

Olympia

Podz-Glidz 78 — Daniel Tyrkas

Published	2022-03-17
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/olympia-daniel-tyrkas-podz-glidz-78
Duration	01:21:07
Speakers	Daniel Tyrkas, Lucian Haas
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0078-olympia-daniel-tyrkas.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	25 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	3
English	21
Show notes	21
Transcript	22
Français	39
Show notes	39
Transcript	40

Deutsch

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

Show notes

Daniel Tyrkas war schon bei den Olympischen Spielen. Natürlich nicht mit dem Gleitschirm. Doch auch fliegend zählt er zur Weltspitze.

Es gibt vermutlich nur wenige Sportler, die es in ihrem Leben schaffen, in mehreren, ganz unterschiedlichen Disziplinen bis in die Weltspitze aufzusteigen. Der Deutsche Daniel Tyrkas ist einer davon.

2002 nahm er bei den Olympischen Spielen in Salt Lake City teil, damals als Snowboarder in der Halfpipe. Heute gehört der 46-jährige der deutschen Gleitschirm-Nationalmannschaft an und steht aktuell (März 2022) auf Platz 15 in der Weltrangliste.

Daniel verbindet in seinem Leben noch andere Welten miteinander. Neben diversen Jobs im Automotive-Bereich hat er auch schon drei Jahre lang als Vertriebsleiter des Gleitschirmherstellers Swing gearbeitet. Dabei hat er einige interessante Einsichten in die Branche gewonnen.

Von all dem und noch mehr erzählt Daniel in dieser 78. Folge von Podz-Glitz. Es geht unter anderem darum, wie er neben dem Snowboarden zum Gleitschirmfliegen kam und sich hier noch lange nicht am Ende seiner Entwicklung sieht.

Daniel gibt Einblicke in das zuweilen schwierige Verhältnis von Gleitschirmherstellern mit den Piloten als Endkunden. Wir sprechen über das Thema Nachhaltigkeit, und warum Daniel zum Beispiel für alle seine Flugzeugflüge, auch zu Gleitschirmwettkämpfen, eine CO2-Kompensation zahlt.

Daniel gibt auch Tipps, warum man sich als Gleitschirmpilot der Wettbewerbsfliegerei nicht verschließen sollte und welche Skills dafür die wichtigsten sind, damit Sicherheit an oberster Stelle steht. Darüber hinaus hat er so einige memorable Flugerlebnisse auf Lager.

Wenn Dir Podz-Glitz gefällt, dann unterstütze doch meine Arbeit an diesem Podcast, als Förderer. Wie das ganz einfach und ohne jede Verpflichtung möglich ist, das erfährst Du auf der Website meines Blogs Lu-Glitz, und zwar dort auf der Seite „Fördern“.

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

Musik dieser Folge:

Track: Studio 2020 | Künstler: Quincas Moreira

No Copyright Audio Library

Watch & Download: <https://www.youtube.com/watch?v=4847K--Ou8Q>

Daniel gibt Tipps, warum man sich als Gleitschirmpilot der Wettbewerbsfliegerei nicht verschließen sollte und welche Skills dafür die wichtigsten sind, damit Sicherheit an oberster Stelle steht. Darüber hinaus hat er so einige memorable Flugerlebnisse auf Lager.

Links:

- Wikipedia-Eintrag: https://de.wikipedia.org/wiki/Daniel_Tyrkas
- Pilotenseite zu Daniel: <https://www.dhv.de/piloteninfos/wettbewerb-sport/gleitschirm-szene/liga/pilotenprofile/pilot-enprofil-detailview/pilcat/gs/pilot/-158210/>

- Facebook-Seite: <https://www.facebook.com/daniel.tyrkas>
- Position in der Weltrangliste: <https://civlcomps.org/pilot/17957/ranking>

Quelle: <https://lu-glidz.blogspot.com/2022/03/podz-glidz-78-olympia.html>

Transcript

[00:00:08] **Daniel Tyrkas:** Ich hatte ja einen roten Schirm, ja, knallrot. Durchfluggenehmigung, ja, ich weiß nicht, wir fliegen, wir müssen nach Iquique fliegen, ja. Und dann sind wir da also vorbei und in dem Moment starten zwei Jets, drehen ab und schießen wirklich auf meiner Augenhöhe direkt auf mich zu im Tiefflug. Und ich so, meine Güte, meine Güte, jetzt schießen sie mich ab.

[00:00:33] Und schießen dann quasi vor mir senkrecht mit Afterburner, schießen sie senkrecht weg und drehen ab.

[00:00:55] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, der Lugeins Podcast.

[00:00:58] **Daniel Tyrkas:** Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens.

[00:01:02] **Lucian Haas:** Heute mit Daniel

[00:01:04] **Daniel Tyrkas:** Törgers und

[00:01:06] **Lucian Haas:** Lucian Haas am Mikrofon.

[00:01:10] Es gibt vermutlich nur wenige Sportler, die es in ihrem Leben schaffen, in mehreren ganz unterschiedlichen Disziplinen bis in die Weltspitze aufzusteigen. Der Deutsche Daniel Tyrkas ist einer davon. 2002 nahm er bei den Olympischen Spielen in Salt Lake City teil, damals als Snowboarder in der Halfpipe. Heute gehört der 46-Jährige der deutschen Gleitschirm-Nationalmannschaft an und steht aktuell auf Platz 15 in der Weltrangliste. Daniel verbindet in seinem Leben noch andere Welten miteinander. Neben diversen Jobs in der Autoindustrie hat er auch schon drei Jahre lang als Vertriebsleiter des Gleitschirmherstellers Swing gearbeitet. Dabei hat er einige interessante Einsichten in die Branche gewonnen. Von all dem und noch mehr erzählt Daniel in dieser 78.

[00:01:58] Folge von Podz-Glidz. Es geht unter anderem darum, wie er neben dem Snowboarden zum Gleitschirmfliegen kam und sich hier noch lange nicht am Ende seiner Entwicklung sieht. Daniel gibt Einblicke in das zuweilen schwierige Verhältnis von Gleitschirmherstellern mit den Piloten als Endkunden. Wir sprechen über das Thema Nachhaltigkeit und warum Daniel zum Beispiel für alle seine Flugzeugflüge, auch zu Gleitschirmwettkämpfen, eine CO2-Kompensation zahlt. Zudem gibt er Tipps, warum man sich als Gleitschirmpilot der Wettbewerbsfliegerei nicht verschließen sollte und welche Skills dafür die wichtigsten sind, damit Sicherheit an oberster Stelle steht. Darüber hinaus hat er so einige memorable Flugerlebnisse auf Lager.

[00:02:42] Wenn dir Podz-Glidz gefällt, dann unterstütze doch meine Arbeit an diesem Podcast als Förderer. Wie das ganz einfach und ohne jede Verpflichtung möglich ist, das erfährst du auf der Website meines Podcasts. Und zwar dort auf der Seite Förder.

[00:03:01] Daniel, sollte Gleitschirmfliegen olympisch werden?

[00:03:04] **Daniel Tyrkas:** Das ist eine gute Frage zum Anfang. Es hat ja Vor- und Nachteile, sage ich mal. Warum nicht? Wobei gerade jetzt, wo sich Olympia, Peking, aktuell, ja, wie das so war und kontrovers.

[00:03:20] Der Publicity vom Sport und insgesamt wird es sicher gut tun. Ich meine, ich würde es vielleicht mit Skateboardfahren vergleichen. Die wollten auch nie olympisch werden. Und die Snowboarder auch nicht. Aber dann, wenn Olympia ist, ist es natürlich für die Athleten schon quasi nach wie vor das Größte, wo du hin kannst. Ja, größer als WM oder EM und so. Das Konstrukt Olympia, wie es aktuell ist und wo es stattfindet etc. Und die Politik drumherum kann man kontrovers diskutieren.

[00:03:48] **Lucian Haas:** Du hast ja selber auch Olympia-Erfahrung. Du warst 2002 in Salt Lake City, damals allerdings als Snowboarder. Hast du da noch gute Erinnerungen dran? Ich

[00:03:57] **Daniel Tyrkas:** habe gemischte Erinnerungen.

[00:04:00] Insofern, dass es natürlich schon mein großes Ziel war. Auch damals, ich bin Snowboard Halfpipe gefahren. Und dann habe ich auch quasi vier Jahre lang die World Cup Tour mitgemacht. Während meines Studiums, während meines Maschinenbaustudiums. Okay, die ersten ein, zwei Jahre habe ich, das erste Jahr habe ich noch im Auto gewohnt im Winter. Das war schon ein bisschen heavy. Aber ich wollte halt unbedingt Snowboarden. Und Snowboarden war damals für mich als armer Student dann auch plötzlich, das Ticket, die Welt zu sehen. Und so hat sich das halt entwickelt mit Sponsoren und Verband und dann bezahlte Reisen etc. Natürlich war 1998, war es schon relativ knapp, war ja Nagano, das erste Mal olympisch. Ich war auch zweimal in Japan auf Snowboard World Cups. Es war natürlich schon cool, als Student mit Reisefieber und dem Drang, die Welt zu sehen.

[00:04:48] Und dann habe ich mich tatsächlich relativ knapp im allerletzten Wettbewerb, im allerletzten möglichen Run qualifiziert. Und insofern, ich habe mich so spät qualifiziert, dass ich sogar zu spät zur offiziellen Einkleidung war. Aber dann war es natürlich schon cool, mitfahren zu dürfen und bei Olympia mitmachen zu dürfen. Das ganze Event und drumherum und die Eröffnungszeremonie, das war schon gänsehautmäßig, muss ich sagen. Also da habe ich schon gute Erinnerungen dran. Und auch die Halfpipe war super hergerichtet und das erste Mal, dass quasi ein Stadion quasi, rund um die Halfpipe gebaut wurde. Das war so ähnlich wie jetzt in China. Und wo halt tausende von Menschen dir zugejubelt haben, wenn du deinen Run gemacht hast.

[00:05:33] Und ich habe mir keine Illusion gemacht, dass ich jetzt vielleicht gewinne. Finale, vielleicht Top 10, ich war nicht so schlecht. Aber ich habe mich verletzt. Und zwar auf eine recht tragische Weise. Nicht beim Snowboardfahren selber, sondern beim Spannungssport, Volleyball.

[00:05:50] Danach, nach dem Training, am Tag vorm Wettkampf. Mein Trainer quasi auf den Fuß gesprungen beim Blocken. Mein Knöchel war tot. Und ich wollte nicht aufgeben und wollte trotzdem den Run machen. Beziehungsweise teilnehmen. Und mit Tape und Schmerzmittel und allem hat niemand gewusst. Ich konnte auch alles, was vorwärts springen ging, aber rückwärts landen, wusste ich, wird kritisch, weil sehr viel Last auf den Knöchel kommt in der Transition. In der Halfpipe halt. Und dann bin ich gestürzt. Weil ich halt den Druck nicht hergeben konnte auf den Knöchel. Und habe mir dabei auch noch die Schulter ausgegoogelt. Und wollte aber immer noch nicht aufgeben. Und dachte, okay, zwei Runs hat man.

[00:06:37] Und ich hatte gedacht, ja, vielleicht habe ich nur verkantet oder so. Na ja, dann habe ich den gleichen Run nochmal gemacht. Und wieder beim letzten Sprung, den ich mir aufgehoben hatte, quasi den schwierigsten, mit rückwärts landen. So ein Switchhakenflip hieß das damals. Ein Salto, zwei Schrauben. Und ja, das gleiche Programm nochmal. Boom, wieder auf die gleiche Schulter. Weil der Knöchel halt nicht gehalten hat. Ja, und so war das Erlebnis ein bisschen mixt. Weil ich dann natürlich kaputt war. Ich spüre die Schulter bis heute noch. Und, na ja, halt nicht so performen konnte, wie ich wollte. Und im Fernsehen, ah, jetzt ist er gestürzt. Keiner wusste halt, dass ich mir gerade den Tag vorher den Knöchel zerstört hatte. Ja. Deswegen mixt Feelings. Alles zusammen.

[00:07:22] Ich würde es wieder machen. Ich würde es wahrscheinlich genauso wieder machen. Ich bin dann auch auf Reha und war sechs Wochen später eben in Japan, als ich die Weltcup Tour dann noch fertig gefahren bin. Und ja, habe dann die Saison quasi und meine Karriere als Fünfter in der Weltrangliste beendet.

[00:07:42] **Lucian Haas:** Warum hast du damals das Ende gezogen? Auch wegen diesen Erlebnissen bei Olympia, wo du sagst so, ja, mein Körper ist da jetzt so angeschlagen, das macht er nicht mehr mit?

[00:07:52] **Daniel Tyrkas:** Ja, mein Körper hat das relativ gut alles immer weggesteckt. Ich war ja auch immer sehr gut trainiert. Aber die Gründe waren eigentlich andere. Ich war da zu dem Zeitpunkt 27 und habe damit rein altersmäßig mal zum alten Eisen gehört. Und Halfpipe, Snowboard oder Big Air, da musst du schon einstecken, wenn es halt nicht klappt. Und dachte mir, ja, und jetzt mache ich nochmal vier Jahre zur nächsten Olympiade. Ich war auf Europameisterschaften, Weltmeisterschaften, ich habe die Welt gesehen. Und mein Studium hat sich auch dem Ende genähert. Und ich wusste, ich muss jetzt meine Diplomarbeit schreiben und meine Diplomprüfungen machen. Und in dem Sommer würde ich wahrscheinlich nicht trainieren können, wie sonst die Sommer. Weil das war schon so, das hat sich auch in diesen vier Jahren sehr professionalisiert.

[00:08:41] Von, ach, es ist noch ein bisschen Freestyle und wir machen Party zu, wir haben eigene Wachsmänner und eigene Physios. In der Nationalmannschaft. Und mir war klar, wenn ich nicht weiter trainiere, auch im Sommer, dann kann ich mein Niveau nicht halten oder besser werden. Und dann noch zusammen mit Studium beenden. Und das Ganze insgesamt habe ich gesagt, okay, eigentlich ist jetzt ein guter Zeitpunkt aufzuhören. Kann ich mir ein Studium finishen und das Kapitel abschließen quasi.

[00:09:11] **Lucian Haas:** Okay. Und dann kam als Ersatz das Gleitschirmfliegen. Es

[00:09:16] **Daniel Tyrkas:** kam sogar schon währenddessen. Also ich habe ja 97 angefangen, also zum Zeitpunkt.

[00:09:23] **Lucian Haas:** Okay, also 2002 war Olympia, 97, also fünf Jahre vorher hast du auch schon, parallel zum Snowboarden, hast du immer Gleitschirmfliegen gemacht.

[00:09:30] **Daniel Tyrkas:** Ja, und ich habe ihn tatsächlich auch oft mitgehabt. Also zumindest auf den europäischen Wettbewerben. Und habe halt so auch die ganzen Alpen gesehen, von Ost nach West. Und hatte oft meinen Schirm mit tatsächlich. Und habe da auch schöne Erlebnisse gehabt. Vormittags Snowboarden oder sogar Powdern gehen in Darmstadt. Ja, wo es. Dann Spielzeug wechseln, mit dem Schirm raus, fliegen gehen. Auch dann schon im Frühjahr immer Thermik fliegen. Oder auch nur abends einen Abgleiter kann ich mich erinnern. Alle sind angestanden, um mit dem Lift wieder runterzufahren, weil unten kein Schnee war. Ich bin halt runtergefliegen und war halt eine halbe Stunde vor allen anderen wieder da.

[00:10:08] **Lucian Haas:** Wie warst du zum Gleitschirmfliegen gekommen? Einfach, weil du eh in den Bergen warst vom Snowboarden her und dann hast du gesagt, das wäre auch noch was. Oder du hast wieder Fliegen sehen oder erzähl mal.

[00:10:18] **Daniel Tyrkas:** Fliegen hat mir schon immer Spaß gemacht irgendwie. Also deswegen auch im Snowboard habe ich mich ja nicht um Stangen genommen, sondern ich wollte fliegen. Also bin ich Halfpipe gefahren und Big Air gefahren und ich war schon Windsurfer und Skateboardfahrer. Und auch da hat mir das Springen und die Schanzen immer am meisten Spaß gemacht. Und ich bin vorher ja von klein auf auch durch meine Eltern Ski gefahren. Und bevor ich auf Snowboard gezwitscht bin. Und da sind wir immer an Kössen vorbeigefahren. Zu unserem Wohnwagen, den wir da hatten immer auf der Steinplatte. Auf der österreichischen Seite in Weidring. Und da habe ich die schon immer fliegen sehen. Und dachte, ja das ist eigentlich, schaut interessant aus, aber auch noch ein bisschen zu jung oder so. Und durchs Windsurfen war das eigentlich, dann war ich immer in Dänemark und dann war da mal ein Urlaub, wo wenig Wind war.

[00:11:11] Und uns war langweilig. Und dann haben wir, ich habe da auch ein bisschen geholfen so. Als Aushilfs-Windsurfler in der Schule da. Und dann hatten die, dann haben wir ja auch ein bisschen ausgemistet. Und dann hatten die so eine Rundkappe, die man typischerweise hinterm Boot herzieht. Und ich habe gesagt, Juhu, das ist doch eine tolle Sache jetzt als Flautenspaß. Lass uns das probieren. Und die so, nein, nein, wir haben das schon mal gemacht. Und das Boot ist zu schwach. Und den Typ hat es durch die Muschelbänke gezogen. Und der sah nicht gut aus danach. Ja gut. Dann brauchen wir was mit mehr Power. Hängen wir es halt ans Auto hier. Wir haben doch VW Busse und so. Naja. Und das war dann ein Projekt des Tages quasi, dass wir dieses drum genommen haben, was auch schon ein bisschen mit Tape repariert war.

[00:12:01] Gut, Zeug gab es nicht. Ich als Ingenieur habe dann eins gebaut aus einem Sitztrapez. Und das haben wir dann da rangehängt. Dann haben wir gesagt, hier ist quasi eine Schleppstrecke, was die Zufahrt für den Surfspot war. Das ging so durch die Dünen. Nichts Öffentliches. Eine Straße gerade. Schotterweg. Ja, lass uns das doch probieren. Wir machen das ganz vorsichtig. Einer fährt. Einer hängt aus der Tür und ist der Kommunikator und schaut, was passiert. Und dann alle so, ja, machen wir. Der Chef von der Schule hat gesagt, ihr könnt ihr machen. Ich habe damit nichts zu tun. Ja, und dann haben wir das probiert. Ich musste das Versuchskanickel machen, weil es ja natürlich meine Idee und meine Konstruktion war. Und das hat dann tatsächlich gut geklappt.

[00:12:47] Also wir sind dann erstmal langsam und hinterher gerannt. Nicht abgehoben. Bisschen schneller, bisschen schneller. Wir haben das schon so Step by Step gemacht. Und zum Schluss ist dann quasi jeder immer so, weißt du, das waren vielleicht 500 Meter los. Bisschen hoch und sanft wieder runtergekommen. Da waren dann auch noch andere, die

auf Wind gewartet haben. Mal neben am Kaffeetisch gelandet von so einem alten Windsurfer. Ah, das war die Attraktion. Und zum Schluss vom Tag wollte selbst der Chef von der Flugschule das auch noch machen. Ja.

[00:13:18] Von der, sorry, von der Surfschule. Ja. Und dann bin ich nach Hause gekommen und habe das meinem damaligen Kumpel, auch heutigen Kumpel, erzählt. Du, wir haben das so und so gemacht und habe halt von den Erlebnissen erzählt. Zwei Wochen später hat er angerufen und hat gesagt, du, ich habe einen Schirm gekauft. Auf, ich weiß nicht, damals Ebay oder so. Ich weiß nicht mehr, was es für ein Modell war, aber er war pink. Ich weiß gar nicht, ob es

[00:13:42] **Lucian Haas:** Ebay damals schon gab, 97. Genau.

[00:13:45] **Daniel Tyrkas:** Das war ja so die Anfänge vom Internet. Wo auch immer. Wo auch immer. Ich habe einen Schirm. Ja. Komm, lass uns das auch noch hier machen. Ja. Und wir waren damals drei Motorradkumpels. Und so zu dritt haben wir dann gesagt, okay, dann haben wir den Benz vom Vater genommen, weil der hatte eine Dachluke. Also konnte man wieder den Kommunikator und Fahrer und Flieger haben. Und sind damals, da habe ich noch in Erlangen gewohnt, in die Fränkische gefahren, haben uns halt so einen Feldweg gesucht. Und wir hatten halt keine Ahnung. Und es war halt keine Rundkappe, sondern ein Schirm. Wir hatten schon so viel Ahnung, dass man irgendwie dran ziehen muss. Wir haben das Aufziehen geschafft. Wir sind vorsichtig losgefahren. Wir wussten, wir müssen ein bisschen vorsichtig schauen. Das war im November. Und der Acker war hart und leicht gefroren.

[00:14:33] Und dann haben wir das schon mit gewisser Vorsicht, aber natürlich ohne jeglichen Plan und Ahnung. Lange Rede, kurzer Sinn. Wir sind alle abgehoben. Wir sind alle auch ein bisschen geflogen. Den einen Kumpel hat es in so einer Art Lockdown dann schon so Richtung Acker. Aber dadurch, dass wir nie das mit richtig krasser Höhe und richtig viel Speed und eher vorsichtig gemacht haben, weil wir schon, niemand ist, was passiert, außer ein bisschen Schürfung und Prellung. Aber wir haben das Projekt dann so begraben und haben gesagt, na, so richtig macht es keinen Sinn. Lass uns richtig fliegen gehen in den Bergen. Dann sind wir zu dritt nach Kössen gefahren, weil da haben wir die Flieger ja mal gesehen. Sind da einmarschiert in den Shop. Haben gesagt, schau mal, wir haben hier einen Schirm und so und Gurzeug.

[00:15:20] Wir wollen jetzt hier fliegen gehen. Und was sollen wir denn jetzt hier so machen?

[00:15:26] Da hat er uns angeschaut, uns drei junge Typen. Dann hat er sich den Schirm angeschaut. Hat gemeint, also mit dem Ding, die anderen fliegen. Jetzt kann sich natürlich niemand sehen. Also quasi noch besseres Gleiten und wir eins zu Stein mit eurer Tüte da. Und das geht nicht. Und wenn ihr mit dem Ding bei mir hier in Kössen fliegen geht, dann zeige ich euch höchstpersönlich an. Und wir so, oh. Dann war kurz Stille. Aber dann hat er uns noch mal so grob gescannt. Wenn ihr das gescheit lernen wollt, dann fahrt nach Westendorf, meldet euch da in der Schule an.

[00:16:06] **Lucian Haas:** Das hast du dann auch gemacht?

[00:16:08] **Daniel Tyrkas:** Und das haben wir dann zu dritt gemacht. Genau, das habe ich dann auch gemacht. Dann haben wir halt richtig fliegen gelernt und richtig fliegen angefangen.

[00:16:16] **Lucian Haas:** Wie schnell war für dich da eigentlich klar, auch als Snowboarder warst du jetzt schon wirklich Sportler und sowas, dass du auch das Gleitschirmfliegen irgendwie im Wettbewerbsmodus betreiben willst?

[00:16:30] **Daniel Tyrkas:** Gar nicht. Das hat sich so entwickelt tatsächlich. Es war so, dass ich muss sagen, ich habe Glück gehabt damals mit dem Otto in Westendorf. Der hat gemerkt, ich bin Sportler und ich habe nicht so viel Geld und hat uns gefördert. Also die Leute, von denen er was gehalten hat, hat er immer gut gefördert. Und es ging dann relativ schnell die Entwicklung. Ich meine, ich habe dann den Grundkurs gemacht und tatsächlich habe ich schon wohl Talent gehabt. Und im letzten Höhenflug noch in der Grundschulung hatte einer seinen Funk vergessen. Dann hieß es ja gut, Daniel, du kannst auch ohne Funk fliegen. Du kannst es schon. Mach mal. Ja. Und dann bin ich also da geflogen und habe angefangen zu sohren und bin da rumgeflogen und bin halt gleich mal eineinhalb Stunden geflogen, bis die mir hektisch gewunken haben.

[00:17:20] Ich solle doch jetzt mal, alle sind fertig, ich soll jetzt auch landen kommen.

[00:17:25] Und dann habe ich 50 Flüge darunter gerissen und mein Sopi gemacht und gleichzeitig Sicherheitstraining. Und auch da war dann so, okay, letzter Flug, mach dein Programm, mach das DRV-Sicherheitsprogramm, was auch immer du möchtest. Ich glaube, du brauchst jetzt keine Funkbetreuung mehr. Und dann so, okay. Und dann Flug 50, warum? Mein alter Diskus damals, ein Diskus 1000 oder so. Ja, also ich glaube, du kannst auch was Besseres fliegen jetzt. Und dann hat er mir quasi seinen Hochleister verkauft. Und seitdem bin ich dann Hochleister geflogen. Es war damals ein Xyon von Nova, der hat gesagt, ja, darauf lernst du jetzt fliegen. Und ich so, ja gut.

[00:18:10] Wirklich? Ja gut, also ich fahre mal hoch hier in Westendorf, ich ziehe mal einen Full Stall, schau dir an, okay. Und wenn du meinst, das ist gut und ich fühle mich sicher beim Stallen. Das war so quasi die Woche nach dem Sicherheitstraining. Dann habe ich den Xyon da gestallt, schon mit Herzklopfen, aber es ging gut. Dann habe ich gleich noch einen gemacht. Der hat gemeint, ja passt, schaut gut aus. Und so ging meine Hochleisterkarriere quasi los.

[00:18:36] **Lucian Haas:** Das heißt aber schon ziemlich früh.

[00:18:39] **Daniel Tyrkas:** Ja.

[00:18:41] Knapp nach der Schulung

[00:18:42] **Lucian Haas:** plus ein bisschen Sicherheitstraining und dann fliege halt den Hochleister. Wobei zu damaligen Zeiten waren ja auch glaube ich wirklich so die Hochleister, das waren die Schirme, die eigentlich wirklich fliegen konnten. Die anderen waren eher noch wirklich Sinktüten. Und da war man auch viel eher bereit, wahrscheinlich diesen Schritt zu machen, zu sagen, okay, ich brauche einen solchen.

[00:19:01] **Daniel Tyrkas:** Ja, ich hatte auch Vertrauen, weißt du. Ich dachte mir, wenn mein Fluglehrer sagt, du kannst es, dann dachte ich mir ja, warum nicht. Und dann habe ich gesagt, okay, ich prüfe das, kann ich den Reset-Knopf, den Full Stall, fühle ich mich dabei wohl. Ja, ich habe das dann auch über Grund gemacht. Und dann dachte ich, ja, okay, also ich habe das dann auch für mich so. Gut, man muss jetzt dazu sagen, ich hatte natürlich schon Extremsport-Erfahrung. Ich wusste, was Extremsituationen sind, wie man in denen cool bleibt. Ich wusste genau, wie man seinen Körper koordiniert, über Kopf und in Schrauben und Drehungen und wo meine Arme gerade sind. Das hilft natürlich für solche Sportarten dann auch. Und dann hat sich das so entwickelt, dass wir halt gefangen haben und dann Spiralen und Satz und Wing-Overs.

[00:19:47] Satz kamen da gerade auf, sodass man halt quasi Spaß unter dem Schirm hatte. Aber gleichzeitig war schon immer so das Bestreben, ah ja, hast du schon den Pinzgau so von Westendorf aus oder so und wieder zurück. Nein, und wo muss man da lang fliegen und zack. Und so hat sich das ein bisschen entwickelt mit dem Streckenfliegen.

[00:20:08] **Lucian Haas:** Nun bist du ja heute noch in Berlin. Du bist ja heute Wettbewerbsflieger von einer deutschen Nationalmannschaft, machst diese großen Strecken. Gleichzeitig hast du gerade gesagt, okay, von dem Snowboarden her hattest du auch dieses Körpergefühl für Drehungen und Sonstiges. Warum bist du nicht Akroflieger geworden?

[00:20:25] **Daniel Tyrkas:** Ich bin schon in gewisser Hinsicht auch Akropilot, wobei man das heutzutage eher als Freestyle-Pilot bezeichnen würde. Und dann mein nächster Schirm war ein Argon. Und mit dem, mir war da zu dem Zeitpunkt dann wichtig. Dass der Schirm, dass der zum Streckenfliegen taugt, aber dass man halt mit dem auch Satz und Wing-Overs und halt so Manöver fliegen kann, ja. Und Stallen und so. Das hat für mich irgendwie immer zusammengehört auch. Ich fand es aber irgendwie attraktiv auch schon immer Vogel zu spielen, ja. Und Vogel zu sein und sich halt fortbewegen durch die Lüfte. Es gab ja damals keine Akro-Szene oder so. Die Piloten haben halt auch ein paar Akro-Manöver gemacht. Das hat sich ja quasi erst so entwickelt.

[00:21:11] Ja. Und so war das quasi Parallelpfade, sag ich mal. Ich bin mit allen Schirmen immer Manöver geflogen. Und wenn es halt thermisch war und guter Streckenflugtag, bin ich halt auf Strecke gegangen auch. Weil das ist halt, was man so macht mit so einem Gleitschirm, ja. Und dann hat sich herauskristallisiert, ja, ich bin ja gar nicht so schlecht in dem, was ich da tu.

[00:21:35] Und dachte, ja, könnte man ja mal zu einem Wettkampf fahren. Das war in Berchtesgaden. Vor ganz langer Zeit. Ich kann es dir gar nicht mehr sagen. Ich glaube, eine bayerische oder sowas. Dachte ich, jetzt schaue ich mir das mal an mit dieser Wettkampffliegerei. Bin ich vielleicht vier, fünf Jahre geflogen, schätze ich. Damals hatte ich dann

schon den Trango Race.

[00:21:59] Und dann habe ich die Erfahrung gemacht, ich muss mir Urlaub nehmen, um dann tatsächlich, das war eine Katastrophe. Wir hatten da nur Regen. Und ich hatte doch damals ein Zelt. Und ich bin vier Tage im Regen im Zelt gesessen. Hatte mir Urlaub genommen und dachte, super. Und dann haben sie am fünften Tag gesagt, okay, es tut uns leid, es hat keinen Sinn. Es war halt so eine klassische Nordstau-Lage, die nicht weggehen wollte.

[00:22:25] Der Wettkampf ist gecancelt und abgesagt. Und ich so, naja, also, das ist es jetzt auch nicht. Ich wusste, dass man mal einen Sturm aussitzen muss. Aber auch beim Snowboarden ging es manchmal halt nicht, wenn Sturm oder Schneesturm war. Aber halt, das war nicht so kritisch vom Wetter her. Ist ja schon recht anspruchsvoll. Was man braucht zum Gleitschirmfliegen. Und ich hatte, vielleicht muss ich das auch noch erwähnen, nach dem Sommer, also nachdem ich aufgehört habe, habe ich dann beschlossen, mein Studium ist zu Ende, ich gehe jetzt Sommerdefizit nachholen. Weil ich ja Sommerdefizit hatte durch Sommertraining auf den Gletschern. Und bin dann auch drei Monate in Chile gewesen und war in Australien und Neuseeland und habe alles mit Surfbrett und Schirm gemacht.

[00:23:10] Also in Chile nur Schirm. Australien, Neuseeland, Surfbrett und Schirm. So quasi ich reise, aber mein Sportgerät ist immer dabei. Und das ist bis heute so geblieben eigentlich. Ich reise nicht ohne Sportgerät. Und dann sind wir da auch schon diese klassischen 180 Kilometer von Iquique, also von, wie heißt das, Antofagasta da, Hornitos, nach Iquique geflogen. Wollten da einen Rekord aufstellen. Was uns dann auch gelungen ist. Aber das ist eine eigene Story eigentlich an sich, auch ziemlich wild mit dem Airspace. Vielleicht

[00:23:48] **Lucian Haas:** kommen wir zu der Story später nochmal. Ich komme darauf zurück. Das lasse ich mir später. Bevor wir jetzt ganz woanders abschweifen, lass uns nochmal ein bisschen bei dieser Wettbewerbsgeschichte bleiben. Jetzt ist dein erster Wettbewerb sprichwörtlich oder nicht nur sprichwörtlich, sondern real wirklich ins Wasser gefallen, wie du jetzt gerade erzählt hast. Ja. Ich habe auch sowas ähnliches auch schon mal erlebt. Ja. Wo du wirklich sagst, muss ich mir wirklich an so Termine mit Wettbewerben dranhängen, um zu sagen, ich will doch fliegen gehen und dann hockst du irgendwo und es geht dann nicht. Und man sagt, ich bin jetzt hier quasi festgewurzelt. Ja. Wieso bist du dann trotzdem, trotz dieser schlechten Erfahrung, dann wieder dahin gekommen, dass du sagst, mich reizt das trotzdem so. Ich mache solche Wettbewerbsflüge, Wettbewerbsgeschichten und setze mir wirklich diese Termine und richte dann ja auch mein Jahr danach aus, weil du musst wahrscheinlich auch deinen Urlaub danach ausrichten.

[00:24:40] Und so ein bisschen, dass du sagst, ich kann jetzt wirklich, heute fliegst du so PWC-Zirkus und sonstiges mit. Also, dass du wirklich danach sagst, dann nehme ich mir halt diese Wochen frei und muss dann nach Mexiko, nach Argentinien, nach Brasilien oder wo auch immer hinfliegen.

[00:24:53] **Daniel Tyrkas:** Also, es ist so. Ich habe dann, und zu der Zeit kamen ja auch die ersten GPS, so dieses blaue MLR, so auf. Da habe ich auch noch eins

[00:25:05] **Lucian Haas:** in der Schublade. Falls du noch eins brauchst. Ja, danke.

[00:25:09] **Daniel Tyrkas:** Und das war so die Zeit. Und da kam dies mit dem Online XContest auch auf, so wenn ich mich recht erinnere. Plus, Minus, frag mich nicht, ist ja schon lange Zeit her. Und dann dachte ich, ja gut, das ist ja auch eine Art von Wettbewerb. Und Strecken fliegen tue ich gut. Und dann suche ich mir die schönen Tage aus und reiche halt ein paar Strecken ein. Und dann habe ich ja auch eine Art Vergleich mit anderen so, ja. Und dieses bisschen Wettbewerbsfeeling dabei. Ja, und das hat sich dann so entwickelt, dass ich halt plötzlich dann, ich glaube, dreimal oder so, viermal. Naja, ich hatte dann eine Phase, wo ich das dann sehr intensiv betrieben habe und halt mehrfach deutscher Meister war.

[00:25:50] **Lucian Haas:** Ich habe recherchiert. Ja. Und du hast dreimal diese XC-Meisterschaft gewonnen und einmal warst du Zweiter.

[00:25:56] **Daniel Tyrkas:** Ja, genau. Ja, ich habe hier hinter mir ein paar Pokale stehen, aber da sind auch noch welche vom Snowboarden und das ist einfach, ja, ist auch schon eine Weile her. Und das habe ich dann, und da war ich ja quasi so ein bisschen, manche haben gesagt, der deutsche Streckenguru. Ich habe ein paar Dreiecke aufgemacht aus Garmisch, die dann auch meinen Namen plötzlich anscheinend getragen haben. Das Tyrkas-Dreieck. Dreieck, genau. Ja. Und das

war dann so Dreiecksfliegerei, war mein Ding. Am Anfang One-Way, habe festgestellt, One-Way. Ich wollte unbedingt nach Italien zum Comer See fliegen vom Braunegg, was ich auch fast geschafft habe. Aber der Amaloya-Pass musste ich umdrehen und dann musste ich halt lang zurücktrepfen und zwischendrin übernachten und am nächsten Tag dann zurückfliegen, den Rest.

[00:26:42] Da habe ich nicht so, nee, lieber Dreiecke, ja. Dreiecke oder da landet man daheim und es gibt die meisten Punkte. Oder landet zumindest in den... In der Nähe, wo man losgeflogen ist. Weil das ist ja immer der zweite Teil vom Abenteuer, war ja immer dann nach Hause kommen. Nach Hause kommen dann. Ja. Wo ich mich phasenweise auch mehr gefürchtet habe, als in der Luft beim Trennen. Und dann kam,

[00:27:07] da hatte ich auch Swing dann schon als Sponsor und so. Und dann war ich auch irgendwie, da dachte ich, okay, jetzt soll ich zum achten Mal Deutscher Meister werden. Wie lange mache ich das jetzt noch weiter? Ja, ich meine, dann am Speikboden wieder. Das Gleiche. Damals war Speikboden aktueller als Grente. Jetzt könnte ich mir das doch nochmal anschauen. Und das war ziemlich genau vor zehn Jahren. Haben wir gesagt, komm, wir könnten auch zu meiner Frau, habe ich dann gesagt. Du, die fliegt auch. Und wir könnten noch einen Fliegerurlaub machen. Statt mal einem Kite-Urlaub machen wir jetzt mal einen Fliegerurlaub. Und sind nach Valle de Bravo nach Mexiko. Und da bin ich dann den ersten Wettkampf geflogen. So mit, weißt du, plötzlich bin ich nicht allein der Lonesome Eagle. Sondern halt mit 100, 150 Piloten.

[00:27:52] Und es gibt einen vorgegebenen Task. Und den musst du abfliegen, den Wendepunkt. Kannst nicht sagen, ach, das mache ich jetzt länger oder kürzer. Und das habe ich festgestellt, das macht richtig Spaß, ja, mit denen. Coole Community, racen. Und ich war auch nicht so schlecht. Ich glaube, ich bin da in die Top Ten geflogen. Und dann dachte ich, okay, das ist ja voll geil. Macht richtig Spaß. Und gleichzeitig, dann kamen auch die Kinder. Und dann wurde das schwierig mit der Flexibilität. Weil es wird ja schon bewertet beim Online XContest, wie flexibel bist du von der Arbeit her. Kannst du die guten Tage ausrücken, die Big Days? Kannst du da hinfahren? Bist du willens, da hinzufahren? Wo auch immer die großen Strecken geflogen werden.

[00:28:38] Da dachte ich, ja gut, das ist wenigstens gut planbar. Die Termine sind fix. Das kann man planen. Das ist leichter zu vereinbaren mit Familie und Beruf. Warum probiere ich das nicht mal? Ja, und zehn Jahre später oder ein paar Jahre später, jetzt sind wir zehn Jahre später, Nationalmannschaft und Weltcups und Weltmeisterschaften und aktuell 14. Weltrangliste.

[00:29:05] **Lucian Haas:** Jetzt hast du gesagt, okay, diese XC-Flieger, die müssen, die Wertungslisten orientieren sich ja auch ein bisschen danach, wer die Zeit hat und wer sich Zeit nehmen kann und sowas. Wenn du jetzt aber so einen internationalen Wettbewerbszirkus mitfliegst und PWC fliegst und sowas, sortiert sich das ja vielleicht auch ein bisschen danach, wer kann sich das überhaupt leisten? Man fliegt immer weit weg, also meistens irgendwo international und dann auch so letzten Endes auch immer viel Urlaub haben, weil so ein PWC dauert immer mindestens eine Woche. Und mit Anreise und sonstigen, da bist du ja wahrscheinlich allein für einen Wettbewerbszirkus mindestens vier Wochen im Jahr, wenn nicht mehr, unterwegs.

[00:29:43] **Daniel Tyrkas:** Ja, also ich habe das dann so gemacht, gerade als die Kinder klein waren, habe ich mal vier, fünf Jahre keine PVCs gehabt. Und bin nirgendwo hingefahren. Ich habe halt hier die deutsche Liga-Wettbewerbe in der Gegend, wo es halt nicht so aufwendig war. Die dauern ja auch nicht so lange, die sind ja nicht eine ganze Woche oder gar zwei, wie die FAI-1-Bewerbe, also Europa - und Weltmeisterschaften oder Superfinal, ist dann zehn Tage. Und habe das halt ein bisschen runtergeschraubt. Aber man kann ja trotzdem auch auf, sage ich mal, den German Open oder sonst wo auch ganz gute Punkte sammeln. Manchmal oder Pre-PVCs. Manchmal sogar bessere, als wenn du jetzt auf einen extrem hochqualifizierten, hochbesetzten Weltcup gehst. Da in die Top Ten fliegen ist schon sehr, sehr schwer.

[00:30:29] Da ist es leichter, vielleicht in die Top Five in so einem, sage ich mal, europäischen oder Alpencup oder solchen Wettbewerben zu fliegen.

[00:30:36] **Lucian Haas:** Suchst du denn Wettbewerbe danach aus, wie viele Punkte du am Ende dafür vielleicht für die Weltrangliste sammeln kannst?

[00:30:42] **Daniel Tyrkas:** Inzwischen ja. Weil, wenn du Hunderter, Zweihundertster bist in der Weltrangliste, Dreihundertster, dann kannst du natürlich Punkte sammeln auch auf nicht so hochkarätig besetzten Wettbewerben. Ich meine, es ist ja so, mindestens drei Tasks und eine gewisse Mindestanzahl an Piloten. Und je besser die Piloten in der Weltrangliste sind, desto mehr Punkte gibt der Wettbewerb. Für den Sieger und entsprechend halt für die anderen Plätze. Jetzt habe ich halt vier, in die Weltrangliste zählen vier Ergebnisse. Und jetzt habe ich halt vier Top Ten Ergebnisse auf hochkarätig. So auch wie die Trofeo. Ist ja auch quasi wie ein Weltcup oder sogar manchmal wie ein Superfinal besetzt.

[00:31:27] Und deswegen habe ich aktuell jetzt so die letzten zwei, drei Jahre, wo ich eben in den Top 20 der Welt bin,

[00:31:36] suche ich mir das schon ein bisschen aus. So, jetzt sind die Kinder ein bisschen größer. Meine Frau ist tolerant. Danke dafür. Und verständnisvoll. So, dass ich halt sagen kann. Okay. Ich mache vielleicht einen PWC ein bisschen weiter weg, aber dann da, wo man fix fliegen kann. Weißt du, so wie Kolumbien, Mexiko, Brasilien oder auch Mazedonien. Gehört für mich zu den Top Destinationen, was Flughausbeute angeht.

[00:32:04] **Lucian Haas:** Weil das Wetter da stabil genug ist zu bestimmten Zeiten.

[00:32:07] **Daniel Tyrkas:** Genau. Und den Rest mache ich halt hier. Und es ist ein bisschen gut Glück. Und zum Glück habe ich auch ein Arrangement mit meinem Chef, dass, wenn es halt regnet, klappe ich meinen Computer auf. Und dann ist halt mein Homeoffice in Dientes oder mein Homeoffice ist auf irgendeinem Campingplatz in Tolmin oder so. Und dann, wenn es regnet, arbeite ich halt und verliere so keinen Urlaub.

[00:32:28] **Lucian Haas:** Das ist natürlich auch eine gute Regelung. Was ist, ich muss ehrlich sagen, also ich bin nicht so der Ranking-orientierte Sportler oder sowas. Mir macht das Fliegen unheimlich viel Spaß, aber den Teil habe ich nicht so. Deswegen, was ist für einen wie dich interessant für eine Weltrangliste zu fliegen? Um da irgendwie zu sagen, oh, ich bin jetzt 15. oder 19. und ah, ich habe mich verbessert auf 14. Was gibt dir das?

[00:32:54] **Daniel Tyrkas:** Es ist eigentlich der Nebeneffekt, muss ich sagen, der Resultate für mich jetzt. Mir macht es einfach mega Spaß zu racen mit meinen Freunden. Es ist wie eine Familie. Und wenn du da eine Weile drin bist in dem Zirkus, dann kennst du halt die Spanier und die Slowenen und die Kolumbianer. Und ich kann ja auch ein paar Sprachen und dann kann ich meine Sprachen hier anwenden und da. Und dann rede ich Tschechisch mit den Tschechen und Spanisch mit den Spanischsprechenden und Englisch mit den anderen. Und die Franzosen ein bisschen Französisch und naja, Deutsch gibt es halt auch noch. Mir gefällt dieses, diese Community. Wir sind alle, wie Fliegen, betreutes Fliegen mit Freunden, kannst du sagen.

[00:33:40] Auf einem extrem hohen Niveau. Und dieses Spiel, was wir spielen. Ist ja schon ein sehr komplexes, anspruchsvolles Spiel. Was das Taktieren angeht, die Linienwahl, effizientes Fliegen. Was machen die anderen? Wenn man viele nicht mal, also Gleitschirmflieger-Verstehendes, aber auch andere, die mich fragen. Ja, was machst du denn da eigentlich? Sag ich immer, schau, es ist wie ein Segelwettbewerb. Erstens geht es ums Positionieren vorm Start. Und dann ist es so wie dreidimensionales Schach mit den Elementen der Natur. Und 100 anderen.

[00:34:18] Und das finde ich mega. Das macht Spaß. Das ist spannend.

[00:34:25] Und man lernt auch schnell und effizient fliegen. Und ich meine, ich bin ja nach wie vor Streckenflieger. Und ich mache auch mal den Lonesome Eagle. Nur ist es jetzt vielleicht weniger die größte Strecke. Sondern wie schnell, mit welchem Schnitt schaffe ich das 200er oder 250er Dreieck fliegen und auch wieder daheim sein.

[00:34:43] Und irgendwie diesen Drang nach. Nach weiterer Optimierung und Verbesserung der Effizienz. Und schöneres Fliegen und ein besserer Vogel sein und so. Das treibt mich eigentlich an. Und da, wahrscheinlich auch, weil ich Ingenieur bin. Und da will man halt auch alles ein bisschen verbessern und optimieren. Und selber besser werden. Mir macht es einfach Spaß, besser zu werden.

[00:35:07] **Lucian Haas:** Nun gibt es ja in diesem Wettbewerbszirkus die unterschiedlichsten Pilotentypen. Also auch von dem Stil, wie die fliegen. Es gibt dann welche, die immer Highspeed vorneweg racen. Und sagen, okay, wenn ich Glück habe, komme ich durch. Dann bin ich wirklich der King des Tasks. Auch wenn die dann meistens letzten Endes in der Endrangliste gar nicht so weit vorne stehen. Weil sie deswegen auch häufig unten stehen. Dann gibt es die anderen, die immer ganz sicher hintenher so alles kontrollieren. Drüber schweben und gucken. Und sich dann versuchen, die

beste Linie am Ende dann zurechtzulegen. Und gewinnen vielleicht was nie in Tasks stehen. Aber dann trotzdem am Ende in der Endrangliste von den Punkten her dann doch noch relativ weit vorne. Was bist du für so ein Fliegertyp in dem ganzen Schwarm, der da unterwegs ist?

[00:35:48] **Daniel Tyrkas:** Also am Anfang war ich auch so der, der lieber voran pusht und meint, ich bin Streckenflieger. Ich habe auch Erfahrung und ich mache jetzt was anderes.

[00:36:01] Aber die Schwarmintelligenz ist nicht zu unterschätzen. Von so einem Lead-Gaggle von der ersten Gruppe von Top-Piloten. Und deswegen ist eigentlich schon das Mantra eher stay with the group. Und vor allem wann? Also und wie? Und am Anfang? Oder wann attackierst du? Und eigentlich können die besten Piloten das Spiel am besten, weil sie am besten einschätzen können, wann ist es Zeit für Control und etwas Zurückhaltung. Und wann ist es Zeit für Attacke. Und diese Balance zu finden zwischen Control und Attack. Und natürlich musst du halt ein Top-Top-Top-Pilot sein. Und ultra gut steigen.

[00:36:47] Eigentlich wird es im Steigen gewonnen hauptsächlich. Und in Linien und Effizienten fliegen. Weil Vollgas fliegen wir bei guten Bedingungen alle. Auf dem hohen Niveau. Und dann auch mit diesen richtig guten Piloten. Und dann kurbelt man eng und man arbeitet zusammen und man fächert auf und so. Und das macht dann schon Spaß einfach. Ich würde sagen, ich möchte der Pilot sein, der das Ideal, je nach Bedingungen, hat. Oh, es schattet ab. Ich muss ein bisschen. Oh, ich habe etwas entdeckt, was die anderen nicht sehen. Das ist viel Beobachtung. Observation, wie der Russ Ogden sagt. Das Spiel. Wer macht wo was? Einer sticht weg. Ja, warum macht der das jetzt? Hat der irgendwas gesehen, was ich nicht gesehen habe? Was mache ich, wenn ich jetzt der Oberste und Höchste bin von der Lead Group?

[00:37:32] Wie viel Task ist noch zu fliegen? Wann breiter ich weg und wann?

[00:37:38] Wie gesagt, es ist ein sehr komplexes, aber auch hochinteressantes und sehr spannendes Spiel. Es ist mehr ein Mindgame eigentlich.

[00:37:47] **Lucian Haas:** Bist du dann eher der Kopfflieger als der Bauchflieger?

[00:37:50] **Daniel Tyrkas:** Boah, weiß ich nicht.

[00:37:54] Bauchfliegen ist ja Intuition und Intuition kommt durch Erfahrung und Wissen.

[00:38:00] So, je mehr Erfahrung und ja mehr Wissen, desto mehr Bauchgefühl hast du vielleicht. Aber das kommt ja ursprünglich auch vom Kopf her von analytischem Denken, was sich dann verfestigt in ein Bauchgefühl. So würde ich das vielleicht beschreiben wollen. Weiß nicht, in welche Kategorie ich falle. Irgendwas dazwischen wahrscheinlich ist auch so das Optimum.

[00:38:25] **Lucian Haas:** Wie wird man, wenn du so, sagen wir mal den wichtigsten Tipp, dem du jemandem geben könntest, wie wird man ein guter Wettbewerbspilot auf sehr hohem Niveau? Was ist für dich da der wichtigste Skill?

[00:38:38] **Daniel Tyrkas:** Schirm der Herrschaft, um mal damit anzufangen. Dein Handwerk musst du können. Ja? Du musst den Schirm, mit dem du fliegst, dich wohlfühlen, den ausreizen können, stallen, Flybacks können, sodass du halt deine Reset-Knöpfe hast und Pitch Control hast. Letztendlich ist ja Fliegen nichts anderes als permanente Pitch Control und den Anstellwinkel im korrekten Bereich zu halten. Das ist mal so die Basis, dass du Kapazität hast im Gehirn, um dich um den Rest zu kümmern. Taktik, Linie. Was machen die anderen?

[00:39:17] Beobachten und so die Parameter alle verarbeiten, sage ich mal. Du musst ja sehr viele Parameter die ganze Zeit verarbeiten und darauf basierend ja auch sehr schnelle Entscheidungen treffen. Also gerade auf dem höchsten Niveau geht es ja um Sekundenentscheidungen. Wiege ich links oder wiege ich rechts ab? Kann sein, damit bombst du out oder nicht. Jetzt hatten wir gerade in Kolumbien so einen Fall. Ich dachte, ich fliege mit Honorar, das ist eine safe Bank, aber ich hätte lieber mit Baptist fliegen sollen. Weil der hat es ins Ziel geschafft und wir nicht. Da standen wir halt kurz im Kilometer. War halt sehr knapp kalkuliert auch alles.

[00:39:53] Also, Schirmbeherrschung. Egal welche Kategorie. Ist gut. Und dann, denke ich, macht es Sinn und das würde ich auch jedem Piloten empfehlen, auch einfach mal zum Spaß. Inzwischen gibt es ja sehr viele Einsteigerwettbewerbe von irgendwelchen Ozone Open oder BGD Weightless oder you name it und Newcomer

Challenge und Junior League oder whatever. Einfach sich das mal anzuschauen, weil man lernt von guten Piloten und man hat einen schnelleren Progress. Das ist wie gesagt, du hast eine Rückholung und alles mögliche und oft auch dann Tasks wie Briefing, Debriefing und ja, man lernt da einfach besser fliegen, schneller und schneller fliegen auf so einem Wettbewerb. Auch durch den Austausch mit den anderen Piloten und dann einfach mal machen.

[00:40:39] Natürlich sollte man auch ein bisschen Streckenflug Erfahrung haben. Und der Rest ist schon dann auch. Ja,

[00:40:48] man muss halt Zeit investieren, um Erfahrung zu sammeln, um dann ein guter Wettbewerbspilot zu werden, denke ich.

[00:40:52] **Lucian Haas:** Du hast jetzt gerade die Schirmbeherrschung an erste Stelle gestellt. Wie häufig ist dir trotz Schirmbeherrschung schon mal passiert, dass die Kiste wirklich abgegangen ist?

[00:41:03] **Daniel Tyrkas:** Selten.

[00:41:05] Sehr selten.

[00:41:08] Natürlich, also vor allem in der Anfangszeit. Ich bin ja auch viele Prototypen geflogen.

[00:41:16] Also die Zweileiner, die wir jetzt haben. Das ist, ich will jetzt nicht sagen Kindergeburtstag, aber im Vergleich zu manchen Dreileiner-Wettkampf-Protos schon sehr entspannend. Und natürlich hatte ich auch ein paar Close Calls, würde ich mal sagen. Aber ich habe jetzt in fast 3000 Stunden und 25 Jahren Fliegen, da bin ich auch ein bisschen stolz drauf, noch nie die Rettung gebraucht. Obwohl ich schon auch immer mein Limit gepusht habe. Aber man muss halt sein Limit pushen, aber langsam. Nicht übertreiben.

[00:41:48] **Lucian Haas:** Verletzt hast du dich auch nie? Nee.

[00:41:49] **Daniel Tyrkas:** Ja, also einmal habe ich mir einen Knöchel verstaucht, als ich über den Landeplatz gerannt bin.

[00:41:56] Schon gelandet, weißt du, mit Schirm oben bin ich in ein Loch getreten. Und einmal habe ich es beim Sohren in Australien ein bisschen übertrieben und habe einen Klapper gekriegt, bodennah. Und das hat zu ein paar Prellungen geführt. Aber jetzt keine Verletzungen, die mich ins Krankenhaus gebracht hätte oder wo ich länger daran laboriert hätte. Da war Snowboardfahren schon schlimmer. Oder Motorradfahren.

[00:42:18] **Lucian Haas:** Fliegst du denn dann? Würdest du sagen, im Vergleich auch mit anderen Wettbewerbspiloten besonders sicherheitsbewusst?

[00:42:25] **Daniel Tyrkas:** Mir ist es wichtig, sicherheitsbewusst unterwegs zu sein, sagen wir es mal so. Es gibt sicher Wettbewerbspiloten, die bereit sind, ein bisschen mehr Risiko einzugehen. Aber was ist Risiko? Risiko hängt immer davon ab, wofür bist du trainiert. Und dadurch minimierst du dein Risiko. Deswegen ist es wichtig, auch was ich sagte, diese Manöver zu trainieren. Und ich tue. Ich habe hunderte von Full Stalls gemacht. Oder Dynamic Stall, to Dynamic Stall. Schön auf Achse. Weißt du, ich weiß, was ich brauche, wo ich mich weiterentwickeln möchte und was ich auch weiterhin den Skill, das Skillset, was ich brauche, um safe unterwegs zu sein. Dazu gehört auch das Wetter natürlich. Und wo kommt der Wind her? Und bin ich im Lee? Und wie stark ist das Lee?

[00:43:09] Und kann ich das handhaben? Und wie viel Bodenabstand habe ich? Ja. Aber ich bin nicht bereit für keinen Punkt. Der Welt mein Leben zu riskieren oder eine Verletzung. Weil man sich da auch ein bisschen an der Nase fassen muss, wenn man dann so im Wettkampf-Mode ist. Oh, Achtung. Ja. Hier. Jetzt ist es kritisch. Jetzt musst du wirklich mit allen Sinnen dabei sein. Und dann hast du vielleicht mal eine Phase, wo du nah am Fels bist, mit wo die Thermik gerade losgeht. Mit vielen anderen Piloten. Das ist dann natürlich schon stressvoll. Da muss man dann wirklich 100 Prozent dabei sein, um das Risiko zu minimieren. Gegebenenfalls fliege ich dann aber auch weg und suche mir was anderes.

[00:43:52] **Lucian Haas:** Gehst du denn mit deinen Wettbewerbsschirmen dann regelmäßig auch zu Sicherheitstrainings übers Wasser? Oder sagst du, nee, das baue ich quasi als Trainingsprogramm in meine normalen Flüge ein und ich ziehe halt irgendwo mal immer mal wieder ins Full Stall, um das Gefühl zu behalten?

[00:44:07] **Daniel Tyrkas:** Die Full Stalls ziehe ich hauptsächlich im Winter mit meinem Freestyle-Schirm. Also mit unserer thermiklosen Zeit. Weil die Skills sind ja die gleichen. Natürlich habe ich auch schon meinen Endstand. Ich bin so gestallt. Ich weiß genau, wo er abreißt. Und ich weiß, manchmal reiße ich ihn auch absichtlich und zum Spaß. Mehr einseitig vielleicht negativ. Auch das Negativ-Ziehen ist ja quasi auch super für Verhängerlösen. Besser eigentlich noch als stallen. Stabil-Leine kannst vergessen. Das macht überhaupt keinen Sinn, die da einzuholen wie eine Angel. Und sowas übe ich schon, ja. Aber ich bin auch so. Ich tendiere dazu. Mein Wettbewerbsschirm zu schonen. Und ich meine, es macht zwar mega Spaß, Loopings mit denen zu fliegen, weil die so viel Energie haben und lange Leinen.

[00:44:56] Aber es belastet halt die Struktur vom Schirm. Und deswegen verkneife ich es mir ein bisschen und packe dann lieber das Anti-G aus, wenn es nötig ist. Wenn man zu hoch im Ziel ist, was man eigentlich nicht sein sollte. Weil damit hat man ja Zeit verloren.

[00:45:10] **Lucian Haas:** Klar. Daniel, lass uns mal einen kleinen Themenwechsel machen. Du arbeitest heute in der Industrie. Und da verkaufst, soviel ich gelesen habe, ich sage mal, verkaufst biobasierte Chemiestoffe für die Autoindustrie. Vereinfacht gesagt. Du hast aber auch zwischenzeitlich mal drei Jahre für einen Gleitschirmhersteller gearbeitet. Das war 2011. Bis 2014 warst du bei Swing. Und dort Verkaufsleiter. Was hat dich an dieser Aufgabe gereizt? Du hast auch vorher schon in der Industrie gearbeitet. Aber was war, dass du sagst, ich wechsele jetzt mal wirklich das Feld. Und versuche mich in der Gleitschirmbranche.

[00:45:51] **Daniel Tyrkas:** Eigentlich war der Günther, also der Geschäftsführer von Swing und mein damaliger Sponsor, so ein bisschen die treibende Kraft dahinter. Und hat gemeint, ja, wir bräuchten so einen wie dich und so. Und du bringst da Vertriebs- und Marketingerfahrung aus der Industrie. Und willst du nicht zu uns kommen? Und das ging dann so ein bisschen hin und her. Und ich so, ich weiß nicht.

[00:46:13] Und in der Industrie kann man natürlich schon besser Geld verdienen. Und da war ich noch so auf dem Trip. Ich mache jetzt eine weitere Industriekarriere. Aber dann habe ich gedacht, okay, warum nicht. Ich habe die Möglichkeit, meine größte Leidenschaft zum Beruf zu machen.

[00:46:30] Und ich habe jetzt die Chance dazu. Das wäre in fünf Jahren, vielleicht bereue ich es, dass ich es nicht versucht habe. Und ich finde, man muss auch mal mutig sein im Leben. Und dann habe ich gesagt, okay. Und zu dem Zeitpunkt wurde, damals habe ich für GE Plastics gearbeitet. Das ist auch von Saabik. Saudi ist übernommen. Und es war so eh so ein bisschen, ich war nicht mehr so 100 Prozent. Ich hatte eh schon so ein bisschen an einen Wechsel gedacht. Und dann dachte ich, okay, warum versuchen wir das nicht.

[00:46:58] Und habe mich dann geeinigt mit dem Günther. Okay, Vertrieb, Marketing, aber auch Wettkampfschirme und Wettkampfantwicklung. Ich habe gesagt, okay, für mich macht das Sinn. Ich komme, wenn ich mehr fliegen kann als bisher. Und

[00:47:09] **Lucian Haas:** ist der Plan aufgegangen?

[00:47:12] **Daniel Tyrkas:** Ganz gut. Zu der Zeit hatten wir den Core 1, Core 2. Und ich war da auch in die Entwicklung involviert und konnte mich auch als Ingenieur einbringen. Und auch gerade das Gurtzeug, das Swing Connect Race. Ich wollte halt ein Gurtzeug, was richtig gut funktioniert. Und habe da viel optimiert und eingebracht mich. Und das war dann auch richtig erfolgreich, das Gurtzeug. Und das hat schon Spaß gemacht. Und hatte die Möglichkeit, mit den Prototypen zu fliegen und Fotoshootings zu machen. Und dadurch fliegt man ja automatisch dann auch mehr, auch wenn es Arbeit ist quasi, Fotoshootings etc. Und das hat schon Spaß gemacht. Das war eine gute Zeit. Ich bereue auch nicht, dass ich das gemacht habe. Und da konnte ich dann auch die Wettbewerbsfliegerei wieder ein bisschen forcieren. Weil es ja quasi auch Teil vom Marketingjob war.

[00:47:59] Das Wettbewerbsmaterial, das wir so am Start hatten, zu promoten und zu forcieren. Und das war eine gute Zeit. Aber wir haben auch absichtlich quasi beiderseits gesagt, okay, drei Jahre, machen wir drei Jahre. Und dann schauen wir mal. Auch so, ich wollte mir die Hintertür offen lassen, dass ich auch wieder zurück kann. Drei Jahre dachte ich, kann man verkaufen, auch im Lebenslauf. Und so war das eine gute Zeit. Eigentlich, muss ich sagen. Ich bin auch dem Günther dankbar.

[00:48:29] **Lucian Haas:** Aber nach den drei Jahren hast du gesagt, nee, das reicht jetzt an Erfahrung in dem Bereich. Oder warum bist du wirklich zurückgegangen in die Industrie?

[00:48:39] **Daniel Tyrkas:** In der Zeit sind auch meine beiden Kinder geboren.

[00:48:43] Als ich angefangen habe. Deswegen war meine Frau hochschwanger mit meinem Sohn. Und dann kam meine Tochter noch. Nach zwei Jahren später. Das war viel genau in diese Zeit. Und dann habe ich gesagt, ja, wie geht es weiter? Ich habe mir auch angedacht, dass ich mich vielleicht mitbeteilige und so. Oder auch nicht.

[00:49:04] Damals war auch, jetzt ist ja auch wieder aktuell die Ukraine-Krise. Und wir hatten da die Produktion. Es war alles insgesamt keine so einfache Situation. Rein geschäftlich betrachtet. Und auch für mich dachte ich, vielleicht sollten wir jetzt auch mal Elternzeit machen. Und jetzt ist eigentlich der richtige Zeitpunkt. Und Abstand gewinnen. Und sehen, auch beiderseits, in welche Richtung und wie soll es weitergehen. Und dann bin ich drei Jahre da. Ich habe gesagt, okay, jetzt ist Herbst. Der Vertrag ist vorbei. Jetzt ist ein guter Zeitpunkt. Jetzt ist die Zeit ruhig in der Branche. Ich würde gerne Elternzeit machen. Und dann sind wir mit meiner Frau, haben wir geschaut, wo ist der beste Wind. Von Oktober bis Januar global.

[00:49:52] Und dann wollten wir nochmal eine Reise machen. Und sind dann nach Westaustralien. Mit Sack und Pack. Mit Kits und Kites war das Motto quasi.

[00:50:01] **Lucian Haas:** Für vier Monate dann?

[00:50:02] **Daniel Tyrkas:** Ja, drei. Weil das war das Maximalvisum, was wir bekommen haben. Und dann waren wir so von Oktober bis Januar, waren wir dann in Westaustralien. Da hat sich das so ein bisschen ergeben. Da hat mich dann ein Headhunter angerufen und hat mir da den Job offeriert, mit dem ich angefangen habe. Und das hat sich dann so ein bisschen entwickelt. Und es hat aber sich hingezogen und hat lange gedauert. Und ich war ja dann quasi offiziell arbeitslos.

[00:50:31] Und dann bin ich wiedergekommen. Da haben wir auch ein Gespräch geführt mit dem Günther und hin und her. Und dann habe ich gedacht, okay, das lassen wir jetzt. Und ich kann halt mit meinem Skillset als Ingenieur in der Industrie, kann ich meine Familie halt schlichtweg auch besser ernähren. Habe ich bessere Möglichkeiten. Und so hat sich das quasi ergeben, dass ich jetzt wieder in der Industrie bin und in der Automobilindustrie.

[00:50:58] **Lucian Haas:** Nun hast du diese drei Jahre in diese Gleitschirmbranche hineingeguckt. Wahrscheinlich viel gesehen, wie das da so funktioniert. Hast allerdings dann auch diese Management-Erfahrungen und sonstigen aus dieser, ich sag mal, großen Industrie. Wie ist das, wenn man so von außen mit dieser Großindustrie-Erfahrung und den Abläufen und Qualitätsmaßstäben und sonstigen, die da herrschen, wenn man da so auf so eine kleine Gleitschirmbranche drauf schaut? Wie siehst du die?

[00:51:29] **Daniel Tyrkas:** Also ich glaube, dass die großen Hersteller, und ich habe jetzt nicht den Einblick in alle, aber jetzt muss ich davon zwingen, da ist schon ein sehr großer Anspruch, professionell zu arbeiten, hochqualitative Produkte zu haben und wirklich auch die Qualität, Qualität muss ja passen, Sicherheit spielt einen großen Faktor. Da ist schon ein sehr hoher Anspruch da an, würde ich sagen, Professionalität. Wie es halt in einer richtigen Firma ist. Und es ist halt auch ein sehr komplexes Umfeld, weil du ja auch da

[00:52:03] verkaufst und produzierst global, kaufst global ein. Das ist schon keine leichte Aufgabe, das ordentlich zu managen und zu vermitteln und dass du auch die richtigen Produkte hast. Allerdings

[00:52:18] Richtung Kunde, damit meine ich die,

[00:52:24] du hast ja dann ein sehr komplexes B2B, also Business-to-Business Verhältnis mit den Flugschulen und Importeuren und allem, aber du machst ja auch viel B2C, Business-to-Consumer-Marketing, weil du musst ja den Piloten ansprechen. Das ist schon ein sehr komplexes Umfeld eigentlich, wenn man es nimmt. Aber es ist auch ein sehr hart umkämpfter Verdrängungsmarkt. Eigentlich gibt es zu viele Hersteller und zu leicht ist es, Hersteller zu werden, auch viele kleine. Und das ist schon hart umkämpft. Und ich will es jetzt nicht generalisieren, aber manche Flugschulen, das ist eine Katastrophe, also deine Kunden, die machen das halt aus Hobby und Leidenschaft oder weil sie nichts

anderes gelernt haben oder wie auch immer die Flugschulen entstanden sind.

[00:53:10] Da gibt es auch ein sehr breites Spektrum, muss ich auch sagen, von sehr professionell zu sehr Hemdsärmelig und was, wir haben eine Abmachung getroffen, oh was? Sowas habe ich nicht gekannt kundenseitig. Es wird auch mit harten Bandagen gekämpft in der Automobilindustrie, auch auf Kundenseite. Es ist schon eine toughere Industrie, aber da war es dann schon auch teilweise ein recht hohes Level an Unprofessionalität und wenig Verlässlichkeit. Plus sehr volatil. Du hattest auch sehr viele Einflussfaktoren, die du gar nicht so richtig managen konntest. Das Wetter ist ewig schlecht, da kauft natürlich keiner einen Schirm. Oder noch schlimmer,

[00:53:52] diese Foren sind eine Katastrophe. Ich habe mich da immer ferngehalten, dann musste ich kurz da mitmachen und jetzt halte ich mich wieder kategorisch fern, weil da wird nur Nonsense verbreitet und dann hast du vielleicht eigentlich einen guten Schirm, aber dann gibt es damit einen Unfall, dann wird es gleich, natürlich ist der Schirm schuld und nie der Pilot, aber die Sicherheit hängt immer unterm Schirm Entscheidung, welche ich treffe, etc. und bumm, verkaufst du nichts mehr. Aber du hast es überhaupt nicht unter Kontrolle. Schon recht herausfordernd würde ich sagen, diese Branche insgesamt.

[00:54:24] **Lucian Haas:** Vor allem, weil du auch sagst, weil du so viel, auch so nah an dem Endkunden letzten Endes bist. Als Hersteller.

[00:54:32] **Daniel Tyrkas:** Und der Endkunde halt, aber leider muss man sagen, der Großteil einfach schlichtweg keine Ahnung hat, von was er redet. Da wird mit Halbwissen geschaut und es ist nicht fundiert und da kommst du ja nicht dagegen an.

[00:54:49] **Lucian Haas:** Wie fühlt man sich, wenn du, ich meine, du hast damals auch Marketing gemacht, gerade wenn du sowas feststellst, dass du sagst, hey, ich muss Sachen an jemand verkaufen, der eigentlich von dem, was er kauft, keine Ahnung hat.

[00:55:02] **Daniel Tyrkas:** Ich meine, das müssen ja auch letztendlich die Vertriebspartner diese Ahnung schaffen. Manche sind aber auch sehr opportunistisch und können oder müssen halt, schauen sie halt auf den Geldbeutel auch. Das ist, wie gesagt, es ist nicht einfach. Und ich will das jetzt auch nicht generalisieren. Da gibt es ein sehr großes Spektrum, auch bei den Piloten, wie wir wissen. Manche, die sich wirklich bemühen und auskennen und sich anlernen. Ich meine, das ist ja sehr viel Wissen, was man auch braucht als guter Pilot. Und ich fände auch hier, kann ich mal ein Kompliment dir aussprechen, sowohl dein Blog als auch dein Podcast. Das ist doch fundiert. Man merkt, dass du Wissenschaftsjournalist bist und da das fundiert hinterfragst und das ist eine gute Informationsquelle, denke ich.

[00:55:48] Fundiert, faktenbasiert, unemotional, was man für so eine Diskussion eigentlich bräuchte.

[00:55:58] **Lucian Haas:** Ja, dankeschön.

[00:55:59] **Daniel Tyrkas:** Wissen. Wir müssen alle bessere Ausbildung haben, mehr Wissen, mehr uns engagieren. Gleitschirmfliegen mag ein Sport wie jeder andere sein, aber eigentlich ist es nicht. Weil du musst schon viel wissen.

[00:56:11] **Lucian Haas:** Ist es aus deiner Sicht vielleicht zu einfach, Gleitschirm zu fliegen oder das zu lernen und bis zu dem Punkt zu kommen, zu sagen, jetzt darfst du frei fliegen?

[00:56:19] **Daniel Tyrkas:** Ich finde es gut, dass es einfach ist. Das ist ja auch das Schöne daran. Allerdings

[00:56:25] das Bewusstsein,

[00:56:28] dass es einfach ist zu fliegen und das kann ja auch jeder und ich meine, wenn die Bedingungen passend sind, morgens, abends, Abgleiter, keine thermische Luft, kein Wind, keine Gefahr eigentlich. Ja? Aber wenn jetzt Leute, die keine Ahnung haben und auch kein Bewusstsein meinen, sie müssen jetzt in harte Thermik an einem starken Tag fliegen auch noch ins Lee, weil sie es vielleicht gar nicht wissen, haben keine Skills am Schirm. Das Skillset passt nicht zu den Bedingungen, die aber unsichtbar sind, die man nur durch Wissen quasi indirekt ableiten kann. Ja, dann wird es schon kritisch natürlich oft. Ja? Und das wenn ich das mit dem mit Surfen vergleiche, wenn die Wellen monstergroß sind und ich habe die Skills nicht, ja dann sehe ich, die Wellen sind monstergroß und nur Deppen wagen sich dann da rein und wenn, dann schaffen sie es gar nicht weit, weil das Meer sie sofort wieder ausspuckt.

[00:57:29] Beim Fliegen siehst du nicht, wie groß die Wellen jetzt im übertragenen Sinne sind, wie anspruchsvoll die Bedingungen sind. Davon musst du dich halt auskennen mit Wetter. Und du musst eine realistische Selbsteinschätzung haben, was ist mein Skillset? Habe ich meinen Schirm so unter Kontrolle, dass ich Vollgas klapper, Flybacks, negativ 180 Grad drehen, das sind so für mich die Basic Manöver, die jeder können sollte. Ich würde auch ein Sicherheitstraining verpflichtend machen als Teil der Ausbildung, modular. Es gibt eine Grundausbildung, es gibt eine Streckenausbildung, es gibt Sicherheitstraining oder halt Flugfähigkeitstraining vielleicht, so auch wie es in der professionellen Luftfahrt ja auch Module gibt, die man dann macht oder beim Tauchen mehr Module, bessere Ausbildung, auch für ein besseres Bewusstsein,

[00:58:21] Was die Leute einfach

[00:58:26] auf ein höheres Pilotenlevel bringt. Und das braucht allerdings Zeit natürlich, die ich investieren muss. Und wenn ich die nicht habe, dann muss ich aber auch für mich akzeptieren, dass ich halt nicht bei jedem Wetter und allen Bedingungen, wo andere dann die tollsten Flüge und Erlebnisse haben, fliegen gehe.

[00:58:44] **Lucian Haas:** Ich hatte eine Podcast-Folge mal mit einem Tauchlehrer, der auch Tauchlehrer-Ausbilder ist und der dann auch mal so ein bisschen die Ausbildung von Gleitschirmfliegern und Tauchern verglichen hat und da auch mal so beschrieben hat, wie Taucher eigentlich mit diesen viel enger getakteten beziehungsweise viel kleineren Lernpaketen, die man da hat und wo man einen Schein macht und noch einen kleinen und damit so langsam sich ausbaut. Beim Gleitschirmfliegen wäre es so wie, du machst eine Soaring-Ausbildung, dann machst du eine Thermik-Ausbildung, dann machst du eine vielleicht Freestyle-Komponente dazu und sonstiges, dass man da den Ausbildungscharakter noch viel mehr hervorhebt, um dann eben zu sagen, ja, das ist ein Gleitschirmfliegen ist einfach ein ständiges Lernen und das sollte man auch entsprechend kommunizieren, dass das vielleicht in den

[00:59:29] Köpfen da drin ist.

[00:59:32] **Daniel Tyrkas:** Ja, ich fand die Ansätze gut. Ich weiß, ich kann mich erinnern an den Podcast, auf den du jetzt gerade, auf den du dich beziehst. Ja, sehe ich ähnlich. Ich habe da oft genickt und dachte, ja, das macht Sinn, was er sagt.

[00:59:46] **Lucian Haas:** Vom Job her hast du ja auch viel mit Nachhaltigkeit zu tun, also mit deinen biobasierten Chemikalien, wo es darum geht, halt klimafreundliche Industrie hinzukriegen und sowas. Für wie nachhaltig ordnest du eigentlich das Gleitschirmfliegen ein?

[01:00:01] **Daniel Tyrkas:** Unser Motor ist die Sonne. Das ist schon mal gut.

[01:00:05] Natürlich, wie jeder Sport, Anfahrten irgendwohin, stoßen CO₂ aus. Ich beschäftige mich schon auch, also ich finde privat auch, dass wir schauen müssen, dass jeder, was kann jeder selber tun, um sein eigenes Leben ein bisschen ressourcenfreundlicher zu gestalten.

[01:00:25] Finde ich ist wichtig und sollte jeder tun. Und man kann da relativ viel tun, ohne sich krass einzuschränken, würde ich jetzt mal sagen. Wenn man möchte. Ich habe mir auch eine fette Solaranlage jetzt mal installiert. Mein ganzes Dach ist voll. Als Beispiel. Deswegen wohne ich auch da, wo man fliegen kann. Ich muss nicht weit fahren. Ich könnte theoretisch zum Fliegen laufen. Und dann auf den Berg laufen, hier am Sulzberg. Oder mit dem Fahrrad da hinfahren und hochlaufen. Für die Wettkämpfe natürlich fahre ich auch mal hier und da. Aber ich fahre eigentlich jetzt hauptsächlich dahin, wo es halt relativ nah bei mir in der Gegend ist. Und zum Glück sind viele Wettbewerbe, sage ich mal, in weniger als zwei Autostunden. Deswegen fliege ich auch sehr wenig in den französischen Alpen. Also gar nicht eigentlich, weil es halt für mich sehr weit zum Fahren ist.

[01:01:12] Ich suche mir das schon so aus. Mein Credo war immer, auch damals habe ich ja bei Swing in der Garmisch, also Ammersee, war Garmisch das nächste. Also bin ich halt da in meine Dreiecke fliegen gefahren. Jetzt ist es mehr so, hier Kössen hoch Ries. Jetzt mache ich halt hier meine Flüge. Lieber weit fliegen als weit fahren.

[01:01:32] Jetzt steige ich natürlich auch manchmal ins Flugzeug. Und ich muss auch sagen, das ist der Bart, der mir am schwersten fällt. Reisen hat mir schon immer gut gefallen. Und es öffnet auch Horizonte. Und es hat durchaus auch positive Aspekte. Leute sollten mehr reisen. Es wäre gut für die Gesellschaft allgemein, für die Toleranz in der

Gesellschaft, wenn man auch mal sieht, wo es anders, wie das anders ist. Ich meine, wir leben hier im gelobten Land im Vergleich global.

[01:02:01] Da habe ich, versuche ich so eine Balance zu finden. Okay, ich mache vielleicht, jetzt habe ich lange keine Fernreisen gemacht. Und jetzt auf die Nationalmannschaftseinsätze oder so, mache ich auch mal eine. Aber ich schaue, dass es vielleicht nur eine ist so in der Saison. Und ich habe auch tatsächlich, und das mache ich jetzt auch schon eine Weile, ich kompensiere dann mit ziemlich viel Geld sogar bei Atmosfair oder so meine Flüge.

[01:02:26] **Lucian Haas:** Das heißt, damit die CO₂-Emissionen irgendwie ausgeglichen werden. Also Atmosfair macht dann Projekte, wo dann Wald irgendwo angepflanzt wird oder so? Ja,

[01:02:33] **Daniel Tyrkas:** die machen noch viel interessantere Projekte. Ich habe da auch eine Doku auf Arte gesehen über die und habe dann von der einen Compensate zu Atmosfair gewechselt, dachte ich. Dann spende ich mein Geld lieber denen. Und ja, dann überweise ich halt ein paar hundert Euro zusätzlich zum Flug.

[01:02:53] **Lucian Haas:** Jetzt, wenn man sich so eine PWC, also Paragliding World Cup Szene anguckt, die dann wirklich durch die Welt jetten und an den verschiedensten Stellen dann ihre Wettbewerbe machen und da immer gleich 100, 150 Piloten zusammenkommen plus Anhang und sonstiges. Ist das in dem Rahmen auch mal ein Thema? Also wird auch darüber gesprochen oder ist das eigentlich ein Thema, wo man sagt, da machen diese, aber wahrscheinlich auch wir Gleitschirmflieger allgemein uns eigentlich viel zu wenig Gedanken drüber?

[01:03:21] **Daniel Tyrkas:** Ne, das denke ich schon. Je nachdem, mit wem man spricht. Ich kenne mehr Piloten, die ihre Flüge kompensieren und als ich gesagt habe, ich mache das, haben viele auch gesagt, das ist eine gute Idee, das schaue ich mir auch an.

[01:03:34] Für viele ist es ja auch ihr Urlaub. Ich meine, andere Leute fliegen halt irgendwo in Urlaub und für mich ist es auch mein Urlaub, den ich da jetzt quasi verbringe. Klar, es ist schon kontrovers, ein bisschen. Es gibt ja viele andere Weltcup-Zirkusse und auf einem großen, naja, es ist halt auch ein Teil unseres Systems, sage ich jetzt mal, egal auf welchem Niveau, in welcher Sportart meine ich, auf dem Top-Niveau. Die Skifahrer, die fahren auch hier hin und da hin und ja, es ist schwer zu sagen, wenn man den Rest seines Lebens weißt du, was ist meine Gesamtbilanz auch so.

[01:04:13] Es gibt aber auch Ansätze, zum Beispiel auf den Wettbewerben, da gibt es jetzt keine jeden, es gibt ja Lunch-Pakete und früher gab es jeden Tag eine Wasserflasche. Gibt es jetzt nicht mehr. Jetzt kriegt man eine Flasche oder gar keine und sagt okay, füll dein, wir stellen Trinkwasser zur Verfügung, füll dein Camel-Bag auf. Manche Wettbewerbe kompensieren auch schon teilweise über die Startgebühr. Wie viel, weiß ich nicht genau. Aber das ist durchaus ein Thema, dass sie sich das schon überlegen.

[01:04:44] **Lucian Haas:** Anderes Thema Nachhaltigkeit, auch du jetzt mit deinem Chemie-Erfahrung, mit biobasierten Materialien. Wäre es möglich, einen Gleitschirm nachhaltiger zu bauen, indem man auch Stoffe oder sonstiges sagt, dafür gibt es biobasierte Alternativen?

[01:04:59] **Daniel Tyrkas:** Ja. Das ist ja Nylon. Wir haben jetzt kein Nylon in erster Linie bei uns im Programm, aber es gibt auch Ansätze in der Industrie für Polyamid. Nylon ist ja ein Trademark. Das ist ja Polyamid. Es gibt Ansätze dafür tatsächlich, dass die petroleumbasierten Rohstoffe durch nachwachsende Rohstoffe zu ersetzen. Da passiert gerade sehr viel in unserer Industrie allgemein und aber auch insbesondere in der Automobilindustrie. Was habt ihr an nachhaltigeren Materialien? Sustainability-Konferenzen, LCA, also Life Cycle Analysis werden gefragt. Der Haupttreiber aktuell im Automobil ist natürlich Stahl und Alu, die metallischen Werkstoffe.

[01:05:47] Aber da gibt es auch schon quasi CO₂-neutrale, in dem dafür halt regenerative Energie benutzt wird zum Stahlschmelzen. Da passiert ziemlich viel. Und ja, auch wir und die Gleitschirmindustrie können da was machen, auch was Recycling angeht. Ich meine, da gibt es ja jetzt ein paar Projekte. Nicht nur Windsäcke, sondern da gibt es ja auch den Franzosen, glaube ich, der heißt Paracyclage. Die nähen dann halt daraus wieder Jacken oder Rucksäcke oder sowas. Da sollte man sich schon Gedanken machen. Ja, was mache ich denn? Und End of Life? Und wie oft ersetze ich meine Ausrüstung? Und was passiert danach? Ja, was man sich halt auch sonst so überlegt. Ich meine, ich mache mir schon viel Mühe auch von den Sachen der Kinder. Ich repariere viel. Mir macht es auch Spaß, Sachen zu reparieren.

[01:06:32] Möglichst die Lebensdauer zu verlängern. Die 3L Reuse, Recycle, Reduce. Und mache mir auch Mühe, Sachen für ganz wenig Geld auf eBay Kleinanzeigen einzustellen, die halt nochmal ein weiteres Leben haben. Rein ökonomisch, geschäftlich lohnt sich das nicht, sich da die Mühe zu machen.

[01:06:55] **Lucian Haas:** Was machst du mit deinem alten Schirm?

[01:06:58] **Daniel Tyrkas:** Bis jetzt finde ich immer einen Abnehmer dafür. Also ich hatte noch nie so einen alten Schirm, dass er für die Tonne war, sage ich mal. Ich habe meine Rettung jetzt, ich hatte zwei 9 Jahre alte Rettungen, die habe ich gespendet nach Kuba. Da gibt es ja den, ich weiß jetzt gerade nicht, wie er heißt, aber der sucht immer nach Material, was noch okay ist. Eine Rettung geht ja auch 15 Jahre, oder sogar 20. Hauptsache Rettung, besser Rettung, besser alte Rettung als keine Rettung. Und dann hatten die noch eineinhalb Jahre und dann habe ich das nicht ausgereizt und habe sie gespendet.

[01:07:33] **Lucian Haas:** Lass uns langsam mal zum Abschluss kommen, aber ich hatte ja vorhin gesagt, die eine Geschichte, die will ich mir noch von dir erzählen lassen. Jetzt springen wir nochmal nach Chile, weil du gesagt hast, 2003 warst du drei Monate in Chile, bist da nur geflogen und hast da diesen 180 Kilometer Streckenflug von

[01:07:52] Antofagasta oder in der Nähe nach Iquique gemacht. Und der war irgendwie schon was ganz Besonderes. Erzähl mal.

[01:07:58] **Daniel Tyrkas:** Ja, also das war so, dass überhaupt diese drei Monate relativ zeitig in meiner Fliegerkarriere haben mir auch enorm viel gebracht, weil ich da halt sehr viele Stunden und wir haben an der Düne dann natürlich auch Full Stalls und alles. Wir haben es schon ziemlich wild getrieben, sag ich mal. Die ist ja super da in Iquique hast du ja 1000 Meter und kannst ja 1000 Meter hoch. Und ich war schon früher dort, Weil ich auch da einen Kumpel hatte in Santiago vom Fliegen und bin erst in Santiago geflogen und hab mich dann bewegt mit dem Überlandbus nach Antofagasta und hab dann da den Rest quasi der Reisegruppe getroffen und da waren zwei Freunde auch von mir dabei, die waren ja alle aus Westendorf und dann hieß es ja, wir ziehen jetzt um, da quasi von

[01:08:46] Hornitos hieß das glaube ich, der Ort, wo man dünen sollen kann. Das ist alles da in der Antofagasta Ecke und dann fahren wir von diesem Startplatz, wo ich mich jetzt gerade nicht erinnern kann, da fahren wir jetzt hoch und jeder kann in Richtung Iquique fliegen, so lange wie er will und der Rest fährt mit den zwei Pickups quasi oder wir sammeln euch dann ein. Dann sind wir da hochgefahren, aber dann war der Wind überhaupt nicht aus der richtigen Richtung. Der bläst ja immer so von schräg hinten quasi Richtung Iquique. So im 45 Grad Winkel kommt ja da immer der Wind. Dann mussten wir auf der anderen Seite schon mal recht abenteuerlich uns über so einen Schotterweg in so eine Steinwüste raushauen. Allein gestartet sind nur dann drei oder vier und wir sind nicht davon ausgegangen, dass wir weit fliegen. Insofern war ich auch schlecht vorbereitet. Mein GPS war der Akku leer,

[01:09:32] Trinkwasser hatte ich so gut wie keins und Funk hatte ich auch keinen, weil wir dachten, okay wir fliegen halt ein Stück bis zur Punta Arena, was so ein kritischer, kritisches Eck ist, weil man muss ja immer da so um so Puntas rumfliegen und muss dann durchs Lee.

[01:09:47] **Lucian Haas:** Also Puntas sind so Sachen, die ins Meer raus reichen. Ja, genau

[01:09:51] **Daniel Tyrkas:** so. Es ist ja die Vorkordillere der Anden, genauso Nasen und die fliegt man entlang und die schlängelt sich da so entlang, auch mit der Straße. Du hast quasi immer das Meer im Blick und dann hast du zur Straße, was weiß ich, irgendwas zwischen ein paar hundert Meter bis, sagen wir mal, nicht mehr als zehn Kilometer und so schlängelt sich das da hin und auch meandert quasi und in der Höhe variiert es auch, sagen wir, zwischen ein paar hundert Meter über dem unteren Plateau, was zum Meer ist, bis hin zu tausend Meter. Und oben ist dann dann das Hochplateau, was zu den Hochanden geht. Da darfst du dich nicht reinblasen lassen natürlich.

[01:10:30] Und dann war damals, das war die Argon-Zeit, da war mein Kumpel Wolfgang, der hatte den gleichen Schirm wie ich und wir, dann war noch der Fluglehrer und wir waren zu dritt und dann, der ist dann aber landen gegangen und wir zwei waren dann quasi übrig. Wir waren innert, glaube ich, zu viert gestartet und dann hieß es ja, wir fliegen noch ein Stück weiter und er hatte Funk und ich nicht. Und ich habe immer gesagt, GPS war leer, Pass hatte ich auch, alles im Auto, Geld, alles im Auto, mein Koffer. Und dann, okay, also dann fliegen wir halt noch ein Stück und

am Anfang sind noch so diese Autos mit uns mitgefahren, hast du immer gesehen so, okay, die waren halt immer so in Sichtweite, die zwei weißen Pickups mit den Schirmen drauf. Und irgendwann habe ich gesehen, die fahren weg. Da habe ich zum Wolf rübergerufen, Wolf, was ist los, was ist los?

[01:11:18] Ja, ja, wir fliegen, wir fliegen nach Iquique. Ich habe denen Bescheid gesagt, wir fliegen, ja. Und ich so, oh, ja gut, dann fliegen wir. Dann war klar, wir müssen nach Iquique fliegen. Und ich war nicht von Iquique gekommen, ich wusste nicht, was auf mich zukommt. Ich wusste nur, es gibt einen Militärflughafen mit Jets, wo du eine Durchfluggenehmigung brauchst und das kann zum Teil weit werden zum Laufen und dann gibt es ja diesen Checkpoint auch, ja, für diese zollfreie Zone, das ist so weiß nicht, 50 Kilometer vor Iquique gibt es nochmal so einen Checkpoint.

[01:11:55] Das wusste ich aber alles nicht. Okay, also fliegen wir. Dann haben wir geschaut, dass wir immer zusammenbleiben, bisschen voraus, bisschen zurück und so. Und ich so, ja gut, dann muss ich jetzt halt fliegen. Dann haben wir uns natürlich zusammengenommen. Ich so, ja, wann kommt diese Punta Arena, Punta Arena? Also, ich musste immer rüberschreien zu ihm. Und irgendwann so, ja, wir sind schon vorbei. Und ich so, ah, okay, das war die anspruchsvolle Stelle da hinten, wo es uns so gebeutelt hat, ja. Weil du halt, quasi der Wind ist immer schräg und du musst dann halt, du kannst abkürzen über diese Nase, aber das ist manchmal nicht möglich oder du musst es weit umfliegen, aber dann kommst du zu niedrig an, um wieder hochzukommen. Schon ein bisschen tricky. Ja. Und so haben wir uns halt weitergearbeitet und weitergearbeitet und da ist ja nichts, da wächst nix, ein paar verdorrte Katheten und aber alle Farben der Steine, die du dir vorstellen kannst, von beige zu dunkelgrün zu rot, sehr beeindruckend.

[01:12:47] Und links immer das Meer. Und dann habe ich gesehen, oh, jetzt kommen wir zum Jetfloor. Das war dann auch nochmal so eine Stelle, die anspruchsvoller war mit einem größeren Sprung und dann wurde es flach und niedrig. Ich so, ah, jetzt fliege ich schön niedrig, dann sehen sie mich vielleicht nicht, aber totaler Nonsens, weil, ich meine, ich hatte ja einen roten Schirm. Ja, knallrot. Aber ich habe mich nicht so getraut, so richtig hoch, ja, weil, wenn dann lieber niedrig, damit ich denen nicht in die Quere komme.

[01:13:14] Durchfluggenehmigung, ja, ich weiß nicht, wir fliegen, wir müssen nach Iquique fliegen, ja. Und dann sind wir da also vorbei und in dem Moment, wo wir da vorbeifliegen, starten zwei Jets, drehen ab und schießen wirklich auf meiner Augenhöhe direkt auf mich zu im Tiefflug. Und ich so, meine Güte, meine Güte, jetzt schießen sie mich ab. Und schießen dann quasi vor mir senkrecht mit Afterburner, also gefühlt viel zu nah, saukrasser Lärm, schießen sie senkrecht weg und drehen ab. Oh, meine Güte, ich werde da fast landen. Vor lauter Schock. Was aber gut war, weil ich später erfahren habe, dass wir da auch Gebiete überflogen haben, wo man nicht landen soll.

[01:14:00] Oder wenn man landet, dann muss man da stehen bleiben und warten, bis das Militär kommt, weil das alles vermint ist.

[01:14:07] **Lucian Haas:** Das wusstest du aber netterweise dort nicht. Das

[01:14:10] **Daniel Tyrkas:** mit den Minen wusste ich nicht, ja. Aber ich wusste, ich darf nicht landen gehen, weil sonst müssen wir halt irgendwie trampen oder, okay, da war immer die Straße, irgendwie wären wir schon gekommen, aber die anderen waren weg. Dann haben wir die gesehen an diesem Zollposten, das war dann schon cool, die haben uns gesehen und dann ich so, Wolf, wann kommt jetzt dieses Ikike? Da ist ja nur Wüste, da ist ja nichts, ja. Wann kommt Ikike? Ich, ich, ich bin nervlich quasi, ein bisschen schon am Limit gewesen. Ja, wann kommt es? Wie oft, um wie viel Punters muss ich noch rum? Und dann sind wir, haben wir tatsächlich aufgedreht und haben über diese Punter gucken können und wumm, Riesenstadt. Ja, mit Palmen und Meer und so und ich so, Ikike! Wir haben es geschafft, ja.

[01:14:56] Und dann denke ich mir, aber warum fliegt hier keiner? Ist doch das Mecker Ikike, wir sind hier die einzigen zwei Schirme in der Luft, ja. Dann fliegen wir so über Ikike und da rechts geht ja diese Straße hoch, ich weiß nicht, ob du da jemals warst, ja. In dem Moment, wie wir da vorbeifliegen, Kaboom! Eine fette Explosion, rechts rutscht der Hang ab, noch eine Kaboom, ja. Und dann haben wir also festgestellt, dass da gerade Flugverbot war, weil sie Sprengungen durchgeführt haben für eine neue Straße. Aber für uns waren das wie Willkommensbälle, also für mich, ich dachte mir, ja, wir sind da, mit Riesenhöhe und boom, ja. Also ich habe mich erst gewundert, warum keiner fliegt und dann war es klar. Und wir waren zum Glück weit genug weg und hoch, also überhaupt keine Gefahr, aber nochmal so

[01:15:45] ein kurzer Adrenalinschub zum Ende, warum neben dir der Berg explodiert. Da haben wir gesagt, ja und Wolf, wo wohnen wir, wo wohnen wir? Die hatten schon was organisiert, ja, schau, da unten die Cabañas mit dem Pool.

[01:16:01] Dann sind wir da quasi gemeinsam eingeflogen, haben abspiralt, sind auf der Wiese grün neben dem Pool gelandet, einer Pool Basic Cabañas, ja, mit

[01:16:15] Willkommenskomitee, juhu, ihr seid da, Bier in die Hand gedrückt, in den Pool gesprungen, meine Tasche stand schon auf meinem Bett parat und sind quasi so umgezogen. War ein sehr eindrückliches Erlebnis und tatsächlich haben wir einen neuen Speed-Rekord für diese Strecke aufgestellt. Dann sind das irgendwie in sechs Stunden geflogen mit einem 30er-Schnitt, was damals sehr gut war, nur hatte ich es halt nicht dokumentiert, weil ich nach einer halben Stunde kein GPS mehr hatte, weil die Batterie leer war. Aber es war ein super Erlebnis.

[01:16:45] **Lucian Haas:** Das heißt, man kann diesen Flug auch in keinem XContest nachgucken oder sowas. Aber sowas, ich meine, kommt ja auch immer auf die Erinnerung an, das ist ja das Wichtige, von dem man dann im Leben zählt und sowas. Sowas brennt sich ja auch sicher gerade so eine Story tief ins Gehirn ein und das sind so Storys, die man wahrscheinlich gerne dann auch irgendwann später mal seinen Enkeln erzählt von den spannenden Geschichten, die man in seinem Leben schon so hatte.

[01:17:09] **Daniel Tyrkas:** Jawohl, das ist ziemlich genau 20 Jahre her jetzt. 19 Jahre, um genau zu sein. Ja, es war schon eindrücklich und hat sich eingebrannt. Ich habe schon noch viele andere Flüge, die eindrücklich sind und viele schöne Erlebnisse, Hochalpin, was auch immer. So ein Fliegen bringt einem ja wirklich tolle Erlebnisse und das Schönste am Fliegen und warum ich immer noch so süchtig bin wie am ersten Tag, wenn nicht noch schlimmer, frage ich mich manchmal. Ich glaube, es liegt daran, weil man nie auslernt und immer besser werden kann und ein immer mehr

[01:17:43] ästhetischer, vogelähnlicher, sicherer ich gehe auch gerne Strecken fliegen und lande irgendwo ein, wie ein Vogel, das mache ich auch alles mit meinem Enzo. Top landen hier, top landen da. Mit dem Ziel, ein besserer, ästhetischerer, schönerer, vogelähnlicherer Pilot zu sein.

[01:18:04] **Lucian Haas:** Ein schöner Abschluss. Daniel, ich würde vorschlagen, wir sprechen uns vielleicht in fünf Jahren nochmal, dann frage ich dich, was du in diesen fünf Jahren noch wirklich dazugelernt hast. Vielleicht ist das auch mal ein schönes Podcast-Thema. Ich danke dir zumindest erstmal für die diese Folge, fand ich schon sehr spannend und ja, ein weites Feld, was wir da ein bisschen beackert haben, aber ich hoffe, die Zuhörer haben auch einiges für sich da rausziehen können und was gelernt oder Gedankenanstöße bekommen. Danke dir dafür. Dir noch Erfolg, viel Erfolg beim Klettern auf der Weltrangliste oder was auch immer und vor allem aber auch viel Erfolg in dem Sinne, Spaß beim Fliegen zu haben und da wirklich diese Schübe, wo man das rauszieht, wo man einfach nur noch abhängiger dafür wird, im positiven Sinne, dass du davon noch viele schöne Erlebnisse hast.

[01:18:51] **Daniel Tyrkas:** Vielen Dank. Ich denke, man kann in jedem Flughaus lernen und selbst wenn es nur ein kurzer Flug und ein Abgleiter ist, mit dem Mindset sollte man auch rangehen. Es war mir eine Ehre. Vielen Dank, es hat Spaß gemacht und mach weiter so.

[01:19:25] **Lucian Haas:** Bis zum nächsten Mal.

[01:19:55] Bis zum nächsten Mal.

[01:20:28] Bis zum nächsten Mal.

[01:20:56] Ciao.

English

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

Show notes

Daniel Tyrkas has already been at the Olympic Games. Of course not with the paraglider. But even while flying, he counts among the world's elite.

There are probably only a few athletes who manage to rise to the world's top level in several, completely different disciplines in their lives. The German Daniel Tyrkas is one of them.

In 2002, he participated in the Olympic Games in Salt Lake City, at that time as a snowboarder in the Halfpipe. Today, the 46-year-old belongs to the German paragliding national team and is currently (March 2022) in 15th place in the world rankings.

Daniel connects other worlds in his life as well. In addition to various jobs in the automotive sector, he also worked for three years as the sales manager for the paraglider manufacturer Swing. In doing so, he gained some interesting insights into the industry.

Daniel talks about all of that and more in this 78th episode of Podz-Glitz. It is about, among other things, how he got into paragliding alongside snowboarding and does not see himself at the end of his development here for a long time.

Daniel provides insights into the sometimes difficult relationship between paraglider manufacturers and the pilots as end customers. We talk about the topic of sustainability, and why Daniel, for example, pays a CO2 compensation for all his flights, including to paragliding competitions.

Daniel also gives tips on why one should not close oneself off as a paragliding pilot in competitive flying and which skills are the most important for ensuring that safety remains the top priority. Furthermore, he has several memorable flight experiences in store.

If you enjoy Podz-Glitz, then why not support my work on this podcast as a patron. How this is possible very easily and without any obligation, you can find out on the website of my blog Lu-Glitz, specifically on the page "Fördern".

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

Music for this episode:

Track: Studio 2020 | Artist: Quincas Moreira

No Copyright Audio Library

Watch & Download: <https://www.youtube.com/watch?v=4847K--Ou8Q>

Daniel gives tips on why one should not close oneself off as a paragliding pilot in competitive flying and which skills are the most important for ensuring that safety remains the top priority. Furthermore, he has some memorable flight experiences in store.

Links:

- Wikipedia entry: https://de.wikipedia.org/wiki/Daniel_Tyrkas
- Landing page for Daniel: <https://www.dhv.de/piloteninfos/wettbewerb-sport/gleitschirm-szene/liga/pilotenprofil/pilotenprofil-detailview/pilcat/gspilot/-158210/>
- Facebook page: <https://www.facebook.com/daniel.tyrkas>

- Position in the world ranking: <https://civlcomps.org/pilot/17957/ranking>

Source: <https://lu-glidz.blogspot.com/2022/03/podz-glidz-78-olympia.html>

Transcript

[00:00:08] **Daniel Tyrkas:** I had a red glider, yeah, bright red. Flight clearance, yeah, I don't know, we're flying, we have to fly to Iquique, yeah. And then we're passing by there and at that moment two jets take off, turn away and really shoot towards me at my eye level in low flight. And I'm like, my god, my god, now they're going to shoot me down.

[00:00:33] And then they basically shoot straight up in front of me with afterburners, shoot straight up and pull away.

[00:00:55] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, the Lugleins podcast.

[00:00:58] **Daniel Tyrkas:** Stories from the cosmos of paragliding.

[00:01:02] **Lucian Haas:** Today with Daniel

[00:01:04] **Daniel Tyrkas:** Törgers and

[00:01:06] **Lucian Haas:** Lucian Haas at the microphone.

[00:01:10] There are probably only a few athletes who manage to reach the world stage in several completely different disciplines in their lives. The German Daniel Tyrkas is one of them. In 2002, he competed in the Olympic Games in Salt Lake City, back then as a snowboarder in the halfpipe. Today, the 46-year-old is part of the German paraglider national team and is currently ranked 15th in the world ranking. Daniel still connects other worlds in his life. In addition to various jobs in the automotive industry, he also worked for three years as sales manager for the paraglider manufacturer Swing. During that time, he gained some interesting insights into the industry. Daniel tells you about all of that and more in this 78th.

[00:01:58] episode of Podz-Glidz. Among other things, it's about how he got into paragliding alongside snowboarding and why he doesn't see himself at the end of his development here yet. Daniel gives insights into the sometimes difficult relationship between paraglider manufacturers and the pilots as end customers. We talk about the topic of sustainability and why Daniel, for example, pays for CO2 compensation for all his flights, including those to paragliding competitions. Additionally, he gives tips on why paraglider pilots shouldn't shut themselves off from competition flying and which skills are the most important to ensure that safety remains the top priority. Furthermore, he has quite a few memorable flight experiences in store.

[00:02:42] If you enjoy Podz-Glidz, why not support my work on this podcast as a patron? You can find out how that's possible, easily and without any obligation, on my podcast's website—specifically on the "Förder" page.

[00:03:01] Daniel, should paragliding become an Olympic sport?

[00:03:04] **Daniel Tyrkas:** That's a good question to start with. There are pros and cons, I'd say. Why not? Especially now, with the Olympics in Beijing, the way it was, yeah, it was controversial.

[00:03:20] The publicity for the sport and overall, it will certainly do well. I mean, I might compare it to skateboarding. They never wanted to be in the Olympics either. And the snowboarders didn't either. But then, when the Olympics happen, it's naturally still pretty much the biggest place you can go as an athlete. Yeah, bigger than the World Championships or the European Championships and so on. The construct of the Olympics, as it is currently and where it takes place, etc. And the politics surrounding it can be discussed controversially.

[00:03:48] **Lucian Haas:** You have Olympic experience yourself. You were in Salt Lake City in 2002, though at that time as a snowboarder. Do you still have good memories of that? I

[00:03:57] **Daniel Tyrkas:** I have mixed memories.

[00:04:00] In that sense, it was obviously my big goal. Even back then, I competed in Snowboard Halfpipe. And I also basically did the World Cup tour for four years. During my studies, while I was studying mechanical engineering. Okay, for the first one or two years, I still lived in my car during the winter. That was a bit heavy. But I absolutely wanted to snowboard. And snowboarding was suddenly the ticket for me as a poor student to see the world. And so it developed with sponsors and the association and then paid trips and so on. Of course, in 1998, it was already quite close, it was Nagano, the first time it was Olympic. I was also in Japan twice for Snowboard World Cups. It was of course already cool as a student with wanderlust and the urge to see the world.

[00:04:48] And then I actually qualified by a very narrow margin in the very last competition, in the very last possible run. And in that sense, I qualified so late that I was even too late for the official dressing. But then of course it was cool to be allowed to ride and to take part in the Olympics. The whole event and everything around it, and the opening ceremony, that was real goosebumps, I have to say. So I have good memories of that. And the halfpipe was also super well-set up, and it was the first time that a stadium was basically built all around the halfpipe. It was similar to how it is now in China, where thousands of people cheered for you when you did your run.

[00:05:33] And I didn't delude myself into thinking I might win. Maybe the finals, maybe the top 10—I wasn't that bad. But I got injured. And in a rather tragic way, too. Not while snowboarding itself, but during a relaxation sport: volleyball.

[00:05:50] After that, after training, on the day before the competition. My coach basically jumped on my foot during the blocking. My ankle was dead. And I didn't want to give up and wanted to do the run anyway. Or rather, participate. And with tape and painkillers and everything, nobody knew. I could do anything that involved jumping forward, but I knew landing backward would be critical because a lot of pressure goes on the ankle in the transition. In the halfpipe, I mean. And then I fell. Because I just couldn't put the pressure on the ankle. And I also messed up my shoulder in the process. But I still didn't want to give up. And I thought, okay, you get two runs.

[00:06:37] And I thought, yeah, maybe I just landed it slightly off or something. Well, then I did the same run again. And again on the last jump I'd saved for, basically the hardest one, with the backward landing. It was called a Switch Hook Flip back then. A flip, two rotations. And yeah, the same program again. Boom, right back onto the same shoulder. Because the ankle just didn't hold up. Yeah, and so the experience was a bit mixed. Because of course I was wrecked. I can still feel my shoulder to this day. And, well, I couldn't perform as well as I wanted to. And on TV, ah, now he's fallen. No one knew that I'd just destroyed my ankle the day before. Yeah. That's why it was mixed feelings. Everything all at once.

[00:07:22] I would do it again. I'd probably do it exactly the same way. I went into rehab and then, six weeks later, I was in Japan to finish off the World Cup tour. And yeah, I basically finished the season and my career as fifth in the world ranking.

[00:07:42] **Lucian Haas:** Why did you call it a day back then? Was it also because of those experiences at the Olympics, where you say, yeah, my body is so battered now, it can't handle it anymore?

[00:07:52] **Daniel Tyrkas:** Yeah, my body handled everything relatively well. I was always very well-trained, too. But the reasons were actually different. I was 27 at the time and, purely in terms of age, I was starting to be considered old. And in Halfpipe, Snowboard, or Big Air, you have to take it on the chin if things don't work out. And I thought to myself, yeah, and now I'm doing four more years until the next Olympics. I've been to European Championships, World Championships, I've seen the world. And my studies were also nearing the end. And I knew I had to write my thesis and take my final exams now. And that summer, I probably wouldn't be able to train like I did in other summers. Because that had already become so professionalized over those four years.

[00:08:41] From, oh, it's still a bit freestyle and we have our own wax men and our own physios. In the national team. And it was clear to me that if I didn't keep training, even in the summer, I wouldn't be able to maintain my level or get better. And then also finishing my studies. And overall, I said, okay, actually now is a good time to stop. I can finish my studies and basically close that chapter.

[00:09:11] **Lucian Haas:** Okay. And then paragliding came as a replacement. It

[00:09:16] **Daniel Tyrkas:** it even started during that time. So I started in '97, at that point.

[00:09:23] **Lucian Haas:** Okay, so 2002 was the Olympics, '97, so five years before that, you were already doing paragliding as well, parallel to snowboarding.

[00:09:30] **Daniel Tyrkas:** Yeah, and I actually took it with me often. At least at the European competitions. And I saw all the Alps, from east to west. And I often had my glider with me. And I had some great experiences there. Snowboarding in the mornings or even going powder riding in Darmstadt. Yeah, where it... Then change toys, head out with the glider, go flying. Even then, in the spring, always flying thermals. Or just an evening glider, I can remember. Everyone was waiting to take the lift back down because there was no snow at the bottom. I just flew down and was back again half an hour before everyone else.

[00:10:08] **Lucian Haas:** How did you get into paragliding? Was it just because you were already in the mountains for snowboarding and then thought, "that could be something too"? Or did you see someone flying again? Tell me about it.

[00:10:18] **Daniel Tyrkas:** Flying has always been fun for me somehow. That's why, even in snowboarding, I didn't care about the rails; I wanted to fly. So I did halfpipe and big air, and I was already a windsurfer and a skateboarder. Even then, jumping and the ramps were always what I enjoyed the most. And before that, I went skiing with my parents from a young age. Before I started snowboarding. And we always drove past Kössen. To our caravan, which we always had on the Steinplatte. On the Austrian side in Weidring. And I've always seen them flying there. And I thought, yeah, that actually looks interesting, but I was still a bit too young or something. And through windsurfing, it was actually... I was always in Denmark, and then there was once a vacation with very little wind.

[00:11:11] And we were bored. And then we—I helped out a bit too, as an assistant windsurfing instructor at the school there. And then they had—well, we also cleared some stuff out. And then they had this round canopy that you typically tow behind the boat. And I said, Yay, that's a great thing now for fun in the lulls. Let's try it. And they were like, no, no, we've done that before. And the boat is too weak. And the guy dragged it through the mussel beds. And he didn't look good afterwards. Yeah, well. Then we need something with more power. Let's just hang it on the car here. We have VW buses and stuff. Well. And that was basically the project of the day, that we took this one, which was also already repaired a bit with tape.

[00:12:01] Well, there was no gear for it. So, as an engineer, I built one out of a seat trapezoid. And then we hung that on there. Then we said, this is basically a towing track, which was the access road for the surf spot. It went through the dunes. Nothing public. Just a road. A gravel path. Yeah, let's give it a try. We'll do it very carefully. One person drives. One hangs out of the door as the communicator and watches what happens. And then everyone was like, yeah, let's do it. The head of the school said, you guys can do it. I have nothing to do with it. Yeah, and then we tried it. I had to be the guinea pig, because of course it was my idea and my construction. And it actually worked out well.

[00:12:47] So we started off slow and ran behind it. Didn't take off. A bit faster, a bit faster. We did it step by step. And in the end, everyone was like, you know, it was maybe 500 meters long. Went up a bit and then back down gently. There were others there too, waiting for the wind. Sometimes landed right next to the coffee table from one of those old windsurfers. Ah, that was the highlight. And at the end of the day, even the head of the flight school wanted to do it too. Yeah.

[00:13:18] From the, sorry, from the surf school. Yeah. And then I came home and told my buddy back then, who's still my buddy today, about it. I was like, "Hey, we did this and that," and I told him about the experiences. Two weeks later he called and said, "Hey, I bought a glider. I don't know, maybe on eBay or something back then. I don't remember what model it was, but it was pink. I don't even know if it...

[00:13:42] **Lucian Haas:** Ebay already existed back then, it gave 97. Exactly.

[00:13:45] **Daniel Tyrkas:** That was like the early days of the internet. Wherever that was. Wherever that was. I have a glider. Yeah. Come on, let's do that here too. Yeah. And back then, there were three of us motorcycle buddies. And the three of us said, okay, then we took the father's Benz because it had a roof hatch. So you could have the communicator, the driver, and the pilot again. And back then, I was still living in Erlangen, we drove into Franconia and looked for a

farm track. And we had no clue. And it wasn't a canopy, it was a glider. We already knew enough to know that you have to pull on it somehow. We managed to set it up. We drove off carefully. We knew we had to watch out a bit. That was in November. And the field was hard and slightly frozen.

[00:14:33] And then we did it with some caution, but of course without any plan or clue. Long story short: we all took off. We all flew a bit. One buddy ended up heading towards the field in some kind of lockdown. But because we never did it with really crazy height and a lot of speed, but rather cautiously, because we already... nobody is hurt, except for a bit of scraping and bruising. But we then buried the project and said, well, it doesn't really make sense like this. Let's go flying for real in the mountains. Then the three of us drove to Kössen, because that's where we'd seen the gliders. We marched into the shop. Said, look, we have a glider here and all that gear.

[00:15:20] We want to go flying here now. And what are we supposed to do here?

[00:15:26] He looked at us, three young guys. Then he looked at the glider. He said, "With that thing, the others are flying. Now, of course, no one can see each other. So it's basically even better gliding and we're one-on-one with your bag there. And that's not allowed. And if you go flying with that thing here in Kössen, I'll personally report you. And we were like, oh." Then there was a brief silence. But then he scanned us roughly again. "If you want to learn this properly, then go to Westendorf and sign up at the school there."

[00:16:06] **Lucian Haas:** So you did that too?

[00:16:08] **Daniel Tyrkas:** And we did that as a trio. Exactly, I did that too. Then we learned how to fly properly and started flying for real.

[00:16:16] **Lucian Haas:** How quickly was it clear to you—even as a snowboarder, you were already a real athlete and all that—that you also wanted to do paragliding in competition mode?

[00:16:30] **Daniel Tyrkas:** Not at all. It actually developed that way. I have to say, I was lucky back then with Otto in Westendorf. He noticed I was an athlete and didn't have much money, so he supported us. He always supported the people he liked. And then the development happened relatively quickly. I mean, I did the basic course and I must have had some talent. During the last high-altitude flight of the basic training, someone forgot their radio. They said, "Well, Daniel, you can fly without a radio too. You can do it. Go ahead." So I flew out there, started soaring, and just flew around for about an hour and a half until they started waving at me frantically.

[00:17:20] I should go now, everyone's finished, I should come in and land too.

[00:17:25] And then I did 50 flights under it and did my Sopi, and at the same time SIV training. And even there it was like, okay, last flight, do your program, do the DRV safety program, whatever you want. I think you don't need radio supervision anymore. And then like, okay. And then flight 50, why? My old Diskus back then, a Diskus 1000 or something. Yeah, well, I think you can fly something better now. And then he basically sold me his high-performance wing. And since then I've been flying high-performance. It was an Xyon from Nova back then, he said, yeah, that's what you're going to learn to fly on now. And I was like, yeah, alright.

[00:18:10] Really? Yeah, well, I'll go up here in Westendorf and pull a full Stall, you take a look, okay. And if you think that's good and I feel safe stalling. That was like the week after the SIV training. Then I stalled the Xyon, already with my heart pounding, but it went well. Then I did another one right away. He said, yeah, that's fine, looks good. And that's pretty much how my high-performance career started.

[00:18:36] **Lucian Haas:** That means it was pretty early.

[00:18:39] **Daniel Tyrkas:** Yeah.

[00:18:41] Just after the training

[00:18:42] **Lucian Haas:** plus a bit of SIV training and then I fly the high-performance one. Although, at that time, I think the high-performance ones were actually the gliders that could really fly. The others were more like real parachutes. And people were much more willing back then to probably take that step and say, okay, I need one of those.

[00:19:01] **Daniel Tyrkas:** Yeah, I had confidence, you know. I thought to myself, if my flight instructor says I can do it, then why not? And then I said, okay, I'll check it—can I hit the reset button, do I feel comfortable with the Full Stall? Yeah, I did that over ground. And then I thought, yeah, okay, so I've got that sorted for myself. Well, I have to say, I already had extreme sports experience. I knew what extreme situations were and how to stay cool in them. I knew exactly how to coordinate my body, upside down and in spirals and rotations, and where my arms were at any given moment. That helps, of course, with those kinds of sports too. And then it developed like that, where we caught them and then did spirals, Sätze, and Wing-Overs.

[00:19:47] Sats were just coming up, so you basically had fun under the glider. But at the same time, there was always this ambition, like, oh yeah, have you already done the Pinzgau from Westendorf or something and back again? No, and where do you have to fly through there and bam. And so it developed a bit with cross-country flying.

[00:20:08] **Lucian Haas:** Well, you're still in Berlin today. You're a competition pilot for a German national team today, doing these big cross-country flights. At the same time, you just said that from snowboarding, you also had that body awareness for rotations and everything else. Why didn't you become an Akroflieger?

[00:20:25] **Daniel Tyrkas:** In a certain sense, I am also an Akropilot, although nowadays you'd rather call that a freestyle pilot. And then my next glider was an Argon. With that one, what was important to me at the time was that the glider was suitable for cross-country flying, but that you could also fly maneuvers like loops and wing-overs with it, yeah. And Stalls and stuff like that. That always seemed to go together for me somehow. But I also always found it somehow attractive to play bird, yeah. To be a bird and move through the skies. There wasn't an Akro scene or anything back then. The pilots also did a few Akro maneuvers. That only developed later.

[00:21:11] Yeah. And so it was like parallel paths, I'd say. I always flew maneuvers with all the gliders. And if it was thermal and a good cross-country flight day, I'd go out for a cross-country flight too. Because that's what you do with a paraglider, yeah. And then it became clear, yeah, I'm not actually that bad at what I do.

[00:21:35] And I thought, yeah, maybe I could go to a competition. That was in Berchtesgaden. A long time ago. I can't even tell you anymore. I think a Bavarian one or something. I thought, okay, I'll take a look at this competition flying thing. I'd been flying for maybe four or five years, I guess. At that time, I already had the Trango Race.

[00:21:59] And then I learned the hard way that I have to take time off to actually... it was a disaster. All we had was rain. And I had a tent back then. I sat in that tent in the rain for four days. I'd taken time off and thought, great. And then on the fifth day they said, okay, we're sorry, it makes no sense. It was just a classic north-side blockage that wouldn't clear up.

[00:22:25] The competition was cancelled and called off. And I was like, well, that's not it. I knew that sometimes you have to wait out a storm. But even with snowboarding, sometimes it just wasn't possible if there was a storm or a blizzard. But that wasn't as critical weather-wise. Paragliding is already quite demanding. What you need for paragliding. And I had, maybe I should mention this too, after the summer, so after I stopped, I decided, my studies are over, I'm going to make up for my summer deficit now. Because I had a summer deficit from summer training on the glaciers. And then I was in Chile for three months and was in Australia and New Zealand and did everything with a surfboard and a glider.

[00:23:10] So in Chile, just glider. Australia, New Zealand, surfboard and glider. Like, I travel, but my sports gear is always with me. And that's actually stayed that way until today. I don't travel without sports gear. And then we also did that classic 180 kilometers from Iquique—so from, what's it called, Antofagasta there, Hornitos, to Iquique—we flew that. We wanted to set a record there. Which we actually managed to do. But that's a story in itself, actually, also pretty wild with the airspace. Maybe

[00:23:48] **Lucian Haas:** We'll get back to that story later. I'll come back to it. I'll leave that for later. Before we drift off completely, let's stay with this competition story for a bit. Now, your first competition—literally or not just literally, but actually—really fell through, as you just told me. Yeah. I've experienced something similar before. Yeah. Where you really say, I have to stick to these dates with competitions to say, I want to go flying, and then you're stuck somewhere and it doesn't happen. And you say, I'm basically rooted here now. Yeah. Why did you still, despite that bad experience,

get to the point where you say, it still appeals to me so much? I do these competition flights, competition stories, and I really set these dates and then align my year accordingly, because you probably also have to align your vacation around it.

[00:24:40] And a bit of that feeling that you say, I can really do this now, today you're flying PWC circuits and stuff like that. So that you really say, then I'll take these weeks off and have to fly to Mexico, Argentina, Brazil, or wherever.

[00:24:53] **Daniel Tyrkas:** So, it's like this. I have one, and back then, the first GPS units, like that blue MLR, were coming out. I still have one of those too.

[00:25:05] **Lucian Haas:** in the drawer. In case you need another one. Yeah, thanks.

[00:25:09] **Daniel Tyrkas:** And that was around that time. And that's when this thing with the online XContest also came up, if I remember correctly. Plus, minus, don't ask me, it was a long time ago. And then I thought, well, that's also a type of competition. And I'm good at flying routes. So I pick out the nice days and just submit a few routes. And then I have a kind of comparison with others, yeah. And that little bit of a competitive feeling with it. Yeah, and it developed in such a way that I suddenly, I think three times or so, four times. Well, I had a phase where I did it very intensively and was German champion multiple times.

[00:25:50] **Lucian Haas:** I did some research. Yeah. And you won this XC championship three times and came in second once.

[00:25:56] **Daniel Tyrkas:** Yeah, exactly. Yeah, I have a few trophies standing behind me here, but there are also some from snowboarding, and that's just, yeah, that was a while ago. And I did that, and I was, well, some people called me the German course guru. I opened up a few triangles from Garmisch that suddenly apparently bore my name. The Tyrkas Triangle. Triangle, exactly. Yeah. And that was like triangle flying, that was my thing. At the beginning, one-way, I realized, one-way. I absolutely wanted to fly from Braunegg to Lake Como in Italy, which I almost managed. But I had to turn around at the Amaloya Pass and then I had to trek all the way back and stay overnight in between, and then fly back the rest the next day.

[00:26:42] I didn't really do that, no, I preferred triangles. Yes, triangles, or you land at home and get most of the points. Or at least in the... in the vicinity of where you took off. Because that's always the second part of the adventure, it was always coming home. Coming home then. Yes. Where I was sometimes more afraid than in the air during the separation. And then came,

[00:27:07] I already had Swing as a sponsor and everything. And then I was like, okay, now I'm supposed to become German champion for the eighth time. How much longer am I going to keep doing this? Yeah, I mean, back to Speikboden again. The same thing. Back then, Speikboden was more current than Grente. Now I could take another look at that. And that was pretty much exactly ten years ago. We said, come on, we could also go to my wife's, I said. You know, she flies too. And we could go on another paragliding holiday. Instead of a kite holiday, let's do a paragliding holiday. And we went to Valle de Bravo in Mexico. And that's where I flew my first competition. So, you know, suddenly I'm not the only Lonesome Eagle. But with 100, 150 pilots.

[00:27:52] And there's a predefined task. And you have to fly that, the turning point. You can't say, oh, I'll do it longer or shorter now. And I realized that's really fun, yeah, with them. Cool community, racing. And I wasn't that bad either. I think I flew into the top ten. And then I thought, okay, that's totally awesome. It's really fun. And at the same time, then the kids came along. And then it got difficult with the flexibility. Because it's already evaluated in the online XContest, how flexible you are regarding work. Can you move the good days, the big days? Can you go there? Are you willing to go there? Wherever the big routes are being flown.

[00:28:38] I thought, well, at least that's easy to plan. The dates are fixed. You can plan for that. It's easier to arrange with family and work. Why don't I give it a try? Yeah, and ten years later—or a few years later, well, now it's ten years later—national team, World Cups, and World Championships, and currently 14th in the ranking.

[00:29:05] **Lucian Haas:** Now you've said, okay, these XC pilots, the rankings are also oriented a bit towards who has the time and who can take the time and stuff like that. But if you fly such an international competition circus with PWC

and things like that, it might also be sorted a bit by who can actually afford it? You always fly far away, so mostly somewhere international, and then in the end you also always have to have a lot of vacation because a PWC always lasts at least a week. And with travel and everything else, you're probably on the road for a competition circus for at least four weeks a year, if not more.

[00:29:43] **Daniel Tyrkas:** Yeah, so I did it that way; especially when the kids were small, I didn't do any PVCs for four or five years. And I didn't go anywhere. I just did the German league competitions around here, where it wasn't so much of a hassle. They don't last that long either; they aren't a whole week or even two, like the FAI-1 competitions—so the European and World Championships or the Superfinal, which are ten days. I just scaled it back a bit. But you can still collect very good points at, let's say, the German Open or somewhere else. Sometimes, or at pre-PVCs. Sometimes even better than if you go to an extremely highly qualified, high-ranking World Cup. Getting into the top ten there is already very, very difficult.

[00:30:29] It's easier to maybe fly into the top five in something like a European or Alpine Cup or those kinds of competitions.

[00:30:36] **Lucian Haas:** Do you choose competitions based on how many points you might be able to collect for the ranking in the end?

[00:30:42] **Daniel Tyrkas:** By now, yes. Because if you're 100th, 200th, or 300th in the ranking, then of course you can collect points even in competitions that aren't as high-profile. I mean, it's like, at least three tasks and a certain minimum number of pilots. And the better the pilots are in the ranking, the more points the competition gives. For the winner and, accordingly, for the other places. Now, four results count toward the ranking. And now I have four top ten results in high-profile ones. Just like the Trofeo. That's also basically like a World Cup or sometimes even like a Superfinal in terms of field.

[00:31:27] And that's why, for the last two or three years now, while I've been in the top 20 in the world,

[00:31:36] I'm being a bit selective. So, now the kids are a bit bigger. My wife is tolerant—thanks for that—and understanding. So I can say, okay, I might do a PWC a bit further away, but then somewhere where you can fly directly. You know, like Colombia, Mexico, Brazil, or even Macedonia. Those are among the top destinations for me in terms of flight accessibility.

[00:32:04] **Lucian Haas:** Because the weather there is stable enough at certain times.

[00:32:07] **Daniel Tyrkas:** Exactly. And I do the rest here. And it's a bit of a lucky break. And luckily, I also have an arrangement with my boss that if it rains, I open up my laptop. And then my home office is in Dientes or my home office is at some campsite in Tolmin or something. And then, when it rains, I just work and don't lose any vacation time.

[00:32:28] **Lucian Haas:** That's a good arrangement, of course. What is it, I have to be honest, I'm not really a ranking-oriented athlete or anything like that. I have an incredible amount of fun flying, but I don't really care about that part. So, what is interesting for someone like you about flying for a world ranking? To somehow say, oh, I'm now 15th or 19th, and ah, I've improved to 14th. What does that give you?

[00:32:54] **Daniel Tyrkas:** It's actually a side effect, I have to say, the results for me now. I just have a blast racing with my friends. It's like a family. And when you've been in that circus for a while, you get to know the Spaniards, the Slovenians, and the Colombians. And I can speak a few languages, so I can use my languages here and there. I talk Czech with the Czechs, Spanish with the Spanish speakers, and English with the others. A bit of French with the French, and well, there's German too. I like this community. We're all, like, flying—guided flying with friends, you could say.

[00:33:40] At an extremely high level. And this game we play is already a very complex, demanding game. When it comes to tactics, line choice, efficient flying. What are the others doing? Many people who aren't even paraglider-literate, but also others, ask me, "Yeah, what are you actually doing there?" I always say, look, it's like a sailing competition. First, it's about positioning before the start. And then it's like three-dimensional chess with the elements of nature. And 100 other things.

[00:34:18] And I think that's awesome. It's fun. It's exciting.

[00:34:25] And you also learn to fly quickly and efficiently. And I mean, I'm still a cross-country pilot. And I also do the Lonesome Eagle sometimes. It's just maybe not about the longest distance anymore. But rather how fast, at what pace can I fly the 200 or 250 triangle and get back home again.

[00:34:43] And somehow, there's this drive for further optimization and improving efficiency. To fly more beautifully and be a better pilot, and so on. That's what actually drives me. And that's probably also because I'm an engineer. You just want to improve and optimize everything a bit. And get better yourself. I just enjoy getting better.

[00:35:07] **Lucian Haas:** Well, in this competition circus, there are all sorts of different types of pilots. Even in terms of their flying style. There are some who always race ahead at high speed. And they say, okay, if I'm lucky, I'll make it through. Then I'm really the king of the task. Even if they usually don't end up very far forward in the final ranking. Because they often end up at the bottom because of that. Then there are the others who always control everything very safely from behind. Hovering and watching. And then trying to figure out the best line at the end. And they might win something that never shows up in the tasks. But then they still end up relatively far forward in the final ranking in terms of points. What kind of flyer are you in that whole swarm out there?

[00:35:48] **Daniel Tyrkas:** So at the beginning, I was also the type who preferred to push forward and thought, I'm a cross-country pilot. I have experience and I'm doing something different now.

[00:36:01] But you shouldn't underestimate the swarm intelligence of a lead gaggle from the first group of top pilots. And that's why the mantra is actually more about staying with the group. And especially when? Like, and how? And at the beginning? Or when do you attack? And actually, the best pilots understand the game best because they can best judge when it's time for control and some restraint, and when it's time for an attack. And finding that balance between control and attack. And of course, you have to be a top-top-top pilot. And be able to climb ultra well.

[00:36:47] Actually, it's mostly won by climbing and flying in lines and efficiently. Because under good conditions, we all fly full throttle at a high level. And then, with these really good pilots, you're circling tight, working together, fanning out, and stuff like that. And that's just fun. I'd say I want to be the pilot who has the ideal, depending on the conditions. Oh, it's shading off. I have to... Oh, I've spotted something the others don't see. That's a lot of observation—observation, as Russ Ogden says. The game. Who's doing what where? Someone's breaking away. Yeah, why is he doing that now? Did he see something I didn't see? What do I do if I'm now the highest and topmost of the lead group?

[00:37:32] How much task is left to fly? When do I break away and when?

[00:37:38] As I said, it's a very complex, but also highly interesting and very exciting game. It's more of a mind game, actually.

[00:37:47] **Lucian Haas:** So, are you more of a head player than a gut player?

[00:37:50] **Daniel Tyrkas:** Man, I don't know.

[00:37:54] Gut feeling is intuition, and intuition comes from experience and knowledge.

[00:38:00] So, the more experience and knowledge you have, the more intuition you might have. But originally, that also comes from the head, from analytical thinking, which then solidifies into a gut feeling. That's how I'd probably want to describe it. I don't know which category I fall into. Something in between is probably the optimum.

[00:38:25] **Lucian Haas:** If you had to give, let's say, the most important tip you could give someone, how do you become a good competition pilot at a very high level? What is the most important skill for you there?

[00:38:38] **Daniel Tyrkas:** The glider's handling, to start with. You have to know your craft. Right? You have to feel comfortable with the glider you're flying, be able to push it, stall, do flybacks, so that you have your reset buttons and have pitch control. Ultimately, flying is nothing more than permanent pitch control and keeping the angle of attack in the correct range. That's the basis, so that you have the capacity in your brain to take care of the rest. Tactics, line. What are the others doing?

[00:39:17] Observe and process all the parameters, I'd say. You have to process so many parameters all the time and make very quick decisions based on them. Especially at the highest level, it's about split-second decisions. Do I bank left or do I bank right? It could be that with that, you'll bomb out or not. We just had a case like that in Colombia. I thought I'd fly with Honorar, which is a safe bank, but I should have preferred flying with Baptist. Because he made it to the goal and we didn't. We were standing just a kilometer away. Everything was calculated very narrowly.

[00:39:53] So, glider mastery. No matter the category. It's good. And then, I think it makes sense—and I'd recommend this to every pilot, even just for fun. Nowadays, there are so many beginner competitions, like some Ozone Open or BGD Weightless or you name it, and Newcomer Challenge and Junior League or whatever. Just take a look at them, because you learn from good pilots and you have faster progress. Like I said, you have a recovery and all sorts of things, and often even tasks like briefing, debriefing, and yeah, you just learn to fly better, to fly faster and faster on a competition like that. Also through the exchange with the other pilots, and then just give it a go.

[00:40:39] Of course, you should also have a bit of cross-country flight experience. And the rest then follows. Yes,

[00:40:48] you just have to invest time to gain experience in order to become a good competition pilot, I think.

[00:40:52] **Lucian Haas:** You've just put glider control first. How often has it actually happened that the thing went haywire, even with good glider control?

[00:41:03] **Daniel Tyrkas:** Rarely.

[00:41:05] Very rarely.

[00:41:08] Of course, especially in the early days. I've flown a lot of prototypes too.

[00:41:16] So the two-liners we have now. I don't want to say children's birthday parties, but compared to some three-liner competition protos, they're already very relaxing. And of course, I've had a few close calls, I'd say. But in almost 3,000 hours and 25 years of flying, I'm actually a bit proud that I've never needed the rescue. Even though I've always pushed my limit. But you have to push your limit, just slowly. Don't overdo it.

[00:41:48] **Lucian Haas:** Did you never get injured either? No.

[00:41:49] **Daniel Tyrkas:** Yeah, well, I sprained my ankle once when I was running across the landing field.

[00:41:56] I've already landed, you know, with the glider up I stepped into a hole. And once in Australia while soaring, I overdid it a bit and had a collapse, close to the ground. And that led to a few bruises. But none now that would have landed me in the hospital or that I would have had to labor over for a long time. Snowboarding was already worse. Or motorcycling.

[00:42:18] **Lucian Haas:** Do you fly then? Would you say, compared to other competition pilots, you're particularly safety-conscious?

[00:42:25] **Daniel Tyrkas:** It's important to me to be safety-conscious, let's put it that way. There are certainly competition pilots who are willing to take a bit more risk. But what is risk? Risk always depends on what you're trained for. And that's how you minimize your risk. That's why it's important, as I said, to train these maneuvers. And I do. I've done hundreds of Full Stalls. Or Dynamic Stall to Dynamic Stall to Dynamic Stall. Nice and steady on the axis. You know, I know what I need, where I want to develop further, and what skill set I need to keep being safe. That also includes the weather, of course. Where is the wind coming from? Am I in the lee? And how strong is the lee?

[00:43:09] And can I handle it? And how much ground clearance do I have? Yes. But I'm not ready to risk my life or an injury at any point. Because you have to hold yourself back a bit when you're in competition mode. Oh, watch out. Yes. Here. Now it's critical. Now you really have to be fully present with all your senses. And then you might have a phase where you're close to the rock, with the thermals just starting. With many other pilots. That's naturally stressful. You really have to be 100 percent there to minimize the risk. If necessary, I'll fly away then and look for something else.

[00:43:52] **Lucian Haas:** Do you also regularly go to SIV training over water with your competition gliders? Or do you say, no, I basically incorporate that into my normal flights as a training program and just pull into a full stall every now

and then to keep the feeling?

[00:44:07] **Daniel Tyrkas:** I mainly do full Stalls in the winter with my freestyle glider. So, during our non-thermal time. Because the skills are the same. Of course, I've already reached my end position. I'm stalled like this. I know exactly where it breaks. And I know, sometimes I break it on purpose for fun. More on the negative side, maybe. Pulling negative is also great for releasing hangs. Actually better than stalling. Forget the stable line. It makes no sense at all to reel them in like a fishing rod. And I do practice that, yeah. But I'm also like this. I tend to spare my competition glider. And I mean, it's mega fun to fly loops with them because they have so much energy and long lines.

[00:44:56] But it puts a strain on the glider's structure. And that's why I hold back a bit and prefer to deploy the anti-G if necessary. If you're too high in the target, which you actually shouldn't be. Because with that, you've lost time.

[00:45:10] **Lucian Haas:** Sure. Daniel, let's do a little change of subject. You work in the industry today. And there, as far as I've read, you sell—let's just say you sell—bio-based chemicals for the automotive industry. To put it simply. But in the meantime, you also worked for three years for a paraglider manufacturer. That was in 2011. Until 2014, you were at Swing. And there, as sales manager. What appealed to you about that role? You had already worked in the industry before that. But what was it that made you say, I'm really switching fields now. And I'll try my luck in the paraglider industry.

[00:45:51] **Daniel Tyrkas:** Actually, Günther—the managing director of Swing and my sponsor at the time—was sort of the driving force behind it. He said, "Yeah, we need someone like you. You bring sales and marketing experience from the industry. Don't you want to come join us?" And it went back and forth like that for a bit. And I was like, I don't know.

[00:46:13] And of course, you can make better money in the industry. And at that point, I was still on that trip—thinking, I'm going to have another career in the industry. But then I thought, okay, why not? I have the opportunity to turn my greatest passion into a career.

[00:46:30] And now I have the chance to do that. In five years, I might regret not having tried. And I think you have to be brave in life sometimes. And then I said, okay. And at that time, I was working for GE Plastics. That's also from Saabik. Saudi took it over. And it was kind of... I wasn't 100 percent into it anymore. I had already been thinking a bit about switching. And then I thought, okay, why don't we try this.

[00:46:58] And I reached an agreement with Günther. Okay, sales, marketing, but also competition gliders and competition development. I said, okay, for me that makes sense. I'll come if I can fly more than before. And

[00:47:09] **Lucian Haas:** did the plan work out?

[00:47:12] **Daniel Tyrkas:** Pretty good. At that time, we had the Core 1 and Core 2. And I was involved in the development there and was able to contribute as an engineer. Especially the harness, the Swing Connect Race. I wanted a harness that worked really well. And I optimized and contributed a lot to that. And that harness was really successful. And that was already fun. And I had the opportunity to fly with the prototypes and do photo shoots. And because of that, you automatically fly more, even if it's work, like photo shoots and so on. And that was already fun. It was a good time. I don't regret doing it either. And I was able to push the competition flying a bit again. Because it was basically also part of the marketing job.

[00:47:59] To promote and push the competition material we had at the start. And it was a good time. But we also intentionally said on both sides, okay, three years, let's do three years. And then we'll see. Also, I wanted to leave the back door open so that I could go back again. I thought three years is sellable, even on a CV. And so it was a good time. Actually, I have to say. I'm also grateful to Günther.

[00:48:29] **Lucian Haas:** But after the three years, did you say, no, that's enough experience in that field? Or why did you actually go back into the industry?

[00:48:39] **Daniel Tyrkas:** My two children were also born during that time.

[00:48:43] When I started. That's why my wife was heavily pregnant with my son. And then my daughter came along two years later. That was all right during this period. And then I said, yeah, what's next? I also thought about maybe getting involved and such. Or not.

[00:49:04] Back then, the Ukraine crisis was also happening—it's relevant again now. And we had production going on. Overall, it wasn't a simple situation, purely from a business perspective. And for myself, I thought maybe we should take some parental leave now. And now is actually the right time. To gain some distance. And to see, on both sides, which direction things should go and how. And then I'm there for three years. I said, okay, now it's autumn. The contract is over. Now is a good time. Now it's quiet in the industry. I'd like to take parental leave. And then my wife and I looked at where the best wind is, globally, from October to January.

[00:49:52] And then we wanted to go on another trip. And so we went to Western Australia. With our bags packed. The motto was basically "with kits and kites."

[00:50:01] **Lucian Haas:** For four months then?

[00:50:02] **Daniel Tyrkas:** Yes, three. Because that was the maximum visa we were able to get. And then we were in Western Australia from October to January. It sort of happened like that. A headhunter called me and offered me the job that I started with. And it developed from there. But it dragged on and took a long time. And I was basically officially unemployed.

[00:50:31] And then I came back. We had some back-and-forth conversations with Günther, and then I thought, okay, let's leave it. With my skillset as an engineer in the industry, I can simply provide for my family better. I have better opportunities. And so it just happened that I'm back in the industry now, in the automotive industry.

[00:50:58] **Lucian Haas:** So you've spent these three years looking into the paraglider industry. You've probably seen a lot of how it works. But you also have that management experience and other things from, let's say, big industry. What is it like, when you look at such a small paraglider industry from the outside with that big industry experience and the processes, quality standards, and other things that prevail there? How do you see them?

[00:51:29] **Daniel Tyrkas:** Well, I believe that the large manufacturers—and I don't have insight into all of them, but I have to assume that—there is already a very high demand to work professionally, to have high-quality products, and for the quality to really be right, because safety is a major factor. I'd say there's a very high standard there for professionalism. How it is in a real company. And it's also a very complex environment because you also...

[00:52:03] sell and produce globally, and source globally. That's no easy task to manage properly and to communicate, and to ensure you also have the right products. However

[00:52:18] Towards the customer, by that I mean those,

[00:52:24] you have a very complex B2B, so business-to-business relationship with the flight schools and importers and everything, but you also do a lot of B2C, business-to-consumer marketing, because you have to address the pilots. It's actually a very complex environment when you take it all in. But it's also a very fiercely contested displacement market. Actually, there are too many manufacturers and it's too easy to become a manufacturer, including many small ones. And it's already fiercely contested. And I don't want to generalize now, but some flight schools, that's a catastrophe, so your customers, they just do it out of hobby and passion or because they didn't learn anything else or however the flight schools came to be.

[00:53:10] There's also a very wide spectrum, I have to say, from very professional to very haphazard and "what, we made an agreement, oh what?" I haven't encountered anything like that on the customer side. It's also fought with hard balls in the automotive industry, even on the customer side. It's already a tough industry, but there was also a pretty high level of unprofessionalism and unreliability at times. Plus, very volatile. You also had a lot of influencing factors that you couldn't really manage. The weather is constantly bad, of course no one buys a glider then. Or even worse,

[00:53:52] these forums are a disaster. I always stayed away from them, then I had to join briefly, and now I'm categorically staying away again because they only spread nonsense. And then you might actually have a good glider,

but if there's an accident with it, it immediately becomes, of course, the glider's fault and never the pilot's, but safety always depends on the glider's decision, which ones I make, etc., and boom, you're not selling anything anymore. But you have no control over it at all. I'd say this industry as a whole is quite challenging.

[00:54:24] **Lucian Haas:** Especially because you also say, because you're so close to the end customer in the end. As a manufacturer.

[00:54:32] **Daniel Tyrkas:** And the end customer, but unfortunately, you have to say, the majority simply have no idea what they're talking about. They're looking at it with half-knowledge and it's not well-founded, and there's no way you can argue with that.

[00:54:49] **Lucian Haas:** How does it feel when you—I mean, you did marketing back then too—when you notice something like that, like saying, "Hey, I have to sell things to someone who actually has no clue about what they're buying."

[00:55:02] **Daniel Tyrkas:** I mean, ultimately, the sales partners have to develop that understanding too. But some are very opportunistic and can or have to—look, they're looking at their wallets too. As I said, it's not simple. And I don't want to generalize now. There's a very wide spectrum, even among the pilots, as we know. Some really make an effort, know their stuff, and learn it. I mean, that's a lot of knowledge you need as a good pilot. And I'd also like to give you a compliment here—both your blog and your podcast. It's well-founded. You can tell you're a science journalist and that you question things thoroughly, and I think it's a good source of information.

[00:55:48] Well-founded, fact-based, unemotional—which is actually what you need for a discussion like this.

[00:55:58] **Lucian Haas:** Yes, thank you very much.

[00:55:59] **Daniel Tyrkas:** Knowledge. We all need better training, more knowledge, more commitment. Paragliding might be a sport like any other, but actually, it's not. Because you already have to know a lot.

[00:56:11] **Lucian Haas:** From your perspective, is it perhaps too simple to fly a paraglider or to learn it and get to the point of saying, "Now you're allowed to fly free"?

[00:56:19] **Daniel Tyrkas:** I think it's good that it's easy. That's also the beauty of it. However,

[00:56:25] the awareness,

[00:56:28] that it's easy to fly and anyone can do it—and I mean, if the conditions are right, in the morning, in the evening, on gliders, no thermal air, no wind, no danger really, right? But if people who have no clue and also no awareness think they have to fly into hard thermals on a strong day, and even into the lee, because they might not even know it, and they have no skills with their glider. The skillset doesn't match the conditions, which are invisible and can only be inferred indirectly through knowledge. Yeah, then it gets critical, of course, often. Right? And if I compare that to surfing, when the waves are monster-sized and I don't have the skills, yeah, then I see the waves are monster-sized and only idiots dare to go in there, and if they do, they don't get very far because the sea spits them right back out immediately.

[00:57:29] When flying, you don't see how big the waves are, so to speak, or how demanding the conditions are. You have to know your way around the weather. And you need to have a realistic self-assessment of what your skillset is. Do I have my glider under such control that I can full-gas collapse, do flybacks, turn negative 180 degrees—those are the basic maneuvers for me that everyone should be able to do. I would also make SIV training mandatory as part of the training, modularly. There's basic training, there's cross-country training, there's SIV training, or maybe flight proficiency training, similar to how there are modules in professional aviation that you complete, or more modules in diving—better training for better awareness.

[00:58:21] What people simply

[00:58:26] takes you to a higher pilot level. And of course, that takes time, which I have to invest. And if I don't have that, then I also have to accept for myself that I won't be going out to fly in every kind of weather and condition where

others are having the greatest flights and experiences.

[00:58:44] **Lucian Haas:** I once had a podcast episode with a diving instructor who is also a diving instructor trainer, and he compared the training of paragliders and divers a bit. He described how divers actually have these much more tightly scheduled, or much smaller learning packages, where you get a certificate and then a small one, and you gradually build on that. With paragliding, it would be like, you do a soaring course, then you do a thermals course, then maybe a freestyle component, and other things, to emphasize the educational character much more, just to say, yes, paragliding is simply constant learning, and that should also be communicated accordingly, that it might be in the

[00:59:29] ...heads in there.

[00:59:32] **Daniel Tyrkas:** Yeah, I liked the approaches. I know, I can remember the podcast you're referring to right now. Yeah, I see it similarly. I often nodded along and thought, yeah, what he's saying makes sense.

[00:59:46] **Lucian Haas:** In terms of your job, you also deal a lot with sustainability, with your bio-based chemicals, where it's about getting a climate-friendly industry going and things like that. How sustainable do you actually rank paragliding?

[01:00:01] **Daniel Tyrkas:** Our motor is the sun. That's already a good start.

[01:00:05] Of course, like any sport, traveling somewhere emits CO2. I'm also involved in this—I personally think we have to look at what everyone can do themselves to make their own lives a bit more resource-friendly.

[01:00:25] I think that's important and everyone should do it. And you can do quite a lot without having to restrict yourself drastically, I'd say. If you want to. I've also just installed a massive solar system. My whole roof is covered. As an example. That's why I live where you can fly. I don't have to drive far. I could theoretically walk to fly. And then walk up the mountain, here at Sulzberg. Or ride there by bike and walk up. For the competition, of course, I do drive here and there sometimes. But I mostly drive to places that are relatively close to me in the area now. And luckily, many competitions are, let's say, less than two hours away by car. That's why I also fly very little in the French Alps. Actually, not at all, because it's just a very long drive for me.

[01:01:12] I choose them that way. My credo has always been—even back then when I was at Swing in Garmisch, so Ammersee, Garmisch was the closest—so I just drove to my triangles there. Now it's more like here, Kössen up to Ries. Now I do my flights here. I'd rather fly far than drive far.

[01:01:32] Now, of course, I also get on planes sometimes. And I have to say, that's the thermal that's hardest for me. I've always liked traveling. And it opens up horizons. And it definitely has positive aspects. People should travel more. It would be good for society in general, for tolerance in society, if you also see where it's different, how it's different. I mean, we live here in the promised land compared to the rest of the world.

[01:02:01] I try to find a balance there. Okay, maybe I haven't done any long-haul travel for a while. And now, for the national team matches or something, I'll do one. But I try to make sure it's maybe only one per season. And I actually—and I've been doing this for a while now—I compensate for my flights with quite a bit of money, even with Atmosfair or something like that.

[01:02:26] **Lucian Haas:** That means so that the CO2 emissions are somehow offset. So Atmosfair does projects where, for example, forests are planted somewhere? Yes,

[01:02:33] **Daniel Tyrkas:** They do even more interesting projects. I actually saw a documentary about them on Arte and then switched from one compensation provider to Atmosfair, thinking, "I'd rather donate my money to them." And yeah, then I just transfer a few hundred euros on top of the flight cost.

[01:02:53] **Lucian Haas:** Now, if you look at the PWC, the Paragliding World Cup scene, which really jets around the world and holds its competitions in all sorts of different places, where 100 or 150 pilots always come together plus luggage and everything else. Is that a topic within that framework? I mean, is it talked about, or is it actually a topic where we say they do it, but we paraglider pilots in general probably think about it way too little?

[01:03:21] **Daniel Tyrkas:** No, I think so. Depending on who you're talking to. I know more pilots who offset their flights, and when I said I do that, many also said that's a good idea and they'll look into it too.

[01:03:34] For many, it's also their vacation. I mean, other people just fly somewhere for a holiday, and for me, it's also my vacation that I'm basically spending there now. Sure, it's a bit controversial. There are many other World Cup circuits, and on a large... well, it's also part of our system, let me put it that way, regardless of the level or the sport I mean, at the top level. The skiers, they also travel here and there, and yeah, it's hard to say, when you look at the rest of your life, you know, what my overall balance is like.

[01:04:13] But there are also approaches, for example at the competitions, where they don't have every single one, but there are lunch packages and in the past there was a water bottle every day. That's not the case anymore. Now you get a bottle or none at all and they say, okay, fill yours up, we provide drinking water, fill up your CamelBak. Some competitions also already partially compensate through the entry fee. I don't know exactly how much. But it's definitely a topic that they are already considering.

[01:04:44] **Lucian Haas:** Another topic of sustainability, also with your experience in chemistry, with bio-based materials. Would it be possible to build a paraglider more sustainably by using fabrics or other things—are there bio-based alternatives for that?

[01:04:59] **Daniel Tyrkas:** Yes. That's nylon. We don't primarily have nylon in our program right now, but there are also approaches in the industry for polyamide. Nylon is a trademark. It's polyamide. There are actually approaches to replace the petroleum-based raw materials with renewable raw materials. A lot is happening right now in our industry in general, but especially in the automotive industry. What do you have in terms of more sustainable materials? Sustainability conferences, LCA—so Life Cycle Analysis—are being asked for. The main drivers in automotive currently are, of course, steel and aluminum, the metallic materials.

[01:05:47] But there are already quasi CO₂-neutral options, where regenerative energy is used for steel smelting. A lot is happening there. And yes, we and the paraglider industry can do something there too, especially regarding recycling. I mean, there are a few projects now. Not just wind bags, but there's also that French one, I think it's called Paracyclage. They sew jackets or backpacks or something from them again. You should really think about that. Yes, what am I doing? And end of life? And how often do I replace my equipment? And what happens afterwards? Yes, what else you think about. I mean, I already put a lot of effort into my children's things. I repair a lot. I also enjoy repairing things.

[01:06:32] To extend the lifespan as much as possible. The 3Rs: Reuse, Recycle, Reduce. And I also make an effort to list things on eBay Kleinanzeigen for very little money, so they can have another life. Purely from an economic or business perspective, it's not worth the effort to do that.

[01:06:55] **Lucian Haas:** What do you do with your old glider?

[01:06:58] **Daniel Tyrkas:** Up until now, I've always been able to find a buyer for it. I've never had an old glider that was, let's say, ready for the bin. I've got my reserve now; I had two 9-year-old reserves that I donated to Cuba. They have that—I don't know what it's called right now—but they're always looking for material that's still okay. A reserve can last 15 years, or even 20. The main thing is a reserve; better a reserve, better an old reserve than no reserve. And they still had a year and a half left, and I didn't make use of that, so I donated them.

[01:07:33] **Lucian Haas:** Let's slowly head towards the conclusion, but I said earlier that there's one story I still want to hear from you. Now let's jump back to Chile, because you said in 2003 you were in Chile for three months, just flying there, and you did this 180-kilometer cross-country flight from

[01:07:52] ...to Iquique, either from Antofagasta or nearby. And that was somehow something quite special. Tell me about it.

[01:07:58] **Daniel Tyrkas:** Yeah, so those three months, which were relatively early in my flying career, gave me a huge amount of benefit because I put in a lot of hours and, of course, we did Full Stalls and everything at the dune. I'd say we were pushing it pretty hard. It's great there in Iquique, you have 1,000 meters and you can go 1,000 meters up. And I'd been there before, because I also had a buddy in Santiago from flying, and I first flew in Santiago and then

moved by overland bus to Antofagasta and met the rest of the travel group there, and two friends of mine were also with us, they were all from Westendorf, and then the thing was, we're moving now, basically from

[01:08:46] Hornitos, I think it was called, the place where you can do dunes. That's all in the Antofagasta area, and then we drive from this launch site—I can't remember the name right now—we drive up there and everyone can fly towards Iquique for as long as they want, and the rest of us drive with the two pickups, or we'll pick you up. So we drove up there, but then the wind wasn't coming from the right direction at all. It always blows from diagonally behind, towards Iquique. The wind always comes in at a 45-degree angle. Then we had to go out in a pretty adventurous way on the other side, over a gravel path into a stone desert. Only three or four of us started alone, and we didn't expect to fly far. In that sense, I was also poorly prepared. My GPS battery was dead,

[01:09:32] I had almost no drinking water and no radio either, because we thought, okay, we'll just fly a bit to Punta Arena, which is such a critical point because you always have to fly around those points and then through the lee.

[01:09:47] **Lucian Haas:** So, the "Puntas" are these things that reach out into the sea. Yeah, exactly.

[01:09:51] **Daniel Tyrkas:** So, it's the foothills of the Andes, just like ridges that you fly along, and it winds along there, just like the road. You basically always have the sea in view, and then you have the road—I don't know, something between a few hundred meters to, let's say, no more than ten kilometers—and it winds along there and meanders, and the altitude varies too, let's say between a few hundred meters above the lower plateau, which is towards the sea, up to a thousand meters. And above that is the high plateau, which leads to the high Andes. Of course, you can't let yourself get blown away there.

[01:10:30] And then back then, that was the Argon era, my buddy Wolfgang was there, he had the same glider as I did and we, there was also the flight instructor and there were three of us, and then he went down to land and the two of us were basically left. I think we started with four people and then they said we're flying a bit further and he had a radio and I didn't. And I kept saying, the GPS was empty, I had my passport too, everything in the car, money, everything in the car, my suitcase. And then, okay, so we just fly a bit more and at the beginning there were still those cars driving with us, you always saw them, okay, they were always within sight, the two white pickups with the gliders on them. And at some point I saw them driving away. I called out to Wolf, Wolf, what's going on, what's going on?

[01:11:18] Yeah, yeah, we're flying, we're flying to Iquique. I told them we're flying, yeah. And I was like, oh, yeah good, then we fly. Then it was clear, we have to fly to Iquique. And I hadn't been to Iquique, I didn't know what was coming my way. I just knew there's a military airfield with jets where you need a flight clearance, and that can sometimes take a while to get, and then there's also this checkpoint, yeah, for this duty-free zone, it's like, I don't know, 50 kilometers before Iquique there's another checkpoint.

[01:11:55] I didn't know any of that, though. Okay, so we're flying. Then we made sure to stay together, a bit ahead, a bit behind, and stuff like that. And I'm like, alright, so now I just have to fly. Then, of course, we got grouped up. I was like, yeah, when is this Punta Arena coming, Punta Arena? I had to keep shouting over to him. And at some point, it was like, yeah, we're past it. And I was like, ah, okay, that was the tricky part back there where it tossed us around, yeah. Because, basically, the wind is always cross and you have to, you can take a shortcut over this nose, but sometimes that's not possible or you have to fly way around it, but then you get too low to get back up. Already a bit tricky. Yeah. And so we just kept working our way along and working our way along, and there's nothing there, nothing grows, just a few withered cacti, but all the colors of stones you can imagine, from beige to dark green to red, very impressive.

[01:12:47] And the sea was always on the left. And then I saw, oh, now we're getting to the jet floor. That was another one of those more demanding spots with a bigger jump, and then it got flat and low. I was like, ah, now I'm flying nice and low, maybe they won't see me, but that's total nonsense because, I mean, I had a red glider. Yeah, bright red. But I didn't dare go really high, yeah, because if anything, I'd rather stay low so I don't get in their way.

[01:13:14] Flight clearance, yeah, I don't know, we're flying, we have to fly to Iquique, yeah. And then we're passing by there and at the moment we fly past, two jets take off, turn away and actually shoot directly at me at eye level in low flight. And I'm like, oh my god, oh my god, now they're going to shoot me down. And then they basically shoot vertically in front of me with afterburners, so it felt way too close, fucking loud noise, they shoot off vertically and turn

away. Oh my god, I almost landed there. From pure shock. But what was good was that I found out later that we also flew over areas where you're not supposed to land.

[01:14:00] Or if you land, you have to stay put and wait for the military to arrive, because the whole area is mined.

[01:14:07] **Lucian Haas:** But you didn't know that, thankfully. That

[01:14:10] **Daniel Tyrkas:** I didn't know that, though, thankfully. That... With the mines, I didn't know, yeah. But I knew I couldn't go down to land, because otherwise we'd have to hitchhike or something, okay, the road was always there, somehow we would have made it, but the others were gone. Then we saw them at this customs post, that was pretty cool, they saw us and then I was like, Wolf, when is this Ikike coming? It's just desert, there's nothing there, yeah. When is Ikike coming? I, I, I was basically on edge, a bit at my limit already. Yeah, when is it coming? How many more dunes do I have to go around? And then we actually turned around and could see over these dunes and wham, huge city. Yeah, with palms and the sea and all, and I was like, Ikike! We made it, yeah.

[01:14:56] And then I think to myself, why isn't anyone flying here? This is the Mecca of Ikike, we're the only two gliders in the air, yeah. Then we fly over Ikike and that road goes up on the right, I don't know if you've ever been there, yeah. At the moment we fly past it, Kaboom! A massive explosion, the slope slides off to the right, another Kaboom, yeah. And then we realized there was a flight ban because they were carrying out blasting for a new road. But for us, it was like welcoming firecrackers, so for me, I thought, yeah, we're there, at a huge altitude and boom, yeah. So I first wondered why no one was flying and then it was clear. And luckily we were far enough away and high enough, so no danger at all, but again like that

[01:15:45] a quick adrenaline rush at the end, wondering why the mountain next to you is exploding. We said, "Yeah, and Wolf, where do we live? Where do we live?" They had already organized something, yeah, look, the Cabañas down there with the pool.

[01:16:01] Then we basically flew in together, spiraled down, and landed on the green meadow next to the pool, one of the Pool Basic Cabañas, yeah, with

[01:16:15] Welcome committee, yay, you're here, beer shoved into our hands, jumped into the pool, my bag was already ready on my bed and we basically just moved in. It was a very impressive experience and we actually set a new speed record for this route. We somehow flew it in six hours with a 30 km/h average, which was very good at the time, I just hadn't documented it because I didn't have a GPS after half an hour because the battery was dead. But it was a great experience.

[01:16:45] **Lucian Haas:** That means you can't look up this flight on XContest or anything like that. But things like that, I mean, always come down to the memory; that's what's important, what you count in life and all that. A story like that definitely burns deep into your brain, and those are the kinds of stories you'd probably like to tell your grandchildren someday later, about the exciting stories you had in your life.

[01:17:09] **Daniel Tyrkas:** Yeah, that was pretty much exactly 20 years ago now. 19 years, to be precise. Yeah, it was really impressive and it burned into my memory. I've had many other flights that were impressive and many great experiences, high-alpine, whatever. Flying really brings you great experiences, and the best thing about flying—and why I'm still as addicted as on the first day, if not even worse, I wonder sometimes—I think it's because you never stop learning and you can always get better, and more and more...

[01:17:43] more aesthetic, bird-like, and safe. I also enjoy cross-country flying and landing somewhere like a bird; I do all of that with my Enzo. Top landings here, top landings there. With the goal of being a better, more aesthetic, more beautiful, more bird-like pilot.

[01:18:04] **Lucian Haas:** A nice way to wrap up. Daniel, I'd suggest we talk again in maybe five years, and then I'll ask you what you've actually learned in those five years. Maybe that'll be a nice podcast topic too. At least thank you for this episode; I found it very exciting, and yeah, it's a broad field we've been exploring a bit, but I hope the listeners were able to take something away from it, learned something, or got some food for thought. Thanks for that. I wish you success, lots of success climbing the world ranking or whatever, and above all, success in the sense of having fun flying and

getting those boosts where you just become more addicted to it, in a positive sense, so that you continue to have many beautiful experiences from it.

[01:18:51] **Daniel Tyrkas:** Thank you very much. I think you can learn something in every flight house, and even if it's just a short flight and a glide, you should approach it with that mindset. It was an honor. Thank you, I had a lot of fun, and keep it up.

[01:19:25] **Lucian Haas:** See you next time.

[01:19:55] See you next time.

[01:20:28] See you next time.

[01:20:56] Bye.

Français

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

Show notes

Daniel Tyrkas a déjà participé aux Jeux Olympiques. Bien sûr, pas en parapente. Mais même en volant, il compte parmi l'élite mondiale.

Il y a probablement peu d'athlètes qui parviennent dans leur vie à atteindre le sommet mondial dans plusieurs disciplines totalement différentes. L'Allemand Daniel Tyrkas en fait partie.

En 2002, il a participé aux Jeux olympiques de Salt Lake City, à l'époque en tant que snowboarder en Halfpipe. Aujourd'hui, le quadragénaire fait partie de l'équipe nationale allemande de parapente et occupe actuellement (mars 2022) la 15e place au classement mondial.

Daniel relie d'autres mondes dans sa vie. En plus de divers emplois dans le secteur de l'Automotive, il a également travaillé pendant trois ans en tant que responsable des ventes pour le fabricant de parapentes Swing. Au cours de cette expérience, il a acquis plusieurs perspectives intéressantes sur le secteur.

Daniel raconte tout cela et bien plus encore dans ce 78e épisode de Podz-Glīdz. Il s'agit notamment de la manière dont il s'est mis au parapente en plus du snowboard et qu'il ne se voit pas encore du tout au bout de son évolution.

Daniel donne un aperçu de la relation parfois difficile entre les fabricants de parapentes et les pilotes en tant que clients finaux. Nous parlons du thème de la durabilité, et pourquoi Daniel, par exemple, paie une compensation CO2 pour tous ses vols en avion, y compris pour les compétitions de parapente.

Daniel donne également des conseils sur les raisons pour lesquelles un pilote de parapente ne devrait pas se fermer à la compétition et quelles sont les compétences les plus importantes pour que la sécurité reste la priorité absolue. De plus, il a en réserve plusieurs expériences de vol mémorables.

Si vous aimez Podz-Glīdz, alors soutenez mon travail sur ce podcast en tant que mécène. Comment c'est possible très simplement et sans aucun engagement, vous pouvez le découvrir sur le site de mon blog Lu-Glīdz, précisément sur la page « Fördern ».

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

Musique de cet épisode :

Piste : Studio 2020 | Artiste : Quincas Moreira

Bibliothèque audio sans droits d'auteur

Regarder & Télécharger : <https://www.youtube.com/watch?v=4847K--Ou8Q>

Daniel donne des conseils sur pourquoi un pilote de parapente de compétition ne devrait pas se renfermer et quelles sont les compétences les plus importantes pour que la sécurité reste la priorité absolue. De plus, il a en réserve plusieurs expériences de vol mémorables.

Liens :

- Entrée Wikipedia : https://de.wikipedia.org/wiki/Daniel_Tyrkas
- Page pilote pour Daniel : <https://www.dhv.de/piloteninfos/wettbewerb-sport/gleitschirm-szene/liga/pilotenprofil/pilotenprofil-detailview/pilcat/gs/pilot/-158210/>

- Page Facebook : <https://www.facebook.com/daniel.tyrkas>
- Position dans le classement mondial : <https://civlcomps.org/pilot/17957/ranking>

Source : <https://lu-glidz.blogspot.com/2022/03/podz-glidz-78-olympia.html>

Transcript

[00:00:08] **Daniel Tyrkas:** J'avais une aile rouge, oui, rouge vif. Autorisation de survol, oui, je ne sais pas, on vole, on doit aller à Iquique, oui. Et là, on passe devant et à ce moment-là, deux jets décollent, tournent et tirent vraiment à hauteur d'yeux, directement sur moi en vol stationnaire. Et moi, je me dis, mon Dieu, mon Dieu, ils vont m'abattre maintenant.

[00:00:33] Et ils partent presque verticalement devant moi avec les postcombustibles, ils montent à la verticale et bifurquent.

[00:00:55] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, le podcast de Lugleins.

[00:00:58] **Daniel Tyrkas:** Des histoires du cosmos du parapente.

[00:01:02] **Lucian Haas:** Aujourd'hui avec Daniel

[00:01:04] **Daniel Tyrkas:** Törgers et

[00:01:06] **Lucian Haas:** Lucian Haas au micro.

[00:01:10] Il y a probablement peu d'athlètes qui parviennent, au cours de leur vie, à atteindre le sommet mondial dans plusieurs disciplines totalement différentes. L'Allemand Daniel Tyrkas en fait partie. En 2002, il a participé aux Jeux Olympiques de Salt Lake City, à l'époque en tant que snowboarder en halfpipe. Aujourd'hui, le quadragénaire fait partie de l'équipe nationale allemande de parapente et occupe actuellement la 15^e place au classement mondial. Daniel fait encore le lien entre d'autres univers dans sa vie. En plus de divers postes dans l'industrie automobile, il a également travaillé pendant trois ans comme directeur commercial pour le fabricant de parapente Swing. Il en a tiré des aperçus intéressants sur le secteur. Daniel nous raconte tout cela et bien plus encore dans ce 78e.

[00:01:58] de l'épisode de Podz-Glidz. On y parle notamment de la manière dont il s'est mis au parapente en plus du snowboard et du fait qu'il ne se voit pas encore du tout au bout de son évolution ici. Daniel donne un aperçu de la relation parfois difficile entre les fabricants de parapentes et les pilotes en tant que clients finaux. Nous discutons du thème de la durabilité et de la raison pour laquelle Daniel, par exemple, paie une compensation CO2 pour tous ses vols en avion, y compris pour les compétitions de parapente. De plus, il donne des conseils sur la raison pour laquelle un parapentiste ne devrait pas se fermer aux compétitions et quelles sont les compétences les plus importantes pour que la sécurité soit la priorité absolue. Par ailleurs, il a accumulé pas mal d'expériences de vol mémorables.

[00:02:42] Si tu aimes Podz-Glidz, tu peux soutenir mon travail sur ce podcast en tant que mécène. Tu trouveras sur le site de mon podcast comment c'est tout simple et sans aucun engagement. C'est sur la page Mécénat.

[00:03:01] Daniel, est-ce que le parapente devrait devenir une discipline olympique ?

[00:03:04] **Daniel Tyrkas:** C'est une bonne question pour commencer. Il y a des avantages et des inconvénients, disons. Pourquoi pas ? Surtout maintenant, avec les JO de Pékin, vu comment ça s'est passé et à quel point c'était controversé.

[00:03:20] La visibilité que le sport en tire, et dans l'ensemble, va sûrement faire du bien. Je veux dire, je pourrais peut-être comparer ça au skateboard. Ils n'ont jamais voulu être olympiques non plus. Et les snowboarders non plus. Mais une fois que c'est aux JO, c'est évidemment toujours pour les athlètes le plus grand sommet auquel on peut aspirer. Oui, plus grand que les championnats du monde ou d'Europe, et tout ça. Le concept des JO, tel qu'il est actuellement et où il se déroule, etc. Et la politique qui l'entoure, on peut en discuter de manière controversée.

[00:03:48] **Lucian Haas:** Tu as toi-même de l'expérience des JO. Tu étais à Salt Lake City en 2002, mais à l'époque en tant que snowboarder. Est-ce que tu en gardes de bons souvenirs ?

[00:03:57] **Daniel Tyrkas:** J'ai des souvenirs mitigés.

[00:04:00] Dans la mesure où c'était évidemment mon grand objectif. Même à l'époque, je faisais du Snowboard Halfpipe. Et j'ai aussi participé à la tournée de la Coupe du Monde pendant quatre ans. Pendant mes études, pendant mes études en génie mécanique. Bon, les premières années, la première année, j'ai encore vécu dans la voiture en hiver. C'était déjà un peu rude. Mais je voulais absolument faire du snowboard. Et le snowboard était pour moi, en tant qu'étudiant fauché, soudainement le billet pour voir le monde. Et c'est comme ça que ça a évolué avec des sponsors, la fédération, puis des voyages payés, etc. Bien sûr, en 1998, c'était déjà assez serré, c'était Nagano, la première fois aux JO. J'étais aussi allé deux fois au Japon pour des Coupes du Monde de Snowboard. C'était évidemment déjà cool, en tant qu'étudiant avec le mal du pays et l'envie de voir le monde.

[00:04:48] Et puis, je me suis effectivement qualifié de justesse lors de la toute dernière compétition, lors de la toute dernière course possible. Et à tel point que je me suis qualifié si tard que j'ai même été en retard pour l'habillage officiel. Mais c'était quand même cool de pouvoir participer et de prendre part aux JO. Tout l'événement et ce qu'il y avait autour, la cérémonie d'ouverture, c'était vraiment à donner des frissons, je dois dire. J'en garde de bons souvenirs. Et la Halfpipe était super bien installée, c'était la première fois qu'un stade était construit, en quelque sorte, autour de la Halfpipe. C'était un peu comme maintenant en Chine. Et où des milliers de personnes t'acclamaient quand tu faisais ta course.

[00:05:33] Et je ne me suis pas fait d'illusions sur le fait que j'allais peut-être gagner. Finale, peut-être le top 10, je n'étais pas si mauvais. Mais je me suis blessé. Et d'une manière assez tragique. Pas en faisant du snowboard, mais en faisant du sport de détente, le volley-ball.

[00:05:50] Après, après l'entraînement, la veille de la compétition. Mon coach a carrément sauté sur le pied pendant le blocage. Ma cheville était morte. Et je ne voulais pas abandonner, je voulais quand même faire le run. Enfin, y participer. Avec du tape, des antidouleurs et tout ça, personne ne savait. Je pouvais faire tout ce qui impliquait un saut vers l'avant, mais pour l'atterrissage en arrière, je savais que ça allait être critique parce qu'il y a énormément de pression sur la cheville dans la transition. Dans la halfpipe, quoi. Et puis je suis tombé. Parce que je ne pouvais pas supporter la pression sur la cheville. Et je me suis aussi fait sortir l'épaule en même temps. Mais je ne voulais toujours pas abandonner. Je me suis dit, OK, on a deux runs.

[00:06:37] Et je me suis dit : « Bon, peut-être que j'ai juste un peu dérapé ou quelque chose comme ça. » Eh bien, j'ai refait le même run. Et encore sur le dernier saut que j'avais gardé pour la fin, celui le plus difficile avec une réception en arrière. Un Switch Hakenflip, ça s'appelait ça à l'époque. Un salto, deux rotations. Et oui, le même programme une nouvelle fois. Boom, encore sur la même épaule. Parce que la cheville n'a pas tenu. Oui, et donc l'expérience était un peu mitigée. Parce que bien sûr, j'étais foutu. Je sens encore mon épaule aujourd'hui. Et, eh bien, je n'ai pas pu performer comme je voulais. Et à la télé : « Ah, là il est tombé. » Personne ne savait que je m'étais juste détruit la cheville la veille. Oui. C'est pour ça que c'était un mélange de sentiments. Tout ça en même temps.

[00:07:22] Je le referais. Je le referais probablement exactement de la même manière. J'ai fait de la rééducation et j'étais au Japon six semaines plus tard, quand j'ai fini de faire le tour de la Coupe du monde. Et oui, j'ai pratiquement terminé la saison et ma carrière à la cinquième place du classement mondial.

[00:07:42] **Lucian Haas:** Pourquoi as-tu décidé d'arrêter à ce moment-là ? Aussi à cause de tes expériences aux JO, où tu dis que ton corps est maintenant marqué, qu'il ne suit plus ?

[00:07:52] **Daniel Tyrkas:** Oui, mon corps a toujours plutôt bien encaissé tout ça. J'étais aussi toujours très bien entraîné. Mais les raisons étaient en fait différentes. J'avais 27 ans à ce moment-là et, purement par rapport à l'âge, je commençais à être considéré comme un vieux briscard. Et en Halfpipe, Snowboard ou Big Air, il faut savoir encaisser quand ça ne marche pas. Et je me suis dit : "Ouais, et maintenant je fais encore quatre ans jusqu'aux prochains JO". J'ai été aux championnats d'Europe, aux championnats du monde, j'ai vu le monde. Et mes études approchaient aussi de la fin. Et je savais que je devais maintenant écrire ma thèse et passer mes examens de diplôme. Et cet été-là, je ne pourrais probablement pas m'entraîner comme d'habitude. Parce que c'était déjà le cas, ça s'était aussi beaucoup professionnalisé durant ces quatre années.

[00:08:41] C'est encore un peu du freestyle, on fait la fête, on a nos propres préparateurs physiques et nos propres kinés dans l'équipe nationale. Et il était clair pour moi que si je ne continuais pas à m'entraîner, même en été, je ne pourrais pas maintenir mon niveau ou m'améliorer. Et puis, il y avait aussi la fin de mes études. Dans l'ensemble, je me suis dit : d'accord, c'est en fait un bon moment pour arrêter. Je peux finir mes études et clore ce chapitre, en quelque sorte.

[00:09:11] **Lucian Haas:** Ok. Et puis, le parapente est arrivé en remplacement. C'est

[00:09:16] **Daniel Tyrkas:** c'est même arrivé pendant cette période. Enfin, j'ai commencé en 97, donc à ce moment-là.

[00:09:23] **Lucian Haas:** D'accord, donc en 2002 c'était les JO, en 97, donc cinq ans avant, tu faisais déjà du parapente en parallèle du snowboard.

[00:09:30] **Daniel Tyrkas:** Oui, et je l'avais en fait souvent avec moi. Enfin, au moins lors des compétitions européennes. Et j'ai vu toutes les Alpes, d'est en ouest. Et j'avais souvent mon aile avec moi, en fait. Et j'y ai eu de superbes expériences. Le matin, je faisais du snowboard ou même de la poudreuse à Darmstadt. Oui, où c'était. Puis je changeais de jouet, je sortais avec l'aile, j'allais voler. Même à cette époque, au printemps, je faisais toujours de la thermique. Ou alors juste un vol de descente le soir, je m'en souviens. Tout le monde attendait pour redescendre avec le télésiège parce qu'il n'y avait plus de neige en bas. Moi, je suis descendu en volant et j'étais de retour là trente minutes avant tous les autres.

[00:10:08] **Lucian Haas:** Comment est-ce que tu t'es mis au parapente ? Juste parce que tu étais déjà en montagne pour le snowboard et que tu t'es dit que ça pourrait être sympa aussi ? Ou est-ce que tu as revu quelqu'un voler ou raconte-moi.

[00:10:18] **Daniel Tyrkas:** Voler m'a toujours plu d'une certaine manière. C'est pour ça que même en snowboard, je ne me souciais pas des barres, je voulais voler. Donc j'ai fait du halfpipe et du big air, et j'étais déjà windsurfeur et skateur. Et même là, c'est toujours le saut et les tremplins qui m'ont le plus amusé. Et avant ça, j'ai fait du ski avec mes parents depuis que je suis petit. Avant de me mettre au snowboard. Et on passait toujours devant Kössen. Vers notre caravane qu'on avait toujours sur la Steinplatte, du côté autrichien à Weidring. Et là, j'ai toujours vu des gens voler. Et je me disais, oui, ça a l'air intéressant, mais je suis encore un peu trop jeune ou quelque chose comme ça. Et avec le windsurf, en fait, j'étais toujours au Danemark et il y a eu une fois des vacances avec peu de vent.

[00:11:11] Et on s'ennuyait. Et puis on a, j'ai aussi un peu aidé, comme moniteur de windsurf adjoint à l'école là. Et ils avaient, on a aussi un peu trié. Et ils avaient une voile ronde, celle qu'on traîne typiquement derrière le bateau. Et j'ai dit : « Youpi, c'est une super idée pour s'amuser quand il n'y a pas de vent. Essayons ça. » Et ils ont dit : « Non, non, on l'a déjà fait. Et le bateau est trop faible. Et le mec l'a traîné à travers les bancs de coquillages. Et il n'avait pas l'air très bien après. » Ouais, bon. Alors il nous faut quelque chose avec plus de puissance. On va l'attacher à la voiture ici. On a des VW Bus et tout ça. Enfin. Et c'était quasiment le projet du jour, qu'on prenne ce truc-là, qui était déjà un peu réparé avec du ruban adhésif.

[00:12:01] Bon, on n'avait pas de matos. En tant qu'ingénieur, j'en ai alors construit un à partir d'un trapèze de siège. Et on l'a accroché là. On a dit : « Voilà, c'est pratiquement une piste de remorquage, c'est l'accès au spot de surf. » Ça passait à travers les dunes. Rien de public. Juste une route droite. Un chemin de gravier. « Allez, on essaie. On fait ça très prudemment. L'un conduit. L'autre pend à la porte, il fait le communicant et regarde ce qui se passe. » Et tout le monde a dit : « Ouais, on fait ça. » Le chef de l'école a dit : « Vous pouvez le faire, je n'ai rien à voir avec ça. » Ouais, et puis on a essayé. J'ai dû être le cobaye, parce que c'était évidemment mon idée et ma construction. Et ça a vraiment bien marché.

[00:12:47] Alors, on a commencé doucement en courant derrière. On n'a pas décollé. Un peu plus vite, un peu plus vite. On a fait ça étape par étape. Et à la fin, c'était genre, tu sais, peut-être 500 mètres de distance. Un peu en montée et on est redescendus doucement. Il y avait aussi d'autres personnes qui attendaient le vent. On a même atterri à côté de la table du café avec un vieux wingfoil. Ah, c'était le clou du spectacle. Et à la fin de la journée, même le chef de l'école de vol a voulu le faire aussi. Ouais.

[00:13:18] De la, pardon, de l'école de surf. Ouais. Et après, je suis rentré à la maison et j'en ai parlé à mon pote de l'époque, qui est toujours mon pote aujourd'hui. Je lui ai dit : « Écoute, on a fait ça et ça », et je lui ai raconté mes aventures. Deux semaines plus tard, il m'a appelé et m'a dit : « Écoute, j'ai acheté une aile. Sur, je ne sais pas, à l'époque sur eBay ou quelque chose comme ça. Je ne sais plus quel modèle c'était, mais elle était rose. Je ne sais même pas si c'était

[00:13:42] **Lucian Haas**: Ebay existait déjà à l'époque, il a donné 97. Exactement.

[00:13:45] **Daniel Tyrkas**: C'était le début d'Internet, quoi qu'il en soit. Peu importe. J'ai une aile. Ouais. Allez, on va faire ça aussi ici. Ouais. Et on était trois potes motards à l'époque. Et tous les trois, on s'est dit : OK, on va prendre la Benz du père, parce qu'elle avait un hayon. On pouvait donc avoir à nouveau le communicateur, le pilote et le voltigeur. Et à l'époque, j'habitais encore à Erlangen, on est allés dans le Franconie, on s'est cherché un chemin de terre. Et on n'avait aucune idée. Et ce n'était pas un voile rond, mais une aile. On savait déjà assez pour savoir qu'il fallait tirer d'une certaine manière. On a réussi à la déployer. On est partis prudemment. On savait qu'il fallait faire attention. C'était en novembre. Et le champ était dur et légèrement gelé.

[00:14:33] Et on a fait ça avec une certaine prudence, mais bien sûr sans aucun plan ni aucune idée. Pour faire court : on a tous décollé. On a tous un peu volé. L'un des potes s'est retrouvé dans une sorte de verrouillage vers le champ. Mais comme on ne l'a jamais fait avec une altitude vraiment importante et une vitesse élevée, mais plutôt prudemment, parce qu'on savait que personne n'était là, il n'est arrivé rien d'autre que quelques éraflures et des bleus. Mais on a ensuite enterré le projet et on s'est dit, bon, ça n'a pas vraiment de sens comme ça. Allons vraiment voler en montagne. Alors, on est partis tous les trois à Kössen, parce que c'est là qu'on avait vu les pilotes. On est entrés dans la boutique. On a dit, regarde, on a une aile ici et tout le matos.

[00:15:20] On veut aller voler ici maintenant. Et qu'est-ce qu'on est censés faire ici ?

[00:15:26] Il nous a regardés, nous trois jeunes types. Puis il a regardé l'aile. Il a dit : « Avec ce truc, les autres volent. Là, on ne peut plus rien voir. C'est donc une meilleure portance et nous, on se prend un mur avec votre sac là. Et ça, ça ne marche pas. Et si vous venez voler avec ce truc ici à Kössen, je vous dénoncerai personnellement. » Et nous, on a fait « oh ». Il y a eu un court silence. Mais après, il nous a encore scannés d'un coup d'œil. Si vous voulez apprendre correctement, allez à Westendorf et inscrivez-vous à l'école là-bas.

[00:16:06] **Lucian Haas**: Tu l'as fait aussi ?

[00:16:08] **Daniel Tyrkas**: Et on a fait ça tous les trois. Exactement, je l'ai fait aussi. On a appris à vraiment voler, et on a commencé à vraiment voler.

[00:16:16] **Lucian Haas**: À quel point était-ce clair pour toi, même en tant que snowboarder tu étais déjà vraiment un sportif et tout ça, que tu voulais aussi pratiquer le parapente en mode compétition ?

[00:16:30] **Daniel Tyrkas**: Pas du tout. Ça s'est fait comme ça, en fait. Je dois dire que j'ai eu de la chance à l'époque avec Otto à Westendorf. Il a vu que j'étais un sportif et que je n'avais pas beaucoup d'argent, alors il nous a soutenus. Il a toujours bien soutenu les gens qu'il appréciait. Et l'évolution a été assez rapide. Je veux dire, j'ai fait le cours de base et j'avais apparemment déjà du talent. Lors du dernier vol en altitude, encore pendant la formation de base, l'un d'eux a oublié sa radio. On m'a dit : « Bon, Daniel, tu peux aussi voler sans radio. Tu en es capable. Vas-y. » Et donc, je suis parti, j'ai commencé à faire des virages, j'ai tourné comme ça et j'ai volé pendant une heure et demie d'un coup, jusqu'à ce qu'ils me fassent des signes de la main en panique.

[00:17:20] Il m'a dit : « Bon, tout le monde a fini, tu devrais aussi venir atterrir maintenant. »

[00:17:25] Et j'ai enchaîné 50 vols en dessous, j'ai fait mon Sopi et en même temps le cours SIV. Et là aussi, c'était genre : OK, dernier vol, fais ton programme, fais le programme de sécurité DRV, peu importe ce que tu veux. Je pense que tu n'as plus besoin d'assistance radio maintenant. Et là, genre : OK. Et puis le vol 50, pourquoi ? Mon vieux Diskus à l'époque, un Diskus 1000 ou quelque chose comme ça. Ouais, enfin, je pense que tu peux voler quelque chose de mieux maintenant. Et là, il m'a pratiquement vendu son Hochleister. Et depuis, j'ai volé en Hochleister. C'était un Xyon de chez Nova à l'époque, il m'a dit : "Ouais, c'est là que tu vas apprendre à voler." Et moi : "Ouais, d'accord."

[00:18:10] Vraiment ? Oui bon, alors je monte ici à Westendorf, je fais un Full Stall, tu regardes, d'accord. Et si tu penses que c'est bien et que je me sens en sécurité pendant le Stall. C'était genre la semaine après le cours SIV. Ensuite, j'ai fait le Stall avec le Xyon, j'avais déjà le cœur qui battait, mais ça s'est bien passé. J'en ai fait un autre tout de suite. Il a dit : "Ouais, ça marche, ça a l'air bien." Et c'est comme ça que ma carrière de Hochleister a commencé.

[00:18:36] **Lucian Haas:** Mais ça veut dire que c'était déjà assez tôt.

[00:18:39] **Daniel Tyrkas:** Oui.

[00:18:41] Juste après la formation

[00:18:42] **Lucian Haas:** plus un peu de cours SIV et ensuite je pilote le Hochleister. Bien que, à l'époque, je crois que c'étaient vraiment les Hochleister qui étaient les ailes capables de voler vraiment. Les autres étaient plutôt de vraies parachutes de descente. Et on était aussi beaucoup plus disposés, probablement, à faire ce pas, à dire, d'accord, j'ai besoin d'une telle aile.

[00:19:01] **Daniel Tyrkas:** Oui, j'avais confiance, tu sais. Je me suis dit que si mon moniteur me disait que j'en étais capable, alors pourquoi pas. Et j'ai dit : OK, je vérifie ça, je peux faire le bouton de reset, le Full Stall, je me sens à l'aise avec ça. Oui, je l'ai fait au-dessus du sol aussi. Et là je me suis dit : oui, OK, je l'ai fait pour moi. Bon, il faut préciser que j'avais bien sûr déjà de l'expérience en sports extrêmes. Je savais ce que sont les situations extrêmes, comment rester cool dedans. Je savais exactement comment coordonner mon corps, en tête en bas, en spirales et en rotations, et où se trouvaient mes bras à l'instant T. Ça aide évidemment pour ce genre de sports. Et puis ça a évolué comme ça, on a fait des captures, puis des spirales, des Satz et des Wing-Overs.

[00:19:47] Les sauts venaient juste de commencer, donc on s'amusait pratiquement sous l'aile. Mais en même temps, il y a toujours eu cette envie de se dire : « Ah oui, tu as déjà fait le Pinzgau depuis Westendorf ou quelque chose comme ça et le retour ? » Non, et par où il faut passer pour voler et zack. Et c'est comme ça que ça s'est un peu développé avec le vol de distance.

[00:20:08] **Lucian Haas:** Alors, aujourd'hui, tu es encore à Berlin. Tu es un compétiteur d'une équipe nationale allemande, tu fais ces grandes distances. En même temps, tu viens de dire que grâce au snowboard, tu avais aussi cette sensation corporelle pour les rotations et tout le reste. Pourquoi n'es-tu pas devenu Akroflieger ?

[00:20:25] **Daniel Tyrkas:** Je suis déjà, d'une certaine manière, aussi Akropilot, même si aujourd'hui on appellerait plutôt ça un pilote de Freestyle. Et mon aile suivante était une Argon. Avec celle-là, ce qui était important pour moi à ce moment-là, c'était que l'aile convienne pour le vol de distance, mais qu'on puisse aussi faire des sauts, des Wing-Overs et des manœuvres avec, oui. Et des Stallen et tout ça. Pour moi, ça a toujours fait partie d'un tout. Mais je trouvais ça aussi toujours attirant de jouer l'oiseau, oui. D'être un oiseau et de se déplacer dans les airs. Il n'y avait pas de scène Akro à l'époque ou quoi que ce soit. Les pilotes faisaient aussi quelques manœuvres Akro. Ça s'est développé comme ça, petit à petit.

[00:21:11] Ouais. Et c'était comme des chemins parallèles, j'aurais. J'ai toujours fait des manœuvres avec toutes mes ailes. Et quand il y avait de la thermique et une bonne journée pour le vol de distance, j'y suis allé aussi. Parce que c'est ce qu'on fait avec un parapente, ouais. Et puis ça s'est cristallisé, ouais, je ne suis pas si mauvais que ça dans ce que je fais.

[00:21:35] Et je me suis dit que je pourrais aller à une compétition. C'était à Berchtesgaden. Il y a très longtemps. Je ne peux même plus te le dire. Je crois que c'était une bavaroise ou quelque chose comme ça. Je me suis dit : "Bon, je vais me pencher sur le vol en compétition." Je pense que j'ai volé quatre ou cinq ans à ce moment-là. À l'époque, j'avais déjà le Trango Race.

[00:21:59] Et j'ai fait l'expérience que je devais prendre des vacances pour, en fait, c'était une catastrophe. On n'a eu que de la pluie là-bas. Et j'avais une tente à l'époque. Je suis resté quatre jours sous la pluie dans ma tente. J'avais pris des vacances et je me disais : super. Et puis, le cinquième jour, ils ont dit : OK, on est désolés, ça n'a aucun sens. C'était une situation classique de blocage au nord qui ne voulait pas partir.

[00:22:25] La compétition est annulée et reportée. Et moi, je me dis, enfin, ce n'est pas grave. Je savais qu'il fallait parfois attendre qu'une tempête passe. Mais même en snowboard, parfois ça ne passait pas s'il y avait une tempête ou un blizzard. Mais bon, ce n'était pas aussi critique niveau météo. C'est déjà assez exigeant ce qu'il faut pour faire du parapente. Et j'avais, je dois peut-être aussi le mentionner, après l'été, donc après avoir arrêté, j'ai décidé que mes études étaient finies, je vais maintenant rattraper mon déficit d'été. Parce que j'avais un déficit d'été à cause de l'entraînement estival sur les glaciers. Et je suis ensuite resté trois mois au Chili et j'ai été en Australie et en Nouvelle-Zélande et j'ai tout fait avec une planche de surf et un parapente.

[00:23:10] Alors au Chili, juste la aile. En Australie et en Nouvelle-Zélande, planche de surf et aile. En gros, je voyage, mais mon matériel de sport est toujours avec moi. Et c'est resté comme ça jusqu'à aujourd'hui, en fait. Je ne voyage pas sans mon matériel. Et là, on a aussi fait ce classique de 180 kilomètres d'Iquique, donc de, comment ça s'appelle, Antofagasta là, Hornitos, jusqu'à Iquique. On voulait battre un record. Et on y est parvenus. Mais c'est une histoire en soi, assez dingue avec l'espace aérien. Peut-être

[00:23:48] **Lucian Haas:** On y reviendra plus tard. J'y reviendrai. Je garde ça pour après. Avant de s'écarter complètement du sujet, restons un peu sur cette histoire de compétition. Là, ta première compétition est littéralement, ou pas seulement littéralement, mais vraiment concrètement tombée à l'eau, comme tu viens de le raconter. Oui. J'ai aussi déjà vécu quelque chose de similaire. Oui. Où tu te dis vraiment, je dois m'accrocher à des dates de compétitions pour me dire que je veux aller voler, et puis tu restes coincé quelque part et ça ne marche pas. Et on se dit, je suis quasiment enraciné ici. Oui. Pourquoi, malgré cette mauvaise expérience, es-tu quand même revenu à en vouloir au point de te dire que ça t'attire toujours ? Je fais ce genre de vols en compétition, ces histoires de compétition, et je me fixe vraiment ces dates et j'organise ensuite toute mon année en fonction, parce que tu dois probablement aussi organiser tes vacances en fonction.

[00:24:40] Et un peu comme si tu te disais : je peux vraiment, aujourd'hui, tu fais du PWC-Zirkus et tout le reste avec. Donc que tu te dis vraiment après : alors là, je prends ces semaines de congé et je dois m'envoler pour le Mexique, l'Argentine, le Brésil ou n'importe où ailleurs.

[00:24:53] **Daniel Tyrkas:** Alors, c'est comme ça. J'en avais, et c'est à cette époque que les premiers GPS sont arrivés, ce genre de bleu MLR, enfin. J'en ai encore un là.

[00:25:05] **Lucian Haas:** dans le tiroir. Si jamais tu en as encore besoin. Oui, merci.

[00:25:09] **Daniel Tyrkas:** Et c'était à cette époque-là. Et c'est là que le XContest en ligne est apparu aussi, si je me souviens bien. Plus ou moins, ne me demande pas, ça remonte à longtemps. Et là je me suis dit, bon, c'est aussi une sorte de compétition. Et je vole bien les parcours. Alors je choisis les belles journées et je sou mets quelques parcours. Et là, j'ai aussi une sorte de comparaison avec les autres, enfin, ouais. Et ce petit sentiment de compétition avec ça. Ouais, et ça a évolué de telle sorte que, d'un coup, je crois que trois ou quatre fois... Enfin, j'ai eu une période où j'ai pratiqué ça très intensément et j'ai été plusieurs fois champion d'Allemagne.

[00:25:50] **Lucian Haas:** J'ai fait des recherches. Oui. Et tu as gagné trois fois ce championnat de XC et une fois tu as fini deuxième.

[00:25:56] **Daniel Tyrkas:** Oui, exactement. Oui, j'ai quelques trophées derrière moi, mais il y en a aussi pour le snowboard et ça fait, oui, ça fait déjà un moment. Et j'ai fait ça, et j'étais genre, certains disaient que j'étais le gourou des parcours allemand. J'ai ouvert quelques triangles depuis Garmisch qui portaient soudainement mon nom, apparemment. Le triangle Tyrkas. Triangle, exactement. Oui. Et c'était genre du vol en triangle, c'était mon truc. Au début, en aller simple, j'ai réalisé, en aller simple. Je voulais absolument voler de Braunegg jusqu'au lac de Côme en Italie, ce que j'ai presque réussi. Mais j'ai dû faire demi-tour au col d'Amaloya et j'ai dû faire une longue remontée, dormir entre-temps et repartir le lendemain pour faire le reste.

[00:26:42] Là, je n'étais pas trop... non, je préférais les triangles, oui. Les triangles, ou alors on atterrit chez soi et on récolte le plus de points. Ou du moins dans les... dans les environs d'où on est parti. Parce que c'est toujours la deuxième partie de l'aventure, c'était toujours le retour à la maison. Le retour à la maison, oui. Là où, par phases, j'avais plus peur qu'en l'air pendant la séparation. Et puis est arrivé,

[00:27:07] Swing était déjà mon sponsor à ce moment-là. Et j'étais un peu dans le genre : « Bon, maintenant je vais devenir champion d'Allemagne pour la huitième fois. Jusqu'à quand je vais continuer ? » Oui, je veux dire, encore une fois à Speikboden. La même chose. À l'époque, Speikboden était plus actuel que Grente. Maintenant, je pourrais me le reparcourir. Et c'était il y a presque dix ans pile. On s'est dit : « Viens, on pourrait aussi aller chez ma femme », j'ai dit. « Tu sais, elle vole aussi. Et on pourrait faire des vacances en parapente. Au lieu de faire des vacances en kite, on fait des vacances en parapente. » Et on est allés à Valle de Bravo, au Mexique. Et là, j'ai fait ma première compétition. Genre, d'un coup, je ne suis plus seul, le Lonesome Eagle. Mais avec 100, 150 pilotes.

[00:27:52] Et il y a une manche prédéfinie. Et tu dois la voler, le point de virage. Tu ne peux pas dire, ah, je la fais plus longue ou plus courte. Et j'ai remarqué que ça fait vraiment plaisir, oui, avec eux. Une super communauté, faire de la course. Et je n'étais pas si mauvais. Je crois que j'ai fini dans le top 10. Et là je me suis dit, okay, c'est trop cool. Ça fait vraiment plaisir. Et en même temps, les enfants sont arrivés. Et là, c'est devenu compliqué pour la flexibilité. Parce que c'est déjà évalué sur le XContest en ligne, à quel point tu es flexible au niveau du boulot. Est-ce que tu peux décaler les bons jours, les "Big Days" ? Est-ce que tu peux y aller ? Est-ce que tu es prêt à y aller ? Peu importe où les grandes distances sont volées.

[00:28:38] Je me suis dit : « Bon, au moins c'est prévisible. Les dates sont fixes. On peut planifier ça. C'est plus facile à concilier avec la famille et le boulot. Pourquoi j'essaierais pas ? » Et dix ans plus tard, ou quelques années plus tard — on est maintenant à dix ans — on est en équipe nationale, avec des Coupes du monde et des championnats du monde, et actuellement 14e au classement mondial.

[00:29:05] **Lucian Haas:** Maintenant, tu as dit, d'accord, ces pilotes de XC, les classements s'orientent aussi un peu sur qui a le temps et qui peut se libérer. Mais si tu participes à un cirque de compétition internationale avec des PWC et tout ça, ça se trie peut-être aussi un peu sur qui peut se le permettre ? On vole toujours loin, donc généralement à l'international, et puis au final, il faut toujours avoir beaucoup de vacances, parce qu'un PWC dure toujours au moins une semaine. Avec le trajet et tout le reste, tu es probablement seul en déplacement pour un cirque de compétition au moins quatre semaines par an, sinon plus.

[00:29:43] **Daniel Tyrkas:** Oui, alors j'ai fait comme ça, surtout quand les enfants étaient petits, je n'ai pas fait de PWC pendant quatre ou cinq ans. Et je ne suis allé nulle part. J'ai fait les compétitions de la ligue allemande dans le coin, là où ce n'était pas si contraignant. Elles ne durent pas si longtemps non plus, elles ne font pas une semaine ou même deux, contrairement aux compétitions FAI-1, donc les championnats d'Europe ou du monde ou le Superfinal, qui durent dix jours. Et j'ai un peu réduit la voilure. Mais on peut quand même, je dis, accumuler de très bons points aux German Open ou ailleurs, parfois, ou des pré-PWC. Parfois même de meilleurs que si tu vas à un World Cup extrêmement qualifié et très fréquenté. Se classer dans le top dix là-bas, c'est déjà très, très difficile.

[00:30:29] C'est plus facile de se classer dans le top 5 dans une compétition comme, disons, un European Cup, un Alpine Cup ou ce genre de compétitions.

[00:30:36] **Lucian Haas:** Est-ce que tu sélectionnes les compétitions en fonction du nombre de points que tu pourrais éventuellement obtenir pour le classement à la fin ?

[00:30:42] **Daniel Tyrkas:** C'est le cas maintenant. Parce que si tu es centième, deux centième ou trois centième au classement mondial, tu peux bien sûr récolter des points même sur des compétitions qui ne sont pas si haut niveau. Je veux dire, il faut au moins trois manches et un certain nombre minimum de pilotes. Et plus les pilotes sont bien classés, plus la compétition donne de points. Pour le vainqueur et, par extension, pour les autres places. Maintenant, j'en ai quatre qui comptent pour le classement mondial. Et j'ai quatre résultats dans le top 10 sur du haut niveau. Comme la Trofeo, qui est aussi quasiment comme une Coupe du monde ou parfois même comme une super finale.

[00:31:27] Et c'est pour ça que ces deux ou trois dernières années, où je suis dans le top 20 mondial,

[00:31:36] je fais un peu de tri. Bon, maintenant les enfants sont un peu plus grands. Ma femme est tolérante. Merci pour ça. Et compréhensive. Du coup, je peux dire : OK, je fais peut-être un PWC un peu plus loin, mais là où on peut voler sans problème. Tu sais, comme la Colombie, le Mexique, le Brésil ou même la Macédoine. Ça fait partie de mes destinations préférées en termes de destinations de vol.

[00:32:04] **Lucian Haas:** Parce que la météo y est assez stable à certaines périodes.

[00:32:07] **Daniel Tyrkas:** Exactement. Et pour le reste, je le fais ici. Et c'est un peu une question de chance. Heureusement, j'ai aussi un arrangement avec mon chef : s'il pleut, j'ouvre mon ordinateur. Et alors, mon bureau à domicile, c'est à Dicentes ou sur un camping quelque part à Tolmin ou peu importe. Du coup, quand il pleut, je travaille et je ne perds pas mes vacances.

[00:32:28] **Lucian Haas:** C'est évidemment aussi une bonne organisation. Qu'est-ce qui est, je dois être honnête, je ne suis pas vraiment un sportif orienté par le classement ou quelque chose du genre. Le vol me procure un plaisir immense, mais je n'ai pas vraiment cette partie-là. Du coup, qu'est-ce qui est intéressant pour quelqu'un comme toi de voler pour un classement mondial ? Pour pouvoir dire, oh, je suis maintenant 15ème ou 19ème et ah, je me suis amélioré à la 14ème place. Qu'est-ce que ça t'apporte ?

[00:32:54] **Daniel Tyrkas:** C'est en fait un effet secondaire, je dois dire, pour ce qui est des résultats pour moi maintenant. J'adore simplement faire des courses avec mes amis. C'est comme une famille. Et quand on est dans ce cirque depuis un moment, on finit par connaître les Espagnols, les Slovénes et les Colombiens. Et comme je parle quelques langues, je peux les utiliser ici et là. Je parle tchèque avec les Tchèques, espagnol avec les hispanophones et anglais avec les autres. Et un peu de français avec les Français, et enfin, il y a aussi l'allemand. J'aime beaucoup cette communauté. On est tous, comme le vol, le vol encadré avec des amis, on pourrait dire.

[00:33:40] À un niveau extrêmement élevé. Et ce jeu auquel nous jouons est déjà un jeu très complexe et exigeant. Côté tactique, choix des lignes, vol efficace. Que font les autres ? Beaucoup ne comprennent même pas, enfin, pas les parapentistes, mais aussi d'autres qui me demandent : « Mais qu'est-ce que tu fais là, au juste ? » Je réponds toujours : « Écoute, c'est comme une compétition de voile. Premièrement, il s'agit du positionnement avant le départ. Et ensuite, c'est comme des échecs en trois dimensions avec les éléments de la nature. Et 100 autres choses. »

[00:34:18] Et je trouve ça génial. C'est super sympa. C'est passionnant.

[00:34:25] Et on apprend aussi à voler vite et efficacement. Et je veux dire, je suis toujours pilote de cross-country. Je fais aussi le Lonesome Eagle de temps en temps. Mais c'est peut-être moins une question de grande distance maintenant. C'est plutôt : à quelle vitesse, avec quelle vitesse de croisière, est-ce que je peux faire le triangle de 200 ou 250 et être de retour à la maison.

[00:34:43] Et il y a cette envie, d'une certaine manière, de continuer à optimiser et à améliorer l'efficacité. De voler plus joliment, d'être un meilleur pilote, et tout ça. C'est ce qui me motive, en fait. Et là, probablement aussi parce que je suis ingénieur. On a envie d'améliorer et d'optimiser tout, un peu. Et de devenir meilleur soi-même. Ça me fait juste plaisir de progresser.

[00:35:07] **Lucian Haas:** Eh bien, dans ce cirque de compétition, il y a tout genre de types de pilotes. Même au niveau du style de pilotage. Il y en a qui font toujours la course en haute vitesse tout devant. Et qui se disent : « Bon, si j'ai de la chance, je vais passer. Alors là, je suis vraiment le roi de la manche. » Même si, au final, ils ne sont pas si bien placés dans le classement général. Parce qu'à cause de ça, ils se retrouvent souvent en bas. Ensuite, il y a les autres qui contrôlent toujours tout très prudemment derrière. Ils survolent et regardent. Et essaient ensuite de trouver la meilleure ligne à la fin. Et gagnent peut-être des manches où ils ne sont jamais classés. Mais qui, malgré tout, finissent quand même relativement haut dans le classement général en termes de points. Quel genre de pilote es-tu dans tout ce groupe qui est en route ?

[00:35:48] **Daniel Tyrkas:** Au début, j'étais aussi du genre à vouloir pousser vers l'avant, en me disant que je suis un pilote de course. J'ai de l'expérience et là, je fais quelque chose de différent.

[00:36:01] Mais l'intelligence collective ne doit pas être sous-estimée. Celle d'un groupe de tête composé de pilotes de haut niveau. C'est pour ça que le mantra est plutôt de rester avec le groupe. Et surtout quand ? Et comment ? Et au début ? Ou quand est-ce que tu attaques ? En fait, les meilleurs pilotes maîtrisent le mieux le jeu, parce qu'ils savent mieux évaluer quand il est temps de contrôler et de faire preuve de retenue, et quand il est temps d'attaquer. Trouver cet équilibre entre contrôle et attaque. Et bien sûr, il faut être un pilote de très haut niveau. Et monter ultra bien.

[00:36:47] En fait, ça se gagne surtout en montée, et en volant en ligne et avec efficacité. Parce qu'avec de bonnes conditions, on donne tous à fond. Au haut niveau. Et aussi avec ces vraiment bons pilotes. Et là, on tourne serré, on travaille ensemble, on s'écarte, et tout ça. Et ça devient vraiment sympa, tout simplement. Je dirais que je veux être le pilote qui a l'idéal, selon les conditions. Oh, ça fait de l'ombre. Je dois un peu... Oh, j'ai découvert quelque chose que les autres ne voient pas. C'est beaucoup d'observation. De l'observation, comme dit Russ Ogden. Le jeu. Qui fait quoi où ? L'un s'échappe. Oui, pourquoi fait-il ça maintenant ? A-t-il vu quelque chose que je n'ai pas vu ? Qu'est-ce que je fais si je suis maintenant le plus haut et le plus élevé du groupe de tête ?

[00:37:32] Combien de manche reste-t-il à voler ? Quand est-ce que je pars en pleine vitesse et quand ?

[00:37:38] Comme je l'ai dit, c'est un jeu très complexe, mais aussi passionnant et très intéressant. C'est plutôt un jeu psychologique, en fait.

[00:37:47] **Lucian Haas**: Tu es plutôt du genre à suivre ta tête que ton instinct ?

[00:37:50] **Daniel Tyrkas**: Oh, je ne sais pas trop.

[00:37:54] L'intuition, c'est le pressentiment, et l'intuition vient de l'expérience et du savoir.

[00:38:00] Alors, plus on a d'expérience et de connaissances, plus on a peut-être une intuition. Mais au départ, ça vient aussi de la tête, de la pensée analytique, qui finit par se cristalliser en une intuition. C'est peut-être comme ça que je voudrais le décrire. Je ne sais pas dans quelle catégorie je me situe. Un truc entre les deux, probablement, c'est aussi l'optimum.

[00:38:25] **Lucian Haas**: Si tu devais donner, disons, le conseil le plus important que tu puisses donner à quelqu'un, comment devient-on un bon pilote de compétition à un très haut niveau ? C'est quoi pour toi la compétence la plus importante ?

[00:38:38] **Daniel Tyrkas**: La voile de la maîtrise, pour commencer. Tu dois maîtriser ton métier. Oui ? Tu dois te sentir à l'aise avec la voile avec laquelle tu voles, être capable de l'exploiter, de faire des Stall, des Flybacks, pour avoir tes boutons de réinitialisation et ton contrôle de tangage. Au bout du compte, voler n'est rien d'autre qu'un contrôle de tangage permanent et maintenir l'angle d'attaque dans la bonne zone. C'est la base pour avoir la capacité cérébrale de s'occuper du reste. La tactique, la ligne. Que font les autres ?

[00:39:17] Observer et traiter tous les paramètres, je dirais. Tu dois traiter énormément de paramètres en permanence et prendre des décisions très rapides sur cette base. Surtout au plus haut niveau, il s'agit de décisions prises en quelques secondes. Est-ce que je penche à gauche ou à droite ? C'est possible que tu finisses par sortir de la zone ou non. On a justement eu un cas comme ça en Colombie. Je pensais voler avec Honorar, c'est une banque sûre, mais j'aurais dû préférer voler avec Baptist. Parce que lui est arrivé à destination et pas nous. On s'est retrouvés juste à un kilomètre. Tout était calculé de très près aussi.

[00:39:53] Donc, la maîtrise de l'aile. Peu importe la catégorie. C'est bien. Et ensuite, je pense que ça a du sens et je le recommanderais à tous les pilotes, même juste pour le plaisir. Entre-temps, il y a énormément de compétitions pour débutants, genre Ozone Open ou BGD Weightless ou peu importe, Newcomer Challenge ou Junior League ou quoi que ce soit. Juste aller voir, parce qu'on apprend des bons pilotes et on progresse plus vite. Comme je l'ai dit, tu as un retour, et tout ce qui va avec, et souvent aussi des manche comme le briefing, le débriefing et oui, on apprend simplement à mieux voler, à voler de plus en plus vite sur une telle compétition. Aussi grâce aux échanges avec les autres pilotes, et puis, il suffit de le faire.

[00:40:39] Bien sûr, il faut aussi avoir un peu d'expérience en vol de distance. Et pour le reste, ça vient ensuite. Oui,

[00:40:48] il faut investir du temps pour acquérir de l'expérience afin de devenir un bon pilote de compétition, je pense.

[00:40:52] **Lucian Haas**: Tu viens de mettre la maîtrise de l'aile en première position. À quel point est-ce arrivé, malgré ta maîtrise de l'aile, que la bécane soit vraiment partie en vrille ?

[00:41:03] **Daniel Tyrkas**: Rarement.

[00:41:05] Très rarement.

[00:41:08] Bien sûr, surtout au début. J'ai aussi piloté beaucoup de prototypes.

[00:41:16] Alors, les deux lignes qu'on a maintenant... je ne veux pas dire que c'est pour un anniversaire d'enfant, mais par rapport à certains prototypes de compétition à trois lignes, c'est déjà très relaxant. Et bien sûr, j'ai eu quelques moments critiques, je dirais. Mais avec presque 3000 heures et 25 ans de vol, j'en suis un peu fier, je n'ai jamais eu besoin de la suspense. Même si j'ai toujours repoussé mes limites. Mais il faut repousser ses limites, mais doucement. Sans en faire trop.

[00:41:48] **Lucian Haas:** Tu ne t'es jamais blessé non plus ? Non.

[00:41:49] **Daniel Tyrkas:** Oui, alors une fois je me suis fait une entorse à la cheville quand j'ai couru vers l'atterrissage.

[00:41:56] J'ai déjà atterri, tu sais, avec l'aile en haut, je suis tombé dans un trou. Et une fois, en faisant du soaring en Australie, j'ai un peu forcé et j'ai eu une fermeture, très près du sol. Ça m'a causé quelques bleus. Mais là, pas de blessures qui m'auraient envoyé à l'hôpital ou sur lesquelles j'aurais dû traîner longtemps. Faire du snowboard était déjà pire. Ou de la moto.

[00:42:18] **Lucian Haas:** Est-ce que tu voles alors ? Dirais-tu que, par rapport aux autres pilotes de compétition, tu es particulièrement soucieux de la sécurité ?

[00:42:25] **Daniel Tyrkas:** C'est important pour moi d'être conscient de la sécurité, disons les choses comme ça. Il y a sûrement des pilotes de compétition qui sont prêts à prendre un peu plus de risques. Mais c'est quoi le risque ? Le risque dépend toujours de ce pour quoi tu es entraîné. Et c'est comme ça que tu minimises ton risque. C'est pour ça qu'il est important, comme j'ai dit, d'entraîner ces manœuvres. Et je le fais. J'ai fait des centaines de Full Stalls. Ou Dynamic Stall, à Dynamic Stall, à Dynamic Stall. Bien sur l'axe. Tu sais, je sais ce dont j'ai besoin, où je veux progresser et quel est le skillset dont j'ai besoin pour être en sécurité. Ça inclut aussi la météo, bien sûr. D'où vient le vent ? Est-ce que je suis dans le lee ? Et quelle est l'intensité du lee ?

[00:43:09] Et puis, est-ce que je peux gérer ça ? Et quelle est ma distance par rapport au sol ? Oui. Mais je ne suis pas prêt à risquer ma vie ou à me blesser pour aucun point. Parce qu'il faut aussi se tenir un peu la tête quand on est en mode compétition. Oh, attention. Oui. Ici. Maintenant, c'est critique. Maintenant, tu dois vraiment être présent avec tous tes sens. Et puis tu peux avoir une phase où tu es proche de la falaise, là où la thermique commence juste à se lever. Avec beaucoup d'autres pilotes. C'est évidemment stressant. Il faut alors vraiment être à 100 % pour minimiser le risque. Si besoin, je m'en vais alors et je cherche autre chose.

[00:43:52] **Lucian Haas:** Est-ce que tu vas régulièrement faire des cours SIV sur l'eau avec tes ailes de compétition ? Ou est-ce que tu te dis non, je l'intègre quasiment comme un programme d'entraînement dans mes vols normaux et je tire de temps en temps un Full Stall quelque part pour garder le feeling ?

[00:44:07] **Daniel Tyrkas:** Je fais principalement des Full Stalls en hiver avec mon aile de freestyle. Donc pendant notre période sans thermique. Parce que les compétences sont les mêmes. Bien sûr, j'ai aussi déjà ma position finale. Je suis tellement en Stall que je sais exactement où il lâche. Et je sais que parfois, je le lâche aussi exprès et pour le plaisir. Plutôt de manière unilatérale, peut-être négative. Tirer en négatif est aussi super pour débloquer les accrochages. Mieux même que de faire un stall. Oubliez la suspense stable. Ça n'a aucun sens de les ramener comme une ligne de pêche. Et je m'entraîne déjà sur ça, oui. Mais je suis aussi comme ça. J'ai tendance à vouloir ménager mon aile de compétition. Et je veux dire, c'est super sympa de faire des loopings avec, parce qu'elles ont tellement d'énergie et de longues suspentes.

[00:44:56] Mais ça sollicite la structure de l'aile. C'est pour ça que je me retiens un peu et que je préfère sortir l'anti-G si c'est nécessaire. Quand on est trop haut par rapport à la cible, ce qu'on ne devrait pas être, parce qu'avec ça, on a perdu du temps.

[00:45:10] **Lucian Haas:** Bien sûr. Daniel, changeons un peu de sujet. Aujourd'hui, tu travailles dans l'industrie. Et d'après ce que j'ai lu, tu vends, disons, des produits chimiques biosourcés pour l'industrie automobile. Pour faire simple. Mais tu as aussi travaillé pendant trois ans pour un fabricant de parapente. C'était en 2011. Jusqu'en 2014, tu étais chez

Swing. Et là-bas, tu étais directeur des ventes. Qu'est-ce qui t'a attiré dans cette mission ? Tu avais déjà travaillé dans l'industrie auparavant. Mais qu'est-ce qui a fait que tu t'es dit : je change vraiment de domaine maintenant. Et je vais tenter ma chance dans le secteur du parapente.

[00:45:51] **Daniel Tyrkas:** En fait, c'était Günther, le directeur général de Swing et mon sponsor à l'époque, qui a été un peu le moteur de tout ça. Il m'a dit : « Écoute, on aurait besoin de quelqu'un comme toi. Tu as de l'expérience en vente et en marketing dans l'industrie. Tu ne voudrais pas nous rejoindre ? » Et ça a fait des allers-retours. Et moi, j'étais en mode : « Je ne sais pas. »

[00:46:13] Et dans l'industrie, on peut bien sûr gagner plus d'argent. Et à ce moment-là, j'étais encore dans cet état d'esprit : je vais faire une autre carrière dans l'industrie. Mais ensuite je me suis dit, d'accord, pourquoi pas ? J'ai la possibilité de faire de ma plus grande passion mon métier.

[00:46:30] Et j'ai maintenant cette chance. Dans cinq ans, je regretterai peut-être de ne pas avoir essayé. Et je pense qu'il faut aussi savoir être courageux dans la vie. Et alors j'ai dit, d'accord. Et à ce moment-là, je travaillais pour GE Plastics. C'est aussi de Saabik. Saudi a racheté. Et c'était un peu, je n'étais plus à 100 %. J'avais déjà un peu pensé à changer. Et puis je me suis dit, d'accord, pourquoi on n'essaierait pas ?

[00:46:58] Et je me suis mis d'accord avec Günther. OK, vente, marketing, mais aussi aile de compétition et développement de compétition. J'ai dit, OK, pour moi ça a du sens. Je viens si je peux voler plus qu'avant. Et

[00:47:09] **Lucian Haas:** est-ce que le plan a fonctionné ?

[00:47:12] **Daniel Tyrkas:** Assez bien. À cette époque, on avait le Core 1 et le Core 2. Et j'étais impliqué dans le développement, je pouvais apporter ma contribution en tant qu'ingénieur. Et surtout le sellette, le Swing Connect Race. Je voulais un sellette qui fonctionne vraiment bien. J'ai beaucoup optimisé et apporté des choses. Et le sellette a été vraiment réussi. Ça m'a déjà fait plaisir. J'ai eu la possibilité de voler avec les prototypes et de faire des séances photo. Et à cause de ça, on finit par voler plus, même si c'est du boulot, les séances photo, etc. Ça m'a déjà fait plaisir. C'était une bonne période. Je ne regrette pas de l'avoir fait. Et ça m'a permis de relancer un peu la compétition. Parce que ça faisait aussi partie du job marketing, en quelque sorte.

[00:47:59] Promouvoir et mettre en avant le matériel de compétition que nous avons lancé. C'était une bonne période. Mais on s'était dit consciemment des deux côtés : d'accord, trois ans, on fait trois ans. Et ensuite on verra. Je voulais aussi me laisser une porte de sortie pour pouvoir revenir. Je me suis dit que trois ans, ça se vendait bien, même sur un CV. Et c'était une bonne période, il faut dire. Je suis aussi reconnaissant envers Günther.

[00:48:29] **Lucian Haas:** Mais après ces trois ans, tu as dit non, ça suffit comme expérience dans ce domaine. Ou pourquoi es-tu vraiment retourné dans l'industrie ?

[00:48:39] **Daniel Tyrkas:** Mes deux enfants sont aussi nés pendant cette période.

[00:48:43] Quand j'ai commencé. C'est pour ça que ma femme était très enceinte de mon fils. Et puis ma fille est arrivée deux ans plus tard. Ça s'est passé pile pendant cette période. Et là, je me suis dit : "Bon, on fait quoi maintenant ?" Je me suis aussi demandé si je devais peut-être m'impliquer un peu, ou pas.

[00:49:04] À cette époque, il y avait aussi la crise en Ukraine, qui est d'ailleurs encore d'actualité. Et on avait la production. Dans l'ensemble, ce n'était pas une situation facile, d'un point de vue purement commercial. Et pour moi aussi, je me suis dit que peut-être qu'on devrait prendre un congé parental maintenant. Et c'est en fait le bon moment. Prendre du recul. Et voir, des deux côtés, dans quelle direction et comment ça va continuer. Et puis je suis resté là trois ans. Je me suis dit : d'accord, maintenant c'est l'automne. Le contrat est terminé. Maintenant, c'est un bon moment. C'est une période calme dans le secteur. J'aimerais prendre un congé parental. Et alors avec ma femme, on a regardé où il y avait le meilleur vent, d'octobre à janvier, au niveau mondial.

[00:49:52] Et on voulait refaire un voyage. On est partis en Australie-Occidentale. Avec nos sacs à dos. Le mot d'ordre, c'était plutôt « avec nos kits et nos kites ».

[00:50:01] **Lucian Haas:** Pendant quatre mois, alors ?

[00:50:02] **Daniel Tyrkas:** Oui, trois. Parce que c'était le visa maximum qu'on a pu obtenir. Et puis, on a été en Australie-Occidentale d'octobre à janvier. Ça s'est fait un peu comme ça. Un chasseur de têtes m'a appelé et m'a proposé le job avec lequel j'ai commencé. Et ça s'est développé petit à petit. Mais ça a traîné et ça a pris beaucoup de temps. Et j'étais, en gros, officiellement au chômage.

[00:50:31] Et puis je suis revenu. On a aussi eu des discussions avec Günther, on a fait des allers-retours. Et je me suis dit, d'accord, on laisse tomber pour l'instant. Avec mes compétences d'ingénieur dans l'industrie, je peux tout simplement mieux subvenir aux besoins de ma famille. J'ai de meilleures opportunités. Et c'est comme ça que ça s'est fait : je suis à nouveau dans l'industrie, et plus précisément dans l'industrie automobile.

[00:50:58] **Lucian Haas:** Alors, tu as passé ces trois années à observer le secteur du parapente. Tu as probablement beaucoup vu comment ça fonctionne là-bas. Mais tu as aussi cette expérience en management et les autres compétences issues de, disons, la grande industrie. C'est quoi, quand on regarde de l'extérieur avec cette expérience de la grande industrie, avec les processus, les normes de qualité et tout le reste qui y règnent, quand on regarde un si petit secteur du parapente ? Comment le vois-tu ?

[00:51:29] **Daniel Tyrkas:** Alors, je pense que les grands fabricants — et je n'ai pas forcément un aperçu de tous, mais je dois en forcer un ici, il y a déjà une exigence très élevée pour travailler de manière professionnelle, avoir des produits de haute qualité et vraiment aussi la qualité, la qualité doit être là, la sécurité joue un facteur important. Il y a déjà une exigence très haute là-dessus, je dirais, le professionnalisme. Comme dans une vraie entreprise. Et c'est aussi un environnement très complexe, parce que tu as aussi là...

[00:52:03] vends et produis à l'échelle mondiale, et achètes à l'échelle mondiale. Ce n'est pas une tâche facile de gérer ça correctement, de communiquer et de s'assurer que tu as les bons produits. Cependant

[00:52:18] Envers le client, par ce que je veux dire, ceux qui...

[00:52:24] tu as donc une relation B2B très complexe avec les écoles de pilotage, les importateurs et tout le reste, mais tu fais aussi beaucoup de marketing B2C, parce qu'il faut que tu t'adresses aux pilotes. C'est en fait un environnement très complexe quand on y pense. Mais c'est aussi un marché de substitution très concurrentiel. En fait, il y a trop de fabricants et il est trop facile de devenir fabricant, même beaucoup de petits. Et c'est déjà très concurrentiel. Je ne veux pas généraliser, mais certaines écoles de pilotage, c'est une catastrophe, donc tes clients, ils font ça par hobby et par passion ou parce qu'ils n'ont appris rien d'autre ou peu importe comment les écoles de pilotage ont été créées.

[00:53:10] Il y a aussi un spectre très large, je dois le dire, allant du très professionnel au très amateur et du genre « on a passé un accord, oh quoi ? ». Je n'avais jamais entendu ça côté client. On se bat aussi avec des méthodes très rudes dans l'industrie automobile, aussi du côté des clients. C'est déjà une industrie difficile, mais il y avait aussi parfois un niveau d'unprofessionnalisme assez élevé et peu de fiabilité. En plus, c'est très volatil. Tu avais aussi énormément de facteurs d'influence que tu ne pouvais pas vraiment gérer. La météo est pour toujours mauvaise, là, personne n'achète une aile, évidemment. Ou pire encore,

[00:53:52] ces forums sont une catastrophe. Je m'en suis toujours tenu à l'écart, puis j'ai dû participer brièvement et maintenant je m'en tiens à nouveau catégoriquement, parce qu'on n'y fait que propager des bêtises et alors tu as peut-être en fait une bonne aile, mais s'il y a un accident avec, alors immédiatement, bien sûr, c'est la faute de l'aile et jamais du pilote, mais la sécurité dépend toujours de la décision que je prends concernant l'aile, etc. et boum, tu ne vends plus rien. Mais tu n'as aucun contrôle dessus. Je dirais que cette branche est globalement assez difficile.

[00:54:24] **Lucian Haas:** Surtout parce que tu dis aussi que tu es, au final, si proche du client final. En tant que fabricant.

[00:54:32] **Daniel Tyrkas:** Et le client final, mais malheureusement, il faut dire que la majeure partie ne sait tout simplement pas de quoi elle parle. On se base sur des connaissances superficielles, ce n'est pas solide, et on ne peut rien y faire.

[00:54:49] **Lucian Haas:** Comment on se sent quand, je veux dire, tu as aussi fait du marketing à l'époque, quand tu constates ce genre de chose, quand tu te dis : « Hé, je dois vendre des trucs à quelqu'un qui n'y connaît rien du tout à ce

qu'il achète ».

[00:55:02] **Daniel Tyrkas:** Je veux dire, au final, ce sont les partenaires de vente qui doivent acquérir cette expertise. Mais certains sont aussi très opportunistes et peuvent ou doivent, disons, regarder leur portefeuille. C'est, comme je l'ai dit, ce n'est pas simple. Et je ne veux pas généraliser là. Il y a un spectre très large, même chez les pilotes, comme nous le savons. Certains font vraiment des efforts, s'informent et apprennent. Je veux dire, c'est beaucoup de connaissances qu'il faut avoir pour être un bon pilote. Et je trouverais aussi ici, je peux te faire un compliment, tant ton blog que ton podcast, c'est bien documenté. On voit que tu es journaliste scientifique et que tu remets en question les choses de manière rigoureuse, et c'est une bonne source d'information, je pense.

[00:55:48] Sérieux, factuel, sans émotion, ce qu'il faut pour une discussion de ce genre.

[00:55:58] **Lucian Haas:** Oui, merci beaucoup.

[00:55:59] **Daniel Tyrkas:** Savoir. Nous devons tous avoir une meilleure formation, plus de connaissances, nous devons nous plus nous engager. Le parapente peut être un sport comme un autre, mais en réalité, il ne l'est pas. Parce qu'il faut déjà en savoir beaucoup.

[00:56:11] **Lucian Haas:** Est-ce que, de ton point de vue, c'est peut-être trop simple de faire du parapente ou de l'apprendre et d'en arriver au point de dire : maintenant, tu peux voler en liberté ?

[00:56:19] **Daniel Tyrkas:** Je trouve ça bien que ce soit simple. C'est aussi ça qui est beau. Cependant

[00:56:25] la conscience,

[00:56:28] que c'est facile de voler et que tout le monde peut le faire, je veux dire, si les conditions sont adaptées, le matin, le soir, en pente douce, sans air thermique, sans vent, sans aucun danger, n'est-ce pas ? Mais si maintenant des gens qui n'y connaissent rien et qui n'ont pas cette conscience pensent qu'ils doivent voler dans une forte thermique par une grosse journée, et même en zone d'abri, parce qu'ils ne le savent peut-être pas, n'ont pas les compétences avec leur aile. Leur niveau ne correspond pas aux conditions, qui sont invisibles, que l'on ne peut déduire qu'indirectement par le savoir. Oui, alors ça devient critique, bien sûr, souvent. N'est-ce pas ? Et quand je compare ça avec le surf, quand les vagues sont monstrueuses et que je n'ai pas les compétences, oui, alors je vois que les vagues sont monstrueuses et que seuls les idiots osent s'y aventurer, et s'ils le font, ils n'iront pas bien loin parce que la mer les recrache immédiatement.

[00:57:29] En vol, tu ne vois pas à quel point les vagues sont grandes, au sens figuré, ni à quel point les conditions sont exigeantes. Il faut donc s'y connaître en météo. Et il faut avoir une auto-évaluation réaliste : quel est mon niveau ? Est-ce que je maîtrise mon aile au point de pouvoir faire des fermetures à fond, des flybacks, des rotations négatives à 180 degrés ? Pour moi, ce sont les manœuvres de base que tout le monde devrait savoir faire. Je rendrais aussi le cours SIV obligatoire dans le cadre de la formation, de manière modulaire. Il y a une formation de base, une formation de parcours, un cours SIV ou peut-être une formation à la capacité de vol, un peu comme dans l'aviation professionnelle où il y a des modules que l'on suit, ou en plongée avec plus de modules, une meilleure formation pour avoir une meilleure conscience.

[00:58:21] Ce que les gens font simplement

[00:58:26] pour atteindre un niveau de pilote supérieur. Et ça demande évidemment du temps, que je dois investir. Et si je ne l'ai pas, je dois aussi accepter pour moi-même que je ne vais pas voler par tous les temps et dans toutes les conditions, là où les autres font les meilleurs vols et vivent les meilleures expériences.

[00:58:44] **Lucian Haas:** J'ai eu une fois un épisode de podcast avec un moniteur de plongée qui est aussi formateur, et qui a un peu comparé la formation des parapentistes et des plongeurs. Il a décrit comment les plongeurs ont des modules d'apprentissage beaucoup plus serrés ou plus petits, où l'on obtient un brevet, puis un petit en plus, et ainsi on progresse lentement. Pour le parapente, ce serait comme : tu fais une formation de soaring, puis une formation en thermique, puis peut-être une composante freestyle et tout le reste, pour mettre davantage en avant le caractère pédagogique, afin de dire : oui, le parapente est un apprentissage constant et il faudrait communiquer cela aussi, que c'est peut-être dans les

[00:59:29] ... dans les têtes là-dedans.

[00:59:32] **Daniel Tyrkas:** Oui, j'ai trouvé les approches intéressantes. Je sais, je me souviens du podcast auquel tu fais référence là. Oui, je vois ça de la même manière. J'ai souvent acquiescé en me disant : oui, ce qu'il dit est logique.

[00:59:46] **Lucian Haas:** Côté boulot, tu as aussi beaucoup à voir avec la durabilité, avec tes produits chimiques biosourcés, où il s'agit de mettre en place une industrie respectueuse du climat et tout ça. À quel point estimes-tu que la pratique du parapente est durable, au juste ?

[01:00:01] **Daniel Tyrkas:** Notre moteur, c'est le soleil. C'est déjà un bon point.

[01:00:05] Bien sûr, comme pour tout sport, les trajets vers les compétitions émettent du CO2. Je m'en occupe aussi, enfin, je pense personnellement que nous devons regarder ce que chacun peut faire de son côté pour rendre sa propre vie un peu plus respectueuse des ressources.

[01:00:25] Je trouve ça important et tout le monde devrait le faire. Et on peut faire pas mal de choses sans trop se restreindre, je dirais. Si on en a envie. Je me suis aussi fait installer une grosse installation solaire. Tout mon toit est couvert. À titre d'exemple. C'est pour ça que j'habite là où on peut voler. Je n'ai pas besoin de faire de longs trajets. Je pourrais théoriquement aller voler à pied. Et puis marcher jusqu'à la montagne, ici au Sulzberg. Ou y aller à vélo et monter à pied. Pour les compétitions, bien sûr, je roule parfois ici et là. Mais en fait, je vais maintenant principalement là où c'est relativement proche de chez moi dans la région. Et heureusement, beaucoup de compétitions sont, disons, à moins de deux heures de voiture. C'est pour ça que je vole très peu dans les Alpes françaises. En fait pas du tout, parce que c'est très loin pour moi en voiture.

[01:01:12] Je fais mes choix comme ça. Mon crédo a toujours été, même à l'époque quand j'étais chez Swing à Garmisch, donc Ammersee, Garmisch était le plus proche. Du coup, je me rendais là-bas dans mes triangles de vol. Maintenant, c'est plutôt ici, vers Kössen et Ries. Je fais mes vols ici maintenant. Je préfère voler loin que conduire longtemps.

[01:01:32] Bien sûr, je monte parfois dans l'avion. Et je dois dire que c'est la pompe qui me pèse le plus. J'ai toujours aimé voyager. Ça ouvre aussi des horizons. Et il y a clairement des aspects positifs. Les gens devraient voyager plus. Ce serait bon pour la société en général, pour la tolérance dans la société, si on voyait parfois où c'est différent, comment c'est différent. Je veux dire, on vit ici dans le pays promis par rapport au reste du monde.

[01:02:01] Là, j'essaie de trouver un équilibre. OK, je n'ai peut-être pas fait de longs voyages depuis longtemps. Et maintenant, pour les matchs de l'équipe nationale ou quelque chose comme ça, j'en fais parfois un. Mais je fais en sorte qu'il n'y ait peut-être qu'un par saison. Et j'ai aussi, et je fais ça depuis un moment maintenant, je compense mes vols avec pas mal d'argent, même chez Atmosfair ou quelque chose comme ça.

[01:02:26] **Lucian Haas:** Ça veut dire que les émissions de CO2 sont compensées d'une manière ou d'une autre. Donc Atmosfair réalise des projets où on plante des forêts quelque part ou quelque chose comme ça ? Oui,

[01:02:33] **Daniel Tyrkas:** Ils font des projets encore plus intéressants. J'ai vu une docu sur Arte à leur sujet et je suis passé de Compensate à Atmosfair, je me suis dit. Du coup, je préfère donner mon argent à eux. Et oui, je leur vire quelques centaines d'euros en plus du vol.

[01:02:53] **Lucian Haas:** Maintenant, quand on regarde la scène PWC, c'est-à-dire le Paragliding World Cup, qui voyage vraiment à travers le monde et organise ses compétitions dans des endroits très variés, avec toujours 100, 150 pilotes qui se réunissent, plus le matériel et tout le reste. Est-ce que c'est aussi un sujet dans ce cadre ? Est-ce qu'on en parle ou est-ce que c'est un sujet où l'on se dit que ces gens-là le font, mais que nous, les pratiquants de parapente en général, on ne s'en préoccupe probablement pas assez ?

[01:03:21] **Daniel Tyrkas:** Non, je pense que si. Ça dépend avec qui on parle. Je connais plus de pilotes qui compensent leurs vols et quand j'ai dit que je le faisais, beaucoup m'ont répondu que c'était une bonne idée et qu'ils allaient regarder ça aussi.

[01:03:34] Pour beaucoup, c'est aussi leurs vacances. Je veux dire, d'autres gens partent en vacances quelque part, et pour moi, c'est aussi mes vacances que je passe là, en quelque sorte. Bien sûr, c'est un peu controversé. Il y a beaucoup

d'autres cirques de Coupe du monde et sur un grand, enfin, c'est aussi une partie de notre système, je vais dire ça, quel que soit le niveau, quel que soit le sport, je veux dire, au plus haut niveau. Les skieurs, ils voyagent aussi ici et là, et oui, c'est difficile à dire, quand on sait ce qu'il reste de sa vie, tu sais, quel est mon bilan global aussi.

[01:04:13] Mais il y a aussi des approches, par exemple sur les compétitions, il n'y a plus de bouteilles jetables, il y a des paniers-déjeuner et avant, il y avait une bouteille d'eau chaque jour. Ce n'est plus le cas maintenant. Maintenant, on reçoit une bouteille ou rien du tout et on se dit OK, remplis la tienne, nous mettons de l'eau potable à disposition, remplis ton Camel-Bag. Certaines compétitions compensent déjà en partie via les frais d'inscription. Je ne sais pas exactement combien. Mais c'est tout à fait un sujet qu'ils envisagent déjà.

[01:04:44] **Lucian Haas:** Autre question sur la durabilité, aussi avec ton expérience en chimie et sur les matériaux biosourcés. Serait-il possible de fabriquer un parapente de manière plus durable en utilisant des tissus ou autre chose, est-ce qu'il existe des alternatives biosourcées pour cela ?

[01:04:59] **Daniel Tyrkas:** Oui. C'est du nylon. On n'a pas de nylon en priorité dans notre gamme, mais il y a aussi des pistes dans l'industrie pour le polyamide. Nylon est une marque déposée. C'est du polyamide. Il y a effectivement des initiatives pour remplacer les matières premières issues du pétrole par des matières renouvelables. Beaucoup de choses se passent en ce moment dans notre industrie en général, mais aussi particulièrement dans l'industrie automobile. Qu'avez-vous comme matériaux plus durables ? Les conférences sur la durabilité, l'ACV, c'est-à-dire l'analyse du cycle de vie, sont sollicitées. Le principal moteur actuel dans l'automobile est bien sûr l'acier et l'aluminium, les matériaux métalliques.

[01:05:47] Mais il y a déjà du quasi CO2-neutre, où on utilise de l'énergie régénérative pour la fusion de l'acier. Il se passe pas mal de choses là-dedans. Et oui, nous aussi, et l'industrie du parapente, on peut faire quelque chose, notamment pour le recyclage. Je veux dire, il y a déjà quelques projets. Pas seulement pour les sacs à vent, mais il y a aussi les Français, je crois, qui s'appellent Paracyclage. Ils recousent des vestes ou des sacs à dos ou des trucs comme ça à partir de ça. On devrait déjà s'en préoccuper. Oui, qu'est-ce que je fais ? Et la fin de vie ? Et à quelle fréquence je remplace mon équipement ? Et qu'est-ce qui se passe après ? Oui, ce qu'on se demande d'habitude. Je veux dire, je fais déjà beaucoup d'efforts pour les affaires des enfants. Je répare beaucoup. Ça me plaît aussi de réparer des trucs.

[01:06:32] Prolonger la durée de vie autant que possible. Les 3R : Réutiliser, Recycler, Réduire. Et je fais aussi attention à mettre des trucs sur eBay Kleinanzeigen pour presque rien, pour qu'ils puissent avoir une deuxième vie. Économiquement, d'un point de vue commercial, ça ne vaut pas le coup de se donner cette peine.

[01:06:55] **Lucian Haas:** Qu'est-ce que tu fais avec ton ancienne aile ?

[01:06:58] **Daniel Tyrkas:** Jusqu'à présent, je trouve toujours quelqu'un pour en prendre une. Enfin, je n'ai jamais eu une vieille aile qui était, disons, à jeter. J'ai maintenant ma récupération, j'avais deux récupérations de 9 ans que j'ai données à Cuba. Il y a là-bas, je ne sais plus comment il s'appelle, mais il cherche toujours du matériel qui est encore correct. Une récupération peut aussi tenir 15 ans, voire 20. L'essentiel c'est la récupération, mieux vaut une récupération, mieux vaut une vieille récupération qu'aucune récupération. Et puis elles avaient encore un an et demi et je ne les ai pas exploitées au maximum, alors je les ai données.

[01:07:33] **Lucian Haas:** On va doucement vers la conclusion, mais comme je l'ai dit tout à l'heure, il y a une histoire que je veux encore que tu me racontes. Maintenant, on repart sur le Chili, parce que tu as dit qu'en 2003, tu as passé trois mois au Chili, tu n'as fait que voler et tu as fait ce vol de distance de 180 kilomètres d'

[01:07:52] ... d'Antofagasta ou des environs vers Iquique. Et celui-là était déjà quelque chose de très spécial. Raconte-moi.

[01:07:58] **Daniel Tyrkas:** Ouais, donc ces trois mois, qui ont eu lieu assez tôt dans ma carrière de pilote, m'ont énormément apporté parce que j'y ai fait beaucoup d'heures et qu'on a fait des Full Stalls et tout ça sur la dune, bien sûr. On a fait des trucs assez sauvages, je dirais. C'est super là-bas, à Iquique, tu as 1000 mètres et tu peux monter à 1000 mètres. J'y étais déjà allé plus tôt parce que j'avais aussi un pote à Santiago qui faisait du vol, et je suis d'abord allé à Santiago, puis je me suis déplacé en bus longue distance vers Antofagasta et j'ai rejoint le reste du groupe de voyage

là-bas, et il y avait deux amis de moi avec eux, ils venaient tous de Westendorf, et on a dit : "Bon, on déménage maintenant", en gros de là-bas.

[01:08:46] Hornitos, je crois que c'était le nom du endroit où on peut faire des dunes. C'est tout là dans le coin d'Antofagasta, et puis on part de ce décollage, dont je ne me rappelle plus le nom pour l'instant, on monte et chacun peut voler en direction d'Iquique aussi longtemps qu'il veut, et le reste part avec les deux pick-ups ou on vient vous chercher. On est montés là-haut, mais le vent n'était pas du tout dans la bonne direction. Il souffle toujours de façon oblique par derrière, vers Iquique. Le vent arrive toujours avec un angle de 45 degrés. Alors on a dû passer de l'autre côté, ce qui était assez aventureux, en traversant un chemin de gravier pour aller dans un désert de pierres. Seuls trois ou quatre ont décollé à ce moment-là et on ne pensait pas aller loin. En ce sens, j'étais mal préparé. Ma batterie GPS était vide,

[01:09:32] Je n'avais quasiment plus d'eau potable et je n'avais pas de radio non plus, parce qu'on s'était dit : OK, on vole juste un bout jusqu'à Punta Arena, ce qui est un coin critique parce qu'il faut toujours tourner autour de ces pointes et passer dans le luvre.

[01:09:47] **Lucian Haas:** Les Puntas, ce sont des pointes qui s'avancent dans la mer. Oui, exactement.

[01:09:51] **Daniel Tyrkas:** C'est la pré-cordillère des Andes, avec des nez que tu longeras, et ça serpente le long de la route. Tu as pratiquement toujours la mer en vue et puis tu as la route, je ne sais pas, quelque chose entre quelques centaines de mètres et, disons, pas plus de dix kilomètres, et ça serpente là-bas, ça méandre aussi, et en altitude ça varie aussi, disons, entre quelques centaines de mètres au-dessus du plateau inférieur, qui donne sur la mer, jusqu'à mille mètres. Et au-dessus, c'est le haut plateau, qui mène aux hautes Andes. Là, tu ne dois pas te laisser emporter, évidemment.

[01:10:30] Et à l'époque, c'était la période Argon, mon pote Wolfgang était là, il avait la même aile que moi et on était avec l'instructeur de vol, on était trois, mais il est allé se poser et il ne restait plus que nous deux. Je crois qu'on était partis à quatre et on nous a dit qu'on devait encore voler un peu plus loin, et lui avait la radio et moi non. J'ai toujours dit que le GPS était vide, j'avais aussi le passeport, tout était dans la voiture, l'argent, tout était dans la voiture, ma valise. Et alors, OK, on continue de voler un peu, et au début, il y avait encore ces voitures qui nous suivaient, tu as toujours vu, OK, elles étaient toujours à portée de vue, les deux pickups blancs avec les ailes dessus. Et à un moment, j'ai vu qu'elles s'éloignaient. Là, j'ai appelé Wolf : Wolf, qu'est-ce qui se passe, qu'est-ce qui se passe ?

[01:11:18] Ouais, on vole, on vole vers Iquique. Je les ai prévenus, on vole, ouais. Et je me suis dit : oh, bon, alors on vole. C'était clair, on devait aller à Iquique. Et je n'étais jamais venu à Iquique, je ne savais pas ce qui m'attendait. Je savais juste qu'il y a une base aérienne militaire avec des jets, où il faut une autorisation de survol, et ça peut parfois prendre un temps fou à obtenir. Et puis il y a aussi ce poste de contrôle, ouais, pour la zone franche, c'est genre, je ne sais pas, 50 kilomètres avant Iquique, il y a encore un poste de contrôle.

[01:11:55] Mais je ne savais rien de tout ça. Bon, alors on vole. On a fait attention à rester ensemble, un peu devant, un peu derrière, voilà. Et je me disais : « Bon, maintenant, il faut que je vole. » Et bien sûr, on s'est rapprochés. Je me disais : « Ouais, mais quand est-ce qu'on arrive à Punta Arena, Punta Arena ? » Je devais toujours lui crier dessus. Et à un moment, il m'a dit : « Ouais, on est passés. » Et moi : « Ah, d'accord, c'était le passage difficile là-bas, celui où on s'est fait secouer, ouais. » Parce que le vent est toujours de travers et tu dois, tu peux prendre un raccourci par cette pointe, mais c'est parfois impossible ou tu dois faire un grand détour, mais alors tu arrives trop bas pour pouvoir remonter. C'est déjà un peu délicat. Ouais. Et on a continué comme ça, on a continué, et il n'y a rien, rien ne pousse, juste quelques cactus desséchés et toutes les couleurs de pierres que tu peux imaginer, du beige au vert foncé au rouge, très impressionnant.

[01:12:47] Et à gauche, toujours la mer. Et puis j'ai vu, oh, on arrive au Jetfloor. C'était encore un passage plus technique avec un plus gros saut, et ensuite c'est devenu plat et bas. Je me suis dit, ah, là je vole bien bas, ils ne me verront peut-être pas, mais c'est n'importe quoi, parce que je veux dire, j'avais une aile rouge. Oui, rouge vif. Mais je n'ai pas osé monter vraiment haut, oui, parce que je préférais rester bas pour ne pas leur barrer la route.

[01:13:14] Autorisation de survol, oui, je ne sais pas, on vole, on doit voler vers Iquique, oui. Et puis on passe là-bas et au moment où on survole la zone, deux jets décollent, tournent et tirent vraiment à hauteur d'yeux, directement sur moi

en vol à basse altitude. Et moi, purée, purée, ils vont m'abattre là. Et ils tirent ensuite quasiment devant moi à la verticale avec les postcombustions, donc j'ai eu l'impression que c'était beaucoup trop proche, un bruit de dingue, ils tirent à la verticale et tournent. Oh, mon Dieu, j'ai failli m'écraser là. À cause du choc. Mais c'était bien, parce que j'ai appris plus tard qu'on avait aussi survolé des zones où il ne faut pas atterrir.

[01:14:00] Ou si on atterrit, il faut rester sur place et attendre que les militaires arrivent, parce que tout est miné.

[01:14:07] **Lucian Haas:** Mais tu ne le savais pas, par gentillesse, là-bas. Ça

[01:14:10] **Daniel Tyrkas:** avec les mines, je ne le savais pas, oui. Mais je savais que je ne pouvais pas aller atterrir, parce que sinon on aurait dû faire du stop ou, OK, il y avait toujours la route, on serait quand même arrivés d'une manière ou d'une autre, mais les autres étaient partis. Puis on les a vus à ce poste de douane, c'était déjà cool, ils nous ont vus et là je me suis dit : Wolf, quand est-ce qu'Ikike arrive ? Il n'y a que du désert là, il n'y a rien, oui. Quand est-ce qu'Ikike arrive ? Je, je, j'étais nerveusement, un peu déjà à la limite. Oui, quand est-ce qu'il arrive ? Combien de fois, de combien de Punters dois-je encore tourner ? Et puis on a, on a vraiment accéléré et on a pu regarder par-dessus ces Punters et boum, une ville immense. Oui, avec des palmiers et la mer et tout, et moi : Ikike ! On a réussi, oui.

[01:14:56] Et puis je me dis : mais pourquoi personne ne vole ici ? C'est bien Ikike, on est les deux seules aile dans les airs, oui. Puis on survole Ikike et à droite, il y a cette route qui monte, je ne sais pas si tu y es déjà allé, oui. Au moment où on passe là, Kaboum ! Une énorme explosion, le versant à droite s'écroule, encore un Kaboum, oui. Et on a alors réalisé qu'il y avait une interdiction de vol parce qu'ils faisaient des démolitions pour une nouvelle route. Mais pour nous, c'était comme des feux d'artifice de bienvenue, enfin pour moi, je me disais : oui, on est là, à une altitude énorme et boum, oui. Alors je me suis d'abord demandé pourquoi personne ne volait et puis c'était clair. Et on était heureusement assez loin et haut, donc aucun danger du tout, mais encore une fois comme ça

[01:15:45] un petit shoot d'adrénaline pour finir, parce que la montagne a explosé juste à côté de toi. On s'est dit : « Putain, Wolf, on habite où, on habite où ? » Ils avaient déjà organisé quelque chose, regarde, là-dessous les Cabañas avec la piscine.

[01:16:01] Ensuite, on a pratiquement volé ensemble, on a fait une spirale, on a atterri sur la prairie verte à côté de la piscine, une des Cabañas Pool Basic, oui, avec

[01:16:15] Comité d'accueil, youpi, vous êtes là, on vous met une bière à la main, on saute dans la piscine, mon sac était déjà prêt sur mon lit et on s'est pratiquement installés. C'était une expérience très marquante et on a d'ailleurs battu un nouveau record de vitesse sur cette distance. On a volé en six heures avec une moyenne de 30, ce qui était très bien à l'époque, mais je ne l'avais pas documenté parce qu'après une demi-heure, je n'avais plus de GPS, la batterie était vide. Mais c'était une super expérience.

[01:16:45] **Lucian Haas:** Ça veut dire qu'on ne peut pas regarder ce vol sur aucun XContest ou quoi que ce soit. Mais ce genre de chose, je veux dire, ça repose toujours sur le souvenir, c'est ça qui compte dans la vie, et tout ça. Une histoire comme celle-là s'imprime sûrement profondément dans le cerveau, et ce sont le genre d'histoires qu'on aimerait probablement raconter plus tard à ses petits-enfants, les récits passionnants qu'on a vécus au cours de sa vie.

[01:17:09] **Daniel Tyrkas:** Oui, ça fait presque exactement 20 ans maintenant. 19 ans pour être précis. Oui, c'était impressionnant et ça m'est resté gravé. J'ai déjà fait beaucoup d'autres vols impressionnants et vécu plein de belles expériences, Hochalbin, quoi qu'il en soit. Ce genre de vol procure vraiment des expériences incroyables, et le plus beau dans le vol, et la raison pour laquelle je suis toujours aussi accro qu'au premier jour, sinon pire, je me le demande parfois. Je pense que c'est parce qu'on n'arrête jamais d'apprendre, qu'on peut toujours s'améliorer et qu'on en fait toujours plus.

[01:17:43] plus esthétique, plus proche de l'oiseau, plus sûr. J'aime aussi faire des vols de distance et atterrir quelque part comme un oiseau, je fais tout ça avec mon Enzo. Atterrissages parfaits ici, parfaits là. Avec pour objectif d'être un pilote meilleur, plus esthétique, plus beau, plus proche de l'oiseau.

[01:18:04] **Lucian Haas:** Une belle conclusion. Daniel, je te suggère qu'on se reparle peut-être dans cinq ans, et là je te demanderai ce que tu as vraiment appris d'autre durant ces cinq années. Ce serait peut-être aussi un beau sujet de

podcast. Je te remercie déjà pour cet épisode, je l'ai trouvé très intéressant et oui, c'est un vaste sujet qu'on a un peu exploré, mais j'espère que les auditeurs ont pu en tirer quelque chose, apprendre des choses ou avoir des pistes de réflexion. Merci pour ça. Je te souhaite encore beaucoup de succès pour grimper au classement mondial ou quoi que ce soit, mais surtout beaucoup de succès dans le sens de prendre du plaisir à voler et d'avoir ces poussées, ces moments où on en devient juste plus accro, dans le bon sens du terme, pour continuer à vivre encore beaucoup de belles expériences.

[01:18:51] **Daniel Tyrkas:** Merci beaucoup. Je pense qu'on peut apprendre dans chaque aéroport et même s'il ne s'agit que d'un court vol et d'une approche, il faut s'y mettre avec le bon état d'esprit. C'était un honneur pour moi. Merci beaucoup, c'était un plaisir et continue comme ça.

[01:19:25] **Lucian Haas:** À la prochaine fois.

[01:19:55] À la prochaine fois.

[01:20:28] À la prochaine fois.

[01:20:56] Salut.