

Der Captain

Podz-Glidz 65 — Till Gottbrath

Published	2021-09-18
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/der-captain-till-gottbrath-podz-glidz-65
Duration	01:52:43
Speakers	Lucian Haas, Till Gottbrath
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0065-der-captain-till-gottbrath.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	29 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	3
English	30
Show notes	30
Transcript	31
Français	55
Show notes	55
Transcript	56

Deutsch

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

Show notes

Till Gottbrath war einer der ersten Gleitschirmpiloten in Deutschland. Heute führt er das Nova Pilots Team. Seine Lebensgeschichte beinhaltet so einige Abenteuer.

Till Gottbrath ist in der Gleitschirszene vor allem dafür bekannt, als PR-Experte die Gleitschirmmarke Nova ins rechte Licht zu rücken. In dieser Rolle hatte er auch maßgeblichen Anteil an der Gründung des Nova Piloten Teams.

Die Idee dahinter: Die Team-Mitglieder sollen nicht nur mit sportlichen Erfolgen, sondern auch anderen sympathischen Aktionen die Freude des Fliegens mit Nova-Schirmen, egal welcher Klasse, vermitteln.

Vom Nova Pilots Team ist Till der Captain. Er wählt maßgeblich aus, welche Bewerber ins Team aufgenommen werden. Wie das Verfahren läuft, worauf er dabei besonders achtet, welche Erwartungen Teampiloten dann auch erfüllen müssen, all das erzählt Till in dieser Folge Nummer 65 von Podz-Glitz.

Allerdings geht es im Podcast um noch einiges mehr. Till Gottbrath, Jahrgang 1960, war 1986 einer der ersten Gleitschirmpiloten in Deutschland. Und so sprechen wir auch darüber, wie sich seine und die allgemeine Fliegerei über mehr als 30 Jahre hinweg verändert und entwickelt haben.

Till hat auch abseits des Gleitschirmfliegens viele imposante Outdoor-Abenteuer erlebt. Warum ihn das Fliegen dennoch am meisten fasziniert? Hör' rein, dann erfährst Du es!

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: Drifting 2 | Artist: Audionautix

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

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

Künstler: <http://audionautix.com/>

Till ist der "Captain" des Nova Pilots Team. Er wählt maßgeblich aus, welche Bewerber aufgenommen werden. Wie das Verfahren läuft, worauf er dabei besonders achtet, welche Erwartungen Teampiloten dann auch erfüllen müssen, all das erzählt Till in dieser Folge Nummer 65 von Podz-Glitz.

- Lu-Glitz Interview mit Till zum 10-jährigen Bestehen des Nova Pilots Team (von 2016)
 - BR-Sendung Bergauf-Bergab: Mit dem Gleitschirm vom Boden- zum Königsee (Youtube)
 - Tills Beitrag in Cross Country über die Balance von Flugfreuden und Risiko (auf Englisch)
-

Links:

- Nova Pilots Team: <https://www.nova.eu/de/pilots-team/>
- Blog: <https://teamblog.nova.eu/>
- Lu-Glitz Interview: <https://lu-glitz.blogspot.com/2016/10/a-pilot-zu-sein-ist-schon-sehr-attraktiv.html>
- Facebook: <https://www.facebook.com/till.gottbrath>

- Microadventure im Rofan: <https://www.youtube.com/watch?v=CW42DaKkHdg>
- Mit dem Gleitschirm vom Boden- zum Königsee: <https://www.youtube.com/watch?v=zyTqLjNH4CY>
- Cross Country: <https://xcmag.com/magazine-articles/on-ambition-by-till-gottbrath-2/>
- Ich bin ein Schisser: <https://lu-glidz.blogspot.com/2016/03/ich-bin-ein-schisser.html>

Quelle: <https://lu-glidz.blogspot.com/2021/09/podz-glidz-65-der-captain.html>

Transcript

[00:00:11] **Till Gottbrath:** Die Entscheidung zu fliegen macht er nicht davon abhängig, dass er glaubt, dass er einigermaßen sicher rauskommt und einigermaßen sicher landen kann, sondern davon, dass er überzeugt ist, dass es ein schöner Flug wird. Da ist unheimlich viel Abstand zwischen diesen beiden Polen. Und welcher von uns Normalpiloten muss denn fliegen? Und wenn ich sage, ich mache es der schönen Erlebnisse wegen, seit sieben oder acht Jahren ist das mein Motto und seitdem habe ich ausschließlich schöne Flüge.

[00:00:48] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, der Lu-Glidz-Podcast.

[00:00:52] **Till Gottbrath:** Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens.

[00:00:55] **Lucian Haas:** Heute mit Till

[00:00:57] **Till Gottbrath:** Gottbrath und

[00:00:59] **Lucian Haas:** Lucian Haas am Mikrofon.

[00:01:04] Till Gottbrath ist in der Gleitschirmszene vor allem dafür bekannt, als PR-Experte die Gleitschirmmarke Nova ins rechte Licht zu rücken. In dieser Rolle hatte er auch maßgeblichen Anteil an der Gründung des Nova-Piloten-Teams. Die Idee dahinter, die Teammitglieder sollen nicht nur mit sportlichen Erfolgen, sondern auch anderen sympathischen Aktionen durchführen. Und die Freude des Fliegens mit Nova-Schirmen, egal welcher Klasse, vermitteln. Vom Nova-Pilots-Team ist Till der Captain. Er wählt maßgeblich aus, welche Bewerber ins Team aufgenommen werden. Wie das Verfahren läuft, worauf er dabei besonders achtet, welche Erwartungen Teampiloten dann auch erfüllen müssen, all das erzählt Till in dieser Folge Nummer 65 von Podz-Glidz.

[00:01:50] Allerdings geht es im Podcast auch um noch einiges mehr. Till Gottbrath, Jahrgang 1960, war einer der ersten Gleitschirmpiloten in Deutschland. Und so sprechen wir auch darüber, wie sich seine und die allgemeine Gleitschirmfliegerei über mehr als 30 Jahre hinweg verändert und entwickelt haben.

[00:02:10] Till hat auch abseits des Gleitschirmfliegens viele imposante Outdoor-Abenteuer erlebt. Warum ihn das Fliegen dennoch am meisten fasziniert? Hör rein, dann erfährst du es.

[00:02:23] Wenn dir dieser Podcast gefällt, dann kannst du meine Arbeit daran auf unterschiedliche Weise unterstützen. Du kannst helfen, Podz-Glidz bekannter zu machen, indem du zum Beispiel in Audiokatalogen ein positives Rating hinterlässt, den Podcast in sozialen Medien verlinkst oder auch im persönlichen Gespräch mit deinen Fliegerfreunden weiterempfehlst. Natürlich kannst du Podz-Glidz und den zugehörigen Blog Looglides auch finanziell unterstützen. Denn du solltest wissen, als freier Journalist lebe ich auch von diesen Projekten. Allerdings habe ich mich bewusst gegen eine kompromittierende Finanzierung durch Werbepartner oder verdeckte Sponsoren entschieden. Stattdessen setze ich allein auf freiwillige Förderbeiträge meiner Hörer und Leser. Wie auch du ganz einfach und ohne jede Verpflichtung zum Förderer werden kannst, erfährst du auf der Website von Looglides, und zwar dort auf der Seite Fördern.

[00:03:19] Till, aus welchem Film stammt das Zitat »O Captain, mein Captain«, weißt du das?

[00:03:27] **Till Gottbrath:** Ne, aber ich habe den Spruch schon von den Jungs vom Nova Pilots Team oft gehört. Gerade vor einer halben Stunde habe ich mit Hannes Kronberger gesprochen, der auch mit sich so gemeldet hat. »O Captain, mein Captain«, ja, das ist »Club der Toten Dichter«. Hast du den mal gesehen? Ja, aber ich bin nicht dieser Cineast. Also habe ich gesehen, kann mich erinnern, ist auch abgespeichert, als hat mir gefallen. Trotzdem weiß ich

nicht mehr, um was es geht.

[00:03:50] **Lucian Haas:** Er ist so ein Lehrer, der in irgendeinem jungen Internat da rankommt und denen ein bisschen das freie Denken im Grunde näherbringt. Mhm. Und dann aber mit dem ganzen anderen normalen Establishment von dieser sehr traditionsreichen Schule dann ziemlich aneckt. Aber es gibt dann halt die Szene, wo der Lehrer am Ende von der Schule verwiesen wird, aber die Schüler trotzdem noch zu ihm stehen und dann alle dann einer nach dem anderen quasi, wo er gerade den Klassenraum verlassen muss, auf die Tische steigen und dann sagen »O Captain, mein Captain« und einfach sagen »So, wir stehen hier zu dir« oder sowas.

[00:04:27] **Till Gottbrath:** Wirst du gerne Captain genannt? Da habe ich noch nie drüber nachgedacht. Es hat sich halt so ergeben. Also ich sehe das eher halt lustig. Also ursprünglich war ich nicht der Team Captain, sondern ich kümmere mich um die Piloten. So hat es der Wolfi gesagt. Kümmere dich darum. Mach du das.

[00:04:47] **Lucian Haas:** Wolfi ist der damalige Chef von Nova, der gesagt hat, du sollst jetzt das Nova Pilots Team managen. Genau. Wie kam dann dieser Begriff Captain überhaupt? Hast du den eingeführt? Ja.

[00:05:02] **Till Gottbrath:** Das war irgendwann halt mal da einfach. Keine Ahnung. Also wer das sehr oft gebraucht hat, war der Rinaldo aus Italien. Da war ich dann der Capitano. Und dann war das halt auch zu Jürgen Klinsmann Zeiten war ja auch der Capitano irgendwie mal so ein Begriff. Und dann kam es halt zum Captain. Also ist halt so.

[00:05:25] **Lucian Haas:** Wie kam es damals eigentlich dazu, dass überhaupt dieses Nova Team gegründet wurde? Also Nova Pilots Team?

[00:05:33] **Till Gottbrath:** Das ist ja im Prinzip ein Stück längere Geschichte. Für alle, die es nicht wissen. Ganz früher war Nova im Gleitschirm-Weltcup die absolut führende Marke. Also da gab es auch Zeiten, wo alle anderen Hersteller zusammen weniger Punkte in der Konstrukteurswertung hatten als Nova. Das

[00:05:53] **Lucian Haas:** war Anfang der 90er sowas.

[00:05:55] **Till Gottbrath:** Genau, ja. Und es war auch so, dass die Range der einzelnen Gleitschirmhersteller so klein war, dass an und für sich im Wettkampf wurde der neueste Schirm geflogen. Und wenn mit dem Modell aus dem Vorjahr nicht zu viele Leute abgestürzt sind, dann wurde das zum Breitenschirm oder Schulschirm. Also da gab es ja nicht irgendwie ABCD und CCC, sondern was man vertreten konnte, da hat mal jeden drunter gehängt. Und außerdem war es auch so, dass man als Pilot ja überhaupt Airtime haben wollte. Und wenn du nicht einen halbwegs guten Schirm hattest, dann standest du halt so schnell wieder am Boden. Also da ist damals eigentlich so ungefähr jeder Hochleister geflogen, weil es gab eigentlich nur Hochleister.

[00:06:37] **Lucian Haas:** Weil es immer die Schirme waren, die am höchsten leisteten. Deswegen hießen sie dann auch Hochleister so ungefähr. Ja,

[00:06:42] **Till Gottbrath:** genau. Also es waren halt die, die am besten gingen. Und die hat halt jeder haben wollen.

[00:06:46] **Lucian Haas:** Aber hatten trotzdem nur eine Gleitzahl von 1 zu 4, 1 zu 5, 1 zu 6 am Anfang? Mein allererster

[00:06:51] **Till Gottbrath:** Schirm hatte 1 zu 3, 86 oder 87. Und dann ging es halt so Stück für Stück aufwärts. Ja und dann kam halt so die Phase, als wo wir bemerkt haben, dass die ganze Wettkampfszene sich sehr stark von der breiten Masse der Piloten entfernt. Die Schirme wurden immer abgehobener, immer unfliegbarer. Und das Interesse auch an der klassischen Wettkampffliegerei hat im gleichen Maße nachgelassen. Wir haben damals halt gesagt, jetzt fragt mal jeder bei sich zu Hause im Club rum, wer ist ein deutscher, österreichischer, schweizer Meister, wer ist Weltmeister? Und niemand hat es gewusst. Also das Interesse war jetzt nicht so groß. Und genauso ist auch, ich wage mal zu behaupten, dass es jetzt nicht so viele Leute gibt, die, wenn jetzt Ferrari Weltmeister wird bei der Formel 1, dass sie deswegen einen Ferrari kaufen.

[00:07:42] Also das ist irgendwie eine völlig andere Szene. Und gleichzeitig ist halt dieses, das Streckenfliegen kam halt auf. Mit damals dann die ersten GPS-Geräte, wo halt die Einstiegshürden einfach kleiner waren. Du musstest nicht mehr mit der Kamera irgendwelche Sektoren ausbestimmen. Du musstest nicht mit bestimmten Winkeln fotografieren und

dabei die Steuerleinen auslassen und dich damit rumärgern. Du bist einfach geflogen und hast es hochgeladen. Und du musstest dich ja auch nicht mit dem Rest der Welt vergleichen, sondern wir Kampenbahnflieger konnten uns mit anderen Leuten an der Kampenbahn vergleichen. Also die Einstiegshürde war niedriger. Und halt auch so, wenn man sich vergleichen will, dann konnte man sich eben mit seinesgleichen vergleichen. Und als dritter Faktor kam dazu, dass wir damals gemerkt haben, dass man beim Streckenfliegen auch mit einem niedrigklassigen Schirm eigentlich sehr erfolgreich fliegen kann.

[00:08:34] Und das hat uns dazu bewogen, ein Team zu gründen, was sich eigentlich von den klassischen Teams grundlegend unterschieden hat. Weil bisher war das wirklich so wie Formel 1 fahren. Also du hast ja auch die besten Piloten sozusagen eingekauft und die mussten dafür sorgen, dass du Weltmeister wirst, weil dann war dein Schirm der coole Schirm. Und da haben wir, also wir betrachten, also ich glaube 2006 haben wir mit dem Pilotsteam angefangen, also hier ist schon eine Weile her. Damals wie heute betrachten wir unsere Teampiloten jetzt nicht vorrangig als Leute, die mit Leistung brillieren. Also wenn sie es tun, ist es natürlich sehr nett. Aber es geht nicht darum, auf Gedeihen verderbt der Beste zu sein, sondern es geht vor allem darum, den Spaß am Fliegen zu vermitteln, andere mitzureißen und die Marke Nova als sympathische Marke nach außen zu reißen.

[00:09:25] Und das kann auch sein, wir haben auch Teampiloten, die sind Teampiloten, weil sie halt Videos machen. Der Nächste ist auf Social Media aktiv, der Übernächste hält regelmäßig Vorträge oder whatever. Und so gesehen führen also viele Wege nach Rom oder ins Nova Pilots Team. Es geht nicht nur über Leistung.

[00:09:44] **Lucian Haas:** Das heißt, du hast gesagt 2006 wurde das gegründet. War das denn so was ganz Schnelles? Wurde das so spontan, wir machen das mal? Oder war das so ein Prozess, wo du sagst, okay in den 90ern waren diese riesen erfolgreichen Jungs, das ließ immer mehr nach und dann fingen wir mal an, so langsam drüber nachzudenken und dann irgendwann sagt man, lass uns das mal probieren. Oder ist das eher aus einer Laune heraus entstanden?

[00:10:06] **Till Gottbrath:** Nee, es war sicherlich keine Laune. Also es war schon eine strategische Entscheidung zu sagen, wir bauen keine Wettkampfschirme mehr. Wir verabschieden uns komplett von der Szene, weil da wusste man sehr genau, wie viel Geld man da reinsteckt. Also die Piloten, die wurden halt rund um die Welt geschickt, die haben die Tickets bezahlt bekommen, die haben auch Geld dafür bekommen. Und wenn sie erfolgreich geflogen sind, haben sie dafür nochmal Geld bekommen. Und auch die Preisgelder waren damals lukrativ. Der Toni Bender hat mir mal erzählt, das war also wirklich, mein Gleitschirmfliegen war damals halt irgendwie so mega cool und mega anders. Da hat wirklich Geld eine Rolle gespielt. Und da die Entscheidung zu treffen, sagen wir, das bringt eigentlich nichts mehr, wenn man sich da engagiert, das war eine strategische Entscheidung. Aber es war jetzt nicht so, dass wir zusammengesessen haben und dann abgestimmt haben und dann gesagt haben, okay, jetzt Schluss damit und jetzt dafür alle Anstrengungen auf das neue Pferd gesetzt, sondern es war schon auch ein Prozess.

[00:11:02] Und wir haben auch klein angefangen. Also am Anfang waren wir einige wenige ausschließlich deutschsprachige Piloten. Also Deutschland, Österreich, Schweiz, Südtirol. Und dann, als es dann einigermaßen lief, haben wir es dann immer erweitert. Und dann kamen dann irgendwann die Juniors dazu und dann halt das Flachlandteam in Deutschland. Und die Franzosen haben rein sprachlich bedingt schon so eine gewisse Selbstverwaltung auch. Also das ist wie so ein Unterteam. Und halt letztes Jahr das Climb & Fly Team, nachdem wir mit DoubleSkin und Bantam halt zwei Schirme haben, die sich speziell dafür gut eignen. Also das ist so eine Evolution.

[00:11:38] **Lucian Haas:** Stammt denn diese Ur-Idee von dem Pilots-Team, stammt die von dir oder wie kam die zustande?

[00:11:43] **Till Gottbrath:** Pah, das kann ich nicht mehr nachvollziehen. Ich meine, damals waren das, wie gesagt, Wolfi Lechner und der Hannes Papesch war damals noch an Bord. Und wir einfach so, immer schon zum inneren Kreis gehörte. In Sachen Sales war das Sylvain in Frankreich, Urs Harri in der Schweiz und Robert Kleinheinz in Deutschland. Und irgendwie haben wir das wahrscheinlich mehr oder weniger gemeinschaftlich ausgebrütet. Aber ich kann nicht nachvollziehen, wer die Idee hatte. Also ich könnte mir vorstellen, dass ich es war, aber ich würde mich nicht darauf versteifen wollen. Ist auch wurscht. Hauptsache die Idee

[00:12:21] **Lucian Haas:** war gut. Ja, die Idee war gut, weil ihr habt ja damit schon ein gewisses Renommee aufgebaut. Aber war denn auch von Anfang an so die Grundidee da, lass uns so ein Pilots-Team machen. Wir holen uns gute Piloten da rein, um das dann auch quasi wie als Marketing-Aushängeschild zu haben, in der Form, dass man sagt, wunderbar, die fliegen jetzt mit unseren Schirmen und wir zeigen einfach, man kann auch mit unseren normalen 1 bis 2er damals am Anfang und dann irgendwann die B-Schirme und sowas, man kann da mit weite Strecken fliegen. Und das einfach so quasi als gutes Marketing-Instrument eigentlich auch einzusetzen.

[00:12:56] **Till Gottbrath:** Ja, klar. Also ich meine, das spielt sicherlich eine Rolle. Also was auch noch vielleicht zu erwähnen ist, wenn man schaut, dass der DHV jedes Jahr ungefähr 2000 neue Pilotenlizenzen ausstellt. Derzeit sogar, glaube ich, noch mehr. Es wächst ja wieder ein bisschen. Aber gleichzeitig die Zahl der aktiven Piloten eigentlich relativ gleich bleibt. Das heißt, wir haben genauso viel Newcomer wie Aufhörer. Dann fragt man sich natürlich auch, warum hören die auf? Da können halt private Sachen eine Rolle spielen, wie was weiß ich, einen neuen Job haben, nicht mehr so viel Zeit haben, Mutter werden, Vater werden. Ich glaube auch, dass durchaus eine nicht unbeträchtliche Zahl von Leuten aufhört, weil sie die Erfahrung, einfach schlimme Erfahrungen in der Luft gemacht haben, mit gleichzeitig völliger Kontrollverlust, Todesangst und auch nicht wissen, was jetzt eigentlich mit einem passiert.

[00:13:53] Und früher war es halt auch so, wenn man cool sein wollte, dann musste man halt einen Hochleister fliegen. Und ich kann mich auch erinnern, bei mir war das so mit dem Mambo Mentor 1, also 14, 15 Jahre, dass ich als Streckenflieger gemerkt habe, dass ich mit einem niedrigklassigeren Schirm, mit meinen Fähigkeiten weiterfliegen kann, als mit einem höherklassigeren Schirm. Weil der höherklassigere Schirm von mir so viel Aufmerksamkeit für sich selbst verbraucht hat, dass ich dann irgendwann taktisch einen Fehler gemacht habe und am Boden stand. Und es war auch deswegen unsere Intention, ich sag mal, für die soziale Akzeptanz des normalen Schirmfliegens zu sorgen. Dass du nicht mehr irgendwo landest und dann guckt dich einer von oben herab mit seiner Sichle an, na Kleiner, da dürftest du heute auch mal mitspielen, sondern du landest mit deinem Mentor neben dem und der erachtet dich als seinesgleichen, weil er weiß, vielleicht bist du 180 geflogen, eher nur 150 mit seiner Reise.

[00:14:51] Und das war schon auch so ein Stück weit, also aus der Sicht des Verkaufs heraus, dafür zu sorgen, dass die Leute vielleicht sich trauen oder halt es auch cool finden, mit einem Schirm zu fliegen, der ihren Fähigkeiten entspricht und nicht danach zu trachten, sofort oder schnellstmöglich C, D oder sonst irgendwas zu fliegen. Und es gibt mittlerweile auch eine Reihe von sehr, sehr guten Piloten, die sagen, natürlich ist das Handling von einem C - und D-Schirm irgendwie schon cool, also es gefällt mir auch, das ist irgendwie wie Skifahren mit frisch geschliffenen Kanten oder frische Reifen auf dem Auto, das ist schon geil. Aber für mich hat sich nichts daran geändert, dass ich mit einem HIB-Schirm, also ein Mentor, der Mentor fordert von mir so viel, dass ich auch während 10 Stunden Fliegens

[00:15:39] mich nicht um den Schirm kümmern muss. Der ist einfach da, der fliegt. Und diese Erkenntnisse haben mittlerweile eine ganze Menge Leute, wobei sich das offensichtlich von Gebiet zu Gebiet unterscheidet, und auch von Land zu Land. In Asien zum Beispiel ist dieses, ich will jemanden darstellen, ich will richtig dabei sein, also die machen einen Schein und kaufen sich sofort danach einen Hochleister und sind dem absolut nicht gewachsen. Also nicht alle, aber das und auch, also da sind die Märkte unterschiedlich weit entwickelt. Auch in Italien habe ich den Eindruck, dass tendenziell sehr viel mehr hochklassig geflogen wird als hier bei uns. In Deutschland, Österreich, Schweiz ist das alles irgendwie ein Stück geerdeter und ich habe nicht mehr den Eindruck, dass mich irgendeiner von oben herab anschaut, weil ich nur einen Mentor fliege.

[00:16:25] **Lucian Haas:** Es gibt ja genug Beispiele mittlerweile von Flügen, wo Leute wirklich mit Low Base oder High Base, auf jeden Fall mit B-Schirmen, wirklich sehr weit geflogen sind und genauso weit geflogen sind und über 300 Kilometer und sonstiges, wo du sehen kannst, okay, da ist der Unterschied zum Hochleister eigentlich zumindest in der Leistung, die am Ende dabei raussteht, gar nicht mehr gegeben.

[00:16:48] **Till Gottbrath:** Ja, wobei das hat sich in den letzten Jahren auf jeden Fall wieder ein bisschen verändert. Ich meine, wenn du wirklich richtig weit fliegen willst, dann musst du halt lang fliegen und solltest halbwegs schnell fliegen. Aber an den Tagen, die das Potenzial haben, dass man 200 oder 250 plus fliegen kann, da geht es in der Luft halt schon auch zur Sache. Und das ist dann plötzlich, ich habe es zum Spaß mal als Mentortage bezeichnet, wenn plötzlich die Hochleister gar nicht mehr so viel schneller unterwegs sind, weil sich nämlich die viele Piloten dann doch nicht

mehr trauen, ins Gas zu steigen. Wenn du im Mentor halt immer noch einfach halt gib ihm und plötzlich sind die Unterschiede nicht mehr so groß. Allerdings werden halt die modernen Zweileiner immer beherrschbarer und es gibt auch immer mehr Piloten, die in der Lage sind, die Dinge halt 10 Stunden lang zu knüppeln oder länger noch.

[00:17:40] Und das sind dann halt die Zombies dieser Welt und die Lex Robes dieser Welt, die dann halt oder die ganzen Franzosen, die einfach eine völlig neue Dimension aufmachen, wo du halt mit einem Mentor, auch wenn du noch so gut bist, nicht mehr hinterher kommst. Weil wenn du an so einem guten Tag mit einem Hochleister in der Lage bist, den 10, 11 Stunden zu fliegen und dabei ins Gas zu steigen, dann ist der Unterschied schon gewaltig. Das muss man ganz nüchtern sehen. Weil

[00:18:06] **Lucian Haas:** die einfach im Gas so viel besser gleiten und man dann wirklich einen Nachteil hat dann. Die

[00:18:10] **Till Gottbrath:** großen Unterschiede sehe ich im beschleunigten Gleiten. Die absolute Gleitleistung wird meiner Ansicht nach völlig überbewertet. Also wir schauen uns immer wieder Tracks an, wo wir, also das animierst, halt irgendwie auf Ivory oder wie das heißt und dann schaust du, wie hoch fliegt der weg, wie hoch fliegt der weg. Da muss ich sagen, dass selbst mittlerweile ein AONIC, also als High-A-Schirm, so unglaublich gut fliegt und unglaublich gut leistet, dass die meisten Leute wahrscheinlich, wenn sie es direkt vor sich sehen, sagen, gibt es doch gar nicht. Aber wenn du dann halt beim AONIC ins Gas steigst, dann ist der Beschleunigerweg nur wenige Zentimeter und sofort ist Roller auf Roller. Und es geht halt nicht weiter. Aber deswegen ist es ja ein A-Schirm. Also wenn das Ding richtig schnell wäre, dann würde so eine Dynamik aufbauen, dass er im Fall von einer Störung halt eben kein A-Schirm mehr wäre.

[00:19:00] Also wird er kastriert.

[00:19:02] Und das Gleiche ist bei den B-Schirmen. Also ich denke auch, dass es etliche Schirme gibt,

[00:19:08] die schneller fliegen könnten, wenn einfach der Beschleuniger das erlauben würde. Aber dann wäre es halt eben auch kein B-Schirm mehr.

[00:19:16] **Lucian Haas:** Ja, weil mit der Geschwindigkeit natürlich die zusätzliche Dynamik dann da reingeht. Genau. Vielleicht können wir über die Schirmtypen und wie das Fliegen damit ist, nachher noch mal ein bisschen genauer drüber reden. Ich will noch mal kurz bei den Teampiloten beziehungsweise bei dem Pilotsteam bleiben. Am Anfang, als du sagtest, ja okay, wir haben uns das so vorgestellt, wir wollen das jetzt umstellen, war es da eigentlich schwierig, Piloten für das Pilotsteam zu finden? Also musste man die überzeugen zu sagen, passt mal auf, ihr sollt jetzt mit unseren B-Schirmen fliegen, wo die vielleicht mit höherem Anspruch und aus anderer Denke noch heraus sagen, wir würden lieber Hochleister fliegen, Nova, was zahlt zu mir, dass ich jetzt auf einen Mentor oder damals Mambo oder was auch immer umsteige?

[00:19:56] **Till Gottbrath:** Also bezahlt wird sowieso keiner. Die kaufen sogar alle ihre Schirme bis heute. Und wir haben ganz bewusst uns nur an Leute gewandt, die sowieso schon Nova geflogen sind und vielleicht auch bereits erkannt hatten, dass sie halt mit so einem B-Schirm verdammt oder halt damals eins bis zwei verdammt weit fliegen können. Und daraus ist dann so eine Eigendynamik entstanden. Und da ist dann halt die beiden Schweizer, Marcel Dettling und Adrian, ist der Adrian weiter? Oh, wie peinlich. Auf jeden Fall sind die beiden innerhalb von zwei Tagen, haben sie die ersten 200 Kilometer FAI-Dreiecke im Wallis geflogen. Und das war halt so wie, boah, als auf 100 Meter zum ersten Mal einer unter zehn Sekunden gelaufen ist. Es war einfach so ein Donnerhall, genauso wie dann der 300er von Bernie Pessel später.

[00:20:43] Und dann hat sich das mit so einer Eigendynamik entwickelt. Aber wir haben es von Anfang an, erst mal an Leute gewandt, die schon Nova geflogen sind und die auch halt eins bis zweier geflogen sind. Und auf der Basis hat sich das weiterentwickelt. Und dann kamen halt andere dazu.

[00:20:59] **Lucian Haas:** Am Anfang war ja Nova Pilots Team ganz viel immer so, das war so auch wie so die Mentor Mania am Anfang, wo dann plötzlich hieß es, okay, es gibt diesen Mentor von Nova, der fliegt irgendwie unter den B-Schirmen. Ist es schon so, war eine Weile auf jeden Fall immer die Referenz. Und hatte dann aber auch sehr gute Piloten in eurem Pilots Team, die dann auch entsprechend geflogen sind, die sich wahrscheinlich auch immer gerne

zusammengetan haben, dann auch zusammen wohin geflogen sind. Dann war es nochmal doppelt und dreifach auffällig, weil dann plötzlich drei Leute irgendwie über 200 Kilometer weit gekommen sind oder sonst was. Und dann sah man auch in allen XContest und XCDAV Ranglisten immer ganz vorne ganz viele Nova und vor allem auch Mentor Piloten dann dort immer. Das hat sich ja mittlerweile so ein bisschen verlagert

[00:21:44] oder anders aufgeteilt, weil andere Firmen dann auch nachgezogen haben und auch mittlerweile es ja eine ganze, ich sag mal eine Handvoll von Firmen gibt, die B-Schirme auf diesem Leistungsniveau alle bauen können. Hat sich damit eigentlich auch die Arbeit oder der Sinn oder die Organisationsweise und sowas von dem Pilots Team über die Jahre verändert?

[00:22:07] **Till Gottbrath:** Nee, eigentlich nicht. Was wir als Teampiloten halt überaus zu schätzen wissen, ist auch so dieses Miteinander. Wie schon gesagt, wähle ich die Piloten nicht ausschließlich nach Leistung aus. Jemand, der nur einen Schirm billiger haben will oder Leute, die von Ehrgeiz zerfressen sind und schlechte Laune haben, weil es nicht so gelaufen ist, wie sie es gerne hätten. Oder auch Leute, die nicht ihre Erlebnisse und ihre Begeisterung mit anderen gerne teilen, die passen nicht dazu. Es ist relativ aufwendig. Wir müssen ganz schön lange einen Fragebogen ausfüllen, weil wir möchten halt sicherstellen, dass so die Grundwerte und die Ideale der Piloten halt nah beieinander liegen.

[00:22:54] Und das Coole ist dann, die treffen sich dann manchmal irgendwo auf der Welt zum Fliegen. Also wir haben auch so ein

[00:23:02] internes Forum und so Listen, wer wo auf Reisen geht und so. Und dann gehen halt manchmal Leute zusammen, was weiß ich, treffen sich dann in Brasilien, in Indien, in Kenia oder sowas. Und es ist richtig cool, dass die alle irgendwie so die passen so zueinander. Und dann am ersten Oktoberwochenende gibt es seit Anfang an immer das Nova Pilots Team Meeting, wo dann manche Leute halt wirklich von richtig weit anreisen und versuchen halt auch schon lange vorher ihre Reise nach Europa oder nach Deutschland oder in die Alpen so zu planen, dass sie das halt mit anderen Sachen koordinieren und halt und diese Offenheit und das allgemeine Miteinander ist für uns intern, also das schönste für die Teampiloten selber.

[00:23:48] Also du hast als Nova Teampilot Zugang zu coolen Leuten rund um die ganze Welt, die dich willkommen heißen und vor Ort dich einführen. Und das ist sowas, was ein Außenstehender irgendwie gar nicht so richtig wahrnimmt. Und wo wirklich sehr viel positive Energie und sehr viel Miteinander ist, da bin ich ziemlich stolz drauf. Und das hat sich überhaupt gar nicht geändert. Und seitens Nova, ich meine, also die Gleitschirmwelt verändert sich insgesamt. Also wie jetzt die immer fliegbaren Zweiliner. Und wenn jetzt demnächst noch es dann erlaubt ist, in der C-Klasse halt mit Faltleinen zu testen, dann wird sicherlich kommen die Zweiliner dann auch wieder in die C-Kategorie rein. Da verändert sich natürlich was.

[00:24:33] Und auch insgesamt sage ich mal, werden höherklassigere Schirme durchaus beherrschbarer, sodass sie für ein breiteres Pilotenspektrum interessant sind. Und auch wahrscheinlich sicherer oder relativ sicher fliegbar sind. Aber das hat eigentlich bei uns am Konzept des Pilotenteams soweit nichts geändert.

[00:24:54] **Lucian Haas:** Wählst du die Leute aus? Also als Team-Captain kommen da alle Bewerbungen quasi über deinen Schreibtisch drüber und du sagst, passt, passt nicht? Am Ende schon,

[00:25:03] **Till Gottbrath:** ja. Also ich gebe es dann nochmal an die anderen weiter, also halt an die Nova-Chefs sozusagen, informiere sie, aber letzten Endes nach so vielen Jahren ist da ein großes Vertrauen da, dass ich da keine Pappnasen aussuche.

[00:25:17] **Lucian Haas:** Das heißt, auf gewisse Weise ist auch das Pilotsteam so deine Familie, die du dir zusammengestellt hast. Das kann man schon

[00:25:23] **Till Gottbrath:** sagen, ja, ja. Also das ist schon so. Also wir haben keine Demokratie. Da bin ich dann schon der Boss. Selbst wenn mir der Capitano oder der Captain egal ist. Aber ich habe schon, ich sage mal, einen strukturierten Führungsstil. Was nicht heißen soll, dass ich da rumlaufe und mich jetzt als riesen Ober-Go aufspiele und immer insistiere, dass alles nach meiner Pfeife tanzt, also keineswegs. Aber es ist, manche Sachen sind einfacher, wenn man es einfach entscheidet und macht.

[00:25:54] **Lucian Haas:** Gibt es denn auch schon mal Situationen, wo du sagst, ich schmeiße jetzt einen aus dem Team, aus welchem Grund auch immer?

[00:26:00] **Till Gottbrath:** Ja, das hatten wir einmal, als wir das Flachland-Team gegründet haben, hatten wir einen eigentlich schon angenommen und haben dann, dann habe ich mich, also bin halt mit allen Piloten auf Facebook verhandelt, um halt zu sehen, was die so passieren, was da passiert. Und da hat sich herausgestellt, dass aus der strammen rechten politischen Ecke stammt, mit AFT und einem absurden Quatsch aus meiner Sicht. Und da habe ich dann sofort gesagt, den schmeißen wir raus und habe dann nur die Nova-Chefs informiert, die auch alle innerhalb von fünf Minuten gesagt haben, auf jeden Fall, weil das passt nicht mit den Werten des Teams in Sachen Offenheit, Toleranz, Miteinander, das passt überhaupt gar nicht zusammen. Und dann ist er kaum zwei Tage dabei, war gleich wieder rausgefliegen.

[00:26:46] **Lucian Haas:** Das heißt, er war noch gar kein richtiges Teammitglied geworden, sondern der

[00:26:50] **Till Gottbrath:** hatte nur von uns das okay bekommen und dann habe ich das halt gesehen und dann habe ich einen riesen Schreck gekriegt und habe gedacht, das geht überhaupt gar nicht. Die

[00:26:59] **Lucian Haas:** ersten Piloten, wenn ich das richtig verstanden habe, dann hast du die ja auch mit ausgesucht, beziehungsweise gesucht und angesprochen und gesagt, wollt ihr teilnehmen. Passiert das heute auch noch oder bewerben sich nur Leute bei dir und du sagst dann, könnte passen, könnte nicht passen?

[00:27:14] **Till Gottbrath:** Also was wir nicht machen und auch nie machen, werden, ist, dass wir Leute ansprechen und versuchen zu uns zu holen, die bei anderen Firmen in Lohn und Soll stehen. A finde ich das ethisch nicht so gut, wir sind nicht in der Fußball-Bundesliga und winken mit Geldscheinen. B glaube ich auch, dass das kein erfolgsversprechender Weg ist, weil wenn jemand zu uns ins Team will, dann muss er es wirklich wollen. Also auch es gibt Fragen in diesem

[00:27:46] Bewerbungsformular, wo die Leute sich sehr bewusst werden sollen, ob sie wirklich zu uns passen. Ich sehe das wie in einer Beziehung. Wenn jemand das, wie wir das machen, nicht wirklich gut finden und sagt, hey coole Sache, das klingt so richtig

[00:28:05] lässig, da wäre ich gerne dabei und sich auch einbringen will, dann wird er nur irgendwo wie so ein fünftes Rad am Wagen mitdümpeln und auch keinen Spaß haben. Das bringt dem nichts und das bringt uns auch nichts.

[00:28:18] Deswegen versuchen wir das schon auch so zu regeln, dass das stimmig ist. Und das heißt in der Praxis eigentlich, dass wir eher

[00:28:30] Leute nehmen, die sich von sich aus bewerben und es wirklich wollen. Was schon passiert ist auch, dass irgendwelche Nova-Importeure oder Flugschulen jemanden vorschlagen. Manchmal gibt es Piloten, die vielleicht zu schüchtern sind und dann oder es kann auch sein, dass irgendjemand sagt, der muss aus politischen Gründen sozusagen dazu, weil in meinem Land gerade so wichtig ist ein guter Kumpel von mir, dass der jemand auf diese Art und Weise dazukommt. Aber meistens ist es schon einigermaßen stimmig auch. Es ist jetzt sehr, sehr selten gewesen, dass wir irgendwen mal gehabt hätten, wo ich im Nachhinein gedacht habe, naja...

[00:29:09] **Lucian Haas:** Jetzt mal besser nicht genommen. Man

[00:29:11] **Till Gottbrath:** kriegt da schon auch so ein Gefühl. Wie viele Bewerbungen bekommst du so im Jahr? Nach dem Podcast kriege ich bestimmt wieder 20.

[00:29:21] Man muss es schon auch so sehen, wir sind jetzt so um die 80, 90 Teampiloten, je nachdem, wie man es definiert. Theo de Blick und Nick Donini die haben halt einen anderen Deal als die anderen Teampiloten, weil das sind Profis, die davon leben. Die kriegen auch ein bisschen Geld und die gehören, sie sind auch Nova-Teampiloten, gehören irgendwie dazu. Aber ich sage mal, wir, die normalen, hauptsächlich Streckenflieger, sind wir so 80, 85. Das ist so eine Größe, wenn es jetzt wesentlich mehr würden, dann liefe das ganze Gefahr, dass man unpersönlich wird und so dieses Wir-Gefühl vielleicht verloren geht. Deswegen

[00:30:07] momentan ist es eher schwierig, ins Team zu kommen. Es dann findet eher, wenn jemand aus welchen Gründen auch immer irgendwie sich ein Stück zurückzieht und sagt, ich lasse jetzt langsam mal angehen oder sonst was. Ich habe nicht so viel Zeit. Dann gibt es die Parkposition, da parken so die alten Recken sozusagen und dann entsteht dadurch aber wieder Platz für jemand Neues. Aber generell, also es gibt so ein paar Länder, wir haben zum Beispiel niemanden aus Spanien. Also Spanien hätte jetzt größere Chancen als ein Deutscher. Und manchmal haben wir auch irgendwie Leute, die sich mal beworben haben und denen sage ich, jetzt nein, später vielleicht. Also der Ferdi Vogel zum Beispiel, der wäre damals bei den Nova Juniors nicht erste Wahl gewesen. Und der kam dann später dazu und wenn man sich jetzt anschaut, wie der sich entwickelt hat, lieber Gott.

[00:30:53] **Lucian Haas:** Hätte ich einen Fehler gemacht. Hättest du gleich nehmen sollen. Naja, aber es war gut, dass er dann danach auch noch gekommen ist. Jetzt ist er ja auch in Lohn und Sold bei Nova und arbeitet ja auch für euch noch da. Es gibt ja so einige Mitarbeiter auch bei Nova, die auch im Nova Pilots Team sind. Ist das so gekommen, dass die erst im Pilots Team waren und dann quasi bei Nova angefangen haben? Also es gibt

[00:31:18] **Till Gottbrath:** einige, die aus dieser Pilots Team Position heraus im weitesten Sinne irgendeine geschäftliche Ehe mit Nova eingegangen sind. Also da fällt mir Thermik Broschardt ein, der für einen großen IT Firma gearbeitet hat und dann irgendwann von denen einen goldenen Handschlag bekommen hat und jetzt bei Nova im Verkauf arbeitet, der allerdings nicht mehr offiziell im Team ist. Dann gibt es den Hans Themat in Holland, der eine Flugschule betreibt und auch dann halt irgendwie angefangen hat Nova zu verkaufen. Dann gibt es den Duschin in Slowenien, der Teampilot war und jetzt Nova in Slowenien verkauft und Peter Gebhardt und Heidi, also unsere Italiener, da war die Heidi Teampilotin und der Peter?

[00:32:05] Ne, der kam erst später dazu. Ja, das gibt es schon. Wobei wir es dann meistens so machen, dass die Leute, die also als Nova Mitarbeiter

[00:32:17] nehmen wir die eigentlich nur mit auf die Liste nach außen, wenn die wirklich auch eine Funktion erfüllen. So wie jetzt der Paul Nagel und der Louis Depping, die beim Climb & Fly Team als Subteam sozusagen, die

[00:32:29] Teammanager sind. Ich meine, ich arbeite ja auch, bin ja auch selbstständig, bin nicht bei Nova angestellt, sondern mache halt als externer Dienstleister kümmere ich mich ums Team und die PR und Facebook und ein bisschen soziale Medien. Ich stehe dann auch mit drauf. Ansonsten die meisten anderen, die ich eben genannt habe, sind doch, der Hans steht ja, der Hans ist noch offiziell auch Teampilot. Also es kommt drauf an.

[00:32:52] **Lucian Haas:** Du hast jetzt gerade gesagt, okay, du machst nicht nur diese Team-Captain-Arbeit, sondern bist auch PR-Mann für Nova. Dieses Pilot-Team hat 2006 angefangen. Seit wann machst du die PR?

[00:33:03] **Till Gottbrath:** Ich glaube, also bis letztes Jahr hatte ich mit einer Geschäftspartnerin eine PR-Agentur in München, Kern Gottbrath-Kommunikation hießen wir, die im Zuge der Corona-Krise nur so viele Reduzierungen ihrer monatlichen Bezüge bekommen hat, sondern vor allem von größeren Firmen auch einige Komplettkündigungen, wo dann halt irgendein Controller gesagt hat, schmeiß die externen Dienstleister raus. Und Nova war halt ein Kunde von mehreren anderen. Da war halt noch Atomic, Arcteryx, Craft, Eagle Creek, Expat, Gregory, also alles Sport - und Outdoor-Marken. Eher auch alle mit großartigen Produkten. Also als PR-Mensch ist man ja so ein Berufsjubler sozusagen. Man muss alles immer ganz toll finden, was die Kunden machen. Aber Gott sei Dank waren wir immer in der glücklichen Position,

[00:33:51] dass wir uns die Kunden aussuchen konnten und nie für irgendwen gearbeitet haben, nur weil er uns Geld gegeben hat, sondern wir hatten immer noch so ein Rest an Moral, dass wir gesagt haben, wir lassen uns nicht vor jeden Karren spannen. Dann haben wir letztes Jahr im Juli dann KGK zumachen müssen und Nova habe ich als Kunden behalten. Und ich glaube, Nova kam 2003 dazu. Wir gehen auf die 20 Jahre zu.

[00:34:16] **Lucian Haas:** Das 2003, das war aber noch vor Facebook-Zeiten, auf jeden Fall lange vor Instagram-Zeiten und sonstiges. Wie hat sich denn auch so das Marketing vom Gleitschirm-Business in diesen letzten 20 Jahren so verändert aus deiner Sicht? Was hast du da erlebt?

[00:34:34] **Till Gottbrath:** Ja, das ist eine wirklich gute Frage, weil das hat sich in der gesamten PR brutal viel verschoben. Also früher war es wirklich klassische hauptsächlich Pressearbeit. Und wenn die Firma groß genug war, dann kamen halt noch Radio und TV dazu. Und mittlerweile mit den sozialen Medien ist ein völlig neuer Kanal entstanden, der sich durch eine unglaubliche Dynamik auszeichnet. Also ein gutes Beispiel ist vor fünf, sechs Jahren. Snapchat ist the latest Hack und plötzlich

[00:35:06] momentan schreit niemand mehr nach Snapchat. Dafür ist dann plötzlich TikTok angesagt. Und keine Ahnung, was in fünf Jahren kommt. Und alle diese Plattformen versuchen halt möglichst attraktiv zu sein. Und man erwartet halt auch jetzt, ich meine die gesamte Gleitschirmbranche, das ist ja irgendwie

[00:35:25] selbst auf einem weltweiten Level ein Witz. Das ist wahrscheinlich ein Zehntel der Portokasse von VW oder sowas, die gesamte Gleitschirmindustrie. Wobei ich jetzt die Zahlen nicht kenne, aber insgesamt ist es wirklich ein Witz. Gleichzeitig erwarten wir aber auch ein durchaus professionelles Auftreten. Also die Website muss schon gepflegt sein und der YouTube-Kanal soll bitte gepflegt sein und Facebook und Instagram sollten auch möglichst täglich bespielt werden. Und die Videos auf YouTube, die sollten bitte auch nicht nur völlig wackelige GoPro-Dinger sein, sondern die Größe der Branche und die Erwartungen, die man an sie stellt in Sachen Marketing-Tools, wie gut und wie perfekt die sein sollen, das ist schon ein krasses Missverhältnis.

[00:36:09] **Lucian Haas:** Das heißt aber, weil du sagst, am Anfang war es so klassische Pressearbeit, hast du dann hauptsächlich für Nova beispielsweise gesagt, okay, ich schreibe eine Pressemitteilung, die schicke ich an CrossCountry. Damals gab es noch Fly &Glide und Gleitschirm und vielleicht Schlechtfliieger-Magazin gab es noch und dann halt die französischen und sonstigen Magazinen. Das heißt, da hast du es dann rumgeschickt und dann wurden wahrscheinlich noch Anzeigen geschaltet in den entsprechenden Magazinen und das war die Hauptkommunikation, die eigentlich mit der Gleitschirmszene so stattfand. Stimmt, es war immer

[00:36:39] **Till Gottbrath:** indirekt. Es war immer ein Mittler dazwischen. Während jetzt redest du halt mit deinen Kunden direkt. Und was in der Gleitschirmbranche was ganz Besonderes ist, wenn du jetzt zu den Festivals gehst, dann sind ja an vielen Ständen die Gründer, Eigentümer, Konstrukteure direkt vor Ort. In welcher Sportart oder in welcher Branche ist das überhaupt möglich? Also da sieht man schon mal daran, wie klein wir alle sind. Also wenn du dir vorstellst, du gehst zu einem Formel-1-Rennen und sprichst dann mit einem Vorstand von Mercedes-Benz. Das ist völlig

[00:37:16] **Lucian Haas:** undenkbar. Ja, ich meine, es gibt ja auch Gleitschirmfirmen, die bestehen nur noch aus drei oder vier Mitarbeitern, haben dann ihre externe Produktion, irgendwie sowas, aber eigentlich ist es nur ein ganz kleines Team und dann steht das ganze Team da auf so einer Messe und verkauft oder preist halt erstmal seine Produkte an und sowas. Ist denn diese Art des Herantretens an die Szene, findest du diese Entwicklung hin zu Social Media und dieser ganzen auch mit allen Kommentaren und sonst was, was da reinkommt, ist das aus deiner Sicht eine positive Entwicklung oder würdest du sagen, ist es eigentlich viel schwieriger geworden, in diesem Umfeld Marketing zu betreiben? Sowohl als auch.

[00:37:56] **Till Gottbrath:** Ich meine, schwierig ist es insofern, als dass du bei begrenzten Ressourcen immer mehr Kanäle zu bedienen hast und wenn du dann den Anspruch hast, es gut zu machen, dann musst du dich irgendwie aufteilen oder brauchst mehr Manpower, aber das muss auch bezahlt werden, also das wenn du den Anspruch hast, gute Arbeit zu machen, wird es immer schwieriger aufgrund der Begrenztheit der Ressourcen. Auf der anderen Seite ist es natürlich auch toll, wenn du direkt mit deinen Kunden kommunizieren kannst. Also wir geben uns auf Facebook sehr, sehr große Mühe und auch auf Insta, da kommen schon sehr viele Anfragen, die eindeutig in Richtung Beratung, Verkauf oder sonst irgendwas gehen, den Leuten zeitnah und wirklich vernünftig zu antworten und nicht ihnen das Gefühl zu vermitteln,

[00:38:43] du störst mich in meiner normalen Arbeit, lass mich doch lieber in Ruhe, sondern sie wirklich ernst zu nehmen oder auch wenn sie Probleme haben mit irgendwas, das als Chance zu begreifen, um eine Lösung zu finden und sie anschließend umso überzeugter von NOVA zu machen, indem wir ihnen sagen, ja, we do care.

[00:39:02] **Lucian Haas:** Nun ist ja Facebook und Instagram vom Kanal her noch relativ junge Kanäle und auch in, ich sag mal, dem bisschen älteren Publikum nicht bei jedem so gut gelitten oder dass da jeder auch bei Instagram ist oder

dem folgt und so weiter. Inwieweit ist denn, wenn man so als Gleitschirmmarke sagt, okay, ich stecke unheimlich viel Energie, was Marketing betrifft, gerade in diese Social Media, weil ich sage, das ist auch hip und das muss man in dem Bereich, man kriegt auch sofort ein Feedback und das ist natürlich das, wo man denkt, ah, ich komme auch irgendwie an, aber inwieweit verpasst man damit vielleicht auch einen Teil seines Marktes eigentlich? Also wenn man sich so überlegt, viele von Gleitschirmpiloten sind leider, oder was heißt leider, sind halt auch 50 plus

[00:39:46] und das sind auch die Leute, die a Zeit haben, b Geld haben und vielleicht sich gerne auch mal einen neuen Schirm kaufen und so was. Erreicht ihr die dann mit diesen Social Media eigentlich von deiner Erfahrung her?

[00:39:59] **Till Gottbrath:** Ja, man die klassischen Printmedien, die vielleicht die ganzen alten Marker, in Anführungszeichen, zu denen ich mich selber ja auch rechnen muss, immer noch lesen, die sind ja nicht weg. Wir haben nach wie vor klassische Pressearbeit und schalten nach wie vor Anzeigen. Also das ist ja nur was, was dazu gekommen ist. Das hat es nicht ersetzt. Ich glaube auch bei mir, das ist in der gesamten Kommunikationsbranche so ein großes Ding. Es wird immer so oft vom Tod von Print gesprochen. Das sehe ich persönlich nicht so sehr, weil die Art und Weise, wie Information dort aufbereitet wird, halt doch eine andere ist als jene, die über die sozialen Medien kommt. Also ich sage nur das ganze Thema Fake News. In der Redaktion sitzen üblicherweise mehr als eine.

[00:40:47] Man macht einen Plan, es liest jemand gegen, es wird, oder es sollte nochmal nachrecherchiert werden. Also das die Qualität der Information in Printmedien halte ich für ungleich höher als, also Print und halt öffentlich-rechtliches Radio und TV für ungleich höher als die sozialen Medien. Deswegen denke ich nicht, dass es völlig verschwinden wird. Und ich hoffe es auch, dass es nicht völlig verschwindet, weil diese internen Kontrollmechanismen und Qualitätskontrolle, die findet halt nicht mehr statt. Heutzutage kann jeder irgendwas veröffentlichen, aber nur die Tatsache, dass er etwas veröffentlichen kann, macht seine Inhalte noch nicht so relevanten oder interessanten Inhalten.

[00:41:33] **Lucian Haas:** Du kannst ja auch, wo du sagst, jeder kann was veröffentlichen, gibt es ja auch in der Szene ganz, also es gibt Gleitschirm-Drachen-Forum und britische Forum und sonstiges, wo halt auch jeder seine Meinung kundtun kann und jeder liest und dann wird da gesagt, wie findet ihr den Schirm so und so und dann wird darüber diskutiert und sowas, was auf der einen Seite ja positiv sein kann, wenn man positiv dabei wegkommt, aber es gibt ja auch manche, die dann vielleicht mal sagen, ich mag Nova auch nicht oder sonst irgendwas und dann auch eher mal ob vielleicht sogar gesteuert manchmal Stimmung gegen eine Marke oder gegen ein Produkt machen können und so etwas. Wie geht ihr damit um?

[00:42:12] **Till Gottbrath:** Also generell finde ich finde ich es fast beschämend, wie die Umgangsformen in den Foren sind, insbesondere im deutschsprachigen Forum. Das geht so schnell, spätestens der dritte Beitrag in einem Thread ist dann irgendwie das schon alle anderen basht und es geht gar nicht mehr um die eigentliche Inhalte. Ich selber habe noch nie im Forum irgendwas gepostet und ich sehe auch keine Notwendigkeit, dass ich mit meinem Senf da auch noch zu beitragen müsste. Also das ist oftmals so unsachlich, dass es einfach nicht die Mühe wert ist. Ich habe wirklich oft den Eindruck, dass da gibt es Leute, die haben so irrsinnig viele Posts, wo ich mich dann wirklich frage, also wenn ich jetzt deren Arbeitgeber wäre, dann würde ich mir schon Gedanken machen, ob der eigentlich auch was arbeitet, weil die so unglaublich viel posten

[00:43:03] und man sollte auch davon ausgehen, dass der gemeine Flieger vor allem erstmal auch gerne fliegt. Also wo haben die denn die ganze Zeit her?

[00:43:11] Auf die eigentliche Frage zurückzukommen, wie gehen wir damit um, wenn jetzt einer die Pfanne haut?

[00:43:16] Wenn wir im Forum was machen, ist es meistens der Pippo, der versucht auf seine sachliche Art dann doch was Vernünftiges von sich zu geben.

[00:43:24] **Lucian Haas:** Also Pippo ist Philipp Medicus, der Konstrukteur bei euch.

[00:43:28] **Till Gottbrath:** Wobei er in den letzten Jahren auch weniger macht, weil es

[00:43:33] sehr anstrengend und oftmals wirklich vergebene Liebe ist. Wobei

[00:43:37] **Lucian Haas:** das Gleitschirm Drachenforum über die Jahre auch ehrlich gesagt immer schlechter geworden ist von den Umgangsformen. Und vor zehn Jahren, da fanden glaube ich teilweise noch wirklich sehr gute Diskussionen darüber statt, auch inhaltliche, die dann nicht sofort zerschossen wurden, aber mittlerweile stimme ich dir zu, da wird eigentlich fast jeder interessanter Threat ist dann spätestens, du sagst nach drei, ich sag mal spätestens nach zehn geht es dann irgendwie nicht mehr um den Inhalt, sondern nur noch irgendwie, um den Streit zwischen irgendwie zwei Leuten, die sich dann wieder sagen, du hast aber hier und du bist der so und so. Man

[00:44:11] **Till Gottbrath:** hat auch gar kein Lesevergnügen mehr, weil da kommen halt nur diese persönlichen Zwistigkeiten raus.

[00:44:18] Ich erfahre da nichts. Das ist nur, man haut sich gegenseitig in die Pfanne. Wir haben zum Beispiel auch im Nova Pilots Team gibt es wie so eine Art Code of Conduct, da steht der Wunsch drin, also es wird keiner gezwungen, es gibt auch keine Verträge oder sowas, aber wir wünschen uns, dass ein Nova Teampilot, wenn er im Forum aktiv ist und im realen Namen aktiv ist und auch dazu sagt, ich bin Nova Teampilot, so dass die anderen halt erkennen können, woher er stammt. Außerdem hoffe ich dabei natürlich auch, dass er in dem Augenblick sein Hirn einschaltet und keinen Mist postet. Aber das funktioniert eigentlich ganz gut, wobei es immer weniger von unseren Teampiloten sind, die da mitmischen aus den genannten Gründen. Also per se finde ich das Forum eigentlich super cool, aber das, was daraus geworden ist,

[00:45:04] ist traurig. Traurig, ist beschämend.

[00:45:08] **Lucian Haas:** Gibt es denn, wenn man das Forum jetzt mal außen vor lässt, aber so Facebook, Instagram guckt und eure Teampiloten so anguckt, gibt es da denn auch so

[00:45:19] vielleicht nicht, sicherlich nicht als Vorgabe, aber so gern gesehen, wenn man sagt, postet doch auch was Positives über unsere Produkte. Also dass das so ein, auf der Form dann auch Markenbotschafter in Form von Produktbotschafter sind, dass die dann gerne auch sagen, so ich bin jetzt hier den neuen Mentor 6 oder was auch immer geflogen.

[00:45:40] **Till Gottbrath:** Ja, also natürlich sehen wir es gerne, wenn die viele Likes verteilen, kommentieren und sharen und sowas. Logisch, dann ist, da laufen im Hintergrund auch die Algorithmen von Facebook und Co. Und wenn du was postest und es ist gleich mal ein Haufen Action sozusagen, dann ist ja die Wahrscheinlichkeit, dass dein Beitrag auch bei anderen, die jetzt nicht zu deinen engen Freunden gehören, eingespielt wird, höher. Insofern...

[00:46:08] **Lucian Haas:** Das heißt, du postest was, 100 Piloten aus dem Team müssen erst mal nur den Like also nicht müssen, aber... Nein, nicht müssen, aber sie können dann den Like-Button drücken. Viele davon machen es wahrscheinlich auch, weil die das sehen und sagen, okay, ich bin eh mit Nova gefühlt verbandelt, dann sagt man eben Like und dann weißt du damit, okay, ich habe, meine Verbreitung ist schon mal gleich um einiges deutliches höher als... Ja, wobei, also das

[00:46:31] **Till Gottbrath:** passiert schon sehr, sehr selten, dass wir das machen. Also vielleicht, wenn jetzt dann demnächst der Mentor 7 rauskommt, dann werden wir die schon aktiv bitten. Also da muss schon was Besonderes da sein, dass wir das aktiv tun, weil ich will das a nicht missbrauchen und was auch gilt, ist, dass die... Also keiner muss irgendwie was tun. Es ist immer nur der Wunsch. Und was ich zum Beispiel, was explizit wir nicht wollen, ist, dass sich jemand in Anführungszeichen vergewaltigt fühlt, weil er nicht damit konform geht, dass der neue, was weiß ich, Mentor 25 jetzt die ultimative Waffe ist. Also die müssen nichts hochjubeln, in dem Sinne, dass sie schreiben müssen, ich finde den Schirm ganz toll, ich bin den geflogen, ihr müsst den alle kaufen.

[00:47:21] Wenn davon einer nicht überzeugt ist, dann muss er das nicht schreiben. Die sollen schon wirklich ehrlich sein. Und wenn ihnen halt irgendein Produkt mal völlig missfällt, dann ist der Wunsch, dass sie das vielleicht nicht direkt jedem auf die Nase binden, sondern intern konstruktive Kritik üben. Und es gibt auch in unserem internen Forum so eine Seite, wo Feedback zu den Schirmen gesammelt wird. Da steht dann halt auch drin, dass mir gefällt nicht die Anlenkung der Bremslein am Sektor, das sieht aus wie ein Sägezahnprofil. Müsst ihr anders machen. Also Kritik üben intern, aber es wird keiner gezwungen, nach außen zu jubeln und irgendwas gut zu finden, was er vielleicht auch gar nicht kennt. Stell dir mal vor, da ist einer bei dir im Club und der postet, ihr müsst alle Mentor XY fliegen und dann

fragen die im Club nach,

[00:48:10] erzähl mal, wie fliegt er sich denn? Dann sagt er, bin ich noch nie geflogen.

[00:48:14] Also, wir wollen da niemanden zwingen. Das führt auch zu nichts, glaube ich.

[00:48:21] **Lucian Haas:** Wie ist das mit so jemand wie Theo der Blick, Akro-Weltmeister, der seit letzten Jahren, Anfang 2020, zu euch gekommen ist und für Nova fliegt. Ihr habt für den extra noch einen Akroschirm gebaut, mit dem er jetzt fliegt und sowas. Der ist ja einer, der ungeheuer aktiv ist, gerade auf Instagram und wirklich im Grunde täglich da seine Posts raushaut und seine Bilder zeigt und Fragestunden macht quasi und sagt, ihr dürft mich alles fragen, ich antworte auf alles und sonstiges. Also, da passiert unheimlich viel. Hat so einer auch Vorgaben von euch, was er über Nova schreiben soll oder ist der so positiv für euch von seiner Reichweite her, dass er sagt, mach du einfach, das ist super, was du machst.

[00:49:07] **Till Gottbrath:** Also, der Theo ist jetzt nicht bei mir angesehen, als

[00:49:12] Nova-Pilot, sondern er ist, Theo kriegt ein Gehalt, ich weiß auch nicht wie viel, aber er ist bei Nova angestellt. Insofern hat er eine andere Position als die anderen Teampiloten.

[00:49:24] **Lucian Haas:** Aber könnte ja sein, dass es sowas wie eine generelle PR-Strategie gibt, in dem Theo ein Baustein ist, wo du dann sagst, könnten wir den als Influencer irgendwie nutzen, wir lancieren jetzt den Schirm XY, kann der den irgendwie mit was auch immer pushen?

[00:49:39] **Till Gottbrath:** Ja, ich meine, das tun wir ja schon auch. Ein Grund, dass wir Theo an Bord genommen haben, ist einfach, dass die Marke halt dadurch wesentlich jünger ist, dass wir ein Stück weit offener sind, als indem er Akro fliegt, wobei momentan nach wie vor nicht geplant ist, dass wir Akro-Schirme herstellen, also auch verkaufen, sondern Theo hat seinen Glitsch, der aber so radikal ist, dass er selber sagt, es gibt wahrscheinlich nur eine Handvoll Piloten, die den Schirm beherrschen können. Selbst innerhalb der Akro-Szene sei er so radikal, und dass wir halt einfach ein Stück jünger und frischer daherkommen und unser Spektrum halt ein bisschen öffnen, was sicherlich richtig ist. Aus meiner Warte muss ich sagen, dass die Zusammenarbeit mit dem Theo einfach richtig cool ist. Der Bursche ist einerseits unheimlich nett und andererseits wahnsinnig professionell.

[00:50:28] Also der antwortet auf E-Mails so schnell, dass ich ihn neulich gefragt habe, ob er eigentlich auch mal zwischendrin fliegt. Weil die Antworten sind so schnell da, dass ich immer denke, das gibt's doch gar nicht. Und dann hat er geantwortet, ich versuche halt schnell zu antworten, und beim Akrofliegen ist man halt auch schnell wieder unten. Ich bin nicht mehr stundenlang in der Luft, und dann versuche ich das, wenn ich hochfahre, schnell die Antworten bereits zu geben. Und er ist extrem offen und angenehm in der Zusammenarbeit. Also auch nach dem ersten Jahr kam von ihm aus so die Anfrage, wir müssen jetzt mal so ein Summary machen, bitte gebt mir mal Feedback, was lief gut, was lief schlecht, und ich sage euch auch, was ich mir wünsche. Also der ist wahnsinnig professionell. Und gleichzeitig unkompliziert in der Zusammenarbeit und zuverlässig.

[00:51:14] Also das macht echt super Spaß mit ihm.

[00:51:17] **Lucian Haas:** Das heißt, das war ein echter Glücksgriff für euch, so.

[00:51:21] Ja. Wenn ich das richtig verfolgt habe, war ja so, Theo war glaube ich bei Gradient vorher gewesen, und Gradient ist ja als Marke dann ausgelaufen, dann ist auch sein Sponsorvertrag ausgelaufen, und letzten Endes war er glaube ich mal so ein bisschen auf dem Markt unterwegs und hat bei den verschiedensten Gleitschirmherstellern angeklopft und hat gesagt, wer will mit mir zusammenarbeiten, wer will mich jetzt sponsoren, oder sowas.

[00:51:44] **Till Gottbrath:** Ja, wobei er hatte sich schon eine Liste auch von Marken gemacht, die für ihn in Frage kamen. Also er ist nicht zu jedem Hans Wurst hingegangen. Das würde ich

[00:51:51] **Lucian Haas:** wahrscheinlich auch nicht. Schon so ein paar, wo man sagt, okay, die stehen so am Markt da, dass das auch zum eigenen Standing dann irgendwie passt.

[00:52:00] **Till Gottbrath:** Ja, dass du auch einfach eine Perspektive hast und das Ganze langfristig ist. Das Wichtige ist ja bei so einer Zusammenarbeit, sie wird effektiver, je länger man zusammenarbeitet. Weil dann halt Sponsor und Sponsor viel auch mental in der Szene viel enger verlinkt sind. Und man kann auch, indem man zu häufig seinen Sponsor oder seinen Partner wechselt, seinen eigenen Marktwert drastisch verringern. Also eine langfristige Zusammenarbeit macht schon absolut Sinn. Deswegen spricht es genauso für seine Professionalität, dass er halt sich überlegt hat, wer passt denn überhaupt zu mir? Wo können wir gemeinsam was nach vorne bringen? Das macht schon alles Sinn.

[00:52:43] **Lucian Haas:** Ist das etwas, was vielleicht in Zukunft noch mehr kommen könnte? Also, dass Firmen immer mehr auch sagen, okay, wir brauchen so ein oder zwei große Aushängeschilder, die eigentlich

[00:52:55] vielleicht nicht den Großteil, aber zumindest in diesem Social-Media-Bereich schon

[00:53:01] einfach ein Pfund sind, mit dem man wirklich wuchern kann. Wo man sagen kann, okay, die sind professionell auf ihre Art und Weise, die liefern aber mir auch wirklich viel Content, mit dem man was anfangen kann.

[00:53:13] **Till Gottbrath:** Ja, meine Frage ist nicht nur die Gleitschirmszene. Generell sind halt deine Testimonials, also Leute sozusagen, die unter deinem Segel sozusagen, wichtig. Und wenn du dir den Fußballbereich anschaust,

[00:53:31] welchen Marktwert da manche von diesen Leuten haben und welche Dimensionen das angenommen hat. Ich habe kürzlich gelesen, wie viele Millionen Follower Cristiano Ronaldo hat. Ich weiß die Zahl nicht mehr. Auf jeden Fall, habe ich nur gedacht, boah, das gibt es ja gar nicht. Das ist ja wirklich unfassbar. Ich meine, das sprengt so irgendwie die Vorstellungskraft des normalen Menschen, was da passiert.

[00:53:54] **Lucian Haas:** Ein Post ist dann ein Jahresgehalt eines normalmenschlichen. Einer und meiner zusammen, ja.

[00:54:01] **Till Gottbrath:** Aber letzten Endes die Mechanismen, die da ablaufen, sind vergleichbar. In der Gleitschirmszene gibt es halt nicht so viele Leute, die wirklich, also erstmal natürlich der Chrigel und dann gibt es ein paar andere, die mittlerweile auch davon leben können, aber das sind schon nicht so viele. Allein, weil diese Szene halt nicht so groß ist. Also ich meine, wenn man vom Sport leben will, dann sollte man lieber Basketball, Fußball, Formel 1, Eishockey, Baseball, American Football, Tennis oder sowas. Das sind die schlauerer Sportarten. Da riskierst du wenigstens nicht dein Leben, außer bei Autorennen und verdient viel mehr, als wenn das dein Lebensziel ist.

[00:54:42] **Lucian Haas:** Lassen wir mal die PR so ein bisschen, also die PR für Dover und sowas, ein bisschen am Rand liegen und gucken mal ein bisschen in deine Geschichte oder deine Gleitschirmgeschichte selbst zurück. Wenn ich das nämlich richtig verfolgt habe, warst du ja auch einer der ersten Gleitschirmflieger in Deutschland. Kann man ja fast so sagen, oder? Also ich glaube schon.

[00:55:02] **Till Gottbrath:** Ich habe damals beim Sportcheck gejobbt, Münchner Sporthaus, damals noch sehr gut und war dort in der Bergsportabteilung und habe selber davon geträumt, ein richtig guter Bergsteiger zu werden. Und dann haben wir halt in den, haben die auch französische Magazine verkauft und da tauchten halt die ersten Bilder vom Gleitschirmfliegen auf und da so BAH! Bergtour machen, nicht mehr runtergehen müssen, das wär's. Und dann haben wir den Geschäftsführer oder den Abteilungsleiter überredet, dass er zwei Schirme kauft und der Karl Slezak, der jetzt beim DHV der Sicherheitsreferent ist oder wie das heißt. Und ich habe damals dort gejobbt und habe dann den Abteilungsleiter überredet, dass er zwei Schirme kauft und haben gesagt, wir kümmern uns da drum. Und das war sechs und achtzig.

[00:55:47] Ich habe lange Zeit gedacht, das wäre sieben und achtzig, aber mir ist dann neulich bei Durchsicht meiner Dias aufgefallen, dass es sechs und achtzig gewesen ist. Und damals gab's in Deutschland wieder eine Flugschule, die Gleitschirmschulung angeboten hat, geschweige denn einen Schein. Stattdessen haben sich der DHV und der DAEC da rumgestritten, wem das Gleitschirmfliegen gehört, sozusagen. Und sieben und achtzig hat dann auch jeder seine eigene deutsche Meisterschaft ausgerichtet. Also beide waren da der Ansicht, mir gehört's. Und dann hat's eine Weile gedauert, bis sie sich dann geeinigt haben.

[00:56:18] Uns war schon bewusst, dass das nicht so ganz ungefährlich ist und haben dann irgendwie gesagt, wir ziehen das Ding lieber mal in der Ebene auf, bevor wir uns da irgendwo einen Berg runterstürzen. Und haben das dann halt so

autodidaktisch uns beigebracht und erst Jahre später dann einen Schein gemacht.

[00:56:34] **Lucian Haas:** Was heißt Jahre später, wenn du sagst, 86 waren so die ersten Versuche in der Ebene. Wann warst du dann zum ersten Mal auf dem Berg? Also mit dem Schirm auf dem Berg, um

[00:56:46] **Till Gottbrath:** dann runter zu fliegen? Ich weiß nicht, ob wir uns 86 das schon getraut haben. Aber auf jeden Fall haben wir dann 87 im Zillertal einen Kurs gemacht, wo ich bereits fünfmal so viel Flüge hatte wie der Fluglehrer. Weil der war eigentlich Drachenfluglehrer. Man brauchte da mal so dringend Fluglehrer, dass man halt dann gesagt hat, Drachenfluglehrer, ungefähr weiß ich schon, wie's geht jetzt. Mach du mal Gleitschirm. Auch. Sodass ich dann irgendwie einen österreichischen Schein gemacht hab und erst wirklich, also am Anfang war das auch mit der Anerkennung ziemlich wurscht und dann, und erst Jahre später dann auch einen deutschen Schein hinterher gemacht. Aber das war ganz schön lange später.

[00:57:24] **Lucian Haas:** Das heißt, du warst aber, hattest im Grunde schon mehr Erfahrung als dein eigentlicher Fluglehrer?

[00:57:29] **Till Gottbrath:** Also zumindest an der Stelle, ja.

[00:57:32] **Lucian Haas:** Und der hat dann gesagt, okay, Fliegeibeil hat gesagt, von mir kriegst du den Schein, weil du weißt jetzt schon mehr, als ich eigentlich weiß, oder?

[00:57:37] **Till Gottbrath:** Ne, der hat halt gesehen, als wir den Schirm ausgepackt hatten, dass wir ungefähr wussten, also wir hatten, wir kamen schon mit eigenen Schirmen an und dann hat er gesehen, dass wir eher planvoll vorgegangen sind und nicht mit großen, staunenden Augen ihn angeschaut haben, sondern einfach gemacht haben. Und dann kam er halt dann her, ob wir denn schon Erfahrung hätten. Und ich hab dann nur so Angst gehabt, dass ich als Schwarzflieger überführt werde und hab dann so leicht ausweichend geantwortet. Dann hat er sich so vorgebeugt und hat dann so genuschelt, dass er erst noch keine zehn Flüge auf dem Buckel hat und dass wir ihn ein bisschen unterstützen müssten.

[00:58:10] **Lucian Haas:** Das heißt, er war Fluglehrer, dann jetzt offiziell für Gleitschirm, aber war erst mal zehnmal vom Berg gehüpft. Ja. Aber als Drachen hat er schon, also als Drachen Flieger hat er schon... Ja, der

[00:58:20] **Till Gottbrath:** war schon gut auch. Also es ist nicht so, also wir hatten halt uns ein paar Mal irgendwo runtergestürzt, aber wir hatten trotzdem keine Ahnung. Also er wusste halt, was Fliegen ist. Und wir haben halt nur einen Schirm aufziehen, runterfliegen und landen ist für mich noch nicht Fliegen. Das hatten wir halt schon ein paar Mal gemacht, aber es wäre sehr vermessen zu sagen, ich war besser als mein Fluglehrer. Also der hat zwar weniger Flüge gehabt, aber der wusste trotzdem, was er tut. Ich nicht. Was hat dich damals an dem Fliegen so fasziniert? Gar nichts. Also die Idee war, eine coole Bergtour zu machen und nicht mehr runtergehen zu müssen. Also wir haben nicht mit dem Gleitschirmfliegen angefangen, weil wir fliegen wollten, sondern wir waren Bergsteiger und wollten dieses lästige Runtergehen loswerden.

[00:59:06] Und dann haben wir halt gemerkt, dass die wenigsten coolen Bergtouren irgendwie auf einem Gipfel enden, der einen schönen Grasig nicht zu steilen, nicht zu flachen Hang oben hat, der in Windrichtung ausgerichtet ist, sondern und dann war die Leistung auch so schlecht. Also das wichtigste Fluginstrument meiner ersten drei, vier Gleitschirmjahre war der Gleitwinkelmesser. Gibt es heute gar

[00:59:27] **Lucian Haas:** nicht mehr, oder?

[00:59:28] **Till Gottbrath:** Nee, also eigentlich nur so ein Winkelmesser, wo du dann durchschaust und peilst und siehst dann, oh 1 zu 3,5, da gehen wir lieber zu Fuß runter.

[00:59:36] **Lucian Haas:** Weil du an jeder dritten Fichte hängen geblieben wärest so ungefähr, oder?

[00:59:40] **Till Gottbrath:** Ja, also ich denke schon so die ersten zwei Jahre würde ich sagen, war 50, 60 Prozent aller Touren standen wir dann irgendwo oben und haben uns nicht getraut zu fliegen, weil wir gedacht haben, oh jetzt vielleicht noch ein bisschen Gegenwind, da wird der Gleitwinkel nochmal ein Stück schlechter und dann hängen wir da irgendwo drin. Das war schon sehr prägend. Also es war für mich auch sehr prägend, dass ich von Stunde null an selbst Entscheider war. Also ich diese Phase, wo der Fluglehrer alles weiß und der wie der liebe Gott sagt, wie es ist und der

dann halt sagt, so jetzt kannst du fliegen und du fliegst dann einfach, weil der weiß es ja. Das haben wir halt komplett übersprungen, also von der Zeit von meinem ersten Flug an hab ich entschieden, ich flieg jetzt oder ich flieg halt nicht.

[01:00:23] **Lucian Haas:** Das heißt du hast von Anfang an Eigenverantwortung gelernt quasi. Ja. Was das Fliegen betrifft.

[01:00:29] **Till Gottbrath:** Und was was ist, wo ich sage, dass es heute meiner Ansicht nach ganz schön viele Flugschulen gibt, die nicht das Ziel haben die Piloten zu selbstständigen Piloten auszubilden, sondern sie lieber eher unmündig lassen und sie versuchen zum Geldverdienen an die Schule zu binden. Also da gehen die

[01:00:49] Sätze, wie man Flugschüler ausbildet, doch sehr weit auseinander.

[01:00:54] **Lucian Haas:** Wobei das ja aus Sicht der Flugschule kein schlechter, also

[01:00:58] **Till Gottbrath:** Im pekuniären Sinne ist es eine überaus gute Idee, ja.

[01:01:01] **Lucian Haas:** Wenn man sich so anguckt, wie viele Leute auch fliegen gehen, wo man sagt, okay die nehmen das Fliegen als ein so ein ich nenn's mal Teilzeithobby, weil die sagen, ich hab vielleicht sechs Wochen Urlaub im Jahr, davon mach ich aber drei mit meiner Familie, eine Woche noch mit irgendwelchen Motorradkumpels oder sowas und dann sind vielleicht zwei Wochen, die ich noch fürs eigentliche Gleitschirmfliegen noch übrig habe und dafür mach ich dann lieber mit einer Flugschule eine betreute Tour. Und das ist aber das Gleitschirmfliegen für die und dann ist es eigentlich auch nur sinnvoll dann zu sagen, Ah, ich weiß schon, mit der Schule oder mit dem Anbieter bin ich gut zurechtgekommen, und dann fahr ich nächstes Jahr wieder mit dem mit. Und letztes Jahr war ich in Bassano, und nächstes Jahr bin ich mit dem in Slowenien, und dann probier ich mal an der Sea aus oder sonstiges, und ich weiß immer, die Betreuung stimmt eigentlich da.

[01:01:46] Also es ist ja auch eine Form des Fliegens, wo dann auch die Schule dann zur entsprechenden Klientel dann halt entsprechend dann auch passt oder die Klientel zu der Schule, wo das so geht.

[01:01:57] **Till Gottbrath:** Also das ist sicherlich seitens dieser Zielgruppe absolut der richtige Ansatz. Wenn man nicht regelmäßig fliegt, dann kann es sehr schnell gefährlich werden. Also so eine gewisse Routine, was nicht heißen soll, dass Routine gleichbedeutend mit Unaufmerksamkeit ist, aber Routine ist dann schon sehr sehr wichtig.

[01:02:17] **Lucian Haas:** Aber wenn du damals gesagt hast oder nicht, hast du jetzt gerade gesagt, 60 Prozent der Bergtouren, die du hochgegangen bist, seid ihr ohne Fliegen wieder abgestiegen. Nun hast du ja immer diesen schweren Schirm, das war vielleicht damals, die Ausrüstung war noch nicht so super schwer, weil man nur ganz ganz leichtes Kurzzeug noch dabei hatte und sowas, aber trotzdem hast du dann immer vielleicht zehn Kilo Schirm mit allem drum und dran dann da hochgeschleppt. War dir das dann nicht irgendwann lästig, irgendwann zu sehen, das funktioniert nicht und warum bist du dann beim Fliegen überhaupt dabei geblieben?

[01:02:49] **Till Gottbrath:** Also, ganz am Anfang war die Ausrüstung fast so leicht wie heute, weil die Schirme waren so simpel aufgebaut, dass sie nicht so schwer werden konnten. Wir sind mit dem Klettergurt geflogen, mit dem Kletterhelm und ohne Rettung, ohne Protektor. Das war schon, mein erster Schirm war echt ein richtig kleines Päckchen. Also, so gesehen ist der jetzt nicht so arg ins Gewicht gefallen. Ich meine, wir kamen erst später auf die glorreiche Idee, dass man ja auch mit einer Bergbahn irgendwo hochfahren könnte, um runter zu fliegen und erstmal das Fliegen sicherer zu lernen. Also, das hat aber auch zwei Jahre gedauert, bis man so schlau war, dass man wirklich des Fliegens oder um des Fliegens lernen willen irgendwo hochgefahren ist. Dann ging das halt relativ schnell, dass die Schirme einfach besser wurden und je besser die Schirme wurden, also der Anfang meiner Fliegerei war

[01:03:40] auch der Anfang vom Ende meiner Bergsteigerei. Bis irgendwann ich gemerkt habe, hey, das Fliegen ist jetzt mein Ding und auch Fliegen wurde und nicht nur irgendwelche richtig steilen Hänge runterfallen, ohne eine Kurve zu machen. Wenn

[01:03:55] **Lucian Haas:** du jetzt sagst, 86 hast du angefangen, ab wann würdest du sagen, also wie schnell war dieser Fortschritt, dass du sagst, jetzt war ich in der Phase angekommen, wo ich sage, ich fliege, um zu fliegen und nicht um nur irgendwie abzusteigen durch die Luft? Ich

[01:04:11] **Till Gottbrath:** kann es dir nicht so genau in Jahren sagen, also so die Phasen, die ich durchgemacht habe, war am Anfang überhaupt erstmal fliegen, dann möglichst viele Flüge haben, also ich kann mich erinnern, da gab es Tage, da sind wir zehnmal am Tag vom Wallberg geflogen, also wirklich

[01:04:28] gestartet, Stangelgrad runtergeschossen, Schirm zusammengegrafft, zur Bergbahn vorgerast, wieder hoch und wieder runter. Da warst du cool, wenn du viele Flüge hattest. Lieber Bergbahn und

[01:04:35] **Lucian Haas:** nicht hochlaufen.

[01:04:35] **Till Gottbrath:** Da war dann Bergbahn angesagt, ja. Dann war halt so das lange in der Luft bleiben, also nicht mehr der Wechsel von viele Flüge haben, das nächste war dann halt möglichst lange in der Luft bleiben. Und da war es halt eine coole Sockerwende, mal eine Stunde oder zwei oder drei oder fünf oder sechs hattest und ich kann mich erinnern, also irgendwann mein erster fünf oder sechs Stunden Flug war auch am Wallberg, da ist dann halt, dann kommt der bei Nordwesten, streicht der Wind schön gleichmäßig über dem See und dann hast du diese breite Flanke, streicht er da hoch, dann bin ich, also wie Thermikfliegen funktioniert, war mir damals noch völlig unklar, aber da konnte man halt schön sohren. Da bin ich fünf oder sechs Stunden nur hin und her geflogen, hab noch in die Hose gemacht, weil ich wollte unbedingt diese fünf oder sechs Stunden schaffen, weil dann war ich cool.

[01:05:20] Und heute ist es so, wenn ich eine Stunde irgendwo am gleichen Ort rumfliege, dann wird es mir wirklich bald zu langweilig, also dann kann ich mir vielleicht noch irgendwie kleine Aufgaben setzen, dass ich abspirale und dann schaue, wie schnell ich wieder hochkomme oder so ein Mini-Dreieck an der Kampenwand fliege, da fliege ich zum Gipfelkreuz und dann zur überhängenden Wand hin und her und gucke, wie schnell ich das hinkriege, dann mache ich es wieder. Aber zu sagen, ich fliege jetzt sechs Stunden immer hin und her, um Gottes Willen! Und dann kam halt die Phase, und das war so fast wie eine Art Neuentdeckung des Gleitschirmfliegens, das Streckenfliegen. Also, dass ich wirklich Thermik fliege, hochkomme und dann halt irgendwie wegfliege. Aber die, also von den Jahresteilen kann man das nicht so, das sind immer so fließende Übergänge.

[01:06:07] Aber es sind ja, im

[01:06:08] **Lucian Haas:** Grunde ist ja das auch, wie die Karriere eines heutigen Gleitschirmfliegers ja auch so ist. Erst lernst du es, dann willst du möglichst viele Flüge sammeln, also um starten und landen zu lernen, dann ist man schon stolz, wenn man mal länger sohren kann oder sonst was und sagt, ja, ich habe die erste Stunde voll. Auch wenn die Schritte natürlich heute viel schneller sind, nicht ein paar Jahre dazwischen sind, sondern für manche Leute ein paar Tage oder ein paar Wochen. Und dann irgendwann sagen so, okay, jetzt kann ich vielleicht schon meinen ersten kleinen Streckenflug machen und mit den heutigen Schirmen reicht es ja schon, quasi eine Thermik aufzudrehen und dann einfach irgendwo loszufliegen und zu sagen, ich lande nicht auf dem offiziellen Landeplatz, hier direkt zu dem Startplatz gehöre ich und schon denkt man oder fühlt man sich als, ah, mein erster Streckenflug. Oder ich bin den ersten Talsprung geschafft oder sonst irgendwie sowas.

[01:06:54] Aber das hast du quasi diese Karriere, die man heute in ein paar Wochen machen kann, hast du in ein paar Jahren dann entsprechend gemacht. Jahrzehnten. Und dann Jahrzehnten, aber auch, weil eben diese Gleitschirmentwicklung so war. Die technische Entwicklung. Also

[01:07:08] **Till Gottbrath:** die technische Entwicklung und ich selber bin halt nicht so talentiert, also ich brauche viel länger für viele Sachen, also auch zwischen meinen, das war 2000, wann war das, 2006, oder 2007 war mein längstes Dreieck zu dem Zeitpunkt 165 oder sowas. Und dann habe ich gedacht, ja die 200, das wäre mal was. Und das hat dann bis 2019 gedauert, bis ich das geschafft habe. Und andere Leute, die fliegen in ihrem zweiten Jahr 250, also das ist schon, also ich muss ganz nüchtern erkennen, dass andere sehr viel talentierter sind als ich. Aber das macht nichts, weil ich habe trotzdem meinen Spaß.

[01:07:47] **Lucian Haas:** Geht es denn da immer wirklich um Talent? Manchmal geht es ja auch darum, einfach zum richtigen Zeitpunkt, am richtigen Ort zu sein, also sich auch die Zeit freinehmen zu können, zu sagen, wow, heute ist der Supertag und dann gehe ich halt in das entsprechende Gelände, wo man das halt auch dann an einem solchen Supertag relativ, ich sag mal relativ in Anführungszeichen einfach dann fliegen kann. Und wo man an anderen Tagen mit 80 Kilometern eigentlich der viel bessere Pilot ist, weil man diese 80, wo die anderen nur 20 schaffen an dem Tag, wo man

sagen muss, da hat sich einer wirklich durchgekippt. Beziehungsweise der hat aus dem Wenigen, was der Tag zu bieten hat, hat er unheimlich viel gemacht. Und bei anderen Tagen fliegen halt Bauplätze und dann kann man relativ easy 200 Kilometer vielleicht fliegen.

[01:08:30] **Till Gottbrath:** Das ist sicherlich richtig. Also die Leute, die völlig frei an jedem halbwegs erfolversprechenden Tag zum Fliegen gehen und dann auch bereit sind dorthin zu fahren, wo es am besten gehen könnte, die haben natürlich deutlich höhere Erfolgsaussichten weit zu fliegen als diejenigen, die einen normalen Job haben und nur am Wochenende können oder in Ferien. Das ist sicherlich richtig. Was aber nichts damit zu tun hat, dass ich, also ich bin einfach nicht so ein guter Pilot wie viele andere. Das ist halt so.

[01:09:03] Das stört dich

[01:09:04] **Lucian Haas:** aber auch nicht, oder? Oder hat dich das mal gestört? Vielleicht bist du mittlerweile älter Statesman und sagst, das ist mir nicht mehr so wichtig. Aber gab's mal eine Phase, wo du auch sehr ehrgeizig warst und festgestellt hast, Mist, da kommen andere schneller voran? Die haben schon... Von 150 auf 200 aufgesattelt und ich hänge immer noch bei 165 rum. Ich

[01:09:24] **Till Gottbrath:** meine, natürlich freue ich mich, wenn ich gut und weit fliege. Aber ich war nie so, dass ich jetzt davon mein Wohlbefinden abhängig mache. Ich kann mich auch... Ich bin zum Beispiel kein bisschen schlecht gelaunt, wenn ich absaue. Das ist halt so. Und ich bin sehr stolz darauf, dass ich auch problemlos Nein sagen kann. Sowohl schon vorm Start, das ist oftmals so, dass ich der Erste bin, der sagt, kommt mir komisch vor, ich fliege jetzt nicht. Und hier an der Kammwand, jetzt während Corona, saßen wir mal da oben und es hat so geostelt und es hat eigentlich relativ stark geostelt. Und dann ist an der Kammwand ist die Luft so eierig. Also du kannst zwar rausstarten,

[01:10:10] aber es ist nicht wirklich ein schöner Flug. Und da hat man so das Gefühl, als wären die Leinen aus Gummi. Ich hab dann noch nie jetzt gehabt, dass mich irgendwie wirklich dann mal durchgebeutelte hätte. So waschmaschinenmäßig. Aber es ist ein komisches, ein eieriges Gefühl und es ist eigentlich auch kein schöner Flug. Und dann sag ich dann, ich geh jetzt wieder zu Fuß runter. Oder fahr mit der Bahn her. Du bist ja nicht gefahren, die Bahn. Ich geh zu Fuß runter. Und die sagen, du bist doch der erfahrenste von uns allen. Und jetzt willst du nicht fliegen. Ja, ich flieg wegen der schönen Erlebnisse. Also mein Motto ist, und das stammt von Wolfgang Bernhard, einem guten Freund, der früher auch im Nova Pilots Team gewesen ist und leider nicht mehr fliegt, nach einem schlimmen Unfall. Und der Wolfgang sagte immer, die Entscheidung zu fliegen macht er nicht davon abhängig, dass er glaubt, dass er einigermaßen sicher rauskommt und einigermaßen sicher landen kann, sondern davon, dass er überzeugt ist, dass es ein schöner Flug wird.

[01:11:02] Und da ist unheimlich viel Abstand zwischen diesen beiden Polen. Und ich finde, wer von uns fliegt denn so, dass er fliegen muss, also Theodor Blick, der muss vielleicht fliegen. Und wer das Commitment sagt, ich bin jetzt bei den X-Alps, der muss auch, muss in Anführungszeichen, auf jeden Fall wird er nicht gut sein, wenn er nicht alles riskiert. Aber welcher von uns Normalpiloten muss denn fliegen? Und wenn ich sage, ich mache es der schönen Erlebnisse wegen, seit sieben oder acht Jahren ist das mein Motto und seitdem habe ich ausschließlich schöne Flüge.

[01:11:39] **Lucian Haas:** Weil du an den Tagen, wo es vielleicht nicht so schön werden könnte, sagst, ich gehe heute gar nicht fliegen. Ich mache von vornherein was anderes. Ja, also

[01:11:45] **Till Gottbrath:** ich sehe mit nicht geringen Bedenken zum Beispiel, dass die Schwelle bei vielen Piloten, die jetzt bei Föhn fliegen oder leichtem Föhn oder leicht Föhnige, wie auch immer, da gibt es ja so Abstufungen, wo ich nicht genau weiß, was es ist. Also eine wesentliche Eigenschaft von Föhn ist, dass sich sehr, sehr schnell alles verändern kann. Und wir hatten ein Team-Meeting, das weiß ich noch, da waren wir am Pencken im Zillertal und saßen im Geschöswandhaus und es war föhnig. Die ganze Bagage ist natürlich tierisch fluggalt. Der Windgeschwindigkeiten sind nicht so hoch und gerade das Zillertal als Föhnstrich ist natürlich auch berühmt, berüchtigt. Und wir saßen auf der Terrasse und da sind auch drei Leute da über am Pencken da so hin und her gesort. Immer schön, praktisch nur nach Süden ausgerichtet.

[01:12:31] Und auf einmal zieht der Wind an und dann haben sie halt die Flucht nach vorne angetreten und sind dann mit, keine Ahnung, aber 70, 80, 90 Sachen nach Norden des Zillertals rausgeballert. Und ich habe nur gedacht, mein

Gott, ich wollte jetzt nicht in deren Haut stecken. Das sah jetzt nicht so wirklich gemütlich aus. Und wenn Leute sagen, ja, das Brauneck ist so gut geschützt, ja, das ist schon relativ gut geschützt und man kann länger fliegen als woanders. Aber ich bin da sehr konsequent, wenn es heißt Fönig, dann fliege ich nicht. Da bleibt ein gewisses Restrisiko und es mag örtliche Male gut gehen, aber nein, das mache ich nicht. Oder auch wenn einfach die Windgeschwindigkeiten insgesamt so hoch sind. Es gibt großartige Piloten, die sich dann von einem Soaring haben zum nächsten blasen lassen bei Westwind bis irgendwie ins Enztal oder so.

[01:13:17] Das ist eine großartige Leistung. Die haben ihre Schirme gut im Griff. Trotzdem heißt es nicht, dass ich das deswegen auch machen will oder machen muss. Also wenn es einfach zu windig ist, dann fliege ich halt nicht. Höchstens Flachland an der Winde, das ist wieder was anderes. Da habe ich kein Lee.

[01:13:31] **Lucian Haas:** Fliegst du dann heute weniger als früher? Also wenn du so deine Jahre betrachtest, dass du sagst, okay, seitdem ich entschieden habe, ich fliege nur noch, wenn ich weiß, es wird ein schöner Flug, dass du dann am Ende wirklich sagst, ich komme eigentlich nur noch auf die Hälfte der Flugzeit, die ich vielleicht früher hatte. Auch wenn man so guckt, wie sich Wetter und Klima verändert, wo du auch sagst, es gibt mehr Starkwind, es wechselt viel schneller hin und her, wo man natürlich viel eher mal auch sagen müsste, es gibt viel mehr halbseitige Tage, an denen man dann vielleicht sagen kann, man kann fliegen gehen, aber ganz so sauber ist es nicht. Man könnte dann ja auch am Boden bleiben.

[01:14:06] **Till Gottbrath:** Also ich kriege vor allem deswegen weniger Airtime, weil man hier vom Alpen Nordrand aus weit zu fliegen ist halt der Hoch Velln. Da haben wir eine Chance, aber das ist schon deutlich schwieriger vom Velln irgendwie 200 zu fliegen als an der Grenze. Das ist einfach so. Und überhaupt alpensüdseitig, weil dummerweise halt die Fliegerei auf der Nordseite tendenziell immer eine Lehfliegerei ist. Und im Süden halt nicht.

[01:14:29] **Lucian Haas:** Wobei im Süden auch häufig bei Nordwind geflogen wird und dann hast du da auch Lehfliegerei. Auf gewisse Weise. Stimmt.

[01:14:36] **Till Gottbrath:** Aber ich bin jetzt nicht bereit, nur für einen Tag nach Südtirol zu fahren. Es gibt Leute, die machen das, aber das ist mir a zu stressig und b muss es auch umweltmäßig nicht sein, dass man wirklich für nur einen Tag zur Grenze runterballert, was dazu geführt hat, dass ich dieses Jahr kein einziges Mal da unten gewesen bin, weil es wäre immer nur für einen Tag gewesen. Und ganz offensichtlich nur für einen Tag gewesen. Und so, ich habe, also dieses Jahr lief es bei mir nicht besonders gut. Aber insgesamt habe ich jetzt nicht weniger Airtime als früher. Was dazu kommt ist, seitdem wir die Agentur zugemacht haben, habe ich einfach sehr viel mehr Zeit. Also hier im Priental,

[01:15:16] ich kann halt auch zu Fuß von der Haustür weggehen, auf irgendeinen Hügel hochgehen und schnell runterfliegen. Ist dann zwar nur irgendwie 12 Minuten oder so, aber ich habe trotzdem Flug gemacht. Also ich habe jetzt dieses Jahr sicherlich ungleich mehr Flüge anzahlenmäßig als in den letzten Jahren. Aber dafür fehlen halt die längeren Flüge. Drei gute Tage habe ich einfach richtig gut vergeigt mit Höchststrafe, mit Absaufen oben auf der Steinplatte und ins Tal runterwandern müssen. Sogar zwei aufeinanderfolgende Tage. Ist halt so.

[01:15:48] **Lucian Haas:** Wo siehst du die?

[01:15:53] größten Gefahren beim Gleitschirmfliegen für Otto-Normal-Piloten? Jetzt nicht Leute, die sich jetzt in die X-Alps Bedingungen stürzen, sondern so?

[01:16:03] **Till Gottbrath:** Schwierig ist immer, wenn das Können und die Verhältnisse nicht gut zusammenpassen. In welcher Form auch immer.

[01:16:11] **Lucian Haas:** Würdest du sagen, dass heute Piloten häufiger dieses Risiko eingehen? Oder beziehungsweise, dass es so eine Tendenz dazu gibt, dass halt bei schwierigeren Bedingungen geflogen wird? Dass zwar vielleicht die Schirme das heutzutage ein bisschen besser abkönnen, weil sie stabiler geworden sind, weil sie nicht stabiler geworden sind und damit den Piloten vielleicht häufig nicht mehr so fördern, dass er so super aktiv immer selber fliegen muss, weil der Schirm schon ungeheuer viel macht. Aber dass dann trotzdem eigentlich die Risikobereitschaft in der Pilotenschaft eher größer geworden ist?

[01:16:44] **Till Gottbrath:** Vielleicht nicht die bewusste Risikobereitschaft. Ich glaube, das hat sich eigentlich nicht verändert. Was es relativ wenig gibt, ist das, was uns am Anfang in Gefahr gebracht hat, ist die Enttäuschung aus Ahnungslosigkeit und Ignoranz. Also wenn du gar nicht weißt, in welche Gefahr du dich begibst, das ist natürlich extrem gefährlich. Und das war bei uns am Anfang so. Das heißt, du wusstest zum Beispiel nicht, was Föhn ist?

[01:17:12] **Lucian Haas:** Ich wusste, was Föhn ist,

[01:17:13] **Till Gottbrath:** aber ich habe das in keinem Verhältnis zu meiner Pflgerei gesetzt. Also ich habe neulich alte Dias angeschaut und da war ein Bild dabei. Wind kommt von vorne, Windfahne ist auch mit drauf, steht wunderbar an, strahlend blauer Himmel. Ich fertig zum Start mit irgendwelchen papageienbunten Klamotten, und halt monstermäßig große Lenticularis am Himmel, wo ich nur gedacht habe, meine Fresse, ey, du hast die... Also da würde ich heute nicht mal drüber nachdenken, ob ich in der Ebene einen Schirm aufziehe. Und da bist du halt beinhart geflogen. Also wir hatten wirklich unfassbar wenig Ahnung und waren uns dessen nicht bewusst. Und sich in dieser Zeit nicht ernsthaft weh zu tun, hat auch in einem nicht unerheblichen Maße mit sehr, sehr viel Glück zu tun. Hast du dir jemals weh getan?

[01:17:58] Nee, überhaupt gar nicht. Null. Das heißt, du hattest viel Glück? Ja. Also vor allem, was diese Anfangszeit angeht. Und mittlerweile gibt es so... Also die Ausbildung ist viel, viel besser geworden. Es gibt insgesamt einfach so viel mehr Wissen, so viel mehr Erfahrung vorhanden. Wenn einer nicht ganz dumm ist, dann kann er von den Fehlern, die andere gemacht haben, sehr viel lernen. Kritisch ist es, also das kenne ich auch von jungen Teampiloten bei Nova, wir haben ja oftmals so diese mittlerweile die zweite Generation der Flieger, also die Kinder fliegender Eltern, die dann halt mit acht, neun, zehn, zwölf zum ersten Mal an irgendeinem Schirm rumgerissen haben und dann schon gegroundhandelt haben, dann mit 14 die Ausbildung angefangen, mit 16 ihren Schein gemacht haben und

[01:18:45] mit 17 zum ersten Mal 200 Kilometer fliegen. Also da sind ja schon welche dabei, die einfach... Also wenn ich denen auch zuschaue, wie spielerisch die mit ihren Schirmen umgehen, da komme ich mir wirklich vor wie so ein Elefant im Porzellanladen und das sind alles Balletttänzer, die halt... Also das ist toll, ich bewundere das sehr, also sowohl beim Groundhandling auch einfach so, wie unfassbar gut die ihre Schirme beherrschen. Und dann kommt halt oftmals so diese Phase, dass die erste Erfolge haben, dann vielleicht noch in so einem

[01:19:17] sozialen Umfeld sind so Applausen, wie man auf Bayerisch sagt, die halt gemeinsam viel unternehmen, sich dann auch pushen und dann sehr schnell erste Erfolge haben, weit fliegen und dann an den Punkt kommen, wo sie die gefühlte Unsterblichkeit erreichen. Das kann halt wirklich nach hinten losgehen. Also da fallen ja auch nicht wenige Leute dann irgendwie mal runter und tun sich weh, weil halt die Unsterblichkeit... Also muss ja nicht gleich einer sterben, aber kann sich doch erheblich wehtun.

[01:19:44] Das tut mir dann schon sehr weh. Also ich bin bei den Jüngeren immer sehr stark der Bremser. Ich komme mir manchmal vor wie in der Muppet-Show Waldorf und Städtler, die beiden Alten, die oben in der Loge hängen und alles besser wissen und immer sagen, Kinder, fliegt bitte immer mit Protektor. Auch beim Hike and Fly. Setzt euch richtige Helme auf und nehmt einen großen Retter mit. Und geht auch mal landen. Einige hören es und andere hören es halt nicht. Aber das gilt ja nicht nur für die Nova-Team-Piloten, sondern oder für die jungen Nova-Leute, sondern letzten Endes gilt es für alle.

[01:20:14] **Lucian Haas:** Nun fliegst du seit über 30 Jahren. Bist du... oder gab es mal eine Phase zwischendrin, wo du des Fliegens auch mal überdrüssig geworden bist?

[01:20:23] **Till Gottbrath:** Nee. Es gab Phasen, wo es schwierig war. Zum Beispiel die knapp zwei Jahre, die ich mal zwischen Hamburg und Lübeck gewohnt habe, das war halt ein bisschen irgendwie an der Küste rumsohren und halt irgendwelche Muggel und so. Aber und damals war die Schlepperei auch noch nicht so populär. Und es hat mich auch irgendwie nicht angemacht, muss ich sagen. Sodass es Phasen gab, in denen ich nicht so viel geflogen bin. Aber ich bin eigentlich nicht eigentlich. Ich bin immer geflogen und es hat mir immer Spaß gemacht. Und ich bin auch jetzt noch... Es macht mir einfach unfassbar viel Spaß. Also auch bei KGK da hatte ich mir das Recht ausgedrungen, so zwischen April und August auch kurzfristig mal einen Tag freinehmen zu können, sofern halt nicht alle zu sehr drunter leiden. Und dann halt eine Mail geschickt und dann hat eine Mitarbeiterin

[01:21:11] an alle geantwortet. Aber ich war eigentlich nicht dazu bestimmt, auch mit drauf zu sein. Da stand dann nur drin, hoffentlich hat er einen tollen Flug, dann hat er wieder eine Woche gute Laune.

[01:21:22] Und das ist schon noch so. Also das Fliegen ist einfach mein Ding. Das macht mir auch... Ich kann mich auch über so... Der Haustier da hinten gibt es so einen Berg, das ist so ein unscheinbarer Muggel, der hat vor ein paar Jahren so einen Orkan oben die Bäume weggerissen und seitdem kann man da oben auch starten. Und irgendwann bin ich mal abends kurz vor Sonnenuntergang gestartet. Da runter ist so eine kleine Felswand. Und diese Felswand hat dann noch genügend Wärme abgestrahlt, dass ich den Gipfel ungefähr 50 Meter überhöhen konnte und eine Dreiviertelstunde da geflogen bin. Und ich hatte halt mit gar nichts gerechnet. Es war eher so, anstatt joggen halt schnell da hochgehen, Schirm aufziehen, runter pflegen, landen, duschen. Und dann starte ich da raus und das Vario piepst. Und dann bin ich geflogen, bis es wirklich die Sonne untergegangen war und das Ding hat immer noch ein bisschen Wärme abgestrahlt.

[01:22:07] Dann bin ich vor der Haustür gelandet und war sowas von euphorisiert. Keine Heldentat, nichts besonderes, aber das war halt ein riesen Geschenk. Und das habe ich intensiver in Erinnerung als was weiß ich, irgendein 130 Kilometer Flug vom Speikboden, wo du halt absäufst und wo du halt dann die Standardroute halt entlang knatterst und versuchst das Beste draus zu machen. Also mein Wohlbefinden hängt nicht von den Zahlen ab, die ich mit meinem Fliegen erreiche. Ich finde sowieso, dass sehr viele Piloten sich nur über Zahlen definieren und halt auch in den Flugschulen wird einem so vermittelt, dass es das erklärte Ziel sein muss, wenn du gut genug bist, dann kannst du einen C - oder D-Schirm oder sonst irgendwas fliegen und alle sind immer nur so, also die Leistungsgeilheit, also auch auf seine eigene Leistung bezogen, das finde ich irgendwie schade.

[01:23:04] Also es sollte doch viel mehr in die Richtung gehen, sich herauszufinden, jeder für sich, was seine persönliche Art des Fliegens ist und was einen am glücklichsten macht. Und ich finde es auch schade, wenn in Führungszeichen gute Piloten, also jene, die entweder Wettbewerber erfolgreich fliegen oder halt beim Streckenfliegen erfolgreich unterwegs sind, wenn die von oben herab andere anschauen, nur weil die nicht so weit fliegen. Wenn die da mit Glücklichen zufrieden sind, dann ist es doch toll. Also auch so, ich finde in der Schulung müsste man viel mehr auf diese Hintergründe auch eingehen und den Leuten vor allem die Freude am Fliegen vermitteln und nicht so sehr immer nur alles über wer hat den längsten.

[01:23:53] **Lucian Haas:** Aber irgendwie definieren viele Menschen oder vielleicht ist das auch in der Natur des Menschen drin, dass man sich irgendwie vergleicht. Und gerade beim Gleitschirmfliegen, ich meine die Schönheit eines Fluges oder das euphorisierende oder das euphorische Gefühl, was man selber hat, da hat man ja keinen Maßstab gegenüber dem anderen, wo man sagen kann aber ich war glücklicher als du. Es ist auch Quatsch, dass man so argumentieren würde, aber irgendwo ist das ja und da ist ja letzten Endes diese XC-Zahl oder die Punktezahl im XContest oder sonst was ist ja eine der wenigen Maßstäbe, wo du wirklich sagen kannst, das kann man vergleichen. Oder man kann halt sagen, ich war auf 1600 und du warst nur auf 1400 Meter, das kann man auch miteinander vergleichen. Oder ich bin zwei Stunden geflogen oder du fünf Stunden am Walberg hast dir sogar in die Hose gemacht, aber du hast halt fünf Stunden, der andere hat nur drei.

[01:24:44] Damit warst du die coole Socke damals wahrscheinlich. Ich bin davon auch nicht frei. Ich war besser oder sonst irgendwie was.

[01:24:52] **Till Gottbrath:** Das liegt, hast du recht, das liegt schon in der Natur des Menschen. Ein Stück weit. Ich kann nur jedem raten, eigentlich sich selbst zu hinterfragen, was er vom Fliegen eigentlich will, was er für

[01:25:06] was ihn am Fliegen am glücklichsten macht. Und dann soll er halt das machen. Früher als der Brennkopf da am Walchsee, jetzt so Richtung Kössen von hier aus gesehen, da waren so drei ältere Herren, also mittlerweile ist der Berg als Flugberg leider gesperrt, weil es zwischen Bauern und den Gleitschirmfliegern Auseinandersetzungen gab und die Bauern halt am längeren Hebel saßen. Aber da waren früher so drei Jungs, drei Pensionisten, wie man in Österreich sagt, die praktisch jeden fliegbaren Abend da oben waren. Und ich war meistens halt vormittags da, weil der Brennkopf ja ein guter Thermikberg ist, aber halt manchmal auch abends einfach schnell hochgesaust und dann noch einen Flug gemacht. Und jeden Abend waren die da, wenn ich da hochkam. Und dann habe ich sie irgendwann mal gefragt, warum sie nicht starten, die Thermik ist ja gleich zu Ende. Und dann haben sie gesagt, ja, wir warten ja immer, bis die Thermik zu Ende ist, weil wir sind schon alt und wir wollen gar nicht mehr Thermik fliegen, wir gehen hier abends gemütlich

hoch und dann trinken wir eine Flasche Wein zu dritt und dann fliegen wir runter und landen unten.

[01:26:00] Und das macht uns glücklich. Das ist richtig cool. Und die Jungs, die hatten mordsmäßig Spaß.

[01:26:06] **Lucian Haas:** Ist das so dein Traum von deinem Altwerden, dass du irgendwann auch sagst, wunderbar, ich kann hinter meinem Haus hier irgendwo noch jeden Abend gemütlich einen Berg hochgehen, muss ja nicht unbedingt eine Flasche Wein oben trinken, aber zumindest sagen so. Wenn man die drittelt. Dann gleite ich noch wieder runter und das reicht mir dann eigentlich auch schon.

[01:26:26] **Till Gottbrath:** Ja, also

[01:26:29] mit Freude weiterhin fliegen ist so das Ziel. Was mich jetzt sehr in der Hinsicht sehr

[01:26:38] positiv gestimmt hat, ist ich bin letztes Jahr am Stubi Cup und dann später nochmal im Herbst mit dem AONIC geflogen. Also der High A-Schirm von Nova. Und das ist halt nicht der einzige Schirm dieser Art, aber es gibt ja mittlerweile A-Schirme, die sich eben nicht mehr fliegen wie ein Traktor, sondern die auch echt schön zu fliegen sind und auch wirklich Spaß machen. Und das war so wirklich so, weil so ein die normalen Schulungsschirme vor zehn Jahren, das war ja wirklich so, dass du denkst, das musst du schriftlich beantragen, das ist jetzt um die Kurve fliegen. Die waren sowas von idiotensicher gebaut, dass das Ziehen an den Leinen an für sich erstmal weitgehend keinen Einfluss auf den Schirm genommen hat, wenn man nicht richtig heftig gezogen hat.

[01:27:23] Und da habe ich also so, da waren wirklich Dinger dabei, wo ich dachte, sicher ist er schon, aber Spaß macht das jetzt nicht. Und jetzt AONIC und auch von anderen Marken, habe jetzt gehört, gibt es auch halt entsprechende Schirme, die unglaublich sicher sind, was ihre passive Sicherheit angeht, aber gleichzeitig auch Spaß machen und auch mittlerweile verblüffend gut leisten. Und da dachte ich mir, das ist cool, wenn ich mal so richtig alt bin, dann gibt es einen Schirm, der mir immer noch Freude macht, aber der meine nachlassenden Reflexe und meine nachlassende Routine vielleicht ein Stück weit kompensiert. Also ich sehe mich dann, und wenn das passt, dann sehe ich mich immer noch auf Strecke fliegen. Also, wenn es halt geht und es sich gut anfühlt.

[01:28:08] **Lucian Haas:** Weil du jetzt gerade sagtest, es gibt vielleicht auch andere Marken, die was haben. Fliegst du als Nova-Mann trotzdem manchmal andere Schirme, einfach nur um zu gucken, wie fliegen sich eigentlich, wie fliegt sich ein Swing, wie fliegt sich ein Rush, ein Ozone oder ein was auch immer? Oder sagst brauche ich gar nicht, weil ich bin mit dem zufrieden, was ich da eigentlich von meiner Marke bekomme?

[01:28:29] **Till Gottbrath:** Ne, ich mache das schon auch, wenn es sich ergibt. Also es ist jetzt nicht so, dass ich da aktiv viel dafür tue, aber wenn es ergibt halt mit Leuten, die gleich große Fläche fliegen wie ich, dass man mal tauscht, ja, das mache ich schon. Also ich finde es auch interessant und finde auch schon, dass die Schirme sich in Charakteren recht stark unterscheiden.

[01:28:53] **Lucian Haas:** Jetzt kommen wir ein bisschen zum Ende hin, aber ich würde gerne noch mal einen Aspekt deines Lebens beleuchten, der jetzt nicht direkt was mit der Fliegerei zu tun hat, aber wo man einfach sehen kann, wie vielfacettig du eigentlich bist. Du machst ja ungeheuer viele andere Outdoor-Sportarten oder andere Spielarten des Outdoor-Lebens dann auch. Du hast auf verschiedenste Expeditionen schon mitgemacht und sowas, dass die Leute mal nur so ein bisschen Eindruck kriegen, was man eigentlich auch noch, wir könnten wahrscheinlich sechs Stunden reden über die verschiedensten Sachen, die du da schon irgendwie gemacht hast. Ich gebe dir mal so ein paar Stichworte und dann sagst du mir einmal so kurz, was dir zu dem jeweiligen Punkt so als vielleicht prägendste Erfahrung ist, die einfach so in den Sinn kommt.

[01:29:39] Okay.

[01:29:41] Expedition

[01:29:42] **Till Gottbrath:** mit Arvid Fuchs.

[01:29:45] Ein Geschenk, dass sich das ergeben hat, dass ich da ins Team kam mit einem Menschen, den ich sehr, sehr, sehr schätze und der ein ganz überaus feiner Kerl ist. War das

[01:29:57] **Lucian Haas:** kurz genug? Du kannst auch länger dazu reden. Wo seid ihr denn damals hingegangen? Wo ging diese Expedition hin? Ich war

[01:30:03] **Till Gottbrath:** auf mehreren Expeditionen mit ihm unterwegs. Auf seinem altes expeditionstauglich umgebautes Segelschiff, Baujahr 31, die Dagmar Horn. Ich habe bei

[01:30:15] IceSail mitgemacht. Das war der nach vier Jahren erfolgreiche Versuch durch die Nordostpassage, Nordwestpassage zu segeln. Wobei ich dann nicht die ganze Zeit an Bord war, weil zwischendrin muss man ja auch noch irgendwie Geld verdienen. Dann war ich bei Sea-Eisen Mountains dabei.

[01:30:34] Da war ich den Abschnitt von Hawaii über Französisch-Polynesien, Pitcairn, das ist die Insel, wo die Nachfahren von der MyDropMod3 auf der Bounty noch leben. Osterinsel, dann Chile, um Kap Horn gesegelt, dann noch eine 55-tägige Expedition auf dem Patagonischen Inlandeis gemacht und versucht, das von Nord nach Süd komplett zu durchqueren. Wobei wir auch gescheitert sind wie alle anderen zuvor, aber immerhin weiterkamen auch als alle anderen zuvor. Und dann, wie hieß denn das, als ich auf Spitzbergen dabei war? Auf jeden Fall mehrere Expeditionen über mehrere Jahre und wir sind immer noch eng befreundet und ich überlege auch gerade jetzt, wo ich wieder mehr Zeit habe, vielleicht mal wieder bei jemanden Bord zu gehen, wenn sich das ergibt.

[01:31:21] Ja,

[01:31:24] das war eine eigene Expedition mit drei Leuten, die ich vorher kaum kannte. Es war relativ spannend. Ja, also ich meine, mich faszinieren die hohen Breiten generell. Ich bin von meinem Metabolismus jemand, der lieber in die Kälte geht als in die Hitze, weil vor Kälte kann ich mich schützen und vor Hitze eben nicht. Und ich funktioniere auch, also körperlich, wenn es heiß ist, dann mag ich es nicht so gern. Und mit Arved war ich zum ersten Mal auf Grönland und Grönland finde ich einfach umwerfend in seine, das ist majestätisch und alles, also diese klare Luft und das Eis und die Reinheit und auch so die, man unterschätzt auch die Entfernung immer, es sieht alles so nah aus und dann wandert es auf irgendeinen Berg zu und wandert es und wandert es den ganzen Tag und am Ende des Tages hat sich die Perspektive gar nicht verändert, weil du noch nicht näher, also obwohl du den ganzen Tag gewandert bist.

[01:32:13] Auch die Grönländer, finde ich, sind ein überaus vergnügliches Volk, wenn sie nicht, ja leider, also es wird sehr viel Alkohol getrunken, aber wenn sie nüchtern sind, sind das irgendwie gute Typen, also ich mag die gern leiden, sind so, sind fröhlich und gut drauf, also man könnte sagen, negativ ausgedrückt, kindlich, aber ja, also Grönland ist der Hammer. Und dann halt als jemand, der halt auch schon als kleines Kind so Abenteuer Bücher gelesen hat, Friedhoff-Nansen auf Schneeschuhen durch Grönland, das war so irgendwie immer in meinem Hinterkopf und dann haben wir das halt gemacht.

[01:32:48] **Lucian Haas:** Da hattest du einfach Lust zu und hast gesagt, das will ich mal machen, oder? Ja. Klasse. Noch ein kaltes Abenteuer, ich glaube es war kalt, Baikalsee.

[01:32:58] **Till Gottbrath:** Ja, also da waren wir im Winter und wollten mit Mountainbikes den See von Süd nach Nord überqueren auf dem zugefrorenen See. Wollten, das heißt ihr habt es nicht geschafft? Wir waren in jenem Jahr, als der Baikalsee zum ersten Mal nicht komplett zugefroren war. Achso. Dann haben uns, also du triffst unterwegs immer wieder Fischer auf dem Eis und dann haben uns immer mehr Leute abgeraten, na fahrt nicht nach Norden, da sind ganz viele freie Stellen und es bricht auch mal regelmäßig irgendwie ein Auto durchs Eis. Also auch ganz, ganz früher war die Eisdecke so dick, dass als die Transsibirische Eisenbahn gebaut wurde, hat man auch ein Stück, also ganze Eisenbahnwaggons auf Schienen über den See gezogen. Das ist heute halt nicht mehr so. Also der See ist, die Winterwege, sind wärmer, der See friert nicht mehr so dick.

[01:33:44] Noch dazu gibt es halt auch, es ist der tiefste See der Welt, der wasserreichste See der Welt. Es hat tatsächlich auch so Gezeiteneffekte und es gibt auch so unterseeische Strömungen, dass vor allem an irgendwelchen Cups oftmals so warme Strömungen hochkommen. Also wir hatten es auch, dass einer von uns mit dem Fahrrad eingebrochen ist. Ich habe gefilmt und gesagt, fahrt mal da vorne lang an dem Cup, das sieht so toll aus. Schwupps, war er weg.

[01:34:05] **Lucian Haas:** Ja, habt ihn aber wieder rausgekriegt. Ja,

[01:34:08] **Till Gottbrath:** Gott sei Dank, ja. Und ihr habt dann auf dem Eis gecamp't oder wie ging das? Wir haben selten auf dem Eis gecamp't, vor allem deswegen so selten, weil die, das ist so laut. Da sind halt solche Spannungen im Eis, dass es wirklich wie Kanonenschläge unter deinem Schlafsack dröhnt. Das knackt dann immer so ganz so? Ist nicht knacken. Es ist ein richtig lautes Donnern. Also ich meine, das sind auch irrsinnige Spannungen, die da entstehen und wenn dann halt in so einer riesen Eisscholle halt mal so ein Riss reinkommt. Also wir sind meistens an Land gegangen. Einfach weil es angenehm ist, weil es immer zum Schlafen war. Ich

[01:34:43] **Lucian Haas:** habe so ein Bild, also einen kurzen Videoausschnitt von dieser Expedition bei irgendeinem BR-Bericht mal gesehen. Und dann sieht man, wie ihr da mit euren Mountainbikes rumfahrt. Einer hat glaube ich noch so einen Anhänger dabei und der Anhänger schlingert nur fürchterlich hin und her auf diesem Eis, als würde er immer nur hin und her rutschen und sowas.

[01:35:02] **Till Gottbrath:** Ja, also wir waren zu neun unterwegs und wir hatten glaube ich fünf Anhänger dabei, weil wir einfach so viel dicke Schlafsäcke und expeditionstaugliche Zelte und sowas dabei hatten. Und es war tatsächlich so, die Fahrräder waren damals mit Spikes ausgerüstet und für die kleinen Räder von dem Anhänger gab es das nicht. Und es war halt dann teilweise so unfassbar glatt, dass der Wind den Anhänger immer zur Seite geweht hat und der wollte sich überholen. Und was dann echt doof war, dass wenn der Wind von rechts kam, nee, wenn er von links kam, dann ist die Deichsel vom Anhänger immer an die Spikes gekommen und hat dann angefangen, die Deichsel durchzusägen. Und dann haben wir dann mit Kabelbindern und mit Draht irgendwann noch die Reifen von dem Anhänger umwickelt, damit er halt einigermaßen in der Spur bleibt, damit die Spike-Reifen mit diesem scharfen Edelstahl nicht die weiche Alu-Deichsel irgendwann absägen.

[01:35:54] **Lucian Haas:** Lassen wir es mal dabei. Nächster Punkt ist Nordenskjölloppet, ein 200 Kilometer Langlauf. Sagt man das so? Langlaufrennen?

[01:36:03] **Till Gottbrath:** Langlaufrennen, ja. Also ich bin auch Ausdauersportler, laufe gerne und seitdem wir hier draußen wohnen, haben wir die Langlaufwege direkt auf der anderen Straßenseite, also im Winter kann man bei uns auch nicht joggen gehen hier im Tal, da liegt einfach zu viel Schnee, da gibt es keine Joggingstrecken mehr, seit man wolle auf der Hauptstraße laufen, da ist dann irgendwie naheliegend, dass man die Langlaufski an die Füße tut. Und das hat mir dann irgendwie so viel Spaß gemacht und was die meisten Leute kennen, ist der Vasa-Loppet, das sind halt 90 Kilometer klassisch in Schweden und das habe ich ein paar Mal gemacht und das ging so ganz gut und irgendwann habe ich halt in dem Winter von dem Nordenskjölloppet erfahren, in Schwedisch Lappland, da gibt es eine historische Geschichte dazu, aber die sprengt jetzt ein bisschen den Rahmen, auf jeden Fall ist das so das längste

[01:36:50] Langlaufrennen, was es gibt und da habe ich gedacht, das probiere ich jetzt mal. Einfach um zu sehen, ob ich das schaffe. Das läuft man am Stück an einem Tag, oder? Es

[01:37:01] **Lucian Haas:** ist nonstop, ja. Im Prinzip 100 Kilometer. In einer Nacht wahrscheinlich, weil das ist ja Polarnacht dann da oben irgendwie. Nein, die machen

[01:37:08] **Till Gottbrath:** das Ende März, Anfang April, also da ist schon sehr, sehr lange hell, also länger hell als bei uns, weil es geht ja dann recht fix. Mich hat einfach die Frage interessiert, bin ich dazu in der Lage und hatte nur das Ziel das zu schaffen. Wir haben schwedische Freunde und der eine von denen ist ein exzellenter Schieler, sind beide sehr gut, aber der eine ist richtig gut, der sagte dann zu mir vorher, oh ich kenne die ganzen Leute in der Startliste, es waren halt nur so 400, das sind alles ehemalige Profis und so, das ist hochkarätig besetzt, hier gibt es praktisch keine Volksläufer und ich bin Volksläufer. Also ich meine, ich habe erst mit 40 oder sowas das Langlaufen, ich glaube 42 das Langlaufen angefangen. Mein Stil ist auch schlecht, also wenn ich hier vom Sachranger Verein und vom

[01:37:53] WSV Aschau die Nachwuchsläufer sehe, die zwischen mir zwischen den Beinen durch, da stehe ich da wirklich wie so eine Säule, aber ich wollte einfach sehen, ob ich das schaffe und dann, was ich wirklich irre fand, ich wusste halt, dass ich mit so einem Puls von 140 über sehr, sehr lange Zeit halten kann. Und habe gedacht, also man hatte glaube ich maximal Zeit 22 Stunden oder so, oder 23 und ich habe mir gedacht, naja bei 200 Kilometern, 10er Schnitt mit Pausen machen und so, 20 Stunden peile ich mal an. Beziehungsweise auf die Zeit kann ich einen Puls von 140 halten, habe mir dann die Pulse umgeschnallt und bin dann halt losgelaufen und dann sind die alle derdiger losgestochen,

ich war glaube ich nach 5 Kilometern

[01:38:39] mehr oder weniger alleine auf einem See, die anderen 490 Leute waren alle schon vor mir, hinter war noch ein 80 jähriger in Begleitung seines 60 jährigen Sohns, der auf ihn aufgepasst hat und ansonsten waren wir da allein auf dem See. Und da habe ich gedacht, ach du lieber Gott.

[01:38:56] Aber lass dich nicht verrückt machen, mach dein Ding, du wirst es schaffen. Und dann habe ich dann schon noch ein paar Leute zum Ende hin überholt, aber war weiß ich nicht, 10. Letzter oder 20. Letzter oder irgendwie sowas, aber das war mir wurscht, ich habe es geschafft. War sehr zufriedenstellend.

[01:39:13] **Lucian Haas:** Wenn du jetzt so im Vergleich mit solchen Abenteuern und solchen Expeditionen und sowas, wie abenteuerlich ist für dich dann heute noch das Gleitschirmfliegen?

[01:39:22] **Till Gottbrath:** Boah,

[01:39:24] also das sind schon verschiedene Sachen. Wenn man jetzt bei so einem Nordenschildkloppet teilnimmt, da ist die Spur vorgegeben, da ist alle 10 Kilometer, alle 20 Kilometer gibt es eine Verpflegungsstelle und wenn du nicht mehr kannst, dann hockst du dich halt irgendwie in ein beheiztes Zelt und irgendwann kommt einer im Skidoo vorbei und bringt dich nach Haus. Die Grönland-Expedition war da schon ein anderes Ding, weil das war noch in Zeiten vor Satellitentelefon und so weiter und wir hatten auch ausgemacht, wir wollen das bei Fair Means schaffen, also uns auf gar keinen Fall irgendwie helfen lassen und das ist dann schon in dem Augenblick, wo du losgehst, brichst du halt den Kontakt zur Umwelt ab, mehr oder weniger. Also das Wesen einer Expedition ist ja auch, dass die Frage, ob es funktioniert, offen ist.

[01:40:10] Also alles, wo du denkst, ja, also übers Inlandeis in Grönland zu gehen ist, ich kenne mittlerweile so viele Leute und da hat sich auch schon so eine Einstellung breitgemacht, jetzt gehen wir mal los und wenn es nicht klappt, dann rufen wir halt mit dem Telefon Hilfe und die holen uns schon ein Heli und holen uns schon ab. Was dazu geführt hat, dass die Kosten für eine Expedition, also für die Genehmigung und für die Versicherung, die sind sowas von absurd hoch, weil halt einfach so viele Leute das auch missbraucht haben und ich glaube sogar, es gibt mittlerweile irgendwie so ein Passus, dass du sogar eine Bürgschaft hinterlegen musst, dass einer von denen, die dich bergen, bestätigen muss, dass es wirklich nötig war, dich zu bergen und dass es nicht deine Blödsheit war, dass du geborgen werden musstest. Ja, weil einfach viel zu viele Leute sagen, das mache ich jetzt mal und

[01:40:56] wenn es halt nicht klappt, dann holen die mich hier schon raus. Und auch auf dem Patagonischen Inlandeis, also da hatten wir, kamen wir an der Schlüsselstelle für neun Tage in einen Schneesturm, haben das Verpflegungsdepot nicht mehr gefunden, dann waren wir eine Zweier - und eine Dreiergruppe, die Zweiergruppe waren unten aufgestiegen, dann hat es denen deren leichtes Zelt zerfetzt und dann saßen wir dann halt für neun Tage in einem Drei-Mann-Zelt fest und wussten und hatten nicht genügend zu essen dabei und gleichzeitig war noch das Funkgerät kaputt gegangen. Und das war schon richtig Expedition. Also wo du dir schon Gedanken machst, wie geht denn das jetzt aus? Wie kommen wir hier raus? Kommt da irgendwer und hilft uns? Wir können jedenfalls keinen Bescheid sagen, dass wir Hilfe brauchen. Insofern ist das Gleitschirmfliegen,

[01:41:41] das ist nochmal was anderes. Also ich sehe das jetzt, na gut, man kann halt auch irgendwo ans Ende der Welt gehen und sagen, ich bin jetzt nicht mal beim Biwak-Fliegen alleine unterwegs, dann ist es auch Expedition. Aber zumindest in den Alpen bist du ja jetzt nicht so weit ab vom Schuss, dass da so viele Unwägbarkeiten auf dich lauern. Es ist was anderes. Also ich würde es jetzt nicht vergleichen. Das heißt, es ist

[01:42:04] **Lucian Haas:** nicht abenteuerlich für dich?

[01:42:07] **Till Gottbrath:** Ja, es ist insofern abenteuerlich, als dass halt der Ausgang im Sinne von, wie weit komme ich beim strecken Fliegen, schon sehr ungewiss ist. Also wenn ein Kriterium des Abenteuers irgendwie ist, dass man nicht weiß, wie es ausgeht, dann hat es schon sehr viel gemein. Aber es ist von der ganzen Logistik her, ich meine, wenn ich sage, gehen wir morgen fliegen, dann können wir morgen fliegen gehen. Aber du kannst nicht sagen, jetzt gehen wir morgen mal in Patagonien aufs Inlandeis. Da liegt schon noch ein bisschen mehr organisatorischer Aufwand davor.

[01:42:36] **Lucian Haas:** Würdest du denn sagen, dass Fliegen ist für dich die, wie soll man sagen, liebste Autorsportart oder Autorspielart, die du machst?

[01:42:45] **Till Gottbrath:** Ja, ganz klar. Warum? Es bereitet mir einfach am meisten Freude. Und die größte innere Befriedigung. Und vielleicht spielt auch eine Rolle, dass man es halt nicht so... Wenn jetzt jeden Tag ein supergeiler Flugtag wäre, dann wären die richtig guten Tage ja nicht mehr so schön. Es ist genauso, wie wenn du immer 200 Kilometer fliegst, dann ist es ja nichts mehr Besonderes, wenn es dann mal klappt. Nur die Tatsache, dass man eben Misserfolge hat, macht dann diese Erfolge dann halt auch so besonders. Oder einfach die schönen Erlebnisse. Die ungewöhnlichen Flüge. Also was mir auch vor vier oder fünf Jahren war, dass ich abends später an der Kampenwand gestartet bin und dachte, das wird jetzt nur noch so ein Abendabgleiter. Mit der letzten Bahn hochgefahren, gestartet, flieg raus und dann war halt so Magic Air.

[01:43:30] Und dann hat es einfach getragen. Also ohne Gewittergefahr, sonst irgendwas. Es war ein wunderschöner Sommertag. Die Schatten schon lang und ich bin ohne Höhe zu verlieren nach Prien geflogen. Also zum Chiemsee raus und wieder zurück und kam mit der gleichen Höhe an. Und es hat überall getragen. Und ich habe keine Ahnung, wie man das meteorologisch erklären kann. Aber... Und auch ganz ruhig in der Luft. Also als wäre es riesig große Umkehrtherme im gesamten Voralpenland. Aber egal, wo ich hingeflogen bin, ist es auch nirgends runtergegangen. Es hat einfach getragen. Als hätte ich einen unsichtbaren Motor. Und das ist also... Das fand ich ein ganz, ganz irres Erlebnis.

[01:44:09] **Lucian Haas:** Das heißt, das Reizvolle beim Gleitschirmfliegen ist für dich auch, dass du sagst, du kannst es nicht vorhersehen, welches Erlebnis du letzten Endes haben wirst.

[01:44:19] **Till Gottbrath:** Absolut. Also die... Dass sich kein Flug gleicht. Und auch, dass man immer noch dazulernt. Das hört ja gar nicht auf. Also man weiß auch mehr. Und ich habe den Eindruck, je mehr ich weiß, desto mehr weiß ich auch, was ich nicht weiß. Also es ist noch unendlich viel, was ich lernen kann. Und das ist ja auch irgendwie cool.

[01:44:42] **Lucian Haas:** Gibt es irgendwie einen reizvollen Flug oder eine besondere Technik oder sonst etwas, wo du sagst, das würde ich gerne noch machen oder lernen in Bezug auf Gleitschirmfliegen?

[01:44:53] **Till Gottbrath:** Also es gibt einige Fluggebiete, wo ich gerne mal einfach fliegen würde. Also in Kombination mit dem Reisen. Also Reisen ist auch eine ganz große Passion von mir. Also ich würde gerne mal nach Birre, in den indischen Himalaya. Da war ich noch nicht. Aber es gibt endlos viele Gegenden, wo ich gerne mal zum Fliegen hingehen würde. Und so an Zielen vor der Haustür die Runde um den Chiemsee mal zuzumachen. Da fehlen mir leider acht Kilometer. Also ich habe es schon fast geschafft. Aber zu ist erst, wenn es richtig zu ist. Dann haben wir noch ein Haus in Osttirol. Von hier zu Hause mal nach Osttirol zu fliegen oder zurück. Oder am besten an einem Tag hin, am nächsten Tag zurück. Wie weit wäre das?

[01:45:32] **Lucian Haas:** Als Strecke?

[01:45:34] **Till Gottbrath:** Nicht so weit. Es muss halt am Alpenhauptkamm passen. Also das ist kurz vor Lienz. Weiß ich nicht. Luftlinie. Das ist nicht so weit. 100, 120 Kilometer vielleicht. Also ich kann es dir nicht genau sagen. Auf jeden Fall, was machbar ist, ist jetzt kein absurder Traum. Ja, das sind so die beiden konkreten Dinge vor der Haustür sozusagen, wo ich sage, das würde ich gerne mal machen. Das sind auch

[01:46:00] **Lucian Haas:** so Ziele, die dich noch motivieren können. Wo du sagst, okay, die 200 hast du dann irgendwann mal geschafft gehabt. Und die noch groß zu toppen, klappt dann vielleicht nicht mehr. Aber wo du sagst, okay, so diese kleinere Sachen wie Chiemseerunde ganz zu Ende machen oder nach Osttirol fliegen und auch wieder zurück. Das wäre noch etwas.

[01:46:18] **Till Gottbrath:** Ja, also ich würde jetzt nicht sagen, dass ich keine Chance habe, irgendwann meine 218 oder was es war, zu toppen. Wenn es der richtige Tag ist und es passt, dann ist es vielleicht schon drin. Und das würde ich auch gerne, aber ich bin jetzt nicht bereit, mich deswegen in Gefahr zu begeben. Also ich bin sehr stolz darauf, dass ich gut Nein sagen kann. Das hatten wir vorhin ja schon mal. Nicht nur beim Starten, sondern auch in der Luft. Also vor etlichen Jahren war es mal so, dass wir in der Standardklasse im DHV XC waren wir ziemlich am Ende der Saison vier

Leute ziemlich weit vorne. Da konnte ich noch weit vorne, weil da war das Niveau nicht so hoch. Und dann waren von den vier Leuten, einer war ein bisschen voran und die nächsten drei waren ziemlich nah beieinander. Und dann waren wir alle drei Ende August am Speikboden. Und es war irgendwie klar, wer heute am weitesten fliegt, der ist dann wahrscheinlich Zweiter und Dritter.

[01:47:05] Und der, der nicht so gut ist, ist dann der Vierte. Dann sah es da im Dolomiten so ein bisschen gewittrig aus. Es war mir nicht geheuer. Scheiß drauf, da fliege ich jetzt nicht hin. Da bin ich halt Vierter. So what? Und habe dann diese Entscheidung bewusst getroffen. Die anderen beiden sind auch weiter geflogen, waren dann auch Zweiter und Dritter. Aber ich war stolz und zufrieden, dass ich die innere Stärke hatte, mich nicht in Gefahr zu begeben. Es hat dann kein Gewitter gegeben und es war auch alles okay. Aber trotzdem habe ich diesen Misserfolg für mich betrachtet als Erfolg verstanden. Habe es mir schön geredet und habe gesagt, ich war jetzt vernünftig. Die anderen waren unvernünftig. Nein, damit wertet man die ab. Aber für mich war das halt nicht ganz sicher und im Nachhinein war ich damit sehr zufrieden. Das ist genau wie meine Frau, die hat auch mal 100 Kilometer Berglauf mit Zugspitze mitgemacht.

[01:47:55] Und ist nach 90 Kilometern ausgestiegen. Weil sie hatte schon mal hier einen Chiemgauer 100er mitgemacht, kam auch ins Ziel. Also sie wusste, ich habe das drauf. Und dann hat sie nach 90 Kilometern halt ihr Knie gespürt und dann hätte sie noch von na, wie heißt das in Garmisch, oberhalb von Greinau komme ich nicht. Auf jeden Fall 1800 Höhenmeter oder sowas Abstieg gehabt und hat dann gedacht, wenn ich da jetzt, natürlich schaffe ich das. Aber dann tut mir vielleicht anschließend das Knie so weh, dass ich drei Monate lang nicht mehr laufen kann. Das ist es mir nicht wert. Und ist ausgestiegen. Und kam dann auch bestens gelaunt mit dem Bergwachtauto eine Stunde später ins Ziel an. Und war mit sich und der Welt im Reinen. Und da sagen halt ganz viele, aber du hättest es doch geschafft. Und du sagst, ja natürlich hätte ich es geschafft. Aber der Preis, der wäre ungewiss gewesen. Und deswegen bin ich ausgestiegen. Und das finde ich, also ich kann damit sehr gut leben.

[01:48:41] Und sie auch. Das heißt, du bist ein gereifter Pilot. Na, das war bei mir schon immer so. Also ich bin früher halt ab und zu mal in Wettbewerb geflogen und da gab es dann schon auch Situationen, wo du dann fliegst so ein Tal hinter und weißt ganz genau, da hinten müsste der Thermikbad stehen. Du bist aber so niedrig, dass du, wenn du dahinter fliegst und nichts findest, nicht mehr aus dem Tal rauskommst und im Tal gibt es keine Landeplätze. Dann hast du die Wahl, dich weiter oben in die Latschen zu hängen oder da reinzukacheln oder halt irgendwie unten im Talboden zwischen Bäumen. Und dann habe ich schon immer gesagt, also hier ist der Point of No Return. Und wenn ich bis dahin nichts finde, dann drehe ich um. Und wenn ich dann vorne im Haupttal absaue, dann saue ich eben ab. Also da ist mein

[01:49:22] Ehrgeiz nie groß genug zu werden, groß genug gewesen, um mich da in Gefahr zu bringen. Was sicherlich auch einer der Punkte ist, dass mir nichts beim Gleitschirmfliegen passiert ist. Also der mangelnde Ehrgeiz. Aber das ist keine Altersweisheit. Also ich hatte das schon immer so gehandhabt, dass ich auch ganz gut Nein sagen kann. Ein mangelnder Ehrgeiz ist

[01:49:47] **Lucian Haas:** für das Gleitschirmfliegen auch gesund. Mit Sicherheit, ja.

[01:49:54] Till, ich würde sagen, lassen wir es damit gut sein. Mangelnder Ehrgeiz ist für das Gleitschirmfliegen gesund. Ist ein schönes Schlusswort. Kann man, können ja vielleicht manche der Hörer mal mitnehmen und ihren eigenen Ehrgeiz überdenken, wo er noch gesund ist oder eben nicht mehr. Ich danke dir für die vielen schönen Erzählungen. Aus allen möglichen Bereichen deines sehr reichen Lebens, was du geführt hast. Und hier noch viele schöne weiteren gesunden, beziehungsweise sichere Flüge mit tollen spontanen Erlebnissen, die dann manchmal unverhofft dann abends an irgendwelchen erwärmten Felswänden dann noch auftreten können. Dankeschön,

[01:50:29] **Till Gottbrath:** dir auch und allen Zuhörern auch.

[01:50:40] **Lucian Haas:** Das war die Folge Nr. 65 von Podz-Glitz mit Till Gottbrath im Gespräch mit Lucian Haas. Wenn du noch mehr über das NOVA-Piloten-Team und einige andere von Tills Projekten erfahren willst, dann blicke mal in die Shownotes zu dieser Folge im Blog Lu-Glitz. Dort habe ich eine Reihe von weiterführenden Links zusammengestellt. 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-D-Z Willst du noch mehr interessante

Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens hören? Auf Lu-Glidz und Soundcloud sowie bekannten Audio-Katalogen wie Spotify, iTunes, Google Podcasts etc. findest du bereits mehr als 60 Stunden Talk über die verschiedensten Aspekte der

[01:51:26] Gleitschirmfliegerei. Ein Tipp, du kannst Podz-Glidz auch gleich im Podcatcher deiner Wahl abonnieren. Podz-Glidz und Lu-Glidz sind übrigens völlig werbefrei. Dennoch muss ich meine Arbeit daran irgendwie finanzieren, damit ich auch in Zukunft immer wieder neue Inhalte liefern kann. 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. 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 Looglights?

[01:52:10] Natürlich kannst du gerne erst ein paar Folgen hören und über Monate hinweg Looglights lesen und dann einen gesammelten Förderbeitrag leisten. Zahlungen sind ganz einfach bei PayPal oder Banküberweisung möglich. Alle nötigen Daten findest du auf meinem Blog Looglights und zwar dort auf der Seite Fördern. Bis zum nächsten Mal. Ciao.

English

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

Show notes

Till Gottbrath was one of the first paragliding pilots in Germany. Today he leads the Nova Pilots team. His life story includes quite a few adventures.

Till Gottbrath is primarily known in the paragliding scene for putting the paragliding brand Nova into the right light as a PR expert. In this role, he also played a significant part in the founding of the Nova Piloten Team.

The idea behind it: The team members should convey the joy of flying with Nova-Schirmen, regardless of class, not only through sporting successes but also through other likable actions.

Till is the captain of the Nova Pilots Team. He plays a decisive role in choosing which applicants are admitted to the team. How the process works, what he pays special attention to, and what expectations the Teampilots then have to meet, Till tells all about this in this episode number 65 of Podz-Glitz.

However, the podcast covers much more. Till Gottbrath, born in 1960, was one of the first paragliding pilots in Germany in 1986. And so we also talk about how his and the general aviation have changed and developed over more than 30 years.

Till has also experienced many impressive outdoor adventures outside of paragliding. Why flying still fascinates him the most? Listen in, and you'll find out!

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

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

Music for this episode:

Track: Drifting 2 | Artist: Audionautix

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/>

Till is the "Captain" of the Nova Pilots Team. He plays a decisive role in selecting which applicants are accepted. How the process works, what he pays particular attention to, and what expectations Teampilots then have to meet, Till tells all about this in this episode number 65 of Podz-Glitz.

Lu-Glitz interview with Till on the 10th anniversary of the Nova Pilots Team (from 2016)

BR-Sendung Bergauf-Bergab: From the ground to Königsee by paraglider (Youtube)

- Till's contribution in Cross Country about the balance of flight joys and risk (in English)

Links:

- Nova Pilots Team: <https://www.nova.eu/de/pilots-team/>
- Blog: <https://teamblog.nova.eu/>
- Lu-Glitz Interview: <https://lu-glitz.blogspot.com/2016/10/a-pilot-zu-sein-ist-schon-sehr-attraktiv.html>
- Facebook: <https://www.facebook.com/till.gottbrath>

- Microadventure in the Rofan: <https://www.youtube.com/watch?v=CW42DaKkHdg>
- From the ground to Königsee by paraglider: <https://www.youtube.com/watch?v=zyTqLjNH4CY>
- Cross Country: <https://xcmag.com/magazine-articles/on-ambition-by-till-gottbrath-2/>

I am a scaredy-cat: <https://lu-glidz.blogspot.com/2016/03/ich-bin-ein-schisser.html>

Source: <https://lu-glidz.blogspot.com/2021/09/podz-glidz-65-der-captain.html>

Transcript

[00:00:11] **Till Gottbrath:** His decision to fly doesn't depend on whether he believes he can get out and land relatively safely, but rather on whether he's convinced it will be a beautiful flight. There is an incredible distance between those two poles. And which of us normal pilots has to fly? And when I say I do it for the beautiful experiences, that's been my motto for seven or eight years now, and since then, I've had nothing but beautiful flights.

[00:00:48] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, the Lu-Glidz podcast.

[00:00:52] **Till Gottbrath:** Stories from the cosmos of paragliding.

[00:00:55] **Lucian Haas:** Today with Till

[00:00:57] **Till Gottbrath:** Gottbrath and

[00:00:59] **Lucian Haas:** Lucian Haas at the microphone.

[00:01:04] Till Gottbrath is primarily known in the paragliding scene for putting the Nova paraglider brand in the right light as a PR expert. In this role, he also played a significant part in founding the Nova Pilots Team. The idea behind it was that team members should achieve not only sporting success but also perform other likeable actions, and convey the joy of flying with Nova gliders, regardless of the class. Till is the captain of the Nova Pilots Team. He plays a major role in choosing which applicants are admitted to the team. How the process works, what he pays particular attention to, and what expectations team pilots then have to meet—Till tells all about this in this episode number 65 of Podz-Glidz.

[00:01:50] However, the podcast also covers a lot more. Till Gottbrath, born in 1960, was one of the first paraglider pilots in Germany. And so we also talk about how his career and paragliding in general have changed and developed over more than 30 years.

[00:02:10] Till has also experienced many impressive outdoor adventures outside of paragliding. Why does flying still fascinate him the most? Listen in to find out.

[00:02:23] If you enjoy this podcast, there are different ways you can support my work. You can help make Podz-Glidz better known by, for example, leaving a positive rating in audio catalogs, linking the podcast on social media, or recommending it in personal conversations with your flying friends. Of course, you can also support Podz-Glidz and the associated blog Looglides financially. Because you should know, as a freelance journalist, I also live off these projects. However, I have deliberately decided against compromising funding from advertising partners or hidden sponsors. Instead, I rely solely on voluntary contributions from my listeners and readers. You can find out how you can easily become a supporter without any obligation on the Looglides website, specifically on the "Support" page.

[00:03:19] Till, do you know which movie the quote "O Captain, my captain" comes from?

[00:03:27] **Till Gottbrath:** No, but I've heard that phrase from the guys on the Nova Pilots team a lot. Just half an hour ago, I was talking to Hannes Kronberger, who also reported in with it. "O Captain, my Captain," yeah, that's "Dead Poets Society." Have you seen it? Yeah, but I'm not much of a cinephile. So I've seen it, I remember it, it's even saved because I liked it. Still, I don't really remember what it's about.

[00:03:50] **Lucian Haas:** He's like a teacher who shows up at some young boarding school and basically introduces them to free thinking. Mhm. And then he clashes quite a bit with the rest of the normal establishment of this very traditional school. But there's that scene where the teacher is eventually expelled from the school, but the students still

stand by him, and then one by one, as he's leaving the classroom, they climb onto the desks and say "O Captain, my Captain" and just say "So, we stand by you" or something like that.

[00:04:27] **Till Gottbrath:** Do you like being called Captain? I've never really thought about it. It just happened that way. I actually find it quite funny. Originally, I wasn't the team captain; I just take care of the pilots. That's how Wolfi put it. "You take care of that. You do that."

[00:04:47] **Lucian Haas:** Wolfi was the head of Nova back then, and he told me I should manage the Nova Pilots team. Exactly. So how did the term Captain come about at all? Did you introduce it? Yes.

[00:05:02] **Till Gottbrath:** It just sort of happened at some point. I have no idea. Well, the person who used it a lot was Rinaldo from Italy. I was "il Capitano" back then. And then, during Jürgen Klinsmann's time, "Capitano" was also kind of a term. And then it became "Captain." So, that's how it is.

[00:05:25] **Lucian Haas:** How did it actually come about back then that this Nova team was founded in the first place? I mean, the Nova Pilots Team?

[00:05:33] **Till Gottbrath:** That's actually a bit of a long story. For everyone who doesn't know, way back in the day, Nova was the absolute leading brand in the paraglider World Cup. There were times when all the other manufacturers combined had fewer points in the constructor's ranking than Nova. That

[00:05:53] **Lucian Haas:** That was something like the early 90s.

[00:05:55] **Till Gottbrath:** Exactly, yeah. And it was also the case that the range of the individual paraglider manufacturers was so small that, in competition, the newest glider was flown for its own sake. And if not too many people had crashed with the model from the previous year, then that became the cross-country glider or the training glider. So it wasn't like there were ABCD and CCC categories; anyone who could handle it just flew whatever was available. Plus, as a pilot, you just wanted to have airtime. And if you didn't have a reasonably good glider, you'd end up back on the ground pretty quickly. So back then, basically everyone flew a high-performance glider, because there were really only high-performance gliders.

[00:06:37] **Lucian Haas:** Because they were always the gliders that performed the best. That's why they were called high-performers, more or less. Yeah,

[00:06:42] **Till Gottbrath:** Exactly. So they were just the ones that performed the best. And everyone wanted to have one.

[00:06:46] **Lucian Haas:** But did they still only have a glide ratio of 1 to 4, 1 to 5, 1 to 6 at the beginning? My very first

[00:06:51] **Till Gottbrath:** The glider had a 1 to 3, 86 or 87. And then it just went up bit by bit. Yes, and then came the phase where we noticed that the entire competition scene was drifting very far away from the broad mass of pilots. The gliders were becoming increasingly high-end, increasingly harder to fly. And interest in classic competition flying has declined to the same extent. Back then we'd say, "Now, go around and ask everyone at your club who is a German, Austrian, or Swiss champion, who is the world champion?" And nobody knew. So the interest wasn't that great. And in the same way, I dare say, there aren't that many people who, if Ferrari becomes world champion in Formula 1, will buy a Ferrari because of that.

[00:07:42] So that's somehow a completely different scene. And at the same time, cross-country flying was becoming popular. Back then, with the first GPS devices, the barriers to entry were simply lower. You didn't have to use a camera to determine any sectors. You didn't have to take photos at specific angles while messing around with letting out the control lines. You just flew and uploaded it. And you didn't have to compare yourself to the rest of the world either; we cross-country pilots could compare ourselves with other people at the cross-country site. So the barrier to entry was lower. And also, if you wanted to compare yourself, you could compare yourself with your peers. And as a third factor, we noticed back then that you could actually fly very successfully in cross-country with a lower-class glider.

[00:08:34] And that prompted us to form a team that was fundamentally different from the classic teams. Because until then, it was really like Formula 1 racing. You basically bought the best pilots, and they had to make sure you became

world champion, because then your glider was the cool glider. And we—well, I think we started with the pilot team in 2006, so that was a while ago. Then, as today, we don't primarily view our team pilots as people who shine through performance. If they do, that's of course very nice. But it's not about being the best at all costs; it's primarily about conveying the joy of flying, getting others involved, and projecting the Nova brand as a likeable brand to the outside world.

[00:09:25] And that could also be the case; we also have team pilots who are team pilots because they make videos. The next one is active on social media, the one after that gives regular lectures or whatever. So, in that sense, there are many ways to Rome, or into the Nova Pilots Team. It's not just about performance.

[00:09:44] **Lucian Haas:** So you said it was founded in 2006. Was that something very quick? Did it happen spontaneously, like, "let's do this"? Or was it a process where you'd say, okay, in the 90s there were these huge, successful guys, that started to fade out more and more, and then we started slowly thinking about it, and eventually you say, let's give this a try? Or did it rather come out of a whim?

[00:10:06] **Till Gottbrath:** No, it certainly wasn't a whim. It was a strategic decision to say we're not building competition gliders anymore. We're completely moving away from that scene because you knew very clearly how much money was being poured into it. I mean, the pilots were sent all over the world, they had their tickets paid for, they got paid for it, and if they flew successfully, they got even more money for it. And the prize money back then was lucrative too. Toni Bender told me once that my paragliding back then was just somehow mega cool and mega different. Money really played a role there. And making the decision to say, let's say, that it doesn't really bring anything anymore if you get involved in that, was a strategic decision. But it wasn't like we sat down and coordinated and said, okay, that's it, now let's put all the effort into the new horse; it was also a process.

[00:11:02] And we also started small. At the beginning, we were just a few exclusively German-speaking pilots. So Germany, Austria, Switzerland, South Tyrol. And then, once it was running reasonably well, we kept expanding it. Then at some point the juniors joined, and then the flatland team in Germany. And the French, purely due to the language, also have a certain level of self-management. So that's like a sub-team. And then last year the Climb & Fly team, after we have two gliders with DoubleSkin and Bantam that are particularly well-suited for that. So it's an evolution.

[00:11:38] **Lucian Haas:** Did this original idea for the pilots' team come from you, or how did it come about?

[00:11:43] **Till Gottbrath:** Pah, I can't really trace that back. I mean, back then it was, as I said, Wolfi Lechner and Hannes Papesch was still on board at the time. And we were just always part of the inner circle. In terms of sales, it was Sylvain in France, Urs Harri in Switzerland, and Robert Kleinheinz in Germany. And somehow, we probably hatched it more or less collectively. But I can't figure out who had the idea. I mean, I could imagine it was me, but I wouldn't want to dwell on it. It doesn't matter anyway. The main thing is the idea.

[00:12:21] **Lucian Haas:** was good. Yes, the idea was good because you had already built up a certain reputation with it. But was the basic idea there from the start, let's form a pilots' team? We'll get good pilots in there to have them as a sort of marketing flagship, in the sense of saying, wonderful, they're now flying with our gliders and we're simply showing that you can also fly long distances with our normal 1s and 2s at the beginning, and then eventually the B-gliders and such. And to actually use that as a good marketing tool.

[00:12:56] **Till Gottbrath:** Yeah, sure. I mean, that certainly plays a role. Also, what might be worth mentioning is that if you look at it, the DHV issues about 2,000 new pilot licenses every year. Currently, I think even more. It's growing a bit again. But at the same time, the number of active pilots actually remains relatively the same. That means we have as many newcomers as people quitting. Then you naturally ask yourself, why are they stopping? Private matters can play a role there, like, I don't know, having a new job, not having as much time, becoming a mother, becoming a father. I also believe that a significant number of people stop because they've had, simply, bad experiences in the air, with a total loss of control at the same time, a fear of death, and also not knowing what's actually going to happen to them.

[00:13:53] And in the past, it was like, if you wanted to be cool, you had to fly a high-performance glider. And I can remember, it was like that for me with the Mambo Mentor 1, for like 14, 15 years, that as a cross-country pilot I realized that I could fly further with a lower-class glider, matching my skills, than with a higher-class glider. Because the

higher-class glider consumed so much of my attention that at some point I made a tactical mistake and ended up on the ground. And that was also our intention, I'd say, to ensure the social acceptance of normal gliding. So that you don't land somewhere and someone looks down on you with their sickle saying, "Hey kid, you could join in today," but instead you land with your Mentor next to you and he regards you as his equal, because he knows, maybe you flew 180, but rather only 150 on his trip.

[00:14:51] And that was also, to some extent, from a sales perspective, about ensuring that people might dare or even find it cool to fly a glider that matches their abilities, and not strive to fly C, D, or whatever else as quickly as possible. And there are now a number of very, very good pilots who say, of course, the handling of a C or D glider is somehow already cool—I mean, I like it too, it's kind of like skiing with freshly sharpened edges or fresh tires on a car, that's awesome. But for me, nothing has changed in the sense that an HIB glider—so a Mentor—demands so much from me that even during 10 hours of flying...

[00:15:39] I don't have to worry about the glider. It's just there, it flies. And a lot of people have reached these conclusions by now, although obviously that varies from area to area, and also from country to country. In Asia, for example, I want to represent someone who really wants to be involved, so they get a license and immediately buy a high-performance glider that they're absolutely not capable of handling. Not everyone, but that, and also, the markets are developed to different degrees. Even in Italy, I have the impression that there's a tendency for much more high-level flying than here with us. In Germany, Austria, Switzerland, it's all somehow a bit more down-to-earth, and I no longer have the impression that anyone is looking down on me just because I only fly a Mentor.

[00:16:25] **Lucian Haas:** There are plenty of examples now of flights where people have flown really far with Low Base or High Base, definitely with B-gliders, and flown just as far, over 300 kilometers and so on, where you can see, okay, the difference compared to a high-performance glider is actually no longer there, at least in terms of the performance that comes out in the end.

[00:16:48] **Till Gottbrath:** Yeah, although that has definitely changed a bit over the last few years. I mean, if you really want to fly a long distance, you have to fly for a long time and you should be flying reasonably fast. But on days that have the potential for you to fly 200 or 250 plus, things really start to happen in the air. And that's when—I've jokingly called these "mentor days"—when suddenly the high-performers aren't moving that much faster because many pilots just don't dare to go into the gas anymore. If you're in a mentor, you just keep giving it, and suddenly the differences aren't that big. However, modern two-liners are becoming increasingly manageable, and there are more and more pilots who are capable of pushing things for 10 hours or even longer.

[00:17:40] And those are the zombies of this world and the Lex Robes of this world, or all the French guys, who just open up a completely new dimension where you just can't keep up with a Mentor, no matter how good you are. Because if you're on a good day with a high-performance wing and you're able to fly for 10 or 11 hours while pushing into the gas, then the difference is already massive. You have to look at that very soberly. Because

[00:18:06] **Lucian Haas:** who simply glide so much better in the gas, and then you really have a disadvantage. The

[00:18:10] **Till Gottbrath:** I see big differences in accelerated gliding. In my opinion, absolute glide performance is completely overrated. So we keep looking at tracks where we—well, the animation—are somehow on Ivory or whatever it's called, and then you see how high the wing flies, how high the wing flies. I have to say that even now, an AONIC, as a high-A glider, flies so incredibly well and performs so incredibly well that most people would probably say, "It doesn't even exist," if they saw it right in front of them. But if you then get into the gas with the AONIC, the speed bar path is only a few centimeters and immediately it's roller on roller. And it just doesn't go any further. But that's why it's an A-glider. So if the thing were really fast, it would build up such a dynamic that in the event of a collapse, it simply wouldn't be an A-glider anymore.

[00:19:00] So it gets neutered.

[00:19:02] And it's the same with the B-gliders. So I also think that there are many gliders,

[00:19:08] who could fly faster, if the speed bar simply allowed it. But then it wouldn't be a B-glider anymore.

[00:19:16] **Lucian Haas:** Yeah, because with the speed, the additional dynamics come into play, of course. Exactly. Maybe we can talk a bit more specifically about the glider types and what flying with them is like later on. I want to stay briefly with the team pilots, or rather the pilot team. At the beginning, when you said, "Okay, we imagined it this way, we want to switch it now," was it actually difficult to find pilots for the pilot team? I mean, did you have to convince them, saying, "Look, you should fly with our B-gliders now," where they might have said, with higher demands and a different mindset, "We'd rather fly high-performance gliders, Nova, what's the point of me switching to a mentor or Mambo back then or whatever?"

[00:19:56] **Till Gottbrath:** So, nobody gets paid anyway. They even buy all their gliders themselves to this day. And we deliberately only approached people who had already flown Nova and had perhaps already realized that they could fly damn far with such a B-glider, or at that time, a one or two. And from that, a kind of momentum developed. And then the two Swiss guys, Marcel Dettling and Adrian—is Adrian's last name further? Oh, how embarrassing. Anyway, within two days, the two of them had flown the first 200 kilometers of FAI triangles in Valais. And that was like, wow, when someone ran under ten seconds for the first time at 100 meters. It was just such a roar, just like Bernie Pessel's 300 later on.

[00:20:43] And then it developed its own momentum. But from the very beginning, we first approached people who had already flown Nova and who had also flown one or two. And it developed further on that basis. And then others joined in.

[00:20:59] **Lucian Haas:** In the beginning, the Nova Pilots Team was always very much like the Mentor mania at the start, where it suddenly became, okay, there's this Mentor from Nova who flies under the B-gliders. It was, in any case, always the reference for a while. But you also had very good pilots in your Pilots Team who flew accordingly, who probably always liked to team up and fly places together. Then it became doubly and triply noticeable because suddenly three people had somehow made it over 200 kilometers or something. And then you'd see in all the XContest and XCDAV rankings, there were always a lot of Nova and especially Mentor pilots right at the front. That has shifted a bit by now.

[00:21:44] or divided differently, because other companies have caught up and now there are, I'd say, a handful of companies that can all build B-gliders at this performance level. Has the work, or the purpose, or the way the Pilots Team is organized and such, actually changed over the years because of that?

[00:22:07] **Till Gottbrath:** No, not really. What we as a team of pilots appreciate so much is this sense of togetherness. As I said, I don't choose the pilots based exclusively on performance. Someone who just wants a cheaper glider, or people who are eaten up by ambition and are in a bad mood because things didn't go the way they wanted. Or people who don't like to share their experiences and enthusiasm with others—they don't fit. It's relatively involved. We have to fill out a pretty long questionnaire because we want to ensure that the basic values and ideals of the pilots are close to each other.

[00:22:54] And the cool thing is, they sometimes meet up somewhere in the world to fly. So we also have a sort of

[00:23:02] internal forum and lists of who is traveling where and so on. And then sometimes people go together—I don't know, they meet up in Brazil, India, Kenya, or something like that. And it's really cool how they all somehow fit together. And then on the first weekend of October, there's always been the Nova Pilots Team Meeting since the beginning, where some people really travel from very far away and try to plan their trip to Europe, Germany, or the Alps well in advance so they can coordinate it with other things. This openness and the general sense of community is the best thing for us internally, for the team pilots themselves.

[00:23:48] So as a Nova team pilot, you have access to cool people all over the world who welcome you and give you an introduction on-site. And that's something an outsider doesn't really perceive. There is so much positive energy and a real sense of community there, and I'm quite proud of that. And that hasn't changed at all. From Nova's side, I mean, the paragliding world is changing overall. Like how the always-flyable two-liners are now. And if it's allowed soon to test with folding lines in the C-class, then the two-liners will certainly move back into the C-category. Of course, things are changing.

[00:24:33] And overall, I'd say that higher-class gliders will certainly become more manageable, so that they are of interest to a broader spectrum of pilots. And they will probably be safer, or relatively safely flyable. But that actually hasn't changed anything regarding our pilot team concept.

[00:24:54] **Lucian Haas:** Do you pick the people? So, as team captain, do all the applications basically come across your desk and you say, it fits, it doesn't fit? In the end, yes.

[00:25:03] **Till Gottbrath:** Yeah. So I pass it on to the others, to the Nova bosses so to speak, I inform them, but in the end, after so many years, there's a lot of trust that I'm not picking out any losers.

[00:25:17] **Lucian Haas:** That means, in a way, the pilot team is also like the family you've put together. You can already...

[00:25:23] **Till Gottbrath:** I mean, yeah, that's how it is. We don't have a democracy. I'm the boss in that case. Even if I don't care about the Capitano or the Captain. But I do have, let's say, a structured leadership style. That's not to say I walk around acting like some huge big shot and always insisting that everything goes my way, not at all. But it's just that some things are easier if you simply decide and do it.

[00:25:54] **Lucian Haas:** Have there ever been situations where you've said, I'm kicking someone out of the team, for whatever reason?

[00:26:00] **Till Gottbrath:** Yeah, we had that once when we founded the Flachland team. We had actually already accepted someone, and then I got in touch with all the pilots on Facebook to see what they were like, what was going on with them. And it turned out that he came from a hard-right political corner, with AFT and some absurd nonsense from my point of view. So I immediately said, we're kicking him out, and I only informed the Nova bosses, who all said within five minutes, definitely, because it doesn't align with the team's values regarding openness, tolerance, and community—it doesn't fit together at all. And then he was barely in for two days before he was kicked out again.

[00:26:46] **Lucian Haas:** That means he hadn't even become a real team member yet, but the

[00:26:50] **Till Gottbrath:** only got the okay from us, and then I saw it and got a huge shock and thought, that's out of the question. The

[00:26:59] **Lucian Haas:** In the first pilot, if I understood correctly, you actually selected them, or rather, searched for them and approached them to ask if they wanted to participate. Does that still happen today, or do people just apply to you and you then decide if they might be a good fit or not?

[00:27:14] **Till Gottbrath:** So, what we don't do, and will never do, is approach people and try to recruit them who are currently on a salary and contract with other companies. A) I don't think that's very ethical; we're not in the Bundesliga waving around bundles of cash. B) I also don't think that's a promising path, because if someone wants to join our team, they really have to want it. So, there are also questions in this...

[00:27:46] application form where people should become very aware of whether they really fit in with us. I see it like a relationship. If someone doesn't really like the way we do things and just says, "Hey, cool thing, that sounds right"

[00:28:05] ...casual, would love to be part of it, and wants to contribute, then he'll just be tagging along like a fifth wheel and won't have any fun. That doesn't benefit him, and it doesn't benefit us either.

[00:28:18] That's why we try to organize it so that it's a good fit. And in practice, that actually means we'd rather

[00:28:30] We take people who apply on their own and really want it. What has also happened is that some Nova importers or flight schools suggest someone. Sometimes there are pilots who might be too shy, or it could also be that someone says, for political reasons, so to speak, because a good friend of mine in my country is currently so important, that someone has to get in this way. But mostly, it's fairly consistent. It has been very, very rare that we've had someone where I thought afterwards, well...

[00:29:09] **Lucian Haas:** Better not take that one. Man...

[00:29:11] **Till Gottbrath:** you already get a sense of that. How many applications do you get a year? After the podcast, I'll probably get another 20.

[00:29:21] You have to look at it this way: we have about 80, 90 team pilots, depending on how you define it. Theo de Blick and Nick Donini have a different deal than the other team pilots because they're professionals who live off it. They get a bit of money and they are also Nova team pilots, they belong to the group somehow. But I'd say we, the normal ones, mainly circuit flyers, are about 80, 85. That's the size; if it were significantly more, there'd be a risk of it becoming impersonal and maybe losing that sense of community. That's why

[00:30:07] Right now, it's rather difficult to get into the team. It usually happens when someone, for whatever reason, pulls back a bit and says, "I'm going to take it easy for a while" or something like that, "I don't have much time." Then there's the parking position, where the old-timers basically park, and that creates space for someone new. But generally, there are a few countries—for example, we don't have anyone from Spain. So Spain would have better chances than a German. And sometimes we have people who applied and I tell them, "No, maybe later." For example, Ferdi Vogel wouldn't have been the first choice for the Nova Juniors back then. He joined later, and if you look at how he's developed now, my god.

[00:30:53] **Lucian Haas:** I would have made a mistake. You should have taken him right away. Well, but it was good that he joined later anyway. Now he's on the Nova payroll too and still works for you there. There are quite a few employees at Nova who are also in the Nova Pilots Team. Did it happen that they were in the Pilots Team first and then basically started at Nova? So there are

[00:31:18] **Till Gottbrath:** some who, from this Pilots Team position, entered into some kind of business marriage with Nova in the broadest sense. For example, I think of Thermik Broschardt, who worked for a large IT company and then eventually got a golden handshake from them and now works in sales at Nova, although he's no longer officially on the team. Then there's Hans Thermat in Holland, who runs a flight school and also somehow started selling Nova. Then there's Duschman in Slovenia, who was a team pilot and now sells Nova in Slovenia, and Peter Gebhardt and Heidi, our Italians—Heidi was a team pilot and Peter?

[00:32:05] No, he only joined later. Yes, that does exist. Although we usually do it so that the people who are, for example, Nova employees...

[00:32:17] we only really put them on the external list if they actually fulfill a function. Like Paul Nagel and Louis Depping, who are like a subteam within the Climb & Fly team, they...

[00:32:29] ...are team managers. I mean, I do work, I'm self-employed, I'm not employed by Nova, but as an external service provider, I take care of the team, the PR, Facebook, and a bit of social media. I'm also listed on it. Otherwise, most of the others I just mentioned, well, Hans is still officially a team pilot. So it depends.

[00:32:52] **Lucian Haas:** You just said, okay, you don't just do this team captain work, but you're also the PR guy for Nova. This pilot team started in 2006. Since when have you been doing the PR?

[00:33:03] **Till Gottbrath:** I think, well, until last year I had a PR agency in Munich with a business partner, we were called Kern Gottbrath-Kommunikation, which, in the course of the Corona crisis, received not only so many reductions in their monthly fees, but especially from larger companies, some complete cancellations where some controller just said, "get rid of the external service providers." And Nova was a client of several others. There was still Atomic, Arcteryx, Craft, Eagle Creek, Expat, Gregory, so everything sports and outdoor brands. Mostly all with great products. So as a PR person, you're sort of a professional cheerleader. You always have to find everything the clients do to be absolutely great. But thank God, we were always in the lucky position,

[00:33:51] that we could choose our clients and never worked for just anyone just because they gave us money, but we still had a shred of morality that made us say we wouldn't let just anyone hitch a ride. Then last July, we had to close KKGK, and I kept Nova as a client. And I believe Nova joined us in 2003. We're approaching the 20-year mark.

[00:34:16] **Lucian Haas:** That was in 2003, which was still before the Facebook era, and definitely long before Instagram and the rest. How has the marketing for the paraglider business changed from your perspective over these last

20 years? What have you experienced there?

[00:34:34] **Till Gottbrath:** Yeah, that's a really good question, because the entire PR landscape has shifted brutally. So, in the past, it was really classic, mainly press work. And if the company was large enough, then radio and TV came into play as well. But now, with social media, a completely new channel has emerged that is characterized by incredible dynamics. A good example is five or six years ago. Snapchat is the latest hack and suddenly

[00:35:06] right now, nobody is screaming for Snapchat anymore. Instead, TikTok is suddenly the thing. And who knows what's coming in five years. And all these platforms are trying to be as attractive as possible. And we also expect now—I mean, the entire paraglider industry, it's somehow...

[00:35:25] even on a global level, it's a joke. The entire paraglider industry is probably a tenth of the revenue of VW or something. I don't know the exact figures right now, but overall, it's really a joke. At the same time, however, we also expect a fairly professional appearance. So the website has to be well-maintained, the YouTube channel should please be maintained, and Facebook and Instagram should also be updated as much as possible every day. And the videos on YouTube, they shouldn't just be completely shaky GoPro things; given the size of the industry and the expectations placed on them in terms of marketing tools—how good and perfect they are supposed to be—it's already a massive disproportion.

[00:36:09] **Lucian Haas:** But that means, because you say at the beginning it was such classic PR work, you mainly said for Nova, for example, okay, I'll write a press release, I'll send it to CrossCountry. Back then there was still Fly & Glide and Gleitschirm and maybe Schlechtfliieger-Magazin still existed, and then there were the French and other magazines. So that's where you sent it out, and then probably ads were placed in the corresponding magazines, and that was the main communication that actually took place with the paragliding scene. That's right, it was always

[00:36:39] **Till Gottbrath:** indirect. There was always an intermediary in between. Whereas now, you're talking to your customers directly. And what's very special about the paraglider industry is that when you go to the festivals, the founders, owners, and designers are directly on-site at many of the stands. In which sport or industry is that even possible? So you can already see from that how small we all are. I mean, if you imagine going to a Formula 1 race and then talking to a board member of Mercedes-Benz. That's completely

[00:37:16] **Lucian Haas:** unthinkable. Yes, I mean, there are paraglider companies that only consist of three or four employees, they have their external production, something like that, but actually, it's just a very small team and then the whole team stands there at a trade fair and sells or promotes their products and stuff. Is this way of approaching the scene, do you find this development towards social media and all the comments and everything else that comes in, is that a positive development from your perspective, or would you say it's actually become much harder to do marketing in this environment? Both.

[00:37:56] **Till Gottbrath:** I mean, it's difficult in the sense that with limited resources, you always have more channels to manage, and if you have the ambition to do it well, you either have to split yourself somehow or you need more manpower, but that has to be paid for. So, if you have the ambition to do good work, it always gets harder due to the limited resources. On the other hand, of course, it's also great when you can communicate directly with your customers. We put a lot of effort into Facebook and also Instagram, where we get a lot of inquiries that clearly go in the direction of consulting, sales, or something else; responding to people promptly and in a really proper way, and not giving them the feeling,

[00:38:43] ...you're interrupting my normal work, just leave me alone, but rather to take them seriously or even if they have problems with something, to see that as an opportunity to find a solution and subsequently make them even more convinced of NOVA by telling them, yes, we do care.

[00:39:02] **Lucian Haas:** Well, Facebook and Instagram are still relatively young channels in terms of reach, and I'd say they aren't well-received by every single person in the slightly older demographic, or that everyone is on Instagram or follows it and so on. To what extent is it, if you say as a paraglider brand, okay, I'm putting an incredible amount of energy into marketing, specifically into these social media platforms, because I say it's hip and you have to be in that area, you get immediate feedback and that's of course where you think, ah, I'm reaching people somehow, but to what

extent are you perhaps missing out on a part of your market? I mean, if you think about it, many paraglider pilots are unfortunately—or what I mean by unfortunately, they are also 50 plus.

[00:39:46] And those are also the people who have the time, the money, and maybe like to buy a new glider every now and then. From your experience, do you actually reach them with these social media platforms?

[00:39:59] **Till Gottbrath:** Yeah, the classic print media—maybe all the old markers, so to speak, which I have to count myself—they're still being read, they aren't gone. We still do classic press work and we still run ads. So that's just something that's been added to it. It hasn't replaced it. I think that's a big thing in the entire communications industry. There's always so much talk about the death of print. Personally, I don't see it that way, because the way information is prepared there is still different from the way it comes through social media. I mean, just take the whole fake news topic. Usually, there's more than one person sitting in the editorial office.

[00:40:47] You make a plan, someone reads against it, it gets, or it should be researched again. So, I consider the quality of information in print media to be significantly higher than—well, print and public service radio and TV are significantly higher than social media. That's why I don't think it will completely disappear. And I hope it doesn't, because those internal control mechanisms and quality controls just don't happen anymore. Nowadays, anyone can publish anything, but just the fact that they can publish something doesn't make their content relevant or interesting content.

[00:41:33] **Lucian Haas:** You can also, where you say anyone can publish anything, there are also forums in the scene, like the paraglider dragon forum and the British forum and others, where anyone can express their opinion and everyone reads it, and then it's asked, like, how do you like this and that glider, and then it's discussed and stuff, which on one hand can be positive if you come away from it positively, but there are also some who might say, I don't like Nova either, or something like that, and then they might even sometimes be able to deliberately create a mood against a brand or against a product and things like that. How do you deal with that?

[00:42:12] **Till Gottbrath:** Generally, I find the etiquette in the forums almost shameful, especially in the German-speaking forum. It happens so fast; by the third post in a thread, everyone is already bashing each other and it's no longer about the actual content. I've never posted anything in the forum myself and I don't see any need to contribute my two cents. It's often so unprofessional that it's just not worth the effort. I really often get the impression that there are people with so many posts that I honestly wonder—if I were their employer, I'd be wondering if they're actually doing any work, because they post so incredibly much.

[00:43:03] And you should also assume that the mean pilot mostly just enjoys flying first and foremost. I mean, where do they come from all the time?

[00:43:11] To get back to the actual question, how do we deal with it if someone loses their cool?

[00:43:16] When we do something in the forum, it's usually Pippo who tries to contribute something sensible in his objective way.

[00:43:24] **Lucian Haas:** So Pippo is Philipp Medicus, the designer at your company.

[00:43:28] **Till Gottbrath:** Although he's also been doing less in recent years because it's

[00:43:33] it's very exhausting and often a lost cause. Although

[00:43:37] **Lucian Haas:** the paraglider dragon forum has honestly gotten worse over the years in terms of manners. And ten years ago, I think there were still some really good discussions about it, even on a content level, that weren't immediately shot down, but nowadays I agree with you, almost every interesting thread is then at the latest—you say after three, I'd say at the latest after ten—it's no longer about the content, but only about the argument between two people who then start saying things like, "but you're this" and "you're that." Man,

[00:44:11] **Till Gottbrath:** ...is no longer a pleasure to read at all, because all that comes out of it are these personal disputes.

[00:44:18] I don't learn anything from it. It's just people insulting each other. For example, we also have a kind of code of conduct in the Nova Pilots team; it states a wish—no one is forced, there are no contracts or anything like that—but we wish for a Nova Team Pilot, if they are active in the forum under their real name and also say, "I am a Nova Team Pilot," so that others can recognize where they come from. Besides, I also hope that in that moment they switch on their brains and don't post any rubbish. But it actually works quite well, although fewer and fewer of our team pilots are joining in for the reasons mentioned. So, per se, I think the forum is actually super cool, but what has come out of it,

[00:45:04] is sad. Sad, it's embarrassing.

[00:45:08] **Lucian Haas:** If we leave the forum aside for a moment, but look at Facebook, Instagram, and your team pilots, is there also something like that?

[00:45:19] maybe not, certainly not as a requirement, but it's certainly welcome when we say, post something positive about our products too. So that they act as brand ambassadors in the form of product ambassadors, that they'd like to say, for example, "I just flew the new Mentor 6" or whatever it is.

[00:45:40] **Till Gottbrath:** Yeah, so of course we like it when they distribute a lot of likes, comment, and share and stuff like that. Logically, that's how the Facebook and similar algorithms work in the background. And if you post something and there's immediately a lot of action, so to speak, then the probability that your post is also shown to others who aren't among your close friends is higher. In that sense...

[00:46:08] **Lucian Haas:** That means you post something, and 100 pilots from the team first just have to—well, they don't have to, but... No, they don't have to, but they can press the like button. Many of them probably do it because they see it and say, okay, I'm already connected to Nova anyway, so they just hit like, and then you know, okay, my reach is already significantly higher than... Yeah, although, well, that

[00:46:31] **Till Gottbrath:** It happens very, very rarely that we do that. So maybe, if the Mentor 7 comes out soon, then we will actively ask them. There has to be something special for us to do that actively, because I don't want that to be abused, and what also applies is that... So nobody has to do anything. It's always just a request. And what we explicitly don't want, for example, is for someone to feel "raped" in quotation marks because they don't agree that the new, what do I know, Mentor 25 is now the ultimate weapon. So they don't have to hype anything up in the sense that they have to write, I think the glider is great, I've flown it, you all have to buy it.

[00:47:21] If one of them isn't convinced by it, then they don't have to write it. They should be really honest. And if they happen to completely dislike a product, the wish is that they maybe don't put it right in everyone's face, but instead provide constructive criticism internally. And there's also a page in our internal forum where feedback on the gliders is collected. It says things like, I don't like the connection of the brake lines at the sector, it looks like a sawtooth profile. You have to do it differently. So, provide internal criticism, but no one is forced to cheer externally and find something good that they might not even know. Imagine someone in your club posts, you all have to fly Mentor XY, and then people in the club ask,

[00:48:10] tell me, how does he fly? Then he says, I've never flown before.

[00:48:14] So, we don't want to force anyone. I don't think that leads to anything anyway.

[00:48:21] **Lucian Haas:** What's the deal with someone like Theo der Blick, the Akro world champion, who joined you guys last year, in early 2020, and flies for Nova? You even built an extra Akroschirm for him that he flies now and stuff like that. He's someone who is incredibly active, especially on Instagram, basically putting out his posts and showing his pictures every day and doing Q&A sessions, basically saying, you can ask me anything, I'll answer everything and all that. So, a lot happens there. Does someone like him have guidelines from you on what he should write about Nova, or is he so positive for you in terms of his reach that he just says, just do your thing, what you're doing is great?

[00:49:07] **Till Gottbrath:** So, Theo isn't seen by me as a...

[00:49:12] He's not a Nova pilot, but he is... Theo gets a salary, I don't know how much, but he's employed by Nova. In that sense, he has a different position than the other team pilots.

[00:49:24] **Lucian Haas:** But it could be that there's some kind of general PR strategy where Theo is a building block, where you say, could we somehow use him as an influencer? We're launching the XY glider now, can he somehow push it with whatever?

[00:49:39] **Till Gottbrath:** Yeah, I mean, we already do that. One reason we brought Theo on board is simply that the brand becomes significantly younger and a bit more open because he flies Akro, even though we still have no plans to manufacture or sell Akro gliders at the moment. Theo has his glider, but it's so radical that he himself says there are probably only a handful of pilots who can master it. Even within the Akro scene, he's that radical, and we just come across as a bit younger and fresher, opening up our spectrum a bit, which is certainly the right move. From my perspective, I have to say that the collaboration with Theo is just really cool. The guy is incredibly nice on one hand and insanely professional on the other.

[00:50:28] He replies to emails so fast that the other day I asked him if he actually flies in between. Because the answers come back so quickly that I always think, there's no way. And then he replied, I just try to respond quickly, and when you're Akrofliegen, you're back down quickly. I'm not in the air for hours anymore, and then I try to give the answers quickly when I'm heading up. And he is extremely open and pleasant to work with. So even after the first year, he reached out and said, we need to do a summary now, please give me feedback on what went well, what went poorly, and I'll also tell you what I want. So he is incredibly professional. And at the same time, uncomplicated to work with and reliable.

[00:51:14] So it's really great fun working with him.

[00:51:17] **Lucian Haas:** That means it was a real stroke of luck for you, in a way.

[00:51:21] Yeah. If I followed correctly, Theo I think was with Gradient before, and Gradient as a brand then ran out, so his sponsorship contract expired too, and in the end I think he was out on the market for a bit and knocked on the doors of various paraglider manufacturers and said, who wants to work with me, who wants to sponsor me now, or something like that.

[00:51:44] **Till Gottbrath:** Yeah, although he had already made a list of brands that were options for him. So he didn't just go to every Tom, Dick, and Harry. I would say...

[00:51:51] **Lucian Haas:** probably not. Just a few where you'd say, okay, they have a market position that somehow fits your own standing.

[00:52:00] **Till Gottbrath:** Yes, that you also have a perspective and that the whole thing is long-term. The important thing with a collaboration like this is that it becomes more effective the longer you work together. Because then the sponsor and the sponsored are much more closely linked mentally within the scene. And you can drastically reduce your own market value by changing your sponsor or partner too often. So, a long-term collaboration makes absolute sense. That's why it also speaks to his professionalism that he took the time to think about who actually fits with him? Where can we move something forward together? It all makes sense.

[00:52:43] **Lucian Haas:** Is that something that might happen even more in the future? Like, companies saying more and more, okay, we need one or two big faces who actually

[00:52:55] maybe not the majority, but at least in this social media area already

[00:53:01] are a real asset, with whom you can actually do a lot. Where you can say, okay, they're professional in their own way, but they also provide me with a lot of content that I can actually use.

[00:53:13] **Till Gottbrath:** Yes, my question isn't just about the paragliding scene. Generally, your testimonials—so, people who are, so to speak, under your glider—are important. And if you look at the football sector,

[00:53:31] what kind of market value some of these people have and what dimensions that has taken on. I recently read how many millions of followers Cristiano Ronaldo has. I don't know the number anymore. In any case, I just thought, wow, that's just insane. It's truly unbelievable. I mean, what's happening there just blows the imagination of a normal person.

[00:53:54] **Lucian Haas:** One post is then equal to the annual salary of a normal person. One of them and mine together, yeah.

[00:54:01] **Till Gottbrath:** But in the end, the mechanisms at play are comparable. In the paragliding scene, there aren't that many people who really—well, first of course there's Chrigel, and then there are a few others who can live off it now, but that's not many. Simply because the scene isn't that big. I mean, if you want to make a living from a sport, you'd be better off with basketball, football, Formula 1, ice hockey, baseball, American football, tennis, or something like that. Those are the smarter sports. At least you're not risking your life there, except for in car racing, and you earn much more than if that's your life goal.

[00:54:42] **Lucian Haas:** Let's put the PR aside for a bit—the PR for Dover and all that—and look back a bit at your own story, your paragliding story itself. If I've followed this correctly, you were one of the first paragliders in Germany. You could almost say that, couldn't you? Well, I think so.

[00:55:02] **Till Gottbrath:** At the time, I was working at Sportcheck, Münchner Sporthaus, which was still very good back then, and I was in the mountain sports department and dreamed of becoming a really good mountaineer myself. And then we had—they also sold French magazines—and the first pictures of paragliding appeared there, and it was like, BAM! Do a mountain tour, don't have to go down anymore, that's it. And then we convinced the managing director or the department head to buy two gliders, and Karl Slezak, who is now the safety officer at the DHV or whatever it's called. And I was working there at the time and convinced the department head to buy two gliders and we said, we'll take care of it. And that was eighty-six.

[00:55:47] I thought for a long time it was '78, but I noticed the other day while going through my slides that it was actually '76. And back then, there wasn't a flight school in Germany offering paragliding training, let alone a license. Instead, the DHV and the DAEC were arguing over who owned paragliding, so to speak. And in '78, everyone held their own German championship. So both were of the opinion that it belonged to them. And then it took a while until they finally reached an agreement.

[00:56:18] We were already aware that it wasn't exactly harmless, and we kind of said we'd rather pull the thing off in the flatlands before we went hurling ourselves down a mountain somewhere. And we just taught ourselves it autodidactically and only got a license years later.

[00:56:34] **Lucian Haas:** What do you mean by years later, when you say '86 were the first attempts on the flat land? When were you on the mountain for the first time? I mean, with the glider on the mountain, to

[00:56:46] **Till Gottbrath:** then to fly down? I don't know if we already dared to do that in '86. But in any case, we did a course in the Zillertal in '87, where I already had five times as many flights as the flight instructor. Because he was actually a hang gliding instructor. They needed flight instructors so urgently back then that they just said, "Hang gliding instructor, you roughly know how it works, now you do paragliding." Also. So that I somehow got an Austrian license and only years later, well, at the beginning, the recognition didn't really matter much, and then only years later did I also get a German license afterwards. But that was quite a long time later.

[00:57:24] **Lucian Haas:** So that means you basically already had more experience than your actual flight instructor?

[00:57:29] **Till Gottbrath:** Well, at least in that regard, yes.

[00:57:32] **Lucian Haas:** And he said, okay, Fliegeibeil said, you'll get the license from me, because you already know more than I actually do, right?

[00:57:37] **Till Gottbrath:** No, he just saw when we unpacked the glider that we knew roughly—I mean, we arrived with our own gliders—and he saw that we were proceeding quite deliberately and weren't looking at him with big, wide eyes, but were just doing it. And then he came over to ask if we already had experience. And I was just scared of being caught as a black-flag pilot, so I answered a bit evasively. Then he leaned forward and muttered that he didn't have ten flights under his belt yet and that we would have to support him a bit.

[00:58:10] **Lucian Haas:** That means he was a flight instructor, now officially for paragliding, but he had only jumped off a mountain ten times. Yeah. But as a kiting pilot, he already... Yeah, he

[00:58:20] **Till Gottbrath:** was already good too. I mean, it's not like, we had jumped down somewhere a few times, but we still had no clue. So he knew what flying was. And for me, just putting up a glider, flying down, and landing isn't flying yet. We had done that a few times, but it would be very presumptuous to say I was better than my flight instructor. I mean, he had fewer flights, but he still knew what he was doing. I didn't. What fascinated you about flying back then? Nothing at all. The idea was to do a cool mountain tour and not have to hike back down. So we didn't start paragliding because we wanted to fly, but we were mountaineers and wanted to get rid of that annoying hike down.

[00:59:06] And then we realized that very few cool mountain tours somehow end on a summit with a nice, not too steep, not too flat slope at the top that's oriented in the direction of the wind, but then the performance was also so bad. So the most important flight instrument of my first three or four years of paragliding was the glide angle meter. Does that even exist today?

[00:59:27] **Lucian Haas:** ...not anymore, right?

[00:59:28] **Till Gottbrath:** No, well, actually just a clinometer where you look through it and take a bearing, and then you see, oh, 1 to 3.5, let's just walk down instead.

[00:59:36] **Lucian Haas:** Because you would have gotten stuck on every third ridge, roughly, right?

[00:59:40] **Till Gottbrath:** Yeah, well, I'd say for the first two years, about 50 or 60 percent of all the tours, we'd end up somewhere up there and wouldn't dare to fly because we thought, oh, maybe a bit more headwind, the glide angle will get a bit worse again and then we'll get stuck in there. That was very formative. So, it was very formative for me to be the decision-maker from hour zero. I mean, that phase where the flight instructor knows everything and acts like God, telling you how it is and then saying, okay, now you can fly, and you just fly because he knows. We completely skipped that; from the time of my first flight, I decided, I'm flying now, or I'm not flying.

[01:00:23] **Lucian Haas:** That means you learned personal responsibility from the very beginning, so to speak. Yes. As far as flying is concerned.

[01:00:29] **Till Gottbrath:** And what is, where I say that in my opinion, there are quite a lot of flight schools today that don't have the goal of training pilots to be independent pilots, but rather prefer to keep them dependent and try to keep them tied to the school to make money. So, they go...

[01:00:49] ...sentences on how to train flight students are very far apart.

[01:00:54] **Lucian Haas:** Although from the flight school's perspective, that's not a bad idea, so

[01:00:58] **Till Gottbrath:** In pecuniary terms, it's an excellent idea, yes.

[01:01:01] **Lucian Haas:** If you look at how many people go flying, where they say, okay, they take flying as—I'll call it—a part-time hobby, because they say I might have six weeks of vacation a year, I'll spend three of those with my family, another week with some motorcycle buddies or something, and then there are maybe two weeks left that I still have for actual paragliding, and for that, I'd rather do a guided tour with a flight school. But that is paragliding for them, and then it's actually only sensible to say, ah, I got along well with the school or the provider, and then I'll go with them again next year. Last year I was in Bassano, and next year I'm going with them to Slovenia, and then I'll try it out at the Sea or something else, and I always know that the supervision is actually good there.

[01:01:46] So it's also a form of flying where the school fits the right clientele, or the clientele fits the school, in a way that works for everyone.

[01:01:57] **Till Gottbrath:** So that's definitely the right approach for that target group. If you don't fly regularly, it can become very dangerous very quickly. So a certain level of routine—which isn't to say that routine is synonymous with inattention—but routine is very, very important.

[01:02:17] **Lucian Haas:** But if you said back then, or rather, you just said that for 60 percent of the mountain tours you went up, you descended again without flying. Now, you always have this heavy glider—maybe back then the gear wasn't that super heavy because you only had very, very light short gear with you and stuff like that, but still, you were dragging maybe ten kilos of glider with all the bells and whistles up there. Didn't it eventually become a nuisance, seeing that it wasn't working, and why did you stick with flying at all?

[01:02:49] **Till Gottbrath:** Well, at the very beginning, the equipment was almost as light as it is today because the gliders were built so simply that they couldn't be that heavy. We flew with climbing harnesses, with climbing helmets, and without rescue gear, without a protector. That was... my first glider was really a tiny package. So, in that sense, it didn't weigh that much. I mean, we only came up with the glorious idea later on that you could also take a mountain railway up somewhere to fly down and learn flying more safely first. So, it took two years for people to be smart enough to actually go up somewhere specifically for the sake of learning to fly. Then it happened relatively quickly that the gliders just got better, and the better the gliders became... well, the beginning of my flying was

[01:03:40] ...also the beginning of the end of my mountaineering. Until I eventually realized, hey, flying is my thing now, and flying became my thing, not just falling down some really steep slopes without making a turn. If

[01:03:55] **Lucian Haas:** So you're saying you started in '86, but from when would you say—how fast was that progress—that you'd reached the phase where you'd say, I'm flying to fly and not just somehow descending through the air? I

[01:04:11] **Till Gottbrath:** I can't tell you exactly in years, but in terms of the phases I went through, at first it was just flying at all, then getting as many flights as possible—I remember there were days when we flew off the Wallberg ten times a day, like, really

[01:04:28] launched, shot down Stangelgrad, gathered the glider, raced to the mountain railway, up again and down again. You were cool when you had a lot of flights. Better the mountain railway and

[01:04:35] **Lucian Haas:** not going up.

[01:04:35] **Till Gottbrath:** Then the mountain lift was the way to go, yeah. It was about staying up in the air for a long time, so not switching between many flights anymore; the next thing was staying up as long as possible. And that was a cool turning point, sometimes you'd have an hour or two or three or five or six, and I remember, at some point my first five or six-hour flight was also at the Wallberg, where then, when it comes from the northwest, the wind sweeps nicely and steadily over the lake and then you have this wide flank, it sweeps up there, then I... I was still completely unclear on how thermals work back then, but you could just soar nicely there. I flew back and forth for five or six hours, I even pissed myself because I absolutely wanted to manage those five or six hours, because then I'd be cool.

[01:05:20] And today, if I fly around the same spot for an hour, I get really bored pretty quickly. I mean, I can maybe set myself some small tasks, like spiraling down and seeing how fast I can get back up, or flying a mini triangle at the Kampenwand—I fly to the summit cross and then back and forth to the overhanging wall and see how fast I can do it, then I do it again. But to say I'm going to fly back and forth for six hours now, for God's sake! And then came the phase, and it was almost like a kind of rediscovery of paragliding: cross-country flying. So, actually flying thermals, getting up, and then somehow flying away. But you can't really do that with the anniversary dates; they're always such fluid transitions.

[01:06:07] But they are, in

[01:06:08] **Lucian Haas:** The reason is also how the career of a modern paraglider pilot works. First you learn it, then you want to get as many flights as possible, so to learn how to launch and land, then you're already proud when you can soar for a longer time or something like that and say, yeah, I've completed the first hour. Even though the steps are naturally much faster today, not with a few years in between, but for some people a few days or a few weeks. And then at some point you say, okay, now maybe I can do my first small cross-country flight, and with today's gliders it's enough to basically circle a thermal and then just fly off somewhere and say, I'm not landing on the official landing field, I belong right here next to the launch site, and you already think or feel like, ah, my first cross-country flight. Or I've

finished the first valley jump or something like that.

[01:06:54] But you basically did this career, which people can do in a few weeks today, over several years. Decades. And then decades, but also because of how paraglider development was. The technical development. So

[01:07:08] **Till Gottbrath:** the technical development, and I myself am not that talented, so I need much longer for many things. For example, between my... that was 2000, when was that, 2006, or 2007, my longest triangle at that time was 165 or something. And then I thought, yeah, 200 would be something. And that took until 2019 for me to manage. And other people fly 250 in their second year, so that's... I have to soberly admit that others are much more talented than I am. But that doesn't matter, because I still have my fun.

[01:07:47] **Lucian Haas:** Is it always really about talent? Sometimes it's just about being in the right place at the right time, being able to take the time off, to say, wow, today is the super day, and then I just go to the corresponding terrain where you can, let's say, relatively—in quotation marks—just fly on such a super day. And where on other days, with 80 kilometers, you're actually the much better pilot because you did those 80 where others only managed 20 on a day where you have to say, someone really pushed it there. Or rather, they did an incredible amount out of the little that the day had to offer. And on other days, you fly construction sites and then you can fly 200 kilometers relatively easily.

[01:08:30] **Till Gottbrath:** That's certainly true. So, people who go flying completely freely on any reasonably promising day and are also willing to drive to where the conditions might be best, obviously have much higher chances of flying far than those who have a normal job and can only go on weekends or during holidays. That's certainly true. But that has nothing to do with the fact that I—I'm just not as good a pilot as many others. That's just how it is.

[01:09:03] Does that bother you?

[01:09:04] **Lucian Haas:** but you can't either, right? Or did that ever bother you? Maybe you're an older statesman now and say, that's not so important to me anymore. But was there ever a phase where you were very ambitious and realized, crap, others are progressing faster? They've already... upped it from 150 to 200 and I'm still hanging around at 165. I

[01:09:24] **Till Gottbrath:** I mean, of course I'm happy when I fly well and far. But I've never been the type to make my well-being dependent on that. I can also... for example, I'm not in a bad mood at all if I crash. That's just how it is. And I'm very proud of the fact that I can also say no without any problems. Often even before takeoff, I'm the first one to say, "That feels weird to me, I'm not flying now." And here at the Kammwand, during Corona, we were sitting up there once and it was gusting, and it was actually gusting quite strongly. And at the Kammwand, the air is so "egg-like." So, you can take off,

[01:10:10] but it's not really a nice flight. And you get this feeling like the lines are made of rubber. I've never had it actually thrash me around, like a washing machine. But it's a weird, shaky feeling and it's actually not a nice flight either. And then I say, I'm going back down on foot now. Or I'll take the train. You didn't take the train. I'm going down on foot. And they say, you're the most experienced of us all. And now you don't want to fly. Yes, I fly for the beautiful experiences. So my motto is—and that comes from Wolfgang Bernhard, a good friend who used to be in the Nova Pilots team and unfortunately doesn't fly anymore after a bad accident—and Wolfgang always said he doesn't make the decision to fly based on whether he believes he can get out somewhat safely and land somewhat safely, but on whether he is convinced that it will be a beautiful flight.

[01:11:02] And there's an incredible distance between these two poles. And I think, which of us flies because they have to? Like, Theodor Blick, maybe he has to fly. And who makes the commitment, I'm doing the X-Alps, they have to too—must, in quotation marks—they won't be good if they don't risk everything. But which of us normal pilots has to fly? And when I say I do it for the beautiful experiences, that's been my motto for seven or eight years, and since then, I've had exclusively beautiful flights.

[01:11:39] **Lucian Haas:** Because on the days when it might not turn out so well, you say, I'm not flying at all today. I do something else from the very start. Yes, so

[01:11:45] **Till Gottbrath:** I have significant concerns, for example, about the threshold for many pilots who fly in Föhn, or light Föhn, or slightly Föhn—whatever the gradations are, I don't know exactly what they are. One major

characteristic of Föhn is that everything can change very, very quickly. And we had a team meeting, I still remember that, we were at the Pencken in the Zillertal and sat in the Geschöswandhaus and it was Föhn. All the gear is, of course, incredibly flight-ready. The wind speeds aren't that high, and the Zillertal as a Föhn corridor is, of course, famous, notorious. And we were sitting on the terrace and there were three people there, over at the Pencken, just sorting back and forth. Always, practically only oriented towards the south.

[01:12:31] And suddenly the wind picks up, and they just took off forward and blasted out north of the Zillertal at, I don't know, 70, 80, 90 km/h. And I just thought, my god, I didn't want to be in their shoes right now. That didn't look very comfortable. And when people say, yeah, the Brauneck is so well-protected—well, it is relatively well-protected and you can fly longer than elsewhere. But I'm very consistent: if it's Föhn, I don't fly. There's always a certain residual risk, and it might go well locally sometimes, but no, I'm not doing it. Or also if the overall wind speeds are just so high. There are great pilots who then let themselves get blown from one soaring spot to the next in a west wind until they're somehow in the Enztal or something.

[01:13:17] That's a great achievement. They have their gliders well under control. Still, that doesn't mean I want to or have to do that because of it. So if it's just too windy, I just don't fly. At most, flatland on the winch, but that's something else entirely. I don't have any lee there.

[01:13:31] **Lucian Haas:** Do you fly less today than you used to? I mean, if you look back at your years and say, okay, ever since I decided I only fly when I know it's going to be a good flight, do you actually end up saying you only get about half the flight time you might have had before? Even when you look at how the weather and climate are changing, where you also say there's more high wind, it switches back and forth much faster, where one would naturally have to say much more often that there are many more marginal days, where you might be able to say you can go flying, but it's not that clean. You could just stay on the ground.

[01:14:06] **Till Gottbrath:** So I get less airtime mainly because of that, since flying far out from the northern edge of the Alps, like the Hoch Velln, is just... we have a chance there, but it's already significantly harder to fly 200 from the Velln than at the border. It's just like that. And generally on the south side of the Alps, because unfortunately, flying on the north side tends to always be a lee-side flight. And in the south, it's not.

[01:14:29] **Lucian Haas:** Although, in the south, they also often fly in a north wind, and then you get cross-country flying there too. In a way. That's true.

[01:14:36] **Till Gottbrath:** But I'm not ready to drive to South Tyrol just for one day. There are people who do that, but for me, it's too stressful, and it also doesn't have to be environmentally friendly to really blast down to the border for just one day, which is why I haven't been down there a single time this year, because it would always have been just for one day. And obviously just for one day. And so, I mean, this year didn't go particularly well for me. But overall, I don't have less airtime than before. What's added to that is that since we closed the agency, I just have a lot more time. So here in Priental,

[01:15:16] I can just walk out the front door, go up some hill, and fly down quickly. It's only about 12 minutes or something, but I still flew. So, I've definitely had many more flights in terms of numbers this year than in previous years. But on the other hand, the longer flights are missing. I completely blew three good days with the maximum penalty, getting washed out up on the Steinplatte and having to hike down into the valley. Even for two days in a row. That's just how it is.

[01:15:48] **Lucian Haas:** Where do you see them?

[01:15:53] What are the biggest dangers in paragliding for average pilots? Not people who are throwing themselves into X-Alps conditions right now, but like this?

[01:16:03] **Till Gottbrath:** It's always difficult when the skill level and the conditions don't match up well. In whatever form that may be.

[01:16:11] **Lucian Haas:** Would you say that pilots today take this risk more often? Or rather, that there's a tendency to fly in more difficult conditions? That while maybe gliders can handle it a bit better nowadays because they've become

more stable—or because they haven't become more stable and therefore don't encourage the pilot as much to fly so actively themselves, because the glider already does so much—but that the risk tolerance among pilots has actually become greater?

[01:16:44] **Till Gottbrath:** Maybe not the conscious willingness to take risks. I don't think that has actually changed. What there's relatively little of—what put us in danger at the beginning—is the disappointment from lack of knowledge and ignorance. So, if you don't know at all what kind of danger you're putting yourself in, that's of course extremely dangerous. And that was the case for us at the beginning. That means, for example, you didn't know what Föhn is?

[01:17:12] **Lucian Haas:** I knew what Föhn was,

[01:17:13] **Till Gottbrath:** but I haven't put that into any proportion to my own lack of experience. I mean, I was looking at old slides the other day and there was one picture. Wind coming from the front, the windsock is also in it, it's standing perfectly still, radiant blue sky. I'm ready for takeoff in some parrot-colored clothes, and there's this monster-sized lenticularis in the sky, where I just thought, holy crap, man, you've got the... I mean, today I wouldn't even think about launching a glider in the valley. And you just flew out there, stone-cold. We really had no clue, and we weren't aware of it. And not getting seriously hurt during that time also had a non-negligible amount to do with a lot, a lot of luck. Did you ever get hurt?

[01:17:58] No, not at all. Zero. So, you were lucky? Yes. Especially regarding that initial period. And by now, there's... I mean, the training has become much, much better. There's just so much more knowledge and experience available overall. If someone isn't completely stupid, they can learn a lot from the mistakes others have made. The critical thing—and I know this from young team pilots at Nova too—is that we often have this second generation of flyers now, the children of flying parents, who started ripping around on some glider at eight, nine, ten, or twelve, were already groundhandling, then started their training at 14, got their license at 16, and

[01:18:45] fly 200 kilometers for the first time at 17. So there are already some who just... I mean, when I watch them handle their gliders so playfully, I really feel like an elephant in a china shop, and these are all like ballet dancers who... I mean, it's great, I really admire that, both in terms of ground handling and just how incredibly well they master their gliders. And then often comes this phase where they have their first successes, then maybe in some kind of

[01:19:17] in a social environment where there's a lot of "applausen," as they say in Bavarian—where they do a lot of things together, push each other, and then have early successes, fly far, and then reach that point where they feel immortal. That can really backfire. I mean, quite a few people fall and hurt themselves because of that feeling of immortality... I mean, someone doesn't have to die right away, but they can definitely get seriously injured.

[01:19:44] That really hurts me. I'm always the one acting as the brake with the younger ones. Sometimes I feel like Waldorf and Statler from the Muppet Show, those two old guys hanging in the balcony who think they know everything and keep saying, "Kids, please always fly with a protector. Even with hike and fly. Put on proper helmets and take a large rescue parachute with you. And land sometimes." Some people listen, and others just don't. But that doesn't just apply to the Nova team pilots, or the young Nova people, but ultimately it applies to everyone.

[01:20:14] **Lucian Haas:** Well, you've been flying for over 30 years. Are you... or was there ever a phase in between where you got tired of flying?

[01:20:23] **Till Gottbrath:** No. There were phases where it was difficult. For example, the nearly two years I lived between Hamburg and Lübeck, that was just kind of wandering around the coast and dealing with some Muggles and stuff. And back then, towing wasn't that popular yet. And I have to say, it didn't really do it for me either. So there were phases where I didn't fly as much. But I'm not actually... I've always flown and I've always enjoyed it. And I still do... I just have an incredible amount of fun. Even at KGK, I managed to get the right to take a day off on short notice between April and August, as long as everyone didn't suffer too much from it. And then I'd send an email and then an employee...

[01:21:11] replied to everyone. But I wasn't actually supposed to be there. It just said, "hopefully he has a great flight, then he'll be in a good mood for another week."

[01:21:22] And that's still the case. I mean, flying is just my thing. It makes me... I can also get so... There's a mountain over there, it's such an unassuming muggle, but a few years ago a hurricane ripped the trees off the top and since then you can take off from up there too. And at some point, I took off one evening just before sunset. There's a small rock face down there. And that rock face radiated enough heat that I was able to gain about 50 meters of altitude over the summit and flew there for about forty-five minutes. And I hadn't expected anything at all. It was more like, instead of jogging up there quickly, putting up the glider, gliding down, landing, and showering. And then I take off from there and the vario beeps. And then I flew until the sun had actually set and the thing was still radiating a bit of heat.

[01:22:07] Then I landed in front of my front door and was just so euphoric. Not a heroic feat, nothing special, but it was just such a huge gift. And I remember that more vividly than, I don't know, some 130-kilometer flight from Speikboden where you just sink and then trudge along the standard route trying to make the best of it. So my well-being doesn't depend on the numbers I achieve with my flying. I think anyway that very many pilots only define themselves by numbers, and in the flight schools, they convey to you that this has to be the stated goal—that if you're good enough, then you can fly a C- or D- glider or whatever, and everyone is always just... I mean, that obsession with performance, even in relation to one's own performance, I find that somehow a shame.

[01:23:04] So it should be much more about finding out, each for themselves, what their personal style of flying is and what makes them happiest. And I also find it a shame when, in quotation marks, "good" pilots—meaning those who either fly competition successfully or are successful in cross-country flying—look down on others just because they don't fly as far. If they're content with being happy, then that's great. Also, I think in training, you should go into these backgrounds much more and convey the joy of flying to people, rather than always just focusing on who flew the longest.

[01:23:53] **Lucian Haas:** But somehow many people, or maybe it's just in human nature, tend to compare themselves. And especially with paragliding, I mean the beauty of a flight or the euphoric feeling you have yourself—there's no benchmark against someone else where you can say, "but I was happier than you." It's nonsense to argue like that, but somewhere it exists, and in the end, that XC number or the point total in XContest, or whatever, is one of the few benchmarks where you can actually say, "this can be compared." Or you can just say, I was at 1,600 and you were only at 1,400 meters; that can be compared. Or I flew for two hours or you for five hours on the Walberg—you even pissed your pants, but you flew for five hours, while the other person only flew for three.

[01:24:44] Back then, you were probably the cool one. I'm not free from that either. I was better or something like that.

[01:24:52] **Till Gottbrath:** That's right, you're correct, that's already in human nature. To some extent. I can only advise everyone to actually question themselves, what they actually want from flying, what kind of

[01:25:06] ...what makes flying the happiest for him. And then he should just do that. Back in the day at the Brennkopf at Walchsee, now towards Kössen from here, there were these three older gentlemen—well, the mountain is unfortunately closed as a flight site now because there were disputes between farmers and paragliders, and the farmers held the upper hand. But back then, there were these three guys, three retirees, as they say in Austria, who were practically up there every flyable evening. And I was usually there in the mornings, because the Brennkopf is a good thermals mountain, but sometimes I'd also just zip up quickly in the evening and do a flight. And every evening they were there when I got up there. And then at some point I asked them why they weren't starting, since the thermals were about to end. And they said, yeah, we always wait until the thermals are finished, because we're old and we don't want to fly thermals anymore; we come up here comfortably in the evening, then we drink a bottle of wine between the three of us, and then we fly down and land at the bottom.

[01:26:00] And that makes us happy. That's really cool. And those guys, they were having a blast.

[01:26:06] **Lucian Haas:** Is that your dream of getting old, that you'll eventually say, "Wonderful, I can still go up a mountain comfortably behind my house every evening." I don't necessarily have to drink a bottle of wine at the top, but at least say it. If you split it into thirds. Then I'll glide back down and that's actually enough for me.

[01:26:26] **Till Gottbrath:** Yeah, well...

[01:26:29] ...the goal is to keep flying with joy. What really strikes me in this regard...

[01:26:38] has put me in a positive mood, I flew the AONIC last year at the Stubai Cup and then again in the autumn. It's the high A glider from Nova. And that's not the only glider of this type, but there are now A gliders that don't fly like a tractor anymore, but are actually really nice to fly and also really fun. And that was really like, because the normal training gliders from ten years ago, it was really like you'd think you have to apply for that in writing, that's flying around the corner. They were built so idiot-proof that pulling on the lines in itself didn't really have any influence on the glider at all, unless you pulled really hard.

[01:27:23] And there were some things where I thought, sure, it's safe, but it's not fun. And now with the AONIC and also from other brands, I've heard there are corresponding gliders that are incredibly safe in terms of their passive safety, but at the same time are fun and perform surprisingly well nowadays. And I thought to myself, that's cool, when I'm really old, there will be a glider that still gives me joy, but that might compensate somewhat for my declining reflexes and my declining routine. So I see myself, and if it fits, I see myself still flying cross-country. So, if it's possible and it feels good.

[01:28:08] **Lucian Haas:** Because you just said there might be other brands that have something. Do you still fly other gliders sometimes as a Nova guy, just to see how they actually fly—how does a Swing fly, how does a Rush fly, an Ozone or whatever? Or do you say I don't need to, because I'm happy with what I actually get from my brand?

[01:28:29] **Till Gottbrath:** No, I do do that if the opportunity arises. It's not like I actively do a lot for it, but if it happens with people who fly the same large area as I do, that we swap once in a while, yeah, I do do that. I find it interesting and I also think that the gliders differ quite strongly in character.

[01:28:53] **Lucian Haas:** Now we're getting towards the end, but I'd like to highlight another aspect of your life that doesn't have anything to do with flying directly, but where you can just see how multifaceted you actually are. You do an enormous amount of other outdoor sports or other types of outdoor activities as well. You've participated in all sorts of expeditions and things like that, so that people can get a little bit of an impression of what else you do—we could probably talk for six hours about the various things you've done. I'll give you a few keywords, and then you can briefly tell me what stands out as perhaps the most formative experience for each point that just comes to mind.

[01:29:39] Okay.

[01:29:41] Expedition

[01:29:42] **Till Gottbrath:** with Arvid Fuchs.

[01:29:45] A gift that it turned out that I joined the team with a person whom I value very, very, very much and who is an extremely fine guy. Was that

[01:29:57] **Lucian Haas:** short enough? You can also talk about it longer. Where did you go back then? Where did this expedition go? I was

[01:30:03] **Till Gottbrath:** on several expeditions with him. On his old sailing ship converted for expeditions, built in '31, the Dagmar Horn. I was on

[01:30:15] took part in IceSail. That was the successful attempt after four years to sail through the Northeast Passage and the Northwest Passage. Although I wasn't on board the whole time, because you have to find a way to earn money in between. Then I was with Sea-Eisen Mountains.

[01:30:34] I was there for the leg from Hawaii via French Polynesia, Pitcairn—that's the island where the descendants of the Mutiny on the Bounty still live—Easter Island, then Chile, sailed around Cape Horn, and then did a 55-day expedition on the Patagonian Ice Field, trying to cross it completely from north to south. We failed, like everyone before us, but at least we got further than everyone before us. And then, what was it called, when I was on Svalbard? Anyway, several expeditions over several years, and we're still close friends, and I'm actually thinking right now, since I have more time again, maybe about going on board with someone again if the opportunity arises.

[01:31:21] Yeah,

[01:31:24] It was its own expedition with three people I barely knew beforehand. It was relatively exciting. Yes, I mean, I'm generally fascinated by the high latitudes. Because of my metabolism, I'm someone who prefers going into the cold rather than the heat, because I can protect myself from the cold, but not from the heat. And I don't really like it physically when it's hot. And it was my first time in Greenland with Arved, and I just find Greenland stunning in its... it's majestic and everything, like this clear air and the ice and the purity, and also people always underestimate the distance; everything looks so close and then you hike toward some mountain and you hike and you hike all day, and at the end of the day, the perspective hasn't changed at all because you're not any closer, even though you've been hiking all day.

[01:32:13] I also find the Greenlanders to be an extremely pleasant people, as long as they aren't, well, unfortunately, a lot of alcohol is consumed, but when they're sober, they're somehow good guys. I like them, they're cheerful and in a good mood, so you could say, negatively put, childish, but yeah, Greenland is awesome. And then, as someone who read adventure books even as a small child, Friedhoff-Nansen on snowshoes through Greenland, that was always sort of in the back of my mind and then we just did it.

[01:32:48] **Lucian Haas:** You just felt like it and said, I want to do this, right? Yeah. Great. Another cold adventure, I think it was cold, Lake Baikal.

[01:32:58] **Till Gottbrath:** Yeah, so we were there in the winter and wanted to cross the lake from south to north on mountain bikes over the frozen lake. You wanted to—meaning you didn't make it? We were there in the year when Lake Baikal wasn't completely frozen for the first time. Oh, I see. Then, well, you keep running into fishermen on the ice along the way, and more and more people advised us, "Hey, don't go north, there are a lot of open spots and cars regularly break through the ice." I mean, way back in the day, the ice cover was so thick that when the Trans-Siberian Railway was built, they actually pulled a section—entire railway wagons on tracks—across the lake. That's just not the case anymore. The lake is, the winter paths are warmer, the lake doesn't freeze as thick anymore.

[01:33:44] Plus, it's the deepest lake in the world, the most water-rich lake in the world. It actually has tidal effects and underwater currents, so especially at certain points, warm currents often come up. We actually had one of us break through the ice with his bike. I was filming and said, "Ride along there past that crack, it looks so cool." Whoosh, he was gone.

[01:34:05] **Lucian Haas:** Yeah, but you got him out again. Yeah,

[01:34:08] **Till Gottbrath:** Thank God, yeah. And did you guys camp on the ice or how did that work? We rarely camped on the ice, mainly because it's so loud. There are such tensions in the ice that it really thunders like cannon shots under your sleeping bag. It always goes like... it's not cracking. It's a really loud booming. I mean, those are insane tensions that develop there, and if a crack then goes through such a huge ice floe... So we mostly went onto land. Simply because it's more pleasant, because it was always for sleeping. I

[01:34:43] **Lucian Haas:** I saw a picture, well, a short video clip of this expedition in some BR report once. And you can see you riding around there with your mountain bikes. I think one of you still had a trailer with you, and the trailer was swaying terribly back and forth on that ice, like it was constantly sliding side to side or something.

[01:35:02] **Till Gottbrath:** Yeah, well, there were nine of us and I think we had five trailers with us because we just had so many thick sleeping bags and expedition-grade tents and stuff like that. And it was actually like, the bikes were equipped with spikes back then, but there weren't any for the small wheels on the trailer. And it was sometimes so incredibly slippery that the wind kept blowing the trailer to the side and it wanted to overtake us. And what was really stupid was that when the wind came from the right—no, when it came from the left—the trailer's handlebar would always hit the spikes and then start sawing through the handlebar. So eventually, we wrapped the trailer's tires with cable ties and wire so that it would stay somewhat in the lane, so that the spike tires with that sharp stainless steel wouldn't eventually saw through the soft aluminum handlebar.

[01:35:54] **Lucian Haas:** Let's just leave it at that. Next point is the Nordenskjölloppet, a 200-kilometer cross-country ski race. Is that how you say it? Cross-country ski race?

[01:36:03] **Till Gottbrath:** Cross-country skiing, yes. I mean, I'm an endurance athlete too, I like running, and since we moved out here, we have the cross-country trails right on the other side of the street. So in the winter, you can't go jogging here in the valley, there's just too much snow, there are no more jogging paths since people started running on the main road, so it's kind of obvious to put cross-country skis on your feet. And I had so much fun with that, and what most people know is the Vasa-Loppet, which is 90 kilometers of classic skiing in Sweden, and I've done that a few times and it went quite well. And then at some point, during the winter of the Nordenskjölloppet, I heard about it—in Swedish Lapland, there's a historical story behind it, but that's a bit outside the scope now. In any case, it's the longest...

[01:36:50] cross-country skiing races, and I thought, I'll give that a try. Just to see if I can do it. You run it all at once in one day, right? It

[01:37:01] **Lucian Haas:** it's nonstop, yeah. Basically 100 kilometers. Probably in one night, because it's polar night up there or something. No, they do

[01:37:08] **Till Gottbrath:** at the end of March, beginning of April, so it's already very, very bright for a long time, longer than here because it goes pretty fast. I was just interested in the question of whether I'm capable of it, and my only goal was to make it. We have Swedish friends and one of them is an excellent skier, they're both very good, but one is really good; he said to me beforehand, "Oh, I know everyone on the start list," and there were only about 400, they're all former pros and such, it's a high-caliber field, there are practically no recreational runners here and I'm a recreational runner. I mean, I only started cross-country skiing at 40 or something, I think 42. My style is also bad, so when I talk about the Sachranger club and the...

[01:37:53] WSV Aschau's junior runners, they're zipping between my legs, and I'm just standing there like a pillar, but I just wanted to see if I could do it. And then, what I found really crazy was that I knew I could maintain a heart rate of 140 for a very, very long time. And I thought, well, I think the maximum time was 22 hours or so, or 23, and I thought, well, for 200 kilometers, a 10-minute pace with breaks and such, I'll aim for 20 hours. Or rather, I can maintain a heart rate of 140 for that time, so I strapped on the heart rate monitor and just started running, and then they all took off at full speed, I think after 5 kilometers.

[01:38:39] more or less alone on a lake, the other 490 people were all already ahead of me, behind there was still an 80-year-old accompanied by his 60-year-old son, who was looking after him, and otherwise we were alone on the lake. And that's when I thought, oh my god.

[01:38:56] But don't let it get to you, just do your thing, you'll make it. And then I even overtook a few people towards the end, but I don't know, was I 10th to last, 20th to last, or something like that, but I didn't care, I made it. It was very satisfying.

[01:39:13] **Lucian Haas:** If you look at it in comparison to adventures and expeditions like that, how adventurous is paragliding to you today?

[01:39:22] **Till Gottbrath:** Wow,

[01:39:24] So, those are different things. If you take part in something like a North Shield trek, the trail is laid out, and every 10 or 20 kilometers there's a supply point; if you can't go on anymore, you just sit down in a heated tent and eventually someone comes by on a snowmobile and takes you home. The Greenland expedition was a different beast because that was back in the days before satellite phones and all that, and we had also agreed that we wanted to do it by fair means—meaning we weren't going to let anyone help us at all—and that's the moment you set off, you're basically breaking contact with the environment, more or less. So, the essence of an expedition is that the question of whether it works remains open.

[01:40:10] So, everything where you think, yeah, going across the Greenland ice cap—I know so many people by now and that kind of attitude has spread—now we're going to head out and if it doesn't work, we'll just call for help on the phone and they'll get a heli and pick us up. That's what led to the costs for an expedition—for the permit and the insurance—being so absurdly high, because just so many people have abused it, and I think there's even some kind of clause now where you even have to put up a guarantee, that one of those who rescues you has to confirm that it was

actually necessary to rescue you and that it wasn't your own stupidity that you had to be rescued. Yeah, because simply way too many people say, I'm going to do this now and

[01:40:56] if it doesn't work out, they'll just get me out of here. And on the Patagonian Ice Field, too—we hit the key point for nine days in a blizzard, couldn't find the supply depot, then there was a group of two and a group of three; the group of two had climbed up below, then their lightweight tent got shredded, and so we were stuck in a three-man tent for nine days, knew we didn't have enough food with us, and at the same time, the radio had broken down. And that was real expedition stuff. Where you're already thinking, how is this going to end? How do we get out of here? Is someone coming to help us? We can't let anyone know that we need help, anyway. In that sense, paragliding is,

[01:41:41] that's something else entirely. I mean, I see it now—well, you can go to the end of the world and say, I'm not even out there solo bivouac-flying, then that's an expedition too. But at least in the Alps, you're not so far off the beaten path that there are so many unknowns lurking for you. It's different. So I wouldn't compare them. That means it is

[01:42:04] **Lucian Haas:** not adventurous for you?

[01:42:07] **Till Gottbrath:** Yes, it's adventurous in the sense that the outcome—like how far I'll get on a cross-country flight—is very uncertain. So if a criterion for adventure is not knowing how it's going to end, then it has a lot in common with that. But in terms of the overall logistics, I mean, if I say, let's go flying tomorrow, then we can go flying tomorrow. But you can't say, let's go to the Patagonian Ice Field tomorrow. There's still a bit more organizational effort involved in that.

[01:42:36] **Lucian Haas:** Would you say that flying is, how shall I put it, your favorite motor sport or motor activity that you do?

[01:42:45] **Till Gottbrath:** Yes, absolutely. Why? It simply gives me the most joy. And the greatest inner satisfaction. And maybe it also plays a role that you don't just... If every day were a super awesome flying day, then the really good days wouldn't be so special anymore. It's just like if you always flew 200 kilometers, then it's nothing special when it actually works out. It's just the fact that you have failures that makes these successes so special. Or simply the beautiful experiences. The unusual flights. Like what happened to me four or five years ago, I started later in the evening at the Kampenwand and thought, this is just going to be a simple evening glide. Took the last lift up, launched, flew out, and then it was just Magic Air.

[01:43:30] And then it just kept carrying me. No risk of thunderstorms or anything like that. It was a beautiful summer day. The shadows were already long and I flew to Prien without losing any altitude. So out to Chiemsee and back, and I arrived at the same altitude. And it carried me everywhere. I have no idea how to explain that meteorologically. But... and it was also very calm in the air. As if there were huge inversion thermals across the entire Alpine foothills. But no matter where I flew, it didn't drop anywhere. It just carried me. Like I had an invisible motor. And that was... I found that to be a completely, completely insane experience.

[01:44:09] **Lucian Haas:** That means the appealing thing about paragliding for you is also that you say you can't predict what kind of experience you'll ultimately have.

[01:44:19] **Till Gottbrath:** Absolutely. So the... the fact that no flight is the same. And also that you're always still learning. It never really ends. So you know more. And I have the impression that the more I know, the more I realize what I don't know. So there's still an infinite amount I can learn. And that's also kind of cool.

[01:44:42] **Lucian Haas:** Is there a particularly appealing flight, a special technique, or something else in terms of paragliding that you'd like to do or learn?

[01:44:53] **Till Gottbrath:** Well, there are some flight areas where I'd love to just go fly sometime. Like, in combination with traveling. Traveling is also a huge passion of mine. So, I'd love to go to Birre, in the Indian Himalayas. I haven't been there yet. But there are endless regions where I'd love to go flying. And as for goals right on my doorstep, completing the circuit around Lake Chiemsee. Unfortunately, I'm missing eight kilometers. So I've almost made it. But it's only finished when it's really finished. Then we still have a house in Osttirol. Flying from here at home to Osttirol sometime, or back. Or better yet, there one day and back the next. How far would that be?

[01:45:32] **Lucian Haas:** As a route?

[01:45:34] **Till Gottbrath:** Not that far. It has to be along the main Alpine ridge. So that's just before Lienz. I don't know. As the crow flies. It's not that far. Maybe 100, 120 kilometers. So I can't tell you exactly. In any case, what's doable isn't some absurd dream. Yeah, those are the two concrete things right on my doorstep, so to speak, where I say I'd like to do that sometime. Those are also

[01:46:00] **Lucian Haas:** so goals that can still motivate you. Where you say, okay, you've managed the 200 at some point. And topping that big one might not work out anymore. But where you say, okay, these smaller things like finishing the Chiemsee round or flying to East Tyrol and back again. That would still be something.

[01:46:18] **Till Gottbrath:** Yeah, well, I wouldn't say I have no chance of topping my 218 or whatever it was at some point. If it's the right day and everything lines up, then maybe it's possible. And I'd love to do that, but I'm not ready to put myself in danger for it. So, I'm very proud of being able to say no well. We already touched on that earlier—not just at the start, but also in the air. So, several years ago, we were in the Standard class in the DHV XC; we were pretty much at the end of the season, four people quite far ahead. I could still be way out front because the level wasn't that high back then. And out of those four people, one was a bit ahead and the next three were pretty close together. Then, all three of us were at Speikboden at the end of August. And it was somehow clear: whoever flies the furthest today will probably be second and third.

[01:47:05] And the one who wasn't as good ended up fourth. It looked a bit stormy there in the Dolomites. I didn't feel comfortable with it. Screw it, I'm not flying there now. I'll just be fourth. So what? I made that decision consciously. The other two kept flying and ended up second and third. But I was proud and satisfied that I had the inner strength not to put myself in danger. There was no storm and everything turned out okay. But even so, I viewed this "failure" as a success for myself. I talked myself into it and said I was being sensible. The others were being unreasonable. No, that's putting them down. But for me, it just wasn't entirely certain, and in hindsight, I was very happy with it. It's exactly like my wife, who also once did a 100-kilometer mountain run with the Zugspitze.

[01:47:55] And she got out after 90 kilometers. Because she had already done a Chiemgauer 100er here once and finished it. So she knew she had what it takes. And then after 90 kilometers, she felt her knee and thought, well, what's it called in Garmisch, above Greinau, I can't make it. In any case, there was an 1,800-meter or something descent, and she thought, if I do that now, of course I can manage it. But then maybe my knee will hurt so much afterwards that I won't be able to run for three months. It's not worth it. And she got out. And then she arrived at the finish line an hour later in a mountain rescue vehicle in a great mood. And she was at peace with herself and the world. And then a lot of people say, but you would have made it. And you say, yes, of course I would have made it. But the price would have been uncertain. And that's why I got out. And I can live with that very well.

[01:48:41] And she did too. That means you're a mature pilot. Well, that's always been the case for me. I used to fly in competition every now and then, and there were situations where you'd fly behind a valley and know exactly that the thermals should be over there. But you're so low that if you fly behind it and find nothing, you won't be able to get out of the valley, and there are no landing sites in the valley. Then you have the choice of getting stuck in the rocks higher up, or crashing into it, or somehow ending up on the valley floor between trees. And I've always said, okay, here is the point of no return. And if I don't find anything by then, I turn around. And if I crash in the main valley ahead, then I crash. So that's my

[01:49:22] Ambition never becoming too great, being great enough to put myself in danger. Which is certainly one of the points, that nothing has happened to me while paragliding. So, the lack of ambition. But that's not some old-age wisdom. I've always handled it in a way where I can also say no quite well. A lack of ambition is

[01:49:47] **Lucian Haas:** ...is also healthy for paragliding. For sure, yes.

[01:49:54] Till, I'd say let's leave it at that. A lack of ambition is healthy for paragliding. That's a nice closing word. Maybe some of the listeners can take that with them and rethink their own ambition—where it's still healthy or where it isn't anymore. Thank you for the many lovely stories from all the different areas of your very rich life that you've led. And here's to many more lovely, healthy, or rather safe flights with great spontaneous experiences that can sometimes

unexpectedly occur in the evening against some warmed rock faces. Thank you very much.

[01:50:29] **Till Gottbrath:** to you as well, and to all the listeners too.

[01:50:40] **Lucian Haas:** That was episode number 65 of Podz-Glitz, featuring Till Gottbrath in conversation with Lucian Haas. If you want to learn more about the NOVA pilots team and some of Till's other projects, take a look at the show notes for this episode on the Lu-Glitz blog. I've put together a series of further links there. 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-D-Z. Do you want to hear even more interesting stories from the cosmos of paragliding? You can already find more than 60 hours of talk about the various aspects of

[01:51:26] paragliding. A tip: you can also subscribe to Podz-Glitz right away in your podcast app of choice. By the way, Podz-Glitz and Lu-Glitz are completely ad-free. Nevertheless, I have to somehow finance my work so that I can continue to deliver new content in the future. If you feel well-informed or well-entertained as a listener and reader of mine, 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. In other words, you can give as much as you want. For those who can't decide, I'll make a non-binding suggestion. How about one euro per podcast episode and two euros per reading month on Looglights?

[01:52:10] Of course, you can listen to a few episodes first and read Looglights over several months, and then make a lump-sum donation. Payments are easily possible via PayPal or bank transfer. You can find all the necessary details on my blog Looglights, specifically on the Support page. Until next time. Ciao.

Français

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

Show notes

Till Gottbrath était l'un des premiers pilotes de parapente en Allemagne. Aujourd'hui, il dirige l'équipe Nova Pilots. Son histoire de vie comprend de nombreuses aventures.

Till Gottbrath est surtout connu dans le milieu du parapente pour avoir mis en valeur la marque de parapente Nova en tant qu'expert en relations publiques. Dans ce rôle, il a également joué un rôle déterminant dans la création du Nova Piloten Team.

L'idée derrière : les membres de l'équipe ne doivent pas seulement transmettre le plaisir de voler avec des voiles Nova, quelle que soit leur catégorie, par des succès sportifs, mais aussi par d'autres actions sympathiques.

Au sein équipe Nova Pilots, Till est le capitaine. C'est lui qui choisit principalement quels candidats seront intégrés à l'équipe. Comment se déroule la procédure, sur quoi il prête une attention particulière, quelles attentes les Teampiloten doivent ensuite remplir, tout cela est raconté par Till dans cet épisode numéro 65 de Podz-Glitz.

Cependant, le podcast traite d'encore bien plus de choses. Till Gottbrath, né en 1960, était en 1986 l'un des premiers pilotes de parapente en Allemagne. Et nous discutons donc également de la manière dont sa pratique et l'aviation en général ont changé et évolué sur plus de 30 ans.

En dehors du parapente, Till a également vécu de nombreuses aventures en plein air impressionnantes. Pourquoi le vol le fascine-t-il pourtant le plus ? Écoutez, et vous le découvrirez !

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 : Drifting 2 | Artiste : Audionautix

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/>

Till est le "Captain" de l'équipe Nova Pilots. Il choisit de manière déterminante quels candidats seront acceptés. Comment se déroule la procédure, sur quoi il prête une attention particulière, quelles attentes les Teampiloten doivent ensuite remplir, tout cela est raconté par Till dans cet épisode numéro 65 de Podz-Glitz.

- Entretien Lu-Glitz avec Till pour le 10ème anniversaire de l'équipe Nova Pilots (de 2016)
 - BR-Sendung Bergauf-Bergab: En parapente du sol au Königsee (Youtube)
 - La contribution de Till dans Cross Country sur l'équilibre entre le plaisir de voler et le risque (en anglais)
-

Liens :

- Nova Pilots Team : <https://www.nova.eu/de/pilots-team/>
- Blog : <https://teamblog.nova.eu/>

- Interview Lu-Glidz : <https://lu-glidz.blogspot.com/2016/10/a-pilot-zu-sein-ist-schon-sehr-attraktiv.html>
- Facebook : <https://www.facebook.com/till.gottbrath>
- Microaventure dans le Rofan : <https://www.youtube.com/watch?v=CW42DaKkHdg>
- En parapente du sol au Königsee : <https://www.youtube.com/watch?v=zyTqLjNH4CY>
- Cross Country : <https://xcmag.com/magazine-articles/on-ambition-by-till-gottbrath-2/>
- Je suis un lâche : <https://lu-glidz.blogspot.com/2016/03/ich-bin-ein-schisser.html>

Source : <https://lu-glidz.blogspot.com/2021/09/podz-glidz-65-der-captain.html>

Transcript

[00:00:11] **Till Gottbrath:** Sa décision de voler ne dépend pas du fait qu'il pense pouvoir sortir et atterrir en toute sécurité, mais du fait qu'il est convaincu que ce sera un beau vol. Il y a un écart énorme entre ces deux pôles. Et lequel d'entre nous, les pilotes normaux, doit voler ? Et quand je dis que je le fais pour les belles expériences, c'est mon leitmotiv depuis sept ou huit ans, et depuis, je n'ai fait que de beaux vols.

[00:00:48] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, le podcast Lu-Glidz.

[00:00:52] **Till Gottbrath:** Des histoires du cosmos du parapente.

[00:00:55] **Lucian Haas:** Aujourd'hui avec Till

[00:00:57] **Till Gottbrath:** Gottbrath et

[00:00:59] **Lucian Haas:** Lucian Haas au micro.

[00:01:04] Till Gottbrath est surtout connu dans la scène du parapente pour avoir mis en valeur la marque de parapente Nova en tant qu'expert en relations publiques. Dans ce rôle, il a également joué un rôle déterminant dans la création de l'équipe Nova-Pilots. L'idée derrière tout cela est que les membres de l'équipe ne doivent pas seulement réaliser des succès sportifs, mais aussi d'autres actions sympathiques. Et transmettre le plaisir de voler avec des ailes Nova, quelle que soit leur catégorie. Till est le capitaine de l'équipe Nova-Pilots. C'est lui qui choisit en grande partie quels candidats seront admis dans l'équipe. Comment se déroule la procédure, ce sur quoi il fait particulièrement attention, quelles attentes les pilotes de l'équipe doivent ensuite remplir, tout cela, Till nous le raconte dans cet épisode numéro 65 de Podz-Glidz.

[00:01:50] Cependant, le podcast aborde aussi bien d'autres sujets. Till Gottbrath, né en 1960, a été l'un des premiers parapentistes en Allemagne. Nous discutons donc de la manière dont sa pratique et la parapente en général ont évolué et changé sur plus de 30 ans.

[00:02:10] Till a vécu aussi de nombreuses aventures en plein air impressionnantes en dehors du parapente. Pourquoi le vol le fascine-t-il pourtant le plus ? Écoutez, vous le découvrirez.

[00:02:23] Si ce podcast vous plaît, vous pouvez soutenir mon travail de différentes manières. Vous pouvez aider à faire connaître Podz-Glidz en laissant, par exemple, une évaluation positive dans les catalogues audio, en partageant le podcast sur les réseaux sociaux ou en le recommandant lors de discussions personnelles avec vos amis pilotes. Bien entendu, vous pouvez aussi soutenir financièrement Podz-Glidz et le blog associé Looglides. Car vous devriez savoir qu'en tant que journaliste indépendant, 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 compte uniquement sur les contributions volontaires de mes auditeurs et lecteurs. Vous pourrez découvrir sur le site de Looglides, plus précisément sur la page "Soutenir", comment vous pouvez aussi devenir contributeur très simplement et sans aucun engagement.

[00:03:19] Till, tu sais de quel film vient la citation « O Captain, mon capitaine » ?

[00:03:27] **Till Gottbrath:** Non, mais j'ai souvent entendu cette expression de la part des mecs de l'équipe Nova Pilots. Juste il y a une demi-heure, j'ai parlé avec Hannes Kronberger, qui s'est aussi manifesté. « O Captain, mon capitaine »,

oui, c'est « Le Cercle des poètes disparus ». Tu l'as déjà vu ? Oui, mais je ne suis pas un cinéophile. Donc je l'ai vu, je m'en souviens, il est aussi enregistré parce que j'ai aimé. Pourtant, je ne me rappelle plus trop de quoi il s'agit.

[00:03:50] **Lucian Haas:** C'est le genre de prof qui arrive dans un internat pour les jeunes et qui leur fait découvrir un peu la pensée libre. Mhm. Et puis il se heurte pas mal au reste de l'établissement, cette école très traditionnelle. Mais il y a la scène où le prof est expulsé de l'école, mais les élèves restent fidèles à lui et alors, l'un après l'autre, alors qu'il doit quitter la salle de classe, ils montent sur les bureaux et disent « Ô capitaine, mon capitaine » et disent simplement « Voilà, on est avec toi » ou quelque chose comme ça.

[00:04:27] **Till Gottbrath:** Est-ce que tu aimes qu'on t'appelle Captain ? Je n'y ai jamais vraiment réfléchi. C'est arrivé comme ça. Je trouve ça plutôt drôle. Au départ, je n'étais pas le capitaine de l'équipe, mais je m'occupais des pilotes. C'est comme ça que Wolfi l'a dit : « Occupe-toi de ça. Fais-le toi. »

[00:04:47] **Lucian Haas:** Wolfi était le chef de Nova à l'époque, et il m'a dit que je devais gérer l'équipe des pilotes de Nova. Exactement. Mais d'où vient ce terme de capitaine ? C'est toi qui l'as introduit ? Oui.

[00:05:02] **Till Gottbrath:** C'était juste là, à un moment donné. Aucune idée. Enfin, celui qui l'utilisait le plus, c'était Rinaldo d'Italie. Pour lui, j'étais le Capitano. Et puis, à l'époque de Jürgen Klinsmann, c'était aussi un terme qu'on utilisait, le Capitano. Et ensuite, c'est devenu Captain. Voilà comment c'est.

[00:05:25] **Lucian Haas:** Comment est-ce que ça s'est passé à l'époque pour que cette équipe Nova soit créée ? Enfin, l'équipe Nova Pilots ?

[00:05:33] **Till Gottbrath:** C'est en fait une histoire un peu longue. Pour ceux qui ne le savent pas, au tout début, Nova était la marque absolument dominante en Coupe du monde de parapente. Il y a eu des périodes où tous les autres constructeurs réunis avaient moins de points que Nova dans le classement des constructeurs. Ça...

[00:05:53] **Lucian Haas:** C'était le cas au début des années 90.

[00:05:55] **Till Gottbrath:** Exactement, oui. Et il arrivait aussi que la gamme de chaque fabricant de parapente soit si réduite que, pour la compétition en soi, on pilotait la aile la plus récente. Et si pas trop de gens ne s'étaient écrasés avec le modèle de l'année précédente, alors il devenait la aile de compétition ou de formation. Donc, il n'y avait pas vraiment de catégories ABCD et CCC, mais pour ce que l'on pouvait piloter, tout le monde mettait n'importe quoi en dessous. Et en plus, en tant que pilote, on voulait avant tout avoir du temps de vol. Et si tu n'avais pas une aile à peu près correcte, tu te retrouvais au sol très vite. Donc à l'époque, en fait, quasiment tout le monde pilotait des Hochleister, parce qu'il n'y avait pratiquement que des Hochleister.

[00:06:37] **Lucian Haas:** Parce que c'étaient toujours les ailes qui avaient les meilleures performances. C'est pour ça qu'on les appelait les Hochleister, à peu près. Oui,

[00:06:42] **Till Gottbrath:** Exactement. C'était donc celles qui allaient le mieux. Et tout le monde en voulait une.

[00:06:46] **Lucian Haas:** Mais elles n'avaient quand même qu'une finesse de 1 pour 4, 1 pour 5, 1 pour 6 au début ? Mon tout premier

[00:06:51] **Till Gottbrath:** L'aile avait un ratio de 1 à 3, 86 ou 87. Et puis, c'est monté petit à petit. Oui, et puis il y a eu cette phase où on a remarqué que toute la scène de compétition s'éloignait énormément de la masse des pilotes. Les ailes sont devenues de plus en plus sophistiquées, de plus en plus difficiles à piloter. Et l'intérêt pour le vol de compétition classique a diminué dans la même mesure. À l'époque, on disait : « Allez demander dans votre club, qui est champion allemand, autrichien ou suisse, qui est champion du monde ? » Et personne ne savait. Donc l'intérêt n'était pas si grand. Et c'est la même chose, j'ose le dire, pour les gens qui, si Ferrari devient champion du monde en Formule 1, achètent une Ferrari pour cette raison.

[00:07:42] C'est donc une scène complètement différente. Et en même temps, c'est le vol de distance qui a émergé, avec à l'époque les premiers appareils GPS, où les barrières à l'entrée étaient simplement plus basses. Tu n'avais plus besoin de délimiter des secteurs avec une caméra. Tu n'avais plus besoin de prendre des photos avec certains angles tout en te débattant avec les suspentes de direction. Tu volais, tout simplement, et tu téléchargeais. Et tu n'avais pas non plus

besoin de te comparer au reste du monde, on pouvait se comparer avec d'autres personnes sur la Kampenbahn. Donc la barrière à l'entrée était plus basse. Et aussi, si on veut se comparer, on pouvait se comparer avec ses pairs. Et comme troisième facteur, on a réalisé à l'époque que pour le vol de distance, on pouvait aussi être très performant avec une aile de classe inférieure.

[00:08:34] Et ça nous a poussés à créer une équipe qui se distinguait fondamentalement des équipes classiques. Parce qu'jusqu'ici, c'était vraiment comme faire de la Formule 1. En gros, tu achetais les meilleurs pilotes et ils devaient s'assurer que tu deviennes champion du monde, parce que c'est là que ton aile devenait l'aile cool. Et nous, on considère — je crois qu'on a commencé avec l'équipe de pilotes en 2006, donc ça fait déjà un moment — qu'à l'époque comme aujourd'hui, on ne considère pas nos pilotes d'équipe avant tout comme des gens qui brillent par la performance. Si ils le font, c'est bien sûr très sympa. Mais le but n'est pas d'être le meilleur à tout prix, c'est surtout de transmettre le plaisir de voler, de embarquer les autres et de faire rayonner la marque Nova comme une marque sympathique à l'extérieur.

[00:09:25] Et ça peut aussi être le cas, on a aussi des pilotes d'équipe qui le sont parce qu'ils font des vidéos. Le suivant est actif sur les réseaux sociaux, le suivant encore donne régulièrement des conférences ou peu importe. Vu comme ça, il y a beaucoup de chemins qui mènent à Rome ou à l'équipe Nova Pilots. Ça ne passe pas seulement par la performance.

[00:09:44] **Lucian Haas:** Ça veut dire que tu as dit que ça a été fondé en 2006. Est-ce que c'était quelque chose de très rapide ? Est-ce que c'est arrivé spontanément, genre "on va faire ça" ? Ou était-ce un processus où tu te disais : "Ok, dans les années 90, il y avait ces gars super thành công, ça a commencé à diminuer, alors on a commencé à y réfléchir doucement et puis un jour on s'est dit, essayons". Ou est-ce que c'est plutôt né d'une envie soudaine ?

[00:10:06] **Till Gottbrath:** Non, ce n'était certainement pas un coup de tête. C'était déjà une décision stratégique de dire qu'on ne construirait plus de parapentes de compétition. On se retirait complètement de cette scène, parce qu'on savait très bien combien d'argent on y injectait. Les pilotes, par exemple, étaient envoyés partout dans le monde, on payait leurs billets, ils étaient rémunérés pour ça. Et s'ils réussissaient leur vol, ils touchaient encore de l'argent. Les primes étaient aussi très lucratives à l'époque. Toni Bender m'a raconté que mon parapente était alors super cool et vraiment différent. L'argent jouait vraiment un rôle. Et décider que, disons, ça ne servait plus à rien de s'investir là-dedans, c'était une décision stratégique. Mais ce n'était pas comme si on s'était assis pour se mettre d'accord et dire : "Ok, on arrête tout maintenant et on met tous nos efforts sur le nouveau projet", c'était aussi un processus.

[00:11:02] Et on a commencé petit à petit. Au début, on n'était que quelques pilotes exclusivement germanophones. Donc l'Allemagne, l'Autriche, la Suisse, le Tyrol du Sud. Et puis, quand ça a commencé à bien tourner, on a agrandi petit à petit. Ensuite, les juniors ont rejoint l'équipe, puis l'équipe de plaine en Allemagne. Et les Français ont déjà une certaine autonomie en raison de la langue. C'est comme une sous-équipe. Et puis l'année dernière, l'équipe Climb & Fly, après avoir eu avec DoubleSkin et Bantam deux ailes qui se prêtent particulièrement bien à ça. C'est une sorte d'évolution.

[00:11:38] **Lucian Haas:** Cette idée originelle de l'équipe de pilotes, elle vient de toi ou comment est-ce qu'elle est née ?

[00:11:43] **Till Gottbrath:** Pah, je ne peux plus m'en souvenir. Je veux dire, à l'époque, il y avait, comme je l'ai dit, Wolfi Lechner et Hannes Papesch était encore dans l'équipe. Et nous étions simplement toujours dans le cercle restreint. Côté ventes, il y avait Sylvain en France, Urs Harri en Suisse et Robert Kleinheinz en Allemagne. Et on a probablement élaboré ça plus ou moins collectivement. Mais je ne peux pas savoir qui a eu l'idée. Je pourrais imaginer que c'était moi, mais je ne veux pas m'obstiner là-dessus. Et puis, peu importe. L'essentiel, c'est l'idée.

[00:12:21] **Lucian Haas:** était bonne. Oui, l'idée était bonne, parce que vous avez déjà bâti une certaine réputation avec ça. Mais est-ce que l'idée de base était là dès le début, genre, créons une équipe de pilotes ? On recrute de bons pilotes pour les avoir comme une sorte de vitrine marketing, du genre : super, ils volent avec nos ailes et on montre simplement qu'on peut faire de longues distances avec nos modèles classiques 1 ou 2 au début, et puis plus tard les ailes B et tout ça. Et utiliser ça comme un bon outil marketing, en fait.

[00:12:56] **Till Gottbrath:** Oui, bien sûr. Je veux dire, ça joue certainement un rôle. Ce qu'il faut aussi peut-être mentionner, quand on voit que le DHV délivre chaque année environ 2000 nouvelles licences de pilote. Actuellement, je crois même encore plus. Ça repart un peu à la hausse. Mais en même temps, le nombre de pilotes actifs reste en réalité

relativement stable. Ça veut dire qu'on a autant de nouveaux venus que de personnes qui arrêtent. Alors on se demande naturellement pourquoi ils arrêtent ? Des raisons privées peuvent jouer, comme quoi, avoir un nouveau boulot, ne plus avoir autant de temps, devenir mère, devenir père. Je pense aussi qu'un nombre non négligeable de gens arrêtent parce qu'ils ont eu des expériences, tout simplement de mauvaises expériences en l'air, avec en même temps une perte totale de contrôle, une peur de mourir et ils ne savent pas non plus ce qui va leur arriver.

[00:13:53] Et avant, c'était aussi le cas : si on voulait être cool, il fallait piloter un modèle haute performance. Et je me souviens, pour moi, avec le Mambo Mentor 1, il y a 14 ou 15 ans, j'ai réalisé en tant que pilote de cross-country que je pouvais aller plus loin avec une aile de classe inférieure, adaptée à mes capacités, qu'avec une aile de classe supérieure. Parce que l'aile de classe supérieure demandait tellement d'attention de ma part que j'ai fini par faire une erreur tactique et j'ai fini au sol. Et c'était aussi notre intention, je dirais, pour assurer l'acceptation sociale du parapente classique. Pour que tu ne te retrouves plus quelque part à atterrir et qu'un type te regarde de haut avec sa Sichle en disant : « Hé, petit, tu pourrais aussi jouer aujourd'hui », mais que tu atterris avec ton Mentor à côté de toi et qu'il te considère comme son égal, parce qu'il sait que, peut-être, tu as fait 180, ou plutôt seulement 150 sur son trajet.

[00:14:51] Et c'était aussi, d'une certaine manière, du point de vue de la vente, pour s'assurer que les gens osent peut-être ou trouvent ça cool de voler avec une aile qui correspond à leurs capacités, et qu'ils ne cherchent pas à voler immédiatement ou le plus vite possible en C, D ou autre chose. Et il y a maintenant une série de très, très bons pilotes qui disent que, bien sûr, la maniabilité d'une aile en C ou D est quand même cool, enfin, ça me plaît aussi, c'est un peu comme faire du ski avec des carres fraîchement affûtées ou des pneus neufs sur une voiture, c'est déjà génial. Mais pour moi, rien n'a changé au fait que je vole avec une aile HIB, enfin un Mentor, ce Mentor exige tellement de ma part que même pendant 10 heures de vol,

[00:15:39] je n'ai pas à me soucier de l'aile. Elle est juste là, elle vole. Et ces conclusions sont désormais partagées par beaucoup de gens, bien que cela varie évidemment d'une région à l'autre, et d'un pays à l'autre. En Asie, par exemple, je veux illustrer un point, je veux vraiment être dans le vrai : ils passent leur brevet, achètent immédiatement une aile de haute performance après, et ne sont absolument pas à la hauteur. Enfin, pas tout le monde, mais c'est le cas, et les marchés sont à des stades de développement différents. J'ai aussi l'impression qu'en Italie, on pratique tendancelement beaucoup plus de vols de haut niveau qu'ici chez nous. En Allemagne, en Autriche, en Suisse, tout est un peu plus terre-à-terre et je n'ai plus l'impression que quelqu'un me regarde de haut parce que je ne vole qu'avec une aile Mentor.

[00:16:25] **Lucian Haas:** Il y a maintenant suffisamment d'exemples de vols où des gens ont vraiment volé très loin avec du Low Base ou du High Base, en tout cas avec des ailes de catégorie B, et ont parcouru autant de distance, plus de 300 kilomètres et tout le reste, où tu peux voir que, d'accord, la différence avec le haut de gamme n'est plus du tout là, du moins au niveau de la performance finale obtenue.

[00:16:48] **Till Gottbrath:** Oui, bien que ça ait forcément un peu changé ces dernières années. Je veux dire, si tu veux vraiment voler très loin, il faut voler longtemps et être relativement rapide. Mais les jours où il y a le potentiel de faire 200 ou 250 kilomètres et plus, ça commence à se passer sérieusement dans les airs. Et c'est là que, j'ai appelé ça pour le plaisir des "journées mentor", que les haut-performeurs ne sont soudainement plus beaucoup plus rapides, parce que beaucoup de pilotes n'osent plus mettre les gaz. Si tu es en mentor, tu lui donnes simplement toujours, et soudain, les différences ne sont plus si grandes. Cependant, les deux lignes modernes deviennent de plus en plus maniables et il y a aussi de plus en plus de pilotes capables de tenir la route pendant 10 heures, ou même plus longtemps encore.

[00:17:40] Et ce sont les zombies de ce monde, les Lex Robes de ce monde, ou alors tous ces Français qui ouvrent une dimension complètement nouvelle, où tu ne peux plus suivre avec un Mentor, même si tu es vraiment bon. Parce que si, lors d'une bonne journée, tu es capable de voler 10 ou 11 heures avec un haut performeur tout en montant en vitesse, alors la différence est déjà énorme. Il faut le voir avec beaucoup de lucidité. Parce que

[00:18:06] **Lucian Haas:** qui glissent tellement mieux en gaz que tu te retrouves vraiment avec un désavantage. Les

[00:18:10] **Till Gottbrath:** Je vois de grandes différences dans le glissement accéléré. À mon avis, la performance de glissement absolue est complètement surévaluée. On regarde toujours à nouveau des pistes où on, enfin, on l'anime, disons sur Ivory ou comment ça s'appelle, et là tu regardes à quel point la trajectoire est haute, à quel point la trajectoire

est haute. Je dois dire que même maintenant, un AONIC, donc en tant qu'aile High-A, vole si incroyablement bien et performe si bien que la plupart des gens, s'ils le voient directement devant eux, diront probablement que ça n'existe même pas. Mais quand tu montes dans le gaz avec l'AONIC, la trajectoire de l'accélérateur ne fait que quelques centimètres et immédiatement c'est roller sur roller. Et ça ne va pas plus loin. Mais c'est pour ça que c'est une aile. Donc si le truc était vraiment rapide, ça créerait une telle dynamique qu'en cas de perturbation, ce ne serait plus une aile.

[00:19:00] Il se fait castrer.

[00:19:02] Et c'est la même chose pour les aile B. Je pense donc aussi qu'il existe de nombreuses aile,

[00:19:08] qui pourraient voler plus vite, si simplement l'accélérateur le permettait. Mais dans ce cas, ce ne serait plus une aile B.

[00:19:16] **Lucian Haas:** Oui, parce qu'avec la vitesse, il y a évidemment une dynamique supplémentaire qui s'ajoute. Exactement. On pourra peut-être reparler plus en détail des types d'aile et de la façon de voler avec plus tard. Je veux rester encore un court instant sur les pilotes d'équipe, ou plutôt sur l'équipe de pilotes. Au début, quand tu as dit : « OK, on s'est imaginé ça, on veut changer maintenant », est-ce que c'était difficile de trouver des pilotes pour l'équipe ? Est-ce qu'il a fallu les convaincre en disant : « Écoutez, vous devriez maintenant voler avec nos ailes B », alors qu'ils allaient peut-être dire avec des exigences plus élevées et une autre approche : « On préfère voler avec des modèles haute performance, Nova, qu'est-ce qui me fait dire que je dois passer maintenant sur un Mentor ou à l'époque un Mambo ou quoi que ce soit ? »

[00:19:56] **Till Gottbrath:** Alors, personne n'est payé de toute façon. Ils achètent tous encore leurs ailes aujourd'hui. Et nous nous sommes délibérément adressés uniquement à des gens qui avaient déjà volé la Nova et qui avaient peut-être déjà réalisé qu'avec une aile de catégorie B, ils pouvaient voler très loin, ou alors à l'époque, très loin avec une 1 ou une 2. C'est de là qu'une dynamique propre est née. Et il y a eu les deux Suisses, Marcel Dettling et Adrian, c'est bien Adrian ? Oh, comme c'est embarrassant. En tout cas, les deux ont parcouru les premiers 200 kilomètres de triangles FAI dans le Valais en deux jours. Et c'était un peu comme quand quelqu'un a couru sous les dix secondes pour la première fois sur 100 mètres. C'était un véritable coup de tonnerre, tout comme le 300 de Bernie Pessel plus tard.

[00:20:43] Et puis, ça a évolué avec une dynamique propre. Mais dès le début, on s'est d'abord adressé à des gens qui avaient déjà volé avec Nova et qui avaient aussi volé des 1 ou des 2. Et c'est sur cette base que ça s'est développé. Et ensuite, d'autres ont rejoint le mouvement.

[00:20:59] **Lucian Haas:** Au début, l'équipe Nova Pilots était beaucoup comme ça, c'était un peu comme la "Mentor Mania" au début, où on disait soudainement : "Ok, il y a ce Mentor de Nova qui vole avec des ailes de catégorie B". C'était, en tout cas pendant un moment, toujours la référence. Mais vous aviez aussi de très bons pilotes dans votre équipe qui volaient en conséquence, qui se regroupaient probablement volontiers pour aller voler ensemble. Et là, c'était encore plus frappant parce que soudainement, trois personnes arrivaient à faire plus de 200 kilomètres ou autre chose. Et on voyait aussi dans tous les classements XContest et XCDAV énormément de Nova, et surtout de pilotes Mentor, toujours tout en haut. Ça s'est un peu déplacé depuis.

[00:21:44] ou autrement répartie, parce que d'autres entreprises ont suivi et qu'il y a maintenant, je dirais, une poignée d'entreprises capables de fabriquer des ailes de classe B à ce niveau de performance. Est-ce que le travail, le but ou la manière d'organiser le Pilots Team a changé au fil des années à cause de ça ?

[00:22:07] **Till Gottbrath:** Non, pas vraiment. Ce que nous apprécions énormément en tant qu'équipe de pilotes, c'est aussi cette cohésion. Comme je l'ai déjà dit, je ne choisis pas les pilotes uniquement sur leurs performances. Quelqu'un qui veut juste une aile moins chère ou des gens dévorés par l'ambition et de mauvaise humeur parce que ça ne s'est pas passé comme ils l'auraient voulu. Ou encore des gens qui n'aiment pas partager leurs expériences et leur enthousiasme avec les autres, ça ne colle pas. C'est assez complexe. On doit remplir un questionnaire assez long, parce qu'on veut s'assurer que les valeurs fondamentales et les idéaux des pilotes sont proches les uns des autres.

[00:22:54] Et ce qui est cool, c'est qu'ils se retrouvent parfois quelque part dans le monde pour voler. On a aussi un genre de...

[00:23:02] un forum interne et des listes, pour savoir qui voyage où et tout ça. Et puis, parfois, des gens partent ensemble, je ne sais pas, ils se retrouvent au Brésil, en Inde, au Kenya ou quelque chose comme ça. Et c'est vraiment cool de voir comment ils s'entendent tous si bien. Et puis, depuis le début, il y a toujours la réunion de l'équipe Nova Pilots le premier week-end d'octobre, où certaines personnes viennent vraiment de très loin et essaient déjà de planifier leur voyage vers l'Europe, l'Allemagne ou les Alpes bien à l'avance, pour coordonner ça avec d'autres choses. Cette ouverture et cette entraide générale, c'est pour nous en interne, c'est le plus beau pour les pilotes d'équipe eux-mêmes.

[00:23:48] En tant que pilote de l'équipe Nova, tu as accès à des gens super cool partout dans le monde, qui t'accueillent et te font découvrir les lieux sur place. C'est le genre de chose qu'un observateur extérieur ne perçoit pas vraiment. Il y a énormément d'énergie positive et une vraie cohésion, j'en suis assez fier. Et ça n'a pas changé du tout. Côté Nova, je veux dire, le monde du parapente change globalement. Comme avec les biplans toujours flyables maintenant. Et si prochainement il sera permis de tester avec des suspentes pliables en catégorie C, alors les biplans reviendront certainement dans la catégorie C. Évidemment, certaines choses changent.

[00:24:33] Et globalement, je dirais que les ailes de catégorie supérieure deviendront tout à fait plus maniables, ce qui les rendra intéressantes pour un plus large spectre de pilotes. Et elles seront probablement plus sûres, ou du moins relativement sûres à piloter. Mais en réalité, ça n'a rien changé au concept de l'équipe de pilotes chez nous.

[00:24:54] **Lucian Haas:** C'est toi qui sélectionnes les gens ? En tant que capitaine d'équipe, toutes les candidatures passent par ton bureau et tu dis si ça convient ou non ? Au final, oui, c'est bien ça.

[00:25:03] **Till Gottbrath:** Oui. Alors je le transmets à nouveau aux autres, enfin aux chefs de Nova pour ainsi dire, je les informe, mais au bout du compte, après tant d'années, il y a une grande confiance sur le fait que je ne vais pas choisir des incapables.

[00:25:17] **Lucian Haas:** Ça veut dire que, d'une certaine manière, l'équipe de pilotes, c'est aussi ta famille, celle que tu as constituée. On peut dire que...

[00:25:23] **Till Gottbrath:** Je peux dire que oui. C'est déjà le cas. On n'est pas dans une démocratie. Là, c'est moi le patron. Même si je m'en fiche que ce soit le Capitano ou le Capitaine. Mais j'ai, disons, un style de leadership structuré. Ça ne veut pas dire que je tourne autour de moi en me prenant pour un énorme chef et que j'insiste pour que tout se fasse selon mes ordres, pas du tout. Mais c'est que certaines choses sont plus simples quand on décide et qu'on agit, tout simplement.

[00:25:54] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il y a déjà eu des situations où tu as dit : « Je vire celui-là de l'équipe », peu importe la raison ?

[00:26:00] **Till Gottbrath:** Oui, on a eu ça une fois quand on a fondé l'équipe Flachland. On en avait techniquement déjà accepté un et puis, j'ai, enfin, je me suis mis en contact avec tous les pilotes sur Facebook pour voir ce qu'ils font, ce qui se passe. Et il s'est avéré qu'il venait d'un milieu politique de droite radicale, avec des trucs absurdes et débiles selon moi. Et là, j'ai tout de suite dit qu'on le virait, et j'ai juste informé les chefs de Nova, qui ont tous dit en moins de cinq minutes qu'en tout cas, ça ne colle pas avec les valeurs de l'équipe en termes d'ouverture, de tolérance, de vivre-ensemble, ça ne colle pas du tout. Et puis, il a à peine fait deux jours qu'il était là, il a été viré direct.

[00:26:46] **Lucian Haas:** Ça veut dire qu'il n'était même pas encore devenu un vrai membre de l'équipe, mais que le...

[00:26:50] **Till Gottbrath:** n'avait eu le feu vert que de notre part, et quand je l'ai vu, j'ai eu une sacrée frayeur et je me suis dit que ça ne pouvait absolument pas se passer comme ça. Les

[00:26:59] **Lucian Haas:** Pour les premiers pilotes, si j'ai bien compris, tu les as aussi sélectionnés, ou plutôt recherchés et sollicités pour leur demander s'ils voulaient participer. Est-ce que ça se passe encore comme ça aujourd'hui, ou est-ce que les gens postulent chez toi et tu dis ensuite si ça peut coller ou non ?

[00:27:14] **Till Gottbrath:** Ce qu'on ne fait pas, et qu'on ne fera jamais, c'est d'aller voir des gens pour essayer de les recruter alors qu'ils sont déjà sous contrat chez d'autres entreprises. D'une part, je ne trouve pas ça très éthique, on n'est pas en Bundesliga et on ne brandit pas de liasses de billets. D'autre part, je pense aussi que ce n'est pas une stratégie

prometteuse, parce que si quelqu'un veut rejoindre notre équipe, il doit vraiment en avoir envie. Il y a donc des questions dans ce...

[00:27:46] Formulaire de candidature où les gens doivent prendre conscience s'ils nous correspondent vraiment. Je vois ça comme dans une relation. Si quelqu'un ne trouve pas vraiment bien ce que nous faisons et se dit : « Hé, c'est cool, ça a l'air super »

[00:28:05] ...cool, j'aimerais bien participer et m'impliquer, alors il va juste traîner quelque part comme un cinquième roue du carrosse et ne pas s'amuser du tout. Ça ne lui servira à rien et ça ne nous servira à rien non plus.

[00:28:18] C'est pour ça qu'on essaie de faire en sorte que ce soit cohérent. Et concrètement, ça veut dire qu'on préfère plutôt

[00:28:30] On prend des gens qui postulent d'eux-mêmes et qui en veulent vraiment. Ce qui arrive aussi, c'est que des importateurs Nova ou des écoles de pilotage proposent quelqu'un. Parfois, il y a des pilotes qui sont peut-être trop timides et alors, ou ça peut aussi arriver que quelqu'un dise que, pour des raisons politiques disons, c'est important dans mon pays qu'un bon ami à moi y arrive de cette manière. Mais la plupart du temps, c'est quand même assez cohérent. C'est très, très rare qu'on ait eu quelqu'un pour qui j'ai pensé après coup, enfin...

[00:29:09] **Lucian Haas**: Mieux vaut ne pas en prendre pour l'instant. On...

[00:29:11] **Till Gottbrath**: on ressent déjà un peu ça. Combien de candidatures reçois-tu par an ? Après le podcast, j'en recevrai sûrement 20 de plus.

[00:29:21] Il faut aussi voir les choses comme ça : on est maintenant autour de 80, 90 pilotes d'équipe, selon la façon dont on définit ça. Theo de Blick et Nick Donini ont un deal différent des autres pilotes d'équipe, parce que ce sont des pros qui en vivent. Ils touchent un peu d'argent et ils font partie de l'équipe, ils sont aussi des pilotes d'équipe Nova, ils sont intégrés d'une certaine manière. Mais je dirais que nous, les "normaux", principalement des pilotes de circuit, on est environ 80, 85. C'est une taille telle que si on en avait beaucoup plus, on risquerait de devenir impersonnel et de perdre peut-être ce sentiment d'appartenance. C'est pour ça que

[00:30:07] Actuellement, c'est plutôt difficile d'intégrer l'équipe. Ça arrive plutôt quand quelqu'un, pour des raisons qu'on ne connaît pas, se retire un peu et dit : « Je vais ralentir un peu » ou « Je n'ai pas beaucoup de temps ». Alors, il y a la position de parking, où se garent les vieux briscards, pour ainsi faire de la place à quelqu'un de nouveau. Mais en général, il y a certains pays, par exemple, on n'a personne d'Espagne. Donc l'Espagne aurait plus de chances qu'un Allemand. Et parfois, on a des gens qui se sont inscrits et à qui je dis : « Non, peut-être plus tard ». Par exemple, Ferdi Vogel n'aurait pas été le premier choix chez les Nova Juniors à l'époque. Il est arrivé plus tard et si on regarde comment il a évolué, mon Dieu.

[00:30:53] **Lucian Haas**: J'aurais fait une erreur. Tu aurais dû le prendre tout de suite. Enfin, c'est bien qu'il soit venu après. Maintenant, il est aussi salarié chez Nova et travaille encore pour vous là-bas. Il y a d'ailleurs pas mal d'employés chez Nova qui font aussi partie de l'équipe des pilotes Nova. Est-ce que c'est arrivé comme ça, qu'ils étaient d'abord dans l'équipe des pilotes et qu'ils ont ensuite commencé chez Nova ? Enfin, il y a...

[00:31:18] **Till Gottbrath**: certains qui, à partir de leur poste dans l'équipe Pilots, ont conclu en quelque sorte un mariage commercial avec Nova. Je pense par exemple à Thermik Broschardt, qui travaillait pour une grande entreprise informatique et qui a fini par recevoir une prime de départ de leur part pour venir travailler aux ventes chez Nova, bien qu'il ne fasse plus officiellement partie de l'équipe. Ensuite, il y a Hans Thermat aux Pays-Bas, qui gère une école de pilotage et qui a aussi commencé à vendre Nova d'une manière ou d'une autre. Il y a aussi Duschan en Slovénie, qui était pilote d'équipe et qui vend maintenant Nova en Slovénie, et Peter Gebhardt et Heidi, nos Italiens ; Heidi était pilote d'équipe et Peter ?

[00:32:05] Non, il est arrivé plus tard. Oui, ça existe. Par contre, on fait généralement en sorte que les personnes qui sont, en tant qu'employés de Nova,

[00:32:17] on ne les met en fait sur la liste externe que s'ils remplissent vraiment une fonction. Comme maintenant Paul Nagel et Louis Depping, qui font partie de l'équipe Climb & Fly en tant que sous-équipe, par exemple.

[00:32:29] ... sont des team managers. Je veux dire, je travaille aussi, je suis à mon compte, je ne suis pas employé par Nova, mais en tant que prestataire externe, je m'occupe de l'équipe, de la RP, de Facebook et un peu des réseaux sociaux. Je figure aussi dessus. Sinon, la plupart des autres que j'ai cités, eh bien, Hans est toujours officiellement pilote de l'équipe. Ça dépend donc.

[00:32:52] **Lucian Haas:** Tu viens de dire que tu ne fais pas seulement le travail de capitaine d'équipe, mais que tu es aussi le responsable de la RP pour Nova. Cette équipe de pilotes a commencé en 2006. Depuis quand fais-tu de la RP ?

[00:33:03] **Till Gottbrath:** Je pense que jusqu'à l'année dernière, j'avais une agence de relations publiques à Munich avec une associée, on s'appelait Kern Gottbrath-Kommunikation. À cause de la crise du Corona, ils n'ont pas seulement eu des réductions sur leurs honoraires mensuels, mais surtout plusieurs résiliations totales de la part de grandes entreprises, où un contrôleur a simplement dit : « vire les prestataires externes ». Et Nova était un client parmi d'autres. Il y avait aussi Atomic, Arcteryx, Craft, Eagle Creek, Expat, Gregory, donc toutes des marques de sport et d'outdoor. Et surtout toutes avec des produits géniaux. En tant que pro de la com, on est un peu un "fanatique professionnel", on doit toujours trouver tout ce que font les clients absolument génial. Mais heureusement, nous avons toujours été dans la position chanceuse,

[00:33:51] qu'on pouvait choisir nos clients et qu'on n'a jamais travaillé pour quelqu'un juste parce qu'il nous donnait de l'argent, parce qu'on avait toujours un reste de moral qui nous disait qu'on ne se laisserait pas exploiter par n'importe qui. Ensuite, en juillet dernier, on a dû fermer KGK et j'ai gardé Nova comme client. Je crois que Nova est arrivé en 2003. Ça fait presque 20 ans.

[00:34:16] **Lucian Haas:** En 2003, c'était encore avant l'époque Facebook, en tout cas bien avant Instagram et tout le reste. Comment le marketing du secteur du parapente a-t-il évolué selon toi au cours de ces 20 dernières années ? Qu'as-tu vécu de ton côté ?

[00:34:34] **Till Gottbrath:** Oui, c'est une très bonne question, parce que ça a énormément bougé au niveau des relations publiques. Avant, c'était vraiment du pur travail de presse classique. Et si l'entreprise était assez grande, on ajoutait la radio et la télé. Mais maintenant, avec les réseaux sociaux, un tout nouveau canal est apparu, qui se distingue par une dynamique incroyable. Un bon exemple, il y a cinq ou six ans : Snapchat était le dernier truc à la mode et soudain...

[00:35:06] actuellement, plus personne ne réclame Snapchat. À la place, c'est soudainement TikTok qui est à la mode. Et aucune idée de ce qui viendra dans cinq ans. Et toutes ces plateformes essaient d'être aussi attractives que possible. Et on attend aussi maintenant, je veux dire toute l'industrie du parapente, c'est un peu...

[00:35:25] même à l'échelle mondiale, c'est une blague. C'est probablement un dixième des recettes de VW ou quelque chose comme ça, toute l'industrie du parapente. Je ne connais pas les chiffres exacts pour l'instant, mais globalement, c'est vraiment une blague. En même temps, on attend aussi une attitude tout à fait professionnelle. Le site web doit être entretenu, la chaîne YouTube doit être soignée, et Facebook et Instagram devraient aussi être mis à jour quotidiennement si possible. Et les vidéos sur YouTube, elles ne devraient pas être juste des trucs GoPro complètement instables ; vu la taille de l'industrie et les attentes qu'on a à son égard en termes d'outils marketing, à quel point ils doivent être bons et parfaits, c'est déjà un déséquilibre flagrant.

[00:36:09] **Lucian Haas:** Mais ça veut dire que parce que tu dis qu'au début c'était du relations presse classique, tu as dit pour Nova par exemple : « OK, j'écris un communiqué de presse, je l'envoie à CrossCountry ». À l'époque, il y avait encore Fly & Glide et Parapente et peut-être le magazine Schlechtfliieger existait encore, et puis il y avait les magazines français et autres. Ça veut dire que tu l'envoyais et qu'ensuite il y avait probablement des publicités dans les magazines correspondants, et c'était la communication principale qui avait lieu avec la scène du parapente. C'est vrai, c'était toujours

[00:36:39] **Till Gottbrath:** indirect. Il y avait toujours un intermédiaire. Alors qu'aujourd'hui, tu parles directement avec tes clients. Et ce qui est tout particulier dans l'industrie du parapente, c'est que si tu vas aux festivals, les fondateurs,

propriétaires ou concepteurs sont directement sur place à de nombreux stands. Dans quel sport ou quelle industrie est-ce seulement possible ? On voit déjà à ça à quel point nous sommes tous petits. Enfin, si tu imagines que tu vas à une course de Formule 1 et que tu parles ensuite à un membre du conseil d'administration de Mercedes-Benz. C'est totalement...

[00:37:16] **Lucian Haas:** inconcevable. Oui, je veux dire, il y a aussi des entreprises de parapente qui ne comptent plus que trois ou quatre employés, avec leur production externe, un truc du genre, mais en fait, c'est juste une toute petite équipe et puis toute l'équipe est là sur un salon pour vendre ou présenter ses produits et tout ça. Est-ce que cette façon d'aborder la scène, tu trouves que cette évolution vers les réseaux sociaux et avec tous les commentaires et tout ce qui arrive, c'est une évolution positive de ton point de vue ou dirais-tu que c'est devenu beaucoup plus difficile de faire du marketing dans cet environnement ? Les deux.

[00:37:56] **Till Gottbrath:** Je veux dire, c'est difficile dans la mesure où, avec des ressources limitées, tu as toujours plus de canaux à gérer et si tu as l'ambition de bien faire, tu dois soit te diviser d'une manière ou d'une autre, soit avoir plus de main-d'œuvre, mais ça doit être payé. Donc, si tu as l'ambition de faire du bon travail, ça devient toujours plus difficile à cause de la limitation des ressources. D'un autre côté, c'est évidemment aussi génial de pouvoir communiquer directement avec tes clients. Donc, on fait énormément d'efforts sur Facebook et aussi sur Insta, où on reçoit déjà beaucoup de demandes qui vont clairement vers du conseil, de la vente ou autre chose, pour répondre aux gens rapidement et de manière vraiment correcte, sans leur donner l'impression que...

[00:38:43] tu perturbes mon travail habituel, laisse-moi tranquille, mais plutôt les prendre vraiment au sérieux ou, s'ils ont des problèmes avec quelque chose, le comprendre comme une opportunité de trouver une solution et de les rendre ensuite encore plus convaincus par NOVA en leur disant, oui, we do care.

[00:39:02] **Lucian Haas:** Eh bien, Facebook et Instagram sont encore des canaux relativement jeunes et, je dirais, ils ne sont pas forcément bien accueillis par le public un peu plus âgé, ou du fait que tout le monde soit sur Instagram ou y suive des comptes, et ainsi de suite. Dans quelle mesure, quand on se dit en tant que marque de parapente : « OK, je mets énormément d'énergie en marketing, surtout dans ces réseaux sociaux, parce que je dis que c'est aussi branché et qu'il faut être présent dans ce domaine, on reçoit un feedback immédiat et c'est bien sûr là où on se dit : ah, j'arrive quand même à toucher les gens », dans quelle mesure est-ce qu'on ne rate pas peut-être une partie de son marché en faisant ça ? Enfin, si on y réfléchit, beaucoup de parapentistes ont malheureusement, ou qu'est-ce que ça veut dire malheureusement, ils ont aussi plus de 50 ans.

[00:39:46] Et ce sont aussi les gens qui ont du temps, de l'argent et qui aiment peut-être bien s'acheter une nouvelle aile de temps en temps. Est-ce que vous les atteignez avec ces réseaux sociaux, d'après votre expérience ?

[00:39:59] **Till Gottbrath:** Oui, les médias imprimés classiques, peut-être tous les vieux médias, entre guillemets, auxquels je me classe moi-même, sont toujours là. On fait toujours de la relations presse classique et on place toujours des publicités. C'est juste quelque chose qui s'est ajouté. Ça ne les a pas remplacés. Je pense aussi que c'est un gros sujet dans tout le secteur de la communication. On parle tellement souvent de la mort du papier. Personnellement, je ne le vois pas vraiment comme ça, parce que la manière dont l'information y est traitée est différente de celle qui arrive via les réseaux sociaux. Je dis juste que sur tout le sujet des fake news, il y a généralement plus d'une personne en rédaction.

[00:40:47] On fait un plan, quelqu'un vérifie les faits, ou alors il faut faire de nouvelles recherches. Je considère que la qualité de l'information dans la presse écrite est nettement plus élevée que celle des réseaux sociaux, donc la presse écrite, la radio et la télé publiques sont nettement plus élevées que les réseaux sociaux. C'est pour ça que je ne pense pas que ça va complètement disparaître. Et j'espère aussi que ça ne disparaîtra pas, parce que ces mécanismes de contrôle interne et de contrôle qualité, ça n'existe plus. Aujourd'hui, tout le monde peut publier n'importe quoi, mais le simple fait de pouvoir publier quelque chose ne rend pas son contenu pertinent ou intéressant.

[00:41:33] **Lucian Haas:** Tu peux aussi, là où tu dis que tout le monde peut publier quelque chose, ça existe aussi dans la scène, donc il y a le forum parapente-drone et le forum britannique et autres, où tout le monde peut donner son avis et tout le monde lit, et on dit par exemple : « comment trouvez-vous l'aile telle ou telle ? » et on en discute, et tout ça, ce qui peut être positif d'un côté si on en sort positivement, mais il y a aussi certains qui disent peut-être parfois : « je

n'aime pas non plus Nova » ou autre chose, et alors on peut même parfois voir des tentatives de créer une ambiance négative contre une marque ou contre un produit, et tout ça. Comment est-ce que vous gérez ça ?

[00:42:12] **Till Gottbrath:** Alors en général, je trouve ça presque honteux la façon dont les gens se comportent sur les forums, surtout sur le forum germanophone. Ça va tellement vite que dès le troisième message dans un fil, tout le monde commence déjà à s'attaquer aux autres et on ne parle plus du contenu initial. Personnellement, je n'ai jamais rien posté sur le forum et je ne vois pas non plus la nécessité d'y apporter mon grain de sel. C'est souvent tellement hors sujet que ça n'en vaut même pas la peine. J'ai vraiment souvent l'impression qu'il y a des gens qui font un nombre de posts hallucinant, et je me demande vraiment, si j'étais leur employeur, si la personne travaille vraiment, parce qu'ils postent une quantité incroyable de choses.

[00:43:03] et on devrait aussi partir du principe que le mauvais pilote aime avant tout voler. Alors, d'où sortent-ils tout le temps ?

[00:43:11] Pour en revenir à la question initiale, comment on gère ça si quelqu'un perd les pédales ?

[00:43:16] Quand on fait quelque chose sur le forum, c'est généralement Pippo qui essaie de dire quelque chose de sensé, tout en restant factuel.

[00:43:24] **Lucian Haas:** Donc Pippo, c'est Philipp Medicus, le concepteur chez vous.

[00:43:28] **Till Gottbrath:** Bien que ces dernières années, il en fasse moins parce que

[00:43:33] c'est très épuisant et souvent une cause perdue. Bien que

[00:43:37] **Lucian Haas:** le forum Drachen pour le parapente a aussi, pour être honnête, toujours plus dégradé au niveau des rapports humains au fil des années. Et il y a dix ans, je crois qu'on trouvait encore parfois de très bonnes discussions à ce sujet, aussi sur le fond, qui n'étaient pas immédiatement détruites, mais maintenant je suis d'accord avec toi, presque chaque sujet intéressant est alors, tu dis après trois, je dirais au plus tard après dix, il ne s'agit plus du contenu, mais seulement de la dispute entre deux personnes qui se disent alors que tu es ceci et que tu es tel ou tel. On

[00:44:11] **Till Gottbrath:** n'a plus aucun plaisir de lecture, parce qu'on n'y trouve plus que ces querelles personnelles.

[00:44:18] Je n'en apprend rien. On se lance juste des piques mutuellement. Par exemple, au sein de l'équipe Nova Pilots, il y a une sorte de code de conduite ; il y est mentionné le souhait, enfin, personne n'est forcé, il n'y a pas de contrats ou quoi que ce soit, mais nous souhaitons qu'un pilote de l'équipe Nova, lorsqu'il est actif sur le forum sous son vrai nom et qu'il précise qu'il est pilote de l'équipe Nova, pour que les autres puissent voir d'où il vient. De plus, j'espère bien sûr aussi qu'à ce moment-là, il utilise son cerveau et qu'il ne poste pas de bêtises. Mais en fait, ça fonctionne plutôt bien, même si de moins en moins de nos pilotes d'équipe participent pour les raisons citées. Donc en soi, je trouve le forum super cool, mais ce que c'est devenu,

[00:45:04] c'est triste. Triste, c'est honteux.

[00:45:08] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il y a, si on laisse de côté le forum pour l'instant, mais si on regarde Facebook, Instagram et vos Teampilotes, est-ce qu'il y a aussi ce genre de...

[00:45:19] peut-être pas, certainement pas comme une consigne, mais c'est très apprécié quand on dit : postez aussi quelque chose de positif sur nos produits. Donc, sur cette forme-là, ce sont des ambassadeurs de marque sous forme d'ambassadeurs de produits, qui disent volontiers par exemple : « Je viens de voler le nouveau Mentor 6 » ou quelque chose comme ça.

[00:45:40] **Till Gottbrath:** Oui, alors bien sûr, on apprécie quand ils mettent beaucoup de likes, commentent et partagent tout ça. Logiquement, c'est parce que les algorithmes de Facebook et compagnie tournent en arrière-plan. Et quand tu postes quelque chose et qu'il y a tout de suite un tas d'interactions, disons, alors la probabilité que ton post soit diffusé auprès d'autres personnes qui ne font pas partie de tes amis proches est plus élevée. En ce sens...

[00:46:08] **Lucian Haas:** Ça veut dire que tu postes quelque chose, et 100 pilotes de l'équipe n'ont pas besoin de mettre un like, mais... Non, pas besoin, mais ils peuvent appuyer sur le bouton like. Beaucoup d'entre eux le feront

probablement parce qu'ils voient ça et se disent : « Bon, je suis de toute façon lié à Nova », alors ils mettent un like et là, tu sais que, d'accord, ma portée est déjà nettement plus élevée que... Oui, bien que, enfin, ça...

[00:46:31] **Till Gottbrath:** ça arrive très, très rarement que nous fassions ça. Donc peut-être que si le Mentor 7 sort prochainement, nous les demanderons activement. Il faut qu'il y ait quelque chose de spécial pour que nous le fassions activement, parce que je ne veux pas que ça soit abusé et ce qui s'applique aussi, c'est que... Enfin, personne n'a besoin de faire quoi que ce soit. C'est toujours juste un souhait. Et ce que nous ne voulons pas explicitement, par exemple, c'est que quelqu'un se sente, entre guillemets, violé parce qu'il n'est pas d'accord avec le fait que le nouveau, je ne sais pas, Mentor 25 soit maintenant l'arme ultime. Ils n'ont pas à faire de la publicité en ce sens, ils n'ont pas à écrire : je trouve l'aile super, je l'ai volée, vous devez tous l'acheter.

[00:47:21] Si l'un d'eux n'est pas convaincu, il n'a pas à l'écrire. Ils doivent être vraiment honnêtes. Et s'un produit ne leur plaît pas du tout, le souhait est qu'ils ne le balancent pas directement à tout le monde, mais qu'ils fassent des critiques constructives en interne. Il y a aussi une page sur notre forum interne où les retours sur les ailes sont collectés. On y trouve des trucs comme : « Ce qui ne me plaît pas, c'est l'attache des freins sur le secteur, ça ressemble à un profil en dents de scie. Il faut faire autrement. » En gros, faire des critiques en interne, mais personne n'est forcé de faire l'éloge de quelque chose à l'extérieur ou de trouver positif un truc qu'il ne connaît peut-être même pas. Imagine un gars dans ton club qui poste : « Vous devez tous voler le Mentor XY », et là, les autres dans le club vont demander...

[00:48:10] raconte-moi, comment il se fait voler ? Et là, il répond : je n'ai jamais volé.

[00:48:14] Alors, on ne veut forcer personne. Je pense que ça ne sert à rien non plus.

[00:48:21] **Lucian Haas:** Comment ça se passe avec quelqu'un comme Theo le Blick, champion du monde d'Akro, qui est venu chez vous depuis les dernières années, début 2020, et qui vole pour Nova. Vous avez même construit un Akroschirm spécial pour lui, avec lequel il vole maintenant et tout ça. C'est quelqu'un de monstrueusement actif, surtout sur Instagram, il poste quasiment ses publications et ses photos tous les jours et fait des sessions de questions-réponses, genre "vous pouvez tout me demander, je réponds à tout" et tout le reste. Donc, il se passe énormément de choses. Est-ce qu'un gars comme lui a des directives de votre part sur ce qu'il doit écrire sur Nova, ou est-ce qu'il est tellement positif pour vous par rapport à sa portée qu'il se dit : "fais simplement ce que tu veux, ce que tu fais est super" ?

[00:49:07] **Till Gottbrath:** Alors, Theo n'est pas considéré par moi comme un...

[00:49:12] pas un pilote Nova, mais il est, Theo touche un salaire, je ne sais pas combien, mais il est employé par Nova. En ce sens, il a une position différente des autres pilotes de l'équipe.

[00:49:24] **Lucian Haas:** Mais il se pourrait aussi qu'il y ait une sorte de stratégie de com générale dans laquelle Theo est une pièce du puzzle, où tu te dis : on pourrait l'utiliser comme influenceur, on lance maintenant l'aile XY, est-ce qu'il peut la booster avec un truc ou autre ?

[00:49:39] **Till Gottbrath:** Oui, je veux dire, on le fait déjà. L'une des raisons pour lesquelles on a pris Theo à bord, c'est tout simplement que la marque est beaucoup plus jeune grâce à lui, qu'on est un peu plus ouverts, alors qu'il fait de l'Akro, bien qu'il ne soit toujours pas prévu pour le moment qu'on fabrique ou qu'on vende des ailes d'Akro. Mais Theo a son aile, qui est tellement radicale qu'il dit lui-même qu'il n'y a probablement qu'une poignée de pilotes capables de la maîtriser. Même au sein de la scène Akro, il est si radical, et le fait qu'on se présente simplement comme un peu plus jeunes et frais et qu'on ouvre un peu notre spectre, ce qui est certainement juste. De mon point de vue, je dois dire que la collaboration avec Theo est vraiment cool. Le gars est d'un côté incroyablement sympa et de l'autre terriblement professionnel.

[00:50:28] Il répond aux e-mails tellement vite que l'autre jour je lui ai demandé s'il volait parfois entre deux. Parce que les réponses arrivent si vite que je me dis toujours que c'est impossible. Et il m'a répondu que j'essaie juste de répondre rapidement, et qu'en Akrofliegen, on redescend vite. Je ne reste pas des heures en l'air, donc quand je décolle, j'essaie de donner les réponses rapidement. Et il est extrêmement ouvert et agréable dans notre collaboration. Même après la première année, il a fait la demande de son propre chef : il faut qu'on fasse un bilan, s'il vous plaît, donnez-moi votre retour sur ce qui s'est bien passé, ce qui s'est mal passé, et je vous dirai aussi ce que je souhaite. Il est incroyablement

professionnel. Et en même temps, il est simple et fiable dans notre collaboration.

[00:51:14] C'est vraiment super sympa de travailler avec lui.

[00:51:17] **Lucian Haas:** Ça veut dire que c'était une vraie aubaine pour vous, en quelque sorte.

[00:51:21] Oui. Si j'ai bien suivi, Theo était chez Gradient avant, et comme la marque Gradient a fini par s'arrêter, son contrat de sponsoring a aussi pris fin. Finalement, je crois qu'il a un peu fait le tour du marché, a frappé aux portes de différents fabricants de parapente et a demandé qui voulait collaborer avec lui, qui voulait le sponsoriser maintenant, ou quelque chose comme ça.

[00:51:44] **Till Gottbrath:** Oui, même si il s'était déjà fait une liste de marques qui pouvaient l'intéresser. Il n'est pas allé voir n'importe qui. Je dirais que...

[00:51:51] **Lucian Haas:** probablement pas non plus. Déjà quelques marques pour lesquelles on se dit, d'accord, elles sont bien positionnées sur le marché et ça correspondrait à son propre standing.

[00:52:00] **Till Gottbrath:** Oui, pour avoir une perspective et que ce soit sur le long terme. L'important dans ce genre de collaboration, c'est qu'elle devient plus efficace plus on travaille ensemble. Parce qu'à ce moment-là, le sponsor et le sponsor sont beaucoup plus liés mentalement dans la scène. Et on peut aussi réduire drastiquement sa propre valeur marchande en changeant trop souvent de sponsor ou de partenaire. Donc, une collaboration à long terme a tout à fait du sens. C'est d'ailleurs pour ça que ça témoigne de son professionnalisme : il s'est demandé qui me correspond vraiment ? Qu'est-ce qu'on peut accomplir ensemble ? Tout cela est cohérent.

[00:52:43] **Lucian Haas:** Est-ce que c'est quelque chose qui pourrait peut-être arriver encore plus à l'avenir ? C'est-à-dire que les entreprises disent de plus en plus : « OK, on a besoin d'une ou deux grandes figures de proue, qui en fait...

[00:52:55] peut-être pas la majeure partie, mais au moins dans ce domaine des réseaux sociaux déjà

[00:53:01] sont un poids, avec lesquels on peut vraiment faire des choses. Où on peut dire, d'accord, ils sont professionnels à leur manière, mais ils me fournissent aussi vraiment beaucoup de contenu avec lequel on peut faire quelque chose.

[00:53:13] **Till Gottbrath:** Oui, ma question ne porte pas seulement sur la scène du parapente. De manière générale, ce sont tes testimonials, c'est-à-dire les gens qui sont, disons, sous ton aile, qui sont importants. Et si tu regardes le domaine du football,

[00:53:31] quelle valeur marchande ont certains de ces gens et quelles dimensions cela a pris. J'ai lu récemment combien de millions d'abonnés Cristiano Ronaldo a. Je ne me rappelle plus le chiffre. En tout cas, je me suis juste dit, waouh, c'est pas possible. C'est vraiment incroyable. Je veux dire, ce qui se passe là, ça dépasse carrément l'imagination de l'être humain normal.

[00:53:54] **Lucian Haas:** Un post équivaut alors au salaire annuel d'un humain normal. Un seul, et le mien ensemble, oui.

[00:54:01] **Till Gottbrath:** Mais au bout du compte, les mécanismes qui s'opèrent sont comparables. Dans la scène du parapente, il n'y a pas énormément de gens qui vivent vraiment de ça, enfin d'abord il y a Chrigel et puis il y en a quelques autres qui peuvent désormais en vivre aussi, mais ça ne fait pas beaucoup. Juste parce que cette scène n'est pas si grande. Enfin, je veux dire, si on veut vivre du sport, on devrait plutôt choisir le basket, le foot, la Formule 1, le hockey sur glace, le baseball, le football américain, le tennis ou quelque chose comme ça. Ce sont les sports plus intelligents. Là, tu ne risques au moins pas ta vie, sauf pour les courses automobiles, et tu gagnes beaucoup plus que si c'était ton objectif de vie.

[00:54:42] **Lucian Haas:** Laissons de côté un peu la com, enfin la com pour Dover et tout ça, et regardons plutôt un peu ton parcours ou ton histoire avec le parapente. Si je ne me trompe pas, tu as été l'un des premiers pratiquants de parapente en Allemagne. On pourrait presque dire ça, non ? Enfin, je crois bien que oui.

[00:55:02] **Till Gottbrath:** À l'époque, je bossais chez Sportcheck, le Münchner Sporthaus, qui était encore très bien à ce moment-là, et j'étais au rayon sports de montagne. Je rêvais moi-même de devenir un vrai montagnard. Et puis, ils vendaient aussi des magazines français et c'est là que sont apparues les premières photos de parapente, et là, BAM ! Faire une randonnée en montagne sans avoir à redescendre, ce serait le truc. Et alors, on a convaincu le directeur ou le chef de département d'acheter deux ailes, et il y avait Karl Slezak, qui est maintenant le responsable de la sécurité au DHV ou je ne sais quoi. J'ai bossé là-bas à l'époque et j'ai convaincu le chef de département d'acheter deux ailes et on a dit : on s'en occupe. Et c'était en quatre-vingt-six.

[00:55:47] Pendant longtemps, j'ai cru que c'était en 78, mais l'autre jour, en regardant mes diapositives, je me suis rendu compte que c'était en 86. Et à l'époque, il n'y avait aucune école de vol en Allemagne qui proposait une formation en parapente, et encore moins un brevet. À la place, le DHV et la DAEC se sont disputés pour savoir à qui appartenait le parapente, en quelque sorte. Et en 78, chacun a organisé son propre championnat d'Allemagne. Donc les deux étaient d'avis que ça leur appartenait. Et ça a pris un certain temps avant qu'ils ne tombent d'accord.

[00:56:18] On était déjà conscients que ce n'était pas vraiment sans danger et on s'est dit, on va plutôt faire ça en plaine avant de se jeter d'une montagne quelque part. Et on s'est appris ça en autodidactes, et on n'a passé le brevet que des années plus tard.

[00:56:34] **Lucian Haas:** Qu'est-ce que tu veux dire par « des années plus tard », quand tu dis qu'en 86, les premières tentatives étaient en plaine ? Quand es-tu monté à la montagne pour la première fois ? Enfin, avec l'aile à la montagne, pour

[00:56:46] **Till Gottbrath:** pour descendre ? Je ne sais pas si on osait déjà ça en 86. Mais en tout cas, on a fait un cours en 87 dans le Zillertal où j'avais déjà fait cinq fois plus de vols que le moniteur. Parce qu'en fait, il était moniteur de deltaplane. On avait tellement besoin de moniteurs à l'époque qu'on a fini par dire : "Tu es moniteur de deltaplane, tu sais à peu près comment ça se passe, maintenant fais du parapente." Du coup, j'ai obtenu une licence autrichienne et seulement des années plus tard, j'ai fait une licence allemande après. Mais ça a été vraiment bien plus tard.

[00:57:24] **Lucian Haas:** Ça veut dire que tu avais, en fait, déjà plus d'expérience que ton propre moniteur ?

[00:57:29] **Till Gottbrath:** Enfin, à ce niveau-là, oui.

[00:57:32] **Lucian Haas:** Et il a dit : « OK, Fliegeibeil a dit que tu aurais ton brevet grâce à moi, parce que tu en sais déjà plus que moi, non ? »

[00:57:37] **Till Gottbrath:** Non, il a vu quand on a sorti la aile que nous savions à peu près, enfin on est arrivés avec nos propres ailes et il a vu qu'on avait procédé de manière assez méthodique et qu'on ne l'avait pas regardé avec des yeux écarquillés de stupeur, mais qu'on avait juste fait. Et là, il est venu nous demander si on avait déjà de l'expérience. Et moi, j'avais juste peur d'être dénoncé comme un pilote clandestin et j'ai répondu de manière un peu évasive. Alors il s'est penché et a marmonné qu'il n'avait pas encore dix vols à son actif et qu'on devait un peu l'aider.

[00:58:10] **Lucian Haas:** Ça veut dire qu'il était moniteur de vol, maintenant officiellement pour le parapente, mais qu'il n'avait fait que dix sauts en montagne au début. Oui. Mais en tant que deltaplaneur, il avait déjà... Oui, lui

[00:58:20] **Till Gottbrath:** c'était déjà bien aussi. Enfin, ce n'est pas comme si on s'était jetés de quelque part plusieurs fois, mais on n'en avait quand même aucune idée. Donc il savait ce que c'était que de voler. Et pour moi, juste déployer une aile, descendre et atterrir, ce n'est pas encore voler. On avait déjà fait ça plusieurs fois, mais ce serait très présomptueux de dire que j'étais meilleur que mon moniteur de vol. Il avait certes moins de vols, mais il savait quand même ce qu'il faisait. Pas moi. Qu'est-ce qui te fascinait autant dans le vol à l'époque ? Rien du tout. L'idée, c'était de faire une super randonnée en montagne et de ne plus avoir à redescendre. On n'a pas commencé le parapente parce qu'on voulait voler, on était des alpinistes et on voulait se débarrasser de cette fichue descente.

[00:59:06] Et puis on s'est rendu compte que la plupart des super randonnées en montagne se terminent sur un sommet qui n'a pas une belle pente herbeuse, pas trop raide, pas trop plate, orientée dans le sens du vent, et puis la performance était aussi si mauvaise. Donc l'instrument de vol le plus important de mes trois ou quatre premières années de parapente, c'était le variomètre. Est-ce qu'il existe encore aujourd'hui...

[00:59:27] **Lucian Haas:** plus maintenant, non ?

[00:59:28] **Till Gottbrath:** Non, en fait juste un rapporteur, avec lequel tu peux mesurer et viser, et tu vois alors : oh, 1 pour 3,5, on va plutôt descendre à pied.

[00:59:36] **Lucian Haas:** Parce que tu serais resté coincé à peu près tous les trois mètres, non ?

[00:59:40] **Till Gottbrath:** Oui, enfin je dirais que pendant les deux premières années, sur 50 ou 60 % des sorties, on s'arrêtait quelque part en haut et on n'osait pas décoller parce qu'on se disait : « Oh, il y a peut-être encore un peu de vent de face, l'angle de glisse va encore se dégrader et on va rester coincés là-haut ». Ça a été très formateur. Donc, pour moi aussi, c'était très marquant de devoir décider par moi-même dès la première heure. Cette phase où le moniteur sait tout, où il dit comment ça se passe comme s'il était Dieu, et où il te dit : « Maintenant tu peux voler » et tu voles tout simplement parce qu'il sait, on a complètement sauté ça. Dès mon premier vol, j'ai décidé : soit je vole, soit je ne vole pas.

[01:00:23] **Lucian Haas:** Ça veut dire que tu as appris à prendre tes responsabilités dès le début, en quelque sorte. Oui. En ce qui concerne le pilotage.

[01:00:29] **Till Gottbrath:** Et ce qu'il y a, c'est que je pense qu'aujourd'hui, il y a énormément d'écoles de pilotage qui n'ont pas pour objectif de former des pilotes autonomes, mais qui préfèrent plutôt les laisser dépendants et essaient de les garder à l'école pour gagner de l'argent. Donc là, ils vont...

[01:00:49] Les méthodes de formation des élèves-pilotes sont très différentes.

[01:00:54] **Lucian Haas:** Bien que ce ne soit pas une mauvaise chose du point de vue de l'école de pilotage, enfin

[01:00:58] **Till Gottbrath:** Sur le plan financier, c'est une excellente idée, oui.

[01:01:01] **Lucian Haas:** Si on regarde combien de gens vont voler, on se dit : d'accord, ils voient le vol comme, je vais l'appeler, un hobby à temps partiel, parce qu'ils se disent : j'ai peut-être six semaines de vacances par an, j'en fais trois avec ma famille, une semaine encore avec des potes motards ou un truc du genre, et alors il reste peut-être deux semaines que je garde pour le vrai parapente, et pour ça, je préfère faire une tournée encadrée avec une école de vol. Mais c'est ça le parapente pour eux, et en fait, c'est seulement logique de se dire : ah, je sais, avec l'école ou le prestataire, je me suis bien entendu, et alors l'année prochaine, je repars avec eux. L'année dernière, j'étais à Bassano, et l'année prochaine, je suis avec eux en Slovaquie, et ensuite je testerai à la mer ou autre chose, et je sais toujours que l'encadrement est bon.

[01:01:46] C'est aussi une forme de pilotage où l'école correspond à la clientèle, ou inversement, où la clientèle correspond à l'école pour que ça fonctionne comme ça.

[01:01:57] **Till Gottbrath:** C'est certainement la bonne approche pour ce public-là. Si on ne vole pas régulièrement, ça peut très vite devenir dangereux. Il faut une certaine routine, ce qui ne veut pas dire que la routine est synonyme d'inattention, mais la routine est vraiment, vraiment importante.

[01:02:17] **Lucian Haas:** Mais si tu as dit, ou pas, tu viens de dire que pour 60 % des randonnées en montagne que tu as faites, vous êtes redescendus sans voler. Eh bien, tu as toujours cette aile lourde, peut-être que c'était moins lourd à l'époque parce que l'équipement n'était pas encore si lourd, parce qu'on n'avait que du petit matériel très très léger avec nous et tout ça, mais quand même, tu as dû traîner parfois dix kilos d'aile avec tout le reste. Est-ce que ça ne t'est pas devenu agaçant à un moment donné de voir que ça ne marche pas, et pourquoi es-tu resté dans le vol malgré tout ?

[01:02:49] **Till Gottbrath:** Alors, au tout début, l'équipement était presque aussi léger qu'aujourd'hui, parce que les ailes étaient construites de façon si simple qu'elles ne pouvaient pas être très lourdes. On volait avec le baudrier, avec le casque d'escalade et sans secours, sans protecteur. C'était déjà... ma première aile était vraiment un tout petit paquet. Donc, vu comme ça, ça n'a pas pesé si lourd. Je veux dire, on n'a eu l'idée glorieuse que plus tard qu'on pouvait aussi monter quelque part avec un téléphérique pour redescendre en volant et apprendre le vol en toute sécurité au début. Enfin, ça a pris deux ans avant d'être assez malins pour monter quelque part vraiment pour apprendre à voler ou dans le but d'apprendre à voler. Ensuite, ça est allé relativement vite, les ailes sont devenues simplement meilleures et plus les

ailes devenaient bonnes, enfin le début de ma pratique du vol était

[01:03:40] c'était aussi le début de la fin de ma pratique de l'alpinisme. Jusqu'au moment où je me suis rendu compte : « Hé, le vol, c'est devenu mon truc », et que le vol est devenu une fin en soi, et pas seulement descendre des pentes vraiment raides sans faire de virage. Quand

[01:03:55] **Lucian Haas:** Tu dis que tu as commencé à 86 ans, mais à partir de quand dirais-tu, à quelle vitesse ce progrès a été si rapide que tu te disais : « maintenant, je vole pour voler et pas juste pour descendre d'une manière ou d'une autre dans les airs » ?

[01:04:11] **Till Gottbrath:** je ne peux pas te le dire précisément en années, mais pour les phases que j'ai traversées, au début c'était d'abord apprendre à voler du tout court, puis avoir le plus de vols possible, je me souviens qu'il y avait des jours où on partait dix fois par jour du Wallberg, vraiment

[01:04:28] décollé, descendu en ligne droite vers Stangelgrad, récupéré l'aile, filé vers le téléphérique, remonté et redescendu. C'était cool quand on avait beaucoup de vols. Plutôt le téléphérique et

[01:04:35] **Lucian Haas:** ne pas monter.

[01:04:35] **Till Gottbrath:** C'était le moment pour le téléphérique, oui. L'idée, c'était de rester longtemps en l'air, donc plus enchaîner plein de vols, le but était de rester le plus longtemps possible en l'air. Et c'était un super virage, parfois tu avais une heure, deux, trois, cinq ou six, et je me souviens, mon premier vol de cinq ou six heures était aussi au Wallberg, là, quand le vent vient du nord-ouest, il balaie le lac de façon bien régulière et tu as cette large pente, il monte là-dessus, alors comment ça fonctionnait, la thermique, c'était encore totalement flou pour moi à l'époque, mais on pouvait bien planer. Je suis resté cinq ou six heures à faire des allers-retours, j'en ai même eu les jetons parce que je voulais absolument tenir ces cinq ou six heures, parce que là, j'étais stylé.

[01:05:20] Et aujourd'hui, si je reste une heure à tourner au même endroit, ça finit par devenir vraiment ennuyeux pour moi. Je peux peut-être me fixer de petites missions, genre faire une spirale et voir à quelle vitesse je remonte, ou faire un mini triangle à la Kampenwand : je vais jusqu'à la croix du sommet, puis j'ai fait des allers-retours vers la paroi surplombante pour voir à quelle vitesse je peux le faire, et je recommence. Mais dire que je vais rester six heures à faire des allers-retours, pour l'amour du ciel ! Et puis est venue la phase, c'était presque comme une sorte de redécouverte du parapente : le vol de distance. Le fait de vraiment faire de la thermique, de monter et puis de s'envoler quelque part. Mais par rapport aux étapes annuelles, on ne peut pas vraiment le dire, ce sont toujours des transitions fluides.

[01:06:07] Mais ce sont, dans le...

[01:06:08] **Lucian Haas:** La raison, c'est aussi que c'est comme la carrière d'un parapentiste d'aujourd'hui. D'abord, tu apprends, ensuite tu veux accumuler le plus de vols possible, donc pour apprendre à décoller et à atterrir, et on est déjà fier quand on arrive à planer plus longtemps ou autre chose et qu'on se dit : oui, j'ai fait ma première heure complète. Même si les étapes sont évidemment beaucoup plus rapides aujourd'hui, il n'y a pas quelques années entre les deux, mais pour certaines personnes, quelques jours ou quelques semaines. Et puis à un moment donné, on se dit : OK, maintenant je peux peut-être faire mon premier petit vol de distance, et avec les ailes d'aujourd'hui, ça suffit déjà, en gros, de trouver une thermique et de simplement s'envoler quelque part et de se dire : je n'atterris pas sur l'atterrissage officiel, je vais directement vers le décollage, et on se sent déjà comme : ah, mon premier vol de distance. Ou j'ai réussi mon premier saut de vallée ou autre chose comme ça.

[01:06:54] Mais toi, tu as fait cette carrière qu'on peut faire aujourd'hui en quelques semaines, tu l'as faite sur plusieurs années, voire des décennies. Et sur des décennies, mais aussi parce que l'évolution du parapente était comme ça. L'évolution technique. Donc

[01:07:08] **Till Gottbrath:** l'évolution technique et moi-même, je ne suis pas si doué, donc je mets beaucoup plus de temps pour beaucoup de choses. Par exemple, entre mes vols, c'était en 2000, quand est-ce que c'était, en 2006 ou 2007, mon plus long triangle à ce moment-là était de 165 ou quelque chose comme ça. Et je me suis dit, oui, les 200, ça serait sympa. Et ça a duré jusqu'en 2019 avant que je réussisse à le faire. Et d'autres gens volent 250 dès leur deuxième année, donc c'est déjà... je dois reconnaître très sobrement que d'autres sont beaucoup plus doués que moi. Mais ça ne fait rien,

parce que je m'amuse quand même.

[01:07:47] **Lucian Haas:** Est-ce que c'est vraiment toujours une question de talent ? Parfois, c'est juste une question d'être au bon endroit au bon moment, de pouvoir se libérer du temps, de se dire : « Wow, aujourd'hui c'est le jour idéal » et d'aller dans la zone appropriée où l'on peut, disons, relativement, entre guillemets, simplement voler un tel jour idéal. Et là, on est peut-être le bien meilleur pilote avec 80 kilomètres, parce que les autres n'en font que 20 ce jour-là, et on se dit : « Là, il y en a un qui a vraiment assuré ». Ou plutôt, il a fait énormément avec le peu que la journée pouvait offrir. Et les autres jours, on vole sur des sites de construction et on peut faire relativement facilement 200 kilomètres, peut-être.

[01:08:30] **Till Gottbrath:** C'est tout à fait vrai. Les gens qui partent voler librement dès qu'il y a une journée avec un minimum de potentiel, et qui sont prêts à se déplacer là où les conditions sont les meilleures, ont évidemment beaucoup plus de chances de voler loin que ceux qui ont un boulot normal et qui ne peuvent venir que le week-end ou pendant les vacances. C'est certain. Mais ça n'a rien à voir avec le fait que moi, je ne suis tout simplement pas un si bon pilote que beaucoup d'autres. C'est comme ça.

[01:09:03] Ça te dérange ?

[01:09:04] **Lucian Haas:** mais pas non plus, non ? Ou est-ce que ça t'a déjà dérangé ? Peut-être que tu es devenu un vieux sage maintenant et que tu te dis que ce n'est plus si important. Mais est-ce qu'il y a eu une période où tu étais très ambitieux et où tu t'es rendu compte : "Mince, les autres progressent plus vite ? Ils sont déjà passés de 150 à 200 et moi je stagne toujours à 165." Je...

[01:09:24] **Till Gottbrath:** Bien sûr, je suis content quand je vole bien et loin. Mais je n'ai jamais été du genre à en faire dépendre mon bien-être. Je peux aussi... par exemple, je ne suis pas du tout de mauvaise humeur si je me plante. C'est comme ça. Et je suis très fier de pouvoir dire non sans problème. Déjà avant le décollage, c'est souvent moi le premier à dire : ça me semble bizarre, je ne vole pas maintenant. Et ici à la Kammwand, pendant le Covid, on était assis là-haut et ça a commencé à souffler, et ça soufflait assez fort en fait. Et à la Kammwand, l'air est tellement instable. Alors, tu peux bien décoller,

[01:10:10] mais ce n'est pas vraiment un beau vol. Et on a cette impression que les suspentes sont en caoutchouc. Je n'ai jamais eu, jusqu'à présent, qu'elles me secouent vraiment d'une manière ou d'une autre. Genre, comme une machine à laver. Mais c'est une sensation bizarre, une sensation instable, et ce n'est pas vraiment un beau vol. Et là, je dis : je redescends à pied maintenant. Ou je prends le train. Tu n'as pas pris le train. Je redescends à pied. Et ils disent : mais tu es le plus expérimenté d'entre nous tous. Et maintenant, tu ne veux pas voler. Oui, je vole pour les belles expériences. Alors mon crédo est, et ça vient de Wolfgang Bernhard, un bon ami qui faisait aussi partie de l'équipe Nova Pilots et qui, malheureusement, ne vole plus après un grave accident. Et Wolfgang disait toujours que sa décision de voler ne dépendait pas du fait qu'il croie pouvoir sortir et atterrir relativement en sécurité, mais du fait qu'il soit convaincu que ce sera un beau vol.

[01:11:02] Et il y a un écart énorme entre ces deux pôles. Et je trouve que parmi nous, qui vole parce qu'il *doit* voler ? Genre, le regard de Théodor, lui, il doit peut-être voler. Et celui qui s'engage en disant : « Je fais les X-Alps », lui aussi, il doit, entre guillemets, il ne sera pas bon s'il ne risque pas tout. Mais lequel d'entre nous, les pilotes normaux, doit voler ? Et quand je dis que je le fais pour les belles expériences, c'est mon crédo depuis sept ou huit ans, et depuis, je n'ai fait que de beaux vols.

[01:11:39] **Lucian Haas:** Parce que les jours où ça risque de ne pas être terrible, tu dis : « Aujourd'hui, je ne vole pas du tout. » Je fais autre chose dès le départ. Oui, enfin

[01:11:45] **Till Gottbrath:** Je vois avec des réserves non négligeables, par exemple, que pour beaucoup de pilotes qui volent avec du Föhn, ou du Föhn léger, ou du "légèrement Föhnig", comme quoi, il y a des nuances dont je ne sais pas exactement où elles se situent. Une caractéristique essentielle du Föhn, c'est que tout peut changer très, très vite. Et on a eu une réunion d'équipe, je m'en souviens encore, on était au Pencken dans le Zillertal et on était assis à la Geschösswandhaus alors qu'il y avait du Föhn. Tout le matos est bien sûr hyper facile à transporter. Les vitesses de vent ne sont pas si élevées et le Zillertal en tant que couloir de Föhn est bien sûr célèbre, voire tristement célèbre. Et on était

assis sur la terrasse et il y avait trois personnes là-haut au-dessus du Pencken qui faisaient des allers-retours. Toujours bien, orientés pratiquement uniquement vers le sud.

[01:12:31] Et tout d'un coup, le vent se lève et ils ont pris la fuite vers l'avant pour s'envoler vers le nord de la vallée du Zillertal à, je ne sais pas, 70, 80, 90 nœuds. Et je me suis juste dit : mon Dieu, je ne voudrais pas être à leur place. Ça n'avait pas l'air vraiment tranquille. Et quand les gens disent : « Oui, le Brauneck est bien protégé », alors oui, c'est relativement bien protégé et on peut voler plus longtemps qu'ailleurs. Mais je suis très cohérent là-dessus : s'il y a du Föhn, je ne vole pas. Il reste un certain risque résiduel et ça peut bien se passer localement parfois, mais non, je ne le fais pas. Ou aussi quand les vitesses de vent globales sont trop élevées. Il y a de super pilotes qui se laissent porter d'un soaring à l'autre avec un vent d'ouest jusqu'à la vallée de l'Enz ou quelque chose comme ça.

[01:13:17] C'est une sacrée performance. Ils maîtrisent bien leurs ailes. Pourtant, ça ne veut pas dire que je veux ou que je dois le faire pour autant. Si c'est tout simplement trop venteux, alors je ne vole pas. Au plus, en plaine avec le treuil, c'est autre chose. Là, je n'ai pas de Lee.

[01:13:31] **Lucian Haas**: Est-ce que tu voles moins aujourd'hui qu'avant ? Enfin, quand tu regardes tes années de pratique et que tu te dis : « OK, depuis que j'ai décidé de ne voler que quand je sais que ce sera un beau vol », est-ce que tu constates au final que tu n'as plus que la moitié du temps de vol que tu avais peut-être avant ? Même quand on voit comment la météo et le climat changent, où tu dis aussi qu'il y a plus de vents forts, que ça change beaucoup plus vite, on pourrait bien dire qu'il y a beaucoup plus de journées à moitié exploitables, où on pourrait peut-être se dire qu'on peut aller voler, mais que ce n'est pas aussi propre. On pourrait alors aussi rester au sol.

[01:14:06] **Till Gottbrath**: Alors, je récupère surtout moins de temps de vol à cause de ça, parce qu'ici, depuis le bord nord des Alpes, il faut voler loin pour atteindre le Hoch Velln. On a une chance, mais c'est déjà nettement plus difficile de voler à 200 depuis le Velln que depuis la frontière. C'est tout simplement comme ça. Et en général, du côté sud des Alpes, parce que malheureusement, le vol sur le versant nord est tendance à être toujours du vol en pente, alors que ce n'est pas le cas au sud.

[01:14:29] **Lucian Haas**: Bien que dans le sud, on vole aussi souvent avec un vent de nord, et là aussi, tu as du vol de pente. D'une certaine manière. C'est vrai.

[01:14:36] **Till Gottbrath**: Mais je ne suis pas prêt à aller au Tyrol du Sud juste pour une journée. Il y a des gens qui le font, mais c'est trop stressant pour moi et, d'un point de vue écologique, ce n'est pas nécessaire de foncer jusqu'à la frontière pour seulement une journée. C'est ce qui a fait que je n'y suis pas allé une seule fois cette année, parce que ça n'aurait été que pour une journée. Et ça aurait été évidemment juste pour une journée. Donc, cette année, ça ne s'est pas particulièrement bien passé pour moi. Mais au total, je n'ai pas moins de temps de vol qu'avant. Ce qui s'ajoute, c'est que depuis qu'on a fermé l'agence, j'ai simplement beaucoup plus de temps. Ici, dans le Priental,

[01:15:16] je peux aussi partir à pied de chez moi, monter sur une colline et redescendre vite en volant. C'est seulement genre 12 minutes ou quelque chose comme ça, mais j'ai quand même fait du vol. Donc cette année, j'ai certainement fait beaucoup plus de vols en nombre que les dernières années. Mais en échange, il manque les vols plus longs. J'ai vraiment foiré trois bonnes journées avec la sanction maximale, en me noyant en haut sur la Steinplatte et en devant redescendre à pied dans la vallée. Même deux jours de suite. C'est comme ça.

[01:15:48] **Lucian Haas**: Où les vois-tu ?

[01:15:53] quels sont les plus grands dangers en parapente pour les pilotes moyens ? Pas des gens qui se lancent maintenant dans les conditions X-Alps, mais plutôt comme ça ?

[01:16:03] **Till Gottbrath**: C'est toujours difficile quand les compétences et les conditions ne sont pas bien assorties. Quelle que soit la forme que cela prend.

[01:16:11] **Lucian Haas**: Est-ce que tu dirais que les pilotes prennent plus souvent ce risque aujourd'hui ? Ou plutôt, qu'il y a une tendance à voler dans des conditions plus difficiles ? Que même si les ailes tiennent peut-être un peu mieux de nos jours parce qu'elles sont devenues plus stables, ou parce qu'elles ne l'ont pas été et qu'elles ne poussent plus forcément le pilote à être super actif pour piloter lui-même parce que l'aile fait déjà énormément de choses. Mais que

malgré ça, la propension au risque chez les pilotes a plutôt augmenté ?

[01:16:44] **Till Gottbrath:** Peut-être pas une prise de risque consciente. Je pense que ça n'a pas vraiment changé. Ce qui est relativement moins présent, et ce qui nous mettait en danger au début, c'est la déception due à l'ignorance et au manque de connaissance. Donc, quand tu ne sais pas du tout dans quel danger tu te mets, c'est évidemment extrêmement dangereux. Et c'était le cas pour nous au début. Ça veut dire, par exemple, que tu ne savais pas ce qu'était le Föhn ?

[01:17:12] **Lucian Haas:** Je savais ce qu'était le Föhn,

[01:17:13] **Till Gottbrath:** mais je n'ai pas mis ça en perspective avec mon expérience de moniteur. L'autre jour, j'ai regardé de vieux diapos et il y en avait une. Le vent vient de face, la girouette est aussi dessus, ça reste parfaitement en place, ciel d'un bleu éclatant. Je suis prêt pour le décollage avec des fringues aux couleurs de perroquet, et il y a une Lenticularis monstrueuse dans le ciel, où je me suis juste dit, putain, mec, tu as les... Enfin, aujourd'hui, je ne réfléchirais même pas à déployer une aile en plaine. Et là, tu as volé en étant hyper téméraire. On n'avait vraiment aucune idée et on n'en était pas conscients. Et ne pas s'être sérieusement blessé à cette époque, c'est aussi dû dans une mesure non négligeable à énormément de chance. Est-ce que tu t'es déjà blessé ?

[01:17:58] Non, pas du tout. Zéro. Ça veut dire que tu as eu beaucoup de chance ? Oui. Surtout en ce qui concerne cette période du début. Et maintenant, il y a... Enfin, la formation est devenue bien, bien meilleure. Il y a globalement tellement plus de connaissances, tellement plus d'expérience disponible. Si quelqu'un n'est pas complètement idiot, il peut apprendre énormément des erreurs que les autres ont commises. C'est critique, enfin je connais ça aussi avec les jeunes pilotes de team chez Nova, on a souvent maintenant cette deuxième génération de pilotes, enfin les enfants de parents pilotes, qui ont alors à huit, neuf, dix ou douze ans fait voler une aile pour la première fois et ont déjà fait du groundhandling, puis ont commencé la formation à 14 ans, ont eu leur brevet à 16 ans et

[01:18:45] faire 200 kilomètres pour la première fois à 17 ans. Il y en a déjà qui sont juste... Enfin, quand je les regarde manipuler leurs ailes avec autant de légèreté, je me sens vraiment comme un éléphant dans un magasin de porcelaine, alors qu'eux sont comme des danseurs de ballet qui... Enfin, c'est génial, je les admire beaucoup, tant pour le maniement au sol que pour la façon incroyable dont ils maîtrisent leurs ailes. Et puis arrive souvent cette phase où ils ont leurs premiers succès, puis peut-être encore dans un genre de

[01:19:17] dans un environnement social, comme on dit en bavaois, ils font beaucoup de choses ensemble, ils se poussent les uns les autres et ont alors très vite les premiers succès, ils volent loin et arrivent au point où ils atteignent une sorte d'immortalité ressentie. Ça peut vraiment se retourner contre eux. Parce qu'il y a pas mal de gens qui finissent par tomber et se blesser, parce que cette immortalité... Enfin, il ne faut pas forcément qu'il y en ait un qui meure, mais on peut quand même se blesser gravement.

[01:19:44] Ça me fait vraiment mal. Je suis toujours celui qui met le frein avec les plus jeunes. Parfois, j'ai l'impression d'être comme Waldorf et Städtler dans le Muppet Show, les deux vieux qui restent là-haut dans la loge, qui pensent tout savoir et qui disent toujours : « Les enfants, s'il vous plaît, volez toujours avec un protecteur. Même en Hike and Fly. Mettez de vrais casques et prenez un gros parachute de secours. Et atterrissez aussi de temps en temps. » Certains écoutent et d'autres non. Mais ça ne s'applique pas seulement aux pilotes de l'équipe Nova, ou aux jeunes de Nova, mais au final, ça s'applique à tout le monde.

[01:20:14] **Lucian Haas:** Ça fait plus de 30 ans que tu voles. Est-ce que tu... ou est-ce qu'il y a eu une période entre-temps où tu en as eu marre de voler ?

[01:20:23] **Till Gottbrath:** Non. Il y a eu des périodes où c'était difficile. Par exemple, les deux années où j'ai habité entre Hambourg et Lübeck, c'était un peu comme traîner sur la côte avec des Moldus et tout ça. Et à l'époque, le remorquage n'était pas encore si populaire. Et je dois dire que ça ne me branchait pas vraiment. Du coup, il y a eu des périodes où je n'ai pas beaucoup volé. Mais en fait, pas vraiment. J'ai toujours volé et ça m'a toujours plu. Et même maintenant... ça me fait juste un plaisir incroyable. Même chez KGK, j'avais réussi à obtenir le droit de prendre un jour de congé à la dernière minute, entre avril et août, pourvu que tout le monde ne souffre pas trop. Et puis j'envoyais un mail et une employée...

[01:21:11] tout le monde a répondu. Mais je n'étais pas censé y être, en fait. Il était juste écrit : j'espère qu'il fera un super vol, pour qu'il retrouve une bonne humeur la semaine d'après.

[01:21:22] Et c'est encore le cas. Le vol, c'est juste mon truc. Ça me fait aussi... Je peux aussi me réjouir de... Le Haustier là-bas, il y a une montagne, c'est un muggle tellement banal, il y a eu un ouragan il y a quelques années qui a arraché les arbres en haut et depuis, on peut aussi décoller là-haut. Et un jour, je suis parti un soir juste avant le coucher du soleil. En bas, il y a une petite paroi rocheuse. Et cette paroi a encore assez rayonné de chaleur pour que je puisse gagner environ 50 mètres d'altitude au-dessus du sommet et voler là-haut pendant une heure et quart. Et je n'avais rien prévu du tout. C'était plutôt du genre : au lieu de courir vite là-haut, gonfler la aile, redescendre, atterrir, se doucher. Et là, je décolle et le vario bip. Et puis j'ai volé jusqu'à ce que le soleil se couche vraiment, et le truc rayonnait encore un peu de chaleur.

[01:22:07] Ensuite, j'ai atterri devant la maison et j'étais tellement euphorique. Pas un acte héroïque, rien de spécial, mais c'était vraiment un cadeau immense. Et j'en garde un souvenir bien plus intense que, je ne sais pas, un vol de 130 kilomètres depuis le Speikboden, où tu finis par couler et où tu te contentes de suivre la route standard en essayant d'en tirer le meilleur. Donc mon bien-être ne dépend pas des chiffres que j'atteins avec mon vol. Je trouve de toute façon que beaucoup de pilotes ne se définissent que par les chiffres et qu'on leur transmet aussi dans les écoles de vol que c'est l'objectif explicite : si tu es assez bon, alors tu peux piloter une aile de catégorie C ou D ou autre chose, et tout le monde est toujours dans cette soif de performance, même par rapport à sa propre performance, je trouve ça quand même dommage.

[01:23:04] Ça devrait plutôt aller dans le sens de découvrir, chacun pour soi, quel est son style de vol personnel et ce qui le rend le plus heureux. Et je trouve aussi dommage que les « bons » pilotes, c'est-à-dire ceux qui réussissent soit en compétition, soit en vol de distance, regardent les autres de haut juste parce qu'ils ne volent pas aussi loin. S'ils sont contents avec des gens heureux, c'est génial. Je trouve aussi qu'en formation, on devrait beaucoup plus aborder ces aspects et transmettre aux gens surtout le plaisir de voler, et pas toujours seulement parler de qui a fait le plus long.

[01:23:53] **Lucian Haas:** Mais d'une certaine manière, beaucoup de gens se comparent, ou peut-être est-ce dans la nature humaine. Et surtout en parapente, je veux dire la beauté d'un vol ou le sentiment d'euphorie que l'on ressent soi-même, on n'a aucun étalon par rapport aux autres pour pouvoir dire : mais j'étais plus heureux que toi. C'est absurde de raisonner ainsi, mais c'est quand même là, et au bout du compte, le chiffre XC ou le score dans le XContest ou autre chose est l'un des rares étalons où tu peux vraiment dire que ça se compare. Ou on peut dire : j'étais à 1600 et toi tu n'étais qu'à 1400 mètres, ça peut se comparer. Ou bien : j'ai volé deux heures ou toi cinq heures au Walberg tu t'es même fait pipi dans le pantalon, mais tu as volé cinq heures, l'autre seulement trois.

[01:24:44] À l'époque, tu étais sûrement le mec cool. Je n'en suis pas exempt moi non plus. J'étais meilleur ou je faisais quelque chose comme ça.

[01:24:52] **Till Gottbrath:** C'est vrai, tu as raison, ça fait partie de la nature humaine. En partie. Je ne peux que conseiller à chacun de se remettre en question sur ce qu'il veut vraiment du vol, sur ce qu'il...

[01:25:06] ce qui le rend le plus heureux dans le vol. Et ensuite, il doit faire ça. Avant, au Brennkopf là au lac Walchsee, maintenant vers Kössen vu d'ici, il y avait trois vieux messieurs, enfin maintenant la montagne est malheureusement fermée pour le vol, parce qu'il y a eu des conflits entre les agriculteurs et les parapentistes et les agriculteurs avaient le dessus. Mais avant, il y avait trois gars, trois retraités, comme on dit en Autriche, qui étaient pratiquement là-haut presque tous les soirs où il pouvait voler. Et moi j'y étais surtout le matin, parce que le Brenkof est une bonne montagne à thermique, mais parfois aussi le soir, je montais vite et je faisais encore un vol. Et ils étaient là tous les soirs quand j'arrivais. Et puis un jour je leur ai demandé pourquoi ils ne décollaient pas, alors que la thermique était sur le point de finir. Et ils m'ont dit : « Oui, on attend toujours que la thermique se termine, parce qu'on est vieux et on ne veut plus du tout voler en thermique, on monte tranquillement le soir, on boit une bouteille de vin tous les trois, et ensuite on vole en bas et on atterrit en bas. »

[01:26:00] Et ça nous rend heureux. C'est vraiment cool. Et les gars, ils s'amusaient comme des fous.

[01:26:06] **Lucian Haas:** Est-ce que c'est ça ton rêve de vieillir, que tu te disras un jour : « Super, je peux encore aller faire une petite rando tranquille derrière chez moi tous les soirs, je n'ai pas forcément besoin de boire une bouteille de vin en haut, mais au moins je peux le dire. » Une fois que j'ai fait un tiers, je redescends en glissant et ça me suffit largement en fait.

[01:26:26] **Till Gottbrath:** Oui, alors

[01:26:29] continuer à voler avec plaisir, c'est l'objectif. Ce qui me marque beaucoup à ce sujet, c'est...

[01:26:38] m'a mis dans un état d'esprit positif, je suis allé au Stubai Cup l'année dernière et puis j'ai encore volé avec l'AONIC plus tard, à l'automne. C'est la voile High A de Nova. Et ce n'est pas la seule voile de ce type, mais il existe désormais des voiles de catégorie A qui ne se pilotent plus comme un tracteur, mais qui sont vraiment agréables à piloter et qui procurent vraiment du plaisir. Et c'était vraiment le cas, parce que les voiles d'école normales d'il y a dix ans, c'était vraiment au point où tu te disais qu'il fallait faire une demande écrite pour piloter en courbe. Elles étaient construites de manière tellement à l'épreuve des erreurs que tirer sur les suspentes n'avait pratiquement aucune influence sur la voile en soi, à moins de tirer vraiment fort.

[01:27:23] Et là, il y en avait vraiment certains où je me disais : « OK, il est sûr, mais ça ne va pas être amusant ». Et maintenant, avec l'AONIC et aussi d'autres marques, j'ai entendu dire qu'il existe des ailes correspondantes qui sont incroyablement sûres en termes de sécurité passive, mais qui sont en même temps amusantes et qui offrent désormais des performances étonnamment bonnes. Et je me suis dit : « C'est cool, quand je serai vraiment vieux, il y aura une aile qui me fera toujours plaisir, mais qui compensera peut-être un peu mes réflexes qui diminuent et ma routine qui s'essouffle. » Donc je me vois bien, et si ça colle, je me vois toujours voler en cross-country. Enfin, si c'est possible et que ça procure une bonne sensation.

[01:28:08] **Lucian Haas:** Parce que tu viens de dire qu'il y a peut-être d'autres marques qui ont des trucs. Est-ce que tu voles parfois d'autres ailes en tant que pilote Nova, juste pour voir comment elles se volent, comment se vole un Swing, un Rush, un Ozone ou quoi que ce soit ? Ou est-ce que tu te dis que tu n'en as pas besoin parce que tu es satisfait de ce que tu as avec ta marque ?

[01:28:29] **Till Gottbrath:** Non, je le fais aussi quand l'occasion se présente. Ce n'est pas que je fais activement beaucoup d'efforts pour ça, mais quand ça arrive avec des gens qui volent sur des surfaces aussi grandes que moi, qu'on échange, oui, je le fais. Je trouve ça intéressant et je trouve aussi que les ailes diffèrent énormément au niveau du caractère.

[01:28:53] **Lucian Haas:** On arrive un peu vers la fin, mais j'aimerais mettre en lumière un aspect de ta vie qui n'a pas de lien direct avec le pilotage, mais qui montre à quel point tu es polyvalent. Tu pratiques énormément d'autres sports de plein air ou d'autres activités de ce type. Tu as participé à diverses expéditions et tout ça, pour que les gens puissent avoir une petite idée de ce que tu fais d'autre ; on pourrait probablement parler pendant six heures des différentes choses que tu as déjà faites. Je vais te donner quelques mots-clés et tu me diras brièvement ce qui te vient à l'esprit comme expérience la plus marquante pour chaque point.

[01:29:39] D'accord.

[01:29:41] Expédition

[01:29:42] **Till Gottbrath:** avec Arvid Fuchs.

[01:29:45] C'est une chance que j'aie pu rejoindre l'équipe avec une personne que j'apprécie énormément et qui est un gars vraiment super. C'était...

[01:29:57] **Lucian Haas:** C'est assez court ? Tu peux aussi en dire plus. Où êtes-vous allés à cette époque ? Où se dirigeait cette expédition ? J'étais

[01:30:03] **Till Gottbrath:** sur plusieurs expéditions avec lui. Sur son ancien voilier converti pour les expéditions, construit en 31, le Dagmar Horn. J'étais avec

[01:30:15] J'ai participé à IceSail. C'était la tentative réussie, après quatre ans, de naviguer par le passage du Nord-Est et le passage du Nord-Ouest. Même si je n'étais pas à bord tout le temps, parce qu'entre-temps, il faut aussi trouver un moyen de gagner de l'argent. Ensuite, j'ai participé aux Sea-Eisen Mountains.

[01:30:34] J'ai fait le tronçon d'Hawaï via la Polynésie française, Pitcairn — c'est l'île où vivent encore les descendants des mutins de la Bounty — l'île de Pâques, puis le Chili, nous avons contourné le Cap Horn, puis nous avons fait une expédition de 55 jours sur le champ de glace patagonien en essayant de le traverser complètement du nord au sud. On a échoué comme tous les autres avant nous, mais on a quand même progressé plus qu'eux. Et ensuite, comment ça s'appelait, quand j'étais sur Svalbard ? Enfin, plusieurs expéditions sur plusieurs années et on est toujours très bons amis. Et je réfléchis d'ailleurs, maintenant que j'ai plus de temps, à monter à bord de quelqu'un à nouveau si l'occasion se présente.

[01:31:21] Oui,

[01:31:24] C'était une expédition en solo avec trois personnes que je connaissais à peine avant. C'était assez passionnant. Oui, je veux dire, les hautes latitudes me fascinent en général. À cause de mon métabolisme, je suis quelqu'un qui préfère aller dans le froid que dans la chaleur, parce que je peux me protéger du froid, mais pas de la chaleur. Et physiquement, quand il fait chaud, je ne l'aime pas trop. Et avec Arved, c'était la première fois que j'allais au Groenland, et je trouve le Groenland tout simplement époustouflant, c'est majestueux, tout ça... cet air pur, la glace, la pureté, et aussi, on sous-estime toujours la distance, tout a l'air si proche et puis ça avance vers une montagne, et ça avance et ça avance toute la journée, et à la fin de la journée, la perspective n'a pas du tout changé parce que tu n'es pas plus proche, même si tu as marché toute la journée.

[01:32:13] Je trouve aussi que les Groenlandais sont un peuple extrêmement plaisant, quand ils ne sont pas, oui, malheureusement, on boit beaucoup d'alcool, mais quand ils sont sobres, ce sont des gens vraiment sympas, enfin je les apprécie beaucoup, ils sont joyeux et de bonne humeur, on pourrait dire, négativement, enfantins, mais oui, le Groenland est incroyable. Et puis, en tant que quelqu'un qui lisait déjà des livres d'aventure quand j'étais petit, Friedhoff-Nansen en raquettes à travers le Groenland, c'était toujours resté dans un coin de ma tête et puis on l'a fait.

[01:32:48] **Lucian Haas:** Tu as juste eu envie de le faire et tu t'es dit : « je veux bien essayer », non ? Ouais. Génial. Encore une aventure glaciale, je crois que c'était froid, le lac Baïkal.

[01:32:58] **Till Gottbrath:** Oui, alors on y était en hiver et on voulait traverser le lac du sud vers le nord en mountain bike sur la glace. Vous vouliez, mais vous n'avez pas réussi ? On était cette année-là où le lac Baïkal n'était pas complètement gelé pour la première fois. Ah, d'accord. Alors, on croisait sans arrêt des pêcheurs sur la glace et de plus en plus de gens nous ont déconseillé d'aller vers le nord, parce qu'il y a beaucoup de zones libres et qu'il arrive régulièrement qu'une voiture traverse la glace. Enfin, à une époque très ancienne, la couche de glace était si épaisse que quand on a construit le chemin de fer transsibérien, on a fait passer un tronçon, c'est-à-dire des wagons entiers sur des rails au-dessus du lac. Ce n'est plus le cas aujourd'hui. Le lac, les routes d'hiver, sont plus chauds, le lac ne gèle plus aussi épais.

[01:33:44] En plus, c'est le lac le plus profond au monde, le lac le plus riche en eau au monde. Il y a même des effets de marée et des courants sous-marins, donc surtout au niveau de certains caps, il y a souvent des courants chauds qui remontent. On a même eu un de nous qui est tombé dans l'eau avec son vélo. J'ai filmé et j'ai dit : « Allez par là, devant le cap, ça a l'air super. » Et paf, il a disparu.

[01:34:05] **Lucian Haas:** Oui, mais vous avez réussi à le sortir. Oui,

[01:34:08] **Till Gottbrath:** Die Gott sei Dank, ja. Et vous avez campé sur la glace ou comment ça se passait ? On a rarement campé sur la glace, surtout pour cette raison, parce que c'est tellement bruyant. Il y a de telles tensions dans la glace que ça résonne vraiment comme des coups de canon sous ton sac de couchage. Ça craque toujours comme ça ? Non, ce n'est pas un craquement. C'est un véritable tonnerre. Je veux dire, ce sont des tensions incroyables qui se créent là-bas, et quand une fissure apparaît dans une énorme plaque de glace. En général, on est allés sur la terre ferme. Tout simplement parce que c'est plus agréable, parce que c'était toujours le cas pour dormir. Je

[01:34:43] **Lucian Haas:** J'ai vu une image, enfin un court extrait vidéo de cette expédition dans un reportage de la BR. Et on voit comment vous roulez avec vos VTT. L'un d'entre vous avait encore une remorque, je crois, et la remorque balançait terriblement d'un côté à l'autre sur la glace, comme si elle glissait sans arrêt, et tout ça.

[01:35:02] **Till Gottbrath:** Oui, on était neuf et je crois qu'on avait cinq remorques, parce qu'on avait tellement de gros sacs de couchage, des tentes d'expédition et tout ça. Et en fait, les vélos étaient équipés de crampons à l'époque, mais il n'y en avait pas pour les petites roues de la remorque. Et il y avait des passages tellement incroyablement glissants que le vent poussait la remorque sur le côté et elle voulait doubler. Et ce qui était vraiment nul, c'est que quand le vent venait de la gauche, la barre de traction de la remorque venait toujours heurter les crampons et commençait à scier la barre. Du coup, on a fini par enrouler les pneus de la remorque avec des colliers de serrage et du fil pour qu'elle reste raisonnablement dans la trace, pour que les pneus à crampons avec cet acier inoxydable ne finissent pas par scier la barre en alu souple.

[01:35:54] **Lucian Haas:** Laissons ça comme ça. Le point suivant est le Nordenskjölloppet, une course de ski de fond de 200 kilomètres. On dit ça comme ça ? Une course de ski de fond ?

[01:36:03] **Till Gottbrath:** Course de ski de fond, oui. Enfin, je suis aussi un sportif d'endurance, j'aime courir et depuis qu'on habite ici, on a les pistes de ski de fond juste de l'autre côté de la rue. En hiver, on ne peut pas non plus aller courir ici dans la vallée, il y a simplement trop de neige, il n'y a plus de pistes de jogging depuis qu'on veut courir sur la route principale, donc il est assez logique de mettre des skis de fond aux pieds. Et ça m'a tellement amusé, et ce que la plupart des gens connaissent, c'est le Vasa-Loppet, ce sont 90 kilomètres en style classique en Suède et j'en ai fait quelques-uns, ça s'est plutôt bien passé, et à un moment donné, pendant l'hiver, j'ai entendu parler du Nordenskjölloppet, en Laponie suédoise. Il y a une histoire historique derrière, mais ça dépasse un peu le cadre là, en tout cas c'est le plus long.

[01:36:50] Des ski de fond, ce qui existe, et je me suis dit que j'allais essayer. Juste pour voir si j'y arrivais. Ça se court d'une traite en une journée, non ? C'est...

[01:37:01] **Lucian Haas:** c'est non-stop, oui. En principe 100 kilomètres. Probablement en une nuit, parce que c'est la nuit polaire là-haut, d'une certaine manière. Non, ils font

[01:37:08] **Till Gottbrath:** fin mars, début avril, donc il fait déjà très, très jour, enfin plus longtemps qu'ici, parce que ça va assez vite. Ce qui m'intéressait, c'était juste de savoir si j'en étais capable, j'avais seulement pour objectif de réussir. On a des amis suédois et l'un d'eux est un excellent skieur de fond, ils sont tous les deux très bons, mais l'un d'eux est vraiment fort, il m'a dit avant : « Oh, je connais tous les gens sur la liste de départ », il n'y en avait que 400 environ, ce sont tous d'anciens pros et tout ça, c'est du haut niveau, il n'y a pratiquement aucun coureur amateur ici et moi, je suis un coureur amateur. Enfin, je veux dire, je n'ai commencé le ski de fond qu'à 40 ans ou quelque chose comme ça, je crois 42. Mon style est aussi mauvais, donc quand je parle ici du club de Sachranger et du

[01:37:53] Je vois les jeunes coureurs du WSV Aschau me siffler entre les jambes, je reste là comme un poteau, mais je voulais juste voir si j'y arrivais. Et ce que j'ai trouvé vraiment dingue, c'est que je savais que je pouvais tenir un pouls de 140 sur une très, très longue période. Je me suis dit, bon, on avait au maximum 22 heures ou quelque chose comme ça, ou 23, et je me suis dit, bon, pour 200 kilomètres, avec une moyenne de 10 km/h en comptant les pauses et tout, je vise les 20 heures. Enfin, sur ce temps, je peux tenir un pouls de 140, alors je me suis attaché le podomètre et je me suis mis en route. Et là, ils ont tous fini par partir en courant, je crois qu'après 5 kilomètres...

[01:38:39] plus ou moins seul sur un lac, les 490 autres personnes étaient toutes déjà devant moi, derrière il y avait encore un homme de 80 ans accompagné de son fils de 60 ans qui veillait sur lui, et à part ça, on était seuls sur le lac. Et là, je me suis dit : oh là là, mon Dieu.

[01:38:56] Mais ne te laisse pas rendre fou, fais ton truc, tu vas y arriver. Et puis, j'ai même dépassé quelques personnes vers la fin, mais je ne sais pas, 10e dernier ou 20e dernier ou quelque chose comme ça, mais je m'en foutais, j'ai réussi. C'était très satisfaisant.

[01:39:13] **Lucian Haas:** Si on compare ça à ce genre d'aventures et d'expéditions, à quel point le parapente est-il encore aventureux pour toi aujourd'hui ?

[01:39:22] **Till Gottbrath:** Oh là là,

[01:39:24] Ce sont déjà des choses différentes. Si on participe à un truc comme le Nordenschildkloppet, le tracé est balisé, il y a des points de ravitaillement tous les 10 ou 20 kilomètres, et si tu ne peux plus continuer, tu t'installes dans une tente chauffée et à un moment donné, quelqu'un passe en motoneige pour te ramener chez toi. L'expédition au Groenland, c'était déjà autre chose, parce que c'était à une époque sans téléphone satellite et tout ça, et on avait aussi convenu qu'on voulait le faire par "Fair Means", c'est-à-dire ne demander de l'aide sous aucun prétexte. Dès l'instant où tu pars, tu coupes plus ou moins le contact avec l'environnement. L'essence même d'une expédition, c'est aussi que la question de savoir si ça va marcher reste ouverte.

[01:40:10] Tout ce qui implique de se dire : « Oui, traverser la calotte glaciaire du Groenland, je connais maintenant tellement de gens et cette mentalité s'est répandue : on part, et si ça ne marche pas, on appelle les secours au téléphone et ils nous envoient un hélicoptère pour nous récupérer. » Ce qui a conduit à ce que les coûts d'une expédition, c'est-à-dire pour l'autorisation et l'assurance, soient d'une hauteur tellement absurde, parce que tellement de gens en ont abusé. Je pense même qu'il y a maintenant une sorte de clause où tu dois même fournir une caution, et que l'un de ceux qui te secourent doit confirmer que c'était vraiment nécessaire de te récupérer et que ce n'était pas ta bêtise qui t'a obligé à être secouru. Oui, parce qu'il y a tout simplement beaucoup trop de gens qui se disent : « Je vais le faire maintenant » et...

[01:40:56] si ça ne marche pas, ils viennent me chercher ici. Et même sur la calotte glaciaire patagonienne, on est restés coincés dans une tempête de neige pendant neuf jours au point critique, on n'a plus trouvé le dépôt de vivres, et on était un groupe de deux et un groupe de trois. Le groupe de deux était monté plus bas, puis leur tente légère a été déchiquetée et on s'est retrouvés coincés pendant neuf jours dans une tente pour trois personnes, sans assez de nourriture et avec, en plus, la radio en panne. Là, c'était de la vraie expédition. Là, tu te demandes déjà comment ça va se passer ? Comment on va sortir de là ? Est-ce que quelqu'un va venir nous aider ? On ne peut en tout cas pas dire qu'on a besoin d'aide. En ce sens, le parapente,

[01:41:41] c'est autre chose. Enfin, je vois bien, on peut aussi aller au bout du monde et dire que je ne suis même pas en bivouac en solo, alors c'est aussi une expédition. Mais au moins dans les Alpes, tu n'es pas si loin de la civilisation qu'il y a autant d'imprévus qui t'attendent. C'est différent. Je ne comparerais pas les deux. Ça veut dire que c'est

[01:42:04] **Lucian Haas:** pas aventureux pour toi ?

[01:42:07] **Till Gottbrath:** Oui, c'est aventureux dans la mesure où le résultat, en termes de distance parcourue en vol, est très incertain. Donc, si un critère de l'aventure est de ne pas savoir comment ça va se terminer, alors ça a beaucoup de points communs. Mais au niveau de toute la logistique, je veux dire, si je dis : « on va voler demain », alors on peut aller voler demain. Mais tu ne peux pas dire : « maintenant, demain, on va en Patagonie sur la calotte glaciaire ». Là, il y a déjà un peu plus d'efforts organisationnels avant.

[01:42:36] **Lucian Haas:** Est-ce que tu dirais que le vol est pour toi, comment dire, ton sport d'aventure ou ton jeu d'aventure préféré ?

[01:42:45] **Till Gottbrath:** Oui, tout à fait. Pourquoi ? Parce que c'est ce qui me procure le plus de plaisir. Et la plus grande satisfaction intérieure. Et peut-être joue aussi le fait qu'on ne peut pas... Si chaque jour était une journée de vol super géniale, alors les vraiment bonnes journées ne seraient plus si belles. C'est comme si tu volais toujours à 200 kilomètres, alors ce ne serait plus rien de spécial quand ça marche une fois. C'est juste le fait d'avoir des échecs qui rend ces réussites si spéciales. Ou simplement les belles expériences. Les vols inhabituels. Par exemple, il y a quatre ou cinq ans, je me suis lancé plus tard le soir à la Kampenwand et je me suis dit que ce ne serait qu'une petite descente en soirée. Je suis monté avec le dernier téléphérique, je me suis lancé, j'ai décollé et là, c'était de la magie pure.

[01:43:30] Et puis, ça a juste porté. Sans aucun risque d'orage, rien de tout ça. C'était une magnifique journée d'été. Les ombres étaient déjà longues et j'ai volé vers Prien sans perdre d'altitude. Donc vers le Chiemsee et retour, et je suis arrivé à la même altitude. Ça portait partout. Et je n'ai aucune idée de comment on peut expliquer ça météo. Mais... Et c'était aussi très calme dans les airs. Comme s'il y avait d'énormes thermiques de retour sur tout le pays de la pré-alpe. Mais peu importe où je volais, ça ne descendait nulle part. Ça portait, tout simplement. Comme si j'avais un moteur invisible. Et c'est donc... Je ça a été une expérience complètement, complètement dingue.

[01:44:09] **Lucian Haas:** Cela veut dire que ce qui est séduisant dans le parapente, pour toi aussi, c'est que tu ne peux pas prévoir quelle expérience tu vas vivre au final.

[01:44:19] **Till Gottbrath:** Absolument. C'est le fait que... que chaque vol est unique. Et aussi qu'on continue toujours d'apprendre. Ça ne s'arrête jamais. On en sait plus aussi. Et j'ai l'impression que plus j'en sais, plus je réalise ce que je ne sais pas. Donc il y a encore une infinité de choses à apprendre. Et c'est aussi assez cool, d'une certaine manière.

[01:44:42] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il y a un vol particulier qui te tente, ou une technique spéciale ou autre chose que tu te dis : « j'aimerais bien faire ça ou apprendre ça » en ce qui concerne le parapente ?

[01:44:53] **Till Gottbrath:** Alors, il y a plusieurs zones de vol où j'aimerais simplement aller voler un jour. En combinaison avec les voyages, parce que voyager est aussi une grande passion pour moi. J'aimerais bien aller à Birre, dans l'Himalaya indien. Je n'y suis pas encore allé. Mais il y a d'innombrables régions où j'aimerais aller pour voler. Et pour des objectifs plus proches de la maison, faire le tour du lac de Chiemsee. Il me manque malheureusement huit kilomètres. J'ai presque réussi. Mais c'est fini quand c'est vraiment fini. On a aussi une maison en Osttirol. Partir d'ici pour aller en Osttirol ou revenir. Ou mieux, y aller un jour et revenir le lendemain. Ça ferait quelle distance ?

[01:45:32] **Lucian Haas:** En tant que trajet ?

[01:45:34] **Till Gottbrath:** Pas si loin. Il faut que ça colle au massif principal des Alpes. Donc c'est juste avant Lienz. Je ne sais pas. En ligne à vol d'oiseau. Ce n'est pas si loin. 100, 120 kilomètres peut-être. Je ne peux pas te le dire précisément. En tout cas, ce qui est faisable, ce n'est pas un rêve absurde. Oui, ce sont les deux choses concrètes juste à côté, pour ainsi dire, où je me dis que j'aimerais bien le faire un jour. Ce sont aussi

[01:46:00] **Lucian Haas:** donc des objectifs qui peuvent encore te motiver. Là où tu te dis, d'accord, tu as fini par faire les 200 un jour. Et pour les dépasser, ça ne marchera peut-être plus. Mais là où tu te dis, d'accord, ces petites choses comme finir complètement le tour du Chiemsee ou voler jusqu'en East Tyrol et revenir. Ça, ce serait encore quelque chose.

[01:46:18] **Till Gottbrath:** Ouais, je ne dirais pas que je n'ai aucune chance de battre mon 218 ou quoi que ce soit un jour. Si c'est le bon jour et que tout est favorable, c'est peut-être déjà possible. Et j'aimerais bien le faire, mais je ne suis pas prêt à me mettre en danger pour ça. Donc je suis très fier d'être capable de dire non. On en a déjà parlé tout à l'heure, pas seulement au départ, mais aussi en l'air. Il y a quelques années, on était en classe Standard en DHV XC, on était vers la fin de la saison et il y avait quatre personnes assez loin devant. Je pouvais encore être bien placé parce que le niveau n'était pas si élevé. Et parmi ces quatre personnes, il y en avait une un peu devant et les trois suivantes étaient assez proches les unes des autres. Et puis, on était tous les trois à Speikboden fin août. Et il était assez clair que celui qui volerait le plus loin aujourd'hui serait probablement deuxième ou troisième.

[01:47:05] Et celui qui n'est pas aussi bon, il finit quatrième. Là-bas, dans les Dolomites, ça avait l'air un peu orageux. Ça ne me rassurait pas. Tant pis, je n'y vais pas. Je finis quatrième. Et alors ? J'ai pris cette décision consciemment. Les deux autres ont continué à voler et ont fini deuxième et troisième. Mais j'étais fier et satisfait d'avoir eu la force intérieure de ne pas me mettre en danger. Il n'y a pas eu d'orage et tout s'est bien passé. Mais malgré tout, j'ai considéré cet échec comme une réussite pour moi. Je me suis fait une jolie histoire en me disant que j'avais été raisonnable. Les autres n'étaient pas raisonnables. Non, ça les dévalorise. Mais pour moi, ce n'était pas tout à fait sûr et, avec le recul, j'en étais très satisfait. C'est exactement comme ma femme, qui a aussi participé à un trail de 100 kilomètres avec la Zugspitze.

[01:47:55] Et elle est descendue après 90 kilomètres. Parce qu'elle avait déjà fait un 100 km de montagne dans le Chiemgau et était arrivée au but. Donc elle savait qu'elle en était capable. Et puis, après 90 kilomètres, elle a senti son genou et elle s'est dit : « Bon, comment ça s'appelle à Garmisch, au-dessus de Greinau, je n'y arriverai pas. » En tout cas, il y avait environ 1800 mètres de dénivelé négatif à faire, et elle s'est dit : « Si je pars maintenant, bien sûr que je vais y arriver. Mais après, il se peut que j'aie tellement mal au genou que je ne puisse plus courir pendant trois mois. Ça n'en vaut pas la peine. » Et elle est descendue. Elle est arrivée au but une heure plus tard dans la voiture du secours en montagne, de super bonne humeur. Elle était en paix avec elle-même et avec le monde. Et beaucoup de gens disent : « Mais tu aurais pu le faire ! » Et tu réponds : « Oui, bien sûr que je l'aurais fait. Mais le prix aurait été incertain. Et c'est

pour ça que je suis descendue. » Et je trouve que, enfin, je peux très bien vivre avec ça.

[01:48:41] Et elle aussi. Ça veut dire que tu es un pilote mûr. Eh bien, ça a toujours été mon cas. Avant, je participais parfois à une compétition et il y avait déjà des situations où tu volais derrière une vallée et tu savais très bien que le bain de thermique devait être là-dessous. Mais tu es si bas que si tu voles derrière et que tu ne trouves rien, tu ne peux plus sortir de la vallée, et il n'y a pas de zones d'atterrissage dans la vallée. Alors tu as le choix : rester coincé plus haut dans les rochers, ou finir dans le décor, ou alors finir quelque part sur le fond de la vallée entre les arbres. Et j'ai toujours dit : alors, ici c'est le point de non-retour. Et si je ne trouve rien d'ici là, alors je fais demi-tour. Et si je coule ensuite dans la vallée principale, alors je coule, c'est tout. Donc là, mon

[01:49:22] Ne jamais avoir eu assez d'ambition, ou plutôt assez d'ambition pour me mettre en danger. Ce qui est certainement l'un des points, c'est qu'il ne m'est rien arrivé en pratiquant le parapente. Donc le manque d'ambition. Mais ce n'est pas une sagesse liée à l'âge. J'ai toujours agi de cette manière, c'est-à-dire que je sais aussi très bien dire non. Un manque d'ambition est

[01:49:47] **Lucian Haas:** pour le parapente aussi, c'est sain. C'est certain, oui.

[01:49:54] Till, je dirais qu'on s'arrête là. Le manque d'ambition est sain pour le parapente. C'est une belle conclusion. Certains auditeurs pourront peut-être en tirer quelque chose et repenser leur propre ambition, pour voir si elle est encore saine ou non. Je te remercie pour tous ces beaux récits, issus de tous les domaines de ta vie très riche que tu as menée. Et je te souhaite encore beaucoup d'autres beaux vols sains, ou plutôt sûrs, avec de superbes expériences spontanées qui peuvent parfois survenir inopinément le soir contre des parois rocheuses chauffées. Merci beaucoup.

[01:50:29] **Till Gottbrath:** à toi aussi, et à tous les auditeurs également.

[01:50:40] **Lucian Haas:** C'était l'épisode numéro 65 de Podz-Glidz avec Till Gottbrath en conversation avec Lucian Haas. Si tu veux en savoir plus sur l'équipe de pilotes NOVA et certains autres projets de Till, jette un œil aux notes de l'épisode sur le blog Lu-Glidz. J'y ai regroupé une série de liens complémentaires. Le blog de parapente Lu-Glidz, auquel appartient Podz-Glidz, se trouve sur le net à l'adresse www.Lu-Glidz.blogspot.com. Lu-Glidz s'écrit L-U moins G-L-I-D-Z. Tu veux entendre encore plus d'histoires intéressantes sur l'univers du parapente ? Sur Lu-Glidz et Soundcloud, ainsi que sur les catalogues audio connus comme Spotify, iTunes, Google Podcasts, etc., tu trouveras déjà plus de 60 heures de discussion sur les différents aspects de la

[01:51:26] de parapente. Un conseil, vous pouvez aussi vous abonner à Podz-Glidz directement sur votre podcatcher habituel. Podz-Glidz et Lu-Glidz sont d'ailleurs totalement sans publicité. Pourtant, je dois trouver un moyen de financer mon travail pour pouvoir continuer à produire de nouveaux contenus à l'avenir. Si vous vous sentez bien informé ou bien divertie en tant qu'auditeur et lecteur, je serais ravi que vous me donniez parfois un peu de soutien en tant que contributeur. Votre contribution, qu'elle soit unique ou récurrente, est à votre entière discrétion. Autrement dit, vous pouvez donner autant que vous voulez. 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 Looglights ?

[01:52:10] Bien sûr, tu peux d'abord écouter quelques épisodes et lire Looglights pendant plusieurs mois avant de faire un don global. Les paiements sont très simples via PayPal ou par virement bancaire. Tu trouveras toutes les informations nécessaires sur mon blog Looglights, sur la page "Fördern". À la prochaine. Ciao.