respective situation, what the best strategy would be in terms of the flight path. That's why I don't presume to judge that from a distance. Because I know myself from competition flying how situational and different it can be.

[00:07:14] And that sometimes a path that seems quite illogical is actually clearly the better one at the specific minute the decision is made.

[00:07:24] **Lucian Haas:** Do you think that with the competition experience you bring, you read live tracking or result lists differently than an average pilot who just says, "Oh, who's in 1st place, who's in Xth place," and sees some points at the back and some weird result that they don't understand? So, is your perspective on that completely different?

[00:07:49] **Achim Joos:** I believe so. When you've flown in competition yourself, you clearly have a different perspective. Because the paragliding scene, the competition scene, has never really managed to convey to the media what exactly is going on. It's also a difficult topic. Probably, there's simply not enough money in the scene. The only competition where that works relatively well is the Red Bull X-Alps. Not really with the World Cups. Through social media, individual pilots who have a good touch and are active can share some images, which is already great. Mhm. But it's really hard to convey how high the level of performance is in these competitions.

[00:08:35] How tactically oriented those flights are. And if you've experienced that yourself, I believe you can better understand the level of performance being delivered there. And that it's not always just this brute force—where the fastest person just switches off their brain and pushes full throttle through the air masses. But rather that the factors are tactical flying, line choice. Which pilots, if they try to isolate themselves, am I willing to follow? If pilots pull away or choose a different line. And you know exactly: they have a flying style that doesn't correspond to mine at all.

[00:09:22] That you'd rather let them go. Some of it will probably even, I can imagine, resemble road cycling. In terms of tactics. And I already think that as a competition pilot, you can better understand the decisions. Or certain situations.

Including, of course, the unfortunate situations. Standing just before the finish line. Or also simply having been unlucky sometimes. You know that from various outdoor sports. Ski jumping, etc. That sometimes you just have the necessary luck on your side. And sometimes it just goes differently.

[00:10:01] **Lucian Haas:** Based on your experience, how much of the average paraglider pilot do you estimate is actually interested in these competitions?

[00:10:11] **Achim Joos:** I don't think it interests that many people at all. It's different with the X-Alps because of the media coverage. You can already see the huge difference with the X-Pyrénées.

[00:10:26] And the X-Alps. If you were to ask, "Name the top 3 of the X-Pyrénées from last year," few people would be able to answer. Probably not even me. Twice it was Chrigel; he didn't participate in the last one. Yeah, I might still know the winner. But naming the second and third places is already getting difficult, even though they also delivered outstanding performances. And that's where you see how important it is for the media spotlight to be shone on an event like that. And that is, as I said, difficult with the classic competition.

[00:11:07] Decentralized cross-country flight competitions are, of course, something completely different from World Cups, World Championships, or European Championships. From that perspective, I can completely understand why people just glance over them briefly. And the names that are frequently found at the top are probably also present in the minds of paragliders. But what is actually being done there exactly, and how high-level the athletes are, is probably not at all aware to many. But I see less of a fault or necessity there for the hobby pilot who practices this as a hobby; I completely understand that he is busy with his flying. And that he also wants to enjoy it.

[00:11:52] That's exactly right. But generally, it would be nice if this transfer—what's actually going on there—would succeed a bit better. I think that's always good in this sport. And I'm not just talking about this type of competition now, but also Akro competitions. The paragliding scene is so broad by now, and every discipline has its own complete legitimacy. But through this diversification, a distance naturally arises between the different camps, which I don't think should exist in paragliding. I really see a family behind it. It's always good to know what a sport can offer, what the different disciplines achieve.

[00:12:39] And I have a lot of respect for what the top pilots achieve in every single area. But of course, I also have a lot of respect for pilots who you don't even notice. Everything isn't defined by competitive sports, but also by pilots who simply don't participate in competitions, who can assess themselves well, and who practice the sport or the hobby of paragliding simply as a fascination.

[00:13:09] **Lucian Haas:** Do you see a way to make these competitions more attractive or understandable for spectators, even if it's just watching from home?

[00:13:22] That

[00:13:24] **Achim Joos:** is a very difficult topic. That was always the issue during my active competition years too. That's when the so-called Paragliding Grand Prix was initiated, which also disappeared very quickly, where that topic was being tested. If we go back even a few years further, there were competitions in Verbier in the French Switzerland, which was before my time, where huge crowds of spectators stood at the landing field. Back then, it was also more about things like small mini-courses, point landings, because the paragliders of that time didn't yet have the real potential to actually fly on a course.

[00:14:15] The sport, the paraglider equipment, and the pilots have all continued to evolve. It became increasingly professional, and the level of performance grew. That certainly benefited the sport, but of course, it distanced it from the audience. Some years or decades later, there was an attempt to find a middle ground again. It was a bit of course flying, pilot against pilot, but with an attempt at being close to the public. There was an attempt to integrate that. It very quickly met with resistance, also from the pilots' side. Because let's just say, it's actually something praiseworthy that the paragliders—or probably hang gliders as well—who fly the competitions say, no, I really want us to participate in competitions where the highest possible sporting level takes place.

[00:15:12] And then it becomes difficult to convey. I mean, explaining a football match is easier than a complex paraglider. It's a bit like a transition where you might see maybe 150 pilots waiting briefly in the starting pack before the race actually begins. And then you don't see anyone for a long time.

[00:15:32] **Lucian Haas:** Yeah, they're then 30 kilometers away at the next buoy and then at some point they might reappear again, if they even head back at all, or whatever.

[00:15:39] **Achim Joos:** Exactly, and some don't show up, struggling with their fate because a shadow entered. So, all the things that are thinkably unfavorable for conveying it to the audience. And I think that's the big difference between the willingness to hold competitions in a way that is also beneficial for the audience. And I think if you get to the point where it's attractive for the audience, some level of sporting quality probably suffers as a result.

[00:16:10] **Lucian Haas:** That means the people who are, well, the pilots who are interested in this racing format now and really say, I'm choosing this tight racing with the others, and then it's all about impulse and then to the finish line, and who finds the better line and so on—all that maneuvering—that just wouldn't be possible with a focus on the audience, and then maybe many of those who find it great would drop out.

[00:16:33] **Achim Joos:** I can well imagine that. I am still convinced that if you want to become as good as possible as an athlete, as a paraglider, and want to learn as much as possible, there is no way around World Cup flying. It is definitely the pinnacle of paragliding competition sports. And the way they fly there has little to do with audience appeal. I think everyone is aware of that. To make it appealing to the audience, you would probably have to put an insane amount of money into it, and even then, it's not certain whether it would actually interest non-flyers. From that perspective, it has simply developed in that direction, and I believe that a large part of the pilots have accepted that as well and live with the fact that you are anything but in the media spotlight, which also, even though I'm no longer actively involved,

[00:17:31] doesn't always worry me. But I think it's a shame, because these are truly great achievements that have always been made and are still being made today. Even the paragliding scene doesn't know exactly who is currently leading or which pilots are consistently at the very front. The problem is certainly that the pilots who want to be as good as possible or reach their full potential are already in the World Cup and should clearly show what they're capable of on that platform. But it's not the platform that requires the greatest recognition in the paragliding scene.

[00:18:19] From a purely sporting perspective, it certainly should be—I mean from a sporting perspective, from an aviation perspective—that the combination of athleticism and flying in the X-Alps is ranked higher, that is of course.

[00:18:33] **Lucian Haas:** Achim, you've said it several times now, you won the overall World Cup at the PWC yourself. That was in 2003, you were 25 years old. Why? Why did you leave the world of competition flying a bit later, even though you were so successful in sports?

[00:18:53] **Achim Joos:** I entered the world of competition flying very early; I started with competitive sports around the age of 17 and then joined the national paragliding team very quickly, also at 17 or 18.

[00:19:09] And of course, that was my entire enthusiasm, getting into that. My world, my life, revolved absolutely around paragliding and competition flying. And my biggest goal was the Overall World Cup. The Overall World Cup, which at that time wasn't held as a single event, but was five or six competitions, each lasting a week. Because of that, as a pilot, you had to prove yourself in diverse regions, with diverse flying terrains and diverse flying styles that were required. And I still believe that it was a great platform,

[00:19:59] ...that was offered at the time, and I was able to win the Overall World Cup. That was my personal sporting goal. The highlight. The highlight, exactly. Of course. And I don't want to bring any general value judgment into this now—people do like to take the World Championship title—but I can well remember some conversations about what one pilot or another would prefer. And most of them already mentioned the World Cup or the Overall World Cup.

[00:20:32] And the following year, or by achieving this overall World Cup victory, my personal goal had been reached.

[00:20:42] I also still loved paragliding back then, but I already noticed that those few years when I was exclusively involved in this competition circus had left their mark, in the sense that as a paragliding competition pilot, you are naturally somewhat determined by outside factors. I mean, the location is dictated to you, where you have to show up. And you don't always agree with the competition committee's decisions, whether it's the tasks or the weather situations where you just wait, wait, and wait.

[00:21:17] And those were factors—at some point, a certain sense of resignation almost crept in for me. I wasn't enjoying it anymore. At that time, this fascination with hike and fly, Piwak flying, was really starting to grow in me. I noticed I was being drawn more in that direction. And yet, thanks to the truly brilliant support from the sports promotion group, where I was accommodated and supported as a top-level athlete, a paraglider.

[00:21:52] **Lucian Haas:** Sportfördergruppe means you're a so-called sports soldier in the Bundeswehr. But you were allowed to do your sport there and officially

[00:21:59] **Achim Joos:** training. Exactly. If you look at German elite sports and you're not lucky enough to be in a fully professional sport—where the sponsorship deals come with enough money—then there are two options. Either you're in the funding program via the Federal Border Guard or in the Sportfördergruppe. That makes up the main part of German elite sports at the Olympics and in all sorts of international competitions.

[00:22:29] **Lucian Haas:** Even if that's a bit off-topic... we'll get back to competition flying later. I want to take this detour through the sport promotion group for a moment. How do you even get into that with a sport like paragliding, which isn't Olympic or anything? I mean, what did you have to do to make them say, "We're going to sponsor this guy now"?

[00:22:49] **Achim Joos:** My youthful naivety actually worked in my favor here. I had heard about this sports funding system from a competitive pilot at the time, Bernie Koller from Allgäu. And I was exactly at the age where you still had to join the Bundeswehr back then.

[00:23:17] And I was already in the national team and the A-squad at the age of 18 or 19. That was the minimum requirement to even be eligible for such funding. It wasn't clear to me which category we were placed in as paragliders. Namely, of course, an absolute niche sport. So, not of any great importance. But for me, the sport was of great importance. And that's why I approached the sports funding group with good self-confidence and was able to provide the necessary documents. A-squad and so on and so forth. And I got in. At first for a total period of 12 months, which of course is nothing at all; that's just enough for one competition season.

[00:24:07] And then came the subsequent years, where a top result at the European Championships, World Championships, or World Cup—which could also be in the team ranking—was required each time to have the season extended again. In hindsight, I was lucky, certainly due to the sporting successes, but also because of people who wanted to support me, who saw that it really is worthy of funding even though it's not an Olympic sport. Then, I was kept in this sports funding system for 10 years.

[00:24:46] **Lucian Haas:** was. Being "supported" means that you basically earned your money as a time soldier. So, the Bundeswehr essentially paid you and you were allowed to go flying. Exactly. To put it very simply. Very

[00:24:56] **Achim Joos:** to put it simply, if you're in the sports promotion group, you're recognized as an elite athlete

[00:25:05] ...classified by the Federal Republic of Germany and is there to represent the country on an international level. That's the system behind it, to put it loosely. And almost everyone,

[00:25:24] almost everyone, if you look at the Winter Olympics, for example, is either in the sports promotion group of most athletes—this also exists in other countries, like Austria, it's exactly the same, so it's a very similar system. And luckily, luckily, something like that exists.

[00:25:41] **Lucian Haas:** Well, as you said yourself, there were about five or six PWC competitions a year back then. Then you probably had the German Championships, which you won four times, but those were also flown, and stuff like that. The EC, you were third once. I think that was two years before your overall PWC victory and such. But what do

you do as a soldier-athlete with sports funding in between? Did you always have time off and were told to go fly because the boy has to train, or how did that work?

[00:26:10] **Achim Joos:** During the time I was active in competitive sports, all the competition platforms except for the European Championships and the World Championships were absolutely,

[00:26:22] so extensive as it is currently. The German Championship was also composed of several competitions; the German Open was sort of the finale, but the German Champion wasn't the winner of the German Open back then, but rather the winner of the competitions, for example at the Berchtesgaden Open, Barbie Open, and whatever else there was, with the German Open as the finale. There were, I can't say off the top of my head right now, but immensely many competition days that were necessary if you flew the overall World Cup, flew the German Championship, and then either a European Championship or a World Championship in the same year—a lot really came together.

[00:27:07] And of course, I also did private flights for myself during the times when people did that. However, to be completely honest, when it came to that, I was certainly a bit of a training slacker regarding paragliding, and I spent more time on my road bike, doing other things there that I simply enjoyed. There are pilots who are significantly, significantly more hardworking when it comes to training alongside the competition or also cross-country flying on its own alongside the competition. It always did me good to also do other things, like flying—we were actually exclusively flying through the competitions—to do other things as well.

[00:27:51] **Lucian Haas:** Well, in many other sports, there's, yeah, the coach for this and that, and they set up a great training program for them. How was it for you? Did you just go flying and say, I'm training for myself, or did you have someone who coached you a bit anyway, or did you at least have to have someone on paper who did that so it looked a certain way?

[00:28:11] **Achim Joos:** Well, at that time, there was the head of the German national team through the DHV, Stefan Mast. So, it wasn't just a name on paper; he was actually there, but he wasn't involved in the active training. And I also realized for myself that private flying doesn't make much sense in terms of progressing as a competition pilot.

[00:28:37] **Lucian Haas:** Because it's a completely different style of flying, because you don't say, "I have to accelerate this much" or "I really want to fly back there even though I don't know if I can get back up," but that's the point, I have to go there; instead, you naturally say, "I'll choose the safe line so that I can keep moving forward here."

[00:28:52] **Achim Joos:** Yes, that is exactly the difference between the cross-country flight style or competition cross-country flying, which is that of course, when you're out there with other pilots,

[00:29:05] so many pilots fly so incredibly well that you have to make sure you generally keep at it, to put it mildly, because flying at that level is really difficult or a major achievement on an international level. And for me, I realized that the best training is competition flying. So, going to a lot of competitions, that is certainly still the case today. So anyone who doesn't take the path through competition sports isn't reaching their full potential, because you don't learn to fly fast and efficiently anywhere else like, better

[00:29:44] **Lucian Haas:** ...as in competition. Now let's go back to the PWC. You said, okay, in 2003 you won and with that victory, at least as I understood it, you lost a bit of that primary motivation because you say you'd actually already reached your main goal. And then it trickled out, but was it still hard for you to basically give up that kind of sponsorship or pull yourself out of it, because you'd say it was perhaps a very pleasant life to say, I'm funded and can go flying.

[00:30:16] **Achim Joos:** That was a comfortable life, of course, and looking back, it could hardly have gone any better, you have to say quite clearly. But of course, there's also a pressure you feel during that time, especially as a young athlete. So, I stopped doing competition paragliding at an age when most people are just starting out in competition paragliding, and it always felt like a lot of pressure to me personally to have to deliver these results. At times, you don't even fly your authentic style anymore, but more of a tactical style, in order to be able to achieve or deliver the results more securely.

[00:31:01] Because especially when you're in a system, a sports funding system, where nobody knows anything about paraglider competition, then at some point only results really count anymore, and not the conversation, oh yeah, bad luck with shading, that just doesn't interest them there. For me, it was like after my overall competition win, the sports funding group—the system I always wanted to get into, to stay in the funding—made an offer exactly at that point after the overall competition win, when I signaled that now it's right, I've reached my biggest goal, I think I'll stop with the competition sport now.

[00:31:48] hey, I'll stay with it for another two years, that was, I think we're talking about ten years, so I'll stay in competition sports for a total of two more years, and then I'll also be supported after my active time so that I can start my studies. And at that moment, it seemed logical to me to quit competition sports in order to study. Well, as it is, of course, you can tinker with your own brain and get your motivation back on track, but if motivation doesn't really come from the deepest core, then it's also a bit artificial, that's how it really was for me.

[00:32:37] I motivated myself in the following year with this overall World Cup win—I don't even know if anyone has managed to repeat that until then. That was my goal. And the following year, it really looked good; I arrived at the overall World Cup final in second place, within absolute reach of first. And that was a competition where a lot went wrong, of course, if I say so now—that always has to do with my own mistakes—but I remember exactly where it was: in Mexico. And that was a competition where, well, Chrigel Maurer didn't succeed in many things for me.

[00:33:23] And then I finished this overall World Cup in fourth place, which generally isn't bad. It's a good ranking, but of course, it wasn't at all what I had motivated myself for this season. And then I really felt it, then it came, it became obvious to me personally—no, I want, I want something else, I want something new. Even though I still generally enjoyed it and saw the point in it, I just experienced more and more of what bothers me, personally, about the effort and the things I just mentioned earlier.

[00:34:08] Yes, and then of course I still owed an account to this sports funding system. And we agreed that, okay, I can reduce the international part, but nationally I definitely have to fly the German Championship again. And there, I was able to do that again, definitely. Yes,

[00:34:29] **Lucian Haas:** That was 2004, 2005, 2006. Exactly, those

[00:34:32] **Achim Joos:** ...series then. Won the series again. Exactly, exactly, winning. And I remember exactly when I last did it at the German Championship, it must have been in Oberstdorf, I really said, okay, to my... to my... well, we're not talking exclusively about competitors in the air, of course, but friendships were formed there, and many acquaintances. When I then said I was going to stop, many didn't believe it, because the athletic performance was there. There was no necessity to stop. And it's always hard to say what would have been, how much longer it would have been possible. Generally, you can see in competition flying that you can also deliver good, well, from a top-sports perspective, good performances, top performances, even at an older age.

[00:35:27] Yes, but for me, it was good, it was the right time, the absolutely necessary time to step back and reorient myself, and yet I look back at that time with a smile more than ever, and probably with the knowledge I have now, I wouldn't have made the exit quite so consistently in hindsight, but would have simply reduced it. I would have said, okay, you just do a quarter of the competitions per year, and without the pressure to have to deliver results, which is probably better anyway.

[00:36:10] **Lucian Haas:** Well, some of your teammates back then are still flying with the national team today, like Pepe Malecki, Thorsten Siegel—I don't know if Uli Prinz was already there during your time.

[00:36:21] **Achim Joos:** Uli was, was, well, exactly in that transition phase, Uli actually got into competitive sports. The

[00:36:27] **Lucian Haas:** they're already part of the old guard, but they're still flying along very successfully. When you look at them, you sometimes feel—no, that might be a harsh word—but something like that, does it ever tempt you to say, I'd like to measure myself against them again? Of course, there's

[00:36:47] **Achim Joos:** there's still a, a, a, yeah, a spotter in me, and a spotter wants to, wants to compare, wants to, wants to, wants to measure himself. But in, I think in, in, a real athlete also simply recognizes

[00:37:07] certain life phases and situations, and that's why I don't look at it with envy, because I can fly—I mean, the feeling that is certainly present there, I know these feelings of absolute joy, tension, focus, concentration, but also the frustration that can also exist in competition sports. Those are very close together. It's often just a few seconds where you go from the feeling, oh, I'm doing well, I'm in a great position, to, oh boy, now I have to see if I can even get across the finish line. So, all these emotional states, these moods, are familiar to me. That's why it's not just—not envy at all,

[00:37:54] rather general respect for what is achieved by all those who do it, especially at this level with that enthusiasm. You also have to imagine that a large, the largest part of the pilots bring in a lot of money to be able to do it, to get to the competition sites, and in some cases even have to purchase the equipment themselves. And there we are already talking about a performance that is, in any case, professional top-level, but the funding is, of course, like that of amateurs.

[00:38:33] **Lucian Haas:** You mentioned earlier that with the end of your competition career, your interest in hike and fly and things like that started to grow. Why did you actually never participate in the Red Bull X-Alps, which would also be a competition where you could have really combined both, given your interest in hike and fly and your experience as a very seasoned competition pilot? You probably would have been quite good at it. And Alex Hofer won the Red Bull X-Alps, and he was once a major competitor of yours, also in the PWC.

[00:39:04] **Achim Joos:** Yes, one name that definitely has to be mentioned is Alex Hofer. Of course, he was an outstanding pilot during my active competition time, and the X-Alps would have been a great opportunity. Back then, during my competition years, I actually still had quite good fitness from road cycling and those kinds of things. But it actually came right at the beginning of the X-Alps, and the first one was won by Kaspar Henni, the Caspi—a world-class pilot and a great person.

[00:39:51] **Lucian Haas:** That was 2003, so also the year when you

[00:39:53] **Achim Joos:** thought thought

[00:40:10] **Lucian Haas:** ...with up to 20 kilos on their backs at times.

[00:40:11] **Achim Joos:** I mean, it's insane what they were still hauling around and, and yet they were moving fast and, and, and, and really flew that distance quite quickly. And that was the X-Alps; back then, it wasn't exactly clear what would become of this event, what kind of status it would really get. And that it would get the status it has now, how, how, how the X-Alps does, wasn't clear to anyone at the time. And exactly during the time when I actually had, yeah, a bit enough of, of competitive sports, because competition always has a certain, a special flair. It's not always just peace, joy, and cake, but sometimes the air crackles, and I'd simply had enough, wanted to turn things around, wanted to reorient myself, and in that time

[00:40:58] then the X-Alps really gained momentum and more and more pilots switched over or did both, the World Cup as well as the X-Alps. Alex Hofer, Helmut Eichholz, just to name a few, and then there's Alex Hofer, of course, who...

[00:41:15] due to an injury during X-Alps training, which resulted in him quitting competitive sports altogether, is of course a shame, because he certainly would have been very interesting and influential at some X-Alps events.

[00:41:33] **Lucian Haas:** I'd like to suggest we talk a bit more about Hike and Fly later. Before that, I want to jump back a little. There's a DHV thermals film, or there's this teaser for the thermals film, where you can see yourself flying and you say, yeah, I'm Achilles and I've been flying since 1988.

[00:41:53] You were born in 1978. That means you were ten years old when you say you've been flying since 1990. You started flying at ten. How is that even possible? In Germany, you're actually not allowed to start training for your license until you're 14, and you can only take the test at 16. How did you get into flying at the age of ten?

[00:42:12] **Achim Joos:** Back then, it was even the case that you weren't allowed to start flying until you were 16. Luckily, it's 14 now. And my father started glider flying in 1987. So it was really right at the very beginning when it took off in Germany. The French had it in '85, '86 with mostly parachute equipment, and with hardly any better gear, the sport equipment came over to Germany around '87. And my father started just that year, and I was probably such an

annoying kid who wanted to try it too, and he let me try it out on a practice slope. I think I actually did pretty well.

[00:43:00] And I don't know if it was more of a test of courage from my father's side, but he had me fly off the mountain in Andesburg very quickly—I was ten and a half years old back then. I just really enjoyed it; I wasn't scared, even without radio support, and I hit the landing field well. Then came another flight, a completely independent flight in Montafon from Hochjoch, Schwunz. Yeah, and then I think my father had the problem: okay, the test of courage was successful, but... how does he keep you on the ground now? Exactly, exactly, exactly. So now, of course, I...

[00:43:45] at that age, I didn't start flying regularly. It was always more like, "Can I go again...?" But at that age, I was just completely fascinated by the sport.

[00:43:58] **Lucian Haas:** That means, from a legal standpoint, you were always flying black, or your father always let you fly black.

[00:44:03] **Achim Joos:** Yeah, exactly, that was really illegal. And of course, I'm incredibly grateful to him because he must have worried a lot. And then at 13, I was at a World Cup for the first time, so to speak, in Spain in the Pyrenees. But of course, not in the competition, just tagging along. So I already had some interest, and the proximity to the competition pilots shaped me very strongly, because for me at that age, those were my heroes. There were several pilots I really looked up to massively and wanted to be like. For example?

[00:44:49] Robby Wittel, Uli Wiesmeier, Toni Bender, of course. Those were the kinds of names you looked up to and wanted to emulate.

[00:45:00] **Lucian Haas:** How did they react to a 13-year-old showing up and saying, "I want to tag along a bit"? Did they take you under their wing somehow? Or did they just laugh at you? How did you feel as a kid back then?

[00:45:11] **Achim Joos:** There were, of course, all different types of people. And I can understand it from today's perspective, if a kid like that shows up, that you might not even notice it at first or maybe you don't really like it that, that a maybe,

[00:45:31] Yeah, mentally, you also have to have a certain level of maturity for the thing.

[00:45:39] But there were also people who promoted it and supported it. Take Toni Bender, for example, I remember it very clearly; he never, even when I also...

[00:45:52] ...got better and noticed, "Oh, now we're even moving into the area of generational change," I never had the feeling with some pilots, like with Toni Bender, that things were being blocked; instead, tips were actually given and they were looked after in a benevolent way.

[00:46:14] **Lucian Haas:** And did your... I mean, did your father fly with you there and take you along because of that, or how did you get to the PWC or then to Spain at 13?

[00:46:23] **Achim Joos:** Other participants took me along. My father certainly helped organize it back then so that I could go with him. But no, with the start of competition flying or the search for proximity to competition sports, my father's and my flying paths practically diverged, because they are simply different types of flying.

[00:46:50] **Lucian Haas:** He wasn't performance-oriented at all; he just wanted to glide down, right?

[00:46:55] **Achim Joos:** In the beginning, the performance orientation in paragliding was shaped by the fact that if you could stay up with your paraglider for even half an hour, that was already insane. That was celebrated, or the first urban area overflight. But through rapid development, cross-country flying and timed cross-country racing emerged. And from that point on, I think elite sports essentially decoupled from recreational sports.

[00:47:23] **Lucian Haas:** Now you just said that as a child, you might not have had that kind of mental maturity yet—so probably not the sense of the risk you were taking and all that. How much of that would you say you had back then? Or to what extent was it naive of your father to actually let you take off into the air already?

[00:47:43] **Achim Joos:** So letting me into the air wasn't naive at all, because I spent an incredible amount of time on ground handling and was able to gain a lot of confidence with the paraglider because of that. And I think that was also the reason—my playing around as a child with the glider on the ground, hours of landing, ground handling—I think that's the reason why I've never had an accident in competitive sports or paragliding in general, never had to deploy a rescue parachute, and I can't remember any major, significant club. And I think, in your entire flying career, in your entire time flying, including in competitive sports. And I believe it's my luck that I was able to familiarize myself with the paraglider so early, with the handling.

[00:48:34] in a playful way. And that flying, the actual flying, only came later or gained its significance—that being actually in the air.

[00:48:43] **Lucian Haas:** That means you basically learned flying as a physical sensation and not from your head—like, what do I have to do here?—but you actually learned it for yourself, probably like how you learn to walk, where you pull something somewhere and realize, "Oh, that's better, that's bad," or "Oh, then that happens," and somehow that transfers into your muscle memory.

[00:49:03] **Achim Joos:** Exactly, that developed during a time when ground handling wasn't really a topic at all. I won't say it was mocked, but it wasn't really looked at much. Fortunately, the topic now holds a very high priority.

[00:49:17] And yes, because of that, I had a lot of confidence in glider control very early on in competitive sports, but of course, I also made a crazy amount of careless and tactical mistakes at the beginning. And that's the point I was making earlier about the mental side, that you...

[00:49:38] ...have the necessary self-confidence, but also know exactly when it's necessary to reduce speed a bit. You need that, you need that in general. It's an experience-based sport. That's also the reason why many pilots can deliver such incredibly good performances for so long. And from that perspective, I also had to go through the learning process, like everyone at the beginning. It really started with competitive flying for me around my sixteenth or seventeenth year.

[00:50:12] **Lucian Haas:** Did you ever actually go back to the flight school? You already knew how to do everything.

[00:50:16] **Achim Joos:** Yes, I was actually in the flight school and, in that sense, he supported me back then so that I was allowed to do the B-license right away with the A-license, because they also wanted me to be able to participate in the competition. And that was a great concession at the time. But I was actually in the flight school, I actually did my licenses and exams in a completely normal way

[00:50:43] have to do. And yeah, I mean, I know the path at the flight school firsthand as a student, yeah, as a participant.

[00:50:55] **Lucian Haas:** Well, looking at the training, I think it's a bit different in the Alps. I'm from Bonn, and when I look at what kind of people are learning paragliding in our region, they are very often 40, if not even 50 plus, but that would actually be a completely wrong age to learn it. Sure, you can learn it, but developing that very intuitive flying style will probably be very, very difficult at that age. How do you see that?

[00:51:24] **Achim Joos:** The age you just mentioned is certainly the primary age for paragliding. I'd say roughly 40 to 60. That is also the main age group here at my paragliding school. And I firmly believe that paragliding can be learned well in all age groups. Of course, someone younger, under 20, can always learn more easily and quickly. But that's not always, always, always the case, because paragliding, especially in the learning phase, involves an incredible amount of understanding on one hand—meaning experience that only comes with time—but also a lot of body language and the area of, for example, how much force I apply to the brake and control lines when paragliding?

[00:52:21] How do I control the paraglider using my whole body movement? I don't think enough attention is paid to that. When the wind is blowing a bit nicer and I have the opportunity, when my participants have the glider over them during the stabilization phase while ground handling, you notice how much force—almost too much force—nearly all paragliders, including A-license and B-license pilots, use when handling their glider. Arms that are too tense, a shoulder area that's too tense, and because of that, the gliders are often controlled too dynamically, or, yeah, I often call them robot-like movements, or you don't feel the glider at all the way you could.

[00:53:10] When someone in the training or personal coaching area really gets in touch with the pilot and can give individual feedback on body language and posture—like, "Hey, try positioning yourself more like this"—then certain movements that cause turbulence simply don't happen anymore, and that's already a huge amount of work done. And I've found that it's not actually that important how old you are, whether you're 30 or 60; what matters more is your trainer. I now mostly call myself a flight instructor out of habit, but we're actually more like trainers.

[00:53:55] It's simply important to be open to one another and to be able to accept the philosophy of flying that a certain trainer has. Or, if you can't accept it, to find someone whose philosophy you like better.

[00:54:13] **Lucian Haas:** What's the difference between a teacher and a trainer for you? I...

[00:54:18] **Achim Joos:** I believe a teacher conveys more of the DHV—or in other countries, like Austria and Switzerland, they call them something else, the associations—but basically the standard teaching doctrine, and prepares the student for the exam. And that is also necessary, we do that too, I do it too. But that alone isn't enough. So, at the latest during advanced courses, but ideally even before that during training, and best of all in the basic course, you have to point out individual patterns. You have to recognize when, when the arm position is, when it's steered further in the direction where the arms pull away from the risers and you don't correct it, then the pilot will have difficulties at the latest when thermalling.

[00:55:16] And to approach it that way, to recognize an individual pattern and give tips. For you, it's best if you take the position with your arms and the control lines in your hands. That's often where you break away from pure doctrine. And I think that's when you become the trainer.

[00:55:35] **Lucian Haas:** So, pure doctrine would be, for example, saying you have to brake with your shoulders high. But depending on how large someone is built, for instance, the shoulders are naturally at different heights relative to the glider. And then, you'd want to say that this doctrine of "shoulders high" doesn't apply in that spot, but rather you would approach everyone individually and say, for you, the shoulder is at chest height, and for you, it's at chin height, or something like that. Yes,

[00:55:58] **Achim Joos:** and of course, as you already mentioned, everyone has a different body build. And it's good to follow the standard teaching. It is absolutely justified, but you also have to approach it more individually with factors like the ones you just mentioned. But the main thing that I'm noticing more and more is really body tension—unnecessary body tension—where the basic tension caused by the nervousness everyone has affects exactly the wrong part of the body for most paragliders, namely the arms. And if they are cramped, if the muscle tension is too high, from my point of view, there is no situation in paragliding where that is beneficial; rather, it's harmful.

[00:56:51] Whether it concerns the student on the practice slope, the ground handling, the person doing ground handling in the advanced course or for themselves, the cross-country pilot, the thermals pilot, the Akro pilot. I believe it's important everywhere to have a certain fluidity in the arms and in the muscle tension. This allows you to control the paraglider much more finely. And that's what many people lack. Already during the inflation and then the subsequent errors of braking, stabilizing the glider, first bringing some calm into it. And the factors in getting calm while paragliding clearly have to do with things like body language, muscle tension.

[00:57:38] **Lucian Haas:** That means controlling and handling the paraglider involves a lot for you—I'll just put it this way—working mainly with a body axis or something like that. And your arms are then just small tools for that purpose, so to speak.

[00:57:52] **Achim Joos:** These are crucial factors. So, anyone learning to fly with me also learns to use the brake noticeably. The number of centimeters, how far you pull the brake, that's important. Also, really conveying to the paraglider, hey, what do I want? I'm not talking about becoming passive with your arms, quite the opposite. But exactly these points of the body axis—how do I have to, how should I stand during the launch, during the inflation in the respective phases? Where do the hands actually belong? Of course, there are different opinions on that. But when you see in practice how most paragliders handle things at the launch site, they often aren't even aware of where their hands actually are.

[00:58:43] And also when it comes to thermals flying, if you say "pull the brake up to shoulder height" and they look at it, they are 100% sure they are at shoulder height, but they might be at ear height, forehead height, or the other person might be at chest height. So just making yourself aware of how important it is to know, okay, what height am I at? But of course, much more importantly, what does that mean for my glider, for the respective brake pressure? And there is certainly still a lot to do in those areas to increase flight safety, especially for those who don't fly that much during the year.

[00:59:19] **Lucian Haas:** I'll come back to training in a moment. I want to briefly highlight the intermediate step in your life path again. You studied, and you studied industrial psychology. That's a degree that, at first glance, doesn't have anything to do with paragliding or anything like that. Others who fly a lot say, "I'm studying aerospace engineering" or something like that. Did you consciously choose a degree where you thought, maybe I'll do something with this that has nothing to do with flying anymore? Like a possible change of direction, an exit strategy, or something?

[00:59:54] **Achim Joos:** Actually, the idea at the beginning was that I wanted to look into an area that would subsequently have nothing to do with flying. To go into the fields of business psychology professionally. The psychological field has always interested me, of course, including sports psychology,

[01:00:13] and during my studies, I actually realized that I missed the flying scene. And then the idea of moving into the business sector, maybe with a suit and tie, seemed increasingly absurd to me and just not authentic, not like me at all. At some point, it became clear to me that I want to share these experiences based on the time I've already spent flying in general, but also in competition sports—this mix—and also because of the training I already gave during my active competition years. I mean, for years I also gave thermals and cross-country seminars there as a World Cup pilot.

[01:01:02] I want to pass on this experience. And then towards the end of my studies, I realized, okay, no, it would be a shame if I didn't try it with my own paragliding school.

[01:01:19] **Lucian Haas:** Did you take away anything central from this study that you'd say helps you move forward now in your work with the paragliding school?

[01:01:30] **Achim Joos:** There were certainly some segments that helped me, even though I can't name any specific ones right now. For the current work at the paragliding school with everything that goes into it—from the Day 1 basic course to advanced training, staff training, and large-scale guided cross-country flights, since we offer the entire spectrum at all levels—I think it's simply the combination of all those points. A very essential part is simply the experience from over 30 years of paragliding,

[01:02:16] competitive sports,

[01:02:18] A psychology degree, so not psychology in the general sense, but this industrial-organizational psychology. But as for the degree, I wouldn't put too much stock in its significance. It's more about the experience from

[01:02:33] **Lucian Haas:** ...flying. Now, in industrial psychology, the word psychology is included, and you just mentioned psychologist. To what extent does a paraglider instructor, as you call it, also have to be a psychologist?

[01:02:45] **Achim Joos:** I think that factor is really important, especially on the coach's side—being empathetic and also knowing what the individual athlete is like. What do they need? What kind of approach do they need? Is it the type of person you have to leave alone at certain moments? Or is it a motivational approach, or maybe even tackling one or another a bit harder verbally to give them a wake-up call? All those factors can exist. And it's damn important to have a human intuition, which some people probably just have and others don't, but also to have psychological know-how. And then, I believe, you can give the athlete, the sportsman, things that will benefit them in life in general, but of course also in decisive situations.

[01:03:43] ...who are tactically oriented. And if you make decisions out of stress, or from a feeling of stress, you rarely make the right ones. Being able to get into those mental areas, having a certain level of composure, sobriety, and focus, brings an incredible amount. You can see that with Chrigel and his trainer or supporter. In that area, they certainly don't just work well together on organizational matters, but also on a mental level.

[01:04:17] **Lucian Haas:** You still do classic paragliding courses where you have groups. There you might have ten different characters you always have to deal with, who are all supposed to do roughly the same thing. And then you also do these personal trainings where you say someone can book me or another trainer from my school. And then I focus on that one person and go for a day, or however long they book you for, for whatever reason. I then really work with them. If you compare it like that, would you actually say that a personal training is like paragliding training to the power of ten, because you can always be so much closer to that person?

[01:04:55] **Achim Joos:** Yes, I'm glad that personal training is being accepted and is becoming increasingly popular. There is no more sensible way to become proficient in the respective areas as quickly as possible, if the point I mentioned earlier is correct. That is, you find a way to connect with each other so that you can engage with one another in terms of flight style and specific points.

[01:05:29] For example, in my case, it's just that from my perspective—and that's just my point of view—I can recognize why someone is struggling with things like pulling back, or why thermals flying isn't working out, or tactical decisions during cross-country flying. And from my perspective, I can convey the points on what that person can do and train to get successes very quickly, or to be able to realize safety-relevant things. Like making sure the glider doesn't overshoot so much during takeoff; those are often very, very down-to-earth topics. And it's really great to see how much progress is made within the shortest amount of time.

[01:06:18] And that's the nature of the thing: if you're supervising 10 participants, you have less time for the individual than in one-on-one training. And I can only recommend this to anyone who, if they notice they want to progress and have very specific topics, have someone look over them who can tell them very concretely, "these are the aspects." And that's also the case with good personal training—good training in my view isn't a flood of information, but very specific instructions. This movement right here initiates that, and that's why your glider does that two seconds later.

[01:07:09] And then you make great progress. Because you can address the root cause and suddenly notice that the following issues you had are gone. Especially with topics like ground handling or pulling back, you often see incredibly great results in just 2 or 3 hours. The same goes for thermals. Cross-country flying is of course a bit more complex in that regard, but even there, you very often see tactical things where you can give pilots very clear tips; you recognize, okay, based on this hesitant flying there or that flying too fast there, you recognize patterns in the repetition where you can take someone by the hand and say, hey, try it like this.

[01:07:55] **Lucian Haas:** Are there also people who come to you who don't do paragliding yet and say, "Look, I don't want a group course, I want a personal trainer from the very beginning to teach me personally," and do those people make faster progress at the start? Or does it show that even with a group—where you might say it takes longer in terms of time—it also takes the brain to coordinate the body and brain for all those movements, and it takes time to learn that and for it to settle in the brain? What's your experience there? At the beginning, there are

[01:08:32] **Achim Joos:** Are there actually inquiries in that area?

[01:08:37] And we've also had days where participants did it exactly like that at the beginning with personal training, and of course, it's great if you can go over it one-on-one from the start, although I believe a good basic course is completely sufficient at the beginning to recognize basic patterns. A good trainer can recognize, "Aha, it's going in this direction, here it's going in that direction," and tries to name it even during the basic course, and then the right time would be when you notice, okay, that you're addressing it—if someone has already been in personal training for these points and patterns to recognize, like the arm position issue, etc., then training together again for half a day or two hours would be a good time.

[01:09:27] But one-on-one training from the very beginning isn't strictly necessary. Just getting started, getting to know each other on the slope, and then making adjustments is perfectly fine, but don't wait too long. Because as always, once you've gotten used to something, it's two or three times harder to eliminate the sources of error again.

[01:09:49] **Lucian Haas:** That means the ideal would be to do a basic course, then do a one-off error elimination course as personal training and say, "Okay, now I can move forward." Yeah, so in that...

[01:09:59] **Achim Joos:** That would be really good in the basic course area, in the advanced training area, or shortly after getting the A-license. It's well known that many pilots reach their highest level on the day of the exam when they get their A-license. And I think it's perfectly clear to everyone that's not enough. It's not enough. It's just a license that allows you to fly legally. But you clearly have to keep training. Every pilot owes it to themselves to have someone check in on them again and again. And ideally, by people who can actually recognize it—not just people who are of the opinion that they can, but who can always identify safety-relevant issues. That is my top priority.

[01:10:46] And then there's a long gap. And then we get to the refinements, whether it's about style or also about more efficient paragliding, to be able to paraglide better. But we really still have enough to do. You can see that at busy launch sites, to discuss things like being able to take off safely, getting into the air safely, getting into the air with little stress. That is also one of my main personal concerns, that you can notice at the launch site, okay, an absolute majority knows what they're doing. And even if something doesn't go so well with the inflation, that you don't immediately hit the red zone in terms of stress level, but instead calmly set it down again and re-inflate.

[01:11:35] Just those things alone can be a factor. Paragliders know what the atmosphere feels like at busy launch sites. Very stressed. One aborted launch after another, and the others get even more stressed. And the spiral turns into the negative zone.

[01:11:55] **Lucian Haas:** You just mentioned stylistics. To what extent does paragliding have to do with aesthetics for you?

[01:12:00] **Achim Joos:** A lot. Personally, I take my hat off, regardless of the sport. When I personally see someone as stylish, I don't mean the overstyled clothing at all, but rather this athletic, delicate movement. And paragliding is a sport that has a lot to do with elegance and delicate movements for me. And not with this powerful yanking and forcing the glider forward through violence or strength to dictate who's in charge here, but it's a game with each other. One, in

[01:12:47] Ideally, a single unit. The paraglider and the pilot. The pilot feels what kind of air mass the glider is announcing, and the glider up there also knows what the pilot wants from it. And paragliding is one of the most photogenic and amazing sports. From that perspective, I look at pilots who are very sensitive and elegant in their movements much...

[01:13:14] **Lucian Haas:** ...prefer. Would you also always say that those who look so sensitive are then also automatically, as a rule, the better pilots?

[01:13:22] **Achim Joos:** That depends on what we're looking at, of course. If we're just looking at result lists, then it's certainly possible that a tactically and strategically very savvy pilot can achieve incredibly good results. But they still don't have that last little bit of glider feeling when deploying the glider, when taking off, or even in extreme situations. And for me, that's part of it. I think the best pilots also cover this area. This training to understand the glider well, to feel it well. And then it happens—the risk of accidents is significantly lower.

[01:14:09] And then, in your flying career, you have significantly fewer collapses. Significantly less need to have to think about a potential rescue throw or something like that. Of course, I would still do it if it were necessary. But maybe it never even gets to that point. So it's absolutely great that pilots take and attend all sorts of advanced courses and also SIV training. Very important. But to avoid this area altogether, to get to the situation at all to know what I have to do if the glider is already spinning away in a spiral, if we have a massive collapse with a hang-up.

[01:14:55] Avoiding that should be the primary premise of paragliding. I think that should be the biggest ambition, simply to have beautiful experiences when you go flying. That's what it's about for me now. Flying, gathering beautiful experiences. So anyone who has a significant number of collapses per season should just think, hey, what can I do to reduce that, to be safer out there? And not just accept it and maybe even think, yeah, that's just part of it. No, it's not.

[01:15:38] **Lucian Haas:** Your flight school is called Freiraum. Why did you choose that name?

[01:15:41] **Achim Joos:** chosen? At the beginning, I mean, I definitely wanted a name that didn't have anything directly to do with paragliding. And I thought about, if someone clicks on my flight school, about a paragliding image that said, click into your free space. That was the idea behind it. We had a good, a good paragliding graphic designer from the start

who also advised us on that. Yes, and the name Freiraum was born very quickly as a company name. And I'm happy about that. I mean, I still like Freiraum very much even after the tenth year we've been around now.

[01:16:31] And I think it was well chosen.

[01:16:33] **Lucian Haas:** Does flying make you free?

[01:16:34] **Achim Joos:** Yes, well, paragliding is the epitome of freedom for me. There is no other sport, even after over 30 years of paragliding, where it's still like that. So when I take off myself, there's nothing there except the moment in the air. No everyday issues, no sifting through any little problems you might have, but just being there in that moment, enjoying the thing. Of course, only when the flight conditions are appropriate. So that's also clear, not every air mass is a pleasure, it can be demanding at times. But paragliding is freedom for me and clearly a fascination and the most beautiful thing you can do.

[01:17:25] So the combination of hike and fly is just brilliant.

[01:17:31] Hiking up the mountain in a sporty, enjoyable way and then rewarding yourself with the flight. I think that's great.

[01:17:37] **Lucian Haas:** You are one of the protagonists in an educational film by the DHV. It's about thermal flying. Two hang gliders and two paragliders. Burki is still there, Burkhard Martens and you. Try to explain in brief what makes good thermal flying.

[01:17:58] **Achim Joos:** Good thermals flying happens when you understand how to feel the air. That is, being able to recognize beforehand whether a glider is going to pull into the air mass—meaning it's going to accelerate—even though you aren't actively changing anything on the brakes. Or whether an air mass is more expansive, wanting to push you away, or the glider, wanting to stand up more. That you have to see, oh okay, I need to let out the glider and the brakes more first just to get into the air mass. So this basic intuition is already important. Because only then can I, with my brakes...

[01:18:40] work with feeling, releasing a bit or braking a bit more to keep the glider almost vertical above us. If we don't do that, we get these upright moments from the glider. The pitching moments or the rolling moments. If they are present, they can always be there in turbulent air for every pilot. But the less they are present, the smoother a flight style can be.

[01:19:07] And if we are then also able to stay in the right place, there are good methods to clarify where you can stay during a training session; then, under radio instruction, you can learn incredibly quickly what the correct cross-axis tilt is. What is roughly—it's not carved in stone exactly on the ridge, but roughly—a good cross-axis tilt that allows you to make good progress and work well in the most diverse thermal sources. And that brings us back to the topic of body language. How do I do the weight shift? That is also often done incorrectly. Weight shift in short-work. How do I do the weight shift? What significance does the inside brake have?

[01:19:53] And especially the significance of the outside brake, which is actually rarely static in one place, but rather almost always in motion to compensate for the different air masses. And then thermals flying becomes a very fluid thing, which usually goes along with slightly higher turn speeds, as is often seen out there.

[01:20:22] **Lucian Haas:** That also means you actually bank tighter, or ideally, you would bank tighter than many people out there. Yes,

[01:20:28] **Achim Joos:** exactly. The moment you have a very flat, thermal-centered style, that's of course good for very large-scale thermal sources, for calm thermals. But when do we actually have those? Thermals are often more impulsive, like individual puffs going up somewhere. And for that, we need a certain higher bank speed—not exaggerated, just a bit more bank angle—to be able to counteract an air mass that comes in from below with better lift. By counteract, I don't mean a struggle, but also not just completely surrendering to the air mass. And then the flight style becomes uneven. Then the glider rights itself again, you have to re-initiate the turn, you fall out of the thermal again, have to laboriously fly back in, and of course, that also leads to the significant

[01:21:23] more demanding flight than the one who can simply fly their circles in the thermals more often. And basically, that's not a huge science; it's just important to have heard certain tips, ideally related to your own flying style, and then you'll make progress quickly.

[01:21:44] **Lucian Haas:** You just said that many people make mistakes with weight shifting. What is the main mistake when it comes to weight shifting?

[01:21:51] **Achim Joos:** A lot of people think weight shift means leaning your upper body way out, and you should pay attention to that in the future with paragliders, in thermals, and in circles in general—the body hangs way out to the side on the risers. That is, of course, a weight shift, but it's a terrible starting position because, first of all, you have to travel unnecessarily long distances to get back to the other side, and you're not at all able to make fine adjustments. If you keep your upper body more between the risers during weight shift and start the turn—basically by flying with slight braking on both sides—you have contact with your glider.

[01:22:38] and it starts with turning your head into the turn, so the head goes into the turn, then for point one we already have the view—is there anyone there at all? Many people just look straight ahead in a thermal circle and are then surprised when someone is suddenly in front of them. So, with the head into the turn, if I want to turn left in a left turn, the head goes left, the right shoulder already moves slightly into the turn, the sternum also points in the direction I want to go, and only then does the pelvis follow slightly; the hip also makes a rotation like that. Then it's a weight shift that isn't very noticeable from the outside, but is much more efficient, especially for the fine adjustments that we certainly have to make in every second or third thermal circle.

[01:23:29] To get some cross-perception back, I just need to turn the right shoulder back slightly again and I immediately have less intensity in the weight shift. Yes, these are the kinds of things where a lot can be done to fly a paraglider more sensitively, more delicately, and with more style. That

[01:23:52] **Lucian Haas:** means that things like crossing your legs and stuff like that would actually be completely counterproductive from your perspective, precisely because you block yourself at that point and the leg doesn't come back down that quickly. Yeah, exactly. If I, for whatever reason, have to compensate briefly because I get a hit on the other side or something. You mean the thigh.

[01:24:09] **Achim Joos:** over the other, really? Exactly. So my legs, I mean my feet, are often over each other in the seated harness, not in the lie-back harness, of course. But exactly. And that is also a form of weight shift, obviously, throwing yourself in like that, one thigh over the other. And that works too. You've shifted your weight, but then you're also on that side with your entire weight. And what happens then if suddenly, if the lift from a 2 m thermal or 3 m thermal tube briefly weakens? The chance of the glider boring deeper into the turn is huge, because I'm on the inside of the turn with my full weight, but the pressure on the left side decreases because the lift from the air mass is less.

[01:24:59] And suddenly I'm surprised by a turn that's getting too steep and I can't counteract it well. So, from my point of view, thermals or weight shifting isn't about making impulsive, violent movements with the glider, but rather about maintaining a bank angle while also being able to fine-tune it. And that means repeatedly taking off some pressure on the inside of the turn for a brief moment, only to be over on the other side again. It's a constant game of playing and readjusting. And then paragliding also becomes exhausting over time, because you are still dealing with a certain

[01:25:44] body tension in certain areas, but not in the arms, not in the upper body area, the

[01:25:52] **Lucian Haas:** constantly controls the paraglider. That brings us back to the body axis, which is actually the decisive factor there. There are some people who always say that you can actually, once you've set them up correctly, not if it's constantly rising turbulently, then it's immediately gone or something. But if you have reasonably orderly thermals, a paraglider is basically built in such a way that it can re-center itself wonderfully. You wouldn't have to do anything at all. Do you work in that direction as well, or is that something where you'd say, no, I haven't experienced that myself yet? I'm the one who actually mainly controls it.

[01:26:32] **Achim Joos:** So I

[01:26:33] **Lucian Haas:** can do that

[01:26:33] **Achim Joos:** completely follow, showing the paraglider in the area where there might be better lift in the area we're currently in. So he pulls somewhere. In that case, of course, I'll let my glider fly there and test the area out as well. But then, in the further course, I do think it's important to actively fly the paraglider with slightly tighter turn radii rather than frequently too wide ones. Especially when flying in the mountains, very many people frequently fly out of the thermals because the turn radii are simply too large.

[01:27:15] **Lucian Haas:** The prevailing opinion in DRV training often says that tight circles frequently risk a collapse, or at least something like that. But that's more of something you'd say is a piloting error that can be corrected.

[01:27:28] **Achim Joos:** Yes. That brings us back to the example of weight shift we just discussed. If I, let's say, roughly mess around with my glider and I've found a lateral tilt, but I'm a pilot who perhaps controls the glider very much via the inside brake—so if I'm flying clockwise, the right brake—and I notice that the glider, that we in that thermal area, that a stronger lift is reaching us. Then that first reaches the lower wing, so always the inside of the turn. Now you want to bring the glider back into a neutral position. And in some cases, we have to let that happen. There are situations where it's necessary to restart the circle.

[01:28:17] And that's where many people simply make the mistake. They want to hold this tight turn radius no matter what. And in that case, you have exactly two options.

[01:28:28] ...throw your foot over, as just mentioned regarding weight shift, but of course also eventually follow up with the inside brake. And in that case, paragliders are naturally prone to stalling relatively quickly. And then we're back exactly at the point of flight technique. If I'm a pilot who is performing weight shift, as just discussed, then I have no chance of really staying in there vehemently with the weight; instead, it will briefly bring me into a neutral position. Since I'm currently flying as a pilot who varies the turn radii very much using the outside brake and doesn't follow up with the inside brake, I'm far away from a stall. I'm briefly back in a straight glide for a second or two and then start the circle again.

[01:29:17] That's a safe flying style. And we don't need to worry about...

[01:29:21] **Lucian Haas:** stall. That means you basically set a bank angle and lock your inside brake largely at that position and say, I don't have to pull any deeper, but I can either release the outside brake to make the radius tighter or set it steeper again. Or it's just the case that the thermals are so strong, then I just correct it a bit until it works again and then I continue to center it there.

[01:29:44] **Achim Joos:** Exactly. So the turn radii are set when I feel like I'm really in the right spot at the moment, and otherwise, they're adjusted. And it's like, when you watch very experienced pilots in a thermal area, it's really interesting how often they adjust. And you also notice the wind speed—the wind generally gets stronger for us in paragliding. So, in my view, those thermally good days with really little wind are clearly becoming less common. And accordingly, it's even more important to understand where the wind is actually coming from, where I should be staying in the thermals, and how I should re-center so that I don't regularly

[01:30:34] to be pushed out of the thermals. And accordingly, the topic of weight shift and play on the outside brake is important, on one hand, to be able to maintain the curve radii with consistently steady climb rates, but also to be ready to occasionally hold your ground against the wind a bit and restart the circles.

[01:30:57] **Lucian Haas:** Are there situations where you shift your weight to the outside?

[01:31:00] **Achim Joos:** Yes, the weight, or rather in my case it's the outside, then with my technique, when I practically just take the shoulder back again and sit neutrally into the core, and also bring the pelvis back into a neutral position a bit. I do that when I

[01:31:22] ...maybe a bit too lazy to work with the outside brake all the time. It's actually exactly the same, pretty much the same effect, whether I pull more on the outside brake or not. I do that at the moment I notice that the glider wants to increase its bank. So, where I've found my positions and I notice the glider—that's usually the case when the lift briefly becomes a bit weaker. Or if we get to the section when centering into the tailwind, where the glider wants to lower the leading edge a bit, where the outside wing starts to want to accelerate towards the ground with the leading edge; we can

control that via the outside brake or simply by putting a bit more weight on the outside brake for a short moment.

[01:32:10] But that's a very brief moment, and then we're already back into shifting our weight in the direction of the turn. So

[01:32:19] **Lucian Haas:** to fly with a lot of empathy. Yes. Can you recognize a good pilot by their thermals flying, would you say?

[01:32:29] **Achim Joos:** I think you can recognize a good pilot in all areas by the fact that they are safe. So, I'm talking about pilots who don't do long-distance flights, but have their glider under control during takeoff, landing, and while flying. And you can see they are safe. I have more respect for them than for someone who deploys their reserve four times a year and flies 200er triangles or even further. So I believe a good pilot is generally safe. Someone who has a good understanding of their paraglider will also find thermals easy over time. And you can also recognize a good pilot by the fact that they are capable of

[01:33:14] to feel the air mass and pilot a glider into the right air mass, while also utilizing that air mass as best as possible.

[01:33:24] **Lucian Haas:** In the general warning, or at least in common perception, the "good pilot"—at least at the beginning—is often judged by XC points as a benchmark, simply because you don't know any other standard. What defines a good pilot? If someone can say, "I've already flown 50, or eventually 100, or whatever," that counts as having reached a certain status. Something like that.

[01:33:48] Well, you just said you're actually looking for the beautiful moments of flying and a lot of hike and fly and other things. From your perspective, how can you convey to people or to pilots that they can define flying differently for themselves than as something where you want to measure yourself or be "good" or something? I mean, how do you lead people to the point where they don't say, "At the end of the day, I'll check the XC Cup or something else and see that the other person flew two kilometers further," but that it's really about your own experience, regardless of what the final score turns out to be.

[01:34:29] **Achim Joos:** Yeah, for me, it would be bad if I spoke completely against comparing yourself and measuring yourself athletically, because I come from that exact scene and, so to speak, I've shed my horns there. Maybe that's why it's so easy for me now to say I don't actually need that at all anymore. And I get much more joy out of going flying with a group or with friends and having a nice flight. And I can absolutely say, in a glider just the day before yesterday at Unternberg, in the evening in a glider, that was one of my nicest flights this year, because it was simply—that was wellness flying, buttery smooth air, it was great, I could look at the landscape,

[01:35:17] Looking at the landscape. And I thought, oh cool, that I get to live in this beautiful area. That's brilliant. And I don't want to say that it's generally wrong to measure yourself with XC points. Everyone should do it for themselves

[01:35:33] ...be able to simply answer "yes" to yourself in conversation. Does the way I practice this sport actually give me fun? Do I feel comfortable, do I feel safe, do I end the season with a clear plus of good experiences or not? And above all, I do it for myself, because one thing must be clear to everyone with XC points and all that—the media spotlight isn't on it there. You do it for yourself, not for sponsors, not to get some state order eventually, but for yourself. And if you have fun with it, with these processes, with this measuring yourself, if it motivates you to become a better—well, a safer—pilot, great, let's go.

[01:36:21] But if it comes more from that effect of wanting to be someone, like you just said, or maybe to be able to push yourself a bit more in your home flight area, then that wouldn't be my understanding of having fun flying and enjoying flying, because you can also have massive fun and enjoy cross-country flying. And it doesn't matter at all, it's also fun to power through a situation in cross-country flying that isn't so nice, which you might even question in the moment, and then you arrive later in the evening after a long flight in calmer air and know what it was all for. Everything is okay. But with this sport, you don't earn money from it, you actually spend money, you don't get external sporting recognition, which certainly deserves quite a bit,

[01:37:17] I think it goes entirely through the lens of what brings me the most joy personally, what I feel comfortable with, and what experience I sit down with my group of friends—or just by myself on the sofa—at night and think, "That was an awesome day." And an awesome day is actually always when you've pushed your limits, where you felt comfortable, and not constantly on that edge of "Oh, now it could get dangerous," in long stretches.

[01:37:47] **Lucian Haas:** I did a podcast recently with Eki Maute, and it was about a similar topic.

[01:37:54] And he also said that, yeah, a flight instructor is actually someone who plants a certain idea of flying into their students and says, "This seed is now going to sprout." Is that what you see with your flight school Freiraum, where you have this idea—even though it comes from your own history—that flying nowadays isn't so much about performance, but more about the experience, let's say? That the people who eventually come out of your school, where you see that very few of them then have an interest in competition flying, because I've planted a different idea in them?

[01:38:33] **Achim Joos:** The fewest, I mean really the very fewest, have an interest in competition flying or actually competing in flying competitions themselves. Nevertheless, it's as you said earlier, if, let's say, ten people come to us, there are ten different characters there. And we really try to plant that seed, to convey a philosophy of flying, and ours is far removed from being performance-oriented and competing; it's clearly about, hey, have fun, practice, become more confident, feel more comfortable. So these factors are the top priority. And from that perspective, I believe it's absolutely important to have a philosophy of flying in your flight school and to offer it as well.

[01:39:23] But whether it is accepted, perceived, and practiced that way is up to each individual. And it's certainly not the case that it always works out. We see that too. Even so, we've done our best to give everyone, in terms of technical training, the tools to be as safe as possible on the way.

[01:39:50] But many people have different approaches; one or another will notice very clearly that they need to fine-tune or improve things a bit to feel more comfortable and secure, and to practice the sport the way they imagine it in their minds. And others might have to take a harder path because they approach the thing very ambitiously from the start, perhaps with a bit of overconfidence, and hopefully have to realize through not-so-bad experiences, "Ah, okay, yeah, actually,"

[01:40:31] Paragliding takes time to learn. So we always say, once you've got your ass kicked, the first three years of regular flying are absolute learning years. You're at the beginning and you need your time. It's better to skip something once in a while rather than boxing your way through difficult, stupid situations with a "watch me" attitude. Because for everyone who's done that so far, it doesn't even have to be a serious accident. This negative experience sticks with you and sets many people back. And those who approach it a bit more cautiously often learn faster.

[01:41:12] **Lucian Haas:** Even as a flight school, even before the big hike-and-fly boom—which was further intensified by Corona and all that—you already focused on hike-and-fly very early on and say, "We offer these kinds of tours and so on." Would you say that this hiking, the climbing up the mountain before a flight, actually automatically takes out some of that drive for performance, because you say, "I've actually already reached a highlight today"? And just by gliding down now, I've already had something. So that you really, even with that, sow something for yourself or simply shift the focus in a different way?

[01:41:53] **Achim Joos:** Absolutely. And I see that too when I'm with the groups. With thermals and cross-country seminars, it's really difficult, almost impossible, for everyone to be sitting at the table in the evening with a smile on their faces, which is our goal. That's what we want. For everyone to be satisfied and say, that was great. So you really need perfect weather for that to even be possible. Why is that? Because you end up comparing yourself to others. Especially with cross-country flying. Ah, I'm completely washed out. Most of the group has made it further. Then there are only a few who still say, that was awesome, that was great.

[01:42:39] When we're out with Hike-and-Fly groups, everyone is actually there after the flight with a smile on their faces, saying, "That was awesome." On the way up, because of how we handle it, there's no performance comparison. It's not about who's faster, but about hiking together. And once you're up there, everyone has already had their personal "cool" moment. It's nice. And then a sort of calm settles in. Then the subsequent flight is simply more of a reward, but it's no longer about the pressure of having worked your way up to do some cross-country flying. And then there's that

crackle in the air. Because now, first of all, this...

[01:43:24] The performance still has to be delivered. The performance still has to be delivered, exactly. And that's what I like about hike-and-fly as well. And hike-and-fly doesn't rule out anything else. A long thermals flight is possible. A long cross-country flight is also possible. It's all possible. But personally, in my head, hike-and-fly is naturally also predestined for autumn with those enjoyable glides, where you might still be a little happy about those extra minutes in the thermals. Yeah, I just like that. And I also have the feeling that this type of flying gives the most to the majority of the flight scene. And that area is growing and growing. So this hike-and-fly, as you said earlier, was...

[01:44:10] So, at the beginning, we really integrated it firmly into the flight school. And I remember exactly how many people laughed at it, saying, "Oh, so you just... hike up the mountains a bit, and then you do it." But for me, it was always a... yes, the ultimate variant, it was brought into the program out of absolute conviction. And it's nice to see that it has actually fully arrived in the paragliding scene, but also in guided paragliding tours.

[01:44:46] **Lucian Haas:** Would the paragliding scene be better off without mountain lifts? I

[01:44:50] **Achim Joos:** I think it's good that there's both. And ideally, that helps separate the volume of pilots a bit. The ideal scenario would be that in the more concentrated areas, of course... Sure, without the cable cars it's always busier, and those who prefer that style of flying have just as much right to be there, and Hike-and-Fly pilots, within the limits of what's allowed and what's good for the sport—so, of course, following the rules there—can go more for Hike-and-Fly and spread out more there.

[01:45:36] That would be the ideal case, the distribution. Unfortunately, we saw that during the Corona period, that there was often a lot going on at individual sites, and then it also...

[01:45:48] **Lucian Haas:** at times was too much. Because those are often the most accessible spots, where you can quickly hike up or something like that, and people say, "That's the place to go," and then it blows out all the parking lots, and the people on-site are at least no longer amused by all the paragliders coming there. Yeah.

[01:46:05] So, in your paragliding career, you started early as a child, then you achieved enormous sporting success, and then you switched your flying focus—or rather your philosophy, not psychology, the philosophy of flying—where you say that now Hike and Fly and this kind of experience are the priority for me. Is there still anything where you say, there's still something I want to achieve in my flying career, or what does achieving mean, where you say, there's still something I see that I haven't reached yet?

[01:46:42] **Achim Joos:** Right now, the paragliding school demands so much of me in terms of time that I'm happy with it and don't see a need to change any of the major levers. From that perspective, I think things will stay as they are for now, or hopefully they will. What matters more and more to me and holds significance for me is the training of flight instructor assistants and flight instructors. More and more people are finding their way to Freiraum to actually get some hands-on guidance in that area.

[01:47:25] I think there's still a lot of room for improvement in that regard. We're in an area where the path through the association alone is still too little to really inject quality into this professional sector. Maybe something will emerge in this area as well, to do more additionally, or as part of the flight school, in that field. And personally, I'm sure that paragliding—regardless of whether I'm actively involved in the flight school or if at some point it might need me less and I have more time to fly for myself—I will still find my flying goals again, which will certainly involve a certain amount of time.

[01:48:25] And they are clearly in the area of enjoyable hike and fly, maybe also having more time to fly bivouacs and things like that. But I don't have anything extreme in mind. So, clearly more the enjoyable practices of our sport.

[01:48:47] **Lucian Haas:** Last question to wrap up. In the past—I don't know if it's still like that today—you were always announced and referred to as Big Bird. That was your nickname. Where did that actually come from?

[01:49:02] **Achim Joos:** The name Big Bird was given to me, just like in the field of competition flying that we discussed earlier. Big bird, I don't even know. Because you're tall, because you're 1.90m or something? Exactly. So

Thorsten Siegel, Thermik, back then in the magazine Flying Clyde, which still existed at the time, portrayed it—he associated it with my height, over 1.90m, and my flying style; that's how the nickname Big Bird came about back then. Did you like it? The name? Yeah. I didn't have any problems with it.

[01:49:47] He was okay. But that was back in the competition scene; the name isn't that common anymore, or I'm only addressed by it extremely rarely now.

[01:50:01] **Lucian Haas:** Do you ever feel like a bird when you go out and fly completely freely?

[01:50:07] **Achim Joos:** Yeah, well, I don't want to claim that I fly like a... I mean, of course I can't fly like a bird, but in terms of the feeling of flight, sure. Would you like to be a bird? I can still remember well, so really in my childhood, there was always this dream, actually sort of like a wingsuit flyer, of course that didn't exist back then, to fly down the slopes, but to really fly, to have a handle on things, from that perspective, sure, the feeling of flight, or being able to fly like a bird, would obviously be awesome. It's just the question of whether if you are a bird, you can still enjoy it as much as a paraglider does, because for a bird, it's part of the daily business and maybe also just the purpose of getting food.

[01:51:01] I just enjoy the absolute freedom of paragliding, and maybe that's the great thing—that you can't really describe the feeling that well, and you don't even want to describe it in that moment; it just feels amazing, most of the time. You're just there, hanging in the air. I'm just in the air and enjoying the scenario.

[01:51:27] and because I've let go of that performance mindset, it's become much more playful than it used to be. I have the time, so if I see a nice slope during a small cross-country flight where the wind is hitting it perfectly, I can do a bit of "Wagga Wagga," play around, maybe even land there once in a while.

[01:51:53] and just enjoy the landscape up there for a moment, then keep flying. Yeah, as we're talking about this, it just struck me again—it's pure freedom. Being able to do almost whatever you want.

[01:52:07] Pure freedom.

[01:52:08] **Lucian Haas:** A lovely way to end. Achim, thank you for the conversation. We've covered a lot of ground. You've led a very interesting life so far, and I wish you many more great experiences of freedom in the coming time.

[01:52:20] **Achim Joos:** Thank you. Thank you too, and I was also happy that we could talk.

[01:52:35] **Lucian Haas:** That was episode number 64 of Podz-Glitz, featuring Big Bird Achim Joos in conversation with Lucian Haas. If you want to learn more about Achim's past sporting successes and his current work at his flight school Freiraum, you can find a number of further links in the show notes for this episode on the Lu-Glitz blog. You can find the paragliding blog Lu-Glitz, which Podz-Glitz belongs to, online at www.Lu-Glitz.blogspot.com. Lu-Glitz is spelled l u minus g l i t z.

[01:53:09] Did you enjoy this episode and do you want to hear even more interesting stories from the cosmos of paragliding? On Lu-Glitz and Soundcloud, as well as well-known audio catalogs like Spotify, iTunes, Google Podcast, etc., there are already more than 60 hours of talk about the various aspects of paragliding ready for you. If you don't want to miss any future episodes, you can subscribe to Podz-Glitz right now in your podcatcher of choice. By the way, Podz-Glitz and Lu-Glitz are completely ad-free. Nevertheless, I have to finance my work somehow. Because as a freelance journalist, I also live off of it. If you feel well-informed or well-entertained as a listener and reader of mine, then I would be happy if you would occasionally give something back as a supporter. Your one-time or recurring contribution is entirely up to you.

[01:53:57] In other words, you can give as much as you want. For those who can't decide, I have a non-binding suggestion. How about 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 very easy via PayPal or bank transfer. You can find all the necessary details on a Lu-Glitz blog, specifically on the "Support" page. Until next time. Ciao. ARD text commissioned by Funk

Français

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

Show notes

Achim Joos a remporté la Coupe du monde générale PWC en 2003. Aujourd'hui, il accorde plus d'importance au vécu de la joie et de la liberté qu'à la quête de performance en vol.

Il y a près de 20 ans, Achim Joos était quelque chose comme la figure emblématique de la scène allemande de parapente. En compétition, il volait déjà en tête dès son plus jeune âge. En 2003, à l'âge de 25 ans, il a remporté le PWC Gesamtweltcup, ce qui avait alors plus de poids que le titre de champion du monde. Peu après, il est devenu champion d'Allemagne trois fois consécutives. Mais il s'est ensuite retiré du cirque de la compétition pour faire des études, avant de finalement consacrer à nouveau toute sa vie à sa passion pour le vol.

Il a fondé l'école de vol Freiraum avec une philosophie tout à fait personnelle. La joie de la montagne, le Hike and Fly, l'expérience ludique de la nature et du parachute et, enfin, non plus l'élan de performance sont pour lui au premier plan depuis lors. Des grimpeurs célèbres comme Thomas Huber de Huberbuam ont appris à voler avec lui.

Dans cet épisode numéro 64 de Podz-Glitz, Achim Joos raconte son histoire. Comment il a effectué ses premiers vols en solo en altitude dès l'âge de 10 ans et a participé à des compétitions à 16 ans. Comment il est devenu un athlète de haut niveau soutenu par l'État en tant que pilote de parapente. Comment il a perdu sa motivation pour les compétitions, et quelles idées et techniques d'un pilotage basé sur le plaisir et le sentiment il essaie aujourd'hui, en tant qu'instructeur de vol, de semer dans l'esprit de ses élèves.

Nous parlons notamment des moments de bonheur du Hike-and-Fly, du vol en thermique efficace, de l'importance d'une posture de pilotage détendue, et de la manière dont il a obtenu son surnom Big Bird.

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 :

Piste : Rubix Cube | Artiste : Audionautix

<https://www.youtube.com/watch?v=raHVKhS-A94>

Rubix Cube de Audionautix est soumis à la licence Creative-Commons "Attribution 4.0".

<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Artistes : <http://audionautix.com/>

- Séminaire en ligne Sicheres Thermikfliegen (Aufzeichnung Teil 1 | Teil 2), avec Achim (u.a.)

- Report de la Süddeutschen Zeitung sur la victoire d'Achim à la Coupe du monde totale (pdf)

Il y a désormais bien plus de 60 heures de "Para-Talk" sur Podz-Glitz. Un nouvel épisode est ajouté toutes les deux semaines. Une telle envergure et un tel rythme demandent beaucoup de travail. Un travail que je dois aussi, en tant que journaliste indépendant, financer d'une manière ou d'une autre. Car j'en vis aussi.

Liens :

- Espace libre : <https://freiraum-info.de/>

- Entrée Wikipedia : https://de.wikipedia.org/wiki/Achim_Joos
- Page Facebook : <https://www.facebook.com/achim.joos.7>
- Page Instagram : <https://www.instagram.com/achimjoos/?hl=de>
- Partie 1 : <https://www.youtube.com/watch?v=V6XPFMmQ2S8>
- Partie 2 : <https://www.youtube.com/watch?v=JhnF3n0DXJM>
- Report du Süddeutschen Zeitung :
https://www.dhv.de/fileadmin/user_upload/monatsordner/2003-12/news/achim_sz.pdf
- Rapport du XC-Mag : <https://xcmag.com/news/clash-of-the-titans-alex-vs-achim/>
- Intro au film thermique DHV : <https://www.youtube.com/watch?v=RGKyFHrlUmQ>

Source : <https://lu-glidz.blogspot.com/2021/09/podz-glidz-64-big-bird.html>

Transcript

[00:00:06] **Achim Joos**: Le parapente est pour moi un sport qui a beaucoup à voir avec l'élégance et des mouvements délicats, et pas avec ce genre de traction brutale où l'on impose à l'aile par la violence ou la force qui est le maître à bord, mais c'est un jeu avec elle.

[00:00:43] **Lucian Haas**: Podz-Glidz, le podcast Lu-Glidz.

[00:00:47] **Achim Joos**: Des histoires du cosmos du parapente.

[00:00:51] **Lucian Haas**: Aujourd'hui avec Achim Joos et Lucian Haas au micro.

[00:01:00] Il y a presque 20 ans, Achim Joos était un peu la figure emblématique de la scène allemande du parapente. En compétition, il était déjà parmi les premiers dès son plus jeune âge. En 2003, à 25 ans, il a remporté la Coupe du monde PWC, ce qui avait alors plus de poids que le titre de champion du monde. Peu après, il est devenu champion d'Allemagne trois fois de suite. Mais il a ensuite quitté le milieu de la compétition. Il a fait des études pour finalement consacrer à nouveau toute sa vie à sa passion pour le vol. Il a fondé l'école de vol Freiraum avec une philosophie bien à lui. Depuis, le plaisir de la montagne, le Hike and Fly, l'expérience ludique de la nature et de l'aile, et surtout, la fin de la quête de performance sont pour lui au premier plan.

[00:01:48] Dans cet épisode numéro 64 de Podz-Glidz, Achim Joos raconte son histoire. Comment il a fait ses premiers vols en altitude en solo dès l'âge de 10 ans, et comment il a participé à des compétitions à 16 ans. Comment il est devenu un athlète de haut niveau soutenu par l'État en tant que parapentiste. Comment il a fini par perdre sa motivation pour la compétition, et quelles idées et techniques pour un vol ludique et sensoriel il essaie aujourd'hui, en tant que moniteur de vol, de semer dans l'esprit de ses élèves. Nous parlons notamment des moments de bonheur du Hike and Fly, du vol en thermique efficace, de l'importance d'une posture de pilotage détendue, et de la manière dont il a obtenu son surnom de Big Bird. Si ce podcast vous plaît, vous pouvez soutenir mon travail de différentes manières.

[00:02:35] Vous pouvez aider à faire connaître Podz-Glidz en laissant, par exemple, une évaluation positive dans les catalogues audio correspondants, en partageant le podcast sur les réseaux sociaux ou en le recommandant lors de discussions personnelles avec vos amis pilotes.

[00:02:51] En plus, tu peux soutenir financièrement Podz-Glidz et le blog associé Looglides. En tant que journaliste indépendant, tu peux aussi partager le podcast sur les réseaux sociaux ou le recommander de vive voix à tes amis pilotes. Je vis aussi de ces projets. Cependant, j'ai délibérément choisi de ne pas accepter de financement compromettant par des partenaires publicitaires ou des sponsors cachés. À la place, je préserve mon indépendance en misant sur les contributions volontaires de mes auditeurs et lecteurs. Tu trouveras sur le site de Looglides, précisément sur la page "Fördern", comment devenir contributeur simplement et sans aucun engagement.

[00:03:27] Achim, hier, hier le PWC ou le PWC Superfinanzium est passé hier. Et maintenant, les finales à Desentis sont terminées. Qui a gagné, au fait ? Qui a gagné ? Je crois que Luc Armant a

[00:03:40] **Achim Joos:** a gagné. Je crois que ça veut dire que tu n'en sais pas vraiment grand-chose.

[00:03:46] J'ai suivi ça jusqu'à l'avant-dernier jour. J'ai longtemps suivi Aran Durugati. Et hier, à l'école de pilotage, on a eu pas mal de choses à faire pour notre dernière journée du cours de base. Ça a duré assez longtemps. Du coup, pour être honnête, je n'ai pas encore regardé. Mais ça m'intéresse et je vais le rattraper. Mais ça était dû à la journée d'hier. Par contre, je sais qu'il y a eu un changement de direction entre Aran Durugati et, je crois, Luc Armant.

[00:04:20] Mais on va regarder ça plus en détail, comme je l'ai dit.

[00:04:22] **Lucian Haas:** Oui, la dernière manche a été annulée hier. Et avec ça, Luc, qui était déjà en tête, est resté en tant que leader. Mais ça veut dire que tu suis encore souvent ce genre de trucs PWC. Oui. Aujourd'hui, avec intérêt.

[00:04:35] **Achim Joos:** Oui. Enfin, bien sûr, pas avec le même enthousiasme qu'à l'époque où j'y participais moi-même. On suit ça naturellement, bien sûr. Mais même à l'époque où je pilotais encore en compétition, on est forcément plus calé sur le sujet. Et on regarde aussi les compétitions auxquelles on ne participe pas pour voir quels noms, quels styles de pilotage sont présents. Et disponibles. Mais ça m'intéresse. Et il en est aussi ainsi que, en tant qu'ancien vainqueur de la compétition générale pour la Superfinale, on est inscrit d'office. Donc on pourrait y participer là-bas même sans passer par le parcours de qualification.

[00:05:19] Cependant, ce n'est plus vraiment en discussion pour moi maintenant. Mais ça m'intéresse tout aussi clairement à cause de ma passion immense pour ce sport, mais aussi pour le sport de compétition.

[00:05:33] Et encore aujourd'hui, beaucoup de pilotes de compétition avec qui j'ai volé autrefois participent toujours et sont encore très performants. Et à cause de ça, on a déjà un lien. Enfin, quand on regarde, je pense, le top 10 ou 15, il y a encore plusieurs noms. Stephan Morgenthaler, Chrigel Maurer bien sûr, Stefan Wies et aussi quelques autres. Andreas Malecki, Pepe. Évidemment, ils sont aussi toujours en tête dans les compétitions. Et c'est aussi toujours le cas qu'on puisse s'identifier aux compétiteurs que l'on connaît. Et on s'identifie alors plus à une telle compétition que si on ne connaissait personne du tout.

[00:06:11] **Lucian Haas:** ... personne ne connaît. Qu'est-ce que ça signifie pour toi, "suivre" ? Est-ce que tu regardes aussi le live-tracking ? Et tu regardes quel choix de ligne ils font ? Et là, je me dirais : "Mais là, je volerais peut-être différemment". Est-ce que ce genre de pensées te traverse l'esprit ?

[00:06:25] **Achim Joos:** Ça dépend vraiment un peu du temps dont je dispose dans chaque situation. La plupart du temps, ces compétitions ont lieu pendant la saison où c'est la haute saison pour moi ou pour notre école de vol. Alors, tout est un peu plus éphémère du point de vue visuel. On se concentre plus sur le classement des résultats. Mais bien sûr, je regarde aussi régulièrement les live-trackings, même pour la X-Alps. Cependant, c'est moins pour juger si le choix de ligne est correct ou non. Parce qu'on n'est pas sur place en direct et qu'on peut difficilement évaluer, dans la situation donnée, quelle serait la meilleure stratégie pour la trajectoire de vol. C'est pour ça que je ne m'autorise pas à porter un jugement à distance. Parce que je sais moi-même, grâce au pilotage en compétition, à quel point cela peut varier selon la situation.

[00:07:14] Et qu'un parcours qui semble parfois assez illogique soit en fait clairement le meilleur à la minute précise où la décision est prise.

[00:07:24] **Lucian Haas:** Penses-tu qu'avec ton expérience en compétition, tu interprètes le suivi en direct ou les listes de résultats différemment d'un pilote lambda qui se contente de dire : « Oh, qui est à la première place, qui est à la place X », et qui voit derrière quelques points et un résultat barré bizarre qu'il ne comprend pas ? Est-ce que tu as vraiment un regard totalement différent là-dessus ?

[00:07:49] **Achim Joos:** Je pense que oui. Quand on a déjà piloté en compétition, on a clairement un regard différent. Parce que la scène du parapente, la scène de la compétition, n'a jamais vraiment réussi à faire passer médiatiquement ce qui s'y passe exactement. C'est aussi un sujet difficile. Probablement parce qu'il y a tout simplement trop peu d'argent dans la scène. La seule compétition où ça réussit relativement bien, c'est la Red Bull X-Alps. Pas vraiment pour les Coupes du monde. Grâce aux réseaux sociaux, les pilotes individuels qui ont un bon feeling et qui s'engagent peuvent transmettre quelques images, ce qui est déjà super. Mhm. Mais c'est vraiment difficile de faire comprendre à quel point

la densité de performance est élevée dans ces compétitions.

[00:08:35] À quel point ces vols sont tactiques. Et quand on l'a vécu soi-même, je pense qu'on peut mieux comprendre les performances qui y sont fournies. Et que ce n'est pas toujours juste une question de bourrinage. Ce n'est pas simplement le plus rapide qui coupe son cerveau et fonce à fond à travers les masses d'air. Mais plutôt des facteurs tactiques : le choix de la ligne. Avec quels pilotes je suis prêt à suivre s'ils essaient de s'isoler, et quand d'autres s'en vont ou choisissent une autre ligne. On sait exactement qu'ils ont un style de vol qui ne correspond pas du tout au mien.

[00:09:22] Qu'on les laisse plutôt de côté. Certains vont probablement même, je pourrais l'imaginer, ressembler au cyclisme sur route. Côté tactique. Et là, je pense qu'en tant que pilote de compétition, on peut mieux comprendre les décisions. Ou certaines situations. Notamment aussi les situations malheureuses. Juste avant la ligne d'arrivée. Ou simplement avoir parfois de la malchance. On connaît ça dans différentes disciplines de sports de nature. Le saut à ski, etc. Que parfois, on a bien plus la chance nécessaire de son côté. Et parfois, ça se passe différemment.

[00:10:01] **Lucian Haas:** D'après ton expérience, comment estimerais-tu quelle proportion de parapentistes ordinaires s'intéressent ????? à ce genre de compétitions ?

[00:10:11] **Achim Joos:** Je pense que ça n'intéresse pas vraiment beaucoup de monde. C'est différent pour la X-Alps, à cause de la couverture médiatique. On voit déjà la différence énorme avec les X-Pyrénées.

[00:10:26] Et l'X-Alps. Si on posait la question : « Citez le top 3 de l'X-Pyrénées de l'année dernière », peu de gens seraient capables de répondre. Probablement pas moi non plus. Deux fois, c'était Chrigel, et l'année dernière, il n'a pas participé. Ouais, j'aurais peut-être encore su qui était le vainqueur. Mais pour le deuxième et le troisième, ça devient déjà plus difficile à nommer. Même s'ils ont fourni des prestations excellentes. Et on voit bien à quel point il est important que le projecteur médiatique soit braqué sur un tel événement. Et c'est, comme je l'ai dit, difficile pour les compétitions classiques.

[00:11:07] Les compétitions de vol de distance décentralisées sont bien sûr tout autre chose que les Coupes du monde, les championnats du monde ou les championnats d'Europe. Et de ce point de vue, je comprends tout à fait qu'on y jette toujours un coup d'œil rapide. Et les noms que l'on retrouve plus souvent en tête sont probablement aussi présents dans l'esprit des parapentistes. Mais ce qui est réellement fait là-bas et à quel point ces compétiteurs sont de haut niveau sportivement, beaucoup ne le savent probablement pas. Mais je ne vois pas vraiment l'erreur ou la nécessité de la part du pilote amateur qui pratique cela comme un loisir, je comprends tout à fait qu'il soit occupé par ses vols. Et qu'il veuille aussi en prendre du plaisir.

[00:11:52] C'est tout à fait juste. Mais en général, ce serait bien que ce transfert, ce qui se passe réellement, soit un peu mieux réussi. Je pense que c'est toujours une bonne chose dans cette discipline. Et là, je ne parle pas seulement de ce type de compétition, mais aussi des compétitions d'Akro. La scène du parapente est maintenant si diversifiée et chaque discipline a sa pleine légitimité. Mais cette diversification crée évidemment aussi une distance entre les différents camps, ce qui, je pense, ne devrait pas être le cas en parapente. Je vois vraiment une famille derrière tout ça. Il est toujours bon de savoir ce qu'une discipline peut offrir, ce que les différentes disciplines accomplissent.

[00:12:39] Et j'ai vraiment un grand respect pour ce que font les pilotes de haut niveau dans chaque domaine. Mais bien sûr, j'ai aussi un grand respect pour les pilotes que l'on ne remarque pas du tout. Tout ne se définit pas par le sport de compétition, mais aussi par les pilotes qui ne participent tout simplement pas aux compétitions, qui savent s'auto-évaluer et qui pratiquent le sport ou le hobby du parapente purement et simplement comme une fascination.

[00:13:09] **Lucian Haas:** Est-ce que tu vois une possibilité de rendre ces compétitions encore plus attractives ou plus compréhensibles pour les spectateurs, même quand ils regardent juste depuis chez eux ?

[00:13:22] C'est

[00:13:24] **Achim Joos:** c'est un sujet très délicat. C'était déjà le cas pendant ma période de compétition active. C'est là que le soi-disant Paragliding Grand Prix a été lancé, avant de disparaître très rapidement, là où on a essayé d'aborder précisément ce sujet. Si on remonte même encore quelques années en arrière, il y avait des compétitions à Verbier, en Suisse romande, auxquelles — c'était avant mon époque — des foules de spectateurs se tenaient sur l'atterrissage. À

cette époque, on parlait aussi davantage de sujets comme les petites distances, les atterrissages de précision, car les parapentes de l'époque n'avaient pas encore le véritable potentiel pour faire de la vraie distance.

[00:14:15] Le sport, l'appareil parapente ainsi que les pilotes ont continué à évoluer. C'est devenu de plus en plus professionnel, la densité de performance a toujours augmenté. Cela a certainement été bénéfique pour le sport, mais on s'est naturellement éloigné du public. Quelques années ou décennies plus tard, on a essayé de trouver un entre-deux. On a tenté un peu de course, de vol, pilote contre pilote, mais avec une proximité avec le public. On a essayé d'intégrer cela. C'est très rapidement tombé sur une résistance, aussi de la part des pilotes. Parce que disons, c'est en fait quelque chose de louable que les parapentistes, ou probablement les deltapilotes également, qui font des compétitions, disent : non, je veux vraiment que nous participions à des compétitions où le niveau sportif est le plus élevé possible.

[00:15:12] Et là, ça devient difficile à faire comprendre. Expliquer un match de foot est plus facile qu'un parapente complexe. C'est un peu comme un passage où on voit peut-être 150 pilotes attendre brièvement dans le groupe de départ avant que la course ne commence. Et ensuite, on ne voit plus personne pendant longtemps.

[00:15:32] **Lucian Haas:** Oui, ils sont alors à 30 kilomètres de la prochaine bouée et puis, à un moment donné, ils réapparaissent peut-être, s'ils reviennent du tout ou autre chose.

[00:15:39] **Achim Joos:** Exactement, et certains ne réapparaissent pas, ils se débattent avec leur sort parce qu'une ombre est intervenue. Donc, tout ce qui est imaginablement défavorable pour le transmettre au public. Et je pense que c'est là la grande différence entre la volonté d'organiser des compétitions de manière à ce qu'elles soient aussi utiles pour le public. Et je pense que si on en arrive au point où c'est attractif pour le public, c'est probablement un certain niveau sportif qui en pâtit.

[00:16:10] **Lucian Haas:** Cela veut dire que les gens, donc aussi les pilotes qui s'intéressent maintenant à ce format de racing et qui disent vraiment : « Je choisis ce racing serré avec les autres, avec de l'impulsion jusqu'à la ligne d'arrivée, et qui trouve la meilleure trajectoire et tout le reste », donc toute cette tactique, ce ne serait plus possible avec une proximité avec le public, et alors beaucoup d'entre ceux qui trouvent ça génial finiraient par arrêter.

[00:16:33] **Achim Joos:** Je peux tout à fait me l'imaginer. Je reste convaincu que si l'on veut devenir le meilleur en tant qu'athlète, en tant que parapentiste, et apprendre le plus possible, il n'y a pas d'autre chemin que le vol en Coupe du Monde. C'est sans aucun doute le plus haut niveau de la compétition de parapente. Et la façon dont on y vole a peu à voir avec l'impact sur le public. Je pense que tout le monde en est conscient. Pour rendre cela attractif pour le public, il faudrait probablement déboursier énormément d'argent, et même dans ce cas, on ne sait pas si ça intéresserait vraiment les non-pilotes. De ce point de vue, les choses ont simplement évolué dans cette direction et je pense qu'une grande partie des pilotes l'a accepté et vit avec le fait de ne pas être du tout sous les projecteurs médiatiques, ce qui, même si je ne pratique plus activement,

[00:17:31] ne fait pas toujours peur. Mais je trouve ça dommage, car ce sont vraiment de superbes performances qui ont toujours été réalisées et qui le sont encore aujourd'hui. Et même la scène du parapente ne sait pas exactement qui est actuellement en tête ou quels pilotes se retrouvent systématiquement tout en haut. Le problème est certainement que les pilotes qui veulent être les meilleurs possibles ou exploiter leur potentiel sont déjà dans la Coupe du monde et devraient s'y montrer clairement sur cette plateforme. Mais ce n'est pas la plateforme qui demande la plus grande reconnaissance dans le milieu du parapente.

[00:18:19] D'un point de vue purement sportif, elle devrait certainement l'être, enfin, je veux dire d'un point de vue aéronautique, il est évident que la combinaison d'athlétisme et de vol dans la X-Alps est classée plus haut.

[00:18:33] **Lucian Haas:** Achim, tu l'as déjà dit à plusieurs reprises, tu as toi-même déjà gagné la Coupe du monde générale au PWC. C'était en 2003, tu avais 25 ans. Pourquoi ? Pourquoi as-tu quitté le monde de la compétition un peu plus tard, alors que tu as été si performant sur le plan sportif ?

[00:18:53] **Achim Joos:** J'ai rejoint le monde du vol de compétition très tôt, j'ai commencé le sport de compétition vers 17 ans et j'ai ensuite très vite intégré l'équipe nationale de parapente, aussi vers 17 ou 18 ans.

[00:19:09] Et c'était évidemment toute mon... c'était tout mon enthousiasme de m'y plonger. Mon monde, ma vie, tournait absolument autour du parapente et du vol en compétition. Et mon plus grand objectif était le Gesamtweltcup. Le Gesamtweltcup, qui n'était pas encore organisé en un seul événement à l'époque, mais qui était composé de cinq ou six compétitions, chacune durant une semaine. Et à cause de cela, il fallait se prouver en tant que pilote dans des régions très différentes, avec des terrains de vol très différents et des styles de vol très différents, qui étaient alors exigés, oui, il fallait se prouver. Et je pense encore aujourd'hui que c'était une super plateforme,

[00:19:59] ce qui était proposé à l'époque et j'ai pu remporter le Gesamtweltcup. C'était mon objectif sportif personnel. Le point culminant. Le point culminant, exactement. Bien sûr. Et là, je ne veux pas apporter de jugement de valeur général, on aime bien prendre le titre de champion du monde, mais je me souviens bien de certaines discussions sur ce que tel ou tel pilote préférerait. Et la plupart ont déjà mentionné le World Cup ou le Gesamtweltcup.

[00:20:32] Et l'année suivante, j'ai, ou avec l'obtention de cette victoire au Gesamtweltcup, atteint mon objectif personnel.

[00:20:42] J'ai aussi adoré faire du parapente pendant cette période, mais j'ai déjà remarqué que ces quelques années où j'étais exclusivement dans ce cirque de compétition avaient laissé des traces, au point qu'en tant que pilote de compétition en parapente, on est forcément, d'une certaine manière, un peu déterminé par l'extérieur. C'est-à-dire que le lieu où l'on doit se présenter est imposé. On n'est pas toujours d'accord avec les décisions du comité de compétition, que ce soit sur les objectifs ou sur les conditions météo, quand on attend, attend et attend.

[00:21:17] Et ce sont des facteurs qui ont fini par provoquer chez moi une sorte de résignation, presque. Ça ne me faisait plus plaisir. À cette époque, cette fascination pour le Hike and Fly, le vol en Piwak, est apparue très fortement en moi. J'ai remarqué que ça m'attirait un peu plus dans cette direction. Et pourtant, grâce au soutien vraiment génial de la Sportfördergruppe, au sein de laquelle j'étais pris en charge et soutenu en tant que sportif de haut niveau, en tant que pilote de parapente.

[00:21:52] **Lucian Haas:** Sportfördergruppe, ça veut dire quoi ? En tant que soi-disant soldat-sportif dans la Bundeswehr. Mais tu avais le droit de pratiquer ton sport là-bas et officiellement

[00:21:59] **Achim Joos:** s'entraîner. Exactement. Si on regarde le haut niveau sportif allemand et qu'on n'a pas la chance d'être dans une discipline totalement professionnelle, c'est-à-dire où les contrats de sponsoring sont suffisamment rémunérés, alors il y a deux possibilités. Soit on est dans le soutien via la Bundesgrenzschutz, soit dans la Sportfördergruppe. C'est ce qui constitue la majeure partie du haut niveau sportif allemand, que ce soit aux JO ou dans toutes les compétitions internationales possibles.

[00:22:29] **Lucian Haas:** Même si c'est un peu... On reviendra sur le vol en compétition tout à l'heure. Je veux juste prendre ce détour par le groupe de promotion sportive. Comment est-ce qu'on peut intégrer ça avec un sport comme le parapente, qui n'est ni olympique ni quoi que ce soit d'autre ? Enfin, qu'as-tu dû faire pour qu'ils se disent : ce gars, on va le soutenir ?

[00:22:49] **Achim Joos:** Là, ma naïveté de jeunesse a joué en ma faveur. En fait, j'ai entendu parler de ce système de soutien aux sports par un pilote de compétition de l'époque, Bernie Koller de l'Allgäu. Et j'étais pile à l'âge où, à cette époque, on devait encore s'engager dans la Bundeswehr.

[00:23:17] Et j'étais déjà dans l'équipe nationale et dans le groupe A à 18-19 ans. C'était la condition minimale pour pouvoir bénéficier d'un tel soutien. Je n'avais pas conscience de la catégorie dans laquelle nous étions classés en tant que pilotes de parapente. C'est-à-dire, bien sûr, un sport de niche. Donc, pas d'une importance majeure. Mais pour moi, cette discipline avait une grande importance. C'est pourquoi je me suis présenté au groupe de soutien sportif avec une bonne confiance en moi et j'ai pu fournir les documents nécessaires. Groupe A, et tout ça. Et je suis entré. Au début pour une durée totale de 12 mois, ce qui ne représente évidemment rien du tout, ça suffit à peine pour une saison de compétition.

[00:24:07] Et puis sont venues les années suivantes, où un résultat de haut niveau aux championnats d'Europe, du monde ou en Coupe du monde était exigé à chaque fois, même dans le classement par équipe, pour pouvoir prolonger la saison une année de plus. Et après coup, j'ai eu la chance, certainement grâce aux succès sportifs, mais aussi grâce à des

personnes qui ont voulu me soutenir, qui ont vu que c'était vraiment digne d'être soutenu même si ce n'est pas olympique. Et puis, j'ai été maintenu pendant 10 ans dans ce système de soutien sportif.

[00:24:46] **Lucian Haas:** ... j'étais. Être maintenu, ça veut dire que tu as pratiquement gagné ton argent en tant que soldat du temps. En gros, la Bundeswehr t'a payé et tu as pu aller voler. Exactement. Pour faire simple. Tout simplement.

[00:24:56] **Achim Joos:** pour dire les choses simplement, si on fait partie du groupe de promotion du sport, on est considéré comme un athlète de haut niveau reconnu.

[00:25:05] ... est classé comme athlète de haut niveau de la République fédérale d'Allemagne et est là pour représenter le pays au niveau international. C'est une façon un peu simpliste de décrire le système qui est derrière tout ça. Et presque chaque...

[00:25:24] presque tout le monde, si on regarde par exemple les Jeux Olympiques d'hiver, se trouve soit dans le groupe de promotion sportive de la plupart des athlètes, ça existe aussi dans d'autres pays, en Autriche, c'est exactement la même chose, donc un système très similaire. Et heureusement, heureusement, ça existe.

[00:25:41] **Lucian Haas:** Alors, comme tu le dis toi-même, il y avait à l'époque environ cinq ou six compétitions PWC par an. Ensuite, il y avait peut-être le Championnat d'Allemagne, que tu as gagné quatre fois, mais ils ont aussi été annulés ou quelque chose comme ça. Les EM, tu as été troisième une fois. Je crois que c'était deux ans avant ta victoire au classement général PWC ou quelque chose du genre. Mais qu'est-ce qu'on fait en tant que soldat de sport avec le soutien sportif entre les deux ? Est-ce que tu avais toujours libre et on te disait d'aller voler parce que le gamin doit s'entraîner, ou comment ça se passait ?

[00:26:10] **Achim Joos:** Pendant la période où j'étais actif dans le sport de compétition, toutes les plateformes de compétition, à l'exception des championnats d'Europe et du monde, étaient absolument,

[00:26:22] donc plus étendu qu'actuellement. Le championnat d'Allemagne était composé de plusieurs compétitions ; la German Open était en quelque sorte la finale, mais le champion d'Allemagne n'était pas le vainqueur de la German Open de l'époque, mais le vainqueur des compétitions, par exemple à la Berchtesgaden Open, la Barbie Open et toutes celles qu'il y avait, avec la finale de la German Open. C'était, je ne peux pas le dire tout de suite, mais énormément de jours de compétition qui étaient nécessaires si on avait fait le Championnat du Monde complet, le championnat d'Allemagne, puis dans la même année soit un championnat d'Europe ou un championnat du Monde, là, ça faisait vraiment beaucoup de choses à la fois.

[00:27:07] Et bien sûr, j'ai aussi fait des vols pour moi en privé pendant les périodes où c'était possible. Mais pour être tout à fait honnête, j'étais un vrai flemmard quand il s'agissait de s'entraîner, et pour ce qui est du parapente, je passais plus de temps sur mon vélo de course, je faisais d'autres choses qui me plaisaient tout simplement. Il y a des pilotes bien, bien plus assidus que moi en ce qui concerne l'entraînement en dehors de la compétition ou le vol de cross-country en soi, en dehors de la compétition. Ça m'a toujours fait du bien de faire d'autres choses aussi, comme voler, parce qu'en fait, on ne faisait que du vol à travers les compétitions, mais je faisais aussi d'autres activités.

[00:27:51] **Lucian Haas:** Alors, dans beaucoup d'autres sports, il y a, oui, l'entraîneur de Untel et Untel qui met en place un super programme d'entraînement pour lui. Comment c'était pour toi ? Tu partais juste voler et tu te disais que tu t'entraînais pour toi, ou est-ce que tu avais quand même quelqu'un qui te coachait un peu, ou est-ce que tu devais au moins avoir quelqu'un sur le papier pour faire ça, pour que ça ait l'air correct ?

[00:28:11] **Achim Joos:** Oui, alors à l'époque, via la DHV, il y avait le chef d'équipe de l'équipe nationale allemande, Stefan Mast. Donc il n'y avait pas seulement une personne sur le papier, il était vraiment présent, mais il n'était pas impliqué dans l'entraînement actif. Et j'ai aussi réalisé pour moi-même que le vol privé n'a pas beaucoup de sens en ce qui concerne la progression en tant que pilote de compétition.

[00:28:37] **Lucian Haas:** Parce que c'est un style de vol complètement différent, parce que tu ne te dis pas : « je dois accélérer autant » ou « je veux absolument aller là-bas, alors que je ne sais même pas si je vais pouvoir remonter », mais là, c'est le point, je dois y aller. Au contraire, tu te dis bien sûr : « je choisis la ligne sécurisée pour pouvoir continuer

d'avancer ici ».

[00:28:52] **Achim Joos:** Oui, c'est exactement la différence entre le style de vol de distance ou le vol de distance en compétition, que c'est bien sûr quand on est en route avec d'autres pilotes,

[00:29:05] il y a tellement de pilotes qui volent incroyablement bien, il faut veiller à rester constant, peu importe le style, car voler ainsi, au niveau international, est vraiment difficile ou constitue une grande performance. Et pour ma part, j'ai réalisé que la meilleure formation, c'est le vol en compétition. Donc, participer à beaucoup de compétitions, c'est certainement encore le cas aujourd'hui. Celui qui ne passe pas par la voie du sport de compétition n'exploite pas son plein potentiel, car on n'apprend nulle part à voler aussi vite et efficacement que, mieux

[00:29:44] **Lucian Haas:** comme dans le sport de compétition. Maintenant, revenons au PWC. Tu as dit qu'en 2003, tu as gagné et qu'avec cette victoire, j'ai compris du moins comme ça, tu as un peu perdu ta motivation principale, parce que tu dis que tu avais déjà atteint ton objectif principal. Et puis ça s'est fait petit à petit, mais est-ce que ça a quand même été difficile pour toi d'abandonner une telle promotion, ou de t'en sortir, parce que tu disais que c'était peut-être aussi une vie assez agréable de dire : je suis financé et je peux aller voler.

[00:30:16] **Achim Joos:** C'était évidemment une vie confortable et, surtout avec le recul, on ne peut pas dire que ça aurait pu être mieux. Mais bien sûr, c'est aussi une pression que l'on ressent à cette période, surtout en tant que jeune athlète. J'ai arrêté la compétition à un âge où la plupart commencent à peine à pratiquer la compétition de parapente, et personnellement, j'ai toujours trouvé que c'était une grosse pression de devoir obtenir ces résultats. Parfois, on ne pratique même plus son style de vol authentique, mais plutôt un style tactique pour pouvoir obtenir ou fournir les résultats de manière plus sûre.

[00:31:01] Parce que quand on est dans un système de promotion du sport où personne ne s'y connaît en compétition de parapente, alors à un moment donné, seules les performances comptent vraiment. On ne s'arrête pas pour discuter, genre « oh oui, dommage pour l'ombre », ça ne les intéresse pas du tout là-bas. Pour moi, c'est que juste après ma victoire en compétition générale, le groupe de promotion du sport — donc le système dans lequel je voulais toujours entrer et rester — m'a fait une proposition exactement au moment où, après cette victoire, j'ai signalé que ça allait, que j'avais atteint mon plus grand objectif et que je pensais arrêter la compétition.

[00:31:48] Hey, ça restait encore deux ans, je pense qu'on parle de dix ans, donc ça restait encore deux ans au total dans le sport de compétition, et ensuite je serai aussi soutenu après ma période active pour pouvoir commencer mes études. Et ça me semblait logique à ce moment-là, donc d'arrêter le sport de compétition pour ensuite étudier. Bon, et comme c'est le cas, on peut bien sûr se retourner les idées dans son propre cerveau et essayer de remettre sa motivation sur pied, mais quand la motivation ne vient pas vraiment du plus profond de soi, alors c'est un peu forcé, c'est vraiment comme ça que c'était pour moi.

[00:32:37] Je me suis ensuite motivé l'année suivante avec cette victoire au classement général de la Coupe du monde, je ne sais même pas si quelqu'un a réussi à le répéter jusqu'à présent. C'était mon objectif. Et l'année suivante, ça avait vraiment l'air bon, je suis arrivé en finale du classement général de la Coupe du monde en deuxième position, à portée de bras du premier rang. Et c'était une compétition où beaucoup de choses ont, bien sûr, si je dis, mal tourné, mais ça a toujours eu à voir avec mes propres erreurs, mais je me rappelle exactement où c'était : au Mexique. Et c'était une compétition où, enfin, pour Chrigel Maurer, beaucoup de choses n'ont tout simplement pas marché.

[00:33:23] Et j'ai terminé ce Gesamtweltcup avec la quatrième place, ce qui n'est pas mauvais en soi. C'est un bon classement, mais bien sûr, ce n'était pas du tout ce pour quoi je m'étais motivé pour la saison. Et là, j'ai vraiment senti, c'est devenu évident pour moi personnellement : non, je veux autre chose, je veux du nouveau. Même si, globalement, ça m'a toujours plu et que j'en voyais encore le sens, mais j'ai aussi de plus en plus ressenti ce qui me dérangeait, ce qui me pesait personnellement, l'effort que ça demandait et les choses que j'ai déjà mentionnées juste avant.

[00:34:08] Oui, et j'avais quand même des comptes à rendre à ce système de soutien au sport. Et on s'est mis d'accord : d'accord, au niveau international, je peux réduire, mais au niveau national, je dois absolument continuer à faire le championnat d'Allemagne. Et là, je pouvais le faire, c'est sûr. Oui.

[00:34:29] **Lucian Haas:** C'était en 2004, 2005, 2006. Exactement ces...

[00:34:32] **Achim Joos:** la série alors. A gagné la série encore une fois. Exactement, exactement gagné. Et je me rappelle précisément quand la dernière fois, aux championnats d'Allemagne, ça devait être à Oberstdorf, j'ai vraiment dit, d'accord, à mes... à mes, on ne parle pas exclusivement de concurrents dans les airs bien sûr, mais il y a aussi eu des amitiés et beaucoup de connaissances. Quand j'ai dit que j'allais arrêter maintenant, beaucoup ne l'ont pas cru, parce que les performances sportives étaient là. Il n'y avait aucune nécessité d'arrêter. Et c'est toujours difficile de dire ce qui aurait été possible, combien de temps encore. De manière générale, on voit avec le vol de biathlon que l'on peut aussi, sur une longue période, apporter de bonnes performances, donc aussi, du point de vue du sport de haut niveau, à un âge plus avancé, de bonnes performances, des performances de haut niveau.

[00:35:27] Oui, mais pour moi, c'était le bon moment, le moment absolument nécessaire pour arrêter, pour me réorienter, et pourtant je regarde cette époque avec plus de sourire que jamais, et probablement avec le savoir que j'ai maintenant, je n'aurais pas fait cette transition de manière aussi radicale après coup, mais j'aurais simplement réduit. J'aurais dit, d'accord, on fait un quart des compétitions par an, et sans la pression de devoir obtenir des résultats, ce qui est peut-être de toute façon mieux.

[00:36:10] **Lucian Haas:** Eh bien, certains de tes coéquipiers de l'époque, comme Pepe Malecki ou Thorsten Siegel, veulent encore aujourd'hui en équipe nationale. Je ne sais pas si Uli Prinz était déjà là à ton époque.

[00:36:21] **Achim Joos:** Uli était, était, donc exactement dans la, dans la phase de transition, c'est là qu'Uli est eigenlijk entré dans le sport de compétition. Les

[00:36:27] **Lucian Haas:** ce sont déjà pour ainsi dire la vieille garde, mais qui continuent de voler avec beaucoup de succès. Si tu regardes ça, tu ressens parfois, non, c'est peut-être un mot dur, mais quelque chose comme ça, est-ce que ça te donne parfois envie de dire : j'aimerais encore me mesurer à eux ? Bien sûr, il y a derrière...

[00:36:47] **Achim Joos:** en moi, il y a toujours un, un, un, oui, un spotter, et un spotter veut, veut se comparer, veut, veut, veut se mesurer. Mais dans, je pense que dans, dans, un vrai sportif, on reconnaît aussi simplement

[00:37:07] certaines phases de la vie et des situations, et c'est pour ça que je ne regarde pas ça avec envie, parce que je peux ressentir le vol, enfin le sentiment qui est certainement présent là ; je connais ces sentiments de joie absolue, de tension, de focus, de concentration, mais aussi la frustration qui peut aussi exister dans le sport de compétition. Tout cela est très proche. Ce sont souvent quelques secondes où l'on passe du sentiment « oh, je me débrouille bien, je suis super bien positionné » à « oh là là, maintenant je dois voir si je vais encore réussir à passer la ligne d'arrivée ». Donc, tous ces états émotionnels me sont familiers. C'est pour ça que ce n'est pas seulement, enfin en aucun cas de l'envie,

[00:37:54] mais plutôt un respect général pour ce qui est accompli par tous ceux qui pratiquent ça, surtout à ce niveau et avec cet enthousiasme. Il faut aussi imaginer qu'une grande, la plus grande partie des pilotes apporte vraiment beaucoup d'argent pour pouvoir le pratiquer, pour pouvoir se rendre sur les lieux de compétition, et parfois même pour s'acheter le matériel soi-même. Et là, on parle déjà d'une performance qui est, en tout cas, au niveau professionnel de pointe, mais le soutien est bien sûr comme pour les amateurs.

[00:38:33] **Lucian Haas:** Tu as dit tout à l'heure qu'avec la fin de ta carrière en compétition, ton intérêt pour le hike and fly et ce genre de choses a commencé à augmenter. Pourquoi n'as-tu jamais participé au Red Bull X-Alps, qui est aussi une compétition où tu aurais pu vraiment combiner les deux, puisque tu t'intéressais au hike and fly et que, en tant que pilote de compétition très expérimenté, tu aurais probablement été très bon. Et Alex Hofer a gagné le Red Bull X-Alps, alors qu'il était autrefois un grand concurrent pour toi, aussi au PWC.

[00:39:04] **Achim Joos:** Oui, il y a un nom qui revient forcément, c'est Alex Hofer. Bien sûr, il était un pilote exceptionnel pendant ma période de compétition active, et la X-Alps aurait été une super opportunité. À l'époque, pendant ma période de compétition, j'avais encore une assez bonne condition physique grâce au cyclisme et à ce genre de choses. Mais elle est arrivée juste au début de la X-Alps, et la première a été remportée par Kaspar Henni, le Caspi, qui était aussi un pilote de classe mondiale et un super humain.

[00:39:51] **Lucian Haas:** C'était en 2003, donc aussi l'année où tu

[00:39:53] **Achim Joos:** ...ton titre général PWC. Exactement, exactement. Et on avait déjà repéré ces X-Alps, mais à l'époque, la majeure partie de ceux qui se sont rendus de Salzbourg étaient équipés comme nous lors de nos compétitions. Sur

[00:40:10] **Lucian Haas:** parfois avec 20 kilos sur le dos.

[00:40:11] **Achim Joos:** C'est dingue ce qu'ils devaient traîner et, malgré ça, ils étaient rapides et ont vraiment parcouru cette distance avec célérité. Et c'était les X-Alps, à l'époque, on ne savait pas encore exactement ce qu'il adviendrait de cet événement, quelle place il allait vraiment occuper. Personne ne savait à l'époque qu'il obtiendrait le statut qu'ont les X-Alps aujourd'hui. Et c'est précisément à cette période que j'en avais en fait un peu assez du sport de compétition, parce que la compétition a toujours une certaine ambiance particulière. Ce n'est pas toujours la fête, parfois l'atmosphère est électrique et j'en avais simplement marre, je voulais changer de cap, me réorienter et à cette époque...

[00:40:58] l'X-Alps a alors pris de l'ampleur et de plus en plus de pilotes ont basculé ou ont pratiqué les deux, la Coupe du monde comme l'X-Alps. Alex Hofer, Helmut Eichholz, pour n'en citer que quelques-uns, et là, un Alex Hofer, bien sûr,

[00:41:15] à cause d'une blessure lors d'un entraînement pour le X-Alps, ce qui a fait qu'il a complètement arrêté le sport de compétition après, c'est évidemment dommage, parce qu'il aurait certainement été très intéressant et déterminant lors de certains événements X-Alps.

[00:41:33] **Lucian Haas:** Je suggère qu'on reparle un peu du Hike and Fly plus tard. Avant ça, j'aimerais revenir un peu en arrière. Il y a un film sur la thermique du DHV, ou alors ce teaser pour le film sur la thermique, on y voit voler et tu dis : « Oui, je suis Achille et je vole depuis 1988 ».

[00:41:53] Tu es né en 1978. Ça veut dire que tu avais dix ans quand tu dis que tu voles depuis 1990. Tu as commencé à voler à dix ans. Comment c'est possible ? En Allemagne, on ne peut normalement commencer la formation qu'à 14 ans et on ne peut passer l'examen qu'à 16 ans. Comment as-tu pu commencer à voler à dix ans ?

[00:42:12] **Achim Joos:** À l'époque, on ne pouvait même commencer à voler qu'à 16 ans. Heureusement, maintenant c'est à 14 ans. Et mon père a commencé le vol en aile delta en 1987. C'était donc vraiment au tout début, quand ça a commencé en Allemagne. Les Français, en 85, 86, avec vraiment surtout des appareils de parachutisme, et avec des appareils à peine meilleurs, les appareils de sport sont arrivés en Allemagne vers 87. Et mon père a commencé juste cette année-là et j'étais sûrement un gamin agaçant qui voulait aussi essayer et qui a pu le faire sur une pente d'entraînement. Je pense que je me suis plutôt bien débrouillé.

[00:43:00] Et je ne sais pas si c'était aussi une sorte de test de courage de la part de mon père, mais il m'a fait voler très vite, j'avais dix ans et demi à l'époque, depuis la montagne à Andesburg. Ça m'a vraiment plu, je n'avais pas peur, même directement sans assistance radio et avec des atterrissages réussis. Ensuite, il y a eu un autre vol, un vol complètement autonome dans le Montafon depuis le Hochjoch, Schwunz. Oui, et là, je pense que mon père a eu un problème, enfin, le test de courage était réussi, mais... comment il va te garder au sol maintenant ? Exactement, exactement, exactement. Alors maintenant, bien sûr,

[00:43:45] je n'ai pas commencé à voler régulièrement à cet âge-là. C'était toujours du genre « est-ce que je peux recommencer... ». Mais à cet âge, j'étais tout simplement complètement fasciné par ce sport.

[00:43:58] **Lucian Haas:** Ça veut dire que, d'un point de vue légal, tu as toujours volé illégalement à l'époque, ou ton père t'a toujours laissé voler en noir ?

[00:44:03] **Achim Joos:** Oui, exactement, c'était vraiment illégal. Et je lui en suis évidemment très reconnaissant, parce qu'il s'est sûrement fait énormément de soucis. Et à 13 ans, j'ai été pour la première fois, disons, présent lors d'une Coupe du monde dans les Pyrénées en Espagne. Mais bien sûr, pas dans le classement, j'étais juste là, en tant que passager. Donc, j'avais déjà un peu d'intérêt et la proximité avec les pilotes de compétition m'a beaucoup marqué, parce que pour moi, à cet âge-là, c'étaient mes héros. Il y avait plusieurs pilotes que j'admirais énormément et vers qui je voulais aller. Par exemple ?

[00:44:49] Robby Wittel, Uli Wiesmeier, Toni Bender, bien sûr. C'étaient des noms que l'on admirait et que l'on voulait imiter.

[00:45:00] **Lucian Haas:** Comment ont-ils réagi quand un gamin de 13 ans débarque en disant : « Je veux bien vous suivre un peu » ? Est-ce qu'ils t'ont pris sous leur aile, toi aussi ? Ou est-ce qu'ils se sont juste moqués de toi ? Comment tu te sentais, toi, en tant qu'enfant ?

[00:45:11] **Achim Joos:** Il y avait bien sûr des types très différents. Et je peux comprendre, avec le recul, que quand un gamin arrive comme ça, on ne le remarque peut-être pas au début ou on ne trouve peut-être pas ça très bien que ce soit comme ça, que ce soit peut-être,

[00:45:31] Oui, au niveau mental, il faut aussi avoir une certaine maturité pour la chose.

[00:45:39] Mais il y a aussi eu des gens qui ont encouragé et soutenu ça. Pour prendre l'exemple de Toni Bender, je m'en souviens très bien, il n'a jamais, quand j'ai aussi...

[00:45:52] ...mieux est devenu et a remarqué que, oh, ça allait même jusqu'au domaine du changement de génération, je n'ai jamais eu l'impression, chez certains pilotes comme Toni Bender, que ça soit bloqué, mais qu'on donne vraiment des conseils et qu'on veille sur eux avec bienveillance.

[00:46:14] **Lucian Haas:** Et ton père a aussi volé avec toi et il t'a emmené pour ça, ou comment est-ce que tu es arrivé au PWC ou ensuite en Espagne à 13 ans ?

[00:46:23] **Achim Joos:** Là, j'ai été emmené par d'autres participants. Mon père a certainement aidé à organiser ça à l'époque pour que je puisse venir. Mais non, avec le début du vol de compétition ou la recherche de proximité avec le sport de compétition, les voies de pilotage de mon père et les miennes se sont pratiquement séparées, parce que ce sont tout simplement des types de vol différents.

[00:46:50] **Lucian Haas:** Il n'était pas du tout orienté vers la performance, il voulait juste planer en descendant, non ?

[00:46:55] **Achim Joos:** Au début, l'aspect performance en parapente était marqué par le fait que si on arrivait à tenir une demi-heure en parapente, c'était déjà incroyable. On célébrait ça, ou bien le premier survol au-dessus d'une place de ville. Mais avec le développement rapide, il y a eu ensuite le vol de cross-country et le cross-country chronométré contre les autres. Et à partir de ce moment-là, je pense que le sport de haut niveau s'est en fait détaché du sport de loisir.

[00:47:23] **Lucian Haas:** Maintenant, tu viens de dire qu'en tant qu'enfant, on n'a peut-être pas encore la maturité mentale, donc probablement pas non plus le sens du risque face à ce qu'on est en train de faire et tout ça. À quel point dirais-tu que tu l'avais déjà à l'époque ? Ou dans quelle mesure était-ce naïf de la part de ton père de te laisser déjà prendre le large ?

[00:47:43] **Achim Joos:** Alors, me laisser prendre en l'air, je ne pense pas que ce fût du tout naïf, car j'avais passé énormément de temps sur le sujet du maniement au sol et j'ai pu ainsi acquérir beaucoup de sécurité avec le parapente. Et je pense que c'était d'ailleurs la raison, donc mes jeux d'enfant avec l'aile au sol, les atterrissages, le maniement au sol, c'est, je pense, la raison pour laquelle je n'ai jamais eu d'accident en compétition ou même en général en parapente, je n'ai jamais eu à déployer de parachute de secours et je ne peux pas me souvenir d'un club plus important ou notable. Et je pense que, dans toute ta carrière de pilote. Pendant toute ta période de vol, même en compétition. Et je crois que c'est ma chance d'avoir pu me familiariser si tôt avec le parapente, avec le maniement.

[00:48:34] de manière ludique. Et que le vol, le vol en soi, n'est arrivé que plus tard ou n'a pris de l'importance que plus tard, c'est-à-dire le fait d'être vraiment en l'air.

[00:48:43] **Lucian Haas:** Ça veut dire que tu as appris à voler essentiellement par le ressenti corporel et pas par la tête, genre « qu'est-ce que je dois faire là ? », mais que tu l'as appris pour toi, comme on apprend probablement à marcher, tu as appris à voler en te disant « si je tire là, ça va mieux, si je fais ça, c'est mauvais, ah, alors ça arrive », et d'une manière ou d'une autre, ça finit par passer dans le ressenti corporel.

[00:49:03] **Achim Joos:** Exactement, c'est apparu à une époque où le maniement au sol n'était pas vraiment un sujet. Je ne veux pas dire qu'il était moqué, mais il n'était pas vraiment pris au sérieux. Heureusement, le sujet a maintenant une importance très élevée.

[00:49:17] Et oui, grâce à cela, j'ai eu une grande sécurité dans la maîtrise de la aile très tôt dans le sport de compétition, mais bien sûr, au début, j'ai aussi fait énormément d'erreurs d'insouciance et tactiques. Et c'est le point que j'ai mentionné tout à l'heure, aussi avec le mental, que l'on

[00:49:38] avoir la confiance en soi nécessaire, mais aussi savoir exactement quand il est nécessaire de réduire un peu la vitesse. C'est quelque chose dont on a besoin en général. C'est un sport d'expérience. C'est aussi la raison pour laquelle beaucoup de pilotes peuvent fournir des performances incroyables pendant si longtemps. Et de ce point de vue, j'ai aussi dû passer par le processus d'apprentissage, comme tout le monde au début. Ça a vraiment commencé avec le pilotage en compétition vers mes seize ou dix-sept ans.

[00:50:12] **Lucian Haas:** Tu es encore vraiment allé à l'école de pilotage ? Tu savais déjà tout faire.

[00:50:16] **Achim Joos:** Oui, j'étais bien à l'école de pilotage et il m'a soutenu à ce niveau-là à l'époque, en me permettant de passer directement le brevet B avec le brevet A, parce qu'ils voulaient aussi que je puisse participer à la compétition, que je puisse participer aux compétitions. Et c'était un super geste de leur part à l'époque. Mais j'étais bien à l'école de pilotage, j'ai bien passé mes brevets et mes examens tout normalement

[00:50:43] passer. Et oui, je connais donc le parcours à l'école de pilotage, en tant qu'élève, oui, en tant que participant.

[00:50:55] **Lucian Haas:** En ce qui concerne la formation, si on regarde bien, c'est peut-être un peu différent dans les Alpes. Je viens de Bonn et quand je regarde quel genre de personnes apprennent le parapente dans notre région, elles ont très souvent 40, voire même 50 ans et plus, alors que ce serait en fait un âge totalement inapproprié pour apprendre. Bien sûr, on peut l'apprendre, mais développer ce vol très sensible à cet âge sera probablement très, très difficile. Comment vois-tu les choses ?

[00:51:24] **Achim Joos:** L'âge que tu viens de mentionner est certainement l'âge principal pour la pratique du parapente. Je dirais grosso modo entre 40 et 60 ans. C'est aussi l'âge principal chez moi, dans mon école de parapente. Et je suis fermement convaincu que le parapente peut s'apprendre à tous les âges. Bien sûr, un plus jeune de moins de 20 ans peut toujours l'apprendre plus facilement et plus rapidement. Mais ce n'est pas non plus une règle absolue, car le parapente, surtout dans la phase d'apprentissage, demande énormément de compréhension d'une part, c'est-à-dire une expérience qui ne vient qu'avec le temps, mais aussi beaucoup de langage corporel et la question de savoir, par exemple, avec quelle force j'aborde les suspentes de freinage et de direction en pratiquant le parapente ?

[00:52:21] Comment je pilote le parapente avec tout le mouvement du corps ? Je pense qu'on n'y accorde pas encore assez d'attention, car quand le vent est un peu plus agréable et que j'ai l'occasion, quand ils ont la aile au-dessus d'eux, dans la phase de stabilisation, lors du groundhandling, on remarque avec quelle force, et avec trop de force, presque tous les parapentistes, même les pilotes de licence A et B, manipulent leur aile. Des bras trop crispés, une zone des épaules trop crispée, et à cause de cela, on pilote souvent la aile de manière trop dynamique ou, oui, j'appelle ça souvent des mouvements de robots, ou alors on ne ressent pas du tout la aile comme on pourrait le faire.

[00:53:10] Quand quelqu'un arrive vraiment à se rapprocher des pilotes, que ce soit dans le cadre d'une formation ou d'un entraînement personnel, et qu'il peut dire de manière très individuelle, par rapport au langage corporel et à la posture : « Hé, essaie plutôt de te tenir comme ça », alors certains mouvements qui apportent de l'instabilité ne se produisent plus, et c'est déjà énormément de choses accomplies. Et j'ai fait l'expérience qu'en fait, l'âge n'est pas si important, que l'on ait 30 ou 60 ans, c'est plus important de... son entraîneur. Je dis maintenant plutôt par habitude « moniteur de vol », mais nous sommes en fait plutôt des entraîneurs.

[00:53:55] Là, il est simplement important de s'ouvrir à l'autre et de pouvoir accepter la philosophie du vol que possède un certain entraîneur. Ou alors, si on ne peut pas l'accepter, de se trouver quelqu'un dont la philosophie nous plaît davantage.

[00:54:13] **Lucian Haas:** Quelle est pour toi la différence entre un moniteur et un instructeur ? Je...

[00:54:18] **Achim Joos:** Je pense qu'un moniteur transmet davantage la doctrine de la DHV ou, dans d'autres pays comme l'Autriche et la Suisse, ils l'appellent différemment, les fédérations, mais enfin la doctrine d'enseignement, et prépare l'élève à l'examen. Et c'est aussi nécessaire, nous le faisons aussi, je le fais aussi. Mais cela ne suffit pas à lui seul. On doit donc au plus tard lors des formations complémentaires, mais idéalement déjà avant, pendant la formation, et au mieux dès le cours de base, signaler les schémas individuels. Reconnaître quand, quand la position des bras, quand on continue de piloter dans la direction où les bras s'éloignent des élévateurs et qu'on n'intervient pas, alors le pilote aura des difficultés, au plus tard en vol thermique.

[00:55:16] Et là, il faut savoir s'y prendre pour reconnaître un schéma individuel et donner des conseils. Pour toi, c'est mieux si tu prends cette position avec les bras et les suspentes en main. On s'éloigne souvent alors de la simple théorie. Et c'est là, je pense, qu'on devient un vrai moniteur.

[00:55:35] **Lucian Haas:** La théorie pure serait, par exemple, de dire que tu dois freiner en levant les épaules. Mais selon la morphologie de chacun, par exemple, les épaules se situent naturellement à des hauteurs différentes par rapport à l'aile. Et donc, on ne peut pas dire que cette théorie du "levé d'épaules" est correcte partout ; tu devrais plutôt aborder chaque personne individuellement et dire : "pour toi, l'épaule est à hauteur de la poitrine, et pour toi, elle est à hauteur du menton", ou autre chose. Oui,

[00:55:58] **Achim Joos:** et c'est aussi bien sûr comme tu le soulignes, chacun a une morphologie différente. Et là, il est bon de suivre la théorie. Elle a tout à fait sa place, mais il faut aussi aborder les choses de manière plus individuelle avec les facteurs que tu viens de citer. Mais le point principal, ce qui me saute de plus en plus aux yeux, c'est vraiment la tension corporelle, la tension inutile : la tension de base due à la nervosité que tout le monde a se répercute exactement sur la mauvaise zone du corps chez la plupart des pratiquants de parapente, à savoir les bras. Et quand ils sont crispés, quand la tension musculaire est trop élevée, il n'y a, selon moi, aucune situation en parapente où cela est bénéfique, au contraire, ça nuit.

[00:56:51] Qu'il s'agisse de l'élève sur la pente d'exercice, du maniement au sol, de celui qui pratique le maniement au sol en formation ou pour lui-même, du pilote de cross-country, du pilote de thermique ou du pilote d'Akro. Je pense qu'il est important partout d'avoir une certaine souplesse dans les bras et dans la tension musculaire. Cela permet de piloter le parapente de manière beaucoup plus fine. Et c'est ce qui manque à beaucoup de gens. Déjà lors du gonflage et ensuite les erreurs consécutives du freinage, pour stabiliser l'aile, apporter d'abord du calme. Et les facteurs pour obtenir du calme en parapente ont clairement à voir avec des choses comme le langage corporel, la tension corporelle.

[00:57:38] **Lucian Haas:** Cela signifie que le pilotage et la manipulation du parapente dépendent beaucoup, je vais le dire simplement, d'un axe corporel ou quelque chose du genre, avec lequel on travaille principalement. Et les bras ne sont alors plus que de petits outils auxiliaires pour atteindre cet objectif, en quelque sorte.

[00:57:52] **Achim Joos:** Ce sont des facteurs tout à fait décisifs. Donc, ceux qui apprennent à voler avec moi apprennent aussi déjà à utiliser le frein de manière perceptible. Le nombre de centimètres, c'est-à-dire la distance de freinage, c'est important. Il faut aussi vraiment transmettre au pilote : « Hé, qu'est-ce que je veux ? » Je ne parle pas ici de devenir passif avec les bras, bien au contraire. Mais précisément ces points sur l'axe du corps : comment dois-je, comment devrais-je me tenir au décollage, lors de la mise en tension dans les différentes phases ? Où les mains doivent-elles réellement se trouver ? Il y a bien sûr différentes écoles à ce sujet. Mais quand on voit dans la pratique comment la plupart des parapentistes se comportent au décollage, ils ne sont souvent pas conscients eux-mêmes de l'endroit où se trouvent leurs mains.

[00:58:43] Et même pour le vol en thermique, quand on dit de lever le frein à hauteur d'épaule et qu'on regarde ça, ils sont sûrs à 100 % qu'ils sont à hauteur d'épaule, mais ils sont peut-être à hauteur d'oreilles, de front, ou l'autre peut-être à hauteur de poitrine. Il faut donc prendre conscience de l'importance de savoir, d'accord, à quelle hauteur je suis ? Mais bien sûr, ce qui est encore plus important, c'est ce que cela signifie pour mon aile, pour la pression de freinage respective ? Et il y a certainement encore beaucoup à faire dans ces domaines pour augmenter la sécurité en vol, surtout pour ceux qui ne volent pas beaucoup par an.

[00:59:19] **Lucian Haas:** Je vais revenir sur la formation tout de suite. Je veux encore mettre en lumière brièvement une étape de ton parcours. Tu as fait des études de psychologie économique. C'est un cursus qui, au premier abord, n'a rien à voir avec le parapente ou quelque chose du genre. D'autres, qui volent beaucoup, disent : « j'étudie le génie aérospatial » ou autre chose comme ça. Est-ce que tu as délibérément choisi des études où tu te disais, peut-être que je vais faire quelque chose qui n'a plus rien à voir avec le vol ? Une sorte de changement de cap possible, une porte de sortie ou quelque chose comme ça ?

[00:59:54] **Achim Joos:** En fait, au début, l'idée était de me tourner vers un domaine qui n'aurait aucun rapport avec le vol par la suite. Me lancer professionnellement dans la psychologie économique. Le domaine de la psychologie m'a toujours intéressé, notamment la psychologie du sport,

[01:00:13] et pendant mes études, je me suis rendu compte que la scène du vol me manquait. Et alors, l'idée d'aller dans le monde de l'économie, peut-être en costume et cravate, me semblait de plus en plus absurde et pas du tout authentique, pas du tout moi. À un moment donné, j'ai compris que je voulais aussi transmettre ces expériences basées sur le temps que j'ai passé à voler en général, mais aussi dans le sport de compétition, ce mélange, et aussi grâce aux formations que j'ai déjà données pendant ma période active en compétition. En effet, pendant des années, j'ai déjà donné des séminaires de thermique et de parcours en tant que pilote de Coupe du monde.

[01:01:02] Je veux transmettre cette expérience. Et vers la fin de mes études, je me suis rendu compte que, non, ce serait dommage de ne pas essayer avec ma propre école de parapente.

[01:01:19] **Lucian Haas:** Est-ce que tu as retenu quelque chose de central dans ces études qui, selon toi, va te faire progresser dans ton travail avec l'école de parapente ?

[01:01:30] **Achim Joos:** Il y a certainement eu plusieurs segments qui m'ont aidé, même si je ne pourrais pas en citer un précisément maintenant. Pour ce qui est de l'activité actuelle dans l'école de parapente avec tout ce que cela implique, du cours d'initiation dès le premier jour jusqu'aux formations complémentaires, aux entraînements du personnel, aux vols de distance accompagnés sur une plus grande échelle — donc nous proposons tout le spectre sur tous les niveaux — je pense que c'est simplement le mélange de tous ces points. Une partie essentielle est tout simplement l'expérience acquise au fil de plus de 30 ans de parapente,

[01:02:16] le sport de compétition,

[01:02:18] Études de psychologie, donc pas la psychologie en général, mais la psychologie économique. Mais pour les études, je ne leur accorderais pas une importance démesurée. C'est plus une question d'expérience issue de...

[01:02:33] **Lucian Haas:** pour le vol. Eh bien, en psychologie économique, le mot psychologie apparaît, et tu viens de dire psychologue. Dans quelle mesure un moniteur de parapente, comme tu dis, doit-il aussi être psychologue ?

[01:02:45] **Achim Joos:** Je pense que le facteur est vraiment important du côté de l'entraîneur : être empathique et savoir comment se porte chaque athlète. De quoi a-t-il besoin ? Quel type de discours lui faut-il ? Est-ce plutôt quelqu'un qu'il faut laisser tranquille à certains moments ? Est-ce qu'il faut lui parler pour le motiver ou, pour certains, même être un peu plus ferme verbalement pour le secouer ? Tous ces facteurs peuvent exister. Et il est alors crucial d'avoir du flair humain, que certaines personnes ont peut-être naturellement et d'autres non, mais aussi d'avoir un savoir-faire psychologique. Et alors, je pense qu'on peut transmettre à l'athlète, au sportif, des choses qui lui seront utiles dans la vie en général, mais bien sûr aussi dans les situations décisives.

[01:03:43] ceux qui sont tactiquement orientés. Et quand on prend une décision sous l'effet du stress, ou à cause d'un sentiment de stress, on prend rarement les bonnes décisions. Arriver mentalement dans certaines zones, avoir une certaine sérénité, de la lucidité, de la détermination, ça apporte évidemment énormément. On le voit aussi avec Chrigel et son entraîneur ou son supporter. Dans ce domaine, ils ne travaillent certainement pas bien ensemble uniquement sur des aspects organisationnels, mais aussi sur le plan mental.

[01:04:17] **Lucian Haas:** Tu fais encore des cours de parapente classiques, où tu as des groupes. Là, tu as peut-être dix caractères différents avec qui tu dois toujours composer, mais qui doivent faire à peu près la même chose. Et puis, tu fais aussi ces Personal Trainings, où tu dis qu'on peut te réserver ou réserver un autre moniteur de mon école. Et là, je me

concentre sur un seul et je passe une journée, ou peu importe la durée pour laquelle il te réserve, pour n'importe quoi. Je travaille vraiment avec lui. Si tu compares les deux, tu dirais en fait qu'un Personal Training, c'est comme une formation en parapente puissance dix, parce qu'on peut être beaucoup plus proche de la personne ?

[01:04:55] **Achim Joos:** Oui, je suis content que le personal training soit accepté et qu'il le soit de plus en plus. Il n'y a pas de meilleure option pour devenir compétent le plus rapidement possible dans les domaines concernés, si le point que j'ai mentionné tout à l'heure est juste. À savoir qu'on trouve un moyen de se rejoindre, pour pouvoir s'adapter l'un à l'autre au niveau du style de vol et des points spécifiques.

[01:05:29] Pour moi, par exemple, c'est comme ça que je peux, selon mon point de vue — et ce n'est que mon point de vue, bien sûr — identifier pourquoi quelqu'un a du mal avec le gonflage arrière, ou avec le vol en thermique, ou encore avec les décisions tactiques en vol de distance. Et je peux, de mon côté, transmettre les points sur ce que la personne peut faire ou entraîner pour obtenir très rapidement des sensations de réussite ou pour pouvoir réaliser des choses liées à la sécurité. Comme le fait que l'aile ne dépasse plus autant au décollage, ce sont souvent des sujets très, très concrets. Et c'est vraiment génial de voir les progrès réalisés en si peu de temps.

[01:06:18] C'est dans la nature même des choses : quand on encadre 10 participants, on a moins de temps pour l'individu que dans une formation en tête-à-tête. Et je ne peux que recommander à quiconque remarque, sur le plan du vol, qu'il veut progresser et a des thématiques très précises, de se faire accompagner par quelqu'un qui peut lui dire très concrètement : « ce sont les aspects tant et tant ». Et c'est aussi le cas pour une bonne formation personnalisée, une bonne formation selon moi : pas une avalanche d'informations, mais des conseils très concrets. Ce mouvement précis vient de déclencher ça, et c'est pour ça que ça se produit deux secondes plus tard sur ton aile.

[01:07:09] Et on avance super bien. On peut alors s'attaquer à la source et on remarque soudainement que les problèmes qu'on avait sont partis d'un coup. Et surtout sur des sujets comme, par exemple, le maniement au sol ou le décollage en arrière, on obtient souvent des résultats incroyables en seulement 2 ou 3 heures. Pour le vol en thermique aussi. Le vol de distance est bien sûr un peu plus complexe souvent sur ce point, mais on voit aussi très souvent des aspects tactiques pour lesquels on peut donner des conseils très clairs aux pilotes ; on reconnaît, d'après ce vol trop hésitant ou trop rapide à tel endroit, des schémas dans la répétition où on peut prendre quelqu'un par la main et lui dire : « Hé, essaie comme ça. »

[01:07:55] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il y a aussi des gens qui viennent vers toi, qui ne font pas encore de parapente, et qui disent : « Écoute, je ne veux pas d'un cours en groupe, je veux un entraîneur personnel dès le début pour qu'il m'apprenne tout ça personnellement » ? Est-ce que ces gens font des progrès plus rapides au début ? Ou est-ce qu'on constate que même en groupe, là où on pourrait dire que ça prend peut-être plus de temps, que le cerveau a aussi besoin de temps pour synchroniser le corps et l'esprit avec tous ces mouvements, qu'il faut du temps pour apprendre et que ça s'ancre dans le cerveau ? Quelle est ton expérience là-dessus ? Au début, il y a...

[01:08:32] **Achim Joos:** En fait, il y a des demandes dans ce domaine

[01:08:37] Et on a déjà eu des participants qui ont fait exactement comme ça au début avec un entraînement personnel, et bien sûr, c'est super si on peut passer en revue tout ça en individuel dès le départ, même si je pense qu'un bon cours de base suffit largement au début pour identifier les schémas fondamentaux. Un bon formateur peut voir, « ah, là ça va dans cette direction, là ça va dans celle-là » et essayer de les nommer dès le cours de base. Le bon moment serait alors de remarquer, d'okay, de s'en rendre compte, que si quelqu'un a déjà été en entraînement personnel pour identifier ces points et schémas, comme la position des bras, etc., alors s'entraîner à nouveau ensemble pendant une demi-journée ou deux heures serait le bon moment.

[01:09:27] Mais une formation en individuel dès le début n'est pas forcément nécessaire. Commencer tout simplement, apprendre à se connaître sur la pente et ajuster ensuite, c'est tout à fait correct, mais il ne faut pas attendre trop longtemps. Car comme toujours, une fois qu'on a pris une habitude, c'est deux ou trois fois plus difficile d'éliminer les sources d'erreurs.

[01:09:49] **Lucian Haas:** Cela signifie que l'idéal serait de faire un cours de base, puis de faire une fois un cours d'élimination d'erreurs en tant que formation personnelle et de se dire : « Et maintenant, je peux continuer ». Oui, donc

dans ce genre de...

[01:09:59] **Achim Joos:** Ce serait vraiment bien dans le cadre d'un cours de base, d'une formation en altitude ou juste après l'obtention du brevet A. Il est connu que beaucoup de pilotes atteignent leur niveau maximum le jour de l'examen pour obtenir le brevet A. Et je pense qu'il est évident pour tout le monde que ça ne suffit pas. Ça ne suffit pas. C'est juste une licence qui permet de voler légalement. Mais il faut clairement continuer à s'entraîner. Chaque pilote se doit de se faire réévaluer régulièrement. Et idéalement par des gens capables de le voir vraiment, pas seulement ceux qui pensent savoir, mais ceux qui peuvent identifier systématiquement les points critiques en matière de sécurité ; c'est pour moi la priorité absolue.

[01:10:46] Et puis, il n'y a rien pendant longtemps. Et ensuite, on arrive aux nuances, qu'il s'agisse de style ou d'efficacité pour mieux pratiquer le parapente. Mais on a vraiment encore assez à faire. On le voit sur les décollages fréquentés, pour des choses comme pouvoir décoller en toute sécurité, monter en l'air sans stress, pour discuter de ces points. C'est aussi l'une de mes préoccupations personnelles principales : qu'on remarque sur le décollage que, d'accord, une immense majorité sait ce qu'elle fait. Et même si quelque chose ne se passe pas très bien lors du gonflage, qu'on ne passe pas immédiatement dans la zone rouge du niveau de stress, mais qu'on se replace calmement pour regonfler à nouveau.

[01:11:35] Rien que ces aspects peuvent déjà être abordés. Les parapentistes savent à quel point les sites de décollage fréquentés peuvent être stressants. Un départ annulé après l'autre, et les autres deviennent de plus en plus stressés. Et ainsi, la spirale tourne vers le négatif.

[01:11:55] **Lucian Haas:** Tu viens de parler de stylistique. Dans quelle mesure le parapente a-t-il un rapport avec l'esthétique pour toi ?

[01:12:00] **Achim Joos:** Énormément. Personnellement, je retire toujours mon chapeau, peu importe le sport. Quand je perçois quelqu'un comme ayant du style, je ne parle pas du tout de vêtements trop stylés, mais plutôt de ce mouvement sportif et délicat. Et le parapente est pour moi un sport qui a beaucoup à voir avec l'élégance et les mouvements délicats. Et justement, pas avec ce truc de forcer avec puissance, de vouloir imposer par la violence ou la force qui est le maître ici, mais c'est un jeu entre les deux. Un, dans le...

[01:12:47] L'idéal, c'est d'être une unité. Le parapente avec le pilote. Le pilote ressent quelle masse d'air le parapente annonce et le parapente au-dessus sait aussi ce que le pilote attend de lui. Et puis, le parapente est l'une des disciplines les plus photogéniques et les plus superbes. De ce point de vue, je regarde beaucoup les pilotes qui se déplacent avec beaucoup de finesse et d'élégance.

[01:13:14] **Lucian Haas:** ...plus souvent. Est-ce que tu dirais aussi que ceux qui ont l'air si sensibles sont, par règle générale, aussi les meilleurs pilotes ?

[01:13:22] **Achim Joos:** Ça dépend bien sûr de ce qu'on regarde. Si on ne regarde que les listes de résultats, il est tout à fait possible qu'un pilote très habile sur le plan tactique et stratégique puisse obtenir des résultats incroyables. Mais malgré tout, au moment du déploiement de l'aile, au décollage, et d'ailleurs aussi dans des situations extrêmes, il n'a pas cette dernière petite touche de ressenti de l'aile. Et pour moi, ça en fait partie. Je trouve que les meilleurs pilotes couvrent aussi ce domaine. Cet entraînement pour bien comprendre l'aile, bien la ressentir. Et alors, quand ça arrive, le risque d'accident est nettement plus faible.

[01:14:09] Et ensuite, on a nettement moins d'envoies en vrille au cours de sa carrière de pilote. Nettement moins la nécessité de devoir réfléchir à un éventuel déploiement de secours ou autre. Bien sûr, je le ferais si c'est nécessaire. Mais peut-être que ça n'en arrivera jamais au point. Alors, c'est absolument super que les pilotes suivent et assistent à diverses formations complémentaires et aussi à des cours SIV. Très important. Mais éviter cette zone du tout, arriver à la situation pour savoir ce que je dois faire quand l'aile part déjà en vrille, quand on a une fermeture massive avec un décrochage.

[01:14:55] Éviter cela, ça devrait être la prémisse première en parapente. Je pense que ça devrait être la plus grande ambition, pour simplement vivre de belles expériences quand on va voler. C'est ce qui m'importe désormais. Voler, vivre

de belles expériences. Donc, quiconque a un nombre important de fermetures par saison, devrait simplement se dire : « Hé, qu'est-ce que je peux faire pour que ça diminue, pour être simplement plus en sécurité ? » Et ne pas l'accepter comme normal, et ne même pas se dire : « Oui, ça fait partie du truc ». Non, ça ne fait pas partie du truc.

[01:15:38] **Lucian Haas:** Ton école de parapente s'appelle Freiraum. Pourquoi as-tu choisi ce nom ?

[01:15:41] **Achim Joos:** choisi ? Au début, je voulais absolument un nom qui n'ait pas un lien direct avec le parapente. Et j'ai pensé à une image, quand on clique sur l'école de vol, à une image de parapente avec écrit dessus : clique pour entrer dans ton espace libre. C'était l'idée derrière. On avait dès le début un bon graphiste, un bon pratiquant de parapente, qui nous a conseillé là-dessus. Et le nom Freiraum est né très rapidement comme nom d'entreprise. Et j'en suis content. Je trouve Freiraum toujours très bien, même après dix ans d'existence.

[01:16:31] Et je trouve qu'il est bien choisi.

[01:16:33] **Lucian Haas:** Est-ce que voler rend libre ?

[01:16:34] **Achim Joos:** Oui, alors le parapente, pour moi, c'est l'incarnation même de la liberté. Il n'y a aucun autre sport, même après plus de 30 ans de parapente, où c'est encore le cas. Alors quand je décolle moi-même, il n'y a rien d'autre que le moment dans les airs. Pas de thématiques du quotidien, pas de rumination de petits problèmes que l'on peut avoir, mais être là à ce moment-là, profiter de la chose. Bien sûr, seulement quand les conditions de vol sont adaptées. C'est clair aussi, toutes les masses d'air ne sont pas un plaisir, ça peut aussi être exigeant parfois. Mais le parapente, pour moi, c'est la liberté et clairement une fascination, avec ce qu'on peut faire de plus beau.

[01:17:25] Donc, la combinaison Hike and Fly est vraiment géniale.

[01:17:31] Monter en montagne de manière sportive et avec plaisir, puis se récompenser avec le vol. Je trouve ça génial.

[01:17:37] **Lucian Haas:** Tu es l'un des protagonistes d'un film pédagogique du DHV. Ça parle de vol en thermique. Deux deltaplanistes et deux parapentistes. Burki est encore là, Burkhard Martens et toi. Essaie d'expliquer brièvement ce qui définit un bon vol en thermique.

[01:17:58] **Achim Joos:** Un bon vol en thermique, c'est quand on comprend comment ressentir l'air. C'est-à-dire être capable de voir à l'avance si un parapente va plutôt s'engouffrer dans la masse d'air, donc accélérer, alors qu'on ne change activement rien aux freins. Ou si une masse d'air est plutôt expansive, qu'elle veut nous repousser ou que le parapente a tendance à se redresser. Il faut pouvoir voir : "Ok, là je dois d'abord relâcher davantage le parapente, les freins, pour pouvoir entrer dans la masse d'air". Donc, ce sens de base est déjà important. Car seulement alors je peux, avec mes freins,

[01:18:40] travailler avec sensibilité, relâcher un peu ou freiner à nouveau un peu plus pour maintenir le parapente presque à la verticale au-dessus de nous. Si on ne le fait pas, on a ces moments d'redressement de l'aile. Les moments de tangage ou de roulis. S'ils sont présents, ils peuvent toujours être là dans de l'air instable, comme pour n'importe quel pilote. Mais moins ils sont présents, plus le style de vol peut être fluide.

[01:19:07] Et si nous sommes capables de nous positionner au bon endroit, il existe aussi de bonnes méthodes pour bien illustrer où l'on peut se situer lors d'un entraînement ; on peut alors apprendre très rapidement par radio quelle est la bonne inclinaison latérale. C'est quoi, grosso modo ? Ce n'est pas gravé dans le marbre précisément sur la crête, mais grosso modo une bonne inclinaison latérale avec laquelle on peut bien progresser et bien travailler dans les différentes sources de thermiques. Et là, on revient au sujet du langage corporel. Comment je fais le transfert de poids ? C'est aussi souvent mal fait. Le transfert de poids dans le travail court. Comment je fais le transfert de poids ? Quelle est l'importance du frein intérieur ?

[01:19:53] Et surtout l'importance du frein extérieur, qui n'est en fait que rarement statique à un endroit, mais qui est presque toujours en mouvement pour pouvoir compenser les différentes masses d'air. Et là, le vol en thermique devient une chose très fluide, qui s'accompagne généralement de courbes et de vitesses un peu plus élevées, comme on le voit souvent sur le terrain.

[01:20:22] **Lucian Haas:** Ça veut aussi dire qu'on vire en réalité plus serré, ou idéalement qu'on devrait virer plus serré que beaucoup de gens dehors. Oui,

[01:20:28] **Achim Joos:** C'est clair. Au moment où l'on a un style très plat centré sur la thermique, c'est bien sûr bien pour des sources de thermique très étendues, avec une thermique calme. Mais quand est-ce qu'on en a ? La thermique est souvent plus impulsive, avec des petits coups isolés qui montent quelque part. Et pour ça, on a besoin d'une certaine vitesse de virage plus élevée, pas pour en faire un truc énorme, juste un peu plus d'inclinaison latérale pour pouvoir contrer une masse d'air qui arrive par le bas avec une meilleure montée. Par contrer, je ne veux pas dire se battre contre quoi que ce soit, mais aussi ne pas simplement se laisser porter totalement par la masse d'air. Et là, le style de vol devient irrégulier. Ensuite, l'aile se remet droite, il faut replacer le virage, on retombe dans la thermique, il faut à nouveau s'y engager péniblement et on perd bien sûr aussi le...

[01:21:23] un vol de vol plus exigeant que celui qui peut simplement voler ses cercles plus souvent dans la thermique. Et en fait, ce n'est pas une grande science, mais il est important d'avoir entendu certains conseils, idéalement adaptés à son propre style de vol, et on progresse vite comme ça.

[01:21:44] **Lucian Haas:** Tu viens de dire que beaucoup font des erreurs avec le transfert de poids. Quelle est la principale erreur quand on gère son transfert de poids ?

[01:21:51] **Achim Joos:** Beaucoup pensent que le transfert de poids signifie se pencher loin vers l'avant avec le haut du corps, mais faites attention à ça à l'avenir avec les parapentistes, en thermique, ou en général dans les virages : le corps se balance complètement à l'extérieur, sur les côtés des élévateurs. C'est bien un transfert de poids, mais c'est une position de départ super mauvaise pour, premièrement, avoir des trajectoires inutilement longues pour revenir de l'autre côté, et on n'est absolument pas en mesure de faire des ajustements fins. Si on reste plus entre les élévateurs avec le haut du corps lors du transfert de poids et qu'on commence le virage, c'est-à-dire en général en volant avec un léger freinage des deux côtés, on garde le contact avec son aile.

[01:22:38] et ça commence par tourner la tête dans la courbe, donc la tête va vers l'intérieur de la courbe, alors on a déjà le point un : est-ce qu'il y a quelqu'un là ? Beaucoup de gens regardent simplement vers l'avant dans les cercles de thermique et sont alors surpris quand quelqu'un se retrouve soudainement devant eux. Donc avec la tête qui rentre dans la courbe, si je veux tourner vers la gauche dans un cercle à gauche, la tête va vers la gauche, l'épaule droite va déjà légèrement vers l'intérieur de la courbe, le sternum pointe aussi dans la direction où je veux aller et seulement après suit légèrement le bassin, la hanche fait aussi une sorte de rotation. C'est alors un transfert de poids qui n'est pas très perceptible de l'extérieur, mais qui est beaucoup plus efficace, surtout pour les ajustements fins que nous devons certainement faire à chaque deuxième ou troisième cercle de thermique.

[01:23:29] Pour retrouver un peu de perception transversale, je n'ai qu'à faire pivoter légèrement l'épaule droite vers l'arrière et j'ai immédiatement moins d'intensité dans le transfert de poids. Oui, ce sont des choses sur lesquelles on peut beaucoup travailler pour piloter le parapente de manière plus sensible, plus précise et plus stylée. Ça

[01:23:52] **Lucian Haas:** ça veut dire que des trucs comme croiser les jambes et tout ça seraient, de ton point de vue, complètement contre-productifs, justement parce qu'on se bloque et qu'on ne peut pas rabattre la jambe aussi vite. Oui, exactement. Si je dois, pour une raison ou une autre, compenser rapidement parce que je prends un coup de l'autre côté ou quelque chose comme ça. Tu veux dire la cuisse.

[01:24:09] **Achim Joos:** au-dessus des autres, vraiment ? Exactement. Donc, pour moi, les pieds sont souvent l'un sur l'autre dans le sellette, pas dans le sellette couché bien sûr. Mais exactement. Et c'est aussi une forme de transfert de poids, bien sûr, de se jeter complètement en mettant un haut fessier sur l'autre. Et ça marche aussi. On a transféré le poids, mais on se retrouve alors avec tout son poids du côté. Et qu'est-ce qui se passe si, soudainement, quand la montée devient brièvement plus faible à cause d'une pompe de 2 m ou d'un tube de thermique de 3 m ? La chance que l'aile s'enfonce davantage dans la courbe est énorme, parce que je suis avec tout mon poids du côté intérieur de la courbe, mais la pression sur le côté gauche diminue parce que la montée de la masse d'air est moins forte.

[01:24:59] Et soudain, je m'étonne d'une spirale qui devient trop raide et je n'arrive pas à contrebalancer. Donc, la thermique ou le transfert de poids, de mon point de vue, ce n'est pas un mouvement impulsif pour secouer la aile, mais

plutôt pour maintenir une inclinaison latérale tout en pouvant faire des ajustements fins. Et cela signifie aussi qu'il faut parfois réduire la pression du côté intérieur de la courbe pendant un court instant, pour ensuite être à nouveau de l'autre côté. C'est un jeu constant d'ajustements. Et avec le temps, le parapente devient fatigant, car on reste quand même avec une certaine

[01:25:44] tension corporelle dans certaines zones, mais pas dans les bras, pas dans le haut du corps, celui que...

[01:25:52] **Lucian Haas:** pilote un parapente de manière constante. Là, on revient à l'axe du corps, qui est en fait ce qui est décisif. Il y a des gens qui disent toujours qu'on peut, en fait, une fois qu'on a bien réglé un parapente, avec des thermiques relativement corrects — pas quand ça monte en permanence de façon turbulente, sinon il repart direct ou quelque chose comme ça. Mais si tu as des thermiques relativement ordonnés, le parapente est en gros construit de façon à pouvoir se recentrer tout seul merveilleusement bien. On ne devrait même plus rien avoir à faire. Est-ce que tu travailles aussi dans ce sens-là ou est-ce que c'est quelque chose pour lequel tu dirais : non, je n'ai pas encore vécu ça moi-même ? Je suis plutôt celui qui le pilote principalement.

[01:26:32] **Achim Joos:** Alors moi,

[01:26:33] **Lucian Haas:** peut à ça

[01:26:33] **Achim Joos:** suivre complètement, en faisant afficher le parapente dans la zone où il pourrait y avoir une meilleure montée dans le secteur où nous nous trouvons actuellement. Donc, il tire vers quelque part. Là, je laisse bien sûr mon aile s'envoler et je teste aussi le secteur. Mais ensuite, je pense qu'il est important de piloter activement le parapente avec des rayons de virage un peu trop serrés plutôt que trop larges. Surtout en montagne, beaucoup de gens sortent plus souvent de la thermique parce que les rayons de virage sont tout simplement trop larges.

[01:27:15] **Lucian Haas:** L'avis pédagogique de la DRV dit souvent que des cercles trop serrés risquent de provoquer un décrochage, du moins c'est ainsi que c'est présenté. Mais c'est plutôt quelque chose que tu dirais être une erreur de pilotage qu'on peut corriger.

[01:27:28] **Achim Joos:** Oui. On en revient justement à l'exemple du transfert de poids qu'on vient de voir. Si je manipule mon aile de façon très, je vais dire, approximative et que je trouve une inclinaison latérale, mais que je suis un pilote qui pilote peut-être beaucoup avec le frein intérieur — donc si je vole vers la droite, le frein droit — et que je remarque que l'aile, que nous sommes dans une zone de thermique où une montée plus forte nous atteint. Alors, ça atteint d'abord l'aile située le plus bas, c'est-à-dire toujours l'intérieur du virage. Maintenant, tu veux remettre l'aile dans une position neutre. Et parfois, on doit aussi le laisser se produire. Il y a des situations où il est nécessaire de repartir sur un nouveau cercle.

[01:28:17] Et là, beaucoup font simplement l'erreur. Ils veulent absolument garder cette aile avec ce rayon de courbure serré. Et là, on a exactement deux possibilités.

[01:28:28] Lâcher le pied, comme on vient de le dire pour le transfert de poids, mais bien sûr, à un moment donné, appuyer aussi sur le frein intérieur. Et là, les parapentes sont naturellement sujets au décrochage assez rapidement. Et on revient alors exactement au point de la technique de vol. Si je suis un pilote qui pratique le transfert de poids, comme on vient de le voir, alors je n'ai aucune chance de rester vraiment fermement dedans avec le poids, mais ça va me ramener brièvement dans une position neutre. Comme je suis un pilote qui varie aussi beaucoup les rayons de courbure avec le frein extérieur et qui ne tire pas sur le frein intérieur, je suis loin du décrochage. Je me retrouve brièvement, pour une seconde ou deux, en vol droit et je relance le cercle.

[01:29:17] C'est alors un style de vol sûr. Et on n'a pas non plus à s'inquiéter pour...

[01:29:21] **Lucian Haas:** ... un décrochage. Ça veut dire que tu règles en gros une inclinaison et que tu verrouilles ton frein intérieur en grande partie à cette position et que tu te dis : là, je n'ai plus besoin de tirer plus fort, soit je peux relâcher le frein extérieur pour resserrer le rayon, soit je peux remettre plus de pente. Ou alors, c'est juste que la thermique est si forte que je corrige un peu pour redresser, jusqu'à ce que ça passe à nouveau, et là je continue de centrer.

[01:29:44] **Achim Joos:** Exactement. Donc les rayons de courbure sont réglés quand j'ai le sentiment d'être vraiment au bon endroit pour le moment, et sinon, on ajuste. Et c'est comme ça que, quand on regarde des pilotes très expérimentés dans une zone thermique, c'est vraiment intéressant de voir à quel point il y a d'ajustements. Et surtout, on remarque la vitesse du vent, donc le vent devient généralement plus fort pour nous en parapente. Les jours thermiquement bons avec vraiment très peu de vent deviennent, selon moi, clairement moins fréquents. Et c'est pour autant plus important de comprendre d'où vient le vent, où je devrais me trouver dans la thermique, comment je devrais recentrer pour ne pas être régulièrement

[01:30:34] ... d'être expulsé de la thermique. Et par conséquent, le sujet du transfert de poids, du jeu sur le frein extérieur, est important d'une part pour pouvoir maintenir les rayons de courbure avec des taux de montée constants et bons, mais aussi pour être prêt à lutter un peu contre le vent de temps en temps et à repositionner les cercles.

[01:30:57] **Lucian Haas:** Y a-t-il des situations où tu déplaces le poids vers l'extérieur ?

[01:31:00] **Achim Joos:** Oui, le poids ou plutôt, pour moi, c'est le côté extérieur, avec ma technique où je ramène pratiquement juste l'épaule en arrière et je m'assois de manière neutre dans le court-bras, tout en ramenant aussi le bassin un peu vers une position neutre. Je fais ça quand je...

[01:31:22] ... quand je suis peut-être un peu trop paresseux pour travailler avec le frein extérieur tout le temps. Parce que c'est exactement le même, quasiment le même effet, que je prenne plus de traction sur le frein extérieur ou que je le fasse, enfin, je fais ça au moment où je remarque que l'aile veut prendre de l'inclinaison transversale. Enfin, là où j'ai trouvé mes positions et je remarque que l'aile, c'est souvent le cas quand le plan devient brièvement un peu plus faible en montée. Ou quand on arrive dans la section de centrage en vent arrière, où l'aile veut un peu abaisser le bord d'attaque, où l'aile extérieure commence un peu à vouloir accélérer vers le sol avec le bord d'attaque, on peut réguler via le frein extérieur ou simplement en mettant brièvement un peu plus de poids sur le frein extérieur.

[01:32:10] Mais c'est un moment très court et on est déjà de nouveau dans le transfert de poids vers le sens de rotation. Donc

[01:32:19] **Lucian Haas:** volontiers avec beaucoup de sensibilité. Oui. Est-ce qu'on reconnaît le bon pilote au vol en thermique, tu dirais ?

[01:32:29] **Achim Joos:** Je pense qu'on reconnaît un bon pilote dans tous les domaines au fait qu'il est en sécurité. Donc, je préfère les pilotes qui ne font pas de vols de longue distance, mais qui maîtrisent leur aile au décollage, à l'atterrissage et en vol. On voit qu'ils sont en sécurité. J'ai plus de respect pour eux que pour quelqu'un qui déploie son parachute quatre fois par an et vole des triangles de 200 ou plus. Je pense que le bon pilote, c'est avant tout quelqu'un qui est en sécurité. Quelqu'un qui a bien compris son parapente aura aussi peu de mal avec la thermique avec le temps. Et on reconnaît aussi un bon pilote par sa capacité à...

[01:33:14] sentir la masse d'air et piloter une aile vers la bonne masse d'air, tout en l'exploitant au mieux là-bas.

[01:33:24] **Lucian Haas:** Dans la perception générale, le bon pilote, du moins au début, on regarde souvent ça sous l'angle des points XC comme critère, parce qu'on ne connaît pas d'autre étalon. Qu'est-ce qui définit un bon pilote ? Si quelqu'un peut dire : « J'ai déjà fait 50 ou, à un moment donné, 100 ou quoi que ce soit ». Ça compte alors, il a atteint un certain statut. Plus ou moins.

[01:33:48] Tu viens de dire que tu recherches surtout les beaux moments du vol, beaucoup de Hike and Fly et des choses du genre. Selon toi, comment peut-on faire comprendre aux gens ou aux pilotes qu'on peut définir le vol différemment, pas comme une compétition ou une volonté d'être le meilleur ? Comment amener les gens à ne plus se dire : « À la fin de la journée, je vais regarder le XC-Cup ou autre chose et voir que l'autre a volé deux kilomètres de plus », mais à comprendre qu'il s'agit vraiment de son propre vécu, peu importe le score final.

[01:34:29] **Achim Joos:** Oui, pour ma part, ce serait mal si je m'opposais complètement à la comparaison et à la mesure sportive, parce que je viens exactement de ce milieu et que j'en ai, pour ainsi dire, pris mes revers. C'est peut-être pour ça qu'il me semble si facile de dire maintenant que je n'en ai plus du tout besoin. Et j'ai beaucoup plus de plaisir à aller voler avec un groupe ou avec des amis et à faire un beau vol. Et je peux dire, en planeur, il y a deux jours encore au

Unternberg, le soir en planeur, c'était l'un de mes plus beaux vols de cette année, parce que c'était tout simplement du vol "bien-être", une air douce comme du beurre, c'était génial, je pouvais admirer le paysage,

[01:35:17] Regarder. Et je me suis dit : ah, c'est cool de pouvoir habiter dans cette belle région. C'est génial. Et je ne veux pas dire qu'il est faux en général de se mesurer avec des points XC. Chacun devrait le faire pour soi-même.

[01:35:33] pouvoir simplement répondre par "oui" à la question que l'on se pose à soi-même. Est-ce que la façon dont je pratique ce sport me procure vraiment du plaisir ? Est-ce que je me sens bien, est-ce que je me sens en sécurité, est-ce que je termine la saison avec un bilan positif et de bons souvenirs ou pas ? Et surtout, je le fais pour moi, car il faut que tout le monde, même ceux avec des points XC, le comprennent : les projecteurs des médias ne sont pas braqués là-dessus. On le fait pour soi-même, pas pour des sponsors, pas pour obtenir une décoration d'État un jour, mais pour soi-même. Et si on prend du plaisir dans ces procédures, dans cette compétition, si ça nous motive à devenir un meilleur, enfin, un pilote plus sûr, super, alors on y va.

[01:36:21] Mais si ça vient plus de cet effet là, pour être quelqu'un comme tu viens de le dire, ou pour se montrer un peu plus courageux dans son propre site de vol, là ce ne serait pas ma définition du plaisir de voler et de la joie de voler, parce qu'on peut aussi avoir énormément de plaisir en vol de pente et en profiter. Et puis c'est totalement égal, ça fait aussi plaisir de se sortir d'une situation en vol de pente qui n'est pas si belle, qu'on remet peut-être même en question sur le moment, et puis on arrive plus tard le soir après un long vol dans de l'air plus calme et on sait alors pourquoi ça en valait la peine. Tout va bien. Mais avec ce sport, on ne gagne pas d'argent avec, on en dépense même, on n'obtient pas de reconnaissance sportive extérieure, qui en mérite certainement pas mal,

[01:37:17] ça passe, je pense, exclusivement par ce qui me procure personnellement le plus de plaisir, avec quoi je me sens bien, avec quelle expérience je me retrouve le soir avec ma bande ou même seul sur le canapé en me disant : c'était une journée de dingue. Et une journée de dingue, c'est en fait toujours quand on s'est déplacé dans son cadre, quand on s'est senti bien, et pas en étant en permanence sur cette limite du « Oh, là, ça pourrait devenir dangereux », dans de longues sessions.

[01:37:47] **Lucian Haas:** J'ai fait un podcast récemment avec Eki Maute et on a abordé un sujet similaire.

[01:37:54] Et il a aussi dit que, oui, un moniteur de vol est en fait quelqu'un qui inculque une certaine idée du vol à ses élèves, et avec ça, il dit : « ce semis va maintenant germer ». Est-ce que c'est ce que tu vois avec ton école de vol Freiraum, où tu as plutôt cette idée, bien sûr à partir de ton propre parcours, mais en fait, que le vol actuel n'est pas tant axé sur la performance que sur l'expérience, disons, que même les gens qui sortent de chez toi à la fin, tu vois, parmi eux, les moins nombreux auront aussi de l'intérêt pour la compétition, parce que j'ai aussi inculqué une autre idée chez eux ?

[01:38:33] **Achim Joos:** La plupart, enfin vraiment très peu, s'intéressent au vol en compétition ou souhaitent participer à des compétitions de vol. Pourtant, c'est comme tu l'as dit tout à l'heure, quand dix personnes viennent vers nous, il y a dix caractères différents. Et on essaie vraiment de planter cette graine, enfin de transmettre une philosophie du vol, et chez nous, elle est à des années-lumière de l'ambition de performance et de la comparaison ; elle a très clairement ce côté : « Hé, amusez-vous, entraînez-vous, devenez plus sûrs, sentez-vous mieux ». Ces facteurs sont la prémisse absolue. Et de ce point de vue, je pense qu'il est absolument important d'avoir et de proposer une philosophie du vol au sein de son école de pilotage.

[01:39:23] Mais si elle est acceptée, perçue et pratiquée de cette manière, cela appartient à chacun. Et il n'est certainement pas garanti que cela réussisse à tous les coups. On le voit bien. Malgré tout, nous avons fait de notre mieux pour transmettre à chacun, sur le plan de la formation technique, tout ce qu'il faut pour qu'il puisse voler le plus en sécurité possible.

[01:39:50] Mais beaucoup de gens, qui ont des tempéraments différents, certains se rendent compte très précisément qu'ils doivent encore ajuster un peu les choses, s'améliorer pour se sentir plus à l'aise et plus en sécurité, et pour pratiquer ce sport comme je l'imagine mentalement. Et d'autres doivent peut-être suivre un chemin plus difficile, parce qu'ils abordent les choses de manière très ambitieuse dès le début, avec peut-être une confiance en soi un peu excessive, et doivent espéranssement remarquer, sans passer par des expériences trop désagréables, ah ok, oui, si...

[01:40:31] Le parapente prend du temps à apprendre. On dit toujours que si on a de la chance, les trois premières années, quand on pratique régulièrement, sont de pures années d'apprentissage. On débute et on a besoin de temps. Il vaut mieux parfois s'abstenir plutôt que de se forcer à traverser des situations difficiles ou stupides. Parce que pour tout le monde, jusqu'à présent, il ne suffit même pas d'avoir un accident mineur. Cette expérience négative reste gravée et fait reculer beaucoup de gens. Et ceux qui abordent les choses avec un peu plus de retenue, ils apprennent souvent plus vite.

[01:41:12] **Lucian Haas:** Même avant le grand boom du Hike-and-Fly, qui a été encore nettement accentué par le Covid et tout ça, tu as déjà misé très tôt sur le Hike-and-Fly en tant qu'école de vol, en disant qu'on propose ce genre de tours et autres. Est-ce que tu dirais que ce "hike", c'est-à-dire la montée à la montagne avant le vol, enlève automatiquement un peu cette envie de performance, parce qu'on se dit qu'on a déjà atteint un sommet aujourd'hui ? Et que le simple fait de ne faire que glisser vers le bas, c'est déjà quelque chose. Est-ce que ça permet vraiment de se construire quelque chose pour soi ou simplement de réorienter son focus ?

[01:41:53] **Achim Joos:** Absolument. Et je le vois aussi quand je suis avec les groupes. Pour les séminaires de thermique et de cross-country, c'est très difficile, presque impossible, que tout le monde soit assis à table le soir avec le sourire, ce qui est pourtant notre objectif. C'est ce qu'on veut. Que tout le monde soit satisfait et dise : c'était super. Alors là, il faut vraiment une météo parfaite pour que ce soit possible. Pourquoi ? Parce qu'on se compare les uns aux autres. Surtout en cross-country. Ah, je me suis fait avoir. La majeure partie du groupe est allée plus loin. Il n'y en a que quelques-uns qui disent quand même : c'était génial, c'était super.

[01:42:39] Quand on est avec des groupes de Hike-and-Fly, tout le monde est là après le vol, avec le sourire aux lèvres, et dit que c'était génial. Pour la montée, ça tient aussi à la façon dont on gère les choses, mais il n'y a pas de comparaison de performance. Il ne s'agit pas de savoir qui est le plus rapide, mais de monter ensemble. Et en haut, chacun a déjà ressenti son propre sentiment de "cool". C'est agréable. Et là, un certain calme s'installe. Le vol qui suit est alors simplement une récompense, mais on n'est plus dans cette idée de s'être épuisé pour monter jusqu'en haut pour faire du cross-country. Et puis, il y a ce petit frisson dans l'air. Parce que maintenant, il faut d'abord que ce...

[01:43:24] Il faut encore fournir la performance. Il faut encore fournir la performance, exactement. Et c'est ce que j'aime tant dans le Hike-and-Fly. Le Hike-and-Fly n'exclut pas tout le reste. Un long vol en thermique est possible. Un long vol de distance est aussi possible. Tout est possible. Mais personnellement, dans ma tête, le Hike-and-Fly est tout simplement prédestiné, bien sûr aussi en automne avec ces descentes de plaisir, où l'on se réjouit peut-être encore un peu de ces minutes supplémentaires en thermique. Oui, j'aime simplement ça. Et j'ai aussi l'impression que ce type de vol apporte le plus à la majeure partie de la scène du parapente. Et ce secteur ne cesse de croître. Donc ce Hike-and-Fly, comme tu l'as dit tout à l'heure, était...

[01:44:10] Au début, on l'a vraiment intégré à la szko?a de vol. Et je me rappelle exactement que beaucoup se sont même moqués, en disant : « Ah, donc là, on monte un peu en montagne et ça marche ? » Mais pour moi, ça a toujours été... Oui, la variante par excellence, elle a été intégrée au programme par pure conviction. Et c'est beau de voir que c'est maintenant totalement arrivé dans la scène du parapente, mais aussi dans les circuits de parapente guidés.

[01:44:46] **Lucian Haas:** La scène du parapente serait-elle mieux lotie sans les remontées mécaniques ? Je

[01:44:50] **Achim Joos:** Je pense que c'est une bonne chose qu'il y ait les deux. Et dans l'idéal, cela permet aussi de séparer un peu les flux de pilotes. L'idéal serait que, dans une mesure plus regroupée, bien sûr... Évidemment, sans les remontées mécaniques, il y a toujours plus de monde, que ceux qui vont voler avec cette variante de vol ont tout à fait le droit, et les pilotes de Hike-and-Fly, bien sûr dans le cadre de ce qui est autorisé et de ce qui est bon pour la discipline, donc en respectant évidemment les règles là-bas, se tournent davantage vers le Hike-and-Fly et se répartissent mieux.

[01:45:36] Ce serait le cas idéal, cette répartition. On l'a malheureusement vu, on l'a vu pendant la période Corona, qu'il y avait souvent énormément de monde sur des sites précis et que ça finissait par...

[01:45:48] **Lucian Haas:** parfois, c'était trop. Parce que ce sont souvent les sites les plus accessibles, où on peut monter rapidement ou quelque chose comme ça, et on se dit que ça passe, et puis ça sature tous les parkings et les gens sur place ne sont plus du tout amusés par tout ce qui arrive avec les parapentistes là-bas. Oui.

[01:46:05] Alors, dans ta carrière de parapente, tu as commencé très tôt enfant, puis tu as connu d'énormes succès sportifs, ensuite tu as changé ton focus ou ta philosophie — pas la psychologie, la philosophie — du vol, en disant que maintenant, le Hike and Fly et ce type d'expérience sont prioritaires pour toi. Est-ce qu'il y a encore quelque chose où tu te dis : il y a encore un truc que je veux atteindre dans ma carrière de pilote, ou ce que signifie atteindre, enfin, où tu te dis : il y a encore un truc que je vois, là, je n'y suis pas encore ?

[01:46:42] **Achim Joos:** Actuellement, l'école de parapente me demande déjà tellement de temps que j'en suis content et que je ne vois pas la nécessité de changer les grands leviers. De ce point de vue, je pense que les choses resteront telles qu'elles sont pour le moment, ou du moins j'espère qu'elles le resteront. Ce qui me tient de plus en plus à cœur et qui a de l'importance pour moi, c'est la formation des assistants instructeurs et des instructeurs de vol. De plus en plus de personnes trouvent leur chemin vers Freiraum pour être vraiment accompagnées dans ce domaine.

[01:47:25] Je pense qu'il y a encore beaucoup à faire à ce sujet. Nous sommes dans un domaine où la voie pure via la fédération est encore trop peu importante pour vraiment insuffler de la valeur à ce secteur professionnel. Peut-être que quelque chose se présentera aussi dans ce domaine pour pouvoir faire plus, en plus ou dans le cadre de l'école de parapente. Et personnellement, je suis sûr que le parapente, que je sois activement impliqué dans l'école ou que je sois peut-être moins sollicité par l'école à l'avenir et que j'aie à nouveau plus de temps pour voler pour moi, je retrouverai mes objectifs de pilote, qui seront certainement liés à un certain investissement en temps.

[01:48:25] Et ils sont clairement dans le domaine du Hike and Fly de loisir, peut-être aussi avoir plus de temps pour faire du bivouac et ce genre de choses. Mais je n'ai rien d'extrême en tête. Donc, très clairement, davantage de pratiques de loisir de notre sport.

[01:48:47] **Lucian Haas:** Dernière question pour finir. Avant, je ne sais pas si c'est encore le cas aujourd'hui, tu étais toujours annoncé et nommé Big Bird. C'était ton surnom. D'où venait-il au juste ?

[01:49:02] **Achim Joos:** Le nom Big Bird m'a été donné, tout comme dans le domaine du vol en compétition dont nous avons parlé tout à l'heure. Grand oiseau, je ne sais même pas. Parce que tu es grand, parce que tu mesures 1,90 m ou quelque chose comme ça ? Exactement. Alors Thorsten Siegel, Thermik, oui, à l'époque dans le magazine Flying Clyde, qui existait encore à ce moment-là, l'a associé à ça, justement à cause de ma taille, donc plus de 1,90 m et du style de vol, le surnom Big Bird a été associé à ça à l'époque. Est-ce qu'il te plaisait ? Le nom ? Oui. Je n'avais aucun problème avec ça.

[01:49:47] Il était correct. Mais c'était aussi à l'époque de la scène de compétition, il ne se fait plus vraiment appeler comme ça maintenant, enfin le nom n'est plus très courant ou on ne m'interpelle plus que très rarement ainsi.

[01:50:01] **Lucian Haas:** Est-ce que tu te sens parfois comme un oiseau quand tu voles en toute liberté ?

[01:50:07] **Achim Joos:** Oui, enfin, je ne vais pas prétendre que je vole comme un, enfin, bien sûr que je ne peux pas voler comme un oiseau, mais je pense que pour la sensation de vol, carrément. Est-ce que tu aimerais être un oiseau ? Je me souviens encore très bien, enfin vraiment dans mon enfance, il y avait toujours ce rêve, en fait, un peu comme un pilote de wingsuit, bien sûr ça n'existait pas encore à l'époque, de voler en descendant les pentes, mais vraiment voler, avoir la maîtrise des choses, de ce côté-là, carrément, la sensation de vol, ou pouvoir voler comme un oiseau, ce serait évidemment génial. La seule question est de savoir si, quand on est un oiseau, on peut encore en profiter autant qu'en tant que parapentiste, car pour l'oiseau, ça fait partie du quotidien et peut-être aussi simplement de la recherche de nourriture.

[01:51:01] Je profite simplement de la liberté absolue en faisant du parapente et c'est peut-être ça qui est génial : on n'arrive pas très bien à décrire cette sensation et on n'a même pas envie de la décrire sur le moment, mais c'est juste génial, la plupart du temps. Tu es juste là, suspendu dans les airs. Je suis juste dans les airs et je profite du scénario.

[01:51:27] et surtout, parce que j'ai mis de côté cette idée de performance, c'est devenu encore plus ludique qu'avant. J'ai le temps, quand je vois une belle pente pendant un petit vol de distance où le vent est parfait sur la pente, de faire un peu de Wagga Wagga, de jouer un peu, peut-être même d'atterrir une fois.

[01:51:53] et profiter d'un instant pour admirer le paysage là-haut, puis repartir. Oui, quand on en parle, je me rends compte que c'est de la liberté pure. On peut presque faire ce qu'on veut.

[01:52:07] La liberté pure.

[01:52:08] **Lucian Haas:** Une belle conclusion. Achim, je te remercie pour cette discussion. On a fait un très beau parcours. Tu as déjà mené une vie super intéressante jusqu'ici et je te souhaite encore plein de superbes expériences de liberté pour la suite.

[01:52:20] **Achim Joos:** Merci beaucoup. Merci à toi aussi, j'ai été ravi qu'on puisse discuter.

[01:52:35] **Lucian Haas:** C'était l'épisode numéro 64 de Podz-Glitz avec Big Bird Achim Joos en conversation avec Lucian Haas. Si vous voulez en savoir plus sur les anciens succès sportifs d'Achim et son travail actuel dans son école de vol Freiraum, vous trouverez dans les notes de cet épisode sur le blog Lu-Glitz une série de liens complémentaires. Le blog de parapente Lu-Glitz, auquel appartient Podz-Glitz, se trouve sur le net à l'adresse www.Lu-Glitz.blogspot.com. Lu-Glitz s'écrit l u m o i n s g l i t z.

[01:53:09] Est-ce que cet épisode vous a plu et aimeriez-vous maintenant écouter d'autres histoires intéressantes sur l'univers du parapente ? Sur Lu-Glitz et Soundcloud, ainsi que sur les plateformes audio connues comme Spotify, iTunes, Google Podcast, etc., plus de 60 heures de discussions sur les différents aspects du parapente sont déjà disponibles. Si vous ne voulez pas manquer les prochains épisodes, vous pouvez vous abonner à Podz-Glitz directement sur votre podcatcher préféré. Podz-Glitz et Lu-Glitz sont d'ailleurs totalement sans publicité. Pourtant, je dois quand même financer mon travail d'une manière ou d'une autre. Car en tant que journaliste indépendant, j'en vis aussi. Si vous vous sentez bien informé ou bien divertie en tant qu'auditeur et lecteur, je serais ravi que vous me rendiez parfois quelque chose en tant que contributeur. Votre contribution, unique ou récurrente, est entièrement à votre discrétion.

[01:53:57] En d'autres termes, tu peux donner autant que tu veux. Pour ceux qui ne savent pas quoi choisir, je vous fais une proposition sans engagement. Que diriez-vous d'un euro par épisode de podcast et de 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 un blog Lu-Glitz, précisément sur la page Fördern. À la prochaine. Ciao. ARD Text sur commande de Funk