

Wandgeschichten

Podz-Glidz 100 — Manfred Neugebauer

Published	2023-01-20
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/wandgeschichten-manfred-neugebauer-podz-glidz-100
Duration	01:28:12
Speakers	Lucian Haas, Manfred Neugebauer
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0100-wandgeschichten-manfred-neugebauer.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	30 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	3
English	22
Show notes	22
Transcript	22
Français	40
Show notes	40
Transcript	41

Deutsch

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

Show notes

Manfred Neugebauer fliegt seit 36 Jahren Gleitschirm. Er ist ein akribischer Beobachter von Trends in der Fliegerszene.

Heute gibt es ein kleines Jubiläum. Dies ist die 100. Folge von Podz-Glitz. Ich wundere mich manchmal selbst, dass ich auch dieses Projekt mittlerweile schon vier Jahre lang mit Leben fülle. Immerhin kann ich sagen: Der Spaß daran ist mir nicht vergangen. Und wie ich aus vielen Zuschriften von Podz-Glitz-Hörerinnen und Hörern herauslesen kann, sehen viele darin auch einen echten Mehrwert.

Denn ich kann auch gerne verkünden: Podz-Glitz wird es auch mit nun dreistelliger Zählung weiter geben. Denn es gibt noch viele Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens, die einfach mal erzählt werden wollen.

Von einigen Zuschriften weiß ich auch, dass manche sich für diese Folge 100 einen besonderen Gast erwarten haben. Manch einer sich bei dem für viele vermutlich noch unbekannten Namen Manfred Neugebauer etwas verwundert die Augen oder, wir sind ja im Podcast, die Ohren reiben. Aber ich kann euch versichern: Manfred ist ein besonderer Gast. Und wenn ihr diese Folge bis zu Ende hört, werdet ihr mir sicher auch zustimmen.

Denn Manfred hat in seinen mittlerweile 36 Gleitschirmfliegerjahren viel Erfahrung gesammelt. Der bald 60-jährige ist ein prägendes Ur-Gestein der ost-österreichischen Gleitschirm-Gemeinde und der Grand Seigneur des Fluggebietes Hohe Wand.

Er war viele Jahre Fluglehrer, führt einen eigenen Gleitschirm-Video-Blog und ist ein feinsinniger Beobachter vergangener wie aktueller Trends der Fliegerszene. Darin steckt einiges an Gesprächsstoff, in dem auch die eine oder andere sehr wertvolle Fliegerweisheit aufblitzt.

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

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

Musik dieser Folge:

Cool Steel Breeze | Künstler: Jason Shaw

Music by Audionautix.com

<https://audionautix.com>

- Manfred Neugebauer auf Facebook (regelmäßige Meteo-Prognosen zur Hohen Wand)

Links:

- Neufi-Filmproduktion.at: <https://www.neufi-filmproduktion.at/>
 - Youtube-Kanal: <https://www.youtube.com/@manfredneugebauer7246/videos>
 - Fredos Vlog #12: <https://www.youtube.com/watch?v=8jczTZcTnmI>
 - Soaringclub Hohe Wand:
https://www.soaringclubhohewand.at/index.php?option=com_sppagebuilder&view=page&id=2&Itemid=111
 - auf Facebook: <https://www.facebook.com/manfred.neugebauer.58>
-

Quelle: <https://lu-glitz.blogspot.com/2023/01/podz-glitz-100-wandgeschichten.html>

Transcript

[00:00:06] **Manfred Neugebauer:** Umso länger man dabei ist. Man wird vom Flieger-Gourmand zum Flieger-Gourmet. Am Anfang zählt noch die Quantität, also möglichst viel, was ja zum Teil ja nicht schlecht ist, dass man Erfahrung sammelt, also man muss ja fliegen, fliegen, fliegen, nur das Fliegen lernt man und aber dann kommt irgendwann einmal dann der Punkt, wo man sagt, ich muss mich ja niemandem beweisen und dann sucht man sich halt die richtigen schönen Momente aus, weil man es ja schon kennt. Und das ist das, was man im Kosmos genießen kann.

[00:00:49] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, der Lu-Glitz-Podcast. Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens. Heute mit Manfred Neugebauer und Lucian Haas am Mikrofon.

[00:01:03] Heute gibt es ein kleines Jubiläum. Dies ist die 100. Folge von Podz-Glitz. Ich wundere mich manchmal selbst, dass ich auch dieses Projekt mittlerweile schon vier Jahre lang mit Leben fülle. Immerhin kann ich sagen, der Spaß daran ist mir nicht vergänglich. Und wie ich aus vielen Zuschriften von Podz-Glitz-Hörerinnen und Hörern herauslesen kann, sehen viele darin auch einen echten Mehrwert. Drum kann ich auch gerne verkünden, Podz-Glitz wird es auch mit nun dreistelliger Zählung weitergeben. Denn es gibt noch viele Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens, die einfach mal erzählt werden wollen. Von einigen Zuschriften weiß ich auch, dass manche sich für diese Folge 100 einen besonderen Gast erwartet haben. Manch einer wird sich bei dem für viele vermutlich noch unbekannten Namen, Manfred Neugebauer, etwas verwundert die Augen oder, wir sind ja im Podcast, die Ohren reiben.

[00:01:55] Aber ich kann euch versichern, Manfred ist ein besonderer Gast. Und wenn ihr diese Folge bis zum Ende hört, werdet ihr mir sicher auch zustimmen. Denn Manfred hat in seinen mittlerweile 36 Gleitschirmfliegerjahren viel Erfahrung gesammelt. Der bald 60-Jährige ist ein prägendes Urgestein der ostösterreichischen Gleitschirmgemeinde und der Grand Senior des Fluggebietes Hohe Wand. Er war viele Jahre Fluglehrer, führt einen eigenen Gleitschirm-Videoblog und ist ein feinsinniger Beobachter vergangener wie aktueller Trends der Fliegerszene. Darin steckt einiges an Gesprächsstoff, in dem auch die eine oder andere sehr wertvolle Fliegerweisheit aufblitzt.

[00:02:40] Wenn dir Podz-Glitz gefällt, dann unterstütze doch meine Arbeit als Förderer. Wie das ganz einfach und ohne jede Verpflichtung möglich ist, erfährst du auf der Website meines Gleitschirmblogs Flugleits. Dort auf der Seite Förder.

[00:02:58] Manfred, hast du eigentlich einen Spitznamen?

[00:03:02] **Manfred Neugebauer:** Ja, ich habe einen Spitznamen. Mein Name ist ja Manfred Neugebauer. Und da kommt es halt immer wieder mal vor, dass ich mit Fredo angesprochen werde. Und da gibt es dann natürlich noch wegen meinem Lieblingsgetränk den Kaffee. Und da kam dann schon nochmal der Name. Flieger-Fredo, dass ich angesprochen wurde. Also ganz witzig und ganz lustig. Das kommt hin und wieder mal vor. Aber meistens ist es dann halt mit schnell mit Fredo angesprochen zu werden.

[00:03:39] **Lucian Haas:** Dann kann ich dich also Fredo, das Fliegerfossil von der hohen Wand nennen. Ich meine, fliegst du ja schon seit 36 Jahren Gleitschirm. Hast du dir eigentlich jemals beim Fliegen irgendwie etwas getan? Also hast du dich verletzt?

[00:03:52] **Manfred Neugebauer:** Nein, das glaubt mir fast keiner. Also treu, treu, treu. Eigentlich müsste ich da jetzt auf Holz klopfen. Naja, ich muss schon sagen, ich war ja ganz von Anfang an dabei, also bei der Fliegerei. Also ich kannte das noch mit den Ur-Ur-Ur-Ur-Gleitschirmen her, dass man sich ja heute gar nicht mehr vorstellen kann. Da ging die Entwicklung auch dann sehr, sehr flott vonstatten. Also da kann man sagen, ist jedes halbes Jahr ein neueres, besseres Modell rausgekommen. Und da hat sich das Entwicklungsteam, dem es noch nicht gegeben. Und dann war es so, dass dann diese Schirme, die guten halt, die dann besser waren, ziemlich heiß waren, kann man sagen, in der Luft. Also da war es dann schon ganz schön heftig zeitweise. Und da ist es dann schon passiert, dass ich dann schon bei manchen Situationen Glück hatte, dass das nicht böse ausgegangen ist.

[00:04:45] Und wenn dann einmal was war, dann zum Glück nur treu, treu, treu, mit ein paar blauen Flecken und ein Autsch. Man ist halt aufgestanden, hat sich abgeputzt und gedacht, Autsch, das war jetzt aber ein Glück. Ja, und sonst zum Glück nichts. Aber man muss ehrlich sagen, Glück war immer wieder auch einmal dabei. Und dass man halt dann

daraus lernt. Also nichts Ernsthaftes. Treu,

[00:05:09] **Lucian Haas:** treu, treu. Wie viel Glück gehört denn allgemein deiner Meinung nach zum Gleitschirmfliegen dazu?

[00:05:16] **Manfred Neugebauer:** Naja, das sehe ich ein bisschen, das muss man ein bisschen differenzieren, würde ich sagen. Und zwar am meisten gefährdet. Also wo man vielleicht ein bisschen, Glück braucht, ist, naja, Glück muss man unter Anführungsstrichen natürlich setzen, ist gerade am Anfang. Also wenn man ganz frisch ist, man hat die Pilotenberechtigung, man ist voller Datentrunk, man kennt halt zwar theoretisch sehr viel, aber wie es ja so schön heißt, grau ist jede Theorie. Und in der Praxis kann dann doch manche Sache dann ganz anders ausschauen. Und da kann es dann sehr schnell sein, dass man ein bisschen Glück halt dann braucht, dass es nicht böse endet oder ungut oder zumindest mit einem blauen Fleck oder demgleichen.

[00:06:01] Wichtig finde ich dann aber, dass man aus diesem Glück dann lernt. Also dass man dann erkennt, dass man da jetzt eben Glück hatte und sich dann weiterentwickeln kann.

[00:06:14] **Lucian Haas:** Aus welcher glücklichen Situation hast du am meisten gelernt?

[00:06:18] **Manfred Neugebauer:** Aus welcher glücklichen Situation? Ui, da gab es einige. Also es gab schon einige. Und auch dann als sogenanntes, der erfahrene Pilot ist man nicht gefeit, da mal eine Fehleinschätzung zu machen. Das passiert halt. Also ich würde mal sagen, das kann einem schon ein bis zweimal im Jahr vorkommen, dass man, dann startet man in der Luft und dann denkt man sich, oh Mist, das ist schön, Punkt, Punkt, Punkt. Das hätte ich mir nicht gedacht. Nur hat man halt dann den Vorteil, wenn man durch die Erfahrung kann man dann vielleicht besser mit so einer Situation umgehen. Und zum Beispiel, nehmen wir ein Beispiel her, da haben dann mich die Leute richtig ausgelacht, kann man sagen. Ah, das hätten wir von dir nicht gedacht, dass dir das einmal passiert.

[00:07:08] Und zwar bin ich da gestartet am Soaring, also die hohe Wand, das Fluggebiet, wo ich am meisten fliege, ist hauptsächlich Soaring-Gebiet, gemischt mit Thermik. Das war ein bewölkter Tag. Und es ging gut zum Fliegen, es tragt. Ich habe einen neuen Schirm gehabt zum Probieren. Ja, und ich sah da ringsherum, es wird immer besser und es ist ganz gut. Die Leute gehen landen und denken mal, okay, ich fliege jetzt dann auch langsam runter und schaue nach vor. Und auf einmal wird es steigen und so weiter immer besser. Und denken mal, ui, da kommt von einer Richtung, da schaut es aus, da wird es schwarz, da kommt ein Gewitter heran, noch ziemlich weit weg. Und nach einer gewissen Zeit denke ich mir, naja, gehen wir lieber doch landen. Das kommt schneller als ich dachte.

[00:07:55] Und dann ändere ich die Flugrichtung Richtung Landeplatz. Und da sehe ich auf einmal, ups, da ist ein Gewitter, noch eines, viel, viel näher. Dann hatte ich auch dann schon ein bisschen die Not mit dem Runterkommen. Und mit dem neuen Schirm habe ich mir nicht so richtig noch getraut, extremere Manöver zu machen. Man weiß ja nicht, wie der Schirm reagiert. Ja, dann hatte ich es doch noch geschafft zum Landen. Und unten sehe ich schon gerade, während ich da reinlande, im Endanflug, wieder Leute hastig zusammenpacken, weglaufen. Einer dreht sich noch um, deutet mir, ich soll mich einmal umdrehen. Und in dem Moment, wo ich Bodenkontakt habe, der Schirm fällt herunter, hängen wir das Gurtzeug aus, drehe mich noch um, eben in die besagte Richtung.

[00:08:43] Und da war eine richtige Regenwand, also weiß. Da ist eine Gewitterfront reingekommen. Und ich konnte gerade dann noch den Schirm irgendwie reinstopfen, weil er dann schon nass war, das hat geschüttet. Und dann zehn Minuten später sind die ersten Blitze links und rechts, also nicht direkt, unmittelbar, aber in der Gegend eingeschlagen. Da habe ich mir gedacht, ui. Na ja, dann bin ich bis auf die Haut nass gewesen natürlich, also wirklich ungut. Dann hat mich dann zu Glück ein Flieger geholt. Und dann beim Flieger stammte schon, ah, Manfred, Manfred, wie kann das? Das hätte ich mir nie von dir gedacht. Bist eh immer so vorsichtig und dann passiert dir auch einmal sowas. Und dann habe ich mir gedacht, na ja. Man ist nicht gefeit, auch als Fahrer. Ich war ein kleiner Pilot, einmal in so eine Sache reinzutapsen.

[00:09:29] Da würde ich sagen, ja, da habe ich Glück gehabt, weil zehn Minuten später vielleicht wäre das mit einem Autsch ausgegangen. Und

[00:09:37] **Lucian Haas:** was hast du daraus gelernt für dich?

[00:09:40] **Manfred Neugebauer:** Na ja, noch mehr um sich herumzuschauen und den Wetterbericht noch ein bisschen genauer berücksichtigen und nicht so fluggeil mit dem neuen Schirm sein. Also auch noch ein bisschen genauer schauen um sich herum und das auf Nummer sicher gehen.

[00:09:57] **Lucian Haas:** Ganz einfach. Du hast die hohe Wand schon erwähnt. Du wohnst ja direkt im Grunde am Fuß von der hohen Wand. Die ist im Osten Österreichs. Viele Zuhörer werden damit aber vielleicht gar nicht so viel anfangen können erstmal. Beschreib einfach mal, was ist die hohe Wand? Was ist das Besondere dabei?

[00:10:13] **Manfred Neugebauer:** Na ja, das Besondere dabei ist, muss man differenzieren. Da gibt es einen meteorologischen Aspekt, einen sehr interessanten hier. Und auch einen Geländeaspekt. Na ja, es gibt schon. Einige vergleichbare Gelände, wo man sagt, ja, das schaut genauso aus. Es ist eine lange Ridge, kann man sagen. Eine Felswand, deswegen der Name hohe Wand. Diese Felswand ist circa, also mit ein paar Unterbrechungen drinnen. Da gibt es schon so kleine Taleinschnitte. Die ist in etwa so 300 Meter im Schnitt hoch. Es gibt höhere Bereiche, die etwas höher sind. Und ja, da kann man halt wunderschön sehen. Die ist Richtung Süd-Ost ausgerichtet.

[00:11:02] Ein Teil dann Richtung Süd. Da gibt es einen Geländeknick, kann man sagen. Die Länge dieser fliegbaren Wand geht nicht immer. Weil da hängt es natürlich von der Hauptwindrichtung davon ab. Und wie es auch thermisch geht, ist circa 10 Kilometer lang. Also fast 12 Kilometer lang, wo man abfliegen kann. Ja, und meteorologisch. Angesprochen habe, ein Bereich, also kann man sagen, hinter der hohen Wand, beginnen dann schon die hohen Berge, also die richtigen Alpen. Und vor der hohen Wand ist das Flachland. Wenn man vielleicht manchmal erkennt, das Wiener Becken, das ist ein großes Becken, ein Flachland, geht dann Richtung Pannonien, also Richtung Ungarn.

[00:11:49] Und da ist das Flachlandwetter quasi. Und da, wir sind genau an der Trennlinie, wo dieses pannonische Flachland, Wetter ist. Wetter wirkt. Und eines Teiles am Bereich dann schon das hochalpine Wetter. Und je nachdem, wie halt dann sich da das entwickelt, also von den Windströmungen her, stehen wir mehr im Einfluss von alpinen Wetter oder zum Teil auch manchmal mehr im Einfluss von dem pannonischen Flachlandwetter. Das ist dann ein bisschen schwierig manchmal da mit den

[00:12:21] **Lucian Haas:** Wetterprognosen. Kann man denn gut von der hohen Wand auch starten und dann ins Flachland rausfliegen? Oder findet man da eigentlich... Da kriege ich nicht so den Anschluss.

[00:12:29] **Manfred Neugebauer:** Doch, doch. Das geht ganz gut. Man kann ins Flachland ganz toll rausfliegen. Nur die Sache hat leider Gottes einen ganz, ganz großen Haken. Denn wir sind, nicht direkt in Sichtweite, aber in einem Flugkontrollbereich, das Flughafens schwächert. Das ist eigentlich der Flughafen von Wien, also die Vienna Airport. Und da sind wir noch in diesem Bereich drinnen.

[00:12:54] **Lucian Haas:** Das heißt, man kann gar nicht so hoch aufdrehen wahrscheinlich, oder? Nein,

[00:12:57] **Manfred Neugebauer:** darf man nicht. Nein, relativ. Also da gibt es zwei Bereiche der hohen Wand. Also normal bis 2000 Meter MSL circa. Und dann in einem weiteren Bereich kann man dann schon auf 2500 Meter MSL steigen. Geht eh nicht so oft, sodass man da an diese Höhe kommt. Aber wenn man dann, wie du gesagt hast, ins Flachland hinausfliegen möchte, da werden die Abstufungen immer niedriger. Also Streckenfliegen ins Flachland hinaus, legal, das muss ja mal so, ist nicht

[00:13:32] **Lucian Haas:** anzuraten. Okay. Du hast ja an der hohen Wand auch längere Zeit eine Flugschule betrieben. Ja, habe ich. Wie gut schulungsgeeignet ist diese hohe Wand eigentlich? Ist das nicht dadurch, dass es viel, ich sage mal, senkrechte Felsen auch ist, ist das nicht auch ein bisschen exponiert, sodass es vielleicht für die Schulung ein bisschen schwieriger ist?

[00:13:55] **Manfred Neugebauer:** Das ist eine sehr, sehr interessante Frage. Denn da kommt eine weitere sehr positive Eigenheit der hohen Wand nämlich zum Tragen. Und ich kann einmal vorweg sagen, ja, das Schulgelände ist ganz interessant. Also es geht für das, dass wir eigentlich für unsere großen, für die großen Flüge, für die Höhenflüge nur eine, also im Prinzip eine Startrichtung haben, also südlich, also Richtung Ost-Südost, wo wir hinaus starten. Und dieser Startplatz dann für die Schüler, der ist wirklich schön. Also da hat sich entwickelt, das war früher zu den Anfängen nicht so. Also da sind wir wirklich, kann man sagen, fast vom Krippenstartplatz gestartet. Und das ist aber mittlerweile jetzt

schon wesentlich besser.

[00:14:40] Wir haben einen ganz, ganz tollen Startplatz, wo man auch locker abbrechen kann. Also das ist schulungstauglich auf alle Fälle. Sonst hätten wir ja auch die Zulassung nicht bekommen für die Schule natürlich.

[00:14:51] **Lucian Haas:** Aber habt ihr am Anfang, wenn du jetzt so 30 Jahre zurückguckst oder so, habt ihr da auch dort geschult? Dann quasi diesen Klippenstartplatz rausgegangen, halt mit diesen absoluten Sinktüten, die es damals noch gab?

[00:15:05] Ja, ja, aber

[00:15:06] **Manfred Neugebauer:** das ist schon lange her. Aber ein Vorteil war, also mit den Schülern, also am ersten Tag sind wir dort hingegangen und gesagt, schau, da machen wir unsere Höhenflüge. Somit waren die Flugschule damals sehr, sehr motiviert, da starten zu lernen. Und da war nicht so das Problem, wie es zum Teil ja heute in manchen Flugzeugen der Fall ist, dass dir die Küken, nennen wir es mal so, also die Fluganfänger am Übung sagen, ja, ich will schon von oben, ich will von oben fliegen. Da war die Motivation natürlich da, dass man schon das gut kann und da rausstartet. Und muss auch eins sagen, es gab nie irgendwelche Probleme. Man musste natürlich aufpassen, wenn man da bei einem Klippenstart rausgestartet ist, dass die Windbedingungen, Klammigbedingungen natürlich optimal sind und da natürlich als Fluglehrer, dass man auch dann eingreift.

[00:15:57] Also da ist nie was passiert und war tadellos. Natürlich haben wir dann nach einem anderen Gelände gesucht, aber dass es eben dann, ja, auch die Behörde hat dann gesagt, naja, wir sollten dann eigentlich schon einmal schauen, dass wir da einen besseren Startplatz bekommen. Und dann ist dieser Startplatz entstanden, wo jetzt die Höhen, wir nennen ihn Oststartplatz, der hat sich dann auch immer weiterentwickelt, ist immer breiter, größer und ist immer gepflegter geworden und immer schöner geworden. Und da ist dann aus dem heraus dieser Startplatz entstanden. Eine Zeit lang sind wir auch, es hat vorher noch eine Flugschule gegeben, die hat geheißen Flugschule Puchberg, denn der nächste große Berg ist auch der größte Berg von Niederösterreich, der Schneeberg, das ist ein 2000er und dort in dem Bereich hatten wir früher einmal, wie es noch die Flugschule Puchberg war, die Übungsgänge.

[00:16:57] Also Übungshang, einen etwas höheren Hang, wo man so 80 Meter Höhendifferenz hat. Und dann gab es noch einen anderen Startplatz, den es mittlerweile nicht mehr gibt auf der hohen Wand, wo wir dann unsere Höhenflüge gemacht haben. Da hat es dann Probleme gegeben mit der Jägerschaft und mit Anrennen etc. Das war dann leider Gottes nicht lang möglich, dort zu starten. Und aus dieser ganzen Situation heraus ist dann, war das 1990, so wie ich mich erinnere, ist dann dieser neue Startplatz entstanden, der hauptsächlich von den Bargleitern verwendet wird. Und wie gesagt schon, der hat sich immer weiterentwickelt, immer besser, immer besser, immer schöner gemacht worden und kann man sagen, seit 1990 und 1991 herum haben wir dann einen perfekten, schönen Startplatz, der zwar nur Richtung Ost ausgerichtet ist, aber dadurch, dass die hohe Wand, um auf eine Frage von dir zurückzukommen,

[00:17:57] dass die hohe Wand dann auch Richtung eine Richtung, dass wir da raus starten, nicht so hoch ist, sind wir quasi in einem thermischen Einflussbereich des Flachlandes vor der hohen Wand, dass immer wieder die Thermik oft überwiegt. Natürlich im Winter weniger, aber dann, wenn es anfängt thermisch zu werden, dann haben wir da immer wieder einen thermisch bedingten Ost-Süd-Ost-Wind und somit kann man noch fliegen, wenn weiter drüber. Höhe über der hohen Wand dann zum Beispiel ein Westwind herrscht, der darf halt nicht so stark sein natürlich, dass er dann durchgreift und somit kommt man doch relativ oft zum Fliegen auf der hohen Wand und auch zum Schulen natürlich.

[00:18:41] **Lucian Haas:** Wenn du jetzt auf dein Fliegerleben mal so zurückschaust, welchen prozentualen, wenn du das abschätzen kannst irgendwie, welchen prozentualen Anteil deiner Flüge oder Flugstunden hast du denn an der hohen Wand alleine gesammelt?

[00:18:56] **Manfred Neugebauer:** Ui, das ist jetzt schwer. Da müsste ich ein bisschen nachdenken, aber sicher das Allermeiste. Also ich würde mal sagen 70 Prozent auf alle Fälle, vielleicht sogar 70 Prozent bis 80 Prozent sogar fliege ich da auf der hohen Wand, aber das war natürlich erstens einmal das hier mit der Schulerei. Natürlich fliegt man dann da im quasi eigenen Gelände unter Anführungsstrich am allermeisten

[00:19:24] und vorher, also mein Nest. Mein Fliegernest kann man sagen, war, wo ich angefangen zum Fliegen habe, das war damals aber noch mit dem Hängegleiter, mit dem Drachenbargleiter gab es damals noch nicht. Das war eben 1984 im Herbst habe ich da angefangen. Da bin ich dort natürlich viel geflogen am Ätscher. Das ist auch noch in Niederösterreich schon ein bisschen zur Grenze, zur Steiermark. Und da habe ich dort gelernt, das war damals auch die einzige Flugschule, die es gegeben hat, da bin ich dort viel geflogen. Und dann natürlich schaut man auch herum. Ringsherum, ringsherum, was man halt alles fliegen kann, was möglich war zum Fliegen. Auch hier in der näheren Umgebung von der hohen Wand schaue ich natürlich auch jetzt, dadurch, dass ich jetzt mittlerweile nicht mehr hier in der hohen Wandschule, dass man auch in anderen Fluggebieten fliegt.

[00:20:14] Aber dennoch, dadurch, dass ich hier ja wohne, im Fluggebiet natürlich, ergibt sich das logischerweise, dass man hier hauptsächlich hier im

[00:20:23] **Lucian Haas:** Fluggebiet an der hohen Wand fliegt. Wird es dir da eigentlich nicht langweilig? Ich meine, die hohe Wand kennst du jetzt. Wahrscheinlich wirklich wie deine eigene Westentasche oder sowas. Wenn du da jetzt fliegen gehst, wird es dir da nicht langweilig? Nö, überhaupt nicht. Nein.

[00:20:36] **Manfred Neugebauer:** Das ist ja das Tolle eigentlich am Fliegen, dass erstens einmal meteorologisch ist es jeder Flug anders. Es ist immer anders. Die Wettersituation ist immer anders. Man kann sich hier ein paar Aufgaben stellen.

[00:20:50] Langweilig? Nein, kann ich nicht sagen. Also, nein.

[00:20:55] **Lucian Haas:** Ist es dir denn überhaupt schon mal langweilig geworden beim Fliegen? Gerade, du fliegst jetzt schon so lange.

[00:21:02] Nein.

[00:21:03] **Manfred Neugebauer:** Nein. Eben auch aus dem selben Grund. Es ist immer ein anderes Erleben. Jeder Flug ist anders. Also, man muss sich immer wieder auf gewisse Situationen einstellen. Ja, wir haben ja vorhin ja schon gesprochen, auch einmal mit einer kleinen Glückssituation, wo man dann Glück hat, was natürlich nicht oft vorkommen sollte. Ja, da muss man dann schon überlegen, da mache ich irgendwas falsch. Aber nein, dadurch, dass halt immer eine andere Situation da ist, die Welt immer anders ist, die Situation etwas anders ist, dadurch schaut die Landschaft anders aus, man erlebt das anders, man empfindet das anders. Also, einer, der wird sicher jeder Zuhörer da jetzt das auch so verstehen, wenn man da wirklich lang fliegt, das ist eigentlich fast schon eine Lebenseinstellung, kann man ja fast sagen, erlebt man die Natur ganz anders.

[00:21:57] Ich habe meine Schüler noch immer gesagt, das ist eine ganz andere Welt, das ist eine andere Welt. Ich habe immer gesagt, als Beispiel, du als Flieger, viel näher der Natur kann man eigentlich gar nicht sein, weil im Grunde, wir bewegen uns ja in einem Element, das menschenfeindlicher, jetzt einmal lieber spitz ausgedrückt, menschenfeindlicher nicht sein kann, weil im Wasser kann ich nur schwimmen, das geht, aber in der Luft mit den Flügeln schlagen wird ein bisschen schwierig werden. Also, da brauchen wir halt diese Krücke, wir sind halt dieser Natur ausgesetzt und das macht es wahrscheinlich auch so derartig intensiv, dieses Erlebnis, sich in ein Element zu bewegen, ja, in dem wir uns eigentlich normal nicht bewegen können und dadurch wird es halt scheinbar auch nie Fahrt.

[00:22:41] **Lucian Haas:** Weil es immer wieder eine Herausforderung ist, oder warum meinst du?

[00:22:47] **Manfred Neugebauer:** Naja, eine Herausforderung ist, würde ich sagen, es hängt vom Pilotencharakter ab. Also, man kann es als Herausforderung sehen, wenn man leistungsorientiert fliegen möchte. Wenn es um Leistung geht, ein Streckenpilot zum Beispiel, der ein Kilometerfresser ist, der unbedingt da jetzt sich ein Ziel setzt, ich möchte an dem Tag XY jetzt so weit fliegen oder ich möchte dort und dort hinkommen, dann ist es natürlich eine große Herausforderung. Das andere ist natürlich, wiederum, man muss andere Gegenteile hernehmen. Ich kenne auch einige Piloten, die ganz glücklich sind, die gehen ganz zeitig in der Früh am Berg rauf, machen nur einen, nur unter Anführungsstrichen, einen Abgleiter, die genießen die Natur, die sind. Und für diesen fünf bis zehn Minuten Flug da hinunter, mit allen Sinnen, die sind so glücklich, die Leute.

[00:23:35] Und das ist auch immer anders. Und deswegen würde ich es jetzt nicht als Herausforderung

[00:23:42] **Lucian Haas:** als solches ansehen. Hat sich deine eigene Einstellung gegenüber der Fliegerei oder die Art und Weise, wie du fliegst oder was du dir als Flugaufgabe setzt, über die Jahre verändert? Absolut, absolut.

[00:23:56] **Manfred Neugebauer:** Das wird auch jeder Flieger in seiner... in ihrem persönlichen Fliegerleben mit Sicherheit erleben, umso länger man dabei ist. Ich sage es immer so, man wird vom Flieger-Gourmand zum Flieger-Gourmet. Also das heißt, am Anfang zählt noch die Quantität, also möglichst viel, was ja zum Teil ja nicht schlecht ist, dass man Erfahrung sammelt. Also man muss ja fliegen, fliegen, fliegen, nur das Fliegen lernt man. Und aber dann kommt irgendwann einmal dann der Punkt, wo man sagt, jetzt nur als Beispiel, es ist mir die Thermik viel zu stark, das tue ich mir jetzt gar nicht mehr an. Ich muss mich ja niemandem beweisen, so in die Richtung halt. Und dann sucht man sich halt die richtigen schönen Momente aus, weil man es ja schon kennt, dass man es genießen kann.

[00:24:45] Also das gibt es natürlich auch. Und in der Weise hat sich das Fliegen natürlich auch total verändert, dass man halt mehr der Genießer wird. Also man muss sich nicht mehr beweisen, ich brauche jetzt nicht da jetzt ihren Strecken zu fliegen mit Muss und Plan. Also man genießt einfach viel

[00:25:02] **Lucian Haas:** mehr das Fliegen. Sind die Genussflüge dann insgesamt eher auch kürzere Flüge oder heißt Genuss für dich auch, du kannst auch wirklich vier Stunden lang an der hohen Wand hin und her sohren und erlebst diese vier Stunden als Genuss? Sowohl als ob. Ich kann einen

[00:25:16] **Manfred Neugebauer:** Abgleiter, der vielleicht fünf oder zehn Minuten dauert, genießen. Wenn gerade die Stimmung, die Wettersituation da ist, da kann einem richtig das Herz aufgehen. Boah, ist das jetzt ein wunderschöner Moment, den man genießt. Und dann, wie du sagst, oft sogar noch viel länger. Also man kann da so sechs bis sieben Stunden, wenn das Wetter passt, da hin und her fliegen. Aber dann könnte es vielleicht dann doch einmal langweilig werden. Ich würde es einmal so sagen.

[00:25:44] Aber das kann natürlich dann auch toll sein, wenn man schafft, ich habe es geschafft, die 1000 Meter Überhöhung, das haben wir gesagt, an die Grenze, wo man halt bei uns luftfahrtrechtlich darf, den Ausblick zu genießen ins weite Land, wenn die Sicht das halt zulässt. Ja. Mit immer wieder Momente. Das ist nicht unbedingt, ich würde es nicht unbedingt an die Flugdauer jetzt koppeln, das zu genießen. Es kann ein Fünf-Minuten-Flug sein und es kann aber auch sein, da nochmal ein Thermikflug, wo man halt auch ein bisschen, ich möchte nicht sagen, kämpfen muss, wenn man halt gut drauf ist. Ah, jetzt ist es toll, es ist so richtig, sagen wir es so richtig raus, ein geiles Flugwetter, geile Thermik. Und das kann man dann natürlich auch genießen. Also das hängt auch vom Faktor drauf.

[00:26:30] Wie man selber mental drauf ist, wie man das genießt, das ist ein Zusammenspiel, also wie man gerade

[00:26:36] **Lucian Haas:** drauf ist. Erlebst du es denn jetzt mit der Flugerfahrung und auch deinem zunehmenden Alter irgendwie, dass du sagst, bestimmte Bedingungen, die magst du gar nicht mehr, also wo du sagst, die sind mir zu thermisch, zu turbulent, das ist kein Genuss mehr für mich, da verzichte ich dann auch einfach, auch wenn man trotzdem fliegen könnte, was dann vielleicht viele andere auch noch tun an solchen Tagen.

[00:26:58] **Manfred Neugebauer:** Absolut, absolut. Und das sagte ich ja eigentlich schon vorher, man kommt halt mit der Erfahrung, kommt halt so, dass man eben immer mehr zum Genießen wird und sich gewisse Sachen einfach nicht mehr antut. Also es gibt dann Wettersituationen, die kommen da hier bei uns auf der hohen Wand schon auch einmal vor, dass es wirklich extrem thermisch wird. Also wo es dann, ich sage immer dann, da fliegt man ballistisch, man kommt sich vor wie Insektkorken auf dem kochenden Wasser, so in etwa. Gut, das kann man kämpferisch nehmen. Das packe ich jetzt. Das kann ich jetzt. Und ja, wenn ich halt das Kilometer fressen will unbedingt, dann fliegt man dann auch bei Bedingungen, die man vielleicht fast schon ein bisschen aus Grenzwertig betiteln kann.

[00:27:44] Aber sicher dann, ja, Genuss ist vielfältig. Einer genießt das, der andere genießt halt das. Und dann gibt es eine Situation, wo ich sage, nein, das tue ich mir nicht mehr an. Wenn es halt so richtig hämmert, so richtig brutal hämmert, dann sage ich, nein, das will ich gar nicht. Ich will. Ich will nicht kämpfen. Erstens einmal ist ja dann so, die Konzentration nimmt er dann ab, weil es ja doch anstrengend ist. Also da, wenn man konzentriert aktiv fliegt, also dann ist man so eigentlich abgelenkt von dem Genuss, plakativ jetzt ausgedrückt, und dann tut man sich das einfach nicht mehr an. Und als Beispiel, man kennt das doch immer wieder, das ist egal jetzt, unabhängiger, auf jedem Startplatz hast du immer dann so die Old Stars oder ich weiß nicht, wie man sie nennen möchte.

[00:28:30] Die sitzen dann noch, beobachten, schauen sich alles an, sagen nein, plaudern halt ganz ruhig und ringsherum, das ist die große Hektik, meistens dann die jüngeren, unerfahrenen Piloten, ich will jetzt unbedingt raus, raus, raus starten. Und dann hast du immer dann unter Umständen, muss man mal beobachten, sitzen da so zwei, drei Leute da herum und sagen, na, ich warte noch ein bisschen ab, ich schaue mir das an. Das tue ich mir jetzt nicht an. Und dazu zähle ich mich eigentlich auch in die Richtung.

[00:28:57] **Lucian Haas:** Gehörst du denn dann auch zu den Leuten, die an den Startplätzen sitzen? Und immer das kommentieren, was die anderen da vor einem dann machen? Oder bist du ein stiller Genießer?

[00:29:06] Ein stiller Genießer?

[00:29:07] **Manfred Neugebauer:** Also kommentieren, ja, in dem Zusammenhang, dadurch, dass mich auf der Home-Wahn sehr viele Leute kennen und dann einmal angesprochen werden. Und du, wie schätzt du das jetzt ein? Und dann kommt man dann schon nochmal ins Kommentieren, aber nicht kommentieren in der Art, dass man da jetzt böse Kritik ausübt. So, man erinnert sich so an die Muppet-Show, die beiden älteren Herren am Balkon. Diesen Vergleich gibt es auch immer wieder natürlich. Das gibt es auch natürlich. Aber es sollte dann konstruktiv natürlich sein, dass man dann vielleicht unter Umständen einem Piloten, der noch nicht so erfahren ist vielleicht oder gerade am Anfang steht, einen fragt.

[00:29:52] Dann nimmt man Beispiele, ja, schau, du, deswegen ist das so oder so passiert bei dem Start und das erklärt, warum das. Und dann kommt man dann auch wieder in die Mitte. Das ist auch so, dass man das gleich gleich sieht. Und dann kommt natürlich dann schon noch eine Kommunikation. Aber sonst, wenn ich da sitze oder sich normal mit den Fliegen unterhalte, nein. Also da wird nicht abgelästert, um es mal so hart auszudrücken.

[00:30:13] **Lucian Haas:** Du hast ja viele Jahre als Fluglehrer da auch gearbeitet. Wie stark kommt bei dir das Fluglehrer-Gehen jetzt auch noch durch? Also wenn du da am Startplatz bist und dann Leute siehst, die vielleicht noch ihre Schwierigkeiten haben oder Anfänger sind oder sowas, springst du dann auf, wenn du dann auf und da kommt dieses Fluglehrer-Gehen einfach dazu und du sagst, ich helfe dir mal, ich erkläre dir nochmal oder kannst du dich da zurückhalten?

[00:30:37] **Manfred Neugebauer:** Ganz ehrlich gesagt, das Gehen ist da. Es gibt schon Situationen, wo ich mich dann ein bisschen zurückhalten muss, wo ich mich wirklich einbremsen muss. Das steckt in einem halt dann drinnen. Aber das war vielleicht früher noch stärker ausgeprägt wie jetzt, also in den letzten paar Jahren, wo das nicht mehr so auftritt. Ich mache das jetzt eher so, wenn man an mich herantritt oder eben fragt, dann ja. Das Einzige, wo ich dann vielleicht aufspringe, kann man wirklich fast wortwörtlich sagen, wenn ich Gefahr im Vorzug sehe, dann schon natürlich. Also wenn ich sehe zum Beispiel, das kommt vor, das habe ich schon ein paar Mal gesehen, dass zum Beispiel bei einem, der hat das Gurtzeug nicht vorher kontrolliert und da hängt der Retter halber draus, weil da am Griff gezogen worden ist, die Splinten offen sind.

[00:31:26] Also da, wenn das kein anderer sieht. Dann kann ich schon in diesem Moment nicht starten, weil das kann böse ausgehen. Also dann schon. Und aber,

[00:31:37] **Lucian Haas:** ja. Ich denke, in so einem Fall wird hoffentlich jeder, ob Fluglehrer oder nicht Fluglehrer oder Fluglehrer gehen oder nicht Fluglehrer gehen, herbeispringen und dem anderen dann auf solche Sachen hinweisen. Irgendwie Beingurte sind offen oder der Retter hängt halb raus oder sowas. Weil das will man ja auch selber darauf hingewiesen werden, wenn einem das passieren sollte, dass man mit solchen Fehlern da nicht. Nicht rausstartet, weil die auch schnell wirklich sehr böse ausgehen können.

[00:32:03] **Manfred Neugebauer:** Ja, da hast du absolut recht. Sollte so sein. Aber wenn man schon länger Fluglehrer ist und man bekommt dann natürlich einen gewissen Blick, einen gewissen Blick, wo man schon Sachen sieht oder Sachen erkennt im Vorfeld, was unter Umständen gut ist. Offene Retter vielleicht jetzt nicht das unbedingt beste Vergleich, weil das ist offensichtlich, wenn man das sieht. Aber man sieht gewisse Sachen einfach schneller und erkennt sie vielleicht etwas früher. Als ein, ich mag da niemanden jetzt runtersprechen, ich kenne viele Piloten, die wären sehr, sehr gute Fluglehrer, sind es halt nicht, wollen das auch nicht, privaten oder welchen Gründen auch immer.

[00:32:50] Und ich kenne aber auch Fluglehrer, wo ich mir sage, naja, okay, warum ist ein Fluglehrer, um sie nur so zu nennen. Also das liegt jetzt nicht, ob man jetzt Fluglehrer ist jetzt oder nicht Fluglehrer jetzt ist, aber einer, der wirklich herzmäßig Fluglehrer ist, der wird das eher sehen, wenn man das schon länger gemacht hat, weil man ja darauf geschult quasi ist, sich selber darauf geschult hat, seine Schüler zu schauen, dass nichts passiert, weil das ist natürlich, man hat ja auch eine Aufsichtspflicht seinen Schülern gegenüber, eine sehr, sehr große Verantwortung, dessen man sich auch immer bewusst sein muss. Und da schult man das natürlich und dass man das viel eher erkennt.

[00:33:32] **Lucian Haas:** Braucht man als Fluglehrer eigentlich noch mehr Glück als als einfacher Pilot?

[00:33:39] **Manfred Neugebauer:** Nö, nein, würde ich nicht sagen, ich würde sogar eher umgekehrt sagen, als Fluglehrer, wenn man halt doch mehr in der Luft ist und mehr fliegt, ist es dann so, dass eine Routine kommt. Die Routine kann aber auch dann zur Gefahr werden. Das darf man nicht vergessen. Also Routine ist nicht immer jetzt von Vorteil, wenn man dann Sachen aus Routine übersieht, aber dadurch, man wird eher vorsichtiger, weil man so derartig viel erlebt und sieht und sich mit der ganzen Thematik viel intensiver beschäftigt und beschäftigen sollte natürlich, das ist klar, als Beruf Fluglehrer, denke ich, ist es schon anders.

[00:34:25] Also es gibt zum Beispiel. Ich kenne eine Aussage, die sehr interessant ist, wo manchen Flugschülern empfohlen wird, die gut sind, mach doch einfach, auch wenn man es dann nicht wird, mach die Fluglehrerausbildung. Da kriegt man einen ganz, ganz anderen Einblick oder eine andere Sichtweise auf die Fliegerei. Man muss ja dann nicht dem Fluglehrer die Prüfung dann abschließen und das dann machen, weil das ist dann noch so ein Kick, hineinzukommen in die ganze Materie. Also ist ja interessant.

[00:34:57] **Lucian Haas:** Interessanter Ansatz. Letzteres kann ich nur bestätigen. Ich habe auch mal die, also nicht die Fluglehrerausbildung abgeschlossen, ich habe den Fluglehrerassistentenlehrgang mitgemacht und das war schon für mich auch in bestimmten anderen Punkten ein bisschen noch augenöffnend oder so. Also das kann man durchaus empfehlen. Ich will noch mal zurückkommen zur hohen Wand, aber ein bisschen anderes Thema. Ein Grund, warum ich gerne mit dir auch einen Podcast machen wollte, war ein Video, was ich gesehen habe. Ja. Also ein Video von dir. Du machst ja auch gerne Videos über das Gleitschirmfliegen und sonstiges. Und in diesem Video hast du eine langjährige Statistik zu den fliegbaren Tagen an der hohen Wand vorgestellt und eine Statistik, die du selber führst.

[00:35:41] Schreibst du wirklich für jeden Tag auf, wann an der hohen Wand geflogen wird? Ja, das hat

[00:35:49] **Manfred Neugebauer:** eine folgende Bewandtnis. Das hat sich damals mit der Schulerei ergeben. Also die Flugschule hier, wo ich der Mitgründer war der Flugschule, also als Ausbildungsleiter, war 2001. Das war aber im Sommer, also im Juni 2001 war das jetzt die Schule. Dann haben wir den Bescheid bekommen, dass wir ausbilden dürfen von der Behörde.

[00:36:15] Und dann mit 2002, es kam immer die Frage, wie oft geht es denn eigentlich zum Fliegen? Und wie oft kann man da eigentlich auf der hohen Wand fliegen? Die Frage hattest du ja auch schon gestellt. Und ja, jetzt bin ich aber neugierig, selber neugierig. Ich schreibe mir das einfach auf. Und eine Zeit lang habe ich dann angefangen eben zum Schreiben mit 2002 weg. Also mit Jänner dann, mit dem 01.01., an welchem Tag es fliegbar war. Also es waren nicht nur Schulbedingungen gemeint, sondern auch generell, also unter regulären Bedingungen. Also nicht Nebelfliegerei jetzt oder im Strömeteil. Ich habe den Regenfliegen jetzt einmal drastisch ausgedrückt. Da habe ich das dann geschrieben. Und dann, vor sieben Jahren habe ich dann angefangen, dann sogar, weil ich so gedacht habe, naja, man könnte es ja noch interessanter machen.

[00:37:07] Wir haben ja da sehr, sehr viele, sehr viele Wetterstationen hier in der Gegend. Das ist echt toll, das ist wirklich gut. Und da kann man dann auch gut heraus, wenn ich nicht selber gerade da bin im Fluggebiet, dann anhand der Wetterstationen und der Aufzeichnungen sagen, wie viele Stunden am Tag war es eigentlich wirklich fliegbar. Und das schreibe ich jetzt dann auch noch dazu. Und jetzt sind es dann schon 20 Jahre, wo ich das mache, die Statistik. Und es sind immer wieder Leute auch sehr neugierig. Vor allem jetzt, ganz heißes Thema, Klimawandel natürlich. Wie sich das auswirkt und so. Da werde ich dann schon einmal gefragt. Und im Grunde genommen habe ich das eigentlich wegen den Fragen angefangen, wie oft geht es eigentlich zum Fliegen.

[00:37:54] Dass ich sage, ja, schau dir das an. So oft geht es in

[00:37:57] **Lucian Haas:** Wirklichkeit hier auf der Rundwand zum Fliegen. Nur um das mal richtig nochmal zu verstehen. Du schaust also nicht einfach nur aus dem Fenster und sagst ja, heute wäre fliegbar oder nicht, sondern du schaust wirklich auf die Daten, die du vor allem dann von den Wetterstationen auch ziehst und sagst, okay, von den Bedingungen, Wind war halt aus Südost und Wind hatte die und die Stärke, es wäre heute fliegbar gewesen. Und dann trägst du in deinem Kalender ein, es wäre heute fliegbar gewesen. Und seit sieben Jahren schreibst du auch noch dazu, von den Windwerten her zwischen 12 und 17 Uhr. Also diese fünf Stunden wäre es an dem Tag fliegbar gewesen oder so.

[00:38:31] **Manfred Neugebauer:** Absolut. Aber genau so. Das ist ganz richtig beschrieben. Genauso mache ich das. Also nur am Fenster rausschauen. Ja, es ist Flugwetter. Das ist natürlich nicht sehr verlässlich, um das so zu sagen. Also man muss dann schon noch die ganzen Wetterdaten schauen. Wie ich schon sagte eben vorhin, es gibt eine ganze Menge Wetterstationen da. Also ich sage es immer auch den Schülern oder den Piloten, wenn die mich ansprechen, bitte schau nicht nur auf das Windverhandeln am Startplatz, sondern schau dir auch die ganzen Windwerte hier ringsherum vom Fluggebiet an. Wir haben hier mehrere, sogar mehrere Stationen von der Zentralmeteorologischen Anstalt. Das ist die Hauptmeteorologische Anstalt in Österreich. Wir haben hier Wetterstationen, die sind alle genormt und dementsprechend auch aufgestellt. Also da kann man schon sehr viel heraussehen.

[00:39:17] Wir vom Club haben hier, es gibt hier einen Flieger-Club, also einer der ältesten sogar schon hier in ganz Österreich und einer der größten. Wir hatten vor einigen Jahren die 40-Jahr-Feier, nur ist jetzt mal nebstbei. Und die betreiben auch schon seit vielen Jahren Wetterstationen und Webcams. Und da kann man natürlich auch wunderbar schauen, was sich da mit Windwetter tut. Und das sollte man auch unbedingt. Ich kann das jedem am Herzen legen, in jedem Fluggebiet. Egal wo das jetzt ist, schaut euch die Wetterdaten an. Nicht nur die, wenn es möglich ist natürlich, auch von der Umgebung an, weil das hat auch Einfluss natürlich dann auf das jeweilige Fluggebiet, wo man

[00:40:00] **Lucian Haas:** fliegen will. Schreibst du denn auch auf, nicht nur welche Tage waren fliegbar, sondern an welchen Tagen auch real geflogen wurde?

[00:40:10] **Manfred Neugebauer:** Naja, das geht eigentlich Hand in Hand. Es gibt schon Tage, zum Beispiel wo ich sage, an dem Tag war es jetzt zwei Stunden, regulär fliegbar, kann schon einmal vorkommen, dass das kein Pilot mitbekommen hat. Man muss ja auch die Anreise rechnen. Sogar ich selber, ich wohne hier direkt am Fuß der hohen Wand, kann man sagen. Und wenn ich das mitbekomme, ja puh, es geht zum Fliegen. Bis ich da oben startbereit stehe, vergeht auch mindestens, da muss ich aber sehr schnell sein, eine halbe Stunde bis eine Dreiviertelstunde, bis ich da oben startplatzmäßig stehe. Und in einer Dreiviertelstunde kann sich so derartig viel gehen. Was kann ich tun, meteorologisch? Also da kann es halt nicht vorkommen, das ist nur als Beispiel jetzt genommen, da kann sich vorkommen, dass es zwei Stunden nicht fliegbar wäre und das aber kein Pilot mitbekommen hat, kein Pilot da ist oder kein Pilot vor Ort war, weil Wetter kann sich insofern schnell ändern, dass dann doch einmal ein Startfenster es gibt.

[00:41:09] Und dann schreibe ich schon, das war ein Flugtag. Also Flugtag heißt jetzt nicht, wann geflogen wurde, wie du das jetzt vielleicht gemeint hast, sondern wann es meteorologisch vertretbar

[00:41:21] **Lucian Haas:** war zum Fliegen. Wie groß muss ein Flugfenster sein, also wie lang muss das quasi geöffnet sein, damit du sagen würdest, das zähle ich als Flugtag? Ist das eine halbe Stunde, Stunde oder müssen es mindestens zwei Stunden sein, dass du sagst, okay, das wäre so eine sinnvolle Sache, weil man braucht vielleicht allein eine Stunde, um hochzulaufen und wenn du unten erkennst, es ist jetzt fliegbar, jetzt laufe ich hoch und dann starte ich oben raus, also es müssten mindestens diese zwei Stunden sein. Wie teilst du das ein?

[00:41:47] **Manfred Neugebauer:** Ja, ganz genau. Du hast es richtig gesagt, zwei Stunden sollte schon als Flugtag jetzt, wenn man es so nimmt, sein. Eine Stunde, genau aus den vorher genannten Gründen natürlich, das macht kaum Sinn. Also da müsste man wirklich jetzt schon am Startplatz oben stehen, das erkennen, es passt, aber dann tut man sich auch, dann kommt das Glück dann wieder dazu, weil man weiß ja zum Beispiel dann nicht, okay, da am Startplatz passt der Wind jetzt, gut, mit Handy und Internet und so weiter, kann man natürlich auch schauen, was ringsherum los ist, was man dann auch sollte, wenn es nicht schlecht wäre, wenn sich eine Situation plötzlich jetzt ändert und in den Prognosen vielleicht nicht angekündigt war. Also da müsste man wirklich schon vor Ort am Startplatz stehen und quasi zack, zack und jetzt raus starten, das geht.

[00:42:34] Kommt schon einmal vor, ja, aber das würde ich dann jetzt nicht unbedingt jetzt so, das war jetzt ein Flugtag jetzt ansehen. Also zwei Stunden, wie du richtig gesagt hast, sollten es schon sein, dass es planbar sicher zum Fliegen geht.

[00:42:49] **Lucian Haas:** Du hast gerade den Klimawandel angesprochen. Ob das jetzt wirklich Klimawandel ist und wie, da will ich jetzt gar nicht drüber diskutieren, aber diese 20 Jahre, die du da jetzt als Statistikgrundlage hast, ich will jetzt wahrlich nicht alle Jahre durchgehen oder so, aber gibt es da etwas, wo du sagen kannst, man kann aus diesen 20 Jahren in was auch immer schon einen Trend erkennen? Also beispielsweise ist es ein Trend zum Besseren? Es gibt mehr fliegbare Tage oder sieht man eher einen Trend hin zum Schlechteren, dass es weniger fliegbare Tage gibt?

[00:43:22] **Manfred Neugebauer:** Ja, es gibt auf alle Fälle eine Änderung. Also Flieger, die schon länger auch fliegen oder in anderen Fluggebieten, habe ich schon auch schon von anderen Fluggebieten gehört, von anderen Flugschulen auch schon gehört. Was sehr auffällig ist, dass vom Wind her, die Windstärken nehmen generell zu, die Thermik nimmt, wenn einmal Thermik ist, kann sein, dass sie deutlich, es wird immer kräftiger, die Thermik, das hat mit der Trockenheit zu tun. Was man aber auch dazu sagen muss, es hängt ein bisschen regional auch ab. Also es gibt sicher Gebiete, die etwas weniger betroffen sind als Gebiete, wo man das viel mehr sieht. Hier bei uns auf der Hohen Wand, weil du da jetzt danach gefragt hast, merkt man das, dass der Wind mehr wird und auch von der Windrichtung.

[00:44:16] Wir hatten vergangenes Jahr, das ist mir sehr stark aufgefallen, eine nicht übliche, übliche unter Anführungsstrichen, sehr oft eine nördliche Windströmung hier, die bis dato nur hin und wieder mal vorgekommen ist. Also ja, wenn der Front durchzieht oder halt von der Richtung, dass du da halt diese Windströmung hast. Aber vergangenes Jahr, also 2022, war es relativ oft so, dass wir einen nördlichen Windeinschlag haben. Also das ist mir bis dato nie aufgefallen. Und das macht dann die Fliegerei hier bei uns. Wie gesagt, die Hohe Wand ist Süd-Süd-Ost ausgerichtet, ist mehr dann schon ein bisschen Allee-Fliegerei.

[00:45:01] Und das macht es dann sehr, sehr schwierig. Manchmal halt dann, dass es überhaupt nicht zum Fliegen geht wegen diesem nördlichen Wind. Und das ist mir aufgefallen. Ja, und bei uns auch hier ist es trockener geworden. Also wir haben hier Grundwasserspiegel sinken. Das ist ein Riesenproblem mittlerweile bei uns in der Gegend. Also Baggerseen, Seen, so wo Badeseen waren, wo halt Ziegelteiche und so weiter waren, die trocknen hier jetzt aus, schon langsam, aber immer weniger. Und das wirkt sich aus, diese Trockenheit. Wir haben einen lehmigen, steinigen Boden. Ein Teil des Wiener Beckens nennt sich auch Steinfeld. Hat einen Grund, weil es immer so steinig ist. So Kalkstein-Gebiet. Und da entwickelt sich die Thermik auch dementsprechend stärker.

[00:45:48] Also wenn es halt auch die Luft trocken und so weiter ist, dann kann auch schon in der Mittagszeit herum die Thermik ganz schön heftig werden. Das erinnert mich dann fast schon so an Spanien. Also wenn man so in Spanien fliegt, wo es klimatisch dann ähnlich ist. Und das haben wir bei uns hier langsam auch schon. Also es wird, unterm Strich kann man sagen, es wird anspruchsvoller, das Fliegen. Also man muss dann schon ein bisschen mehr aufs Wetter schauen, sich mehr damit beschäftigen. Dynamischer wird das Ganze, es ändert sich schneller alles. Und das fällt mir

[00:46:24] **Lucian Haas:** schon auf die letzten Jahre. Heißt das auch, dass die weniger erfahrenen Flieger dann eigentlich zur eigenen Sicherheit sich besser noch stärker in die Randzonen des Tages zurückziehen sollten? Also vor dem starken Einsetzen der Thermik eher am Vormittag? Oder wirklich erst am späteren Nachmittag, wenn die große thermische Aktivität sich ein bisschen beruhigt? Also empfehlen würde ich es

[00:46:46] **Manfred Neugebauer:** einmal schon unter Umständen. Aber ja, jeder kennt das ja. Jetzt bin ich da am Flugberg. Jetzt habe ich Zeit, jetzt möchte ich fliegen. Sollte man sich ein bisschen vielleicht drüber überlegen. Aber ja, es wird schwieriger. Also für Piloten, die weniger, also das ist meine Sichtweise jetzt von der ganzen Sache. Dass Piloten, die halt nicht so oft, aus welchen Gründen auch immer, sei es jetzt beruflich oder wegen sozialen Verpflichtungen, nicht so oft zum Fliegen kommen, die werden es jetzt meiner Meinung nach schwieriger haben, die Genusspiloten sein wollen. Also ruhigere Situationen. Die werden halt dann, wie du vorhin richtig gesagt hast, ist zum Empfehlen eher am Vormittag, früheren Vormittag oder dann am Abend, je nach Jahreszeit natürlich dann, zu fliegen.

[00:47:36] Weil dann über die Mittagszeit, also später Vormittag bis in den Nachmittag, weit in den Nachmittag hinein, die Flugbedingungen dann doch sehr anspruchsvoll werden. Und dass man dann unter Umständen, wenn man halt nicht

die Erfahrung mitbringt, dann in ungute Flugsituationen kommen kann. Also wo es dann keinen Spaß mehr macht, wo man vom Genießen eigentlich dann schon weit weg ist. Das sehe ich diesen Trend auf alle Fälle. Und man darf nicht vergessen, ein gutes Beispiel, ich kann mich erinnern, das kommt eigentlich sehr, sehr selten vor, letztes Jahr hat ja der DHV, also 2022 hat der DHV gewarnt, sogar im Alpenbereich, Achtung, schwierige Flugbedingungen, es ist anspruchsvoll.

[00:48:22] Also das zeigt eigentlich schon, in welche Richtung sich das entwickelt. Es wird anspruchsvoller.

[00:48:28] **Lucian Haas:** Siehst du denn dann auch einen, neben dem Trend zum anspruchsvollen Wetter, siehst du da auch schon einen erkennbaren Trend, dass es deswegen auch wirklich häufiger zu Unfällen kommt? Jetzt vielleicht erstmal nur auf die Hohe Wand bezogen, es ist ja schwierig, das auf die ganzen Alpen aufzuhalten. Du hast den guten Blick für die Hohe Wand, kriegst dort wahrscheinlich, wenn du dort lebst und so viel fliegst, alles, was dort ernsthaft passiert, wirst du ja wahrscheinlich sofort mitkriegen irgendwie. Würdest du da auch sagen, das hat in den letzten Jahren zugenommen?

[00:48:58] **Manfred Neugebauer:** Nein, zum Glück, da muss man auch wieder auf Holz klopfen. Nein, also das ist jetzt wirklich jetzt mehr,

[00:49:06] naja, man muss das ein bisschen differenzieren in der Richtung hin. Dadurch, dass ja zum Glück, das ist ja ganz toll, die Gleitschirmentwicklung da in Richtung passive Sicherheit sich da in den letzten Jahren, ich würde sagen so mit 2010 ist ja da so richtig losgegangen, da hat sich gewaltig viel getan, punkto passiver Sicherheit, dass da natürlich, auch wenn sie ungute Situationen haben, dass man da reinkommt, das vielleicht selber gar nicht so mitbekommt, das ist halt dann ein Drama, dass man dann nicht daraus lernt, dass durch diese passive Sicherheit der Gleitschirme sehr viel an Unfällen vermieden wird. Also dann Glück, wie wir schon besprochen haben, dass dann das Glück ins Spiel kommt und das vielleicht ja, dass das mehr wird, aber zum Glück, da wo schwere Sachen passieren, also wirklich wo Hubschrauber kommen muss, also Rettungshubschrauber, da würde ich jetzt nicht, vielleicht mit unter Anführungsstrichlein, mit einer leichten Ahnung, noch nicht.

[00:50:11] Und ich hoffe, wünsche natürlich uns allen, dass das nicht weiter in die Richtung geht, dass das Wetter noch extremer wird, also punkto Wind sehr starke Thermik, dann könnte das dann irgendwann einmal natürlich passieren. Aber da müssen die Piloten natürlich auch mitgehen. Das zu erkennen ist doch jetzt lieber bleiben zu lassen, vielleicht von dem

[00:50:31] **Lucian Haas:** Flug abzusehen. Unterm Strich, wenn du das so beobachten kannst, würdest du denn sagen, diese Zunahme der passiven Sicherheit bei den Schirmen, ist das letztendlich ein Segen oder ist es vielleicht ein Boomerang, der irgendwann zurückkommt, weil halt die Piloten sich viel eher trauen, auch mit, also in grenzwertigen Bedingungen zu fliegen und damit sich im Grunde höheren Risiken aussetzen und letzten Endes vielleicht sogar stärker ihr Glück herausfordern? Ah, das ist ein sehr, sehr herrlicher Punkt. Ein sehr

[00:51:01] **Manfred Neugebauer:** heißes Thema.

[00:51:04] Ich denke, die Erfahrung wirst du ja auch schon gemacht haben bezüglich, deswegen war ja das sehr, sehr interessant bei einem vergangenen Podcast von dir, wo ein Pilot über seine Unfallerfahrung da mit der Felswand erzählt hat. Also ich habe das wirklich toll empfunden.

[00:51:21] Ja,

[00:51:23] das ist, ja, also für mich persönlich, meine persönliche Meinung, ja, es ist zum Teil ein Fluch, wenn die Leute sagen, naja, ich kaufe mir einen A Gleitschirm, da kann mir überhaupt nichts passieren, da ist die passive Sicherheit so derartig hoch und da brauche ich mich quasi nur, wie so ein Mail sagt, drunter hinhängen und nur links-rechts steuern und der Schirm macht das für mich. Wenn man so denkt als Pilot, dann ist es ein Fluch, ja. Ich habe leider Gottes schon Unfälle mit A-Gleitschirmen mitgebracht, mit Piloten erlebt, die genau so gedacht haben. Und dann sind, da ist auch schon gewarnt worden, du pass auf, pass auf, der Schirm über dir verbiegt sich schon ein bisschen und geht nicht mehr.

[00:52:14] Ja, ja, das passt schon, das passt schon, der ist gut, der bügelt das aus, der ist so sicher, der Schirm, ja. Und dann ist es dann nach zwei Jahren Pilotenlaufbahn dann doch tödlich geendet. Trotz Warnungen. Also das fällt einem

natürlich nicht. Aber natürlich die Sicherheit, man muss halt wirklich aufpassen, dass man sich nicht dann in falscher Sicherheit wiegt. Also in der Richtung kann es dann zum Fluch werden. Aber dadurch, das wiegt sich natürlich jetzt wieder ein bisschen auf, kann man sagen. Weil wenn die meteorologischen Bedingungen, das Fliegen jetzt anspruchsvoller wird, sind wir wieder auf dem Level eigentlich, trotz der passiven Sicherheit, dass man das ja doch mitkriegt.

[00:53:01] Trotz dieser passiven Sicherheit der Gleitschirme. Weil es eben anspruchsvoller wird, also sind wir wieder auf dem Level, vor jetzt Hausnummer 1990, wo es vielleicht noch die Geräte heißer waren. Also von auf Punkt der Sicherheit jetzt her gesehen auch, gleicht sich das jetzt dann wieder aus mit der passiven Sicherheit, wie wir jetzt mit den anspruchsvoller werdenden Flugbedingungen, dass man das dann doch eher mitkriegt wieder. Was aber natürlich auf alle Fälle wieder ein riesen Positivum ist, also mit dieser passiven Sicherheit, wie die Gleitschirme bei einem Klapper reagieren. Das muss man schon sagen, das ist eine sehr positive Entwicklung, dass man davon abgekommen ist.

[00:53:46] Früher war es ja noch so, dass die Gleitschirme so entwickelt worden sind, dass der Gleitschirm nicht klappen soll, überhaupt nicht klappen soll.

[00:53:54] Und jetzt mit einem kleinen Abstrich, da möchte ich noch ein Wort dazu gleich sagen. Ist, dass die Schirme schon klappen dürfen, aber dass es eine kontrollierte Klappe ist, dass es handelbar wird. Also da ist es in die echt tolle richtige Richtung gegangen. Also ein Gleitschirm darf klappen, ist ja kein stabiler Flügel. Aber dass man das halt kontrollieren kann, dass man Zeit hat zum reagieren. Und da wieder sehe ich, so meine persönliche Meinung, die Entwicklung dieser Zweiliner. Die sind zum Beispiel jetzt extrem lang klappstabil. Nur wenn es dann einmal klappt, klappt es ordentlich. Und da ist es genau wieder entgegengesetzt, die Entwicklung.

[00:54:39] Und das geht jetzt immer weiter runter. Es kommen jetzt dieses Jahr 2023 immer mehr Hersteller in der C-Klasse mit Zweiliner-Konzepten. Und da bin ich jetzt schon sehr, sehr gespannt, wie sich das dann da weiterentwickelt. Also was da kommt eben mit der passiven Sicherheit, wenn es halt dann mal scheppert, wie sich das da tut und wie die Piloten dann damit umgehen können. Also da bin ich gespannt. In der D-Klasse kein Problem. Ja, das sagt man ja. D, das ist dann schon anspruchsvoll. Da sollte man schon wissen, was man tut. Aber C-Klasse, naja, fliegen doch mehrere Piloten. Und das ist doch wieder ganz was anderes. Und da ist halt die Frage,

[00:55:23] wir werden sehen, wie sich

[00:55:26] **Lucian Haas:** das entwickelt.

[00:55:28] Nun hast du mit deinen 36 Fliegerjahren, also Gleitschirmfliegerjahren, wahrscheinlich Dutzende verschiedene Schirme schon geflogen. Würdest du denn sagen, im Grunde ist jedes neues Modell, was du dann geflogen bist oder auch selber besessen hast, dann sind die immer besser geworden? Oder hast du noch irgendwelche, vielleicht auch ein früheres Modell im Kopf, von dem du sagen würdest, eigentlich war das so mein Allzeitmodell? Mein Allzeit-Favorit.

[00:55:54] **Manfred Neugebauer:** Nein, es ist auf alle Fälle besser geworden. Es ist natürlich die, ich weiß nicht, was man halt allgemein unter Leistung versteht. Also das Handling-Fluggefühl, das hat es schon relativ früh gegeben. Dann, wenn man sagt, ah, der Schirm macht Spaß und so weiter. Wenn es aber darum geht, jetzt um passive Sicherheit, wie wir gerade gesprochen haben, und Flug-Spaß und Flug-Spaß, Flugleistung, da hat sich schon viel getan. Obwohl in den letzten Jahren da natürlich die Sprünge, man kann die Physik nicht überlisten. Es hat dann irgendwann einmal seine Grenzen. Und da sind diese Feinheiten halt.

[00:56:41] Und da tun sich dann auch die Gleitschirmhersteller dann ein bisschen differenzieren. Der Gleitschirmhersteller XY macht halt eher Schirme, die unauffällig sind, also die so ziemlich alles können, jetzt mal einfach ausgedrückt, aber keine hervorragende Geschichte haben. Und dann gibt es Hersteller, die bauen ihre Schirme so, dass die halt ein traumhaftes, tolles Handling haben und dass du nur gedankengesteuert so eine Kurve machst, also in etwa, als Charakterzeichen. Also da differenzieren sich jetzt die Hersteller, aber so wirklich, ja, im Prinzip kann ich sagen, also alle Schirme, die ich bis jetzt geflogen bin, es gibt gewisse Charaktere, die die Gleitschirme haben.

[00:57:32] Von der Sicherheit muss man aufpassen. Das ist immer auch ein großes Thema mit den Einstufungen. Passen die überhaupt dann noch in die Einstufung rein? Betrifft ganz besonders die B-Klasse. Also das ist meiner Meinung nach, sollte man da vielleicht auch ein bisschen nachdenken, weil meiner Meinung nach sind schon so einige B-Klasse Schirme in Wirklichkeit schon C-Schirme vom Pilotenanspruch, wenn es wirklich einmal zur Sache geht. Und ja, das vielleicht, diese Sachen, aber unterm Strich gesagt, jetzt kann man ganz einfach sagen, ja, die Schirme sind besser geworden, sicherer geworden und ich bin immer wieder gespannt, was Neues, mal was anderes zum Fliegen, wie da die Entwicklung halt weitergeht.

[00:58:22] Spannend ist, wie ich ja vorhin schon gesagt habe, wie sich das weiterentwickelt mit dieser Zweileinertechnologie. Da

[00:58:27] **Lucian Haas:** bin ich sehr gespannt. Was macht denn für dich persönlich einen guten Schirm aus oder einen guten Schirmcharakter aus?

[00:58:36] **Manfred Neugebauer:** Naja, ich würde mal sagen, das ist sehr, sehr individuell. Also jeder empfindet etwas anderes besser. Für einen ist halt wichtiger...

[00:58:43] **Lucian Haas:** Ich fragte ja, was macht es für dich persönlich? Das wäre jetzt, was für dich individuell das ist jetzt. Okay. Nicht für andere, sondern... Für mich. Was ist ein guter Schirm für dich? Für mich ist es ganz,

[00:58:54] **Manfred Neugebauer:** ganz wichtig, mit einem Satz, unauffällig auffällig gut. Das heißt, dass er jetzt in weiten Bereichen, also dass er auch gut steigen kann, ein vertretbares Handling hat, das Schirm,

[00:59:08] dass ein Beschleuniger gut gleitet, also dass man auch zumindest bis zum Halbgas in etwa noch ein vertretbares Gleiten hat, dass man auch dann mit dem Schirm, wenn man es einmal versuchen möchte, Strecken fliegen kann, dass man da reinkommt. Da gibt es schon mittlerweile auch Gleitschirme, die das können.

[00:59:26] Ja, also diese Unauffälligkeit und dass man stressfrei fliegen kann. Es gibt Schirme, die sind zwar unheimlich gut, aber die muss man immer so ein bisschen an der Kandare haben, also konzentriert fliegen. Man kann sich dann, wenn man da so zwei Stunden, drei Stunden Luft ist, dann merkt man das schon, dass die Konzentration abnimmt. Und wenn der Schirm aber halt so eine gewisse Lässigkeit hat, aber trotzdem noch anzeigt, was um einen herum los ist, also ich möchte keinen Panzer haben, weil das kann dann eine fatale Sicherheit dann zeigen. Es soll schon noch zumindest über die Bremsen anzeigen, was tut sich in der Luft, aber doch so eine Dämpfung hat, dass man lange, lange Zeit in der Luft auch in etwas anspruchsvolleren Bedingungen fliegen kann, ohne dass man ermüdet.

[01:00:14] Das ist für mich ein idealer Schirm.

[01:00:18] **Lucian Haas:** Du hast ja selbst auch einen Videoblog. Da machst du unter anderem recht ausführliche Videos, zu einzelnen Schirmen, die du getestet hast, die du dann auch von Herstellern für diese Tests zur Verfügung gestellt bekommst. Worauf kommt es dir bei diesen Tests an? Was möchtest du da herausfinden und was möchtest du vermitteln? Ich würde das vielleicht einmal

[01:00:39] **Manfred Neugebauer:** vorweg nicht als Test bezeichnen, weil meiner Erfahrung nach kann man einen Gleitschirm wirklich so richtig beurteilen nach mindestens einer Flugsaison, dass man sagen kann, ja, das ist so oder so oder so mit dem Gleitschirm. Natürlich hilft mir die Flugerfahrung schon, weil ich mit sehr vielen Gleitschirmen geflogen bin. Ich kann das gar keine Zahl mehr nennen. Und mir ist es darum gegangen, diese Videos zu machen, weil während meiner Schulzeit natürlich sind wir auf diese ganzen Gleitschirme geflogen, die wir vertrieben haben natürlich. Und dann kommen dann die Fragen natürlich von den Käufern, von den Interessenten. Wie ist der Schirm? Ist der für mich geeignet? Was kann der? Und da muss ich aber sagen können drüber bei dem Gleitschirm. Dadurch sind wir die geflogen.

[01:01:25] Und das mache ich jetzt anhand dieser Videos weiter. Man sieht das auch in manchen Kommentaren unten bei den Videos. Da sagen sie, ja, das stimmt und danke für die Hilfe, dass ich den Gleitschirm vorstellen kann. Wie sich das anfühlt, wie er tut. Also meiner Meinung nach, für wen der geeignet wäre oder wer der nicht geeignet wäre. Welchen Pilotenanspruch der meiner Meinung nach entsprechen könnte. Das ist eigentlich die Intention. Es ist eigentlich mehr eine Vorstellung von dem Gleitschirm, wie der Schirm sich tut, als ein wirklicher Test. Weil wenn ich

einen Test machen würde, einen ausführlichen, würde ich da zumindest einmal über den See gehen und dann Extremmanöver fliegen. Und dann auch in verschiedenen Flug, in vielen verschiedenen Fluggebieten,

[01:02:11] dann bei verschiedenen meteorologischen Bedingungen fliegen, wie der Schirm reagiert, in harten Bedingungen. Auch wo es so richtig mal herknallt, dass man sagen kann, was tut der Schirm. Das ist meiner Meinung nach ein richtiger Test, dass man da was sagen kann. Aber was ich mache, eben eine Vorstellung, dass ich den Leuten so, ja, so in welche Richtung der Schirm könnte ich interessieren, fliegt denn einmal Probe. Weil ums eigene Probefliegen kommt man so und so nicht herum.

[01:02:40] **Lucian Haas:** Was können die Leute dann aus deinen Videos für sich ableiten? Auch wenn sie sagen, okay, ich muss denn eh noch Probefliegen. Aber was können sie bei dir dann trotzdem aus den Videos vielleicht lernen?

[01:02:52] **Manfred Neugebauer:** Naja, wie sich der Schirm punkto Handling anfühlt, also da geht der Schirm jetzt ums Eck, ist er sehr mitteilsam zum Beispiel. Er zeigt da jede Luftbewegung an. Da wären Piloten dann natürlich, die einen stabilen Schirm suchen, die halt ganz entspannt fliegen wollen, die nicht so viel mitkriegen wollen. Wo man wieder bei dem Thema wäre, passiver Sicherheit, Fluch oder Segen. Dass man, ja, da gibt es ohne eine Marke zu nennen, die das so anlegen, die Schirme, wo ich das genau bei den Schirmen mitbekommen habe, dass der wirklich genau anzeigt, was in der Luft herum ist, aber deswegen nicht unsicher ist.

[01:03:37] Dass ich das den Leuten vermitteln kann, dass er weiß, okay, der Schirm ist vielleicht für mich nichts, da zeigt man vielleicht zu viel an, das will ich jetzt nicht. Ich will einen ganz gemütlichen, ruhigen Schirm haben. Jetzt nur als Beispiel. Dass die Leute mal eine Orientierung haben, wie der Schirm sich so anfühlt. Natürlich, es ist nach wie vor natürlich individuell. Das Empfinden von jedem Menschen ist individuell. Das kann man leider Gottes nicht abnehmen. Aber es ist einmal so eine Richtung, so eine Entscheidungshilfe, dass man sagen kann, ja, der Schirm ist vielleicht für mich zu hibbelig, ich nehme lieber den. Oder ich bin streckenflugorientiert, möchte aber in der C-Klasse bleiben, ja, der wäre sehr, sehr gut.

[01:04:26] Oder, was auch jetzt immer mehr zum Thema geworden ist in den letzten Jahren, mit dem A Gleitschirm, kann ich mit denen auf Strecke gehen? Geht das? Hat der so viel Flugleistung? Dass ich das den Leuten vermitteln kann und sagen kann, ja, mit denen könntest du das machen. Also das

[01:04:41] **Lucian Haas:** funktioniert. Du liest ja wahrscheinlich auch gerne dann andere Schirmtests, auch um das so einschätzen zu können. Erlebst du dann manchmal, dass du denkst, also du liest da was und denkst, das habe ich aber völlig anders erlebt? Oder stellst du eigentlich fest, dass auch die geschriebenen Schirmtests dir jetzt beispielsweise im Thermikmagazin erscheinen oder sonst wo, dass man dann sieht, ah, nee, irgendwie so ein Grundcharakter oder der wichtige Grundcharakter des Schirms kommt dann doch in den meisten Fällen noch irgendwie gut raus?

[01:05:10] **Manfred Neugebauer:** Das hatte ich früher gemacht, ja. Da habe ich schon geschaut. Und das habe ich aber die schon längere Zeit, mache ich das nicht mehr, aus einem ganz besonderen Grund. Weil, dass man unvoreingenommen zu einem Gleitschirm hingeht, das eigene Gefühl, wenn zum Beispiel, wenn jetzt irgendein Redakteur oder ein Tester schreibt, ja, der ist jetzt das oder das oder das oder jenes, hat man das schon im Kopf drinnen und achtet genau auf das. Ist das wirklich so oder nicht so? Man ist dann vielleicht jetzt, das ist vielleicht ein bisschen übertrieben oder ein bisschen überspitzt ausgedrückt, voreingenommen, wenn man genau auf das achtet. Ich versuche da sehr, sehr unvoreingenommen an das Gerät heranzugehen, um mir meine komplett eigene Meinung drüber zu machen.

[01:06:02] Aber ich muss immer dazu sagen, es gibt natürlich auch Flüge, die ich da mache, wo es dann, ich habe dieses Dilemma mit dem Schirm, den ich zuletzt geflogen bin, wo ich mir überlegt habe, soll ich da den Block jetzt abschließen? Soll ich das jetzt machen? Ich habe einen einzigen, weil es schon ziemlich spät im Herbst war, vergangenes Jahr, einen Thermikflug gemacht mit dem Schirm. Da kann ich schon ein bisschen was drüber sagen, aber um wirklich was drüber sagen zu können, müsste es so richtig einmal richtig thermisch sein. Und dann warte ich und schaue, dass ich den Schirm vielleicht dann noch einmal herbekomme, unter knackigen Frühjahrsbedingungen den einmal zu fliegen und dann meine Meinung drüber zu sagen.

[01:06:49] Aber klar schaue ich mir immer wieder, wenn ich mal drüber stolper, aber danach suchen nach Testberichten, was man jener drüber oder jener schreibt, das tue ich mittlerweile eigentlich nicht mehr. Oder als Beispiel, extrem, nach

den Tests, die Einstufungen, also welcher Klasse jetzt da, ja beim Starten hat er jetzt A, A, A, A und sogar der D-Schirm, der hat so und so viele A-Gleitschirme, wirklich, das ist ja ein A Gleitschirm. Und was ich aus meiner Erfahrung, sind wir wieder bei dem Thema der Einstufungen,

[01:07:22] ich weiß auch nicht, wie man das machen könnte, jetzt besser machen könnte, aber die Realität draußen, wie ich hier auch schon gesagt habe, man kann leider Gottes auch mit einem A Gleitschirm ganz bitterböse abstürzen, die Realität draußen, wie es wirklich in der Thermik ist und wie es wirklich bei den Flugbedingungen ist, kann ein Gleitschirm dann Sachen machen, die du beim Test, also auch beim Gütesiegel-Test, nicht nachahmen kannst, die kannst du einfach nicht machen, das bringst du nicht zusammen, das geht nicht. Und das unterscheidet es halt dann, in der Realität, wie ein Schirm dann wirklich ist, sich anfühlt auch, als wie das da im Test vielleicht mit diesen ganzen Einstufungen dargestellt ist.

[01:08:07] Und das habe ich früher immer auch gemacht, da habe ich geschaut, weil ich neugierig war, aber von dem bin ich mittlerweile eigentlich jetzt schon

[01:08:12] **Lucian Haas:** abgekommen. Gibt es Trends in der Schirmentwicklung, gerade wenn man auf die unteren Klassen schaut? In der C-Klasse hast du vorhin gesagt, da kommen jetzt die Zweileiner oder so, das sind jetzt Trends, da muss man mal gucken, wo es dann wirklich hingeht. Aber so für die große Masse der Piloten, die B-Schirme fliegen und auch viele A-Schirme fliegen, gibt es da Trends in der Schirmentwicklung, wo du sagen würdest, die behagen dir nicht?

[01:08:39] **Manfred Neugebauer:** Naja, ein Trend, der schon länger eigentlich zum Beobachten ist, sind ja diese ganzen High-A, High-B-Gleitschirme, pardon, die High-B-Gleitschirme, High-A komme ich gleich noch dazu, die High-B-Gleitschirme. Das ist natürlich, ich verstehe es von den Herstellern her, ein B Gleitschirm ist natürlich so wie ein Brot-und-Butter-Modell natürlich und da will man natürlich marketingtechnisch und klar prestigetechnisch immer der Beste und der Tollste und der beste Gleitschirm sein. Das lässt sich dann natürlich nicht immer mit dem Pilotenanspruch in Wirklichkeit dann zusammenbringen. Das driftet dann ein bisschen auseinander und diese Schirme sind natürlich dann so hingedrimmt, dass sie sich dann ganz brav und dann gut anfühlen.

[01:09:28] Wenn es aber dann wirklich, wie wir gerade vorhin gesprochen haben,

[01:09:34] anspruchsvoll wird, so richtig anspruchsvoll wird, dann zeigt sich dann wirklich, wie diese High-B-Gleitschirme dann sind und die können dann eher zu einem, jetzt übertrieben ausgesagt, zu einem Biest werden, als es eigentlich vermuten lässt, diese Einstufung nach. Dieser Trend ist natürlich ein bisschen hinterfragenswert und natürlich verständlich von den Herstellern her. Klar, immer weiter, höher, schneller. Das ist logisch, das ist nun mal so. Und das Ganze die letzten Jahre ist auch in der A-Klasse passiert. Da sehe ich es ein bisschen weniger dramatisch, weil da ja noch ganz, ganz andere Auflagen da sind, also bei den Quittesiegel-Geschichten, bei der A-Schirme und da war es mittlerweile so, die A-Schirme waren ja immer verschrien,

[01:10:24] die fliegenden Panzer und da kann man ja nichts machen und das ist ja nur für den Übungshang und so. Das stimmt mittlerweile zum Glück nicht mehr. Das war eine sehr, sehr positive Entwicklung und da kann man auch sehr, sehr lange und sehr Spaß auch mit einem guten, modernen A Gleitschirmfliegen und sogar auch Streckenflugversuche machen. Vielleicht nicht überall, in jedem Fluggebiet. Zum Beispiel hier bei uns auf der Hohen Wand auch mit einem guten A Gleitschirm muss gut sein, also gut thermisch und gut sein, dass man da ein bisschen was zusammenbringt. Aber es geht, es funktioniert und die haben halt dann noch, eben wegen ihrer A-Gleit-Einstufung, noch einen vertretbaren Sicherheitspolster. Aber wie gesagt, auch wie vorhin, sich nicht zu sehr an Sicherheit wiegen lassen.

[01:11:09] Aber halt bei der B-Klasse mit diesen High-B-Gleitschirmen, so toll sie sind, also da sind die Flugschulen, die Verkäufer, die halt diese Gleitschirme verkaufen, halt meiner Meinung nach gut beraten, da sich die Piloten anzuschauen, wer diese Gleitschirme dann kauft. Also einen Flugschüler, dieser EMP Gleitschirm, würde ich keinesfalls dann in die Hand drücken.

[01:11:36] **Lucian Haas:** Glaubst du, wenn jetzt diese Zweileiner in der C-Klasse kommen und damit im Grunde die sogenannte Sportklasse, wahrscheinlich einfach leistungstechnisch, wenn man auch große Strecken fliegen will und Punkte sammeln will, wird man irgendwann sagen, man muss wahrscheinlich dann ein Zweileiner in der C-Klasse fliegen, um da noch mithalten zu können irgendwie. Was hieße, dass perspektivisch vielleicht die sogenannten

Dreileiner der C-Klasse, also die typischen C-Schirme, wie sie bisher waren, dann irgendwann so ein bisschen in der Klasse obsolet werden und dass damit vielleicht der Drang hin zu noch leistungskräftigeren High-Bs letzten Endes noch stärker wird vielleicht bei den Herstellern auch. Und dass letzten Endes diese Aufspreizung der B-Klasse im Grunde noch noch stärker werden könnte, als sie bisher schon ist.

[01:12:22] **Manfred Neugebauer:** Naja, das ist eine sehr spannende Entwicklung der C-Klasse. Natürlich genau derselbe Grund, höher, weiter, schneller und so weiter mit den Zweileinern. Deine Aussage jetzt, wie du gesagt hast, wenn man im Wettbewerb oder im Streckenflug noch mit dabei sein will, muss man damit fliegen. Das habe ich jetzt quasi wortwörtlich von einem Piloten von unserem Club gehört, den ich sehr schätze, der auch Bewerbe fliegt, auch sehr erfolgreich zum Teil, der ist jetzt auch auf einen Zweileiner umgestiegen, weil er gesagt hat, er kommt nicht mit. Du musst, du bist eigentlich, wenn du da mitfliegen willst, musst du auf einen Zweileiner umsteigen.

[01:13:03] Ja, im Wettkampf, im Sport sehe ich vielleicht noch so, dass man sagt, okay, ja, okay, das ist eine klasse Entwicklung.

[01:13:14] Beim Streckenfliegen, beim normalen Streckenfliegen, nicht wenn du da jetzt online konntest, ganz oben mitfliegen willst, also als normaler Streckenflugpilot, wenn man es so ausdrücken will, weiß ich nicht. Das wird interessant mit den Zweileinern, weil, ich habe es, glaube ich, schon ein paar Mal gesagt, das ist ein ganz, ganz anderes Fliegen mit einem Zweileiner als mit einem Dreileiner. Und dann in der B-Klasse wird ja gesagt, dass diese Hybrid-Geschichten, das ist noch okay. Ja, die sind halt auch schon etwas anders. Und kommen diesen Zweileinern

[01:13:51] **Lucian Haas:** recht nahe. Also Hybrid heißt die sogenannten Zweieinhalb-Liner, wo du dann im Kern, also im Mittelflügel, hast du noch eine klassische Dreileiner-Aufhängung, nur der Außenflügel ist dann schon wie ein Zweileiner aufgehängt. Da hast du nur noch A - und B-Ebene.

[01:14:05] **Manfred Neugebauer:** Ganz genau, ganz genau, richtig. Da, das ist noch, das hat noch einen Polster, das ist gut und bringt auch eine Leistung und bringt das Feeling, dass man eben da mit einem Zweileiner, also das Übergang, zurechtkommt. Also das finde ich, die Entwicklung ist schon mal ganz gut, das passt. Da wird sich sicher auch noch einiges tun in der Richtung. Aber wie gesagt, dann die reinen Zweileiner, ich bin schon Zweileiner geflogen, ich war da von ganz von Anfang an dabei, so bei den Wettkampfkisten noch, bin ich da geflogen und war am Anfang auch geflasht. Also das ist unglaublich, also was da, das waren doch CCC-Schirme, also unglaublich, also was da, was da für ein Unterschied ist, das wäre genauso, wie gesagt, wenn du von einem A Gleitschirm jetzt auf einen D Gleitschirm umsteigst, jetzt leistungsmäßig natürlich einmal gesehen, das ist unfassbar, was da geht, aber das Fluggefühl und das Fliegen an sich selber ist komplett was anderes.

[01:15:04] Das zu beschreiben ist etwas schwer, wenn man das noch nicht hatte, einen Zweileiner zu fliegen. Das ist wirklich toll, das ist super, aber meine persönliche Meinung, es ist halt dann die Frage, die Dinger sind unheimlich stabil, die Frage ist, in extremen Wettersituationen, wenn es einmal so richtig her scheppert einmal, wie die Piloten dann, jetzt dann halt in der C-Klasse, wie man damit umgehen kann. Im CCC-Bereich, im D-Bereich sage ich super, toll, gerade im D-Bereich, wenn man da einsteigen will, vielleicht dann im ernsthaften Wettkampfsport mitfliegen möchte, ist es ein guter Übergang, keine Frage, braucht man und das ist auch gut. Das in der C-Klasse jetzt, muss man wirklich abwarten.

[01:15:50] Ich traue mich es nicht einzuschätzen, wie das da mit der passiven Sicherheit jetzt ausschaut und wie die Schirme wirklich reagieren bei massiven Klappen, bei massiven Störungen, wie auch in der C-Klasse die Schirme dann reagieren, ob das dann auch wirklich noch Gleitschirm sind.

[01:16:07] Das denke ich, wird sich erst herauskristallisieren. Es sind an einem Punkt, glaube ich, angelangt, wo es jetzt wirklich einmal dringend nötig wäre, diese ganzen Einstufungen, diese ganzen Sachen wirklich einmal neu herauszuarbeiten und das wird eh schon lang diskutiert, ich weiß, im THV kommt das immer wieder einmal zum Sprechen, aber da müsste man sich einmal darauf eignen, einigen Hersteller, Prüfstellen etc. Ich denke, das wäre gut, darüber nachzudenken, da eine neue Sicht darauf zu bekommen, wie stuft man das jetzt neu ein für Piloteneignungen oder Pilotenanspruch.

[01:16:51] **Lucian Haas:** Was wäre da vielleicht am dringendsten? Die B-Klasse aufzusplitten, das hat ja auch eine psychologische Komponente für die Piloten, die dann sagen, ach, ich fliege einen B-Schirm und die halt für sich nicht so differenzieren, ist das jetzt ein Low-B oder High-B, das ist ja auch ein B, das wird ja auch noch funktionieren oder sowas und dass man dann eigentlich sagen muss, es sind wirklich von dem Grundcharakter und Ausrichtung der Schirme ist ein Low-B wirklich ganz anderer Charakter als ein High-B und dass man da vielleicht irgendwo auch von der Bezeichnung her eine Grenze finden würde, dass einer sagen würde, okay, ich fliege einen B-Schirm und das ist dann so der typische Low-B und dann ist der High-B, der dann schon deutlich mehr gestreckt ist und wirklich in vielen Manövern dann auch deutlich dynamischer dann entsprechend reagieren kann,

[01:17:38] dass man sagt, dafür muss man eigentlich eine eigene Klasse haben, damit das nicht mehr in einer so einer superbreiten B-Klasse dann alles drin hängt.

[01:17:46] **Manfred Neugebauer:** Das ist eine sehr spannende Sache, was du mich jetzt ansprichst, ja, das hätte ich noch vielleicht vor zwei Jahren genau so gesagt, nur haben wir jetzt das Dilemma, wir reden die ganze Zeit eigentlich ja schon drüber, dass die Zwei-Liner-Geschichte jetzt auch in die C-Klasse reinkommt. Jetzt ist die Frage natürlich, wie entwickelt sich die C-Klasse? Weil bis dato war es ja so, dass viele High-B-Gleitschirme eigentlich schon, da war kein Unterschied zu einigen Gleitschirm, da war wirklich kein Unterschied mehr da, also ich möchte jetzt keine Marke oder keine Modelle nennen, da gibt es welche, wo man sagt, ja, da brauchst, nehmen wir mal den C, von der Marke Y fliegen, da kannst du gleich den B-Schirm fliegen, da ist überhaupt kein Unterschied mehr, überhaupt nicht.

[01:18:34] Also auch vom Fluggefühl, vom Fliegen her, von der Leistung her, brauchst du nicht. Das ist eigentlich obsolet. Und da ist jetzt die Frage, wie entwickelst du das weiter? Kommen die Piloten damit zurecht? Wird das angenommen? Ist genug passive Sicherheit da?

[01:18:51] Dann lagert sich das Ganze weiter runter und dann muss man schon, ja okay, wie schaut das mit der A-Klasse jetzt aus, zur A-, zur B-Klasse? Das Ganze wird jetzt sowas von abgestuft, weil eben diese ganze Zwei-Liner-Sache ist eben sowas von, meiner Meinung nach, sowas von anders. Das ist nicht mehr mit diesen Zwei-Linern, auch mit diesen Hybrid-Zwei-Linern, also diese Zweieinhalb-Linern, oder wie man sie auch immer nennen möchte, auch nicht wirklich vergleichbar, obwohl sie schon vom Fluggefühl nahe kommen, ist aber trotzdem immer noch was anderes.

[01:19:27] Das wird man jetzt sehen, wie sich das da jetzt in der C-Klasse entwickelt und dann runterbrechen, wie kann man das jetzt einteilen mit der B-Klasse zum Beispiel. Aber ja, ich bin auch da ganz deiner Meinung, dass man sich in der B-Klasse etwas überlegen sollte, weil da ist jetzt so ziemlich alles drinnen. Von Einsteiger-, Anfänger-tauglichen Schirmen gibt es durchaus, gibt es einige Gleitschirme, die da sehr gut sind, die man da nehmen kann. Dann gibt es sogar in der A-Klasse mittlerweile Gleitschirme, die unter Umständen besser sind wie ein Low-B Gleitschirm. Also das sollte man sich einmal anschauen. Und ja, und diese ganzen, wenn man jetzt zum Beispiel, nur ein Beispiel, wenn man jetzt da die Hybrid-2,

[01:20:11] 2,5-Liner reinnehmen würde in die C-Klasse, na ja, die kauft dann keiner mehr, weil dann, wenn sie das durchsetzen würde mit diesen 2-Linern und es bleibt dort und alle Gleitschirm, du brauchst keinen C Gleitschirm mehr in Hybrid-Bauweise oder in 3-Liner-Bauweise machen, ja, das würde dann keiner mehr dort kaufen.

[01:20:36] Also da sehe ich ein bisschen das Dilemma momentan, so das einzuteilen. Ich nehme einmal wieder einmal abwarten müssen, wie sich das in der C-Klasse mit den 2-Linern entwickelt, ob das passt, ob die breite Pilotengruppe damit zurechtkommt und dann, dann muss man halt weiter schauen, wie man was macht. Aber nötig ist auf alle Fälle einmal, sich darüber Gedanken zu machen, weil das nicht mehr ganz konform ist, also mit diesen Einteilungen, meiner Meinung nach.

[01:21:04] **Lucian Haas:** Ja, wird sicherlich spannend. Klar, dieses Jahr ist ja das Jahr, wo die meisten, also nicht die meisten, aber sehr viele Hersteller ihren ersten C-2-Liner rausbringen. Von Ozone kommt was, von MacPara kommt was und Nova will was auf den Markt bringen und so weiter. Also da wird sicherlich am Ende der Saison nochmal ganz neu darüber gesprochen werden müssen, was in dieser Saison alles gelaufen ist und wie sich das, also was sich auch in den Köpfen der Piloten dadurch vielleicht verändert hat, nämlich, dass plötzlich ganz viele C-Schirme oder klassische C-Klasse-Piloten dann auch mit einem Mal sagen, ich muss jetzt auch einen 2-Liner fliegen oder nicht und wie sich das

dann auf den Rest des Gleitschirmmarktes auswirkt. Manfred, ich würde hier gerne mal einen Punkt machen, wir haben jetzt schon ziemlich lange gesprochen, deswegen einfach zum Ende hin. Eine letzte Frage noch.

[01:21:50] Welchen Tipp kannst du mit deiner großen 36-jährigen Erfahrung sagen, welchen Tipp kannst du Piloten mit noch wenig Flugerfahrung geben? Worauf sollten sie vielleicht am meisten achten, um vielleicht eines Tages eine ebenso lange Fliegerkarriere mit so viel Spaß und auch mit so wenig oder gar keinen Unfällen zu erleben wie du?

[01:22:10] **Manfred Neugebauer:** Das ist eigentlich mit zwei Sachen zum Erklären wichtig. Ganz am Anfang der ersten Jahre ist es wichtig, da sollte man sich auch schon bei der Ausbildung im Klaren sein, bringe ich die Zeit zum Fliegen auf? Weil da geht es nämlich darum, fliegen, fliegen, fliegen, fliegen. Weil nur durch Fliegen selber bekommt man das Gefühl und lernt man. Also anders geht es nicht. Nur durch die Praxis geht das. Und es ist ganz wichtig, die ersten Jahre sehr, sehr viel, ich würde jetzt mal drei Jahre sagen, sehr, sehr, sehr viel zu fliegen, dass man sich ein Fundament baut. Weil dann, wenn man mal eine längere Pause macht, wenn man diese Flugerfahrung hat, ist es nicht ganz so tragisch, als wenn man gerade neu ist mit dem Pilotenschein

[01:22:58] und man macht dann, am Anfang macht man viele Flüge und dann ist es eine lange Pause. Dann wird es schwierig wieder, dann baut man eher ab, als dass man auf einem Level bleibt. Also wichtig ist einmal die ersten Jahre sehr, sehr, sehr viel fliegen. Und das Zweite, was leider sehr oft sträflich vernachlässigt wird, sich meteorologisch Flugwetter zu beschäftigen. Dass man lernt einzuschätzen, ist es für mich, für mich persönlich als Pilot, jetzt gut zum Fliegen? Komme ich damit zurecht? Wird es zu stressig für mich, dass ich ein Risikomanagement darauf basierend aufbauen kann? Dass ich weiß, was tut sich bei mir in der Luft?

[01:23:45] Was ist zum Erwarten in der Luft? Das ist ganz, ganz wichtig, dass man sich da mit dem Thema, ich weiß, das ist nicht leicht, also meteorologisch, das bedarf auch sehr viel Erfahrung. Man muss sich da sehr tief reinknien. Das geht über das hinaus, was man eigentlich in der Ausbildung lernt. Das ist genauso, ich vergleiche das immer, wie wenn du Pilze sammeln gehst. Du hast ein Pilzbuch vor dir und schaut, ja, der Pilz schaut so oder so oder so aus. Und dann in der draußenen Natur sieht es wieder ganz, ganz anders aus. Genauso mit den Wolkenbildern und so weiter. Das ist dann in der freien Natur doch ein bisschen anders. Da braucht man Erfahrung dazu. Aber das kriegt man auch nur, wenn man sich damit beschäftigt und das schaut. Und kommuniziert. Bitte redet untereinander.

[01:24:32] Das ist ganz, ganz wichtig. Reden. Erfahrungen austauschen. Das ist auch sehr, sehr wichtig, das zu tun. Und an sich arbeiten. Ständig arbeiten. Fliegen. Schauen. Weiterbilden. Also, wenn man den Pilotenschein einmal hat, heißt noch lange nicht, dass man fliegen kann. Das sind wirklich die Grundzüge, die man da hat. Dessen sollte man sich unbedingt bewusst sein. Und darauf, auf den baut man dann im Grunde genommen seine Skills, seine Erfahrungen, sein Können darauf auf. Und da muss man aufpassen. Und auf alle Fälle Fortbildungsmaßnahmen annehmen. Sich selber nicht zu stolz sein. Das ist ganz, ganz, ganz wichtig.

[01:25:14] **Lucian Haas:** Viel miteinander reden, hast du gesagt. Manfred, das haben wir jetzt auch schon anderthalb Stunden getan. Ich danke dir für Einblicke in 36 Jahre Flugerfahrung, die du hast mit, ja, sehr schönen, differenzierten Flugzeugen. Überlegungen, die zeigt, dass du auch vielleicht mit der Zeit auch ein sehr weiser Pilot geworden bist. Ich wünsche dir auf jeden Fall noch viele weitere schöne Flugjahre an der Hohen Wand und dass du da mit deiner Flugerfahrung auch den Leuten vor Ort sicherlich noch viel weiterhelfen kannst. Du schreibst ja auch immer ein Flugwetter zur Hohen Wand. Facebook für Leute, die dort fliegen gehen wollen, können sich da dann auch immer die Infos holen, ob es zum Fliegen geht in den nächsten Tagen oder nicht. Also das ist schon ein super Service, den du da auch mitbietest. Ich danke dir auf jeden Fall auch hier für die Teilnahme am Podcast und alles Gute.

[01:26:03] Ich bedanke mich und freue mich, wenn wir uns vielleicht einmal am Flugberg sehen. Ja, Hohen Wand steht bei mir auf der Liste. Wenn ich mal in die Gegend komme, ich mache auch gerne Hike and Fly, da laufen wir dann einfach zusammen mal da hoch. Ja, da

[01:26:17] **Manfred Neugebauer:** muss ich meine Kondi aber etwas aufmöbeln.

[01:26:21] **Lucian Haas:** Aber gerne. Nein, ich mache das gemütlich. Hike and Fly ist ja auch Genuss. Ich bin da mittlerweile auch bei dir. Es steht mehr das Genussfliegen im Vordergrund oder auch das Genusslaufen im Vordergrund als das absolut Sportliche. Es muss schnell hoch sein und schnell in die Luft und schnell weit und was auch immer alles.

Manfred, wir sehen uns.

[01:26:41] **Manfred Neugebauer:** Super. Ich freue mich schon. Bis dann.

[01:26:48] **Lucian Haas:** Wie immer findest du die Shownotes zu dieser Podcast-Folge samt einiger weiterführender Links im Gleitschirm-Blog Lu-Glidz. Lu-Glidz steht im Netz unter www.Lu-Glidz.blogspot.com. Lu-Glidz schreibt sich l-u-g-l-i-z. Podz-Glidz wiederum findest du auch überall dort, wo es Podcasts gibt. Abonniere Podz-Glidz, um keine Folge zu verpassen. Und gib dem Podcast ein 5-Sterne-Rating, damit auch andere darauf aufmerksam werden. Besser noch, empfehl den Podcast im direkten Gespräch mit deinen Fliegerfreunden. Vom Hören allein kann Podz-Glidz freilich auf Dauer nicht überleben. Zumal ich hier, so wie im Blog Lu-Glidz, bewusst auf störende und beeinflussende Werbung verzichte. Stattdessen setze ich darauf, dass auch du, als Hörer und Leser, Lust bekommst, beide Projekte auch finanziell zu unterstützen.

[01:27:37] Als Produzent stecke ich viel Arbeit und einiges an Kosten hier hinein, bestreite als freier Journalist aber auch einen Teil meines Einkommens damit. Wenn dir also gefällt, was ich hier biete, dann werde auch du zum Förderer. Dafür musst du dich zu nichts verpflichten und keine Abo-Regeln einhalten. Du darfst einfach geben, wann, so oft und so viel du willst. Das kann ein einmaliger oder auch wiederkehrender Förderbeitrag sein. Du entscheidest. Zeit, Zahlungen sind ganz einfach per PayPal oder Banküberweisung möglich. Alle nötigen Daten findest du auf meinem Blog Looglights und zwar dort auf der Seite Fördern.

English

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

Show notes

Manfred Neugebauer has been paragliding for 36 years. He is a meticulous observer of trends in the paragliding scene.

Today there is a small anniversary. This is the 100th episode of Podz-Glitz. I sometimes wonder myself that I have been breathing life into this project for four years now. At least I can say: the fun of it hasn't faded for me. And as I can read from many messages from Podz-Glitz listeners, many also see real added value in it.

I can also gladly announce: Podz-Glitz will continue with now three-digit counting. Because there are still many stories from the cosmos of paragliding that simply want to be told.

From some of the messages, I also know that some of you are expecting a special guest for this episode 100. Some of you might raise your eyebrows or, since we are in a podcast, rub your ears at the name Manfred Neugebauer, which is probably still unknown to many. But I can assure you: Manfred is a special guest. And if you listen to this episode until the end, you will surely agree with me.

Because Manfred has gained a lot of experience in his 36 years of paragliding so far. The nearly 60-year-old is a formative bedrock of the east-Austrian paragliding community and the Grand Seigneur of the Hohe Wand flight area.

He was a flight instructor for many years, runs his own paragliding video blog, and is a subtle observer of past and current trends in the aviation scene. There is a lot of material for conversation in that, in which one or another very valuable piece of aviation wisdom also flashes by.

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

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

Music of this episode:

Cool Steel Breeze | Artist: Jason Shaw

Music by Audionautix.com

<https://audionautix.com>

- Manfred Neugebauer on Facebook (regular Meteo-Prognosen for the Hohe Wand)

Links:

- Neufi-Filmproduktion.at: <https://www.neufi-filmproduktion.at/>
- YouTube channel: <https://www.youtube.com/@manfredneugebauer7246/videos>
- Fredos Vlog #12: <https://www.youtube.com/watch?v=8jczTZcTnmI>
- Soaringclub Hohe Wand:
https://www.soaringclubhohewand.at/index.php?option=com_sppagebuilder&view=page&id=2&Itemid=111
- on Facebook: <https://www.facebook.com/manfred.neugebauer.58>

Source: <https://lu-glitz.blogspot.com/2023/01/podz-glitz-100-wandgeschichten.html>

Transcript

[00:00:06] **Manfred Neugebauer:** The longer you stay with it, the more you go from being a flying gourmand to a flying gourmet. In the beginning, quantity still counts—so as much as possible, which isn't bad in a way, because you're gaining experience, and you have to fly, fly, fly, that's how you learn to fly. But then eventually comes the point where you say, I don't have to prove anything to anyone, and then you just pick out the right, beautiful moments because you already know it. And that is what you can enjoy in the cosmos.

[00:00:49] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, the Lu-Glitz podcast. Stories from the cosmos of paragliding. Today with Manfred Neugebauer and Lucian Haas at the microphone.

[00:01:03] Today we have a small anniversary. This is the 100th episode of Podz-Glitz. Sometimes I wonder myself how I've been keeping this project alive for four years now. At any rate, I can say that the fun of it hasn't faded for me. And as I can tell from many messages from Podz-Glitz listeners, many of you also see real added value in it. So I can also happily announce that Podz-Glitz will continue with now three-digit counting. Because there are still many stories from the cosmos of paragliding that simply need to be told. From some messages, I also know that some of you were expecting a special guest for this 100th episode. Some of you might raise your eyebrows—or, since we're in a podcast, rub your ears—at the name Manfred Neugebauer, which is probably still unknown to many of you.

[00:01:55] But I can assure you, Manfred is a special guest. And if you listen to this episode until the end, you'll surely agree with me. Because Manfred has gathered a lot of experience in his 36 years of paragliding. The nearly 60-year-old is a defining pioneer of the eastern Austrian paragliding community and the grand senior of the Hohe Wand flight area. He was a flight instructor for many years, runs his own paragliding video blog, and is a perceptive observer of past and current trends in the flying scene. There's a lot of material for conversation in that, where one or two very valuable pieces of flying wisdom also flash by.

[00:02:40] If you like Podz-Glitz, then please support my work as a patron. You can find out how to do that easily and without any obligation on the website of my paraglider blog Flugleits, on the Förder page.

[00:02:58] Manfred, do you actually have a nickname?

[00:03:02] **Manfred Neugebauer:** Yes, I do have a nickname. My name is Manfred Neugebauer. And it happens every now and then that I'm addressed as Fredo. And then, of course, because of my favorite drink, coffee, the name came up again. I was called Flieger-Fredo. So, it's quite funny and amusing. It happens from time to time. But mostly, it's just being called Fredo quickly.

[00:03:39] **Lucian Haas:** Then I can call you Fredo, the flying fossil of the high wall. I mean, you've been paragliding for 36 years now. Have you ever actually hurt yourself while flying? Like, have you ever been injured?

[00:03:52] **Manfred Neugebauer:** No, almost no one believes me. So, yeah, yeah, yeah. Actually, I should be knocking on wood right now. Well, I have to say, I was there from the very beginning, in terms of flying. I knew it back when there were those original, original, original paragliders that you can't even imagine today. The development went very, very fast back then. You could say a newer, better model came out every six months. And there was no development team yet. So it was like these gliders, the good ones, the ones that were better, were pretty hot, you could say, in the air. So at times, it was quite intense. And it did happen that in some situations, I was lucky that it didn't end badly.

[00:04:45] And when something did happen, luckily, honestly, it was just a few bruises and an "ouch." You'd just get up, dust yourself off, and think, "Ouch, that was a close one." Yeah, and otherwise, luckily nothing. But you have to be honest, luck was always a factor. And you learn from it. So, nothing serious. Honestly,

[00:05:09] **Lucian Haas:** Honestly, honestly. In your opinion, how much luck is generally involved in paragliding?

[00:05:16] **Manfred Neugebauer:** Well, I see it a bit differently, I'd say you have to differentiate a bit. Specifically, where you're most at risk. So, where you might need a bit of luck—and you have to put "luck" in quotation marks, of course—is right at the beginning. When you're brand new, you have your pilot's license, you're full of enthusiasm, you know a lot of theory, but as the saying goes, theory is gray. And in practice, some things can look completely different. And it can happen very quickly that you need a bit of luck so that it doesn't end badly or unpleasant, or at least with a bruise or something similar.

[00:06:01] What I find important, though, is that you have to learn from that luck. That is, you have to recognize that you were just lucky and then be able to develop further.

[00:06:14] **Lucian Haas:** From which lucky situation did you learn the most?

[00:06:18] **Manfred Neugebauer:** From which lucky situation? Oh, there were several. There were quite a few. And even as a so-called experienced pilot, you're not immune to making a misjudgment. It just happens. I'd say it can happen once or twice a year where you take off in the air and then think, oh crap, that's nice, dot dot dot. I wouldn't have thought of that. You just have the advantage that, through experience, you can maybe handle such a situation better. For example, let's take one case where people really laughed at me, you could say. Ah, we wouldn't have expected that to happen to you.

[00:07:08] I started there at Soaring—the high wall, the flight area where I fly the most is mainly Soaring territory, mixed with thermals. It was a cloudy day. And it was good for flying, it was carrying. I had a new glider to try out. Yeah, and I saw all around, it's getting better and better and it's quite good. People go down to land and think, okay, I'll fly down slowly now and look ahead. And suddenly it starts to lift and so on, getting better and better. And they think, oh, it's coming from one direction, it looks like it's turning black, a thunderstorm is approaching, still quite far away. And after a while I think to myself, well, let's better just land. It's coming faster than I thought.

[00:07:55] And then I change my flight direction towards the landing field. And suddenly I see, oops, there's a thunderstorm, another one, much, much closer. By then, I was already having a bit of trouble getting down. With the new glider, I didn't really dare to do any extreme maneuvers yet. You just don't know how the glider will react. Yes, then I managed to land anyway. And down there, just as I'm landing, in the final approach, I see people hurriedly packing up again, running away. One turns back, gestures to me, telling me to turn around. And at the moment I make ground contact, the glider falls down, we unhook the harness, I turn around again, right into that direction.

[00:08:43] And there was a real wall of rain, I mean, white. A thunderstorm front moved in. And I managed to somehow stuff the glider away just then because it was already wet, it was pouring. And then ten minutes later, the first lightning strikes happened to the left and right—not directly, immediately, but in the area. I thought, oh boy. Well, then I was soaked to the skin, of course, really unpleasant. Then, luckily, a plane picked me up. And on the plane, they were already like, "Ah, Manfred, Manfred, how is this possible? I never would have thought this from you. You're always so careful and then something like this happens to you." And I thought, well, you're not immune, even as a pilot. I was a bit of a pilot, getting into something like that once.

[00:09:29] I'd say I was lucky, because ten minutes later, it might have ended with a crash. And

[00:09:37] **Lucian Haas:** what did you learn from that for yourself?

[00:09:40] **Manfred Neugebauer:** Well, looking around more, taking the weather report into account a bit more closely, and not being so eager with the new glider. So, also looking around a bit more carefully and playing it safe.

[00:09:57] **Lucian Haas:** Quite simple. You've already mentioned the Hohe Wand. You basically live right at the foot of the Hohe Wand. It's in eastern Austria. But many listeners might not be able to relate to that at first. Just describe for us, what is the Hohe Wand? What's special about it?

[00:10:13] **Manfred Neugebauer:** Well, what's special about it, you have to differentiate. There's a meteorological aspect, a very interesting one here. And also a topographical aspect. Well, there are already some comparable terrains where you'd say, yeah, it looks just the same. It's a long ridge, you could say. A rock face, hence the name Hohe Wand. This rock face is about, well, with a few interruptions in it. There are some small valley cuts there. It's about 300 meters high on average. There are higher areas that are a bit taller. And yeah, you can soar beautifully there. It's oriented towards the south-east.

[00:11:02] One part then towards the south. There's a break in the terrain there, you could say. The length of this flyable wall isn't always constant. Because of course it depends on the main wind direction. And how it works thermally, it's about 10 kilometers long. So almost 12 kilometers long where you can fly off. Yes, and meteorologically, as I mentioned, behind the Hohe Wand, the high mountains begin, the real Alps. And in front of the Hohe Wand is the

lowlands. If you notice sometimes, the Vienna Basin—that's a large basin, a lowland—goes towards Pannonia, towards Hungary.

[00:11:49] And that's basically the lowland weather. And we are right on the dividing line where this Pannonian lowland weather... weather takes effect. And in one part of the area, the high-alpine weather already begins. And depending on how that develops, in terms of the wind currents, we are more under the influence of alpine weather or, at times, more under the influence of the Pannonian lowland weather. That makes it a bit difficult sometimes with the...

[00:12:21] **Lucian Haas:** Weather forecasts. Can you actually take off from the high wall and fly out into the lowlands? Or do you actually find... I'm not quite following.

[00:12:29] **Manfred Neugebauer:** Yes, yes. That works quite well. You can fly out into the lowlands beautifully. Only, unfortunately, there's a very, very big catch. Because we are, not directly in sight, but in an air traffic control area that's weaker. That's actually the airport of Vienna, so Vienna Airport. And we're still inside that area.

[00:12:54] **Lucian Haas:** That means you probably can't climb that high, right? No,

[00:12:57] **Manfred Neugebauer:** you're not allowed to. No, relatively. So there are two areas of the high wall. Normally up to about 2,000 meters MSL. And then in another area, you can climb up to 2,500 meters MSL. You don't get up to that height very often anyway. But if you want to fly out into the lowlands, as you said, the gradients get lower and lower. So, flying cross-country out into the lowlands, legally, that has to be like that, it's not

[00:13:32] **Lucian Haas:** not recommended. Okay. You also ran a flight school at the Hohe Wand for a long time. Yes, I did. How suitable is the Hohe Wand actually for training? Isn't it a bit exposed because there are so many, I'd say, vertical cliffs, so is it perhaps a bit more difficult for training?

[00:13:55] **Manfred Neugebauer:** That is a very, very interesting question. Because that brings into play another very positive characteristic of the hohe Wand. And I can say upfront, yes, the training area is quite interesting. So, for the fact that we actually only have one—in principle, one launch direction, so south, towards east-southeast, where we launch out. And this launch site for the students, it's really nice. So that has developed; it wasn't like that in the early days. Back then, we really, you could say, started almost from a nursery launch site. But that is significantly better now.

[00:14:40] We have a really, really great launch site where you can easily abort. So it's definitely suitable for training. Otherwise, we wouldn't have gotten the certification for the school, of course.

[00:14:51] **Lucian Haas:** But at the beginning, if you look back about 30 years or so, did you also train there? Like, did you go out from this cliff launch site with those absolute parachutes they still had back then?

[00:15:05] Yeah, yeah, but

[00:15:06] **Manfred Neugebauer:** That was a long time ago. But one advantage, with the students—on the first day we went there and said, look, this is where we'll do our high-altitude flights. So, the flight school back then was very, very motivated to learn how to take off there. And it wasn't such a problem as it sometimes is today in some aircraft, where the chicks—let's call them that—the flight beginners say at the practice site, "Yeah, I want to go up already, I want to fly from up there." The motivation was naturally there to already be good at it and take off from there. And I have to say, there were never any problems. Of course, you had to be careful if you took off from a cliff start, that the wind conditions were optimal, and as a flight instructor, you had to intervene if necessary.

[00:15:57] So nothing ever happened there and it was flawless. Of course, we then looked for other terrain, but the authorities also said, well, we should actually look into getting a better launch site. And then this launch site was created, where the high flights are now—we call it Oststartplatz—it has also constantly evolved, it's getting wider, bigger, and more well-maintained and more beautiful. And out of that, this launch site was created. For a while, there was also a flight school before that, it was called Flugschule Puchberg, because the next big mountain is also the largest mountain in Lower Austria, the Schneeberg, which is over 2,000 meters, and in that area, back when it was still Flugschule Puchberg, we used to have the practice slopes.

[00:16:57] So, a practice slope, a slightly higher slope where you have about 80 meters of altitude difference. And then there was another launch site, which doesn't exist anymore, on the Hohe Wand, where we did our high-altitude flights. There were problems there with the hunting community and with people running into it, etc. Unfortunately, it wasn't possible to launch there for very long. And out of this whole situation, it was 1990, as I remember, this new launch site was created, which is mainly used by the ridge soarers. And as I already said, it has constantly evolved, getting better and better, becoming more beautiful, and you could say that since around 1990 and 1991, we've had a perfect, beautiful launch site, which is only oriented towards the east, but because the Hohe Wand, to get back to a question of yours,

[00:17:57] since the high wall isn't that high in the direction we take off, we're essentially in a thermal influence zone of the lowlands in front of the high wall, where the thermals often prevail. Of course, less so in winter, but then when it starts getting thermal, we repeatedly have a thermally induced east-southeast wind, and thus you can still fly. If there's a west wind over the high wall, for example, it obviously shouldn't be so strong that it cuts through, but otherwise, you can still fly on the high wall relatively often, and for instruction as well, of course.

[00:18:41] **Lucian Haas:** If you look back on your flying life now, what percentage—if you can estimate it somehow—what percentage of your flights or flight hours have you accumulated on the high wall alone?

[00:18:56] **Manfred Neugebauer:** Oh, that's a tough one. I'd have to think about it for a bit, but definitely the vast majority. I'd say at least 70 percent, maybe even 70 to 80 percent of my flights are on the Hohe Wand, but first of all, that was because of the training. Of course, you end up flying in your own "territory," so to speak, the most.

[00:19:24] And before that, my nest—you could call it my flying nest—was where I started flying. But back then, it was with a glider; the hang glider didn't exist yet. I started there in the autumn of 1984. I flew there a lot at the Ätscher. That's also in Lower Austria, already a bit towards the border with Styria. And that's where I learned; it was the only flight school that existed at the time, and I flew there a lot. And then, of course, you look around. All around, what else you could fly, what was possible to fly. Even here in the immediate vicinity of the Hohe Wand, I also look around now, because since I'm no longer at the Hohe Wand school, I also fly in other flight areas.

[00:20:14] But still, because I live here, in the flight area, it logically follows that you mainly fly here in the

[00:20:23] **Lucian Haas:** ...flight area at the High Wall. Don't you get bored there? I mean, you know the High Wall now. It's probably like your own backyard or something. When you go flying there now, don't you get bored? No, not at all. No.

[00:20:36] **Manfred Neugebauer:** That's actually the great thing about flying: first of all, meteorologically, every flight is different. It's always different. The weather situation is always different. You can set yourself a few goals here.

[00:20:50] Boring? No, I can't say that. So, no.

[00:20:55] **Lucian Haas:** Have you ever actually gotten bored while flying? Especially since you've been doing it for so long now.

[00:21:02] No.

[00:21:03] **Manfred Neugebauer:** No. For the exact same reason. It's always a different experience. Every flight is different. So, you always have to prepare for certain situations. Yes, we already talked about that earlier, including a small lucky situation where you get lucky, which of course shouldn't happen often. Yes, in that case, you have to think, "Am I doing something wrong?" But no, because there's always a different situation, the world is always different, the situation is slightly different, the landscape looks different, you experience it differently, you feel it differently. So, one—and I'm sure every listener will understand this now—if you really fly for a long time, it's almost like a way of life, you could almost say, you experience nature completely differently.

[00:21:57] I still tell my students, that's a completely different world, it's another world. I always said, for example, as a pilot, you can't really be any closer to nature, because basically, we are moving in an element that—let's be blunt for a moment—cannot be more hostile to humans. Because in the water, I can only swim, that works, but in the air, flapping your wings is going to be a bit difficult. So, we need this crutch; we are exposed to this nature, and that's probably what

makes this experience so incredibly intense, moving into an element that we normally can't move in, and because of that, it seemingly never gets old.

[00:22:41] **Lucian Haas:** Because it's always a challenge, or why do you think so?

[00:22:47] **Manfred Neugebauer:** Well, a challenge—I'd say it depends on the pilot's character. I mean, you can see it as a challenge if you want to fly performance-oriented. When it's about performance, like a long-haul pilot who's a mileage-eater, who absolutely sets a goal for themselves, like "I want to fly this far on day XY" or "I want to get to here and there," then of course it's a big challenge. The other side, of course, is that you have to take the opposite. I also know some pilots who are perfectly happy; they go up the mountain very early in the morning, do just one—in quotation marks—a glide, and enjoy nature. For that five to ten-minute flight down, with all their senses, those people are so happy.

[00:23:35] And that's always different too. And that's why I wouldn't see it as a challenge

[00:23:42] **Lucian Haas:** ...as such. Has your own attitude towards flying, or the way you fly or what you set as a flight objective, changed over the years? Absolutely, absolutely.

[00:23:56] **Manfred Neugebauer:** Every pilot will certainly experience that in their... in their personal flying life, the longer you're at it. I always put it like this: you go from being a flying gourmand to a flying gourmet. So, at the beginning, quantity still counts—as much as possible, which isn't bad in part, because you're gaining experience. I mean, you have to fly, fly, fly, that's how you learn to fly. But then at some point, you reach the stage where you say, just as an example, the thermals are way too strong for me, I'm not going to bother with that anymore. I don't have to prove anything to anyone, along those lines. And then you just pick out the right, beautiful moments, because you already know that you can enjoy it.

[00:24:45] So that's also possible, of course. And in that way, flying has completely changed, in the sense that you become more of an enthusiast. You don't have to prove yourself anymore; I don't need to fly these routes with a "must" and a plan. You just enjoy it a lot more.

[00:25:02] **Lucian Haas:** more about flying. Are pleasure flights generally shorter flights, or does pleasure for you also mean you can really soar back and forth along the high wall for four hours and experience those four hours as a pleasure? A bit of both. I can...

[00:25:16] **Manfred Neugebauer:** enjoying a glide that might last five or ten minutes. If the mood and the weather situation are just right, it can really make your heart soar. Wow, what a beautiful moment to enjoy. And then, as you say, often even much longer. You can fly back and forth for six or seven hours if the weather is right. But then it might eventually get boring. I'd put it that way.

[00:25:44] But that can also be great, of course, if you manage—I managed—to enjoy the view of the wide countryside from the 1,000-meter altitude limit, which we said is the limit for aviation law in our area, if the visibility allows for it. Yes. With moments over and over again. It's not necessarily—I wouldn't necessarily link it to the flight duration—to enjoy it. It could be a five-minute flight, but it could also be another thermal flight where you have to, I don't want to say, fight a bit, if you're in a good headspace. Ah, now it's great, it's really—let's put it this way—it's really awesome flying weather, awesome thermals. And you can of course enjoy that too. So it also depends on the factor.

[00:26:30] How you're mentally in it, how you enjoy it, that's an interplay—so, how you're feeling at the moment.

[00:26:36] **Lucian Haas:** how you're mentally in it, how you enjoy it, that's an interplay, so how you're currently... Do you experience it now with your flight experience and also with your increasing age, where you say there are certain conditions you just don't like anymore—where you say they're too thermal, too turbulent, it's no longer enjoyable for me, so I just skip them, even if you could still fly, which is what many others might still do on days like that.

[00:26:58] **Manfred Neugebauer:** Absolutely, absolutely. And I actually said that before, you get more experience and you just become more about enjoying it and simply don't put yourself through certain things anymore. So there are weather situations, which do happen here with us on the Hohe Wand, where it gets really extremely thermal. So where, I

always say, you're flying ballistically, you feel like a cork on boiling water, something like that. Well, you can take that in a fighting spirit. I can handle that. I can do that now. And yeah, if I really want to eat up the kilometers, then you fly in conditions that could almost be described as borderline.

[00:27:44] But sure, yeah, enjoyment is diverse. One person enjoys this, another enjoys that. And then there's a situation where I say, no, I'm not doing that anymore. When it's really hammering, just really brutally hammering, then I say, no, I don't want to at all. I don't want to fight. First of all, it's like, your concentration drops because it is exhausting. So, when you're flying actively and concentrated, you're actually distracted from the enjoyment, to put it bluntly, and then you just don't do it anymore. And as an example, you know this happens again and again, it doesn't matter where, at any launch site, you always have the old stars or I don't know what you want to call them.

[00:28:30] They sit there, watching, taking it all in, saying no, just chatting quietly, and all around them, there's the big hustle—mostly the younger, inexperienced pilots who are like, I have to get out there now, get out, get out, take off. And then you always have, depending on the situation, you have to watch, two or three people sitting around saying, well, I'll wait a bit longer, I'll watch this. I'm not going to do that now. And I actually count myself as one of those people.

[00:28:57] **Lucian Haas:** Are you one of those people who sit at the starting points? Always commenting on what the others are doing in front of you? Or are you a quiet observer?

[00:29:06] A silent observer?

[00:29:07] **Manfred Neugebauer:** So, commenting, yes, in that context, because so many people know me on the home front and then approach me. And you, how do you assess that now? And then you get back into commenting, but not commenting in the sense of leveling malicious criticism. Like, you remember the Muppet Show, the two older gentlemen on the balcony. That comparison comes up again and again, of course. That exists, of course. But it should be constructive, of course, that you might, under certain circumstances, ask a pilot who isn't very experienced yet or is just at the beginning.

[00:29:52] Then you take examples, like, "Look, that's why it happened that way during the takeoff," and that explains the why. And then you get back into the middle of it. It's also the case that you see it immediately. And then, of course, there's some communication. But otherwise, when I'm sitting there or talking normally with the flyers, no. I mean, it's not disparaging, to put it so harshly.

[00:30:13] **Lucian Haas:** You worked as a flight instructor for many years too. How much of that flight instructor-attitude still comes through now? I mean, when you're at the launch site and you see people who might still be having difficulties or are beginners or something like that, do you jump up and that flight instructor-attitude just kicks in and you say, let me help you, I'll explain it to you again, or can you hold yourself back?

[00:30:37] **Manfred Neugebauer:** To be honest, the instructor instinct is there. There are situations where I have to hold back a bit, where I really have to brake myself. It's just something that's inside you. But maybe it was more pronounced in the past than it is now, in the last few years, where it doesn't happen as much. Now I do it more like, if someone approaches me or asks, then yes. The only time I might jump in, you could almost say literally, is if I see immediate danger, then of course. For example, it happens, I've seen it a few times, that someone didn't check their harness beforehand and they're hanging halfway out because the handle was pulled and the pins are open.

[00:31:26] So, if no one else sees it, then I can't take off in that moment, because that can end badly. So, in that case, I definitely won't. And but,

[00:31:37] **Lucian Haas:** Yeah. I think in a case like that, everyone—whether they're flight instructors or not—will hopefully jump in and point out things like that to the other person. Like, the seatbelts are open or the rescuer is hanging halfway out or something. Because you'd want to be pointed out yourself if that were to happen to you, that you shouldn't take off with those kinds of errors, because they can really turn nasty very quickly.

[00:32:03] **Manfred Neugebauer:** Yes, you're absolutely right. That's how it should be. But if you've been a flight instructor for a long time, you naturally develop a certain eye, a certain way of seeing things or recognizing things in advance, which can be good under certain circumstances. An open rescue might not be the best comparison here,

because that's obvious when you see it. But you just see certain things faster and maybe recognize them a bit earlier. I don't want to put anyone down, I know many pilots who would be very, very good flight instructors, but they just aren't, don't want to be, for private or whatever reasons.

[00:32:50] And I also know flight instructors where I think to myself, well, okay, why is a flight instructor—just to call them that. So, it's not about whether you're a flight instructor now or not, but someone who is truly a flight instructor at heart, they'll see it more if you've been doing it for a long time, because you're basically trained for it, you've trained yourself to watch your students to make sure nothing happens, because of course, you have a duty of supervision toward your students, a very, very great responsibility that you always have to be aware of. And you train for that, of course, and that you recognize it much sooner.

[00:33:32] **Lucian Haas:** Do you actually need more luck as a flight instructor than as a regular pilot?

[00:33:39] **Manfred Neugebauer:** No, I wouldn't say that. I'd actually say the opposite. As a flight instructor, if you're in the air more and flying more, you develop a routine. But that routine can also become a danger. You can't forget that. So routine isn't always an advantage if you start overlooking things out of habit, but because of it, you actually become more cautious because you experience and see so much, and you deal with the whole subject much more intensively—and of course, you should, that's clear. As a professional flight instructor, I think it's different.

[00:34:25] For example, I know a statement that's very interesting, where some good students are advised to just do the flight instructor training, even if you don't end up becoming one. You get a completely different insight or perspective on flying. You don't have to actually complete the exam and do it, because getting into the whole subject is still such a kick. So, it's interesting.

[00:34:57] **Lucian Haas:** Interesting approach. I can only confirm the latter. I didn't complete the flight instructor training, but I did take the flight instructor assistant course, and that was also quite eye-opening for me in certain other aspects. So, I can definitely recommend that. I want to go back to the high wall, but on a slightly different topic. One reason why I wanted to do a podcast with you was a video I saw. Yes. A video of you. You also like making videos about paragliding and other things. And in this video, you presented a long-term statistic of the flyable days at the high wall—a statistic that you keep yourself.

[00:35:41] Do you really write down every single day when people fly at the high wall? Yes, that...

[00:35:49] **Manfred Neugebauer:** a certain condition. That came about back then with the school stuff. So, the flight school here, where I was a co-founder of the flight school, as the head of training, was in 2001. But that was in the summer, so in June 2001, that was the school. Then we got the notice from the authorities that we were allowed to provide training.

[00:36:15] And then in 2002, the question always came up: how often is it actually flyable? And how often can you fly on the Hohe Wand? You had already asked that question too. And yeah, now I'm curious myself. I just write it down. And for a while, I started writing it down starting from 2002. So from January, from January 1st, on which day it was flyable. I didn't just mean training conditions, but generally, under regular conditions. So not flying in fog or in the turbulent part. I've expressed flying in the rain quite drastically. That's how I wrote it down. And then, seven years ago, I started doing it even more, because I thought, well, you could make it even more interesting.

[00:37:07] We have a very, very large number of weather stations in this area. That's really great, it's really good. And that way, even if I'm not personally in the flight area right now, you can tell based on the weather stations and the records how many hours a day it was actually flyable. And I'm adding that to it now as well. And now it's been 20 years that I've been doing this statistic. And people are always very curious again and again. Especially now, a very hot topic, climate change of course. How it affects things and so on. I get asked about that at least once. And basically, I actually started doing this because of the questions about how often it's actually flyable.

[00:37:54] That I say, yeah, take a look at this. This is how often it's flyable in

[00:37:57] **Lucian Haas:** the reality here of flying on the circular wall. Just to understand that properly again. So you don't just look out the window and say, yeah, it would be flyable today or not, but you actually look at the data, which

you mainly pull from the weather stations, and say, okay, based on the conditions, the wind was from the southeast and had this and that strength, it would have been flyable today. And then you enter in your calendar that it would have been flyable today. And for seven years, you also add that, based on the wind values, between 12 and 5 p.m. So those five hours would have been flyable on that day, or something like that.

[00:38:31] **Manfred Neugebauer:** Absolutely. But exactly like that. That's described perfectly. That's exactly how I do it. You don't just look out the window and say, "Yeah, it's flyable weather." That's obviously not very reliable, so to speak. You really have to look at all the weather data. Like I just said, there are a lot of weather stations there. I always tell the students or the pilots when they approach me: please don't just look at the wind conditions at the launch site, but also look at all the wind values all around the flight area. We have several, even multiple stations from the Central Meteorological Institute. That's the main meteorological institute in Austria. We have weather stations here that are all standardized and set up accordingly. So you can really see a lot from that.

[00:39:17] We at the club—there's a flying club here, one of the oldest in all of Austria and one of the largest. We had our 40th anniversary a few years ago, but that's just a side note. And they've been operating weather stations and webcams for many years now. So, of course, you can check out what's happening with the wind and weather there. And you absolutely should. I can recommend that to everyone, in every flying area. No matter where it is, look at the weather data. Not just the local data, if possible, of course, but also the surrounding area, because that also influences the specific flying area where you...

[00:40:00] **Lucian Haas:** Do you also write down not just which days were flyable, but on which days people actually flew?

[00:40:10] **Manfred Neugebauer:** Well, those two things actually go hand in hand. There are days, for example, where I might say it was flyable for two hours regularly; it can certainly happen that a pilot doesn't notice that. You also have to factor in the travel time. Even I, who live right at the foot of the high wall, so to speak. And if I notice it, yeah, wow, it's flyable. By the time I'm standing up there ready to go, at least—I have to be very fast, but at least—half an hour to forty-five minutes until I'm at the launch site. And in forty-five minutes, so much can change. What can I do, meteorologically? Well, it can't happen—I'm just taking this as an example—it can happen that it's not flyable for two hours, but no pilot noticed, no pilot was there or no pilot was on site, because the weather can change so quickly that a launch window might open up anyway.

[00:41:09] And then I write down that it was a flying day. So, "flying day" doesn't mean when the flight actually took place, as you might have meant it, but rather when it was meteorologically feasible.

[00:41:21] **Lucian Haas:** ...was was flyable. How big does a flight window have to be, I mean, how long does it basically have to be open for you to say, okay, I'll count that as a flight day? Is it half an hour, an hour, or does it have to be at least two hours for you to say, okay, that would be a sensible thing, because you might need an hour alone just to hike up, and if you realize down below that it's flyable now, I'm hiking up and then launching from the top, so it would have to be at least those two hours. How do you break that down?

[00:41:47] **Manfred Neugebauer:** Yes, exactly. You said it right, two hours should be considered a flight day, if you take it that way. One hour, for the reasons mentioned before, of course, makes little sense. You'd really have to be standing at the launch site up there, recognize that it fits, but then you're also relying on luck again, because you don't know, for example, if the wind at the launch site is good right now. With a phone and internet and so on, you can of course check what's going on all around, which you should do if it's not bad, in case a situation suddenly changes and maybe wasn't announced in the forecasts. So you'd really have to be standing on-site at the launch site and then just, bam, bam, and launch out now—that works.

[00:42:34] That happens sometimes, yeah, but I wouldn't necessarily look at that as a flying day. So, as you correctly said, it should be at least two hours for it to be reliably flyable as planned.

[00:42:49] **Lucian Haas:** You just mentioned climate change. I don't want to get into a discussion about whether it's actually climate change or how, but regarding those 20 years you have as a statistical basis—I really don't want to go through every single year or anything—but is there something where you can say that a trend can be recognized from

these 20 years in one way or another? For example, is it a trend for the better, that there are more flyable days, or do you see more of a trend toward the worse, that there are fewer flyable days?

[00:43:22] **Manfred Neugebauer:** Yes, there is definitely a change. Pilots who have been flying for a long time, or I've heard it from other flight areas and other flight schools as well, have noticed that the wind speeds are generally increasing. The thermals, once they are there, can be significantly stronger; they are getting more powerful, and that has to do with the dryness. But you also have to say that it depends a bit regionally. So there are certainly areas that are less affected than areas where you see it much more. Here with us on the Hohe Wand, since you just asked about it, you notice that the wind is getting stronger and also the wind direction.

[00:44:16] Last year, it really stood out to me—not a usual, usual, "in quotes" one—we had a northern wind flow very often here, which until now had only occurred every now and then. I mean, yes, when a front passes through or depending on the direction, you get that wind flow. But last year, in 2022, it was relatively often the case that we had a northern wind component. That had never occurred to me until now. And that makes flying here with us... as I said, the Hohe Wand is oriented south-south-east, so it's more like a bit of alley flying.

[00:45:01] And that makes it very, very difficult. Sometimes it's just not flyable at all because of this northern wind. And I've noticed that. Yes, and it's also become drier here. So we have the groundwater levels dropping. That's a huge problem for us in the area now. So quarry lakes, lakes, places that were swimming lakes, where there were brick ponds and so on, they're drying out here now, slowly, but less and less. And this dryness has an effect. We have loamy, stony soil. A part of the Vienna Basin is also called Steinfeld. It has a reason, because it's always so stony. A limestone area. And the thermals develop correspondingly stronger there.

[00:45:48] So when the air is dry and all that, the thermals can already get quite intense around midday. It almost reminds me of Spain. Like when you fly in Spain, where the climate is similar. And we're slowly getting that here too. So, bottom line, flying is becoming more demanding. You have to keep a closer eye on the weather, deal with it more. The whole thing is becoming more dynamic; everything is changing faster. And I'm noticing that

[00:46:24] **Lucian Haas:** ...over the last few years. Does that also mean that less experienced pilots should actually retreat more strongly into the marginal zones of the day for their own safety? Like, before the thermals really kick in in the morning? Or really only in the late afternoon, when the heavy thermal activity has calmed down a bit? Well, I would recommend it...

[00:46:46] **Manfred Neugebauer:** at times. But yeah, everyone knows that feeling. Now I'm at the Flugberg, I have time, I want to fly. One should maybe think about it a bit. But yeah, it gets harder. So for pilots who fly less—that's my perspective on the whole thing now—pilots who don't get to fly as often, for whatever reason, be it work or social commitments, I think it's going to be harder for them to be "leisure pilots." You know, the ones who want calmer situations. As you correctly said earlier, it's more advisable to fly in the morning, early morning, or then in the evening, depending on the season, of course.

[00:47:36] Because then, during the midday period—from late morning into the afternoon, well into the afternoon—the flight conditions become very demanding. And if you don't have the experience, you can potentially end up in unpleasant flight situations. Situations where it's no longer fun, where you're actually far away from enjoying it. I definitely see this trend. And you mustn't forget, a good example—I can remember, this actually happens very, very rarely—last year, in 2022, the DHV actually warned, even in the Alpine region: watch out, difficult flight conditions, it's demanding.

[00:48:22] So that actually shows the direction in which things are developing. It's becoming more demanding.

[00:48:28] **Lucian Haas:** Do you also see a recognizable trend, alongside the trend toward more demanding weather, that accidents are actually happening more frequently because of it? Maybe just in relation to the Hohe Wand for now, as it's hard to generalize that to the entire Alps. You have a good view of the Hohe Wand; if you live there and fly so much, you probably pick up on everything that happens seriously there immediately. Would you say that has increased in recent years?

[00:48:58] **Manfred Neugebauer:** No, luckily, we have to knock on wood there. No, I mean, it's actually more...

[00:49:06] well, you have to differentiate things a bit in that regard. Because, fortunately—and that's great—paraglider development in the direction of passive safety has really taken off in recent years; I'd say around 2010 it really got going, and a huge amount has been done regarding passive safety. So, of course, even if they have unpleasant situations where they get into them and maybe don't even notice it themselves, it's a drama if they don't learn from it that a lot of accidents are avoided thanks to this passive safety in paragliders. So then, as we've already discussed, luck comes into play, and maybe that's what's increasing, but fortunately, in cases where serious things happen—where helicopters really have to come, I mean rescue helicopters—I wouldn't say, maybe with quotation marks, with a slight hint, not yet.

[00:50:11] And I hope, of course, for all of us, that it doesn't keep going in the direction where the weather becomes even more extreme—meaning, in terms of wind and very strong thermals—then that could eventually happen at some point, of course. But the pilots have to go along with that too. Recognizing that is better left out for now, maybe from that

[00:50:31] **Lucian Haas:** flight to foresee. Bottom line, if you can observe that, would you say this increase in passive safety in gliders is ultimately a blessing, or is it perhaps a boomerang that will eventually come back because pilots are much more likely to dare to fly, even in marginal conditions, and thus basically expose themselves to higher risks and ultimately maybe even push their luck further? Ah, that is a very, very excellent point. A very

[00:51:01] **Manfred Neugebauer:** hot topic.

[00:51:04] I think you must have had that experience too, which is why it was very, very interesting in a previous podcast of yours, where a pilot talked about his accident experience with the rock face. I really thought that was great.

[00:51:21] Yeah,

[00:51:23] That is, yeah, so for me personally, my personal opinion, yeah, it's partly a curse when people say, well, I'm buying an A paraglider, nothing can happen to me, the passive safety is so incredibly high and I basically just need to, as one email says, hang underneath it and just steer left and right and the glider does the rest for me. If you think like a pilot, then it's a curse, yeah. Unfortunately, God forbid, I've already seen accidents with A paragliders, with pilots who thought exactly like that. And then, even though they'd already been warned, watch out, watch out, the glider above you is already bending a bit and isn't responding anymore.

[00:52:14] Yeah, yeah, that's right, that's right, he's good, he irons it out, the glider is so safe, yeah. And then, after two years of piloting, it ended fatally anyway. Despite the warnings. So, of course, you don't notice that. But of course, with the safety, you really have to watch out that you don't get overconfident. So in that sense, it can become a curse. But because of that, it naturally balances out a bit now, you could say. Because if the meteorological conditions, if flying is becoming more demanding, we're actually back at the level where, despite the passive safety, you can still notice it.

[00:53:01] Despite this passive safety of paragliders. Because it's getting more demanding, so we're back at the level of, say, the 1990s, where the gear might have been more "hot." So, from a safety standpoint, it balances out again with the passive safety, as we're dealing with increasingly demanding flight conditions, you can actually notice that again. But of course, it's still a huge positive, in every case, with this passive safety—how the paragliders react during a collapse. You have to say, that's a very positive development that they've moved away from that.

[00:53:46] In the past, paragliders were developed in such a way that the paraglider wasn't supposed to collapse—not supposed to collapse at all.

[00:53:54] And now, just to take a small detour, I'd like to say one more word about that. It's that the gliders are allowed to collapse, but that it's a controlled collapse, that it remains controllable. So, in that sense, it has gone in the really great, right direction. I mean, a paraglider is allowed to collapse; it's not a stable wing. But that you can control it, that you have time to react. And there, in my personal opinion, I see the development of these two-liners. For example, they are now extremely long-term collapse-stable. Only when it does collapse once, it collapses properly. And there, the development is exactly the opposite again.

[00:54:39] And that keeps going down. This year, 2023, more and more manufacturers are coming out with two-liner concepts in the C-class. And I'm already very, very curious to see how that develops further. I mean, what happens with the passive safety when things get rough, how that behaves, and how the pilots can handle it. So, I'm curious about that. In the D-class, no problem. Yes, that's what they say. D is already demanding. You should already know what you're doing there. But C-class, well, several pilots fly that. And that's something completely different. And that's the question,

[00:55:23] we'll see how it

[00:55:26] **Lucian Haas:** developed.

[00:55:28] Well, with your 36 years of flying—I mean paragliding years—you've probably flown dozens of different gliders. Would you say that, basically, every new model you've flown or even owned has always gotten better? Or do you still have a certain model in mind, maybe an older one, that you'd say was actually my all-time model? My all-time favorite.

[00:55:54] **Manfred Neugebauer:** No, it has definitely gotten better. Of course, it's, I don't know, what people generally understand by performance. The handling and flight feel, that's been there relatively early. Like when you say, "Ah, this glider is fun," and so on. But when it comes to passive safety, as we were just discussing, and flight fun and flight performance, a lot has changed. Although in recent years, of course, the jumps—you can't cheat physics. It eventually hits its limits. And that's where these subtleties come in.

[00:56:41] And that's where paraglider manufacturers start to differentiate themselves a bit. Manufacturer XY makes gliders that are more understated—meaning they can do pretty much everything, to put it simply—but don't have a standout personality. And then there are manufacturers who build their gliders so that they have this dream, amazing handling, where you just make a turn by thought alone, so to speak, as a character trait. So that's how the manufacturers differentiate, but in principle, I can say that all the gliders I've flown so far have certain characters.

[00:57:32] You have to be careful about safety. That's always a big topic with the ratings. Do they even still fit into the rating? This particularly concerns the B-class. In my opinion, we should probably think about that a bit, because I believe quite a few B-class gliders are actually C-class gliders in terms of pilot demand when things really get going. And yes, maybe these things, but bottom line, you can simply say, yes, the gliders have become better, safer, and I'm always curious to see what's new, something different to fly, how the development continues.

[00:58:22] It's exciting, as I mentioned earlier, how this two-liner technology is evolving. There

[00:58:27] **Lucian Haas:** I'm very curious. What makes a good glider or a good glider character for you personally?

[00:58:36] **Manfred Neugebauer:** Well, I'd say that's very, very individual. Everyone perceives something different as being better. For one person, it's more important...

[00:58:43] **Lucian Haas:** I asked what it does for you personally. That would be what it is for you individually right now. Okay. Not for others, but... for me. What is a good glider for you? For me, it's quite,

[00:58:54] **Manfred Neugebauer:** very important, in one sentence: unobtrusively striking. That means that in wide areas, so that it can also climb well, it has acceptable handling, that glider,

[00:59:08] that a speed bar glides well, meaning that you still have a manageable glide at least up to half gas, so that you can fly cross-country with the glider if you want to try it once, that you can get into that. There are already paragliders out there that can do that.

[00:59:26] Yes, so this lack of fuss and being able to fly stress-free. There are gliders that are incredibly good, but you always have to have them a bit on the toggles, so you have to fly with concentration. If you're up in the air for two or three hours, you'll notice that your concentration starts to drop. But if the glider has a certain ease to it, yet still shows you what's going on around you—I don't want a tank, because that can show a fatal sense of security. It should still show what's happening in the air, at least through the brakes, but with enough damping so that you can fly in somewhat more demanding conditions for a long, long time without getting tired.

[01:00:14] This is an ideal glider for me.

[01:00:18] **Lucian Haas:** You have a video blog yourself. You make quite detailed videos about individual gliders that you've tested, which you then get provided by manufacturers for these tests. What matters to you in these tests? What do you want to find out and what do you want to convey? I'd like to ask you about that once...

[01:00:39] **Manfred Neugebauer:** First of all, don't call it a test, because in my experience, you can't really judge a paraglider properly until after at least one flying season, so that you can say, "Yes, the paraglider behaves like this or that." Of course, my flying experience helps because I've flown very many paragliders. I can't even give you a number anymore. And my goal in making these videos is that, during my time in school, we obviously flew all these paragliders that we distributed. And then, of course, the questions come from the buyers, from the people interested. How is the glider? Is it suitable for me? What can it do? And I have to be able to say something about that specific paraglider. That's why we flew them.

[01:01:25] And that's what I'm continuing to do now using these videos. You can see that in some of the comments below the videos. They say, "Yes, that's right, and thanks for the help in visualizing the paraglider—how it feels, how it behaves." So, in my opinion, for whom it would be suitable or who it wouldn't be suitable for. What level of pilot skill I think it could correspond to. That's actually the intention. It's actually more of a visualization of the paraglider, how the glider behaves, rather than a real test. Because if I were to do a test, a detailed one, I would at least go over the lake at least once and then fly extreme maneuvers. And also in different, in many different flight areas,

[01:02:11] ...flying in different meteorological conditions, how the glider reacts in harsh conditions. Also where it really kicks off, so you can say what the glider does. In my opinion, that's a real test, where you can actually make a statement. But what I'm doing is providing an idea, so that people can see, yeah, in what direction the glider might interest them, before they go for a test flight. Because you just can't get around the fact that you have to do your own test flight.

[01:02:40] **Lucian Haas:** What can people take away from your videos for themselves? Even if they say, okay, I still have to go test-fly. What might they still be able to learn from your videos regardless?

[01:02:52] **Manfred Neugebauer:** Well, how the glider feels in terms of handling—for instance, if the glider turns around a corner, is it very communicative? It shows every air movement there. In that case, there would be pilots who are looking for a stable glider, who just want to fly very relaxed and don't want to pick up on so much. That brings us back to the topic of passive safety: a blessing or a curse. That, yes, without naming a specific brand, there are gliders designed that way—and I noticed this exactly with certain gliders—where it really shows precisely what's going on in the air, but that doesn't mean it's unstable.

[01:03:37] That I can convey to people, that they know, okay, this glider might not be for me, it shows maybe too much, I don't want that right now. I want a very cozy, calm glider. Just as an example. So that people have some orientation as to how the glider feels. Of course, it is still individual. Every person's perception is individual. Unfortunately, you can't take that away. But it's once a direction, a decision-making aid, so you can say, yeah, this glider is maybe too twitchy for me, I'd rather take that one. Or I'm cross-country flight oriented but want to stay in the C-class, yeah, that one would be very, very good.

[01:04:26] Or, what has also become more of a topic in recent years, with the A paraglider, can I go cross-country with those? Is that possible? Does it have that much performance? So that I can convey that to people and say, yes, you could do that with those. So that

[01:04:41] **Lucian Haas:** works. You probably also like reading other glider tests to be able to assess things like that. Do you sometimes experience that you read something and think, "But I experienced that completely differently"? Or do you actually find that even the written glider tests, for example, appearing in the Thermik magazine or elsewhere, show that, ah, no, somehow the basic character or the important basic character of the glider still comes across well in most cases?

[01:05:10] **Manfred Neugebauer:** I used to do that, yes. I did look into that. But I haven't done that for a long time now for a very specific reason. Because when you approach a paraglider without any preconceived notions, your own

feeling—if, for example, some editor or tester writes that it's this or that or the other—you already have that in your head and you pay close attention to it. Is it really like that or not? You might be, maybe that's a bit of an exaggeration or put a bit too sharply, biased if you pay close attention to that. I try very, very much to approach the equipment without any bias in order to form my own completely independent opinion about it.

[01:06:02] But I always have to say, there are of course flights I do where, I have this dilemma with the glider I flew last, where I'm wondering, should I wrap up the review now? Should I do it now? I did a single thermal flight with the glider, because it was already quite late in the autumn last year. I can say a bit about that, but to really be able to say something about it, it would have to be properly thermal for once. And then I'll wait and see if I can get the glider out again, to fly it once under crisp spring conditions and then give my opinion on it.

[01:06:49] But of course, I still look at it again whenever I stumble over something, but I don't really look for test reports anymore, like what this person or that person writes about it. Or, to give an extreme example, after the tests, the classifications—like which class it is now, yeah, at the start it has A, A, A, A, and even the D-glider, it has so many A-paragliders, really, that is an A-paraglider. And from my experience, we're back to the topic of classifications,

[01:07:22] I don't know how one could do it, or how to do it better now, but the reality out there, as I've already said here, unfortunately, you can also crash very badly with an A paraglider. The reality out there, what it's really like in the thermals and what the flight conditions are really like, a glider can do things that you can't replicate during a test—even in the quality seal test—you just can't do that, you can't put it all together, it's not possible. And that's what distinguishes it in reality, how a glider actually is and feels, compared to how it might be presented in a test with all those classifications.

[01:08:07] And I used to do that too, I'd look because I was curious, but I've actually moved on from that by now.

[01:08:12] **Lucian Haas:** ...done with. Are there trends in glider development, especially when looking at the lower classes? You mentioned earlier that in the C-class, two-liners or things like that are coming out—those are trends, and we'll have to see where that's really heading. But for the vast majority of pilots who fly B-gliders and also many A-gliders, are there trends in glider development that you would say you're not happy with?

[01:08:39] **Manfred Neugebauer:** Well, one trend that's actually been worth watching for a while now is all these High-A, High-B paragliders—pardon, the High-B paragliders, I'll get to High-A in a moment—the High-B paragliders. From the manufacturers' perspective, of course, I understand it; a B paraglider is naturally a bread-and-butter model, and from a marketing and clearly a prestige standpoint, you always want it to be the best and the coolest paraglider. But that can't always be reconciled with the pilot's actual requirements. They start to drift apart a bit, and these gliders are naturally designed in such a way that they feel very well-behaved and good.

[01:09:28] But when it really gets, as we were just saying,

[01:09:34] demanding, really demanding, that's when you really see what these High-B paragliders are like, and they can then become more of a—now, I'm exaggerating here—a beast than this classification would actually suggest. This trend is, of course, a bit questionable, and of course understandable from the manufacturers' perspective. Sure, always further, higher, faster. That's logical, that's just how it is. And all of this has also happened in the A-class over the last few years. I see it a bit less dramatically because there are still completely different requirements, so regarding the Quittesiegel stories, with the A-gliders, and by now it was like, the A-gliders were always maligned,

[01:10:24] the flying tanks, and there's nothing you can do about that, and that's only for the practice slope and such. Fortunately, that's no longer the case. That was a very, very positive development, and you can also paraglide for a very, very long time and have a lot of fun with a good, modern A glider, and even do some cross-country flight attempts. Maybe not everywhere, in every flight area. For example, here with us on the Hohe Wand, it has to be good with a good A glider, so it has to be good thermally and you have to be good at putting it all together a bit. But it works, it's doable, and they still have, precisely because of their A-glider classification, a reasonable safety margin. But as I said, just like before, don't let yourself be too lulled into a false sense of security.

[01:11:09] But with the B-class, with these High-B paragliders, as great as they are, the flight schools and the sellers who sell these paragliders are, in my opinion, well-advised to look at which pilots are actually buying these paragliders. I would under no circumstances hand this EMP paraglider to a student pilot.

[01:11:36] **Lucian Haas:** Do you think that when these two-liners enter the C-class—which is basically the so-called sport class—probably just in terms of performance if you want to fly long distances and collect points, people will eventually say that you probably have to fly a two-liner in the C-class to somehow keep up. What that would mean is that, from a perspective, the so-called three-liners of the C-class—the typical C-gliders as they were until now—might eventually become somewhat obsolete in that class, and that the drive toward even more powerful High-Bs might ultimately become even stronger for the manufacturers as well. And that, ultimately, this expansion of the B-class could basically become even stronger than it already is.

[01:12:22] **Manfred Neugebauer:** Well, that's a very exciting development for the C-class. Of course, it's the exact same reason: higher, further, faster, and so on with the two-liners. Your point now, as you said, if you still want to be part of the competition or cross-country flight, you have to fly with them. I've basically heard that verbatim from a pilot in our club whom I value very much, who also flies in competitions, quite successfully at times; he has now switched to a two-liner because he said he can't keep up. You have to, you basically, if you want to fly along with them, you have to switch to a two-liner.

[01:13:03] Yes, in competition, in the sport, I still see it as, okay, yeah, okay, that's a great development.

[01:13:14] In cross-country flight, in normal cross-country flight—not if you want to fly online, way up there, as a normal cross-country pilot, if you want to put it that way, I don't know. It gets interesting with the two-liners because, I think I've said it a few times already, flying with a two-liner is a completely, completely different experience than with a three-liner. And then in the B-class, they say that these hybrid things are still okay. Yes, they are already somewhat different. And they're coming towards these two-liners

[01:13:51] **Lucian Haas:** pretty close. So, hybrid means the so-called two-and-a-half-liners, where in the core, in the center wing, you still have a classic three-liner suspension, but the outer wing is already suspended like a two-liner. There, you only have A and B levels.

[01:14:05] **Manfred Neugebauer:** Exactly, exactly, right. That still has a buffer, which is good and provides performance and the feeling that you can handle a two-liner, so the transition. I think the development is already quite good, it fits. There will surely be a lot more done in that direction. But as I said, then the pure two-liners, I've flown two-liners, I was there from the very beginning, even with the competition wings, I flew those and was blown away at the start too. It's incredible, I mean, what a difference there is, it would be just like, as I said, if you switch from an A paraglider to a D paraglider, obviously in terms of performance, it's unbelievable what they can do, but the flight feeling and the flying itself is completely different.

[01:15:04] It's a bit hard to describe if you haven't flown a two-liner yet. It's really great, it's super, but my personal opinion is, well, the question is, those things are incredibly stable, the question is how the pilots then, now in the C-class, can handle it in extreme weather situations, when it really starts rattling around. In the CCC range, in the D range, I'd say great, awesome, especially in the D range, if you want to get into it, maybe if you want to fly along in serious competition sports, it's a good transition, no question, you need it and it's also good. In the C-class now, you really have to wait and see.

[01:15:50] I don't dare to judge what the passive safety looks like there now and how the gliders actually react during massive collapses, during massive disturbances—how the gliders react in the C-class as well, whether they are still really paragliders.

[01:16:07] I think that will only crystallize over time. I believe we've reached a point where it's now really urgently necessary to rework all these classifications, all these things, and it's been discussed for a long time already—I know, it keeps coming up in the THV—but some manufacturers, testing centers, etc. would have to commit to it. I think it would be good to think about it, to get a new perspective on how to reclassify this for pilot suitability or pilot requirements.

[01:16:51] **Lucian Haas:** What would be the most urgent thing there? Splitting the B-class, because there's also a psychological component for the pilots who then say, oh, I'm flying a B-glider, and they don't really differentiate for themselves whether it's a Low-B or a High-B, it's still a B, it'll still work, or something like that. And that you actually have to say that, based on the basic character and orientation of the gliders, a Low-B really has a completely different character than a High-B, and that you might find a boundary somewhere in terms of the designation, where one would say, okay, I'm flying a B-glider and that's the typical Low-B, and then there's the High-B, which is already significantly more stretched and can react much more dynamically in many maneuvers accordingly.

[01:17:38] that you'd say you actually need a separate class so that everything doesn't just end up lumped together in such a super-wide B-class.

[01:17:46] **Manfred Neugebauer:** That's a very interesting point you're making, and yeah, I might have said exactly that two years ago, but now we have this dilemma—we're actually talking about it all the time—that the two-liner thing is now also entering the C-class. Now the question, of course, is how the C-class will develop? Because until now, it was the case that many high-B paragliders actually... there was no difference to some paragliders, there really was no difference left, so I don't want to name any brands or models, but there are some where you'd say, yeah, let's take the C from brand Y, you can fly that just like a B-glider, there's no difference at all, none at all.

[01:18:34] So, in terms of the flight feel, the flying, and the performance, you don't need it. It's actually obsolete. And the question now is, how do you develop that further? Can the pilots handle it? Is it being accepted? Is there enough passive safety?

[01:18:51] Then the whole thing shifts further down, and you have to ask, okay, what's the situation with the A-class now, compared to the B-class? The whole thing is being categorized like this because this entire two-liner thing is, in my opinion, just so different. It's not really comparable anymore with these two-liners, even with these hybrid two-liners—these two-and-a-half-liners, or whatever you want to call them—even though they are close in terms of flight feel, it's still something else entirely.

[01:19:27] We'll have to see how that develops in the C-class and then breaks down, how you can categorize it with the B-class, for example. But yeah, I completely agree with you that you should think about the B-class a bit, because pretty much everything is in there now. There are certainly some gliders that are very good for beginners and suitable for them. Then, there are even gliders in the A-class nowadays that are potentially better than a low-B glider. So, you should take a look at that. And yeah, and all these—if we take, for example, just one example, if you take the hybrid 2-liners there...

[01:20:11] Including 2.5-liners would put them in the C-class, well, no one would buy them anymore because if they were to push through with these 2-liners and they stay there, and all the gliders—you wouldn't need to make any more C-class gliders in hybrid construction or 3-liner construction, yeah, no one would buy them there anymore.

[01:20:36] So I see a bit of a dilemma in how to categorize that right now. I'd say we have to wait and see how the 2-liners develop in the C-class, whether they work, and if the broad group of pilots can handle them. Then, we'll have to see how to proceed from there. But it's definitely necessary to think about it, because in my opinion, it's no longer quite compliant with those classifications.

[01:21:04] **Lucian Haas:** Yes, that will certainly be exciting. Sure, this year is the year when most—well, not most, but very many—manufacturers are releasing their first C-2-Liner. Ozone is releasing something, MacPara is releasing something, and Nova wants to bring something to the market, and so on. So, at the end of the season, there will certainly have to be a completely new discussion about everything that happened this season and how that—well, what might have changed in the minds of the pilots because of it—namely, that suddenly very many C-gliders or classic C-class pilots might suddenly say, I have to fly a 2-Liner now too, or not, and how that then affects the rest of the paraglider market. Manfred, I'd like to make one point here, we've been talking for quite a long time now, so just one last question towards the end.

[01:21:50] With your extensive 36 years of experience, what advice can you give to pilots with little flying experience? What should they perhaps pay the most attention to in order to experience a similarly long flying career with so much fun and with so few or no accidents, like you have?

[01:22:10] **Manfred Neugebauer:** That's actually important to explain with two things. Right at the very beginning, in the first few years, it's important—you should already be clear about this during your training—am I getting enough flying time? Because it's all about flying, flying, flying, flying. Because you only get the feeling and learn by flying yourself. There's no other way. It only works through practice. And it's very important to fly very, very much—I'd say for about three years—very, very, very much to build a foundation. Because then, if you take a longer break once you have that flying experience, it's not quite as tragic as if you've just recently gotten your pilot's license.

[01:22:58] And you do a lot of flights at the beginning, and then there's a long break. Then it gets difficult again; you tend to regress rather than stay at the same level. So, it's important to fly very, very, very much in those first years. And the second thing, which is unfortunately often criminally neglected, is to deal with the meteorological flight weather. That you learn to assess: is it good for flying for me, personally as a pilot? Can I handle it? Will it get too stressful for me so that I can build a risk management based on that? That I know what's happening to me in the air?

[01:23:45] What to expect in the air? It's very, very important that you deal with that topic—I know, it's not easy, and meteorologically, it also requires a lot of experience. You have to dive really deep into it. It goes beyond what you actually learn in training. It's just like, I always compare it to going mushroom picking. You have a mushroom book in front of you and you see, yes, the mushroom looks like this or that or that. And then out in nature, it looks completely, completely different. It's the same with cloud patterns and so on. Out in the wild, it's a bit different. You need experience for that. But you only get that if you engage with it, look at it, and communicate. Please, talk to each other.

[01:24:32] That is very, very important. Talking. Exchanging experiences. It is also very, very important to do that. And to work on yourself. Constantly work. Fly. Watch. Keep learning. So, just because you have your pilot's license once, it doesn't mean you can fly. Those are really just the basics you have. You absolutely have to be aware of that. And basically, that's what you build your skills, your experience, and your abilities on. And you have to be careful. And in any case, take part in further training. Don't be too proud of yourself. That is very, very, very important.

[01:25:14] **Lucian Haas:** You said a lot of talking with each other. Manfred, we've been doing that for an hour and a half now. Thank you for the insights into the 36 years of flying experience you have with, yes, very beautiful, sophisticated aircraft. Your reflections show that you've perhaps become a very wise pilot over time as well. I wish you many more beautiful years of flying at the Hohen Wand, and that you can certainly continue to help the people there a lot with your flying experience. You also always write a flight weather report for the Hohen Wand on Facebook for people who want to go flying there; they can always get the info on whether it's okay to fly in the next few days or not. So that's already a great service you're providing there. I thank you here as well for participating in the podcast and all the best.

[01:26:03] I'm grateful, and I'd be happy if we could meet at the Flugberg sometime. Yes, Hohen Wand is on my list. If I ever get to that area, I also enjoy hike and fly, so we could just hike up there together sometime. Yes, there

[01:26:17] **Manfred Neugebauer:** I'll have to beef up my fitness a bit, though.

[01:26:21] **Lucian Haas:** But I'd love to. No, I do it at a relaxed pace. Hike and Fly is also about enjoyment. I'm at your level with that now. It's more about the enjoyment of flying or the enjoyment of hiking than being purely athletic. It doesn't have to be fast up, fast into the air, fast far, or whatever else. Manfred, see you then.

[01:26:41] **Manfred Neugebauer:** Great. I'm looking forward to it. See you then.

[01:26:48] **Lucian Haas:** As always, you can find the show notes for this podcast episode along with some further links in the paragliding blog Lu-Glitz. Lu-Glitz can be found online at www.Lu-Glitz.blogspot.com. Lu-Glitz is spelled l-u-g-l-i-z. Podz-Glitz, on the other hand, can be found everywhere there are podcasts. Subscribe to Podz-Glitz so you don't miss an episode. And give the podcast a 5-star rating so that others will notice it too. Better yet, recommend the podcast in direct conversation with your flying friends. Of course, Podz-Glitz cannot survive on listening alone in the long run. Especially since I deliberately refrain from intrusive and influencing advertising here, just as I do in the Lu-Glitz blog. Instead, I count on you, as a listener and reader, feeling like supporting both projects financially as well.

[01:27:37] As a producer, I put a lot of work and some costs into this, but as a freelance journalist, I also earn part of my income from it. So, if you like what I offer here, then you can become a supporter too. You don't have to commit to anything or follow any subscription rules. You can simply give whenever, as often, and as much as you want. It can be a one-time or a recurring contribution. You decide. Payments are very easy via PayPal or bank transfer. You can find all the necessary details on my blog Looglights, specifically on the "Support" page.

Français

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

Show notes

Manfred Neugebauer pratique le parapente depuis 36 ans. Il est un observateur méticuleux des tendances dans la scène du vol.

Aujourd'hui, c'est un petit anniversaire. C'est le 100ème épisode de Podz-Glitz. Je m'étonne parfois moi-même de donner vie à ce projet depuis déjà quatre ans maintenant. À tout le moins, je peux dire : le plaisir n'a pas disparu. Et comme je peux le lire dans de nombreux messages de la part des auditrices et auditeurs de Podz-Glitz, beaucoup y voient également une réelle valeur ajoutée.

Je peux aussi annoncer avec plaisir : Podz-Glitz continuera avec désormais un compte à trois chiffres. Car il reste encore beaucoup d'histoires du cosmos du parapente qui ont simplement envie d'être racontées.

Je sais aussi d'après certaines correspondances que certains s'attendent à un invité spécial pour cet épisode 100. Certains vont peut-être se gratter les yeux ou, puisque nous sommes dans un podcast, se gratter les oreilles face au nom de Manfred Neugebauer, qui est probablement encore inconnu pour beaucoup. Mais je peux vous assurer : Manfred est un invité spécial. Et si vous écoutez cet épisode jusqu'au bout, vous serez certainement d'accord avec moi.

Car Manfred a accumulé beaucoup d'expérience au cours de ses 36 années de pratique du parapente. L'homme qui va bientôt avoir 60 ans est un pilier fondateur de la communauté du parapente de l'est de l'Autriche et le Grand Seigneur de la zone de vol Hohe Wand.

Il a été instructeur de vol pendant de nombreuses années, tient son propre vlog de parapente et est un observateur perspicace des tendances passées et actuelles de la scène aéronautique. Il y a là matière à discussion, dans laquelle surgit aussi une ou l'autre sagesse de vol très précieuse.

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

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

Musique de cet épisode :

Cool Steel Breeze | Artiste : Jason Shaw

Musique par Audionautix.com

<https://audionautix.com>

- Manfred Neugebauer sur Facebook (prévisions météo régulières pour la Hohen Wand)

Liens :

- Neufi-Filmproduktion.at: <https://www.neufi-filmproduktion.at/>
- Chaîne Youtube : <https://www.youtube.com/@manfredneugebauer7246/videos>
- Fredos Vlog #12 : <https://www.youtube.com/watch?v=8jczTZcTnmI>
- Soaringclub Hohe Wand : https://www.soaringclubhohewand.at/index.php?option=com_sppagebuilder&view=page&id=2&Itemid=111
- sur Facebook : <https://www.facebook.com/manfred.neugebauer.58>

Transcript

[00:00:06] **Manfred Neugebauer:** Plus on reste longtemps, plus on passe du gourmand de vol au gourmet du vol. Au début, c'est la quantité qui compte, donc autant que possible, ce qui n'est pas mauvais en soi parce qu'on accumule de l'expérience, il faut bien voler, voler, voler, c'est ça qu'on apprend. Mais à un moment donné, on arrive au point où on se dit qu'on n'a rien à prouver à personne, et on commence alors à choisir les bons, les beaux moments, parce qu'on connaît déjà le truc. Et c'est ça qu'on peut savourer dans le cosmos.

[00:00:49] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, le podcast Lu-Glidz. Des histoires du cosmos du parapente. Aujourd'hui avec Manfred Neugebauer et Lucian Haas au micro.

[00:01:03] Aujourd'hui, c'est un petit anniversaire. C'est le 100e épisode de Podz-Glidz. Parfois, je m'étonne moi-même de continuer à faire vivre ce projet depuis maintenant quatre ans. Je peux au moins dire que le plaisir n'a pas diminué. Et d'après les nombreux messages des auditeurs de Podz-Glidz, beaucoup y voient aussi une réelle valeur ajoutée. Je peux donc vous annoncer avec plaisir que Podz-Glidz va continuer avec une numérotation désormais à trois chiffres. Car il reste encore beaucoup d'histoires dans l'univers du parapente qui ne demandent qu'à être racontées. D'après certains messages, je sais aussi que certains s'attendaient à un invité spécial pour cet épisode 100. Certains vont sans doute se gratter les yeux, ou plutôt les oreilles puisqu'on est dans un podcast, en entendant ce nom, Manfred Neugebauer, qui est sans doute encore inconnu pour beaucoup d'entre vous.

[00:01:55] Mais je peux vous assurer que Manfred est un invité spécial. Et si vous écoutez cet épisode jusqu'au bout, vous serez certainement d'accord avec moi. Car Manfred a accumulé beaucoup d'expérience au cours de ses 36 années de pratique du parapente. L'homme, qui va bientôt avoir 60 ans, est un pilier emblématique de la communauté du parapente en est-autriche et le grand ancien du site de vol de Hohe Wand. Il a été instructeur de vol pendant de nombreuses années, tient son propre vlog vidéo sur le parapente et est un observateur perspicace des tendances passées et actuelles de la scène aérienne. Il y a là matière à discussion, où surgissent aussi une ou plusieurs sagesses de vol très précieuses.

[00:02:40] Si vous aimez Podz-Glidz, alors soutenez mon travail en tant que mécène. Vous découvrirez sur le site de mon blog de parapente Flugleits comment c'est tout simple et sans aucun engagement, sur la page Förder.

[00:02:58] Manfred, est-ce que tu as un surnom, au fait ?

[00:03:02] **Manfred Neugebauer:** Oui, j'ai un surnom. Je m'appelle Manfred Neugebauer. Et il arrive souvent qu'on m'appelle Fredo. Et puis, il y a aussi la question de ma boisson préférée, le café. Et là, le nom est revenu : on m'a appelé Fredo l'aviateur. C'est assez drôle, c'est assez marrant. Ça arrive de temps en temps. Mais la plupart du temps, c'est juste qu'on m'appelle rapidement Fredo.

[00:03:39] **Lucian Haas:** Alors je peux t'appeler Fredo, le fossile du parapente de la Haute Faille. Je veux dire, ça fait 36 ans que tu fais du parapente. Est-ce que tu t'es déjà blessé en volant ? Enfin, est-ce que tu t'es déjà fait mal ?

[00:03:52] **Manfred Neugebauer:** Non, presque personne ne me croit. Enfin, on parle de petits bobos. En fait, je devrais toucher du bois là. Enfin, je dois dire que j'étais là dès le début, dans le monde du vol. Je connaissais encore l'époque des tout premiers parapentes, qu'on ne peut même plus imaginer aujourd'hui. À cette époque, le développement allait très, très vite. On pouvait dire qu'un nouveau modèle, meilleur que le précédent, sortait tous les six mois. Et il n'y avait pas encore d'équipe de développement. Du coup, c'était comme si ces ailes, les bonnes, celles qui étaient meilleures, étaient assez instables, on pourrait dire, dans les airs. C'était parfois assez violent. Et il est arrivé que, dans certaines situations, j'aie eu de la chance que ça ne finisse pas mal.

[00:04:45] Et quand il arrivait quelque chose, c'était heureusement juste, vraiment, avec quelques bleus et un "aïe". On se relevait, on se dépoussetait et on se disait : "Aïe, c'était vraiment une chance." Oui, et sinon, heureusement rien d'autre. Mais il faut être honnête, la chance a joué à plusieurs reprises. Et le fait qu'on en tire des leçons. Donc rien de grave. Vraiment,

[00:05:09] **Lucian Haas:** Franchement, franchement. À ton avis, quelle part de chance y a-t-il en général dans la pratique du parapente ?

[00:05:16] **Manfred Neugebauer:** Eh bien, je vois ça un peu différemment, il faut nuancer, je dirais. Et surtout là où on est le plus exposé. Là où on a peut-être besoin d'un peu de chance, enfin, il faut mettre "chance" entre guillemets bien sûr, c'est surtout au début. Quand on est tout frais, qu'on a le brevet de pilote, qu'on est plein d'enthousiasme, on connaît beaucoup de choses théoriquement, mais comme on dit si bien, toute théorie est grise. Et dans la pratique, certaines choses peuvent être tout à fait différentes. Et là, ça peut arriver très vite qu'on ait besoin d'un peu de chance pour que ça ne finisse pas mal ou de façon désagréable, ou au moins avec un bleu ou quelque chose du genre.

[00:06:01] Ce que je trouve important, c'est qu'on apprenne de cette chance. C'est-à-dire qu'on réalise qu'on a eu de la chance et qu'on puisse ensuite continuer à progresser.

[00:06:14] **Lucian Haas:** De quelle de situation chanceuse as-tu le plus appris ?

[00:06:18] **Manfred Neugebauer:** Quelle quelle de situation heureuse ? Oh, il y en a eu plusieurs. Il y en a eu pas mal. Et même en tant que soi-disant pilote expérimenté, on n'est pas à l'abri de faire une mauvaise appréciation. Ça arrive, tout simplement. Je dirais que ça peut arriver une ou deux fois par an, où on décolle en l'air et qu'on se dit : « Oh mince, c'est pas possible, point, point, point. Je ne m'y attendais pas du tout. » Mais on a quand même l'avantage que, grâce à l'expérience, on peut peut-être mieux gérer une telle situation. Par exemple, prenons un cas précis, les gens m'ont vraiment bien fait rire, on pourrait dire. « Ah, on ne pensait pas que ça t'arriverait, même une fois. »

[00:07:08] J'étais parti en soaring, donc sur la haute paroi, la zone de vol où je vole le plus est principalement une zone de soaring, mélangée à de la thermique. C'était une journée nuageuse. Et ça se prêtait bien au vol, ça portait. J'avais une nouvelle aile à tester. Oui, et je voyais tout autour que ça devenait de mieux en mieux et que c'était plutôt bien. Les gens vont se poser et se disent, d'accord, je vais maintenant descendre doucement et regarder devant moi. Et d'un coup, ça va monter et ainsi de suite, toujours mieux. Et ils se disent, ui, ça arrive d'une direction, on dirait que ça devient noir, un orage arrive, encore assez loin. Et après un certain temps, je me dis, eh bien, on va plutôt se poser. Ça arrive plus vite que je ne le pensais.

[00:07:55] Alors je change de direction de vol vers l'atterrissage. Et là, je vois soudain, oups, il y a un orage, encore un autre, beaucoup, beaucoup plus proche. J'avais déjà un peu de mal à descendre. Avec la nouvelle aile, je n'osais pas encore vraiment faire de manœuvres extrêmes. On ne sait pas comment l'aile réagit. Oui, et finalement, j'ai réussi à atterrir. En bas, je vois déjà, pendant que je m'approche pour l'atterrissage, des gens qui rangent leurs affaires en catastrophe, qui s'enfuient. L'un d'eux se retourne encore, me fait signe de faire demi-tour. Et au moment où j'ai le contact avec le sol, l'aile tombe, on retire le sellette, je me retourne encore, juste dans la direction en question.

[00:08:43] Et il y avait un vrai mur de pluie, enfin, on ne sait pas. Un front d'orage est arrivé. Et j'ai réussi à caser la aile d'une manière ou d'une autre, parce qu'elle était déjà mouillée, il pleuvait à verse. Et dix minutes plus tard, les premiers éclairs ont frappé à gauche et à droite, enfin, pas directement, pas immédiatement, mais dans le coin. Là, je me suis dit : ouh là. Enfin, j'étais trempé jusqu'aux os, bien sûr, c'était vraiment pas terrible. Heureusement, un avion est venu me chercher. Et dans l'avion, il a déjà commencé : « Ah, Manfred, Manfred, comment est-ce possible ? Je ne m'attendais jamais à ça de ta part. Tu es toujours si prudent et puis voilà qu'il t'arrive un truc pareil. » Et là, je me suis dit, enfin, on n'est pas à l'abri, même en tant que pilote. J'étais un petit pilote, j'ai mis les pieds dans cette histoire une fois.

[00:09:29] Je dirais que oui, j'ai eu de la chance, parce que dix minutes plus tard, ça aurait peut-être pu finir en accident. Et

[00:09:37] **Lucian Haas:** qu'est-ce que tu en as tiré pour toi ?

[00:09:40] **Manfred Neugebauer:** Eh bien, encore plus regarder autour de soi et prendre en compte le bulletin météo un peu plus précisément, et ne pas être trop enthousiaste avec la nouvelle aile. Donc aussi regarder un peu plus attentivement autour de soi et ne pas prendre de risques inutiles.

[00:09:57] **Lucian Haas:** C'est tout simple. Tu as déjà mentionné la Haute Wand. Tu habites en fait juste au pied de la Haute Wand. Elle se trouve dans l'est de l'Autriche. Mais beaucoup d'auditeurs ne sauront peut-être pas trop à quoi ça

ressemble au premier abord. Décris-nous simplement : c'est quoi la Haute Wand ? Qu'est-ce qu'elle a de spécial ?

[00:10:13] **Manfred Neugebauer:** Eh bien, ce qu'il y a de spécial, il faut nuancer. Il y a un aspect météorologique, très intéressant ici. Et aussi un aspect topographique. Enfin, il existe déjà des reliefs comparables où l'on se dit : oui, ça ressemble exactement à ça. C'est une longue crête, on peut dire. Une paroi rocheuse, d'où le nom hohe Wand. Cette paroi rocheuse fait environ, avec quelques interruptions à l'intérieur. Il y a déjà de petites entailles de vallées. Elle fait environ 300 mètres de haut en moyenne. Il y a des zones plus hautes, un peu plus élevées. Et oui, on peut y planer magnifiquement. Elle est orientée vers le sud-est.

[00:11:02] Une partie se dirige vers le sud. On peut dire qu'il y a un cassure dans le relief. La longueur de cette paroi propice au vol ne se fait pas toujours. Parce que ça dépend évidemment de la direction du vent principal. Et selon la thermique, elle fait environ 10 kilomètres de long. Enfin, presque 12 kilomètres de long, là où on peut décoller. Oui, et d'un point de vue météorologique, j'ai mentionné une zone, on peut dire, derrière la Hohe Wand, où commencent déjà les hautes montagnes, les vraies Alpes. Et devant la Hohe Wand, c'est la plaine. Si on le remarque parfois, le bassin de Vienne, c'est un grand bassin, une plaine, qui va ensuite vers la Panonie, donc vers la Hongrie.

[00:11:49] Et là, c'est quasiment la météo des plaines. Et là, on est pile sur la ligne de démarcation où la météo de la plaine pannonienne s'exerce. Et sur une partie de la zone, c'est déjà la météo de haute montagne. Et selon la façon dont ça évolue, donc au niveau des courants de vent, on est plus sous l'influence de la météo alpine ou parfois un peu plus sous l'influence de la météo de la plaine pannonienne. C'est parfois un peu difficile avec ça...

[00:12:21] **Lucian Haas:** Les prévisions météo. Est-ce qu'on peut bien décoller de la haute paroi et s'envoler vers la plaine ? Ou est-ce qu'on trouve plutôt... Je ne fais pas bien le lien là.

[00:12:29] **Manfred Neugebauer:** Si, si. Ça se fait très bien. On peut s'envoler vers les plaines super bien. Seulement, malheureusement, il y a un énorme bémol. Parce qu'on est, pas directement en vue, mais dans une zone de contrôle aérien qui appartient à l'aéroport. C'est en fait l'aéroport de Vienne, donc Vienna Airport. Et on est encore à l'intérieur de cette zone.

[00:12:54] **Lucian Haas:** Ça veut dire qu'on ne peut probablement pas monter aussi haut, non ? Non,

[00:12:57] **Manfred Neugebauer:** on ne peut pas. Non, relativement. Il y a deux zones sur la haute paroi. Alors, normalement jusqu'à 2000 mètres MSL environ. Et puis, dans une autre zone, on peut monter jusqu'à 2500 mètres MSL. On n'y va pas si souvent pour atteindre cette altitude. Mais si on veut, comme tu l'as dit, s'envoler vers les plaines, les dénivelés deviennent de plus en plus faibles. Donc, faire du vol de distance vers les plaines, légalement, ça doit être comme ça, ce n'est pas

[00:13:32] **Lucian Haas:** ce n'est pas recommandé. D'accord. Tu as aussi tenu une école de vol à la Haute Muraille pendant longtemps. Oui, c'est vrai. À quel point cette Haute Muraille est-elle adaptée à l'instruction ? Est-ce que le fait qu'il y ait beaucoup de falaises, disons, verticales, ne la rend pas un peu trop exposée, au point que ce soit peut-être un peu plus difficile pour la formation ?

[00:13:55] **Manfred Neugebauer:** C'est une question très, très intéressante. Parce que là, on touche à une autre particularité très positive de la haute paroi. Et je peux dire d'emblée que, oui, le terrain d'entraînement est très intéressant. En fait, pour nos grands vols, pour les vols en altitude, nous n'avons qu'une seule direction de décollage, en principe vers le sud, vers l'est-sud-est, là où nous partons. Et ce décollage pour les élèves est vraiment super. Ça s'est développé, ce n'était pas le cas au début. À l'époque, on pouvait dire qu'on partait presque d'un décollage de type "crèche". Mais maintenant, c'est déjà bien mieux.

[00:14:40] On a un décollage vraiment, vraiment super où on peut aussi se mettre en sécurité facilement. Donc, c'est tout à fait adapté à la formation, en tout cas. Sinon, on n'aurait pas obtenu l'homologation pour l'école, évidemment.

[00:14:51] **Lucian Haas:** Mais au début, si tu regardes en arrière sur 30 ans ou quelque chose comme ça, est-ce que vous avez aussi fait de la formation là-bas ? Vous êtes allés sur ce décollage en falaise, avec ces parachutes de secours absolus qu'il y avait encore à l'époque ?

[00:15:05] Oui, oui, mais

[00:15:06] **Manfred Neugebauer:** C'est déjà loin derrière nous. Mais un avantage, avec les élèves, c'est qu'au premier jour, on y allait et on leur disait : « Regardez, c'est là qu'on fera nos vols en altitude. » Du coup, l'école de vol était à l'époque très, très motivée à apprendre à décoller là-bas. Et il n'y avait pas ce problème, comme c'est parfois le cas aujourd'hui avec certains avions, où les poussins, disons, les débutants en entraînement, te disent : « Oui, je veux déjà être en haut, je veux voler depuis le haut. » Là, la motivation était bien sûr d'être déjà capable de bien le faire avant de décoller. Et je dois aussi dire qu'il n'y a jamais eu de problèmes. Il fallait bien sûr faire attention, quand on décollait en pente, que les conditions de vent et de turbulence soient optimales et, bien sûr, en tant qu'instructeur, qu'on intervienne si nécessaire.

[00:15:57] Rien ne s'est jamais passé, c'était impeccable. Bien sûr, on a ensuite cherché un autre terrain, mais les autorités ont dit, enfin, qu'on devrait normalement déjà regarder comment obtenir un meilleur décollage. Et c'est ainsi que ce décollage est apparu, celui où on fait maintenant les vols en altitude, on l'appelle le décollage Est ; il a aussi toujours évolué, il est de plus en plus large, plus grand, mieux entretenu et de plus en plus beau. Et c'est de là que ce décollage est né. Pendant un certain temps, il y a aussi eu une école de vol avant, qui s'appelait l'école de vol Puchberg, car la prochaine grande montagne est aussi la plus haute de Basse-Autriche, le Schneeberg, c'est un sommet de 2000 mètres, et dans cette zone, on avait autrefois, quand c'était encore l'école de vol Puchberg, les pentes d'entraînement.

[00:16:57] Donc une pente d'entraînement, une pente un peu plus haute où on a environ 80 mètres de dénivelé. Et puis il y avait un autre décollage, qui n'existe plus maintenant, sur la Haute Muraille, où on faisait nos vols en hauteur. Il y a eu des problèmes avec la chasse et avec des gens qui fondaient dessus, etc. Malheureusement, on n'a pas pu décoller là-bas très longtemps. Et de toute cette situation est né, c'était en 1990 si je me souviens bien, ce nouveau décollage qui est principalement utilisé par les planeurs. Et comme je l'ai déjà dit, il a toujours évolué, toujours mieux, toujours mieux, il a été rendu de plus en plus beau et on peut dire que depuis 1990 et 1991 environ, on a un décollage parfait et beau, qui est certes orienté uniquement vers l'est, mais comme la Haute Muraille, pour revenir sur une de tes questions,

[00:17:57] que la haute paroi ne soit pas si haute dans la direction où nous décollons, nous sommes en quelque sorte dans une zone d'influence thermique des plaines devant la haute paroi, où la thermique prédomine souvent. Bien sûr, moins en hiver, mais dès que ça commence à devenir thermique, on a régulièrement un vent d'est-sud-est lié à la thermique et on peut donc encore voler. Si au-dessus de la haute paroi, par exemple, il y a un vent d'ouest, il ne doit évidemment pas être si fort pour qu'il ne s'engouffre pas, et ainsi, on peut quand même assez souvent voler sur la haute paroi et aussi y faire de l'école.

[00:18:41] **Lucian Haas:** Si tu regardes ton parcours de pilote, quel pourcentage, si tu peux l'estimer d'une manière ou d'une autre, quel pourcentage de tes vols ou d'heures de vol as-tu accumulé uniquement sur la haute paroi ?

[00:18:56] **Manfred Neugebauer:** Ouh, c'est difficile. Je dois y réfléchir un peu, mais c'est certainement la grande majorité. Je dirais au moins 70 %, peut-être même entre 70 et 80 % de mes vols se font à la Hohe Wand, mais d'abord, il y avait bien sûr la période de formation. Évidemment, on vole alors dans son propre terrain, entre guillemets, la majeure partie du temps.

[00:19:24] et avant, enfin, mon nid. On peut dire que mon nid de pilote, c'est là où j'ai commencé à voler, mais à l'époque c'était encore en planeur, il n'y avait pas encore de plane à voile. C'était en 1984, à l'automne, que j'ai commencé là-bas. J'y ai bien sûr beaucoup volé à l'Ätscher. C'est aussi en Basse-Autriche, déjà un peu vers la frontière avec la Styrie. Et c'est là que j'ai appris, c'était aussi la seule école de vol qui existait à l'époque, j'y ai beaucoup volé. Et puis, bien sûr, on regarde aussi autour, tout ce qu'on peut voler, tout ce qui était possible de voler. Même ici, dans les environs proches de la Hohe Wand, je regarde aussi maintenant, du fait que je ne suis plus ici à l'école de la Hohe Wand, qu'on peut aussi voler dans d'autres zones de vol.

[00:20:14] Mais malgré tout, comme j'habite ici, dans la zone de vol bien sûr, il est logique que l'on vole principalement ici dans le

[00:20:23] **Lucian Haas:** ...zone de vol à la Haute Wand. Est-ce que ça ne finit pas par devenir ennuyeux pour toi ? Je veux dire, tu connais la Haute Wand maintenant. C'est probablement comme ta propre poche, ou quelque chose comme

ça. Quand tu y vas pour voler, est-ce que ça ne te lasse pas ? Non, pas du tout. Non.

[00:20:36] **Manfred Neugebauer:** C'est ça qui est génial avec le vol, en fait : premièrement, d'un point de vue météorologique, chaque vol est différent. C'est toujours différent. La situation météo change à chaque fois. On peut se fixer plusieurs objectifs ici.

[00:20:50] Ennuyeux ? Non, je ne peux pas le dire. Alors, non.

[00:20:55] **Lucian Haas:** Est-ce que ça t'est déjà arrivé de t'ennuyer en volant ? Surtout que tu le fais depuis si longtemps maintenant.

[00:21:02] Non.

[00:21:03] **Manfred Neugebauer:** Non. Justement pour la même raison. C'est toujours une expérience différente. Chaque vol est unique. Il faut donc se préparer à différentes situations à chaque fois. Oui, nous en avons déjà parlé tout à l'heure, même avec une petite situation de chance où l'on a de la chance, ce qui ne devrait évidemment pas arriver souvent. Oui, là, il faut déjà se demander : je fais quelque chose de mal. Mais non, justement parce qu'il y a toujours une situation différente, que le monde est toujours différent, que la situation est un peu différente, la paysage a une apparence différente, on le vit différemment, on le ressent différemment. Donc, quelqu'un, et je suis sûr que chaque auditeur comprendra aussi cela maintenant, quand on vole vraiment longtemps, c'est presque déjà une philosophie de vie, on pourrait presque dire, on vit la nature de façon totalement différente.

[00:21:57] Je dis toujours à mes élèves : c'est un tout autre monde, c'est un autre monde. J'ai toujours dit, pour donner un exemple, en tant que pilote, on ne peut pas être plus proche de la nature, parce qu'au fond, on se déplace dans un élément qui ne peut pas être plus hostile à l'homme, pour être tout à fait franc, plus hostile à l'homme, parce que dans l'eau je ne peux que nager, ça passe, mais dans l'air, en battant des ailes, ça va être un peu difficile. Donc, on a besoin de cette béquille, on est exposé à cette nature et c'est probablement aussi ce qui rend l'expérience si intense, le fait de se déplacer dans un élément dans lequel on ne peut normalement pas se déplacer, et à cause de cela, on n'en finit jamais, apparemment.

[00:22:41] **Lucian Haas:** Parce que c'est toujours un défi, ou pourquoi tu en penses ainsi ?

[00:22:47] **Manfred Neugebauer:** Eh bien, une chose est sûre, je dirais que ça dépend du caractère du pilote. On peut le voir comme un défi si on veut voler en étant orienté performance. Quand il s'agit de performance, par exemple un pilote de ligne qui est un vrai bourreau de kilomètres, qui se fixe absolument un objectif, genre « ce jour XY, je veux voler aussi loin » ou « je veux aller là et là », alors c'est évidemment un grand défi. L'autre côté, c'est évidemment, à l'inverse, qu'il faut prendre d'autres perspectives. Je connais aussi des pilotes qui sont tout à fait heureux, ils montent très tôt le matin à la montagne, ne font qu'un, entre guillemets, un plané, ils profitent de la nature, ils sont... et pour ce vol de cinq à dix minutes vers le bas, avec tous leurs sens, ces gens-là sont tellement heureux.

[00:23:35] Et c'est toujours différent. Et c'est pour ça que je ne le verrais pas comme un défi

[00:23:42] **Lucian Haas:** ...en tant que tel. Est-ce que ton propre état d'esprit vis-à-vis de l'aviation, ou la façon dont tu voles ou les objectifs que tu te fixes, a changé au fil des années ? Absolument, absolument.

[00:23:56] **Manfred Neugebauer:** Chaque pilote va certainement vivre ça dans sa... dans sa vie de pilote personnelle, plus on reste longtemps dans le milieu. Je dis toujours que l'on passe du gourmet de l'aviation au fin gourmet de l'aviation. Ça veut dire qu'au début, c'est encore la quantité qui compte, donc autant que possible, ce qui n'est pas mauvais en soi pour accumuler de l'expérience. Il faut voler, voler, voler, c'est comme ça qu'on apprend à voler. Mais à un moment donné, on arrive au point où l'on se dit, juste pour donner un exemple, que la thermique est bien trop forte pour moi, je ne vais pas me prendre cette peine maintenant. Je n'ai à rien prouver à personne, dans ce genre de sens. Et on finit par ne choisir que les bons moments, parce qu'on sait déjà qu'on peut en profiter.

[00:24:45] Ça existe évidemment aussi. Et d'une certaine manière, le vol a totalement changé, on devient plus un amateur de plaisance. On n'a plus besoin de se prouver quoi que ce soit, je n'ai pas besoin de faire telle ou telle route avec un "il faut" et un plan. On profite simplement beaucoup plus.

[00:25:02] **Lucian Haas:** plus le vol. Est-ce que les vols de plaisir sont globalement plutôt des vols plus courts, ou est-ce que pour toi, le plaisir signifie aussi que tu peux vraiment planer pendant quatre heures le long de la haute paroi et vivre ces quatre heures comme un plaisir ? Les deux. Je peux en...

[00:25:16] **Manfred Neugebauer:** profiter de la descente, qui dure peut-être cinq ou dix minutes. Si l'ambiance et la situation météo sont au rendez-vous, on peut vraiment avoir le cœur qui chante. Waouh, c'est un moment magnifique qu'on savoure. Et puis, comme tu le dis, souvent encore bien plus longtemps. On peut rester six ou sept heures, si la météo le permet, à faire des allers-retours. Mais après, ça pourrait peut-être finir par devenir ennuyeux à un moment donné. Je le dirais comme ça.

[00:25:44] Mais ça peut aussi être génial, quand on arrive à — j'ai réussi à — profiter de la vue sur les grandes étendues, avec les 1000 mètres de dénivelé qu'on a mentionnés, jusqu'à la limite autorisée par le droit aérien chez nous, si la visibilité le permet. Oui. Avec des moments qui reviennent sans cesse. Ce n'est pas forcément, je ne le mettrais pas forcément en lien avec la durée du vol, d'en profiter. Ça peut être un vol de cinq minutes, mais ça peut aussi être un vol en thermique où il faut un peu, je ne veux pas dire, se battre, quand on est bien dans son assiette. Ah, là c'est génial, c'est vraiment, disons-le franchement, une météo de vol de dingue, une thermique de dingue. Et ça, on peut bien sûr en profiter aussi. Ça dépend aussi du facteur "état d'esprit".

[00:26:30] Comment on est mentalement, comment on en profite, c'est une interaction, donc selon comment on est à ce moment-là.

[00:26:36] **Lucian Haas:** est-ce que tu ressens, avec ton expérience de vol et aussi avec l'âge, que tu te dis qu'il y a certaines conditions que tu n'aimes plus du tout ? Genre, quand tu te dis que c'est trop thermique, trop turbulent, que ce n'est plus un plaisir pour toi, et que tu renonces simplement, même si on pourrait quand même voler, ce que beaucoup d'autres font encore ces jours-là.

[00:26:58] **Manfred Neugebauer:** Absolument, absolument. Et je l'ai déjà dit avant, avec l'expérience, on devient de plus en plus porté sur le plaisir et on ne se impose plus certaines choses. Il y a des situations météo, qui arrivent d'ailleurs ici sur la Haute Wand, où ça devient vraiment extrêmement thermique. Là où, je dis toujours, on vole de manière balistique, on se sent comme des bouchons de liège sur de l'eau bouillante, à peu près. Bon, on peut le prendre de manière combative. Je gère ça. Je peux le faire maintenant. Et oui, si je veux absolument faire du kilomètre, alors on vole dans des conditions qu'on pourrait presque qualifier de limites.

[00:27:44] Mais bien sûr, oui, le plaisir est varié. L'un apprécie ça, l'autre apprécie ceci. Et puis il y a des situations où je me dis : non, je ne vais pas m'infliger ça. Quand ça tape vraiment fort, quand ça tape de manière vraiment brutale, je me dis : non, je ne veux pas du tout. Je ne veux pas me battre. D'abord, c'est que la concentration baisse, parce que c'est quand même fatigant. Donc là, quand on vole de manière active et concentrée, on est en fait distrait du plaisir, pour le dire de façon très simpliste, et on ne s'inflige plus ça. Et comme exemple, on le voit tout le temps, peu importe, indépendamment, sur chaque décollage, il y a toujours les "Old Stars" ou je ne sais pas comment on veut les appeler.

[00:28:30] Ils restent assis, ils observent, ils regardent tout ça, ils discutent tranquillement autour, alors que c'est la grande effervescence, surtout pour les pilotes plus jeunes et inexpérimentés qui veulent absolument sortir, sortir, sortir pour décoller. Et puis, il y a parfois, il faut l'observer, deux ou trois personnes assises là qui disent : « Bon, j'attends encore un peu, je regarde ça. Je ne vais pas me infliger ça maintenant. » Et en fait, je me range plutôt dans cette catégorie.

[00:28:57] **Lucian Haas:** Est-ce que tu fais aussi partie des gens qui restent aux zones de départ ? Et qui commentent toujours ce que les autres font devant eux ? Ou est-ce que tu es plutôt un spectateur silencieux ?

[00:29:06] Un spectateur silencieux ?

[00:29:07] **Manfred Neugebauer:** Donc commenter, oui, dans ce contexte, parce que beaucoup de gens me connaissent sur la Home-Wahn et qu'on m'aborde une fois. Et toi, comment tu évalues ça maintenant ? Et là, on revient encore à commenter, mais pas du genre à faire des critiques méchantes. Enfin, on se rappelle de la Muppet Show, les deux vieux messieurs sur le balcon. On fait toujours cette comparaison, bien sûr. Ça arrive, bien sûr. Mais ça devrait être constructif,

bien sûr, pour qu'on puisse peut-être, dans certaines circonstances, poser une question à un pilote qui n'est pas encore très expérimenté ou qui est juste au début.

[00:29:52] Alors, on prend des exemples, genre : « Regarde, c'est pour ça que ça s'est passé comme ça au décollage », et ça explique pourquoi. Et là, on revient au centre. C'est aussi le genre de chose qu'on voit tout de suite. Et bien sûr, il y a ensuite une communication. Mais sinon, quand je suis assis là ou que je discute normalement avec les pilotes, non. Enfin, on ne fait pas de critiques acerbes, pour le dire franchement.

[00:30:13] **Lucian Haas:** Tu as travaillé pendant de nombreuses années comme moniteur de parachutisme. À quel point ce côté « moniteur » ressort-il encore aujourd'hui ? Quand tu es au décollage et que tu vois des gens qui ont peut-être encore des difficultés, ou des débutants, ou quelque chose comme ça, est-ce que tu te mets en avant et que ce côté moniteur prend le dessus, au point de dire : « Je vais t'aider, je vais te réexpliquer », ou est-ce que tu arrives à te retenir ?

[00:30:37] **Manfred Neugebauer:** Pour être honnête, l'instinct d'instructeur est là. Il y a des situations où je dois me retenir un peu, où je dois vraiment me freiner. C'est quelque chose qui est en moi. Mais c'était peut-être plus marqué avant qu'aujourd'hui, enfin ces dernières années, où ça n'arrive plus autant. Maintenant, je le fais plutôt si on m'approche ou si on me pose une question, alors oui. La seule chose où je peux peut-être réagir, on peut vraiment le dire presque mot pour mot, c'est quand je vois un danger immédiat, alors là, bien sûr. Par exemple, ça arrive, je l'ai déjà vu plusieurs fois, qu'un gars n'ait pas vérifié son sellette avant et qu'il soit à moitié sorti à cause du rescuer parce qu'on a tiré sur la poignée et que les goupilles sont ouvertes.

[00:31:26] Alors là, si personne d'autre ne le voit, je ne peux pas décoller à ce moment-là, parce que ça peut mal tourner. Donc là, oui. Mais,

[00:31:37] **Lucian Haas:** Oui. Je pense que dans un tel cas, tout le monde, que ce soit un moniteur de vol ou non, va intervenir et signaler ces choses à l'autre. Genre, les ceintures sont ouvertes ou le sauveteur dépasse à moitié, ou quelque chose comme ça. Parce qu'on veut aussi que quelqu'un nous le signale si jamais ça nous arrivait, pour ne pas décoller avec de telles erreurs, parce qu'elles peuvent vraiment très vite mal tourner.

[00:32:03] **Manfred Neugebauer:** Oui, tu as tout à fait raison. C'est comme ça que ça devrait être. Mais quand on est moniteur de vol depuis longtemps, on finit par avoir un certain regard, un certain œil qui permet de voir ou de remarquer des choses à l'avance, ce qui est parfois une bonne chose. Les rétroviseurs ouverts ne sont peut-être pas le meilleur exemple ici, parce que c'est évident quand on le voit. Mais on remarque certaines choses simplement plus vite et on les identifie peut-être un peu plus tôt. Je ne veux pas dénigrer personne, j'en connais beaucoup de pilotes qui seraient de très, très bons moniteurs, mais qui ne le sont pas, ou ne le veulent pas, pour des raisons privées ou peu importe.

[00:32:50] Et je connais aussi des moniteurs de vol pour qui je me dis, enfin, d'accord, pourquoi un moniteur de vol, pour les appeler ainsi. Enfin, ça ne dépend pas de savoir si on est moniteur de vol maintenant ou pas, mais quelqu'un qui est vraiment moniteur de vol dans l'âme, il verra ça plus facilement quand on a fait ça depuis longtemps, parce qu'on est quasi formé pour ça, on s'est formé soi-même à observer ses élèves pour que rien n'arrive, parce que c'est naturel, on a aussi une obligation de surveillance envers ses élèves, une très, très grande responsabilité dont on doit toujours être conscient. Et on s'entraîne bien sûr à ça et à le remarquer beaucoup plus tôt.

[00:33:32] **Lucian Haas:** Est-ce qu'un moniteur de vol a besoin de plus de chance qu'un simple pilote ?

[00:33:39] **Manfred Neugebauer:** Non, non, je ne dirais pas ça. Je dirais même plutôt l'inverse : en tant qu'instructeur de vol, comme on est plus souvent en l'air et qu'on vole plus, on finit par acquérir une certaine routine. Mais cette routine peut aussi devenir un danger, il ne faut pas l'oublier. La routine n'est pas toujours un avantage quand on finit par négliger des choses par habitude. Par contre, on devient plus prudent parce qu'on vit et voit tellement de choses, et on se plonge beaucoup plus intensément dans toute la thématique — et on devrait bien sûr s'y investir davantage, c'est clair. En tant que professionnel, je pense que c'est déjà différent.

[00:34:25] Par exemple, je connais une remarque très intéressante : on conseille parfois à certains élèves qui sont bons de faire la formation de moniteur, même s'ils ne comptent pas le faire. On obtient alors un aperçu ou un point de vue tout à fait différent sur le vol. Il n'est pas nécessaire de passer l'examen de moniteur pour le faire, parce que c'est encore un

petit frisson de plonger dans toute cette matière. C'est donc intéressant.

[00:34:57] **Lucian Haas:** Approche intéressante. Je ne peux que confirmer la deuxième partie. Je n'ai pas terminé la formation d'instructeur, mais j'ai suivi le cours d'assistant d'instructeur et, pour moi aussi, cela a été assez révélateur sur certains points. Donc, on peut carrément le recommander. Je veux revenir sur la haute paroi, mais sur un sujet un peu différent. Une raison pour laquelle j'ai voulu faire un podcast avec toi, c'était une vidéo que j'ai vue. Oui. Une vidéo de toi. Tu fais aussi volontiers des vidéos sur le parapente et d'autres choses. Et dans cette vidéo, tu as présenté une statistique de longue date sur les jours de vol possibles à la haute paroi, une statistique que tu tiens toi-même.

[00:35:41] Est-ce que tu notes vraiment chaque jour quand on vole à la haute paroi ? Oui, ça a...

[00:35:49] **Manfred Neugebauer:** Tu notes vraiment chaque jour quand on peut voler sur la haute paroi ? Oui, ça... Et avec 2002, il y avait toujours la question : à quelle fréquence peut-on aller voler, au juste ? Et combien de fois peut-on voler sur la haute paroi ? Tu avais déjà posé la question. Et oui, maintenant je suis curieux, curieux moi-même. Je me note simplement ça. Et pendant un certain temps, j'ai commencé à noter avec 2002. Donc à partir de janvier, avec le 1er janvier, quel jour c'était possible de voler. Je ne parlais pas seulement des conditions scolaires, mais aussi en général, donc dans des conditions régulières. Pas de vol dans le brouillard ou dans la zone de turbulences. J'ai exprimé de manière assez drastique le vol sous la pluie, là, je l'ai écrit. Et puis, il y a sept ans, j'ai commencé, même parce que je me suis dit, enfin, on pourrait rendre ça encore plus intéressant. une suite de choses. Ça est arrivé à l'époque avec les cours. Donc l'école de pilotage ici, dont j'étais le cofondateur, en tant que responsable de la formation, c'était en 2001. Mais c'était en été, donc en juin 2001, c'était l'école. Et on a reçu l'autorisation de la part de l'autorité pour former.

[00:36:15] Et puis en 2002, on me posait toujours la question : combien de fois peut-on vraiment voler ? Et combien de fois peut-on voler sur la Haute Wand ? Tu m'avais déjà posé la question, toi aussi. Et bien, maintenant je suis curieux, curieux moi-même. Je me contente de le noter. Et pendant un certain temps, j'ai commencé à le noter à partir de 2002. Donc à partir de janvier, au 1er janvier, à quel jour c'était possible de voler. Je ne parlais pas seulement des conditions d'école, mais aussi en général, donc dans des conditions normales. Pas de vol dans le brouillard ou dans les courants thermiques. J'ai exprimé de manière assez radicale le fait de voler sous la pluie. C'est ce que j'ai écrit. Et puis, il y a sept ans, j'ai commencé à aller même plus loin, parce que je me suis dit, enfin, on pourrait rendre ça encore plus intéressant.

[00:37:07] On a tellement de stations météo ici dans la région, c'est vraiment génial, c'est vraiment bien. Et ça permet de bien déterminer, même quand je ne suis pas moi-même dans la zone de vol, à partir des stations météo et des relevés, combien d'heures par jour c'était réellement flyable. Et je rajoute ça maintenant aussi. Ça fait déjà 20 ans que je fais cette statistique. Et il y a toujours des gens très curieux. Surtout maintenant, c'est un sujet très brûlant, le changement climatique bien sûr. Comment ça impacte les choses, etc. On me pose déjà la question. Et au fond, j'ai commencé à faire ça à cause des questions sur la fréquence des conditions de vol.

[00:37:54] que je dis : « oui, regarde ça. C'est aussi souvent que c'est possible de voler en... »

[00:37:57] **Lucian Haas:** La réalité ici sur le mur circulaire pour voler. Juste pour bien comprendre une nouvelle fois. Tu ne te contentes pas de regarder par la fenêtre et de dire, oui, on pourrait voler aujourd'hui ou non, mais tu regardes vraiment les données, que tu tires surtout des stations météo, et tu dis, d'accord, vu les conditions, le vent venait du sud-est et avait telle et telle intensité, on aurait pu voler aujourd'hui. Et ensuite, tu notes dans ton calendrier qu'on aurait pu voler aujourd'hui. Et depuis sept ans, tu ajoutes aussi, d'après les valeurs du vent, entre 12h et 17h. Donc ces cinq heures-là, on aurait pu voler ce jour-là, ou quelque chose comme ça.

[00:38:31] **Manfred Neugebauer:** Absolument. Mais exactement comme ça. C'est très bien décrit. C'est exactement comme ça que je fais. On ne se contente pas de regarder par la fenêtre et de se dire : oui, il fait beau pour voler aujourd'hui. Ce n'est évidemment pas très fiable, pour ainsi dire. Il faut donc regarder toutes les données météo. Comme je l'ai dit juste avant, il y a énormément de stations météo là-bas. Je le dis toujours aux élèves ou aux pilotes quand ils m'interpellent : s'il vous plaît, ne regardez pas seulement les prévisions de vent au décollage, mais regardez aussi toutes les valeurs de vent autour de la zone de vol. Nous en avons plusieurs, même plusieurs stations de l'Institut central de météorologie. C'est l'institut météorologique principal en Autriche. Nous avons ici des stations météo qui sont toutes normalisées et installées en conséquence. On peut donc en tirer énormément d'informations.

[00:39:17] Notre club, il y a un club de pilotes ici, l'un des plus anciens même dans tout l'Autriche et l'un des plus grands. On a fêté nos 40 ans il y a quelques années, mais c'est un détail maintenant. Et ils exploitent aussi des stations météo et des webcams depuis de nombreuses années. On peut donc bien sûr regarder merveilleusement ce qu'il se passe avec le vent et la météo. Et il faut absolument le faire. Je peux le conseiller à tout le monde, dans chaque zone de vol. Peu importe où elle se trouve, regardez les données météo. Pas seulement celles de la zone, si c'est possible bien sûr, mais aussi celles des environs, parce que ça a aussi une influence sur la zone de vol en question, là où on

[00:40:00] **Lucian Haas:** Est-ce que tu notes aussi non seulement quels jours étaient flyables, mais aussi les jours où il y a eu des vols réels ?

[00:40:10] **Manfred Neugebauer:** Eh bien, ça va plutôt de pair. Il y a des jours, par exemple, où je dis qu'il y a eu deux heures de vol régulier, et il peut arriver qu'un pilote ne s'en aperçoive pas. Il faut aussi compter le trajet pour s'y rendre. Même moi, j'habite ici juste au pied de la haute paroi, on pourrait dire. Et quand je m'en rends compte, ouah, c'est bon pour voler. Mais le temps que je sois prêt pour le décollage là-haut, il s'écoule au moins... je dois être très rapide, une demi-heure à trois quarts d'heure pour être au décollage. Et en trois quarts d'heure, énormément de choses peuvent changer. Que puis-je faire, météo ? Enfin, ça ne peut pas arriver, je prends ça juste comme exemple, mais il peut arriver que ce ne soit pas flyable pendant deux heures et qu'aucun pilote ne s'en aperçoive, qu'aucun pilote ne soit là ou n'ait été sur place, parce que la météo peut changer si vite qu'il peut finalement y avoir une fenêtre de décollage.

[00:41:09] Et puis j'écris que c'était une journée de vol. Par "journée de vol", je ne veux pas dire quand on a volé, comme tu l'as peut-être voulu dire, mais quand c'était métrologiquement viable.

[00:41:21] **Lucian Haas:** était propice au vol. Quelle doit être la taille d'une fenêtre de vol, enfin, combien de temps doit-elle être ouverte pour que tu dises : « ça, je le compte comme une journée de vol » ? Est-ce une demi-heure, une heure, ou faut-il au moins deux heures pour que tu dises : « d'accord, ça serait cohérent », parce qu'il faut peut-être une heure rien que pour monter, et si tu constates en bas que c'est flyable, que tu montes et que tu décolles en haut, alors il faudrait au moins ces deux heures. Comment tu réparties ça ?

[00:41:47] **Manfred Neugebauer:** Oui, tout à fait. Tu as bien dit, il faudrait que ça fasse au moins deux heures pour que ce soit considéré comme une journée de vol, si on veut être précis. Une heure, pour les raisons citées précédemment bien sûr, ça n'a quasiment aucun sens. Il faudrait vraiment déjà être en haut au décollage, voir que ça passe, mais là, on se remet à compter sur la chance, parce qu'on ne sait pas par exemple si le vent est bon au décollage à ce moment-là. Avec un téléphone et internet, on peut bien sûr regarder ce qui se passe autour, ce qu'on devrait d'ailleurs faire si ce n'est pas trop mal, au cas où la situation changerait soudainement sans avoir été annoncée dans les prévisions. Là, il faudrait vraiment déjà être sur place au décollage et pouvoir décoller d'un coup, ça, c'est faisable.

[00:42:34] Ça arrive parfois, oui, mais je ne considérerais pas forcément ça comme une journée de vol. Donc, comme tu l'as bien dit, il faudrait au moins deux heures pour que ce soit planifiable et sûr pour voler.

[00:42:49] **Lucian Haas:** Tu viens d'évoquer le changement climatique. Je ne veux pas forcément débattre maintenant de si c'est vraiment le changement climatique ou comment, mais ces 20 ans que tu as comme base statistique, je ne veux vraiment pas passer en revue toutes les années ou quelque chose comme ça, mais est-ce qu'il y a quelque chose où tu peux dire qu'on peut déjà identifier une tendance à partir de ces 20 ans ? Par exemple, est-ce une tendance vers le mieux ? Est-ce qu'il y a plus de jours propices au vol ou voit-on plutôt une tendance vers le pire, avec moins de jours propices au vol ?

[00:43:22] **Manfred Neugebauer:** Oui, il y a clairement un changement. J'ai entendu des pilotes qui volent depuis longtemps, ou d'autres zones de vol, ou encore d'autres écoles de pilotage, en parler. Ce qui est très frappant, c'est que d'un point de vue éolien, les vitesses de vent augmentent généralement, la thermique, quand il y en a, peut être nettement plus forte, elle devient de plus en plus puissante, ça a un rapport avec la sécheresse. Mais il faut aussi préciser que ça dépend un peu aussi de la région. Il y a certainement des zones un peu moins touchées que d'autres où on le voit beaucoup plus. Ici, sur la Hohe Wand, puisque tu as posé la question, on remarque que le vent devient plus fort et aussi au niveau de sa direction.

[00:44:16] L'année dernière, ça m'a frappé très fort, on a eu une circulation de vent du nord, pas habituelle, entre guillemets, très souvent, alors que jusqu'à présent, ça n'arrivait que de temps en temps. Enfin oui, quand un front passe ou selon la direction, tu as cette circulation de vent. Mais l'année dernière, donc en 2022, il était relativement fréquent qu'on ait un impact de vent du nord. Ça ne m'était jamais arrivé jusqu'à présent. Et ça rend le vol ici chez nous... Comme je l'ai dit, la Hohe Wand est orientée sud-sud-est, c'est donc déjà un peu du vol en allée.

[00:45:01] Et ça rend les choses très, très difficiles. Parfois, il ne fait même pas du tout beau pour voler à cause de ce vent du nord. Et ça m'a frappé. Oui, et chez nous aussi, il fait plus sec. On a une baisse de la nappe phréatique. C'est devenu un énorme problème dans notre région maintenant. Les lacs de carrière, les lacs, là où il y avait des lacs de baignade, des étangs de briques et tout ça, ils s'assèchent ici, doucement, mais de plus en plus. Et cette sécheresse a des conséquences. On a un sol argileux et pierreux. Une partie du bassin viennois s'appelle aussi Steinfeld. Il y a une raison, parce que c'est toujours si pierreux. Une zone de calcaire. Et là, la thermique se développe aussi en conséquence, plus fortement.

[00:45:48] Donc, quand l'air est sec et tout le reste, la thermique peut déjà devenir assez violente en pleine journée. Ça me rappelle presque l'Espagne. Enfin, quand on vole en Espagne, là où le climat est similaire. Et on commence à avoir ça ici aussi petit à petit. Donc, au final, on peut dire que le pilotage devient plus exigeant. Il faut déjà faire un peu plus attention à la météo, s'y intéresser davantage. Tout devient plus dynamique, tout change plus vite. Et je le remarque...

[00:46:24] **Lucian Haas:** ... déjà sur les dernières années. Est-ce que ça veut aussi dire que les pilotes moins expérimentés devraient, pour leur propre sécurité, se retirer davantage vers les zones marginales de la journée ? Genre avant la forte apparition de la thermique, plutôt le matin ? Ou vraiment seulement en fin d'après-midi, quand la grande activité thermique se calme un peu ? Enfin, je recommanderais...

[00:46:46] **Manfred Neugebauer:** parfois, selon les circonstances. Mais bon, tout le monde connaît ça. Là, je suis au Flugberg, j'ai le temps, je veux voler. Il faudrait peut-être y réfléchir un peu. Mais oui, ça devient plus difficile. Donc pour les pilotes qui volent moins, enfin, c'est ma vision de toute cette histoire. Que les pilotes qui ne viennent pas souvent voler, peu importe la raison, que ce soit pour le travail ou des obligations sociales, auront selon moi plus de mal à être des pilotes de loisir. En d'autres termes, des situations plus calmes. Comme tu l'as bien dit tout à l'heure, il est plutôt recommandé de voler le matin, en début de matinée, ou alors le soir, bien sûr selon la saison.

[00:47:36] Parce que sur la période du midi, c'est-à-dire de la fin de matinée jusqu'à l'après-midi, et même tard dans l'après-midi, les conditions de vol deviennent très exigeantes. Et qu'on peut, dans certaines circonstances, si on n'a pas l'expérience nécessaire, se retrouver dans des situations de vol difficiles. Là où ça ne fait plus aucun plaisir, où on est loin du plaisir de voler. Je vois cette tendance en tout cas. Et il ne faut pas oublier, un bon exemple, je me souviens, ça arrive en fait très, très rarement, mais l'année dernière, en 2022, le DHV a même averti, même dans la région des Alpes : attention, conditions de vol difficiles, c'est exigeant.

[00:48:22] Ça montre déjà en fait dans quelle direction ça évolue. Ça devient plus exigeant.

[00:48:28] **Lucian Haas:** Est-ce que tu vois aussi, parallèlement à la tendance vers des conditions météo plus exigeantes, une tendance reconnaissable au fait qu'il y a donc vraiment plus d'accidents à cause de ça ? Pour l'instant, peut-être seulement par rapport à la Hohe Wand, parce qu'il est difficile de généraliser ça à l'ensemble des Alpes. Tu as un bon œil pour la Hohe Wand, et si tu y habites et que tu voles autant, tu vas probablement tout savoir immédiatement dès que quelque chose de grave s'y produit. Est-ce que tu dirais aussi que ça a augmenté ces dernières années ?

[00:48:58] **Manfred Neugebauer:** Non, heureusement, il faut encore frapper sur du bois. Non, en fait, c'est vraiment plus,

[00:49:06] Enfin, il faut nuancer un peu dans ce sens. Parce que, heureusement, c'est génial, le développement du parapente vers la sécurité passive a vraiment décollé ces dernières années, je dirais vers 2010, il s'est passé énormément de choses en termes de sécurité passive. Du coup, même si on se retrouve dans des situations délicates, qu'on ne s'en aperçoive même pas soi-même, c'est un drame si on n'en tire pas de leçon, car grâce à cette sécurité passive des parapentes, énormément d'accidents sont évités. Alors là, comme nous en avons déjà discuté, c'est la chance qui entre en jeu et c'est peut-être ça qui va augmenter, mais heureusement, là où des choses graves arrivent, là où il faut vraiment que

les hélicoptères interviennent, donc les hélicoptères de secours, là je ne dirais pas, peut-être avec des guillemets, avec une légère idée, pas encore.

[00:50:11] Et j'espère, je le souhaite bien sûr à nous tous, que ça ne continue pas dans le sens où la météo deviendrait encore plus extrême, donc en ce qui concerne le vent, une thermique très forte, alors ça pourrait finir par arriver un jour, bien sûr. Mais les pilotes doivent aussi savoir s'adapter. Reconnaître cela, c'est plutôt préférable que de rester sur... peut-être de celui...

[00:50:31] **Lucian Haas:** de prédire. Au final, si tu peux observer ça, est-ce que tu dirais que cette augmentation de la sécurité passive sur les ailes est finalement une bénédiction ou est-ce peut-être un boomerang qui finira par nous revenir, parce que les pilotes osent beaucoup plus voler, même dans des conditions limites, et s'exposent ainsi à des risques plus élevés et, au bout du compte, défient peut-être même plus fortement leur chance ? Ah, c'est un point très, très pertinent. Un point très

[00:51:01] **Manfred Neugebauer:** sujet brûlant.

[00:51:04] Je pense que tu as déjà fait l'expérience de ça, c'est pour ça que c'était très, très intéressant dans l'un de tes précédents podcasts, où un pilote racontait son expérience d'accident contre une paroi rocheuse. J'ai vraiment trouvé ça génial.

[00:51:21] Oui,

[00:51:23] c'est, oui, donc pour moi personnellement, mon opinion personnelle, oui, c'est en partie un fléau quand les gens disent, enfin, je m'achète un parapente A, il ne peut rien m'arriver, la sécurité passive est tellement élevée et je n'ai pratiquement qu'à, comme le dit une aile, me suspendre dessous et juste diriger à gauche et à droite et l'aile fait le reste pour moi. Si on pense comme pilote, alors c'est un fléau, oui. J'ai malheureusement déjà eu des accidents avec des parapentes A, avec des pilotes qui pensaient exactement comme ça. Et là, on a déjà prévenu, attention, attention, l'aile au-dessus de toi se courbe déjà un peu et ne répond plus.

[00:52:14] Oui, oui, ça va, ça va, il est bon, il corrige ça, il est tellement sûr, cette aile, oui. Et puis, après deux ans de carrière de pilote, ça s'est quand même terminé par une mort. Malgré les avertissements. Alors, ça ne vous vient pas à l'esprit, bien sûr. Mais évidemment, la sécurité, il faut vraiment faire attention à ne pas se bercer d'illusions. C'est dans ce sens-là que ça peut devenir un piège. Mais à cause de ça, ça s'équilibre à nouveau un peu, on peut dire. Parce que si les conditions météorologiques, si le vol devient plus exigeant, on est à nouveau au niveau, malgré la sécurité passive, qu'on finit par le remarquer quand même.

[00:53:01] Malgré cette sécurité passive des parapentes. Parce que ça devient plus exigeant, donc on est à nouveau au niveau, avant l'époque 1990, où les appareils étaient peut-être encore plus "chauds". Donc, du point de vue de la sécurité maintenant, ça s'équilibre à nouveau avec la sécurité passive, car avec les conditions de vol qui deviennent plus exigeantes, on finit par s'en rendre compte à nouveau. Mais c'est évidemment un énorme point positif, cette sécurité passive, la façon dont les parapentes réagissent en cas de fermeture. Il faut le dire, c'est une évolution très positive d'en être sortis.

[00:53:46] Avant, c'était encore comme ça : les parapentes étaient développés de manière à ce que le parapente ne claque pas, qu'il ne claque absolument pas.

[00:53:54] Et maintenant, avec une petite nuance, j'aimerais ajouter un mot tout de suite. C'est que les ailes peuvent déjà s'enrouler, mais qu'il s'agit d'un enroulement contrôlé, qu'elles restent maniables. Donc là, on est allé dans la très bonne direction. Une aile de parapente peut s'enrouler, ce n'est pas une aile stable. Mais le fait qu'on puisse la contrôler, qu'on ait le temps de réagir. Et là, je vois encore, c'est mon avis personnel, l'évolution de ces bi-suspentes. Elles sont par exemple maintenant extrêmement longues en termes de stabilité face à l'enroulement. Mais si jamais ça s'enroule, ça s'enroule sérieusement. Et là, c'est exactement l'inverse, l'évolution.

[00:54:39] Et ça continue de descendre. Cette année 2023, de plus en plus de fabricants sortent des concepts de biplans en classe C. Et là, je suis déjà très, très curieux de voir comment ça va évoluer. Enfin, ce qui arrive au niveau de la sécurité passive quand ça secoue un peu, comment ça se passe et comment les pilotes vont pouvoir gérer ça. Je suis

curieux de voir. En classe D, aucun problème. Oui, on dit ça. La D, c'est déjà exigeant. Là, il faut déjà savoir ce qu'on fait. Mais en classe C, eh bien, il y a plusieurs pilotes qui volent. Et ça, c'est encore tout autre chose. Et là, la question est...

[00:55:23] on verra va voir comment ça évolue.

[00:55:26] **Lucian Haas:** développé.

[00:55:28] Avec tes 36 années de pratique, donc d'années de parapente, tu as probablement déjà volé des dizaines de différentes ailes. Est-ce que tu dirais qu'en fait, chaque nouveau modèle que tu as volé ou possédé a toujours été meilleur ? Ou as-tu encore en tête, peut-être un modèle plus ancien, pour lequel tu dirais : en fait, c'était mon modèle de tous les temps ? Mon favori absolu.

[00:55:54] **Manfred Neugebauer:** Non, c'est devenu meilleur dans tous les cas. Bien sûr, c'est la question de savoir ce qu'on entend par performance en général. Le handling, la sensation de vol, ça existait déjà assez tôt. Quand on dit, ah, cette aile est amusante et tout ça. Mais quand il s'agit de la sécurité passive, comme nous venons d'en parler, et du plaisir de vol, de la performance de vol, là, il y a eu beaucoup de progrès. Même si ces dernières années, les sauts sont naturels, on ne peut pas tromper la physique. Ça finit par avoir ses limites à un moment donné. Et c'est là que se jouent ces subtilités.

[00:56:41] Et là, les fabricants de parapentes commencent à se différencier un peu. Le fabricant XY fait plutôt des ailes discrètes, qui font quasiment tout, pour dire simplement, mais qui n'ont pas une histoire exceptionnelle. Et puis il y a des fabricants qui construisent leurs ailes de façon à ce qu'elles aient une maniabilité de rêve, une maniabilité géniale, où tu fais une courbe juste par la pensée, en quelque sorte, comme une signature de caractère. C'est là que les fabricants se différencient, mais au fond, je peux dire que toutes les ailes que j'ai pilotées jusqu'à présent ont certains caractères propres.

[00:57:32] Côté sécurité, il faut faire attention. C'est toujours un gros sujet avec les classifications. Est-ce qu'elles rentrent encore dans la catégorie ? Ça concerne particulièrement la classe B. À mon avis, on devrait peut-être y réfléchir un peu, parce que selon moi, pas mal d'aile de classe B sont en réalité déjà des ailes de classe C en termes d'exigences pour le pilote quand il faut vraiment agir. Et oui, il y a peut-être ces aspects, mais au final, on peut dire très simplement que oui, les ailes sont devenues meilleures, plus sûres, et je suis toujours curieux de voir quoi de nouveau, quoi de différent pour voler, de voir comment le développement continue.

[00:58:22] C'est passionnant, comme je l'ai déjà dit tout à l'heure, de voir comment évolue cette technologie des deux lignes. Là,

[00:58:27] **Lucian Haas:** je suis très curieux. Qu'est-ce qui fait pour toi personnellement une bonne aile ou un bon caractère d'aile ?

[00:58:36] **Manfred Neugebauer:** Eh bien, je dirais que c'est très, très individuel. Chacun ressent différemment ce qui est mieux. Pour l'un, c'est plus important...

[00:58:43] **Lucian Haas:** Je demandais bien ce que ça représente pour toi personnellement. Ce serait donc ce que c'est pour toi, individuellement. D'accord. Pas pour les autres, mais... Pour moi. C'est quoi une bonne aile pour toi ? Pour moi, c'est tout,

[00:58:54] **Manfred Neugebauer:** très important, avec une phrase, discrètement remarquable. Ça veut dire qu'il peut monter sur de larges secteurs, qu'il a une maniabilité acceptable, cette aile,

[00:59:08] qu'un accélérateur glisse bien, c'est-à-dire qu'on a encore une portance acceptable au moins jusqu'à la demi-gaz, qu'on peut aussi faire du cross-country avec l'aile si on veut essayer une fois, qu'on peut y arriver. Il existe déjà maintenant des parapentes qui peuvent le faire.

[00:59:26] Oui, donc cette discrétion et le fait de pouvoir voler sans stress. Il y a des ailes qui sont incroyablement bonnes, mais qu'il faut toujours un peu surveiller aux commandes, donc voler en étant concentré. Quand on est dans les airs pendant deux ou trois heures, on finit par remarquer que la concentration baisse. Mais si l'aile a une certaine

décontraction tout en indiquant quand même ce qui se passe autour de soi — je ne veux pas d'un tank, parce que ça peut donner un faux sentiment de sécurité. Elle doit au moins montrer ce qui se passe dans l'air via les freins, mais avec une telle amortissement qu'on peut rester longtemps, très longtemps dans les airs, même dans des conditions un peu plus exigeantes, sans s'épuiser.

[01:00:14] C'est pour moi une aile idéale.

[01:00:18] **Lucian Haas:** Tu as toi-même un vlog vidéo. Tu y fais notamment des vidéos assez détaillées sur des ailes individuelles que tu as testées et que tu as obtenues auprès des fabricants pour ces tests. Sur quoi te concentres-tu lors de ces tests ? Qu'est-ce que tu veux découvrir et qu'est-ce que tu veux transmettre ? Je dirais peut-être une fois

[01:00:39] **Manfred Neugebauer:** pour commencer, ne l'appellez pas un test, car d'après mon expérience, on ne peut vraiment juger un parapente qu'après au moins une saison de vol pour pouvoir dire : oui, avec ce parapente, ça se passe comme ceci ou comme cela. Bien sûr, mon expérience de vol m'aide déjà, parce que j'ai volé avec énormément de parapentes. Je ne peux même plus donner de chiffre. Et mon but était de faire ces vidéos parce que pendant ma période de formation, bien sûr, nous avons volé sur tous ces parapentes que nous distribuions évidemment. Et puis, bien sûr, les questions arrivent de la part des acheteurs, des personnes intéressées. Comment est la aile ? Est-elle adaptée pour moi ? De quoi est-elle capable ? Et là, je dois pouvoir répondre à propos de ce parapente. C'est avec ça que nous avons volé.

[01:01:25] Et je continue maintenant avec ces vidéos. On peut aussi le voir dans certains commentaires sous les vidéos. Ils disent : « Oui, c'est vrai, merci pour l'aide, je peux maintenant me représenter le parapente. » Comment il se comporte, ce qu'il fait. Donc, selon moi, pour qui il serait adapté ou pas. À quel niveau d'exigence de pilote il pourrait correspondre, selon moi. C'est en fait l'intention. C'est plutôt une idée de ce que fait le parapente, comment la aile se comporte, plutôt qu'un vrai test. Parce que si je faisais un test, un test détaillé, je passerais au moins une fois au-dessus du lac et je ferais des manœuvres extrêmes. Et aussi dans différentes conditions de vol, dans beaucoup de sites de vol différents,

[01:02:11] ... voler dans différentes conditions météorologiques, voir comment l'aile réagit dans des conditions difficiles. Là où ça secoue vraiment, pour pouvoir dire comment l'aile se comporte. À mon avis, c'est ça un vrai test, pouvoir dire quelque chose. Mais ce que je fais, c'est plutôt donner une idée aux gens, genre, dans quelle direction l'aile pourrait les intéresser, pour qu'ils puissent faire un vol d'essai. Parce qu'on ne peut pas échapper au fait de faire son propre vol d'essai.

[01:02:40] **Lucian Haas:** Qu'est-ce que les gens peuvent en déduire de tes vidéos ? Même s'ils se disent : « OK, je dois quand même faire un vol d'essai ». Mais qu'est-ce qu'ils peuvent quand même apprendre de tes vidéos ?

[01:02:52] **Manfred Neugebauer:** Eh bien, ce que l'aile dégage en termes de maniabilité, par exemple, quand elle prend un virage, elle est très communicative. Elle montre chaque mouvement de l'air. Là, il y aura bien sûr des pilotes qui cherchent une aile stable, qui veulent voler tout en restant détendus, qui ne veulent pas trop en capter. On revient alors au sujet de la sécurité passive, bénédiction ou malédiction. Qu'il y a, sans citer de marque, qui conçoivent les ailes de cette manière, où j'ai remarqué précisément sur certaines ailes qu'elles indiquent vraiment exactement ce qui se passe dans l'air, mais que pour cette raison, elles ne sont pas instables.

[01:03:37] Que je puisse transmettre aux gens qu'il sait, d'accord, la aile n'est peut-être rien pour moi, elle en montre peut-être trop, je ne veux pas ça maintenant. Je veux une aile très tranquille et calme. Juste à titre d'exemple. Pour que les gens aient une idée de ce que ressent la aile. Bien sûr, ça reste individuel. Le ressenti de chaque personne est individuel. On ne peut malheureusement pas l'enlever. Mais c'est une direction, une aide à la décision, pour pouvoir dire, oui, la aile est peut-être trop nerveuse pour moi, je prends plutôt celle-là. Ou je suis orienté vol de distance, mais je veux rester en classe C, oui, celle-ci serait très, très bien.

[01:04:26] Ou encore, ce qui est devenu un sujet de plus en plus fréquent ces dernières années : avec le parapente de classe A, est-ce que je peux faire de la distance ? Est-ce possible ? Est-ce qu'il a assez de performance ? Pour que je puisse transmettre ça aux gens et leur dire : « Oui, avec celui-là, tu pourrais le faire. » Enfin, ça...

[01:04:41] **Lucian Haas:** ça fonctionne. Tu aimes probablement aussi lire d'autres tests de voile pour pouvoir évaluer ça. Est-ce qu'il t'arrive parfois de te dire, en lisant quelque chose, « mais je l'ai vécu complètement différemment » ? Ou est-ce que tu constates en fait que même les tests écrits qui apparaissent, par exemple, dans le magazine Thermik ou ailleurs, qu'on voit quand même que, dans la plupart des cas, le caractère de base ou le caractère fondamental du voile ressort assez bien ?

[01:05:10] **Manfred Neugebauer:** Je faisais ça avant, oui. J'ai déjà regardé. Mais ça fait un bon moment que je ne le fais plus, pour une raison très particulière. Parce que si on aborde un parapente sans préjugés, son propre ressenti, par exemple si un rédacteur ou un testeur écrit que c'est tel ou tel ou ci ou ça, on l'a déjà en tête et on fait attention précisément à cela. Est-ce que c'est vraiment comme ça ou pas ? On est peut-être, c'est peut-être un peu exagéré ou formulé de manière un peu tranchée, préjugé quand on fait attention précisément à ça. J'essaie d'aborder le matériel de manière très, très impartiale pour me faire une opinion totalement personnelle.

[01:06:02] Mais je dois toujours préciser qu'il y a bien sûr aussi des vols que je fais où, j'ai ce dilemme avec l'aile que j'ai volée dernièrement, où je me demande si je dois maintenant conclure le bloc ? Est-ce que je dois le faire maintenant ? J'en ai fait un seul, parce que c'était déjà assez tard en automne l'année dernière, un vol en thermique avec cette aile. Je peux déjà dire un petit peu de choses à son sujet, mais pour pouvoir vraiment dire quelque chose, il faudrait que ce soit vraiment thermique une bonne fois pour toutes. Et alors j'attends et je regarde si je peux peut-être la récupérer une fois de plus, pour la voler sous des conditions printanières bien dynamiques et donner mon avis dessus.

[01:06:49] Mais bien sûr, je regarde toujours à nouveau quand je tombe dessus, mais après ça, chercher des rapports de tests, ce que tel ou tel écrit, je ne le fais plus vraiment maintenant. Ou par exemple, après les tests, les classifications, donc de quelle classe il s'agit, oui, au décollage il a A, A, A, A et même la voile D, elle a autant de parapentes A, vraiment, c'est un parapente A. Et d'après mon expérience, on revient au sujet des classifications,

[01:07:22] je ne sais pas non plus comment on pourrait faire pour améliorer ça, mais la réalité sur le terrain, comme je l'ai déjà dit ici, on peut malheureusement s'écraser violemment même avec un parapente de classe A. La réalité sur le terrain, comment c'est vraiment dans la thermique et comment sont vraiment les conditions de vol, un parapente peut faire des choses que tu ne peux pas reproduire lors d'un test, même lors du test de certification. Tu ne peux tout simplement pas le faire, tu n'arrives pas à réunir tout ça, c'est impossible. Et c'est ce qui fait la différence, dans la réalité, comment une aile est vraiment et comment elle se ressent, par rapport à la façon dont elle est présentée dans les tests avec toutes ces classifications.

[01:08:07] Et j'ai toujours fait ça avant, je regardais parce que j'étais curieux, mais maintenant, en fait, j'en suis déjà...

[01:08:12] **Lucian Haas:** ...dépassé. Y a-t-il des tendances dans le développement des ailes, surtout quand on regarde les catégories inférieures ? Pour la catégorie C, tu as dit tout à l'heure que les deux lignes arrivent, ou quelque chose comme ça, ce sont des tendances, il faut voir où ça va vraiment mener. Mais pour la grande masse des pilotes qui volent des ailes B et aussi beaucoup d'ailes A, y a-t-il des tendances dans le développement des ailes qui, selon toi, ne te conviennent pas ?

[01:08:39] **Manfred Neugebauer:** Eh bien, une tendance qu'on observe déjà depuis un moment, ce sont tous ces parapentes High-A, High-B, pardon, les parapentes High-B, j'en reparlerai tout de suite pour les High-A, les parapentes High-B. C'est bien sûr, je comprends du côté des fabricants, qu'un parapente de classe B est un modèle de base, et d'un point de vue marketing et surtout de prestige, on veut toujours que ce soit le meilleur et le plus génial des parapentes. Mais ça ne se concilie pas toujours avec les attentes réelles des pilotes. Ça finit par s'éloigner un peu et ces ailes sont conçues pour qu'elles soient très dociles et qu'elles donnent une bonne sensation.

[01:09:28] Mais quand ça devient vraiment, comme nous venons de le dire tout à l'heure,

[01:09:34] quand ça devient exigeant, vraiment exigeant, on voit alors vraiment à quoi ressemblent ces parapentes High-B et ils peuvent alors devenir, pour ne pas exagérer, une bête, plus que ce que cette classification laisse supposer. Cette tendance est bien sûr un peu discutable et évidemment compréhensible du côté des fabricants. Bien sûr, toujours plus haut, plus vite. C'est logique, c'est comme ça. Et tout ça s'est aussi produit ces dernières années dans la classe A. Je le vois un peu moins dramatiquement parce qu'il y a encore des exigences tout à fait différentes, donc pour les histoires

de sseau Quittes, pour les parapentes A et là, c'était devenu au point que les parapentes A étaient toujours critiqués,

[01:10:24] les chars volants et on n'y peut rien, et c'est seulement pour la pente d'entraînement et tout ça. Heureusement, ce n'est plus le cas désormais. C'était une évolution très, très positive et on peut aussi faire du parapente très, très longtemps et avec beaucoup de plaisir avec un bon parapente A moderne, et même faire des essais de vol de distance. Peut-être pas partout, dans chaque zone de vol. Par exemple ici chez nous sur la Hohe Wand, il faut aussi un bon parapente A, il faut que ce soit bien, donc bien thermiquement et qu'on arrive à en tirer quelque chose. Mais ça marche, ça fonctionne et ils ont encore, justement à cause de leur classification A, une marge de sécurité raisonnable. Mais comme je l'ai dit, comme tout à l'heure, ne pas se laisser trop bercer par la sécurité.

[01:11:09] Mais pour la classe B, avec ces parapentes High-B, aussi géniaux soient-ils, je pense que les écoles de vol et les vendeurs qui les proposent sont bien conseillés s'ils regardent bien qui achète ces parapentes. Je ne donnerais en aucun cas ce parapente EMP à un élève en école de vol.

[01:11:36] **Lucian Haas:** Tu penses que si ces deux lignes arrivent en classe C et qu'avec ça, en gros, la soi-disant classe sport, probablement juste d'un point de vue technique, si on veut voler de longues distances et marquer des points, on finira par se dire qu'il faudra probablement voler une deux lignes en classe C pour réussir à suivre d'une manière ou d'une autre. Ce qui signifierait que, à terme, les soi-disant trois lignes de classe C, c'est-à-dire les voiles C typiques tels qu'ils étaient jusqu'à présent, deviendront peut-être un peu obsolètes dans cette catégorie et que cela pourrait peut-être renforcer encore davantage la tendance vers des High-B encore plus performants, peut-être aussi chez les fabricants. Et qu'au bout du compte, cette segmentation de la classe B pourrait devenir encore plus marquée qu'elle ne l'est déjà.

[01:12:22] **Manfred Neugebauer:** Eh bien, c'est une évolution très intéressante pour la classe C. Bien sûr, c'est exactement la même raison : plus haut, plus loin, plus vite, et ainsi de suite avec les deux lignes. Ce que tu dis là, comme tu l'as dit, si on veut encore être dans la compétition ou en vol de distance, il faut voler avec ça. J'ai entendu ça quasiment mot pour mot de la part d'un pilote de notre club que j'apprécie beaucoup, qui participe aussi à des compétitions, parfois avec beaucoup de succès ; il est maintenant passé sur une deux lignes parce qu'il a dit qu'il ne suivait plus. Tu dois, en fait, si tu veux voler avec eux, tu dois passer sur une deux lignes.

[01:13:03] Oui, en compétition, dans le sport, je vois peut-être encore que l'on dit : d'accord, oui, c'est une évolution géniale.

[01:13:14] En vol de distance, en vol de distance normal, pas quand tu veux voler en ligne tout en haut, donc en tant que pilote de vol de distance classique, si on veut l'exprimer ainsi, je ne sais pas. Ça va devenir intéressant avec les deux lignes, parce que, je crois que je l'ai déjà dit plusieurs fois, c'est un vol tout à fait différent avec une deux lignes qu'avec une trois lignes. Et puis en classe B, on dit que ces histoires de hybrides, c'est encore correct. Oui, elles sont déjà un peu différentes. Et pour ces deux lignes...

[01:13:51] **Lucian Haas:** assez proche. Donc, hybride, ce sont les soi-disant deux lignes et demie, où au niveau du noyau, c'est-à-dire l'aile centrale, tu as encore une suspente de trois lignes classique, mais l'aile extérieure est déjà suspendue comme une deux lignes. Là, tu n'as plus que les niveaux A et B.

[01:14:05] **Manfred Neugebauer:** Exactement, tout à fait, c'est ça. Là, ça a encore une marge de sécurité, c'est bien et ça apporte aussi de la performance et le sentiment de pouvoir gérer un deux lignes, enfin, la transition. Donc je trouve que le développement est déjà très bon, ça colle. Il va sûrement encore y avoir pas mal de choses dans ce sens-là. Mais comme je l'ai dit, pour les deux lignes purs, j'ai déjà volé en deux lignes, j'étais là dès le début, j'en ai volé même au niveau des machines de compétition et j'étais aussi bluffé au début. C'est incroyable, enfin, ce qu'il y a là, c'était des ailes CCC, enfin incroyable, ce qu'il y a là, la différence, ce serait comme si, comme je l'ai dit, tu passais d'un parapente A à un parapente D, maintenant, côté performance bien sûr, c'est hallucinant ce qu'on peut faire, mais le sentiment de vol et le vol en soi, c'est complètement autre chose.

[01:15:04] C'est difficile à décrire quand on n'a pas encore piloté de deux lignes. C'est vraiment génial, c'est super, mais mon avis personnel, c'est plutôt la question suivante : ces trucs sont incroyablement stables, mais la question est de savoir, dans des conditions météo extrêmes, quand ça secoue vraiment fort, comment les pilotes, là, dans la classe C, peuvent gérer ça. Dans le domaine CCC, dans le domaine D, je dis super, génial, surtout dans le domaine D, si on veut

s'y mettre, peut-être pour voler dans le sport de compétition sérieux, c'est une bonne transition, pas de question, on en a besoin et c'est bien. Mais dans la classe C, là, il faut vraiment attendre de voir.

[01:15:50] Je n'ose pas juger comment ça se passe pour la sécurité passive et comment les ailes réagissent vraiment en cas de fermetures massives, de perturbations massives, ou même comment les ailes réagissent en classe C, si ce sont encore vraiment des parapentes.

[01:16:07] Je pense que ça ne se précisera qu'avec le temps. Je crois qu'on en est arrivés à un point où il serait vraiment urgent de retravailler toutes ces classifications, toutes ces choses, et ça fait déjà longtemps qu'on en discute, je sais, ça revient toujours sur le tapis au THV, mais il faudrait que certains fabricants, organismes de contrôle, etc., s'y mettent. Je pense que ce serait bien de réfléchir à ça, d'avoir une nouvelle vision sur la manière de les reclasser pour les aptitudes des pilotes ou les exigences des pilotes.

[01:16:51] **Lucian Haas:** Qu'est-ce qui serait peut-être le plus urgent ? Découper la classe B, parce qu'il y a aussi une composante psychologique pour les pilotes qui se disent : « Ah, je vole une aile B » et qui ne font pas vraiment la différence pour eux, est-ce que c'est une Low-B ou une High-B, c'est aussi une B, ça va quand même marcher ou quelque chose comme ça. Et qu'on devrait en fait dire que, d'après le caractère de base et l'orientation des ailes, une Low-B a vraiment un caractère tout à fait différent d'une High-B, et qu'on trouverait peut-être quelque part, au niveau de la dénomination, une limite, où l'un dirait : « Ok, je vole une aile B et c'est le typique Low-B », et alors la High-B, qui est déjà nettement plus allongée et qui peut vraiment réagir de manière beaucoup plus dynamique dans beaucoup de manœuvres,

[01:17:38] qu'on se dise qu'il faudrait en fait une catégorie à part, pour que tout ça ne soit plus mélangé dans une classe B tellement large.

[01:17:46] **Manfred Neugebauer:** C'est un sujet très intéressant que tu abordes là, oui, j'aurais peut-être dit exactement la même chose il y a deux ans, mais on a maintenant ce dilemme, on en parle d'ailleurs tout le temps, sur le fait que l'histoire des deux lignes arrive maintenant dans la classe C. La question est maintenant de savoir comment la classe C va évoluer ? Parce qu'jusqu'à présent, c'était le cas que beaucoup de parapentes High-B étaient en fait déjà... il n'y avait plus aucune différence avec certains parapentes, il n'y avait vraiment plus de différence, enfin je ne veux pas citer de marque ou de modèles, mais il y en a où on se dit, oui, là il faut, prenons le C de la marque Y, tu peux directement piloter le parapente B, il n'y a plus aucune différence du tout, absolument aucune.

[01:18:34] Donc, même au niveau du ressenti de vol, de la pratique ou des performances, tu n'en as pas besoin. C'est en fait obsolète. Et la question est maintenant : comment est-ce que tu fais évoluer ça ? Est-ce que les pilotes s'en accommodent ? Est-ce que c'est accepté ? Est-ce qu'il y a assez de sécurité passive ?

[01:18:51] Alors, ça se dégrade encore plus et là, il faut se demander, oui, comment ça se présente pour la classe A, pour la classe B ? Tout ça est tellement dégradé, parce que toute cette histoire de bi-lignes est, à mon avis, tellement différente. Ce n'est plus comparable avec ces bi-lignes, même avec les bi-lignes hybrides, donc ces deux-lignes-et-demi, ou comme on veut bien les appeler, ce n'est pas vraiment comparable, même si elles se rapprochent du ressenti de vol, c'est quand même autre chose.

[01:19:27] On va voir comment ça évolue dans la classe C et comment ça se dégrade, comment on peut classer ça avec la classe B par exemple. Mais oui, je suis tout à fait d'accord avec toi, il faudrait bien réfléchir à la classe B, parce qu'il y a quasiment tout dedans. Pour les ailes adaptées aux débutants, il y a tout à fait, il y a plusieurs parapentes qui sont très bons et qu'on peut prendre. Il y a même maintenant dans la classe A des parapentes qui sont parfois meilleurs qu'un parapente Low-B. Il faudrait qu'on regarde ça une fois. Et oui, et toutes ces... si on prend par exemple, juste un exemple, si on prend là les hybrides 2,

[01:20:11] Inclure des 2,5-liners dans la classe C, enfin, plus personne n'en achèterait, parce que si elle les imposait avec ces 2-liners et que ça restait là, et que toutes les ailes, tu n'aurais plus besoin de faire de parapente en construction hybride ou en 3-liners, ouais, plus personne n'en achèterait là-bas.

[01:20:36] Alors là, je vois un peu le dilemme actuellement, pour le classer. Je dirais qu'il faut d'abord attendre de voir comment ça évolue dans la classe C avec les 2-liners, si ça convient, si la large base de pilotes s'en sort, et ensuite, il faudra voir comment on fait. Mais il est nécessaire, en tout cas, de s'y pencher une fois, parce que selon moi, ce n'est plus tout à fait conforme avec ces catégories.

[01:21:04] **Lucian Haas:** Oui, ça va certainement être intéressant. Bien sûr, cette année est celle où la plupart, enfin pas la plupart, mais très nombreux fabricants sortent leur premier 2-liner C-2. Ozone sort quelque chose, MacPara sort quelque chose et Nova veut lancer quelque chose sur le marché, et ainsi de suite. Donc, on devra certainement reparler de tout ce qui s'est passé cette saison à la fin, et comment ça a changé, enfin ce qui a peut-être changé dans la tête des pilotes, à savoir que soudain beaucoup de pilotes de parapente C ou de classe C classique disent d'un coup : « Je dois aussi piloter un 2-liner maintenant » ou pas, et comment cela va impacter le reste du marché du parapente. Manfred, j'aimerais aborder un point ici, on a déjà parlé assez longtemps, donc juste pour finir. Une dernière question encore.

[01:21:50] Avec ta grande expérience de 36 ans, quel conseil peux-tu donner aux pilotes qui ont encore peu d'expérience ? Sur quoi devraient-ils surtout faire attention pour pouvoir, peut-être un jour, vivre une carrière de pilote aussi longue, avec autant de plaisir et avec si peu ou pas d'accidents que toi ?

[01:22:10] **Manfred Neugebauer:** C'est important de l'expliquer avec deux choses. Tout au début, durant les premières années, il est important d'être déjà au clair pendant la formation : est-ce que je vais avoir le temps de voler ? Parce qu'il s'agit avant tout de voler, voler, voler, voler. Car on ne développe le sentiment et on n'apprend qu'en volant soi-même. Il n'y a pas d'autre moyen. Ça ne passe que par la pratique. Et il est très important de voler très, très, très beaucoup durant les premières années — je dirais trois ans — pour se construire une base. Parce que si on fait une pause plus longue plus tard, quand on a cette expérience de vol, ce n'est pas aussi tragique que si on vient tout juste d'obtenir son brevet de pilote.

[01:22:58] Et au début, on fait beaucoup de vols, et puis il y a une longue pause. Là, ça devient difficile, on perd plutôt ses acquis au lieu de rester au même niveau. Donc, il est important de voler très, très, très beaucoup durant les premières années. Et la deuxième chose, qui est malheureusement très souvent négligée, c'est de s'intéresser à la météo aéronautique. Apprendre à évaluer si, pour moi, personnellement en tant que pilote, c'est bon pour voler ? Est-ce que je vais m'en sortir ? Est-ce que ça va être trop stressant pour moi pour pouvoir établir une gestion des risques basée là-dessus ? Est-ce que je sais ce qui va se passer pour moi en l'air ?

[01:23:45] Qu'est-ce qu'on peut attendre dans les airs ? C'est très, très important de se pencher sur ce sujet, je sais que ce n'est pas facile, donc sur le plan météorologique, ça demande aussi beaucoup d'expérience. Il faut s'y plonger très profondément. Ça va au-delà de ce qu'on apprend normalement pendant la formation. C'est comme ça que je le compare toujours, c'est comme quand tu vas cueillir des champignons. Tu as un livre de champignons devant toi et tu regardes, oui, le champignon a l'air comme ça ou comme ça ou comme ça. Et puis, dans la nature, ça a l'air complètement, complètement différent. C'est pareil avec les formations nuageuses et tout ça. Dans la nature, c'est un peu différent. Là, il faut de l'expérience pour ça. Mais on ne l'obtient que si on s'y intéresse, si on regarde. Et si on communique. S'il vous plaît, parlez entre vous.

[01:24:32] C'est tout à fait, tout à fait important. Parler. Échanger ses expériences. C'est aussi très, très important de le faire. Et travailler sur soi. Travailler constamment. Voler. Observer. Se perfectionner. Alors, avoir son brevet de pilote ne signifie pas forcément qu'on sait voler. Ce sont vraiment les bases que l'on a là. Il faut absolument en être conscient. Et c'est sur cette base qu'on construit, en quelque sorte, ses compétences, ses expériences, son savoir-faire. Et il faut faire attention. Et il faut absolument accepter les formations complémentaires. Ne pas être trop fier de soi. C'est tout à fait, tout à fait, tout à fait important.

[01:25:14] **Lucian Haas:** Tu as dit qu'il faut beaucoup discuter ensemble. Manfred, on vient de le faire pendant une heure et demie. Je te remercie pour ces aperçus sur tes 36 années d'expérience en vol avec des appareils très beaux et variés. Tes réflexions montrent que tu es devenu, avec le temps, un pilote très sage. Je te souhaite en tout cas encore beaucoup d'années de beaux vols à la Hohen Wand et que tu puisses, avec ton expérience, aider encore beaucoup de gens sur place. Tu publies aussi toujours la météo aéronautique pour la Hohen Wand sur Facebook pour les gens qui veulent y aller ; ils peuvent ainsi toujours se renseigner pour savoir s'il est possible de voler dans les jours à venir ou

non. C'est vraiment un super service que tu proposes là. Je te remercie en tout cas pour ta participation au podcast et je te souhaite tout le meilleur.

[01:26:03] Je vous remercie et je serais ravi qu'on se voie peut-être un jour au Flugberg. Oui, la Hohe Wand est sur ma liste. Si je viens dans le coin, j'aime aussi faire du hike and fly, on pourra simplement monter ensemble un jour. Oui, là

[01:26:17] **Manfred Neugebauer:** je dois un peu booster ma condition physique.

[01:26:21] **Lucian Haas:** Mais avec plaisir. Non, je fais ça tranquillement. Le Hike and Fly, c'est aussi du plaisir. Je suis passé à ton mode de fonctionnement aussi. C'est plus le plaisir de voler ou le plaisir de marcher qui prime que le côté purement sportif. Il faut monter vite, décoller vite, aller loin et tout ça. Manfred, on se voit.

[01:26:41] **Manfred Neugebauer:** Super. J'ai déjà hâte. À plus.

[01:26:48] **Lucian Haas:** Comme toujours, vous trouverez les notes de l'épisode ainsi que quelques liens complémentaires sur le blog de parapente Lu-Glidz. Lu-Glidz est disponible en ligne sur www.Lu-Glidz.blogspot.com. Lu-Glidz s'écrit l-u-g-l-i-z. Quant à Podz-Glidz, vous le trouverez partout où il y a des podcasts. Abonnez-vous à Podz-Glidz pour ne manquer aucun épisode. Et donnez au podcast une note de 5 étoiles pour qu'il soit remarqué par d'autres personnes. Mieux encore, recommandez le podcast lors de vos discussions avec vos amis pilotes. Évidemment, Podz-Glidz ne peut pas survivre sur le long terme uniquement grâce aux écoutes. D'autant plus que je fais ici, comme sur le blog Lu-Glidz, délibérément abstraction des publicités dérangeantes et influentes. À la place, je compte sur le fait que vous aussi, en tant qu'auditeur et lecteur, aurez envie de soutenir financièrement ces deux projets.

[01:27:37] En tant que producteur, j'y investis beaucoup de travail et pas mal de frais, mais en tant que journaliste indépendant, j'en tire aussi une partie de mes revenus. Si ce que je propose ici vous plaît, alors devenez aussi un contributeur. Vous n'avez aucune obligation et aucune règle d'abonnement à respecter. Vous pouvez simplement donner quand, aussi souvent et autant que vous voulez. Cela peut être une contribution unique ou récurrente. C'est vous qui décidez. Pour le moment, les paiements sont très simples via PayPal ou virement bancaire. Vous trouverez toutes les données nécessaires sur mon blog Looglights, sur la page "Fördern".